

Aviação de Patrulha na Campanha do Atlântico Sul

Da imaginação popular ao estado da arte em três anos

João Rafael Mallorca Natal*

Introdução

“**O** Brasil, durante a Segunda Guerra Mundial, era um ‘arquipélago’.”

A frase acima, de autoria do almirante Senna Bittencourt, à época, diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, revela uma realidade do país no início os anos 40. Àquela época, a insuficiência e deficiência das estradas de ferro e de rodagem bem como a aviação comercial ainda em estágio embrionário faziam com que a ligação das regiões Sul e Sudeste do Brasil com as regiões Norte e Nordeste fosse feita, basicamente, por mar, através da chamada navegação de cabotagem. Praticamente todo o transporte de carga e de passageiros era executado por meio da cabotagem, sendo muito conhecidas as empresas Lloyd Brasileiro e Navegação e Companhia Costeira.

Por tal motivo, a ofensiva submarina levada a efeito pelos países do Eixo, em agosto de 1942, causou prejuízos de grave monta à economia brasileira, além de forte comoção junto à opinião pública, não apenas pelos prejuízos de ordem material, mas também (e principalmente), pela perda de

vidas ocasionada pelos ataques dos submarinos alemães e italianos.

A nação exigia alguma forma de retaliação, de maneira a reafirmar a sua soberania, ante os ataques realizados. Na imaginação popular, a Marinha do Brasil e a Força Aérea Brasileira deveriam ser as forças a cargo dessas ações retaliatórias. Na ocasião, particularmente, a Força Aérea Brasileira, recém-criada, não dispunha de quaisquer meios antissubmarinos. Destarte, havia uma dialética entre o desejo popular, que visava à ação imediata contra os submarinos inimigos, e a realidade da nova Força Aérea, carente dos meios para esse tipo de ações.

Assim, a FAB, com apoio da Aviação Naval dos EUA, iniciou sua preparação para tornar-se operacional no emprego antissubmarino.

Este trabalho tem por objetivo, portanto, identificar os principais meios aéreos ligados ao emprego da Aviação de Patrulha na Campanha do Atlântico Sul, dentro do contexto da imaginação popular da época.

Em decorrência do objetivo acima descrito, este trabalho terá um caráter eminentemente pictórico, sendo amplamente utilizadas figuras, gravuras, recortes de jornais e outras fontes primárias e secundárias.

* Cel Inf Aer R/1 (AFA/84, EAOAR/92, ECEMAR/03), com especialização em História Militar (UNISUL/2013) e mestrado Profissional (UNIFA/15-). É sócio titular do IGHMB.

Navio	Data do afundamento	Mortos	
		Tripulantes	Passageiros
Baependi	15-agosto-42	55	215
Araraquara	15-agosto-42	66	65
Aníbal Benévolo	16-agosto-42	67	83
Itagibe	17-agosto-42	10	26
Arará	17-agosto-42	20	-
Jacira	19-agosto-42	-	-
Subtotais		218	389
Total			607

Tabela 1 – Navios mercantes brasileiros afundados no litoral NE do Brasil, 1942
Fonte: Lavanére-Wanderley (1975)

1942 e os afundamentos

O Alto-Comando alemão orientava a guerra submarina de modo a concentrar ataques nas áreas onde a respectiva defesa não estava ainda organizada. Hitler, numa conferência com o Almirante Raeder, no dia 15 de junho de 1942, decidiu desencadear uma ofensiva submarina contra a navegação marítima nas costas do Brasil. (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 258)

Conforme a citação acima, uma flotilha de dez submarinos alemães e italianos foi despachada para iniciar a ofensiva nas costas do Brasil. Em 15 de agosto de 1942, foram torpedeados os navios mercantes designados na **Tabela 1**, todos com perda de vidas.



Figura 1 – Concepção de ataque feito por submarino
Fonte: Brasil (1991)

Todos os afundamentos acima explicitados ocorreram no litoral de Sergipe e da Bahia. A intensa comoção popular causada por esses ataques foi registrada pela imprensa da época. Essa comoção transformar-se-ia em revolta, à medida que eram divulgadas as notícias dos cadáveres que iam dar à praia, especialmente no litoral sergipano. Em diversas localidades brasileiras, instituições de origem alemã, como consulados, casas de comércio, escolas e empresas de navegação, foram atacadas e vandalizadas.



Figura 2 – Manchete do Jornal do Brasil
Fonte: Jornal do Brasil (1942)



Figura 3 – Manchete do *Diário de Notícias*
Fonte: *Diário de Notícias* (1942)

Os meios aéreos da FAB

Até o ano de 1941, a jovem Força Aérea Brasileira, criada a 20 de janeiro daquele ano, não dispunha de aeronaves modernas, à altura das exigências tecnológicas de Segunda Guerra Mundial. Apesar disso, com os parcos meios de que dispunha, ainda em 1939 foram iniciados alguns voos de patrulha do litoral, usando-se para isso, principalmente, as aeronaves Vought Corsair e Focke Wulf.

Somente a partir de fevereiro de 1942, em decorrência da Lei Lend-Lease,¹ e em decorrência da hipótese de guerra, a qual já se



Figura 5 – Aeronave Focke Wulf
Fonte: Barros e Barros (2012)

avizinhava do Brasil, o governo dos EUA iniciou a fornecer aviões de guerra modernos ao Brasil. A princípio, os aviões fornecidos eram os B-25 Mitchell e A-28 Hudson, aviões relativamente modernos, mas ainda não no “estado da arte”, isto é, ainda não dotados de todas as inovações tecnológicas que já eram usadas pelos EUA e Grã-Bretanha, na luta antissubmarino (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Evolução tecnológica

À medida que a guerra prosseguia, a evolução tecnológica na guerra submarina e



Figura 4 – Aeronave Vought Corsair
Fonte: Lavanére-Wanderley (1975)



Figura 6 – Aeronave B-25 Mitchell
Fonte: Barros e Barros (2012)



Figura 7 – Aeronave B-25 Mitchell
Fonte: Brasil (1991)

antissubmarino também progredia aos saltos. Do lado dos Aliados, novas aeronaves e, sobretudo, novos equipamentos de detecção eram construídos.

Dentre essas aeronaves, a mais utilizada nas ações de Patrulha Marítima e Guerra Antissubmarino foi o PBY-5 Catalina. Em versões hidroavião e anfíbio,² sua autonomia, capacidade de carga útil e possibilidade de pouso na água tornavam-no a aeronave ideal para patrulhar, detectar e engajar os submarinos, em especial quando estes vinham à tona, para recarregar suas baterias. Foram fornecidos à FAB a partir de 1943.

Em meados de 1943, através de subscrição popular, coletada entre a população do Rio de Janeiro, a FAB adquiriu uma aeronave Catalina, a qual foi batizada, em cerimônia



Figura 9 – Aeronave PBY-5 Catalina
Fonte: Brasil (1991)

pública, com o nome de Arará, de forma a homenagear um dos navios mercantes brasileiros afundados pelo Eixo.

Mas o estado da arte da evolução tecnológica, na Guerra Antissubmarino, só chega para a Força Aérea Brasileira em março de 1944. A partir desse mês, o Governo dos



Figura 10 – PBY-5 Catalina “Arará”
Fonte: Brasil (1991)
Figura 11 – Cerimônia de batismo do Catalina “Arará”
Fonte: Brasil (1991)



Figura 8 – Aeronave PBY-5 Catalina
Fonte: Barros e Barros (2012)



Figura 12 – Aeronave Ventura PV-1
Fonte: Barros e Barros (2012)

EUA passa a fornecer ao Brasil as suas mais modernas aeronaves: os Lockheed Ventura PV-1 e Harpoon PV-2. Essas aeronaves, diferente das anteriores, eram dotadas de um equipamento até então secreto para os militares latino-americanos: o radar.

Esse equipamento permitia às aeronaves e navios detectar os submarinos inimigos à noite, ou sob neblina, ou quaisquer situações de baixa visibilidade, quando a belonave inimiga emergisse, normalmente à noite, para recarregar suas baterias.

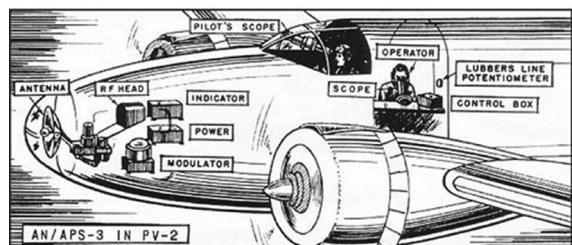


Figura 14 – Vista do equipamento radar AN/APS-3 do Harpoon PV-2
Fonte: Brasil (1991)

A noite não seria mais um “santuário” para o submarino agressor.

A inovação da doutrina

Desde o início da participação da FAB na guerra, o treinamento dos pilotos e demais tripulantes era essencialmente informal, isto é, ministrado pelos tripulantes norte-americanos aos brasileiros em aulas isoladas, muitas vezes de forma improvisada, e durante o voo propriamente dito. Essa fase durou até setembro de 1943;

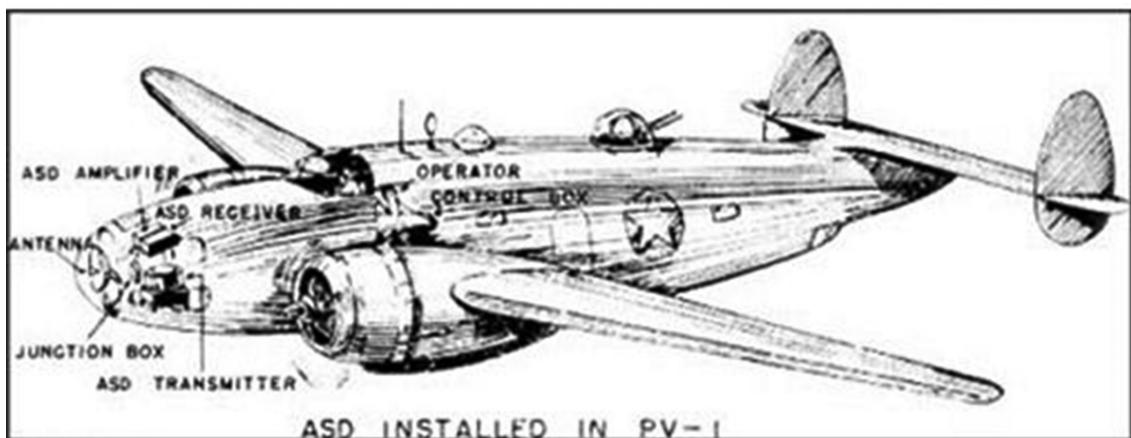


Figura 13 – Vista do equipamento radar ASD do Ventura PV-1
Fonte: Brasil (1991)

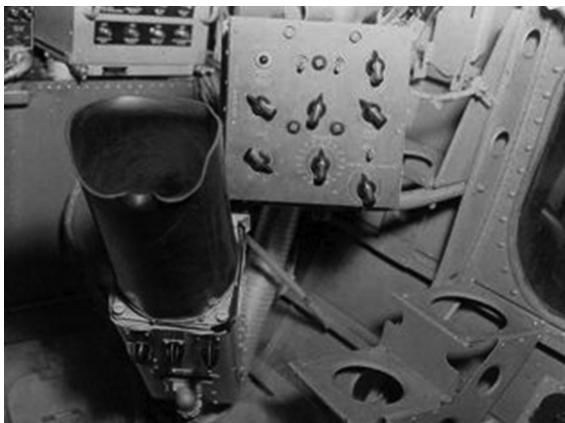


Figura 15 – Scope do radar AN/APS-3 do Harpoon PV-2
Fonte: Brasil (1991)

a partir de outubro daquele ano, foi instalada, pela Marinha dos EUA, uma escola em Natal-RN, denominada USBATU (United States-Brazil Air Training Unit – Unidade Aérea de Treinamento Brasil-Estados Unidos). O curso da USBATU era ministrado para pilotos, demais tripulantes e pessoal de manutenção, em seis semanas de treinamento, voando-se um total de 100 horas nas aeronaves Ventura PV-1 (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Assim referiu-se Lavanére-Wanderley acerca da USBATU:

Dada a excelência da instrução recebida na USBATU, dado o elevado potencial dos aviões utilizados e o alto nível de experiência de aviação dos oficiais-aviadores brasileiros, com vários anos de profissão, o Grupo de Patrulha de aviões Ventura, da Base Aérea de Recife, passou logo a operar com grande sucesso, conquistando um alto conceito entre as autoridades brasileiras e norte-americanas. (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 271)

Com o término dos cursos da USBATU, em março de 1944, finalmente, a Aviação de Patrulha da Força Aérea Brasileira



Figura 16 – Tela do radar AN/APS-3 do Harpoon PV-2
Fonte: Brasil (1991)

atingiu a condição do “estado da arte”, estando capacitada, em termos de equipamento, treinamento e doutrina de emprego, a cumprir a missão que, desde os acontecimentos de agosto de 1942, inflamava a imaginação do povo brasileiro, qual seja, de erradicar a presença dos submarinos do Eixo no litoral brasileiro. **[REB]**



Figura 17 – Aula da USBATU
Fonte: Brasil (1991)

Referências

ALVES, V.C. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial**: história de um envolvimento forçado. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio; São Paulo: Loyola, 2002.

BARROS, M.L. e BARROS, F.L. **O Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos**. Rio de Janeiro: Adler Editora, 2012.

BRASIL. Presidência da República. Decreto-Lei nº 3.642, de 25 de julho de 1941. Autoriza a Panair do Brasil S.A. a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador. Rio de Janeiro, 1941e.

_____. Ministério da Aeronáutica. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Vol. 3**: da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Villa Rica, 1991.

_____. Comando da Aeronáutica. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira Vol. 4**: janeiro de 1946 a janeiro de 1956. Após o término da Segunda Guerra Mundial até a posse do Dr. Juscelino Kubitschek como Presidente da República. Rio de Janeiro: GR3, 2005.

_____. Comando da Aeronáutica. Escola de Comando e Estado-Maior da

LAVANÉRE-WANDERLEY, N.F. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

MOURA, G. **Relações Exteriores do Brasil 1939-1950: mudança das relações Brasil-Estados Unidos durante a após a Segunda Guerra Mundial**. Brasília: FUNAG, 2012.

N. da R.: A adequação do texto e das referências às prescrições da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de exclusiva responsabilidade dos articulistas.

¹ Lei aprovada pelo Congresso dos EUA, antes da entrada desse país na Segunda Guerra Mundial, que permitia que equipamentos militares fossem arrendados ou cedidos a países em guerra, desde que tal cessão tivesse influência na segurança dos EUA.

² Anfíbio: refere-se à aeronave capaz de pouso e decolar de pistas de pouso ou de superfícies líquidas (rios, mar etc.).

Iconografia da Guerra
Fotografias, ilustrações e imaginário da FEB

Cláudio Skora Rosty
Francisco José Mineiro Júnior
Jorge Rodrigues Lobato
Maristela da Silva Ferreira
Cristina de Lourdes Pellegrino Feres

Nesta seção, oferecemos ao leitor a história de nossos pracinhas em imagens. As fontes iconográficas reunidas para essa narrativa são fotografias, ilustrações, e, como bem já nos apresentou Cristina Feres, em artigo desta edição, as Estampas Eucalol.

Na primeira parte, dedicada às fotografias, dispensamos as legendas, pois acreditamos que as imagens apresentadas evocam, por si, a narrativa referenciada. Assim como um texto, e na sequência em que foram dispostas, apresentam roteiro para leitura, destacando início, meio e fim daquela heroica jornada. Selecionadas a partir de arquivo pessoal de Cláudio Skora Rosty, coronel pesquisador do CEPHiMEx, especialista na história da Força Expedicionária, estão entre as célebres imagens que marcaram essa história. Agradecemos, ainda, a consultoria de Francisco José Mineiro, também coronel pesquisador e historiador do CEPHiMEx, cujos conhecimento e assessoria indicaram o caminho para as escolhas iconográficas desta parte.

As ilustrações de Carlos Scliar compõem a segunda parte desta seção. O artista registrou, em seus momentos de folga, cenas do cotidiano, companheiros de farda, moradores e paisagens da região. São seus Desenhos de Salvação, que deram origem, mais tarde, à publicação Caderno de Guerra de Carlos Scliar.

Por fim, as Estampas Eucalol. Uma coleção que certamente alimentou o imaginário de muitas gerações com desenhos que retrataram, de forma didática e atrativa, a entrada do Brasil na 2ª Guerra Mundial. Nessa parte final, apresentamos para o leitor 24 das 42 estampas que integram a Série História do Brasil – História da FEB.

Rio de Janeiro, maio de 1944¹



Rio de Janeiro, julho de 1944¹



Alto-Mar, julho de 1944²



Nápoles, julho de 1944¹



Nápoles, julho de 1944²



Vale do Serchio, setembro de 1944³



Vale do Serchio, outubro de 1944¹



Região de Monte Castelo, Dez-44/Jan-45³



Monte Castelo, fevereiro de 1945²



Montese, abril de 1945²



Fornovo di Taro, abril de 1945¹



Fornovo di Taro, abril de 1945⁴



Rio de Janeiro, julho de 1945¹



Rio de Janeiro, julho de 1945¹



Rio de Janeiro, julho de 1945³



Origem das imagens

- 1 – Coletânea do organizador.
- 2 – Arquivo Histórico do Exército.
- 3 – A II Guerra Mundial: O Brasil e Monte Castelo: por quê? como? pra quê? Memória do Exército Brasileiro e do Jornal do Brasil. Coordenação geral: Maria Izabel Branco Ribeiro. Curadoria: Sérgio Roberto Dentino Morgado. São Paulo: Museu de Arte Brasileira; Fundação Armando Álvares Penteado, 2005.
- 4 – SULLA, Giovanni; TROTA, Ezio. Heróis do Brasil: história fotográfica da Força Expedicionária Brasileira (1944-45). Itália, Modena: Edição Il Fiorino, 2005.

Desenhos de Salvação

Carlos Scliar

A respeito desses desenhos, que, como o próprio artista diz, “o salvaram”, o retiraram das mazelas da experiência vivida, reproduzimos abaixo excerto de depoimento sobre a incrível transformação por ele sofrida, que nos faz ver, de forma ainda mais definitiva, o valor das imagens que escolhemos registrar.

Foi na guerra, em contato com a miséria que ela produz, vivendo aqueles instantes derradeiros que banham de uma luz nova tudo o que nos cerca, que se iniciou uma nova etapa em minha pintura. Eu era, senão um pessimista, quase um céítico: me descobri então um lírico, um lírico visceralmente otimista — com uma tremenda confiança na humanidade. Na humanidade que tomava consciência e aprendia a se defender. (Scliar, em depoimento para Roberto Pontual, 1970)



Figura 1 – Desenhos de salvação

Estes desenhos foram realizados nas minhas horas de folga, de minha função de controle horizontal na central de tiro na artilharia da FEB, nos 11 meses em que permaneci na Itália, durante a Guerra e a bordo do navio D. Pedro I, na volta. [...] Foram esses desenhos que me salvaram.

Scliar, 1995

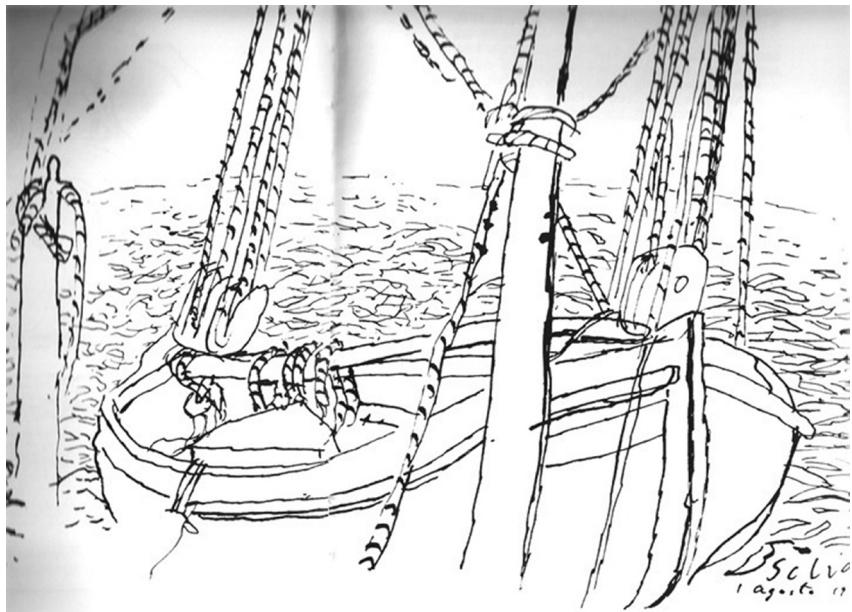


Figura 2 – Bote salva-vidas



Figura 3 – Transporte

São esses desenhos, apontamentos do meu entorno: os companheiros, as famílias italianas que nos hospedavam, os interiores, as paisagens, tudo o que me cercava.

Scliar, 1995

(Figuras de 4 a 11)



Figura 4 – Os companheiros



Figura 5 – Os companheiros



Figura 6 – Os companheiros (Porreta Terme)



Figura 7 – Os companheiros (Gaggio Montano, março de 1945)



Figura 8 – Os Italianos e sua hospedagem (Gaggio Montano, 16 e 17 de março de 1945)



Figura 9 – Os italianos e sua hospedagem (Gaggio Montano)



Figura 10 – A paisagem (Gaggio Montano)



Figura 11 – A paisagem



Figura 12 – Na central de tiro



Figura 13 – Hora do rancho



Figura 14 – Autorretratos



Figura 15 – O comandante



Figura 16 – O retorno, a bordo do Pedro I (19 de julho de 1945)

Carlos Scliar (Santa Maria-RS, 1920 – Rio de Janeiro-RJ, 2001) serviu como cabo de Artilharia no 2º Escalão da FEB. Pintor, desenhista, gravador, ilustrador, cenógrafo, roteirista, *designer gráfico*.

Caderno de Guerra de Carlos Scliar/apresentação de Manuel Araújo; texto de Rubem Braga. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 1995. (fac-símile do original)

COSTA, Octavio. **Trinta anos depois da volta**. Rio de Janeiro: Expressão e cultura, 1975.

PONTUAL, Roberto. **Scliar, o real em reflexo e transfiguração**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

Estampas Eucalol

Willy Von Paraski

A memória publicitária promovida para os consumidores dos produtos Eucalol (sabonete e creme dental), em magistral jogo de marketing, disparou a venda daqueles itens e gravou, na memória e no imaginário da nação, cenas e episódios vividos por nossa gloriosa FEB. O colorido dos desenhos de Parasky e o cruzamento de imagens e texto, arte e história promoveram um sobrevoo histórico nos principais acontecimentos da FEB, garantindo, em pedacinhos coloridos de papel, lembrança perene na memória afetiva de muitos de nós.



**EUCALOL – O Sabonete do Brasil
CREME DENTAL EUCALOL – O melhor para higiene
da bôca e conservação dos dentes.**

9 – VIII – 1943

Força Expedicionaria Brasileira

Declarada a guerra, ao Eixo, tornou-se necessário enviar forças militares para combater o inimigo, na Europa. Ao então Ministro da Guerra, Gal. Eurico Dutra, coube a incumbência de organizar a Força Expedicionária Brasileira, tropa selecionada do nosso Exército e que se tornou mundialmente famosa como "FEB".

Talco EUCALOL para a epiderme delicada da criança e para o bem-estar dos seus pais.

QUINOLEO o fixador ideal do cabelo – Água de Colônia **ORVERT**

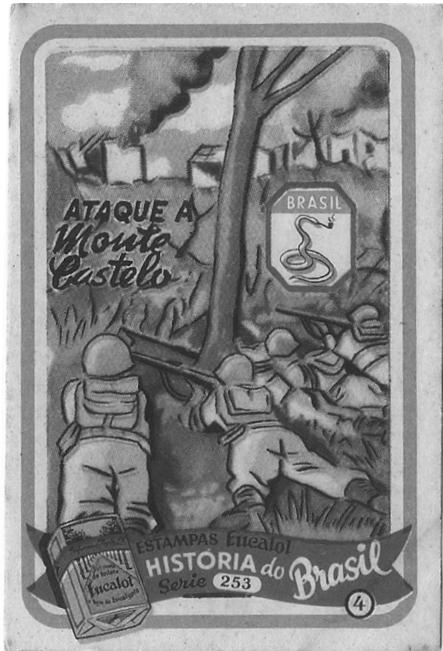
PERFUMARIA MYRTA S. A. – RIO DE JANEIRO – CAIXA 1866



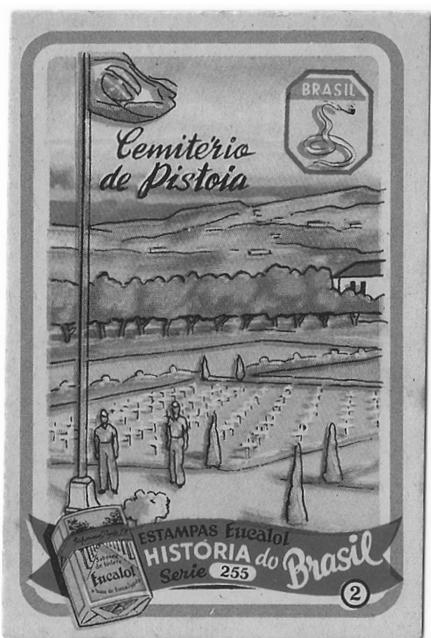


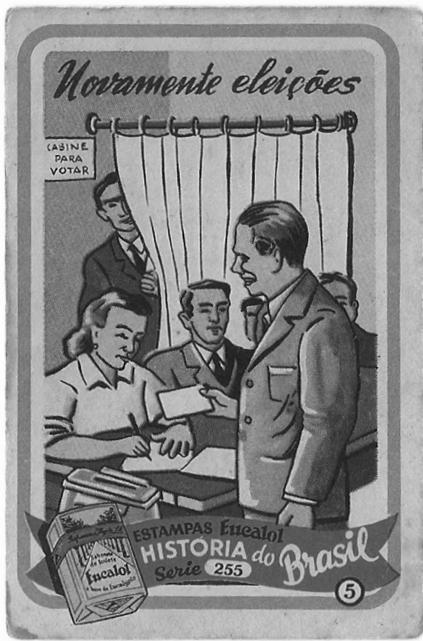












Referências

- GORBERG, Samuel. **Estampas Eucalol**. Rio de Janeiro: Samuel Gorberg, 2000.
- PARASKI, William Von. **Estampas Eucalol - Série História do Brasil – História da FEB**. São Paulo: Gráfica F. Lan-zarra; Rio de Janeiro: Litográfica Rebizzi e Gráfica Mauá. 1945-1946.
- RIZZO, Wagner A. **Fina(s) estampa(s)**: o suporte representacional das Estampas Eucalol na encenação cotidiana brasileira e na memória publicitária nacional: 1^a metade do século XIX – tempo presente. Tese (Doutorado em História). Brasília: Universidade de Brasília, 2009.