

A FAB na Campanha do Atlântico Sul

Wilmar Terroso Freitas

Nesta oportunidade, em que se comemoram os 77 anos da criação do Ministério da Aeronáutica e sua influência no contexto nacional, cabem algumas considerações sobre o cenário político e militar naquela época, quando se percebia que a evolução do conflito europeu evoluiria para uma guerra mundial.

Naquele cenário, o Brasil se inseria com forças armadas – Exército e Marinha – necessitando renovação de equipamentos e reestruturação. Precedido de propostas antigas, de mais de dez anos, foi então criado o Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, estabelecendo-se a Força Aérea Brasileira (FAB) como forma de coordenar o emprego de aeronaves no patrulhamento do mar, o que já se visualizava como necessário no conflito que tomava vulto na Europa.

A nova Força enfrentou suas necessidades primárias adquirindo aeronaves, formando pilotos, e mantendo o Correio Aéreo Nacional (CAN) na sua missão de levar o progresso aos limites extremos do País. Ao final daquele ano, em 7 de dezembro de 1941, o Japão atacou Pearl Harbor, assim, oficialmente os Estados Unidos entraram na Guerra e, em 28 de janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com o Eixo.

Como resposta, o Almirante Doenitz enviou o submarino U-507, o qual torpedeou os navios brasileiros Baependi, Araraquara, Annibal Benévolo, Arará, Araripe e a barcaça Jacira, causando 507 mortes em três dias. Outros navios foram afundados no mar das Caraíbas, incluindo ataque a navios americanos no seu litoral.

O batismo de fogo da FAB

Em 18 de maio de 1942, o submarino italiano Barbarigo torpedeou o mercante Comandante Lira, no litoral do Ceará. Quatro dias depois, em 22 de maio de 1942, o Barbarigo foi encontrado e atacado por uma aeronave B-25 Mitchell do Agrupamento de Adaptação de Fortaleza, pilotado pelos Capitães Aviadores Affonso Celso Parreiras Horta e Oswaldo Pamplona Pinto, tendo como instrutor o Tenente Schwane da Army Air Force. Os marinheiros do submarino, navegando na superfície, abriram fogo contra a aeronave que, ilesa, sobrevoou e lançou todas as bombas, que caíram próximas ao alvo.

Aquele foi o batismo de fogo da recém-criada Força Aérea Brasileira em combate. Essa data, 22 de maio, é comemorada oficialmente como o Dia da Aviação de Patrulha na FAB.

Diante do clamor popular e da indiscutível guerra não declarada da Alemanha ao Brasil, em 31 de agosto de 1942, o Presidente Vargas assinou a declaração de guerra aos governos de Berlim, Roma e Tóquio, bem como estabeleceu estado de guerra em todo o território nacional, com a mobilização geral do País.

Em resumo, a participação do Brasil no maior conflito mundial teve, como razão maior, a interrupção de nossas linhas de comunicação marítimas, com agressão a navios mercantes nacionais. A guerra começou pelo mar.

O cenário estratégico

Nas águas do Atlântico, havia a ameaça de interrupção das linhas de comunicação marítimas que levavam suprimentos do Brasil ao hemisfério norte e havia o trânsito de navios mercantes procedentes da Ásia pela rota do Cabo, com apoio aos regimes alemão e italiano.

No noroeste da África, havia a ameaça de expansão das posições do Eixo no sentido de cruzar o Atlântico pelo estreito Dakar-Natal e de estabelecer posições no nordeste do Brasil, de onde poderia avançar para a tomada do Canal do Panamá.

A grande estratégia

Foram feitos dois acordos com os Estados Unidos de fornecimento de aeronaves modernas para o patrulhamento do litoral e de criação do Comando da Força do Atlântico Sul, com sede em Recife (PE).

Pilotos brasileiros foram aos EUA para transladar centenas de aeronaves, desde as de treinamento até modernos aviões de patrulha, enquanto os EUA designaram as suas 4ª Esquadra e 6ª Brigada Aérea para operações no Atlântico Sul, apoiadas pelos portos e pelas bases aéreas ao longo do litoral.

Nesse contexto, instalou-se, em Fortaleza, o Grupamento de Aviões de Adaptação, origem da Aviação de Patrulha, com a primeira ordem de missão específica para isso.

Dentre os aviões recebidos, foram 28 A-28 Hudson, 20 hidroaviões PBV-5 e 5A Catalina e, posteriormente, 14 aviões PV-1 Ventura, atualizados no estado da arte.

Diante da situação dos meios disponíveis e da proteção necessária ao tráfego marítimo, foram estabelecidos os seguintes procedimentos:

1. Formação de comboios de navios mercantes devidamente escoltados por navios de guerra para o trânsito entre os portos brasileiros e os portos do Atlântico Norte (Rio de Janeiro – Trinidad);

2. Organização e sistematização de uma operação de patrulhamento no mar com navios e aeronaves da recém-criada Força Aérea Brasileira, empregando todos os tipos de aeronaves disponíveis.

3. Iniciação de uma ponte aérea do nordeste brasileiro para o noroeste africano com o objetivo de assegurar um fluxo de suprimento dos Aliados a fim de apoiar as suas forças que enfrentavam o avanço italiano e alemão naquela região.

As tripulações brasileiras e as missões antissubmarino

Além do ataque ao Barbarigo, destacam-se duas missões importantes como parte daquela história de guerra no Atlântico Sul:

1. O ataque ao submarino U-199

O U-199 era um submarino de última geração, com 1200 toneladas, 44 mil km de alcance e 61 homens na tripulação, o qual foi destacado para operar entre Rio e São Paulo, tendo atacado uma aeronave PBM americana, o navio inglês Henzada e o americano Charles Peale.

Em 31 de julho de 1943, o U-199 foi avistado ao sul do Rio de Janeiro, atacado e afundado em uma operação bem coordenada com três aeronaves. O primeiro ataque foi por um PBM americano, que lançou duas bombas de profundidade e o metralhou com pouco dano. O segundo ataque coube a um Hudson pilotado pelo 2º Tenente, Sérgio Schnoor, que lançou duas bombas MK-17 e metralhou os operadores de armas do convés. O terceiro, um PBY pilotado pelo 2º Ten Alberto Martins Torres, atacou o U-199 com três impactos diretos de bombas na primeira passagem e outro, também direto, com a quarta bomba, na segunda passagem.

Os dezesseis sobreviventes do U-199, inclusive o Comandante, Capitão Kraus, foram resgatados no mar pelo destroyer americano Barnegat e levados para a Base Aérea de Recife como prisioneiros de guerra.

O Tenente Alberto Martins Torres seguiu com o Grupo de Aviação de Caça, em 1944, para a Itália, e lá foi o piloto mais voado, com 100 missões de guerra.

2. O ataque ao submarino U-170

Em 30 de outubro de 1943, o então Capitão-Aviador Dionísio Cerqueira de Taunay, no comando de um PBY-5A Catalina, atacou e lançou duas bombas de profundidade, que caíram antes do alvo. O submarino reagiu com armamento de convés e atingiu o leme de direção, a carenagem do motor direito e lançou dezenas de tiros ao longo da parte superior da fuselagem. Os sargentos Halley Passos e Humberto Mirabelli, tripulação do avião, foram feridos por estilhaços.

O Maj Brig Taunay realizou um total de 67 missões de patrulha em Hudson e Catalina e foi designado Patrono da Aviação de Patrulha, homenageado todos os anos no dia dessa Aviação.

Ao final da guerra, o Almirante Jones H. Ingram, comandante da 4ª Esquadra dos EUA, enviou a seguinte mensagem ao Ministério da Aeronáutica do Brasil:

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

O legado doutrinário e operacional

Em 1943, como parte do acordo entre o Brasil e os EUA, foi criado o curso United States Brazil Air Training Unit (USBATU), na Base Aérea de Natal (RN), para transmitir, aos tripulantes brasileiros, conhecimentos avançados sobre guerra antissubmarino, padronização, segurança de voo e habilitação técnica em radar, incluindo o recebimento de 14 aeronaves Lockheed PV-1 Ventura em um esquadrão criado na Base Aérea de Recife.

Aspectos relevantes sobre a Campanha do Atlântico Sul

Alguns aspectos devem ser especialmente considerados para se chegar a real noção de valor e de importância das operações aéreas na Campanha do Atlântico Sul:

1. Ao início da guerra, não houve preparo nem treinamento antecipado para as tripulações, tendo em vista o pouco tempo de existência da FAB, o que foi superado por dedicação e decisiva ação de comando do Brigadeiro Eduardo Gomes.

2. Inicialmente, as aeronaves empregadas no patrulhamento do Atlântico Sul eram de diversos tipos, não adequadas à missão por serem de treinamento, de bombardeio ou de transporte, mas suas presenças inibiam a operação dos submarinos,

obrigando-os a um maior tempo de submersão. Somente ao início de 1943, chegaram aeronaves especializadas para o patrulhamento e o combate aos submarinos.

3. Os voos eram de longa duração sobre o mar, com dificuldades para acompanhamento e controle, navegação e comunicações.

4. O principal risco era a oposição antiaérea dos submarinos com uso de canhões e metralhadoras; há registro de uma aeronave americana abatida e diversas atingidas pela artilharia dos submarinos.

5. O curso da USBATU, que formou 36 pilotos e 90 sargentos de voo, e o recebimento das aeronaves PV-1 Ventura foram um marco fundamental para a capacitação da FAB, contribuindo não só com as missões de patrulha, como também com o conhecimento sobre o emprego militar de aeronaves com equipamentos modernos para navegação, detecção de alvos e de comunicações.

6. Os principais resultados da Campanha do Atlântico Sul foram o importante apoio ao esforço de guerra aliado e a conquista e manutenção da liberdade de navegação marítima para o comércio.

7. Também importante foi o uso das bases aéreas do litoral nordestino para a execução de uma ponte aérea para o norte da África (chamada de Corredor ou Trampolim da Vitória), fator essencial para a conquista da superioridade no teatro do mediterrâneo.

Considerações finais

Foi plenamente aplicada e atingiu seus objetivos a estratégia desenvolvida com a formação de comboios com proteção aérea e naval, bem como o desenvolvimento de bases aéreas e navais ao longo do litoral do Nordeste, apoiando uma ponte aérea que levou suprimento e armamentos aliados para a conquista do norte da África.

Quanto à campanha antissubmarino, chamam a atenção os seguintes dados:

1. Foram 71 navios de diversas bandeiras afundados em águas brasileiras entre 1942 e 1944;

2. Foram 31 navios brasileiros afundados em águas brasileiras e internacionais;

3. Embora os números sejam diferentes em diversas fontes, pode-se contabilizar que os ataques e afundamentos a navios brasileiros ocasionaram a morte de 1.081 pessoas;

4. Houve 41 submarinos alemães e 8 italianos operando em águas brasileiras;

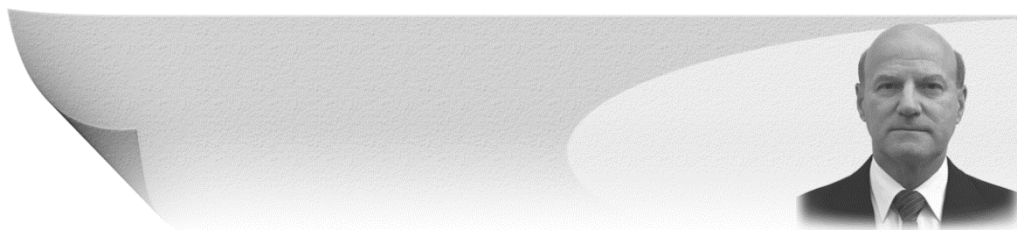
5. Foram 11 submarinos afundados em águas brasileiras;

6. A Cruz de Aviação, Fita B, destinada a cumprimento de missões de guerra no litoral brasileiro, foi concedida a 1.595 militares.

7. A Medalha da Campanha do Atlântico Sul, destinada a participantes e colaboradores naquela Campanha, foi concedida a 8.373 agraciados.

Pode-se concluir que a Campanha do Atlântico Sul foi uma guerra que, vinda do continente europeu, chegou às nossas águas jurisdicionais, ceifou vidas brasileiras e agrediu nossa soberania. Isso levou o Brasil a aliar-se a países mais acostumados aos rigores da violência e do emprego de armamento, o que proporcionou ganho em qualidade operacional à novel Força Aérea Brasileira.

Um segundo tempo daquela guerra continuou no Teatro Europeu, nos céus da Itália, em apoio à Força Expedicionária Brasileira. Lá, mais um capítulo foi escrito pelos heróis de nossa respeitada e querida FAB neste ano, comemorando seus 87 anos e ainda influenciando no contexto nacional.



Wilmar Terroso Freitas é Major-Brigadeiro do Ar Reformado, Subdiretor de Divulgação do INCAER e Presidente da Associação Brasileira de Equipagens da Aviação de Patrulha (ABRA-PAT).