

GEOPOLÍTICA E PODER AÉREO: A PARTICIPAÇÃO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

Carlos Eduardo Valle Rosa¹

Resumo

O artigo analisa a participação da Força Aérea Brasileira na 2ª Guerra Mundial sob a perspectiva da contribuição geopolítica. Apresenta o contexto histórico que levou o Brasil à Guerra e a situação da FAB quando se decidiu por seu emprego em combate. Analisa sob a perspectiva geográfica a atuação no Atlântico Sul, por meio da aviação de patrulha e a caça aos submarinos alemães, assim como a atuação da aviação de caça na interdição de linhas de suprimento na Itália.

Palavras-chave: Poder Aéreo. Geopolítica. Geopolítica do Poder Aéreo.

GEOPOLITICS AND AIR POWER: THE PARTICIPATION OF THE BRAZILIAN AIR FORCE IN THE 2nd WORLD WAR

Abstract

The article analyzes the participation of the Brazilian Air Force in the 2nd World War from the perspective of the geopolitical contribution. It presents the historical context that led Brazil to the war and the situation of the BAF when it was decided to use it in combat. It analyzes from a geographical perspective the performance in the South Atlantic, through patrol aviation and hunting the German submarines, as well as the performance of fighter aviation in the interdiction of supply lines in Italy.

Keywords: Air Power. Geopolitics. Air Power Geopolitics.

GEOPOLÍTICA Y PODER AÉREO: LA PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA BRASILEÑA EN LA II GUERRA MUNDIAL

Resumén

El artículo analiza la participación de la Fuerza Aérea Brasileña en la Segunda Guerra Mundial desde la perspectiva de la contribución geopolítica. Presenta el contexto histórico que llevó a Brasil a la guerra y la situación de la FAB cuando se decidió utilizarla en combate. Analiza desde una perspectiva geográfica el desempeño en el Atlántico Sur, a través de la aviación de patrulla y caza de submarinos alemanes, así como el desempeño de la aviación de combate en la interdicción de líneas de suministro en Italia.

Palabras clave: Poder aéreo. Geopolítica. Geopolítica del poder aéreo.

¹ Doutor em Geografia (UFRN); Mestre em Ciências, área de Ciência Política e Relações Internacionais, ênfase em Defesa/Poder Aeroespacial (UNIFA); Bacharel e Licenciado em História (UFRN) e Bacharel em Ciências Aeroespaciais (Academia da Força Aérea). Docente no Comando da Aeronáutica..

Introdução

A Segunda Guerra Mundial foi considerada por muitos historiadores como o momento em que o poder aéreo se afirmou e passou a influir decisivamente nas campanhas militares. Boyne (2003, p. 283), considera que “o poder aéreo permitiu que as forças de superfície dos Estados Unidos e de seus aliados vencessem na Europa”, assim como derrotassem os japoneses no Pacífico, a ponto de se transformar na “arma decisiva”. Mason (1994, p. 60), comparando as guerras mundiais de 1914 e 1939, conclui que de uma atuação periférica na primeira, “o poder aéreo passou a ser dominante” na segunda.

Analisar o contexto geopolítico da Guerra de 1939-45 implica necessariamente perceber o papel do Poder Aéreo e o quão ele se tornou dominante nessa relação. Personagens importantes da história observaram esse fato. O primeiro-ministro Winston Churchill, por exemplo, logo após o final da Guerra, em 1949, concluiu que o domínio do ar se tornava “a suprema expressão do poder militar” (MASON, 1994, p. 62). Mesmo que a participação brasileira nesse conflito tenha sido proporcionalmente pequena em relação a nações como Estados Unidos e União Soviética, o contexto geopolítico no qual se inscreveu a aplicação do Poder Aéreo nacional, e mais especificamente a Força Aérea Brasileira (FAB), demandam uma análise que contribuirá para a melhor compreensão da relação entre geopolítica e poder aéreo.

Importa, contudo, preliminarmente atualizarmos o leitor sobre duas definições-chave do artigo. A primeira delas é o conceito de geopolítica. John O’Loughlin (1994) discorre sobre três vertentes de explicação do vocábulo e aquela que nos parece mais apropriada para o propósito do artigo é a que percebe em determinado contexto geográfico oportunidades e desafios para a execução de políticas estatais, seja em escala nacional ou internacional. Cabe também distinguir geopolítica de geoestratégia, outro termo que será utilizado neste artigo. Conforme descreve Teixeira Júnior (2017, p. 101), “na geopolítica a geografia determina a política, na geoestratégia a geografia condiciona a escolha e a configuração da estratégia voltada à realização dos objetivos de uma comunidade política”.

Outra expressão que merece definição é Poder Aéreo. Trata-se de uma nova dimensão de Poder que surge com o advento da conquista do espaço aéreo, na forma de aeróstatos e aeronaves. À semelhança dos congêneres poder marítimo e poder terrestre, o Poder Aéreo é representado pela aplicação militar, geopolítica e geoestratégica a partir ou pelo espaço aéreo.

Neste artigo o propósito é discorrer sobre a forma como o poder aéreo se relacionou com a geopolítica e, também, na questão da geoestratégia. A abordagem privilegiará os fatos históricos marcantes nos quais a FAB atuou naquele conflito, dentre eles a atuação da Aviação de Patrulha na Campanha do Atlântico Sul, o esforço do 1º Grupo de Caça, o *Senta a Pua*, na Itália, e a questão das bases aéreas no litoral do Nordeste, enfatizando a Base Aérea de Natal.

A pesquisa privilegiou fontes históricas tradicionais, como as obras de Nelson Freire Lavenère-Wanderley (1975), do Professor Clyde Smith Jr. (1992), de John W. Buyers (2004) e a História Geral da Aeronáutica Brasileira (1991), que cobrem o período da criação do Ministério da Aeronáutica até o fim da 2ª Guerra Mundial. A primeira parte dessa apresentação fará considerações sobre a decisão geopolítica do Brasil em declarar guerra à Alemanha.

O Brasil decide ir à Guerra

O Brasil, em 1939, ainda vivia a turbulência política do início dos anos 30, desde a ascensão de Getúlio Vargas ao poder ao depor o presidente Washington Luís. Em 1932, a Revolução Paulista tentava constitucionalizar o país. Destaque-se que nesse conflito, aeronaves foram utilizadas de forma consistente, em missões de combate aéreo, reconhecimento, fotografia aérea, ataque ao solo e, até mesmo, no lançamento de panfletos de propaganda. Em 1935, no episódio da Intentona Comunista, um dos alvos dos rebeldes foi a Escola de Aviação Militar. Segundo Jairo de Paula Baptista (2012, p. 111), “a intenção dos sublevados era controlar o Campo de Aviação Militar, utilizando, para isso, todo o complexo aeronáutico militar como vetor para a desejada revolução das massas operárias e total desestabilização do governo de Getúlio Vargas.” Percebe-se nesse momento uma incipiente preocupação em utilizar o poder aéreo como um instrumento geoestratégico.

Em 1937, Vargas instituiu o Estado Novo, impondo-se como um ditador. Nelson Werneck Sodré descreve que havia uma aproximação de Getúlio e do Estado-Maior do Exército com a Alemanha de Hitler. Segundo relata, “os mais destacados generais brasileiros recebiam condecorações nazistas” e o ditador brasileiro chegou a afirmar que “colocava ostensivamente a sorte do país como ligada à vitória do Eixo” (SODRÉ, 1979, p. 278). O impasse geopolítico do governo brasileiro demandaria, em breve, uma decisão sobre que lado seguir no conflito mundial.

Recentemente a imprensa destacou uma série de especulações sobre planos norte-americanos que previam a invasão do Nordeste do Brasil durante a 2ª Guerra Mundial. O programa *Fantástico*, da Rede Globo, em 1999, produziu uma matéria na qual relata a descoberta, por parte de um Oficial da Marinha do Brasil, de uma ordem de operações que teria sido produzida em 1941. Um dos principais pontos de desembarque das forças americanas seria em Natal (REDE GLOBO, 1999). Smith Jr. (1992, p. 30), também faz referência a um plano denominado “Pot of Gold” (Pote de Ouro, ou *Plan Rubber*), que previa o envio rápido de 100 mil homens para a ocupação do litoral do Nordeste brasileiro, sem o consentimento do Estado brasileiro. Richmond (s.d., p. 33), cita que Franklin Roosevelt teria solicitado ao General George Marshall, chefe do estado-maior do exército norte-americano (posição equivalente ao atual comandante do exército), um “plano para invasão e ocupação de todo o Brasil”, no caso de Vargas alinhar-se com a Alemanha. O autor vai além, afirmando que as aeronaves norte-americanas utilizariam os aeroportos construídos pela Pan Am no Brasil “mesmo sem a autorização dos brasileiros” (RICHMOND, s.d., p. 33-34).

Todo esse quadro de instabilidade interna e de possíveis pressões geopolíticas norte-americanas que recaíam sobre Vargas, apesar dos apoios internos declarados à Alemanha nazista, formam um cenário bastante dramático, conhecido como “posição pendular” (INCAER, 1991, p. 386), que emoldurou a decisão do Brasil em entrar na 2ª Guerra Mundial. O rompimento das relações diplomáticas e comerciais com o Eixo somente ocorre em 28 de janeiro de 1942. O Brasil entrava oficialmente na guerra e a FAB completava seu primeiro ano de vida. Na verdade, em 1941, criara-se o Ministério da Aeronáutica e as Forças Aéreas Nacionais. O termo FAB somente apareceria quatro meses depois (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 235).

Quem era a Força Aérea Brasileira em 1941?

Em 1941, a FAB era composta por cerca 300 oficiais (BUYERS, 2004, p. 15) e 430 aeronaves, “nenhuma de primeira linha”, com seus “aviões de combate, na maioria, obsoletos”, carentes de poder de fogo e armamento modernos (INCAER, 1991, p. 365), o que a tornava totalmente inapropriada como instrumento de uma geopolítica e para o combate da guerra em curso. Ou seja, qualquer geoestratégia que considerasse o emprego do poder aéreo nacional no continente ou alhures demandaria uma séria revisão das capacidades militares aeronáuticas então disponíveis.

Além disso, os aviadores oriundos do Exército e da Marinha possuíam treinamento e doutrinas de emprego totalmente distintas, assim como experiência de voo. Os oficiais navais eram menos experientes e limitavam-se a voar no litoral. Os do Exército, acostumaram-se aos voos pelo interior desbravando os sertões, praticavam algum treinamento ar-solo, principalmente decorrente da experiência do conflito de 1932, e em geral, no mesmo posto, possuíam três vezes mais horas de voo do que os oficiais da Marinha. Isso era uma clara e coerente orientação geográfica no que tange à aplicação dos aviões da força terrestre e naval.

Além das diferenças entre os militares, há que se destacar que o Ministério da Aeronáutica também incorporou órgãos e recursos humanos civis oriundos do Ministério da Viação e Obras Públicas, dentre eles engenheiros, funcionários administrativos e, até mesmo, um radiotelegrafista (INCAER, 1991, p. 127-128). Nesse aspecto, fica clara a dimensão geopolítica do poder aéreo nacional, não somente voltado para a atuação estatal nas capacidades militares, mas também direcionado ao desenvolvimento da aviação civil e do transporte aéreo em geral.

Em fins de 1943, decidiu-se enviar uma unidade da FAB para participar no teatro europeu da guerra, mesmo considerando-se que ela estava em estágio embrionário de organização e que seus escassos meios aéreos estavam voltados para o emprego contra a ameaça submarina (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 275), que já se fazia perceber no litoral brasileiro. Foi definida a formação de um grupo de caça, de uma esquadrilha de ligação e observação, que se incorporaria ao contingente terrestre brasileiro e, mais no final da guerra também se formaria um grupo de bombardeio médio (que efetivamente encontrava-se em treinamento nos Estados Unidos quando da capitulação germânica) (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 276).

Para a aplicação do poder aéreo no contexto geopolítico da guerra, o futuro comandante do esquadrão de caça, Nero Moura, que seguiria para a Itália, relatou que a FAB “não dispunha de aviões de instrução suficientes e nem de oficiais, o que demandava um urgente reaparelhamento e formação de novos pilotos” (BUYERS, 2004, p. 20). Buyers (2004, p. 180), enfatiza que “Os aviões eram antiquados, a Aeronáutica não dispunha de equipamentos sofisticados e mais modernos. Não havia treinamento em voo por instrumentos, não havia rádio comunicação nos aeroportos nem um sistema de tráfego aéreo”. Na verdade, a guerra na Europa era uma realidade geopolítica distante e os aviadores brasileiros não estavam atualizados com o que lá acontecia. Segundo

relatava o próprio Nero Moura, antes de 1941, existia “um distanciamento dos aviadores em relação à guerra na Europa” (BUYERS, 2004, p. 19).

Nesse contexto histórico, há que se perceber que o esforço que se empreenderia era desafiante, não somente no aspecto da organização das unidades que eventualmente seguiriam para a Itália, mas também aquelas que permaneceriam combatendo a ameaça submarina. A chegada de aviões modernos para a FAB, cedidos pelos norte-americanos, demandou a formação de um grupo de adaptação de pilotos, que passaram a voar o Douglas B-18, o Curtiss P-36 e o North American B-25 “Mitchell” (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 255).

O primeiro teatro de operações para a FAB seria o Atlântico Sul. Ela partia para um combate para o qual não havia treinamento anterior, nem tampouco equipamentos adequados. Porém, em termos geopolíticos, representava geograficamente um cenário de grande relevância para a guerra.

O Atlântico Sul e a Patrulha Marítima – Primeira Projeção Geopolítica

A exemplo do que aconteceu na 1ª Guerra Mundial, navios estrangeiros e brasileiros foram torpedeados ao longo de nosso litoral. Como se observará adiante, o estrangulamento geográfico entre a porção Leste do litoral nordestino brasileiro e a porção Oeste do continente africano canalizava o tráfego marítimo mercante para uma faixa geográfica definida. No ano de 1941, “três navios estrangeiros foram torpedeados próximo ao litoral brasileiro, a cerca de 400 km da costa” (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 253). A partir do rompimento das relações com o Eixo, em 1942, especificamente a contar do mês de fevereiro, iniciam-se os torpedeamentos aos navios brasileiros, tais como ao “Cabedelo”, episódio no qual pereceram 54 marinheiros (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 254), e ao “Baependy”, esse último em 15 de agosto daquele ano, episódio que “vitimou 270 pessoas, a maioria militares do Exército brasileiro” (INCAER, 1991, p. 432).

Nas experiências anteriores de emprego aéreo no Brasil, em especial da Aviação da Marinha, não houve oportunidade de ação contra submarinos. Portanto, esse tipo de tarefa seria uma novidade para a FAB. Lavenère-Wanderley (1975, p. 254) afirma que “colhida pela guerra, [a FAB] ... sem aviões de guerra apropriados para a luta contra os submarinos e sem pessoal devidamente adestrado, [lançou-se] numa atividade febril, tentando superar as suas dificuldades.” Um fator geopolítico relevante era a total dependência tecnológica do Brasil em relação às aeronaves com essa capacidade.

Certamente para que esse novo desafio fosse possível, a FAB recorreu à Aviação Naval norte-americana para obter meios aéreos compatíveis com a demanda e, principalmente, o treinamento necessário para as tripulações. Surge, então, a *United States - Brazil Air Training Unit* (USBATU), sediada na Base Aérea de Natal. Paulatinamente, as tripulações da FAB adquiriram a capacitação necessária para buscar e destruir os submarinos inimigos. Voando em tripulações combinadas, compostas por pilotos brasileiros e norte-americanos, os resultados logo começaram a aparecer. Ivo Gastaldoni (1993, p. 66), citando palavras do Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, afirma que o “principal reflexo do USBATU foi o despertar de uma busca permanente de atualização, face ao acelerado desenvolvimento da Aeronáutica, aí incluindo os sistemas de armas de defesa”.

No dia 22 de maio de 1942, ocorre a primeira ação da FAB contra um submarino no litoral brasileiro, evento que passou a se suceder sistematicamente desde então (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 256). Um dos mais famosos episódios foi a caçada ao submarino alemão U-199, tipo IX D-2, comissionado em 27 de novembro de 1942. A missão, de 31 de julho de 1943, consistiu em um A-28 Hudson e um PBY Catalina, tripulados inteiramente por brasileiros. Nesse dia, o submarino foi avistado e atacado, sofrendo danos que posteriormente levaram ao seu afundamento. Doze tripulantes alemães sobreviveram após o lançamento de um bote inflável pelo Catalina. Posteriormente, foram resgatados pelo destróier norte-americano *Barneget* (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 267-268).

A ações da Aviação de Patrulha na Campanha do Atlântico Sul, conduzidas pela recém-criada FAB, merecem uma apreciação particular.

Em primeiro lugar, tanto na Inglaterra quanto nos Estados Unidos a missão de patrulha marítima foi contestada como propriedade da Marinha. Esse debate foi intenso e, nesse país, suscitou episódios políticos calorosos, como a corte marcial de William Mitchell, um oficial do Exército que defendia calorosamente a independência das operações aéreas². No cerne dessa discussão, porém, estava a luta pela predominância geopolítica na nova dimensão aérea entre poder naval e poder terrestre.

Como no caso brasileiro a aviação de patrulha marítima ficou sob responsabilidade da FAB, é possível se inferir que pressões de toda ordem formaram um cenário que exigia um bom desempenho. Importante recordar que a FAB operou com tripulações da Marinha norte-americana durante os anos iniciais da campanha no Atlântico Sul.

² Sobre o fato citado veja Addington (1994).

Outro aspecto relevante nessa análise é a importância das operações conjuntas e combinadas. A USBATU modernizou a Aviação de Patrulha, permitindo cumprimento de missões antissubmarino “dentro do mais exigente padrão técnico e operacional” (GASTALDONI, 1993, p. 65). O voo em aviões modernos, tais como o Ventura (PV-1), B-25, B-18, o Catalina (PBY-5), o Hudson (A-28), e com tripulações com maior experiência, como foi o caso dos pilotos da Marinha norte-americana, caracteriza plenamente o conceito de operação combinada ou multinacional. Há que se destacar que em muitas missões a tripulação da mesma aeronave era mista, enquanto em outras missões de ataque a submarinos, como aquela do dia 31 de julho de 1943, aeronaves tripuladas apenas por militares brasileiros, participariam dos ataques (INCAER, 1991, p. 472). Esse tipo de operação combinada tem predominado nos conflitos recentes, tais como o esforço da Coalizão no conflito do Golfo (1991), na Bósnia (1995), em Kosovo (1999) e no Afeganistão (a partir de 2001). Na prática, as nações se aliam em torno de interesses e objetivos geopolíticos comuns.

Um dos fatores que viabilizou o funcionamento da patrulha antissubmarino na costa brasileira foi a existência de bases aéreas que dessem o suporte logístico para as tripulações e aeronaves. Assim é que se torna relevante discutir sob o ponto de vista da geopolítica e da geoestratégia a importância da localização geográfica da Base Aérea de Natal.

A geoestratégia e a geopolítica da Bases Aérea de Natal

As bases aéreas do Nordeste brasileiro, em especial a de Natal, durante a 2ª Guerra Mundial, podem ser consideradas importantes iniciativas geopolíticas. O eminente geopolítico brasileiro, General Carlos de Meira Matos, difundiu a ideia de que a Geopolítica é a “aplicação da política aos espaços geográficos, sob a inspiração da História” (MATTOS, 2002, p. 29). Ela é o preâmbulo para uma apreciação sintética sobre a importância do Nordeste brasileiro, e mais especificamente a implantação da Base Aérea de Natal, no contexto ora apreciado.

Desde os anos 1920, algumas cidades nordestinas, em especial Natal, viviam o surto da aviação, recebendo em seus rios e campos de pouso aviadores destemidos que realizavam reides ligando a Europa à América do Sul. Os aviadores italianos Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, por exemplo, percorreram uma distância de 7.163 quilômetros desde a Itália, em um total de 49 horas e 19 minutos, aterrissando em Touros – Rio Grande do Norte, no dia 5 de julho de 1928 (MEDEIROS e NICOLAU, 2009, p. 129). Os

reides e o desenvolvimento da aviação no Nordeste testemunharam a instalação de empresas aéreas como a Aeropostale, a Air France, a LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) e a Pan Am (Pan American Airways). Esse foi, sem dúvida, um capítulo memorável para o Nordeste brasileiro. Porém, o evento que marcaria definitivamente a história da aviação no Nordeste seria a Guerra de 1939-1945.

Com a decisão de ir à guerra, o Brasil foi levado a participar no esforço conjunto dos Aliados contra o Nazi-Fascismo. Como dissemos, a fim de combater a ação dos submarinos, os aviões de patrulha voavam sobre o litoral em busca da ameaça submarina que atormentava nossos navios mercantes. Esse esforço, em especial, consignou ao Nordeste uma importância geopolítica e estratégica para a defesa nacional. A participação brasileira na guerra demandou um esforço logístico excepcional, cuja forma de concretização foi o estabelecimento de bases aéreas para dar suporte aos voos transcontinentais entre a América e a África.

Golbery do Couto e Silva destacou a importância estratégica do promontório nordestino, à luz da experiência da 2ª Guerra Mundial, quando a região se transformou num “amplo e inegável porta-aviões” (FREITAS, 2004, p. 47), adequado às operações ofensivas e defensivas no estrangulamento do Atlântico situado no eixo Natal-Dakar. Ele apontava a “área geopolítica do Nordeste brasileiro” como uma zona de soldadura (ou de conexão) do Atlântico Centro-Norte com o Atlântico Centro-Sul (FREITAS, 2004, p. 50).

Os norte-americanos remodelaram as bases aéreas de Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. A construção ou melhorias nas bases aéreas do Nordeste resultou de um contrato do governo norte-americano com a Pan Am Airways, assinado em 02 de novembro de 1940, após decreto que homologou o acordo entre os dois países. Segundo afirma Smith Jr. (1992, p. 206), a cidade de “Natal foi completamente transformada pela base americana [...], a população da cidade, praticamente, duplicou”. Em agosto de 1943, o número de operários chegava a 6.000 (SMITH JR., 1992, p. 106). Isso representava, à época, cerca de 12% da população de Natal. Segundo John Buyers (2004, p. 20), a Base de Natal chegou a abrigar 60.000 homens, aproximadamente o efetivo da FAB nos dias de hoje.

Tão importante foi a base em Natal que até mesmo o presidente norte-americano Franklin Roosevelt visitou suas instalações em 1943, juntamente com o presidente Getúlio Vargas. Até hoje, historiadores e aficionados por história revivem, anualmente, esse momento. Várias outras celebridades também vieram visitar a base, dentre elas autoridades brasileiras e de diversos outros países (SMITH JR., 1992, p. 101 e 103).

Incluídos os movimentos de aeronaves militares, no período de 1943 e 1945, circulavam diariamente em Natal cerca de 800 aeronaves (SMITH JR., 1992, p. 147 e 209). A título de comparação, para que se possa dimensionar melhor esse dado, segundo o Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo (BRASIL, 2016, p. 64), o aeroporto de Guarulhos, o de maior movimento em 2015, teve média de movimentos diários de aeronaves em cerca de 830.

Um ponto importante que justificaria a presença norte-americana no Nordeste brasileiro só recentemente tem merecido um debate acadêmico mais profundo. Do ponto de vista geoestratégico, Edu Albuquerque defende a ideia do *chokepoint*, “traduzido literalmente como ponto de bloqueio ou controle, geralmente, associado a um ponto de estrangulamento no mar (salientes e canais) ou em terra (vales e desfiladeiros) por onde uma força militar é obrigada a passar” (ALBUQUERQUE, 2017, p. 4). Natal, portanto seria um importante ponto de controle aéreo e naval no Atlântico Sul. Além de todo o esforço logístico que o “Trampolim da Vitória” representou para o esforço de guerra nos anos de 1944 e 1945, as conclusões do pesquisador ressaltam também para o saliente nordestino como um portão de acesso dos alemães para o Atlântico Sul. Não é irrelevante notar que, além dos submarinos, importantes vasos de guerra nazistas transitaram por esses mares ao longo do conflito, tais como o “Almirante Graf Spee” (um cruzador de 14.000 t), o cruzador auxiliar “Atlantis” e o mercante “Odenwald”, capturado pelos Aliados.

Apesar da importância da patrulha antissubmarino, do esforço logístico que as bases aéreas no Nordeste viabilizaram e do contexto geoestratégico do *chokepoint* de Natal, outro fato marcante sob a perspectiva geopolítica se escreveu nos céus da Itália, por meio da participação do 1º Grupo de Caça no fronte do Mediterrâneo. Nosso objetivo, nesse próximo segmento, será apreciar a relevância geopolítica do *Senta a Pua* no contexto do Poder Aéreo na luta contra os nazistas na península italiana.

***Senta a Pua* na Itália – uma apreciação geopolítica à luz do Poder Aéreo**

No momento da chegada do *Senta a Pua* na Itália, em outubro de 1944, os Aliados pressionavam os alemães, que montaram uma resistência na Linha Gótica. Nessa posição, também devido ao inverno (a neve e as chuvas impediam maiores deslocamentos), a situação ficou estática até abril de 1945.

O Marechal Albert Kesselring era o comandante alemão no teatro italiano. Kesselring era um oficial da Luftwaffe (a força aérea alemã), comandando, na maior parte, tropas de superfície. Ele participou, como comandante das forças aéreas, na invasão da Polônia e da França, na Batalha da Grã-Bretanha e na Operação Barbarossa. Comandou

também o teatro do Mediterrâneo e as operações no norte da África. Na Itália, organizou uma das mais significativas resistências aos Aliados durante a Guerra, o que lhe valeu o título de um dos mais habilidosos generais de Hitler. Essa situação, contexto da atuação do 1º Grupo de Caça, talvez tenha sido única: lutar contra forças de superfície comandadas por um oficial general de força aérea. Portanto, um inimigo que sabia bem como lutar contra o poder aéreo adversário.

A 12ª Força Aérea dos Estados Unidos, organização a qual ficou subordinado o *Senta Pua*, também merece destaque. A ela é atribuída a primeira rendição de forças terrestres exclusivamente devido a ataques aéreos, fato que ocorreu na Ilha de Pantelleria, no Mediterrâneo, em 1943 (BUYERS, 2004). Também foi a primeira a utilizar o P-47, originalmente um caça de escolta de alta altitude, “como um bombardeiro vertical especialista em destruir pontes” (BUYERS, 2004, p. 96). Notável nessas observações é ressaltar a importância do Poder Aéreo como instrumento de uma geopolítica em tempos de conflito, haja vista que as aeronaves, como instrumentos das decisões políticas e estratégicas, adquiriam relevância na geografia das campanhas militares, ora facilitando a vitória das forças de superfície, ora dificultando a ação e movimentação das forças oponentes.

Segundo Buyers (2004, p. 117-118),

(...)os efeitos dos bombardeios aéreos brasileiros tiveram impacto na redução do tráfego ferroviário nas rotas da região, redução nos níveis de estoque de suprimentos para o exército alemão, no recuo progressivo das forças nazistas, deslocamento de mão de obra para os reparos em pontes e linhas férreas decorrentes dos ataques, na potencial eliminação de produção industrial na Itália, em função da impossibilidade de locomoção de matérias primas, redução (e quase total falta) de locomotivas e vagões para o transporte ferroviário.

Essas observações indicam claramente o esforço estratégico de interdição despendido pela unidade de combate brasileira com o intuito de colaborar com o exército Aliado no bloqueio e isolamento do exército alemão na península italiana. Na verdade, o Poder Aéreo neutralizou qualquer possibilidade de aproveitamento da geografia italiana pelos alemães e, conseqüentemente, a exploração de uma geoestratégia.

A Diretriz Operacional n.º 23, de 09 de janeiro de 1945, estabelecia para a 12ª Força Aérea Tática a tarefa prioritária de “destruir as linhas de comunicação no norte e nordeste da Itália e dilacerar os meios de comunicação do inimigo pela destruição de locomotivas, comboios ferroviários destinados a reparos de linhas e transporte motorizado” (BUYERS, 2004, p. 121). A outra tarefa seria destruir linhas de comunicação inimigas, depósitos de suprimentos e outras instalações de interesse militar.

Diante de todas essas evidências, torna-se conclusiva uma apreciação, sob a ótica geopolítica em relação às ações aéreas empreendidas pelo *Senta a Pua* na Itália. Para tanto, faz-se necessário trazer à tona as ideias de John C. Slessor. Em 1936, ele escreveu o livro “Airpower and Armies” (Poder Aéreo e Exércitos). Segundo Philip Meilinger (1997, p. 42), a obra é, possivelmente, “um dos mais articulados e equilibrados ensaios [sobre poder aéreo] publicados naqueles tempos”. O livro é dedicado ao papel da força aérea em apoio ao exército na busca pela derrota do exército inimigo.

Na visão de Slessor (2009, p. 2, 167 e 213), “o objetivo primário de uma campanha terrestre será sempre a força terrestre inimiga, com suas linhas de comunicações e seu sistema de suprimento”. Ambos os objetos de ação da aviação, linhas de comunicação e sistema de suprimento, são dependentes da geografia, o que permite uma conexão geopolítica de atuação. Inovando na teoria, quando comparado com os teóricos anteriores que propunham um papel geoestratégico para a força aérea, Slessor distingue-se como pensador dotado de uma visão mais ampla e flexível do emprego dessa nova arma³.

Segundo Slessor (2009, p. 2), o objeto de seu livro “Airpower and Armies” foi chamar a atenção para a “positiva influência que pode ser exercida por uma força [com capacidade] de ataque aéreo em um ataque direto aos objetivos na superfície”. Dessa forma, o ataque às linhas de comunicações assumia importância significativa. As linhas de comunicações, para o pensador, eram as rodovias e ferrovias que conformavam um sistema de transportes. A ideia da desarticulação ou da desorganização dessas linhas, mais do que a destruição, é ponto essencial para o teórico.

Slessor propôs a ideia dos “gargalos” a serem destruídos, como pontos fracos do sistema de alvos inimigo. O centro vital de Slessor é aquele cuja interrupção no funcionamento, seria fatal para sua função vital. Em uma organização, a restrição de operação de qualquer ponto no sistema de suprimento ou comunicações do inimigo seria fatal para a continuidade das operações (SLESSOR, 2009, p. 16-17). Percebe-se nessa ideia o paralelismo geopolítico com o conceito de *chokepoint*, quando esse foi aplicado ao Atlântico Sul.

Consoante com a ideia do centro vital ou do “gargalo”, Slessor inseriu o conceito de paralisia (em oposição à destruição) do inimigo. Paralisia significa sufocar o inimigo de modo que ele seja incapaz de agir. Para isso, não necessariamente seria obrigatória a destruição total do inimigo. A paralisia do inimigo está diretamente relacionada com a

³ Posteriormente, Yves Lacoste (2011) retomaria a ideia de interdição pelo poder aéreo quando analisou a atuação da aviação norte-americana na destruição de diques que inundariam os campos de plantio e desabasteceriam os vietcongues.

interdição das linhas de comunicação. Mais uma vez a semelhança da atuação da Aviação de Patrulha, com o foco de impedir a paralisação do tráfego marítimo pelos submarinos, é evidente.

Inequivocamente, a maior parte das missões desempenhadas pelo 1º Grupo de Caça, nos anos de 1944 e 1945, compuseram um quadro maior de interdição das linhas de comunicação nazistas, inviabilizando a chegada à linha de contato de grande parte da logística necessária para os combates. Assim é que podemos afirmar, mais uma vez, que o potencial geopolítico do Poder Aéreo se revelou integralmente na campanha da Itália.

O destacado desempenho do 1º Grupo de Caça na Campanha da Itália, e daqueles que integraram a Aviação de Patrulha no Atlântico Sul, corrobora a ênfase geopolítica na qual esteve inserido o Poder Aéreo nacional. Tão relevante foi esse contexto que a experiência desses pilotos trouxe para a FAB reflexos significativos para uma visão estratégica desse poder.

Lições Geopolíticas sobre a participação da FAB na 2ª Guerra Mundial

Em janeiro de 1941, o governo brasileiro decidiu unir a Aviação Naval e a Aviação do Exército, criando a Força Aérea Brasileira. Decisão que enfrentou muitos desafios, em função das diferenças de experiência, doutrina, equipamentos, propósitos, treinamento e logística. Já em 1942, o Brasil declarava guerra ao Eixo e decidia enviar tropas para auxiliar o esforço Aliado. No caso da FAB, o batismo de fogo dar-se-ia sobre o mar do Atlântico e nos céus da Itália.

A experiência de combate real desencadeou drásticas modificações na doutrina de emprego. Até então, a maior experiência das nossas tripulações era a de integrar o território nacional, por meio de voos pelo interior do país, minuciosamente descritos como na obra “Roteiro do Tocantins”, do Brigadeiro Lysias Rodrigues. Esse esforço da Aeronáutica em seus primórdios, por si só, já revelaria seu potencial geopolítico na integração e desenvolvimento nacionais, propósitos que esse autor defenderia em suas obras. Em muitas dessas ocasiões, os pilotos percorriam a pé o trecho a ser voado, mobilizando as populações para o preparo de pistas de pouso rudimentares, sinalizando com tinta os telhados de casas e antecipando a chegada das máquinas que vinham do céu. Essa era, em síntese, a visão geopolítica de emprego do Poder Aéreo nos anos iniciais da Aviação no Brasil, consoante com as ideias de integração do território nacional presentes em autores como Mário Travassos e do próprio Lysias Rodrigues.

A experiência nos combates também resultou em ampliação da perspectiva geopolítica da aviação no Brasil, que teria reflexos em várias áreas. Os pilotos brasileiros obtiveram, na 2ª Guerra Mundial, uma nova visão sobre o emprego do Poder Aéreo. Voando aeronaves modernas, com equipamentos de bordo de última geração, aplicando técnicas e táticas das melhores forças aéreas, combatendo inimigos audazes e criativos, em missões reais nas quais muitos perderam suas vidas, de alguma forma alertou os aviadores para a importância da dimensão global do Poder Aéreo e da inserção dessa nova dimensão no contexto geoestratégico mundial.

Outro movimento singular foi a criação no país de um centro de pesquisas e desenvolvimento de produtos aeroespaciais, fruto da percepção da relação entre a tecnologia, a geografia e a política, ou a geotecnologia. Em 1950, portanto somente 5 anos do final da Guerra, é criado o Centro Técnico Aeronáutico (CTA). Dessa iniciativa surgiu um complexo científico e industrial na área aeroespacial, o maior da América Latina. Hoje, concentram-se na região de São José dos Campos, fábricas, universidades e centros de pesquisa, cujos representantes mais ilustres são o Instituto de Tecnologia Aeroespacial (ITA), uma instituição de ensino superior com índices de desempenho reconhecidos no cenário internacional, e a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), esta fundada em 1969, com o propósito de prover a aeronáutica brasileira com independência tecnológica no campo aeroespacial.

Certamente, um número maior de reflexos a guerra trouxe para o Poder Aéreo nacional. O espaço disponível nesse artigo não nos deixou aprofundar na participação da 1ª Esquadilha de Ligação e Observação, unidade que interagiu de forma marcante com o Exército Brasileiro, inclusive no apoio a algumas ações da Força Expedicionária Brasileira (FEB). Deixamos, também, de mencionar o valioso papel do pessoal de terra que esteve na Itália, provendo todo tipo de suporte logístico. Assim como, os inúmeros militares da FAB, especialmente os mecânicos das aeronaves, que trabalhavam diuturnamente para deixar as aeronaves em condições de voo.

Nosso propósito inicial foi o de apresentar quem era a FAB nas vésperas da 2ª Guerra Mundial, o quão difícil foi a decisão geopolítica brasileira de enviar tropas para lutar no Atlântico e no Mediterrâneo, a relevância estratégica do emprego da Aviação de Patrulha ao longo da costa brasileira, a relevância geoestratégica das bases do Nordeste, em especial Natal (de fato, localizada em Parnamirim), e o papel geopolítico do 1º Grupo de Caça interpretado à luz do Poder Aéreo, o que nos permitiu ilustrar as principais lições geopolíticas aprendidas nesse conflito.

Concluindo as ideias expostas, fica a clara noção de que o Poder Aéreo, e no caso específico o Poder Aéreo nacional, a partir da participação na 2ª Guerra Mundial, amplia sua relevância, igualando-se ao poder terrestre e ao poder marítimo, alterando a percepção geográfica das operações militares, a dimensão aérea, e se constituindo em nova ferramenta política de atuação estatal. Portanto, é correto se perceber uma geopolítica do poder aéreo.

Referências

- ADDINGTON, L. H. **The patterns of war since the Eighteenth Century**. 2nd. ed. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 1994.
- ALBUQUERQUE, E. S. A importância do choke point de Natal no controle aéreo e naval do Atlântico Sul. **I Encontro Regional de Estudos Tradicionais**, Natal, 2017.
- BAPTISTA, J. D. P. Da conturbada década de 1930 à modernização da Escola de Aviação Militar no Campo dos Afonsos. In: UNIFA **Campo dos Afonsos: 100 anos de história da aviação brasileira**. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2012. p. 88-119.
- BOYNE, W. J. **The influence of Air Power upon History**. New York: Pelican Publishing Company, 2003.
- BRASIL. **Anuário Estatístico de Tráfego Aéreo - 2015**. Rio de Janeiro: DECEA - Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), 2016.
- BUYERS, J. W. **A história do 1º Grupo de Caça. 1943/1945**. Maceió: J. W. Buyers, 2004.
- FREITAS, J. M. D. C. **A Escola Geopolítica brasileira: Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Matos e Therezinha de Castro**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, v. 405 (Coleção General Benício), 2004.
- GASTALDONI, I. **A última guerra romântica: memórias de um piloto de patrulha**. Rio de Janeiro: INCAER/Markgraph, 1993.
- INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER/Villa Rica, v. 3 - Da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial, 1991. (Coleção Aeronáutica. Série História Geral da Aeronáutica Brasileira; 3).
- LACOSTE, Y. Investigación sobre el bombardeo de los diques del río Rojo. **Geopolítica(s)**, Madrid, v. 2, nº 2, p. 313-337, 2011. Vietnam, verano de 1972.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.
- MASON, T. **Air Power: a centennial appraisal**. London : Brassey's Ltd., 1994.
- MATTOS, C. D. M. **Geopolítica e modernidade: geopolítica brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, v. 386 (Coleção General Benício), 2002.
- MEDEIROS, C. R. F.; NICOLAU, F. **Os Cavaleiros dos Céus: a saga do voo de Ferrarin e Del Prete**. Natal: Edição do Autor, 2009.
- MEILINGER, P. S. (Ed.). **The Paths of Heaven: The evolution of Airpower Theory**. Maxwell Air Force Base: Air University Press, 1997.

O'LOUGHLIN, J. V. (Ed.). **Dictionary of Geopolitics**. Westport, London: Greenwood Press, 1994.

REDE GLOBO. **O dia em que os Estados Unidos iriam invadir o Brasil**. Rio de Janeiro: Programa Fantástico, 1999. Disponível em:
<<https://www.youtube.com/watch?v=cSwsseNmHmA>>. Acesso em: 16 junho 2016.

RICHMOND, D. W. Smoking Cobras: Brazil in World War II. **Command - Military History, Strategy & Analysis**, Canadá, n. 51, s.d.

SLESSOR, J. C. **Air Power and Armies**. Tuscaloosa: The University of Alabama Press, 2009.

SMITH JR., C. **Trampolim para a vitória**. Natal: UFRN/Ed. Universitária, 1992.

SODRÉ, N. W. **História Militar do Brasil**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

TEIXEIRA JÚNIOR, A. W. M. **Geopolítica: do pensamento clássico aos conflitos contemporâneos**. Curitiba: InterSaberes, 2017.

Recebido em 19.02.2021.

Publicado em 01.04.2021.