

Treinamento e organização da Força Aérea Brasileira para a Defesa Hemisférica: o papel da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos (1945)

Dennison de Oliveira *

Resumo

A pesquisa está voltada para as atividades de treinamento e organização da Força Aérea Brasileira (FAB) em seu período formativo à época da Segunda Guerra Mundial. O problema aqui proposto é entender de que forma se deu a transição de uma série de aeronaves de diferentes origens para uma padronização com base em modelos fabricados nos Estados Unidos da América (EUA), em especial no que se refere às atividades de treinamento em unidades de caças P-40 e bombardeiros médios A-20 e B-25. As questões colocadas por este trabalho dizem respeito a lacunas e mitos encontrados na literatura disponível sobre o tema. Os textos disponíveis omitem totalmente o importante papel desempenhado pelos militares estadunidenses da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos (AD/JBUSMC - Air Division Joint Brazil-United States Military Commission) ao longo de 1945. A metodologia do trabalho consiste em, primeiro, um breve comentário sobre obras relativas à História da FAB no período e, em seguida, uma análise e interpretação de fontes legadas pela citada Divisão, resultado de pesquisa nos arquivos nacionais dos EUA (NARA II – National Archives and Records Administration, Maryland - USA). Os resultados obtidos dizem respeito à descrição e à quantificação das atividades de treinamento e organização da FAB executadas ou propostas pelos militares estadunidenses. A discussão pretende contribuir para uma radical e extensa revisão da História da FAB até aqui disponível.

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

* Pós-doutor em Estudos Estratégicos pelo Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (2014) e Doutor em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (1995). Professor dos cursos de graduação e pós-graduação em História da Universidade Federal do Paraná.

Introdução: militares dos EUA na formação da FAB – implicações para a História

Algumas das mais belas e impressionantes pinturas em exposição no Museu Aeroespacial (Musal) da Força Aérea Brasileira (FAB) no Rio de Janeiro (RJ) mostram aeronaves empregadas na Segunda Guerra Mundial. Por exemplo, em "Esquadrão Pampa", de Michel Turner (1977), aparecem três caças P-40N portando seus tanques descartáveis de combustível sob a fuselagem, voando entre nuvens de um céu carregado. Em outra tela, intitulada "North American B-25", de Bryan Willians (1979), dois destes aviões bimotores de bombardeiro sobrevoam uma praia de coqueiros com os porta-bombas abertos. Um deles aparece lançando bombas sobre um alvo delimitado por um amplo círculo de tambores de metal. Mas, dentre todos, talvez o óleo sobre tela mais realista, bonito e impressionante é o que mostra dois bombardeiros médios bimotores A-20K em voo rasante em alta velocidade, com seus porta-bombas abertos, voando do fundo para o primeiro plano do quadro. A sensação de velocidade impressa pelo artista às aeronaves dá ao público a impressão de que ambas irão se arremessar para fora do quadro. Na paisagem ao fundo há uma única e gigantesca explosão, tomando quase um terço da área da tela. A obra, sem data, é de autoria de W.W. Hardy e é intitulada "Cumbica, 1948".

Provavelmente a maioria das pessoas, ao contemplar essas telas, não faça ideia do desafio subjacente ao esforço de formação de tripulações e equipes de terra necessária para fazer funcionar e lutar as máquinas ali exibidas. O caça P-40 e os bombardeiros médios A-20 e B-25 eram os mais atualizados e poderosos aviões militares disponíveis no Brasil à época da Segunda Guerra Mundial. O P-40 já estava obsoleto como caça interceptador de primeira linha, mas, ainda ao fim da guerra, prestava excelentes serviços em ações que não ocorressem a grandes altitudes, quando o seu superado motor o colocava em desvantagem. Em cenários de emprego onde os combates ocorressem a baixas e a médias altitudes, como foi o caso no Deserto Norte-Africano, na frente russa e no Pacífico, o P-40 ainda era extremamente útil, tendo sido produzidos muitos milhares e empregados por dezenas de nações aliadas, além dos EUA. O B-25 ainda era, àquela época, o melhor bombardeiro de seu tipo, com grande desempenho, fortemente armado e com excelente capacidade de carregamento de bombas e outros armamentos. Foram fabricadas milhares de unidades desse ótimo bimotor, tendo sido usado pelos EUA e diversos outros países aliados, e sendo o Brasil o único país latino-americano a recebê-lo. O modelo desse aparelho ganhou notoriedade aqui por ter sido o primeiro a atacar um

submarino do Eixo, em 22 de maio de 1942, marcando o batismo de fogo da FAB na Segunda Guerra Mundial. O A-20 era uma aeronave semelhante, embora mais antiga, sendo considerada antecessora imediata do B-25, mas, mesmo àquela altura, quase tão útil quanto este.

O crucial processo de conversão de diferentes unidades militares para esses tipos de aeronaves ainda segue, hoje em dia, sendo largamente desconhecida. Pouco ou nada se sabe sobre a forma pela qual foram organizadas e conduzidas as atividades de treinamento das tripulações brasileiras que operavam essas complexas e sofisticadas aeronaves. Existem poucas obras disponíveis sobre o assunto e os poucos acervos pertinentes, sejam nacionais ou estrangeiros, não têm sido, até aqui, adequadamente explorados pelos pesquisadores. Como resultado, importantes aspectos desse período formativo da FAB ainda seguem ou completamente desconhecidos ou largamente ignorados.

A compreensão deste período crucial da História da FAB tem se realizado de forma parcial, incompleta, subjetiva, chegando, algumas obras, a apelar para a mitificação, como na conhecida apologia a um generalizado "autodidatismo" que teria existido entre o pessoal da FAB na época de sua origem. Desta forma, o *autodidatismo* é alçado ao status de categoria explicativa, dentre outras coisas, do processo de conversão da FAB para uso e operação das aeronaves estadunidenses, o que absolutamente não corresponde à verdade. Em todas as unidades operando as aeronaves citadas se verificou a presença, extensa e permanente, de instrutores e treinadores de origem estadunidense, no caso, do Exército dos EUA. E é a participação dos militares estadunidenses nessas atividades que interessa aqui examinar.

Algumas obras de História da FAB: mitos, lacunas e omissões.

As lacunas, mitos e omissões da História da FAB são numerosos. Jamais constaram das diferentes versões sobre o período formativo da História da FAB, como se pode verificar, vários episódios e instituições extremamente relevantes. Serão citadas aqui quatro obras reputadas como representativas da produção disponível sobre a criação e organização da FAB. Dentre os trabalhos mais recorrentemente citados sobre o assunto, aqui tomados como exemplos da produção disponível, cabe comentar, em ordem cronológica, o livro de 1944, "A Verdade Sobre a História da Aeronáutica" (SOUZA,

1944); a obra de 1966, "História da Força Aérea Brasileira" (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1966); a coleção "História Geral da Aeronáutica Brasileira" (INCAER, 1991); e o recente "FAB: Força Aérea Brasileira – os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948" (TEIXEIRA, 2015).

O pioneiro trabalho do consultor editorial e piloto José Garcia de Souza, "A Verdade Sobre a História da Aeronáutica", é essencialmente laudatório, dedicado a entronizar a figura do então ditador Getúlio Vargas como principal responsável pelo desenvolvimento das atividades relativas à aeronáutica no Brasil contemporâneo, de resto, extensivamente detalhadas. Contudo, são esparsas as informações sobre a criação da FAB e do Ministério da Aeronáutica, já então contando mais de três anos. Pouco ou nada é revelado sobre as operações aéreas militares conjuntas de Brasil e EUA. Contudo, os antecedentes da criação do Ministério da Aeronáutica descritos são, até aqui, os mais recorrentemente citados nas obras subsequentes.

O livro do Tenente-Brigadeiro Nelson Freire Lavenère-Wanderley recebeu menção honrosa do Prêmio Tasso Fragoso, da Biblioteca do Exército, em 1966. Lavenère-Wanderley teve extensa carreira militar no Exército, tendo ingressado na Academia Militar do Realengo em 1927. Em 1931, foi um dos pioneiros do Correio Aéreo Nacional (CAN), tendo sido alçado à condição de patrono desse serviço no ano seguinte à sua morte (1986). Em 1941, transferiu-se para a recém-criada FAB, tendo também exercido funções no gabinete do primeiro Ministro da Aeronáutica, Joaquim Pedro Salgado Filho. Seu envolvimento com as relações internacionais militares, a partir daí, foi intenso. Em 1943, seguiu com a missão de observadores militares brasileiros para o Teatro de Operações do Mediterrâneo, a fim de colher informações para ajudar a organizar a planejada Força Expedicionária Brasileira, que deveria ser composta por três divisões de infantaria e um grupo de aviação de caça. Ele também acompanhou Salgado Filho aos EUA em visita aos brasileiros que estavam sendo treinados naquele país para combaterem no Mediterrâneo.

Com a participação do 1º Grupo de Caça da FAB na Campanha da Itália, serviu como oficial de ligação da recém-criada unidade com o comando das forças aéreas aliadas no Mediterrâneo. Ainda durante a guerra comandou a Base Aérea de São Paulo (Campo de Marte) de 9/04/1945 a 14/06/1948 (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1966: 341). No pós-guerra foi Ministro da Aeronáutica (1964).

Seu livro trata extensamente do processo de organização e reorganização da FAB à época da Segunda Guerra Mundial, embora raramente problematize as transformações que descreve. No que se refere ao treinamento das tripulações de terra e ar nos novos modelos de aeronaves dos EUA, pouco ou quase nada diz. Apenas duas páginas são dedicadas a United States-Brasil Air Training Unit (USBATU), mantido pela Marinha de Guerra dos EUA na Base Aérea de Recife (PE) e (manter) dedicado a treinar membros da FAB na operação de aeronaves de patrulha marítima de origem estadunidense, como Ventura e Catalina, ao longo de 1944. Sobre o treinamento das tripulações de P-40, A-20 e B-25 nada é dito. O fato é intrigante porque, levando em consideração os cargos que o autor exerceu durante a guerra, com toda probabilidade estava muito bem informado sobre a atuação dos militares estadunidenses em diversas unidades militares no Brasil, inclusive no que diz respeito às atividades de treinamento com tripulações desses tipos de aeronaves, como por exemplo, as desenvolvidas na vizinha base aérea de Cumbica.

Entre 1991 e 2005, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica lançou uma grande coleção composta por quatro volumosos livros intitulada "História Geral da Aeronáutica Brasileira". Interessa examinar aqui o III volume, correspondente à fase histórica que cobre a criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial.

No volume da obra, há algumas informações referentes ao treinamento com os modelos aqui referidos (P-40, A-20, B-25), mas, uma vez mais, existe referência apenas às atividades desenvolvidas pela Marinha dos EUA com os militares brasileiros. Consta também a informação de que, durante a Segunda Guerra Mundial, foram adquiridos aos EUA 1.288 aviões, a maioria modelos de treinamento, como os 391 PT-19, 186 AT-6 e 121 BT-15. Dos modelos citados pelo autor, importa notar a presença de 82 P-40, 30 A-20 e 29 B-25. Eles são assim descritos na obra em um contexto em que a FAB labutava:

... junto aos americanos, lutava pelo que lhe parecia essencial: aviões de caça e de patrulha. Caça para o Nordeste ameaçado, e patrulha para os nossos mares atacados. Os norte-americanos atenderam-no e, no final do ano, Natal e Recife já dispunham de aviões de caça P-40, famosos na época, e aviões de patrulha B-25 e os Lockheed Hudson de recente fabricação a pedido dos ingleses. Esses aviões seriam vistos em todas as Bases da área. (INCAER, 1991: 431)

Uma vez mais é citada e reconhecida a contribuição da USBATU para a formação de tripulações da FAB para patrulha antissubmarino. A novidade aqui são as informações sobre os desdobramentos da operação, conhecidos como USBATU de P-40

realizada no 2º Grupo de Caça da Base Aérea de Santa Cruz, o qual teria se iniciado após o término da guerra. Neste caso, teriam sido militares da Marinha de Guerra dos EUA a treinar os pilotos de P-40 brasileiros, embora o livro não forneça qualquer informação a respeito. São descritas as operações de transferência para guarnições da FAB dos grupos de bombardeiros de Fortaleza (CE) e Natal (RN), então sob responsabilidade de pessoal estadunidense, processo este encerrado no início de 1945 (BRASIL, 1991: 491).

A obra descreve o organograma resultante da reorganização da FAB determinada no segundo semestre de 1944. Nele constam as unidades de P-40 e B-25 de Natal, de P-40 de Santa Cruz, mas, estranhamente, há nenhuma menção a qualquer unidade de B-25 no Galeão, sequer como organização de treinamento. Ali também consta o 2º Regimento de Aviação em Cumbica (SP), operando A-20. Outra unidade a operar P-40 era o 3º Grupo de Caça, com sede em Canoas (RS). A defesa do Nordeste, há tempos, tinha deixado de ser prioridade e as novas unidades destinadas a operar as aeronaves mais poderosas e modernas se instalavam no centro e sul do país. Não pode passar despercebido o fato de que se tratavam de aeronaves destinadas a cooperar com as operações de terra, sendo transferidas pelo Exército dos EUA à FAB.

A obra descreve no essencial os principais órgãos dedicados ao planejamento das operações relativas à aliança militar Brasil- EUA, como é o caso da atuação da Comissão Militar Mista de Defesa em Washington. O livro também nomina organizações militares como a Comissão de Compras da FAB naquela mesma cidade, o comando da 4ª Frota dos EUA em Recife e o comando da USAFSA (United States Army Force South Atlantic), também na capital pernambucana. Existe uma menção à Unidade de Adaptação de Fortaleza (CE), que teria operado a conversão para P-40 e B-25, mas é a única referência ali disponível, não existindo mais informações sobre o assunto. Também não se informa se teriam existido outras unidades da FAB dedicadas a esta tarefa.

O último trabalho examinado aqui é o recente "FAB: Força Aérea Brasileira: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948" (TEIXEIRA, 2015). O autor é Doutor em Ciências Políticas pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS). Seu livro contém importantes constatações sobre a influência exercida pelos estadunidenses no processo de organização e treinamento da FAB como, por exemplo, as contidas na página 136:

Durante a Segunda Guerra Mundial, a FAB, apoiando os esforços dos Aliados, abriu as portas para a entrada do *modus operandi* norte-americano, seguindo o modelo do exército daquele país. Esta entrada se deu em toda estrutura, como o treinamento de pessoal, materiais e em boa parte no pensamento... a principal forma de troca de solicitações entre os Estados Unidos e o Brasil, no que diz respeito às demandas militares e de defesa, foi a JBUSDC – Comissão Conjunta de Defesa Brasil-Estados Unidos, criada em maio de 1942... a JBUSDC avaliava as necessidades e sugeria as opções dentro da estratégia desenvolvida entre os dois países para a proteção do hemisfério... a presença norte-americana dentro da FAB foi sendo construída. (TEIXEIRA, 2015: 136)

A menção do autor às ações do Exército dos EUA entre os membros da FAB à época da Segunda Guerra Mundial é isolada, única. No restante do livro ele só se refere à ação dos membros da Marinha dos EUA. Ao elencar as formas pelas quais essa presença estadunidense foi sendo construída dentro da FAB o autor cita as seguintes: o programa de construção de bases aéreas pelos EUA no Brasil, a ida de pilotos brasileiros aos EUA para treinamento, a USBATU, a contratação de um Reitor de origem estadunidense para chefiar a Escola Técnica de Aviação em São Paulo (SP), a presença de militares dos EUA dentro do Ministério da Aeronáutica dando suporte à estruturação da pasta e compondo o Estado-Maior da FAB junto com membros brasileiros da força, etc. A importância das atividades de treinamento nesse processo somente é constatada de passagem, aparecendo apenas nas conclusões do livro.

Quando os norte-americanos começaram a desembarcar no litoral nordestino, uma das primeiras medidas feitas foi o treinamento e preparação de pessoal para as missões de patrulha marítima com as novas e modernas aeronaves daquela época. Tão logo se iniciou esse treinamento, os brasileiros foram designados para executar algumas missões. Aos poucos, a FAB foi assumindo as missões, até a formação completa das equipes que compunham o quadro de aeronaves serem somente de brasileiros... boa parte da oficialidade, que nos anos subsequentes à criação da FAB continuou a frequentar as escolas norte-americanas, passou a introduzir parte do que se pensava naquele país no Brasil... houve sim, uma presença norte-americana dentro das forças armadas brasileiras e conseqüentemente da FAB. Esta presença gerou reflexos que permanecem nessa força até hoje... (TEIXEIRA, 2015: 156)

Um problema a ser notado nesta obra é que ela muito mais afirma do que demonstra as transformações ali contempladas. Tal demonstração poderia ter sido feita com o recurso ao exame de sua base empírica, no caso, os boletins internos da força. O resultado final é frustrante. Por um lado, faltam dados que permitam datar e quantificar os fenômenos que descreve, embora o autor alegue ter consultado os citados boletins para o período. Por outro, embora reconhecendo o papel da JBUSDC em Washington, da mesma forma que todos os outros trabalhos que se dedicaram ao tema, este texto ignora totalmente a ação de fundamental importância da Comissão Militar Conjunta Brasil-Estados Unidos

com sede no Rio de Janeiro (RJ), em especial no que se refere à Divisão Aérea da Comissão, no entendimento dos fenômenos que aborda.

O que se pode concluir do exame das obras citadas é que persistem grandes e graves lacunas no conhecimento disponível sobre o período formativo da História da FAB. A forma pelas quais aeronaves destinadas ao ataque ao solo foram transferidas do Exército dos EUA para a FAB ao final da Segunda Guerra Mundial permanece, no que se refere ao estágio atual do nosso conhecimento, numa zona de obscuridade.

Fontes históricas da Divisão Aérea da Comissão Militar Conjunta Brasil-EUA: um novo olhar sobre o treinamento, organização da FAB e os militares estadunidenses.

Extensa pesquisa recentemente realizada nos arquivos nacionais dos EUA sobre as comissões militares conjuntas Brasil-EUA durante a Segunda Guerra Mundial permite avançar no entendimento das questões afetas ao papel desempenhado pelos militares dos EUA no treinamento e organização da FAB (OLIVEIRA, 2015). A importância da documentação histórica legada por essas organizações para elucidar tais questões pode ser percebida ao se levar em conta suas atribuições. Planejar e executar as extensas e complexas operações militares decorrentes da aliança militar formalizada em 23.05.1942 eram as tarefas centrais dessas comissões. Assim, foram criadas duas comissões conjuntas: a Joint Brazil United States Defense Commission – JBUSDC (Comissão Conjunta de Defesa Brasil Estados Unidos – CCDBEU), com sede em Washington (EUA), e a Joint Brazil United States Military Commission – JBUSMC (Comissão Militar Conjunta Brasil Estados Unidos – CMCBEU), com sede no Rio de Janeiro (RJ). Das duas comissões, a menos conhecida do público e dos pesquisadores é, certamente, a do Rio de Janeiro. A comissão em Washington, por sua vez, desde sempre despertou o interesse dos historiadores, já que, no seu interior, foram debatidas questões de grande importância para as atividades das forças armadas de ambos os países aliados, tais como o planejamento da defesa da região nordeste do Brasil, a criação e organização da Força Expedicionária Brasileira, etc. (OLIVEIRA, 2015) A citada obra do INCAER também contempla esses temas.

A relativa notoriedade da história da comissão em Washington não é difícil de se entender. O fato do titular brasileiro da comissão, o General Estevão Leitão de Carvalho, ser conhecido como um militar de grande reputação e renomado escritor, pode

ter sido um importante fator que levou a interessar os historiadores pela JBUSDC. Seu livro autobiográfico que relata o papel que desempenhou na comissão de Washington se tornou referência obrigatória para todos estudiosos do assunto, atingindo também um grande número de leigos interessados, em especial aquela parte do público de leitores de obras sobre a história da participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Mesmo assim, a maior parte das iniciativas tomadas pela JBUSDC segue desconhecida dos pesquisadores.

Ainda mais desconhecida é a comissão do Rio. A JBUSMC permanece numa espécie de limbo, raramente sendo citada ou levada em conta pelos pesquisadores interessados no tema. O fato não deixa de ser intrigante. Como este texto irá demonstrar, coube a ambas as comissões, e não apenas à de Washington, o exercício de uma série de atividades da mais alta relevância para a história da aliança militar Brasil-EUA na Segunda Guerra Mundial, incluindo aí o treinamento de tripulações de terra e ar das unidades de P-40, A-20 e B-25.

É importante levar em conta o tamanho que veio a assumir a JBUSMC ao longo do tempo, tanto em recursos materiais quanto humanos. O ponto de partida para a rápida expansão do efetivo da comissão certamente foi o compromisso em ajudar a treinar a Força Expedicionária Brasileira (FEB). Em abril de 1944, chegam dos EUA cinquenta militares, divididos quase igualmente entre oficiais e praças, sendo imediatamente empregados naquela atividade. O posto mais alto na hierarquia, neste grupo, era ocupado por um capitão. No efetivo predominavam oficiais da reserva recentemente convocados para serviço além-mar (OLIVEIRA, 2015).

Ao final de outubro de 1945, o cenário era bem diferente. O efetivo havia crescido muito mais, tanto em tamanho quanto em importância. A esse respeito, é útil se consultar os relatórios das duas divisões e das várias seções que constituíam a parte estadunidense da JBUSMC. Cabe falar aqui da Divisão do Exército, no caso, terrestre ("Ground Division") e da Divisão Aérea ("Air Division"). Na origem, os membros efetivos dessas Divisões incluíam apenas seus chefes, um para cada Divisão. Com o tempo, a Divisão Terrestre se dividiu, por sua vez, em dez seções, cada uma correspondendo a uma arma ou serviço do Exército dos Estados Unidos.

Em seu relatório sobre potencial humano datado de 30/11/1945, é listada na Divisão Aérea uma centena de oficiais, enquanto a Divisão Terrestre somava 111 membros. A esses números devem ser somados os militares adidos a cada uma das seções:

quinze para a Aérea e um para a Terrestre. O montante era de nada menos do que 227 militares dos EUA a serviço da JBUSMC no Rio de Janeiro naquele momento, quase todos com a patente de oficial[†] (JBUSMC, 1945a).

A Divisão Terrestre contava com as seções de Blindados e Cavalaria Mecanizada, Engenharia, Infantaria, Guerra Química, Comunicações, Saúde, Intendência, Material Bélico e Artilharia de Campo. Para comandar essas seções foram mobilizados cinco tenentes-coronéis, dois majores e dois capitães do Exército dos EUA. A Divisão Aérea não se dividia em seções, embora contasse com um estado-maior próprio, este sim, com certeza, dividido em quatro seções, no padrão vigente. A Divisão Aérea se ocupava de instruir e treinar membros da FAB, planejar e assessorar a organização da força, dividindo seus membros em diferentes unidades militares brasileiras e dentro do Ministério da Aeronáutica.

A leitura dos relatórios dessas diferentes seções revelam atividades comuns e recorrentes a todas elas. As seções instruía oficiais e praças brasileiros em cursos de diferentes durações nos seus respectivos campos de atuação. Assessoravam a reforma e construção de escolas e centros de treinamento, geralmente na Capital Federal e seu entorno imediato, como Resende. Atuavam também como consultores no processo de instalação de novas organizações, como depósitos e oficinas militares. Propunham e aplicavam reformas institucionais em diferentes instalações militares por todo Brasil, além de indicarem oficiais brasileiros para estudar, estagiar ou simplesmente visitar os Estados Unidos. O impacto político, diplomático, tecnológico e militar destas atividades sobre as Forças Armadas brasileiras ainda está por ser inteiramente compreendido e interpretado. Pretende-se que este texto seja uma contribuição para esse esforço já em curso (OLIVEIRA, 2015).

[†] Todos os documentos históricos citados neste texto estão disponíveis para acesso público e gratuito na pasta OLIVEIRA, Dennison de. Documentos AD/JBUSMC no *Google Drive* a cargo do e-mail soldadosalemaes@gmail.com disponível em https://drive.google.com/folderview?id=0B4_vcLWzR_ouUFR5ZEZPY3lhcnM&usp=sharing e acessado em 14/09/2015 de acordo com os princípios da História Hipertextual estabelecidos em OLIVEIRA, Dennison de. (2015) Aliança Brasil-EUA: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá.

Examinando mais de perto a documentação da AD/JBUSMC, chama a atenção o conteúdo de seus sucessivos relatórios. No relatório de treinamento de quadros relativo ao período de 1º de abril a 31 de maio de 1945, por exemplo, são descritos os efetivos disponíveis pela Seção Aérea da JBUSMC, as funções que exerciam seus membros em cada uma das bases aéreas brasileiras e as dificuldades enfrentadas no exercício de suas tarefas de treinamento e assessoramento dos membros da FAB.

O Tenente-Coronel do Exército dos EUA James T. Wilson comandava a unidade de treinamento dos A-20 na Base Aérea de Cumbica (SP), composta por nove oficiais e 26 alistados. Além do Tenente-Coronel havia cinco capitães, três segundos-tenentes, oito sargentos, cinco cabos e sete soldados do Exército dos EUA na Base de Operações de Cumbica. Seus deslocamentos entre aquela localidade e a capital do Estado eram frequentemente perturbados pela defeituosa manutenção dos ônibus cedidos pela FAB para a realização daquele percurso. Em diversas ocasiões não houvera qualquer ônibus disponível para eles, perturbando o cronograma das atividades de treinamento (AD/JBUSMC, 1945b).

A instrução nos P-40 estava a cargo do Tenente-Coronel do exército estadunidense Norval C. Bonawitz. Sua unidade estava sediada na Base Aérea de Santa Cruz e era composta por 10 oficiais, incluindo seis capitães, três primeiros-tenentes e 23 alistados, dos quais vinte eram sargentos e três soldados do Exército dos EUA. Eles elogiaram as acomodações providas pela Marinha dos EUA para seu uso naquela base. Seus efetivos não estavam completos. Ainda aguardavam que viesse dos EUA um engenheiro e um oficial bombardeador especializado em miras Norden, os quais só chegaram no dia da vitória na Europa (08/05/1945). Também eles se queixavam da não confiabilidade dos transportes terrestre e aquático fornecidos pela FAB, o que atrasava os treinamentos diários programados (AD/JBUSMC, 1945g).

Havia também uma unidade que fornecia treinamento para as tripulações dos B-25. Ela funcionava na Base Aérea do Galeão e era comandada pelo Major do Exército dos EUA Victor D. Kadanka, que contava, em seu comando, com cinco capitães, quatro primeiros-tenentes, dois segundos-tenentes, onze sargentos, sete cabos e nove soldados do exército estadunidense (AD/JBUSMC, 1945h).

Somente a unidade dos A-20 estava com quadro de pilotos completo, embora, como todas as outras, sofresse com a falta de pessoal de manutenção. Havia a

expectativa de se aliviar o problema com os formados pela Escola Técnica em São Paulo (SP). Já a parte material apresentava os piores problemas. Sequer os chefes de equipes tinham seus próprios aviões, resultado de um padrão pobre de manutenção. O sistema de suprimentos era descrito como inexistente, obrigando a canibalizar aviões danificados para manter os demais em condições de operação. Havia uma única equipe de mecânicos designada para fazer manutenção nas aeronaves de todas as esquadrilhas, formada por pessoal geralmente sem experiência prévia com o tipo de avião com que iria trabalhar (AD/JBUSMC, 1945e).

A situação levou a reter em terra todas as aeronaves por um período de duas semanas, durante as quais tanto pessoal de terra quanto de voo as submeteram a extensas inspeções. Como resultado, foram elaborados grandes pedidos de compras de sobressalentes, tripulações foram designadas para aeronaves específicas e ativadas seções de operações, comunicações, armamento, engenharia e suprimento técnico que, finalmente, foram estabelecidas. A 4ª. seção do Estado Maior da Divisão Aérea da JBUSMC ajudou a fazer funcionar um depósito de suprimentos em São Paulo. Tudo isso permitiu dar início às primeiras turmas de treinamento de voo para pilotos em A-20 em 1º de abril de 1945, enquanto que as de P-40 e B-25 foram postergadas até 1º de maio devido à falta de pessoal da FAB. A disponibilidade de aviões era sempre parcial (AD/JBUSMC, 1945c).

A primeira turma de A-20 era composta por 18 alunos, voou 58 horas por semana utilizando 12 aeronaves, ou seja, 75% do que deveria ser a disponibilidade oficial de 16 aviões. A turma de B-25 contava 14 alunos, voou 50 horas por semana usando 13 aviões, isto é, 65% dos 20 aviões que efetivamente deveria dispor. A turma de P-40 treinou 19 alunos, voou 70 horas por semana em 21 aviões, ou 75% do total oficial de 28 aeronaves. Os cursos de treinamento em terra para esses pilotos (navegação, armamento, comunicações, artilharia, segurança de voo de bombardeamento, procedimentos operacionais e de engenharia durante mau tempo), enfatizavam a parte prática e somavam entre um mínimo de oito e o máximo de 12 horas semanais. A despeito das dificuldades, o relatório nota o entusiasmo e a dedicação dos alunos brasileiros, elogiando a excelência de suas habilidades. A falta de suprimentos e dificuldades de linguagem eram apontadas como as piores desvantagens com que tinham de lidar.

Em junho de 1945 o comandante da Divisão Aérea da JBUSMC no Rio, o Coronel Floyd B. Wood, enviou um relatório ao Comando Geral USAFSA em Recife (PE)

dando conta da situação então presente com relação ao treinamento dos membros da FAB em diversas especialidades. Os primeiros operadores de torres de controle já haviam sido formados pela Escola Técnica de Aviação e estavam sendo treinados por membros do Exército dos EUA para operar as instalações que seriam abertas nos aeroportos de Curitiba e Florianópolis. A marinha estadunidense treinava os operadores de torre da Base Aérea de Santa Cruz. Já haviam sido designados operadores de torres para Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) e se contava, em seguida, designar também os responsáveis pelas torres de controle em Porto Alegre (RS) e em Caravelas (BA). Controladores de tráfego aéreo estavam em treinamento no Rio de Janeiro, destinados a compor um centro de controle de tráfego aéreo em São Paulo (AD/JBUSMC, 1945j).

No que se referia às instalações aéreas e comunicações, o relatório dava conta de que a estação de comunicações e radiogoniométrica de Porto Alegre já havia sido transferida da Marinha dos EUA para a FAB. A progressiva transferência desse tipo de unidade do controle dos militares estadunidenses para a FAB demandava um incessante fornecimento de novos quadros, a maioria dos quais era oriundo da Escola Técnica. Esse foi o caso, por exemplo, de dez técnicos de manutenção de rádio formados naquela escola enviados a Natal (RN) a fim de operarem uma torre de controle adicional que seria repassada pela Marinha dos EUA para a FAB. No documento a Escola Técnica é citada não apenas como formadora de novos quadros, mas também como mantenedora de cursos de recapitação em técnicas e procedimentos operacionais para operadores de rádio já em serviço, o que certamente deve ter representado uma sobrecarga nas suas atividades cotidianas (AD/JBUSMC, 1945k).

Além da formação inicial e recapitação de quadros também havia a formação em serviço, como ocorreu com uma estação meteorológica de primeira classe aberta em São Paulo, a qual usava equipamento oriundo de Porto Alegre, resultado de devolução à FAB de material até então empregado ali pela Marinha dos EUA. A instalação era operada por quatro meteorologistas e 31 observadores meteorológicos treinados em Recife (PE) pelo Exército dos EUA. Foi proposto que a estação servisse como local de treinamento em serviço para alunos da Escola Técnica e para formação de quadros adicionais para as novas estações.

Outros onze operadores de rádio recém-formados pela Escola Técnica foram enviados a Recife para serem treinados como observadores meteorológicos. Eles operariam

pequenas e isoladas estações de monitoramento do clima. Além deles, 14 meteorologistas e oito observadores meteorológicos também recém-formados pela Escola Técnica estagiariam com pessoal experiente a fim de prover quadros para abrir estações meteorológicas adicionais, a próxima das quais deveria ser posta a funcionar em Porto Alegre.

As atividades de suprimento e manutenção, em 1945, apenas começavam a gerar seus quadros próprios. São reveladoras as informações sobre a influência dos militares dos EUA no processo. O relatório nota que um curso técnico de suprimento estava sendo incorporado no curso para oficiais de intendência na Escola da Aeronáutica, contando com duas horas letivas por semana. Dentre os estudantes havia alguns cadetes eliminados do treinamento de voo. A solução era reconhecida como uma boa fonte de oficiais para gerir suprimentos, embora inexistisse propriamente uma categoria de oficiais técnicos em suprimentos. Os militares estadunidenses sentiam que o curso poderia ser ampliado e certo número de oficiais de intendência poderia ser graduado como especialistas em técnicas de suprimento. Também a Escola Técnica planejava abrir um curso de suprimento para sargentos, a fim de completar as vagas abertas em unidades e bases da FAB. Simultaneamente, eram enviados oficiais da FAB para os EUA, justamente para cursar escolas de suprimentos naquele país. A logística da FAB apenas começava a ser construída (AD/JBUSMC, 1945I).

Em todas essas atividades era intenso o emprego de pessoal de suprimentos da JBUSMC. Eles ajudavam a resolver problemas de organização na Diretoria de Material da FAB, nos programas didáticos da Escola Técnica e Escola de Aeronáutica, além de ajudar a sanar dificuldades nos depósitos da FAB em São Paulo. Além disso, ainda elaboravam recomendações para o comitê de Suprimento e Manutenção da missão de compras da FAB em Washington. No todo, reconhecia-se que os defeitos mais proeminentes na organização de suprimentos se deviam à falta de pessoal especializado e de instalações de armazenagem adequadas. Alguns membros da JBUSMC foram designados para atuar no Campo dos Afonsos para assessorar e aconselhar o comandante do depósito ali existente e ajudar a resolver os problemas de abastecimento.

Antes de entrar nas reveladoras considerações gerais o documento faz menção às discussões com o Chefe do Estado-Maior da FAB sobre as recomendações estadunidenses relativas à reorganização geral da força; a adoção de adequadas tabelas

organizacionais; e de um estado-maior constituído como um corpo de planejadores e formuladores de políticas.

A fraqueza básica da FAB repousa na falta de organização em seus níveis mais elevados de comando. Não há estado-maior, no senso comumente aceito. Conseqüentemente, não há políticas estabelecidas, definição de responsabilidades, e não há delegação de autoridade. A implementação dos acordos firmados nas conversações de estados-maiores conjuntos não pode ser obtida de forma satisfatória até que tenha sido estabelecido um estado-maior com responsabilidades definidas. A conversação mais recente com o chefe do estado-maior da FAB (26/05/1945) sobre essa questão deu alguma esperança que a organização da FAB seja estabelecida com um forte estado-maior no topo. A futilidade de se tentar construir uma força aérea sem um tal estado-maior forte, coordenado e responsável tem sido repetidamente apontada e se acredita que nossos argumentos estão começando a fazer algum efeito. Até que a FAB aceite nossas ideias nessa questão, e as ponha em execução, a Divisão Aérea dessa Comissão não pode dizer que logrou um grau satisfatório de sucesso no cumprimento de sua missão. Assina Coronel Floyd B.Wood. (AD/JBUSMC, 1945n)

Nos meses seguintes foi realizada a primeira inspeção geral da JBUSMC no Rio de Janeiro por membros do Quartel General das Forças do Exército dos EUA no Atlântico Sul (United States Army Force South Atlantic - USAFSA), sediado em Recife (PE). A Comissão do Rio não foi formalmente subordinada a USAFSA senão quando já próximo o fim da Guerra, em 1º de março de 1945. Por esta razão, o relatório da primeira inspeção se refere ao período de 22 de maio a 12 de junho de 1945, enquanto que a determinação para execução já havia sido feita desde 3 de setembro de 1943. Embora se refira a ambas as divisões da JBUSMC, são as informações da parte aérea da comissão nesse relatório de inspeção que cabe aqui examinar.

De forma geral, as condições de trabalho da Divisão Aérea foram avaliadas de maneira positiva, em que pesem as dificuldades de realização de suas atividades em diferentes prédios da cidade do Rio de Janeiro. Havia a expectativa de se sanar esse problema quando fosse disponibilizado espaço para as atividades da Divisão no prédio do Ministério da Aeronáutica. Os militares estadunidenses da AD/JBUSMC aspiravam, assim, a emular o precedente já estabelecido pelos membros da Seção Terrestre da Comissão há tempos se reunindo com suas contrapartes brasileiras em uma sala específica do prédio do Ministério da Guerra, recém-inaugurado na então capital federal (OLIVEIRA, 2015: 80). Foram notadas e circunstanciadas outras questões, como a dificuldade em influenciar a reorganização da FAB de acordo com diretrizes da Força Aérea do Exército dos EUA. A situação se devia à situação política vigente e suas influências, numa referência velada à crise final do regime político do Estado Novo.

No que se referia à instrução era notado que as organizações militares de São Paulo, Santa Cruz e Galeão possuíam programas de treinamento organizados e regulares. Seguia sendo um problema a falta de especialistas engajados na FAB que estivessem disponíveis para completar as turmas de estudantes. No caso da Base de Santa Cruz era mencionada a recorrência com que homens em treinamento eram transferidos para outras tarefas pelas autoridades da Base, prejudicando ou interrompendo os cursos. A escassez de sobressalentes e ferramentas continuava a promover a canibalização de aeronaves em todas as unidades visitadas, levando à inevitável redução do número de aviões disponíveis. A composição das unidades de treinamento também foi questionada, uma vez que se apontava que havia excesso de pilotos e insuficiente pessoal de terra tecnicamente treinado.

De forma geral, a inspeção constatou dois problemas mais salientes. O primeiro dizia respeito, uma vez mais, à necessidade de exercer influência suficiente para levar a cabo a reorganização institucional da FAB, tida como pré-requisito ao êxito das atividades de treinamento. O texto notava que a amizade entre as duas nações, a cooperação e a camaradagem entre militares brasileiros e estadunidenses era, em geral, excelente. Não passou sem registro também a tendência de oficiais brasileiros falarem livremente da falta de organização apropriada, atribuindo tal fato às influências políticas, tanto de militares quanto da parte de civis.

A segunda dificuldade dizia respeito à crônica falta de pessoal estadunidense. Várias unidades de treinamento no Brasil careciam de adequada supervisão da parte de militares estadunidenses da Divisão Aérea. Demandava-se dos EUA a nomeação de pelo menos um oficial de alto escalão para supervisionar cada fase das atividades da comissão e seus desdobramentos em campo; também as atividades administrativas da FAB deveriam ser supervisionadas (USAFSA, 1945d).

Em particular, a unidade de treinamento de A-20 em Cumbica foi citada por apresentar, dentre outras irregularidades e problemas menores, o não recebimento de diretivas e de memorandos da USAFSA, bem como publicações de treinamento; não havia pessoal dedicado aos suprimentos técnicos na composição da unidade, além de um estoque muito insatisfatório de sobressalentes e ferramentas. As unidades de P-40 em Santa Cruz e de B-25 no Galeão apresentavam problemas similares (USAFSA, 1945e).

Números mais detalhados sobre o pessoal da FAB em treinamento em cada uma dessas unidades apareceram no Relatório de Treino Semanal de 28 de junho, relativo ao período de 16 de abril a 23 de junho de 1945. Ali consta que 12 oficiais e 26 alistados estadunidenses da Base Aérea do Galeão estavam treinando 12 pilotos, 12 copilotos, 12 artilheiros e dois bombardeadores brasileiros usando 13 B-25J. Os matriculados nos cursos de pessoal de terra incluíam 16 estudantes de armamento, 17 de comunicações, um de suprimento e 54 em manutenção de aeronaves. O documento também apontava para as categorias adicionais de instrutores demandados aos EUA, somando 76 indivíduos com diferentes especializações que, até então, não haviam ainda sido recebidos (AD/JBUSMC, 1945:23).

Na Base Aérea de Cumbica, 9 oficiais e 26 alistados do Exército dos EUA treinavam 17 pilotos brasileiros, mas nenhum bombardeador, artilheiro ou copiloto. O relatório nota que ainda não haviam sido enviados à unidade os 18 estudantes do curso de artilharia demandados. Os cursos para pessoal de terra somavam 12 estudantes de armamento, quatro de comunicações, cinco de suprimentos e 54 em manutenção de aeronaves (AD/JBUSMC, 1945:26).

A experiência colhida pela Divisão Aérea da JBUSMC com o treinamento de tantas tripulações de terra e ar da FAB ao longo de 1945 levou à emissão de outro documento. Nele se propunha ao comando geral da USAFSA alguns critérios para seleção dos integrantes das unidades de treinamento aéreo do exército estadunidense a serem futuramente empregadas no Brasil.

O pessoal alistado das unidades de treinamento aéreo enviadas aqui no passado em muitos casos são soldados ou cabos. Os convocados da FAB formados nas escolas técnicas são terceiros-sargentos. Como resultado a instrução oferecida pelas Forças Aéreas do Exército dos EUA por parte de homens com graduação inferior a de sargento frequentemente não é aceita pelos brasileiros. Também o custo de vida é excessivamente alto no Rio de Janeiro e São Paulo, os alistados de mais baixa patente tem enfrentado tempos difíceis em se tratando de dar conta de suas despesas... A qualidade do pessoal das unidades de treinamento, em alguns casos, tem sido bem pobre. Os homens não tem que ter apenas uma excelente formação em sua atividade em particular, mas também tem que ter características pessoais conducentes a relações diplomáticas excelentes. Se acredita que os comandantes de bases são inclinados a selecionar homens para essas tarefas que não são desejados em suas guarnições de origem. O pessoal das unidades de treinamento não tem sido propriamente orientado em suas guarnições de origem para os problemas que irão encontrar quando em serviço neste teatro. Através de entrevistas pessoais foi notado que o pessoal não tinha consciência da natureza do seu trabalho, costumes e linguagem do país, vestimentas requeridas e o alto custo de vida na área do Rio de Janeiro. A combinação destas circunstâncias aumentou consideravelmente o período de orientação necessária para todos recém-chegados. (USAFSA, 1945k)

Em 15 de outubro de 1945, a Divisão Aérea encaminhou novo relatório ao comando da JBUSMC cobrindo o período a partir de primeiro de março daquele ano, quando passou a subordinar-se à USAFSA, até aquela data. O documento é valioso por discriminar as responsabilidades, realizações e projetos planejados pela organização.

As responsabilidades da Divisão Aérea são descritas ali da forma mais direta possível. Elas englobam a reorganização, desenvolvimento e melhoria da FAB para conformá-la de maneira mais próxima aos padrões e práticas da Força Aérea do Exército dos EUA, de maneira que a Força Aérea Brasileira pudesse assumir sua posição como parte integrante da defesa do hemisfério ocidental. No que se refere às realizações, eram citadas: a aprovação das principais fases de classificação do pessoal, a recomendação de prioridades de ação pela FAB, o início da padronização dos métodos de treinamento, a adoção de fases iniciais da reorganização dos escalões inferiores, o estabelecimento de um núcleo de controle de tráfego aéreo e de programas meteorológicos, além da recomendação de uma detalhada e completa reorganização dos sistemas de suprimento e manutenção.

Entre os projetos então em planejamento se incluíam a completa classificação de todo pessoal existente na FAB, a adoção de diretivas técnicas, táticas e administrativas em bases anuais, o desenvolvimento de um sistema de transporte aéreo efetivo, de um sistema completo e integrado de comunicações, de controle de tráfego e meteorologia e a implantação final de um sistema completo de suprimento e manutenção (AD/JBUSMC, 1945:27).

Conclusões

O exame da documentação legada pelas comissões militares conjuntas organizadas durante a Segunda Guerra Mundial entre Brasil e Estados Unidos permite várias conclusões. Em ordem de importância caberia citar a constatação do importante papel da AD/JBUSMC, com sede no Rio de Janeiro, no treinamento e adaptação de tripulações brasileiras de terra e ar nas aeronaves P-40, A-20 e B-25, até aqui completamente desconhecido dos pesquisadores. É o caso de se notar que as poucas referências disponíveis sobre o papel de militares dos EUA no treinamento de membros da FAB, no Brasil, durante a Segunda Guerra Mundial, dizem respeito, quase que exclusivamente, à Marinha estadunidense. São sempre citados treinamentos e programas de treinamento como a USBATU, resultado do esforço da Marinha de Guerra dos EUA em

capacitar militares da FAB em guerra antissubmarino. Entretanto, permanecia totalmente desconhecido até aqui o importante papel desempenhado pelos militares do Exército dos EUA lotados na AD/JPBUSMC para assessorar a organização e reorganização da FAB, bem como para treinar tripulações de P-40, A-20 e B-25, até então os mais atualizados e poderosos meios de combate aéreo com que contava a FAB no Brasil. Igualmente importante foi o treinamento em serviço oferecido pelos militares dos EUA a profissionais da FAB nos ramos de meteorologia, comunicações, suprimentos, armamento, manutenção, etc.

Todos esses episódios se desenrolaram num contexto em que as unidades em questão estavam todas localizadas em Estados do centro (São Paulo, Rio de Janeiro) ou sul do país (Rio Grande do Sul), marcando o afastamento da FAB das preocupações para com a guerra antissubmarino em direção à prática de atividades ligadas ao apoio das operações do Exército. Finalmente havia chegada a hora de se promover o adestramento das tripulações de aeronaves destinadas ao ataque ao solo. É significativo que todos os instrutores fossem oriundos do Exército dos EUA.

Outra constatação importante diz respeito à influência que esses militares estadunidenses buscaram exercer sobre o processo de organização e reorganização da FAB. A organização de tabelas de pessoal, a adoção de normas e procedimentos padronizados, a constituição de diversos ramos de serviços e atividades na FAB, etc. sofreram forte influência dos militares estadunidenses lotados na AD/JPBUSMC e, muito possivelmente, esta se estendeu ao longo do segundo pós-guerra com importância e intensidade até aqui não suficientemente levada em conta pelos pesquisadores.

À luz das revelações contidas nesses documentos históricos inéditos, não cabe mais falar em "autodidatismo" da parte dos militares da FAB no esforço de organizar e fazer funcionar a instituição à época da Segunda Guerra Mundial. É necessário se abandonar essa perspectiva idealizada e mítica, tomando como fontes os documentos legados pela AD/JPBUSMC no sentido de se entender como os militares do Exército dos EUA treinaram, capacitaram, assessoraram e proveram consultoria aos membros da FAB envolvidos em toda uma enorme série de iniciativas da maior relevância para o futuro da organização. O estudo das relações militares Brasil-EUA durante a Segunda Guerra Mundial ainda tem muito a nos ensinar sobre como e em quais circunstâncias foi criada a Força Aérea Brasileira e quais as implicações decorrentes do processo. Na medida em que

estejam disponíveis mais estudos e pesquisas sobre este período, estarão sendo oferecidas as condições para uma radical e extensa revisão da História da FAB até aqui vigente.

Referências

AD/JBUSMC, Training report USAAF cadres, Rio de Janeiro, 29/07/1945

_____. Report of the Air Division, USAS, SBUSMC, USMC, 30/07/1945, 15/10/1945. Record Group 333.3 NARA II, Maryland, USA

ALVES, Vágner Camilo. **Da Itália à Coréia: decisões sobre ir ou não à guerra.** Rio de Janeiro/Belo Horizonte: UFMG/IUPERJ, 2007.

_____. O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: autonomia na dependência? *In: OLIVEIRA, Dennison de (Org.). A Força Expedicionária Brasileira e a Segunda Guerra Mundial: estudos e pesquisas.* 1. ed. Rio de Janeiro: CEPHiMex, 2012

AYERBE, Luis Fernando. **Estados Unidos e América Latina: a construção da hegemonia.** São Paulo: Editora da UNESP, 2002.

BALL, Simon. **The bitter sea: the brutal world war II fight for the Mediterranean.** London: Harper Press, 2010.

CARVALHO, José Murilo de. **Forças armadas e política no Brasil.** Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. **A estrutura de defesa do hemisfério ocidental.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.

CUNHA, Ioneida Cavalcanti da. **Ideologia e propaganda na cooperação Estados Unidos Brasil na Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas.** Dissertação Mestrado em Relações Internacionais, UnB, 2008.

DAVIS, Sonny B. Brazil-United States military relations in the early post-world war II Era. **Diálogos**, DHI/UEM, v. 6. p. 13-29, 2002.

DOMINGUES, Cesar Machado. Dias de Guerra: a Força Aérea Brasileira em ação antes da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. **Revista Brasileira de História Militar**. n. 14. 2014.

FERRER, Jorge Luiz Pereira. **A problemática das relações internacionais e seu impacto na Argentina, Brasil e Chile durante a Segunda Guerra Mundial**. (1938-43) Rio de Janeiro: Dissertação Mestrado História, UFRJ, 2007.

FRANK, Gary. **Struggle for hegemony in South America: Argentina, Brazil, and The United States during the Second World War**. Transaction publishers, 1979.

GOLDONI, Luiz Rogerio Franco. A luta Contra a Dependência das Importações: uma experiência do Ministério da Guerra durante o Estado Novo. **Tensões Mundiais**. v. 8, n. 14. jan./jun. 2012.

HEINSFELD, Adelar. Rio Branco e a modernização dos mecanismos de defesa nacional. **História: Debates e Tendências**. v. 10, n. 2, jul./dez.p. 264-276, 2010.

HENRIQUE, Heitor Esperança. **Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial: a participação de um país periférico numa guerra moderna**. Dissertação História, UEM. 2014

INCAER, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.

LATFALLA, Giovanni. **O Estado-Maior do Exército e as Negociações Militares**. Brasil-Estados Unidos Entre os Anos de 1938 e 1942. Caminhos da História, Vassouras, v. 6, n. 2, p. 61-78, jul./dez. 2010

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Brasília: Ministério da Aeronáutica, 1966.

LEITÃO DE CARVALHO, Estevão. **A serviço do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1952.

LOCASTRE, Aline V. **Projeção do Brasil para o pós-guerra: A 'Boa Vizinhança' estadunidense no Brasil segundo a revista 'Em Guarda' (1941-1945)**. Dissertação História, UEL, 2012.

McCANN JR., Frank D. **A aliança Brasil-Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.

MONTEIRO, Érica Gomes Daniel. **Quando a guerra é um negócio: a cooperação das empresas privadas norte-americanas nos projetos desenvolvidos pelo governo F.D. Roosevelt para a América Latina no contexto da II Guerra Mundial**. Tese Doutorado História, UFRJ, 2012.

MOREIRA LIMA, Rui. **Senta a Pua!** Belo Horizonte: Itatiaia, 1989.

MOURA, Gerson. **Autonomia na dependência: a política externa brasileira de 1935 a 1942**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

_____. **Relações exteriores do Brasil, 1939-50: mudanças na natureza das relações Brasil-Estados Unidos durante e após a Segunda Guerra Mundial**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.

_____. **Neutralidade dependente: o caso do Brasil, 1939-42** Estudos Históricos, Rio de Janeiro. v. 6. n. 12, p.177-189, 1993.

_____. **Alinhamento sem recompensa: a política externa do Governo Dutra**, Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 1990.

OLIVEIRA, Dennison. (Org.) **A Força Expedicionária Brasileira e a Segunda Guerra Mundial: estudos e pesquisas**. Rio de Janeiro: Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército, 2012.

_____. **Aliança Brasil-EUA: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial.** Curitiba, Juruá, 2015.

PANDOLFI, Dulce (Org.). **Repensando o Estado Novo.** Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1999.

PEREIRA, Pérola Mourão de Souza Sardo de Abreu. **As relações entre o Brasil e os Estados Unidos da América durante a Segunda Guerra Mundial: atores e dinâmicas da construção da aliança (1939-1944).** Dissertação Mestrado Relações Internacionais, UnB. 2013.

RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942).** Tese História PUCRS, 2009.

Rodrigues, Fernando da silva. As relações militares brasileiras durante a segunda guerra mundial. **Revista brasileira de história militar.** A. II, n. 6, dezembro p. 17-18, 2011.

_____. **A Formação Profissional do Oficial do Exército Brasileiro na Primeira Metade do Século XX: a Influência dos Jovens Turcos, da Missão Indígena e da Missão Militar Francesa.** R. Mest. Hist., Vassouras, v. 13, n. 1, p. 31-52, jan./jun. 2011

_____. **Da chegada da missão militar americana no Brasil em 1936 à dominação total da influência doutrinária do Exército do Tio Sam no Exército do Zé Carioca.** Cadernos da FaEL, v. 1, p. 1 – 15, 2008.

RODRIGUES, Luis Nuno. **Franklin Roosevelt e os açores nas duas guerras mundiais.** Governo Regional dos Açores e da Fundação Luso-Americana. Ponta Delgada, jul./jun. 16-18, 2008.

SEITENFUS, Ricardo. **O Brasil vai à guerra: o processo de envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial.** Barueri: Manole, 2003.

STUMPF, Derli Junior. **Encontrando um novo Mefisto: a americanização do Exército e a Revista a Defesa Nacional 1942-1950.** Dissertação Mestrado História, UPF, 2010.

SVARTMAN, Eduardo Munhoz. **Oficiais do Exército Brasileiro nos EUA: experiência, memória e incorporação seletiva de ideias nas décadas de 1930 e 40.** In: ANPUH – XXV SNH – Fortaleza, 2009.

_____. **O pragmatismo brasileiro na cooperação militar com os Estados Unidos, nas décadas de 1930 e 40** Estudos Ibero-Americanos, PUCRS, v. XXXIV, n. 1, p. 76-91, jun. 2008.

_____. **Da Segunda Guerra Mundial à Guerra Fria: Conexões entre os exércitos do Brasil e dos Estados Unidos.** Latin American Research Review, v. 49, n. 1. 2014.

_____. **Fascismo e Política Externa no Prata: elementos para uma comparação de ideias e atores na Argentina e no Brasil (1930-1945).** Disponível em: <<http://cdn.fee.tche.br/jornadas/2/H2-06.pdf>>. Acesso em: 14 abr. 2015.

TEIXEIRA, Anderson Matos. **FAB – Força Aérea Brasileira: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948.** Curitiba, 2015.

TOTA, Antonio Pedro. **O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra Mundial.** São Paulo: Cia. das Letras, 2000

USAFSA, **Selection of Future Air Training Units for Duty in Brazil.** 14/09/1945.

_____. **Report of anual general inspection.** JBUSMC, Rio de Janeiro, Brazil, 20/06/1945

_____. **Minor irregularities ans deficiencies.** JBUSMC, Rio de Janeiro, Brazil, 20/06/1945, Record Group 333, NARA II.

ZAGNI, Rodrigo Medina. **As "águias astecas" vão à guerra:** As relações entre México e Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial e no contexto das relações interamericanas. Anais Eletrônicos do X Encontro Internacional da ANPHLAC, São Paulo, 2012. Disponível em: <http://anphlac.fflch.usp.br/sites/anphlac.fflch.usp.br/files/rodrigo_zagni2012.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2015.

_____. **Integração e Identidades em conflito – As políticas culturais dos Estados Unidos para a América Latina durante a Segunda Guerra Mundial e a montagem do moderno sistema Pan-Americano:** os casos de Brasil, México e Argentina. Tese Doutorado História, USP, 2011.

Training and organization of the Brazilian Air Force for Hemispheric Defense: the role of the Air Division Joint Brazil-United States Military Commission (1945)

Abstract

The research is focused on training and organizational activities of the Brazilian Air Force (FAB) in its formative period at the time of the Second World War (1945). The problem here is to understand how the transition from a series of different origins of aircraft to a standardization based on models manufactured in the United States of America (USA) was done, particularly the training activities in P-40 fighter units and A-20 and B-25 medium bombers. The questions raised by this study concern the gaps and myths found in the available literature on the subject. The texts available completely omit the important role played by the US military of the Air Division of the Joint Military Commission Brazil-United States in 1945. The methodology work consists of, firstly, a brief commentary on the works related to the history of the Brazilian Air Force (FAB) in this period. Then, an analysis and interpretation of sources produced by the Division are done. These are results of research in US files NARA II – National Archives and Records Administration, Maryland/USA. The obtained results concern the description and quantification of training and organizational activities of FAB implemented or proposed by these US military. The discussion intends to contribute to a radical and extensive review of the current history of the Brazilian Air Force (FAB).

Keywords: World War II; Brazilian Air Force; Air Division of the Joint Brazil-United States Military Commission