

FACULDADE DE EDUCAÇÃO CIÊNCIAS E ARTES DOM BOSCO DE MONTE
APRAZÍVEL - FAECA DOM BOSCO

JONAS QUEIROZ OLIVEIRA

SENTA A PUA! BRASIL!
ATUAÇÃO DO PRIMEIRO GRUPO DE AVIAÇÃO DE CAÇA BRASILEIRO NA
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

MONTE APRAZÍVEL
2020

5. DESENVOLVIMENTO

5.1 CONTEXTOS DO CONFLITO

Durante o período entre 1939 até 1945, o mundo esteve mergulhado na maior guerra já vista. A Alemanha Nazista, liderada por Adolf Hitler, mentor da ideologia da raça pura, praticava a chamada “Solução Final”, onde ocorria a perseguição judaica e das minorias, causando terror e o genocídio de milhões de judeus até o final do conflito, que, inclusive, suscitaria a ideia de que a raça ariana fosse uma raça “superior”. Havia invadido, sem aviso, o oeste da Polônia no dia 1 de setembro de 1939 e com ela, o terror da nova tática de guerra, chamada Blitzkrieg (Guerra-Relâmpago), assolava os exércitos despreparados perante tal força mais preparada. (GILBERT, 2014, p.7-8).

Ao mesmo tempo, a leste do país, segundo Mazower (2013, p. 122; 431), a União Soviética de Joseph Stalin fazia o mesmo, pois ambos os líderes haviam promovido um pacto, chamado Molotov-Ribbentrop. Segundo Gilbert (2014, p.11), em resposta a agressão, dois dias após o ocorrido, França e Reino Unido declararam guerra à Alemanha. Neste período, os dois países aliados tinham como maiores representantes os primeiros ministros Édouard Daladier e Neville Chamberlain.

Devido às agressões neste período, o conflito tornou-se global. Logo no ano seguinte, em junho, onde mais de 220 mil soldados britânicos ficaram impedidos de se movimentarem após serem encurralados na costa da França, na praia de Dunquerque. A França foi derrotada e com a ocupação da região norte do país, ficou estabelecido no centro sul do país a chamada República de Vichy, território que se tornaria neutro, com o comando do recém atual primeiro ministro Philippe Pétain. No mesmo mês, a Itália Fascista, comandada por Benito Mussolini, aderiu à guerra ao anunciar publicamente que estava contra a França e Reino Unido. (GILBERT, 2014, p. 117; 121; 141).

Hitler não via o Reino Unido como adversária à altura e em junho de 1941 violou o acordo anterior com a União Soviética e a invadiu com pesadas ofensivas. Este plano de ataque foi denominado como Operação Barbarossa. Os soldados alemães lutaram neste front até o final da guerra. (SWEETING, 2012, p. 223-224).

Ao tardar do ano, em 7 de dezembro, o Japão Imperial, liderado por Tojo Hideki e o Imperador Hirohito, iniciaram um grande ataque à base dos Estados Unidos estacionada em Pearl Harbor, Havaí. Esta ação contou com mais de 300 aeronaves e causou grandes danos,

ceifando mais de duas mil vidas de norte americanas. No dia seguinte, o Presidente do país, Franklin Roosevelt declarou guerra ao Japão. (GILBERT, 2014, p.339).

O Império Japonês em três mil anos de existência jamais havia sido derrotado e, ao saber do ocorrido, Hitler declarou guerra aos Estados Unidos no dia 11 de dezembro de 1941. Devido a todos os acontecimentos, estavam formados os blocos em conflito, contando com o eixo, formado por Alemanha, Itália e Japão, contra os aliados, Estados Unidos, Reino Unido e União Soviética. (SWEETING, 2012, p.255-256).

5.1.1. Ataques ao litoral brasileiro.

Na América do Sul, o Brasil era um país que vivia uma ditadura, comandada por Getúlio Vargas que estava no poder desde novembro de 1930. A partir de 1937, instituiu o chamado “Estado Novo”, fase de repressão anticomunista, forte nacionalismo e com o poder centralizado. A censura era a arma contra tudo que fosse contrário ao governo, sendo assim combatido. Apesar de ter várias características políticas em relação ao eixo, foi considerado como um país neutro até certo momento do conflito e como muitos outros países tinha relações diplomáticas com os mesmos. Apesar disto, o Brasil tinha uma relação de boa vizinhança com os Estados Unidos, que ao temer que o Brasil se aliasse ao eixo, buscou estreitar relações. (SANDER, 2007, p. 8; 12; 16; 71).

A navegação no Brasil em relação a transportes de mercadorias entre os anos de 1930 e 1940 era de vital importância econômica. "As rodovias padeciam de sérias limitações, as ferrovias não interligavam as diversas regiões do país e a incipiente aviação comercial era um luxo para poucos." (SANDER, 2007, p. 9).

Então, no dia 22 de março de 1941, o navio mercante brasileiro, denominado Taubaté, foi atacado por um avião da Luftwaffe, força aérea alemã quando este estava próximo de seu destino que era o Egito. O navio estava com a bandeira brasileira, país neutro, mas mesmo assim foi atacado. Treze tripulantes ficaram feridos e um brasileiro perdeu a vida. Este episódio foi um marco para o Brasil, além da grande indignação que começara a crescer nos brasileiros. (SANDER, 2007, p. 32).

Devido ao ocorrido em Pearl Harbor, uma reunião, que foi conhecida "Reunião dos Chanceleres", foi realizada no Rio de Janeiro, então capital do Brasil, no Palácio Tiradentes entre os dias 15 a 28 de janeiro de 1942, onde o Ministro das Relações Exteriores, Oswaldo Aranha foi o maior articulador para o rompimento diplomático brasileiro com o eixo, o que de

fato acabou ocorrendo, mas o país continuou com sua neutralidade na guerra. (SANDER, 2007, p. 10).

Com este ato, o Brasil se tornou um alvo dos alemães e, pouco tempo depois do rompimento diplomático, no dia 15 de fevereiro, o navio cargueiro denominado Buarque, foi atacado e afundado por um submarino nazista, o U-432, que tinha como destino os Estados Unidos. O fato de o país manter o comércio de suprimentos com um país que estava em guerra com a Alemanha foi o atenuante para a agressão. Havia, de fato, submarinos na costa leste da América esperando para atacar. Esta era a operação Paukenschlag (Rufar dos Tambores) que visava prejudicar a chegada de suprimentos para os Estados Unidos, visando assim enfraquecer o desenvolvimento e moral de guerra. A imprensa brasileira divulgou o acontecido com indignação, tal qual o sentimento da população. Essas agressões se mantiveram ao decorrer do ano de 1942. O caso mais grave foi o ataque à embarcação de passageiros Baependi, no dia 15 de agosto de 1942, onde quase trezentas pessoas perderam suas vidas. Após ter vinte e uma embarcações cargueiras e de passageiros atacadas pelos nazistas, mais de setecentas pessoas já haviam perdido suas vidas. O governo estava de fato sofrendo pressões políticas e da população em geral, contando com inúmeras manifestações que exigiam uma atitude de resposta às agressões sofridas ao longo do ano. (SANDER, 2007, p. 8; 27- 29).

Até que no dia 22 de agosto, da sacada do Palácio Guanabara, o Presidente Getúlio Vargas, após reunião com seus ministros, discursou para os manifestantes ali presentes:

"O perigo está aí, mas sempre tive a certeza de que o povo assumiria a atitude que está tendo nesse momento, que o povo atenderia o apelo do governo e marcharíamos como um único brasileiro para o cumprimento do nosso dever". (SANDER, 2007, p. 131).

5.1.2 Formação e treinamento do 1º GAvCA. Senta a pua!

Demoraram dois anos de planejamento para a atuação brasileira em espaço europeu. No ano de 1941 foi criado o Ministério da Aeronáutica e com ela surge a Força Aérea Brasileira (FAB). (GONÇALVES, 2016, p. 6). Em relação à guerra, atuariam dois grupos no conflito: a Primeira Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO) e o Primeiro Grupo de Aviação de Caça (1º GAvCA). (JÚNIOR, S/D, p. 13). Este último, criado no dia 18 de dezembro de 1943, viria a ter grande impacto em sua área de atuação, na Campanha da Itália. Logo no início do ano subsequente, o Major Aviador Nero Moura, foi designado para comandar o 1º GAvCA, já que

havia grande experiência em diversos tipos de aviões. Segundo Lima (1980, p. 17; 32), Nero Moura, inclusive, aperfeiçoou suas habilidades na École de Application de Aviation em Paris e era próximo ao o Presidente Getúlio Vargas, sendo designado para ser seu piloto particular em 1937. Participou de um treinamento na Flórida, Estados Unidos, em janeiro de 1944 junto com outros 32 compatriotas, adaptando-se ao avião P-40 Curtiss, adquirindo, com isso, o conhecimento estratégico que seria passado aos seus futuros pilotos.

Enquanto isso, no Brasil, surgia de maneira espontânea, o que viria a ser o grito de guerra do 1º Grupo de Caça. De acordo com Lima (1980, p. 39), surgiu pelo modo curioso de, na época, o 1º Tenente Aviador Firmino Ayres de Araújo se referir a maneira de como se apressar os condutores que andavam de maneira lenta na via, pedindo a eles para “sentar a pua”, ou seja, acelerar o veículo. Com o tempo, este termo começou a fazer parte do vocabulário dos aviadores e o significado, de acordo com Austregésilo de Athayde era:

“Senta a Pua!, cujo significado era lançar-se sobre o inimigo com decisão, golpe de vista e vontade de aniquilá-lo. Quem vai sentar a pua não tergiversa. Arremete de ferro em brasa e verruma o bruto”. (LIMA, 1980, p. 40).

O caminho dos aviadores brasileiros e do pessoal de apoio e manutenção se encontraria agora no Panamá, mais precisamente em Aguadulce. Os pilotos brasileiros eram todos voluntários, e a eles foram designados o caça P-40, criando assim um espírito de unidade, cujo período foi de muito estudo teórico e prático, onde por muitas vezes os pilotos tinham apenas tempo para dormir. Um dos principais nomes ali presentes era do norte americano Coronel Gabriel P. Disosway, instrutor de voo que impunha rígidas normas e exigia sempre o melhor aprendizado de seus alunos, e que conquistou enorme respeito com os brasileiros. Durante os treinamentos rotineiros, o aviador Gastaldoni sofreu um acidente aéreo e faleceu. As condições climáticas em Aguadulce eram um fator desfavorável aos brasileiros, que enfrentavam muito calor e ar seco, mas, em apenas dois meses de treinamento, tamanha capacidade adquirida, passaram a fazer parte da defesa aérea do canal do Panamá, operando, portanto, independentemente. (LIMA, 1980, p. 17; 35; 238). O treinamento consistia em cento e dez horas de voo no caça P-40 e depois de concluída esta etapa, em junho, rumaram aos Estados Unidos, mais precisamente para a Base Aérea de Suffolk, Nova York, concluindo a viagem no dia 4 de julho de 1944. (JÚNIOR, S/D, p. 13-14).

No mês anterior, no dia 6 de junho de 1944, os países aliados colocaram em prática a Operação Overlord, tendo como comandante o General Dwight D. Eisenhower, que consistiu

em um ataque maciço na Normandia, região da França, onde a etapa inicial contou com o bombardeamento da região durante a madrugada.(SWEETING, 2012, p. 317).

Segundo Gilbert (2014, p. 663-664), dezoito mil paraquedistas saltaram atrás das linhas inimigas dominando a muito custo pontos estratégicos dos alemães. A operação contou com quase sete mil embarcações e que durante as primeiras horas da manhã do mesmo dia, em cinco praias ao longo da costa recebiam soldados aliados, cada qual com seu codinome, eram elas: Utah, Omaha, Gold, Juno e Sword. Houve pesada resistência em algumas praias, sendo que em Omaha as perdas de vidas aliadas foram assombrosas. Até o final do dia haviam desembarcado cento e cinquenta e cinco mil soldados, junto com milhares de veículos, prontos para ganharem território, obrigando, assim, o recuo das tropas nazistas.

No país norte americano o treinamento dos brasileiros continuou, mas ao invés de utilizarem o já conhecido P-40, foram apresentados ao caça-bombardeiro P-47D Thunderbolt, mais moderno. Era um avião que quando estava com toda sua capacidade de armamentos, pesava cerca de sete toneladas. Era um avião mais bem armado e com proporções maiores do que os caças comuns da época. Por ser diferente do padrão, foi visto no início com desconfiança pela Força Aérea Real do Reino Unido (RAF), imaginando que o P-47 seria incapaz de ser efetivo em combate. (LIMA, 1980, p. 28)

O Thunderbolt contava com oito metralhadoras de 12.7 mm (0,50 pol.), sendo quatro em cada asa, capacidade de dez foguetes de 127 mm (5 pol.) e 907 kg de bombas.(NEWDICK, 2010, p. 157).

O treinamento em Suffolk, segundo os brasileiros, foi mais duro do que o enfrentado no Panamá, foram 46 dias de dedicação, buscando se adaptarem ao novo caça, sendo que seria nesta aeronave que atuariam durante o conflito na Europa. Não somente os pilotos enfrentaram dura rotina, todo o pessoal de apoio e logística também se esforçou em aprender. Os mecânicos mais habilidosos foram diretamente à fábrica do P-47D, a Republic Aviation, próximo a Suffolk para aprofundarem seus conhecimentos. Foram disponibilizadas pela Força Aérea do Exército dos Estados Unidos (USAAF) quarenta e sete aeronaves, sendo que havia quarenta e três aviadores, portanto as outras quatro ficavam disponíveis para caso fossem requisitadas. Passaram por todos os tipos de cenários, como em situações adversas, simulações de combates um contra um, bombardeiro picado, voo noturno, entre outros. Os brasileiros cumpriram em média o tempo de sessenta e sete horas de voo e concluíram o curso, rumando assim para Patrick Henry, Virginia no dia 11 de setembro de 1944, onde aguardariam o navio UST Colombie que os levariam para a Europa. Os brasileiros não foram informados qual seria o

cenário de guerra que iriam atuar, justamente para o caso de serem atacados durante o traslado, a informação não vazasse e caísse nas mãos do inimigo. (LIMA, 1980, p. 25; 214; 251).



FAB / Acervo

Preparação dos aviadores para entrar em combate.

5.1.3 Chegada à Itália e criação do símbolo da unidade.

Durante a viagem, os brasileiros trabalhavam duas horas por dia no navio em diversos setores no porão. Era um comboio de vinte e sete navios, com dezessete cargueiros e dez de escolta de apoio. Todos os esquadrões aéreos tinham um símbolo que os identificava enquanto estavam no ar, mas a equipe da Força Aérea Brasileira (FAB) ainda carecia de tal. Foi, portanto, durante a viagem no UST Colombie que nasceu o brasão com o avestruz, cujo animal é conhecido por comer praticamente de tudo e isso os aviadores brasileiros não haviam sido diferentes. Durante o treinamento em Suffolk, a alimentação Estadunidense que os brasileiros recebiam era um tanto curiosa, dentre as comidas mais estranhas se comia feijão branco com açúcar. O Capitão Fortunato Câmara de Oliveira, aviador, criou o emblema do Senta a Pua, desenho que tinha as seguintes características: O avestruz, além de simbolizar os pilotos, representava também o Thunderbolt; o boné simbolizava a FAB; no centro da imagem havia o Cruzeiro do Sul; a nuvem abaixo do avestruz era o que os brasileiros consideravam o solo durante combate; no fundo existe uma explosão de uma munição antiaérea atirada pelo inimigo,

esta foi adicionada após as primeiras missões; a pistola com o avestruz significava o poder de fogo notável do P-47; o fundo vermelho significa a guerra, feridos e mortos em combate; ao redor do emblema, as cores verde e amarelo simbolizando o Brasil e, por fim, o grito de guerra "Senta a Pua!" A unidade, portanto, havia criado sua identidade. (LIMA, 1980, p. 39-40; 252).



Símbolo do 1º GAvCA.

A viagem até o destino durou do dia 19/09/1944 até 06/10/1944 e aportaram em Livorno, Itália, país onde o Brasil iria atuar até o final do conflito. Rumaram para o sul, para a Base Aérea de Tarquínia, onde montaram acampamento e receberam instruções do controle operacional. (LIMA, 1980, p.17).

A Itália, ocupada militarmente pelos nazifascistas, havia sido invadida pelo sul em setembro do ano anterior com enorme contingente aliado, obrigando o recuo do eixo no sentido norte do país. Ao sul de Roma foi estabelecida a Gustav Line, ou Linha de Inverno, onde havia quinze divisões alemãs, dificultando o avanço. Para quebrar esta posição defensiva, foi colocada em ação a Operação Shingle que colocou em prática o desembarque de trinta e seis mil soldados aliados em Anzio, na posição de retaguarda da Linha de Inverno, o que acabou surpreendendo os alemães, tendo, portanto, quase nenhuma resistência, onde apenas treze soldados aliados perderam a vida. Esta ação obrigou Adolf Hitler a reforçar a defesa da Itália

retirando trinta e cinco divisões que estavam na União Soviética. (GILBERT, 2014, p. 608; 610-611).

Após meses de duras batalhas, os alemães recuaram ainda mais ao norte da Itália, onde em agosto de 1944 estabeleceram outra linha defensiva, esta se estendia em cerca de duzentos e oitenta quilômetros e estava completamente cercada por minas terrestres e minas antitanque, era chamada de Gothic Line (Linha Gótica), e foi neste cenário que os aviadores brasileiros desembarcaram na Europa. (GONÇALVES, 2016, p. 17).

5.1.4 Anexação à USAAF e formação das esquadrilhas.

De acordo com Lima (1980, p. 41), a FAB foi anexada ao 350° Fighter Group dos Estados Unidos, esta que denominou os brasileiros como 1st Brazilian Fighter Squadron ainda contava com outros três esquadrões e eles respondiam a determinados codinomes, o 345° (Life Time), 346° (Middle Wood) e 347° (Blue Moon), e os brasileiros receberam o código de Jambock. Foi questionado o significado da palavra e apenas foi dito que era chicote, apesar de não constar em dicionários, foi feita uma pesquisa 25 anos depois, onde foi constatado que realmente era uma espécie de chicote, denominado Sambok e teve origem na Indonésia, onde era uma vara de madeira utilizada para castigar escravos. Passou pela Malásia até chegar à África do Sul com o nome de Sjambok, tendo a mesma finalidade anterior, só que desta vez feita com couro de rinoceronte ou hipopótamo.

"Por uma ironia dos fatos, o chicote utilizado pelos brancos contra os escravos africanos, indonésios e malaios passou a ser usado contra os arianos puros de Adolf Hitler, manejados por brasileiros livres que foram à Itália defender a liberdade e a democracia". (LIMA, 1980, p. 41-42).

O 350° já era uma unidade veterana, tendo atuado entre 1942 e 1944 no Marrocos, Tunísia e diversas regiões da Itália, contando, portanto, contando com uma equipe com muita experiência de combate. Seu lema de combate era “Combate e vigor”, tendo como comandante o Coronel Ariel W. Nielsen. Na Itália, os aviões que atuavam na área não eram uma ameaça ao Thunderbolt; portanto, o maior perigo eram as baterias antiaéreas, conhecidas como Flak, dispunham de enorme poder de fogo, atirando munições de 20, 37 e até 88m. (LIMA, 1980, p. 19-20; 22; 27).

Os quarenta e oito aviadores brasileiros foram divididos em quatro esquadrilhas, contando com doze membros cada. Foram separadas por cores, sendo elas: vermelha, amarela,

azul e verde. Cada uma era comandada por um oficial subordinado a Nero Moura. A Força Aérea Brasileira se tornou operacional no dia 31 de outubro de 1944. (JÚNIOR, S/D, p. 13; 15).

Todos os esquadrões tinham como objetivo isolar as posições defensivas inimigas danificando e destruindo pontos chave, como pontes, estradas, vias férreas, veículos em geral e depósitos de munição e suprimentos. Estas missões contribuía para o avanço das tropas terrestres aliadas, enfraquecendo e isolando o inimigo na defesa, que devido aos ataques frequentes ficavam incapazes de se locomover na luz do dia. (JR, GOYOS. 2013, p. 100-101).

A defesa aérea do eixo na Itália era praticamente inexistente pela falta de aviões, muitos haviam sido destruídos anteriormente e bombardeios e outros estavam atuando na defesa do front oeste devido ao ataque aliado no Dia D e no front oriental contra os soviéticos. (GILBERT, 2014, p. 608).

5.1.5 A dura realidade da guerra.

No dia 06 de novembro, durante sua primeira missão de combate, o 2º Tenente John Richardson Cordeiro e Silva, membro da esquadrilha azul, foi escalado para missão aos arredores de Bolonha, com os aviadores do 345º da USAAF, que como dito, já possuíam bastante experiência de combate. (LIMA, 1980, p. 217-218). Era a 21ª missão da FAB na guerra, e tinham como objetivo fazer um bombardeiro picado em uma posição de artilharia, Cordeiro foi atingido pela antiaérea, e devido à baixa altitude, tentou fazer um pouso de emergência num pequeno vale próximo aos Apeninos, mas como já não contava com total controle do P-47 e estava sem o trem de pouso, explodiu ao tocar ao solo. Foi a primeira baixa brasileira em combate e apesar do sentimento pelo companheiro abatido, segundo Lima (1980, p. 218), “A morte de Cordeiro não os abateu e sim os motivou mais a continuar a luta”.

Em 07 de outubro, de acordo com Lima (1980, p. 22), a FAB ganhou total independência e passou a voar somente com os membros do 1º GAvCA. O período de experiência com outros esquadrões havia acabado. Como se tratava de uma guerra, as baixas começaram a se suceder, três aviadores perderam a vida e outros dois foram dispensados por licença médica. Foram eles: Rittmeister e Waldir, faleceram em um acidente de filmagem, Cox e Taborda, foram dispensados perante ordem médica e Oldegard, que veio a falecer durante treinamento. (NETO, 2006, p. 30; 32).

A partir do dia 21 de novembro até o dia 4 de dezembro, os brasileiros começaram o traslado para a Base Aérea de San Giusto, em Pisa, cerca de 200 quilômetros ao norte de Tarquínia, bem próximo a Linha Gótica, onde ficariam operacionais até o final do conflito. De

acordo com o filme *Senta a Pua!* (1999), era comum os aviões retornarem da batalha avariados, pois estes em diversas missões eram obrigados a voar em baixa altitude, o que os deixavam vulneráveis a metralhadoras inimigas. Sempre que o alvo da missão era atingido, na volta os brasileiros tinham permissão de buscar alvos de oportunidade, maximizando o êxito da missão. A mudança da base aérea fez a quantidade de missões aumentarem, sendo que no último dia do ano, 66 missões foram cumpridas em Pisa, totalizando até o presente momento 134. O único revés deste mês foi no dia 23, quando em sua 24ª missão, Motta Paes, membro da esquadrilha amarela, após atingir seu objetivo, bombardeando uma linha ferroviária junto com outros sete pilotos, foi abatido pela Flak de 88 mm. Conseguiu saltar de para quedas, atingindo o solo em segurança, mas logo após foi abordado por soldados alemães, caindo assim como prisioneiro de guerra. Sofreu com o frio, fome, sujeira e inúmeros interrogatórios. Motta Paes, mesmo sendo questionado sobre diversas questões estratégicas, respondia sempre com seu nome, posto e número de série. Passou por campos de prisioneiros sempre comandados pela Wehrmacht (Exército Regular Alemão), que fugiram no início de maio devido ao avanço soviético, assim foi libertado e retornou a Pisa. (LIMA, 1980, p. 18; 129-146).

5.1.6 O último ano da guerra e ataque junto a FEB.

O alvorecer do ano de 1945 fazia crescer o sentimento e a ânsia pelo final da guerra, era fato que os alemães estavam recuando em todos os fronts, mas ainda lutavam com muita gana. (GILBERT, 2014, p. 773-776). Durante o mês de janeiro, houveram duas fatalidades, Medeiros ao ejetar de seu Thunderbolt, caiu em fios de alta tensão e veio a óbito, pertencia à esquadrilha amarela. A outra baixa veio com Aurélio, foi atingido mortalmente pela antiaérea nos arredores de Milão, era da esquadrilha azul.

O último P-47 abatido do mês foi o de Assis, membro da esquadrilha verde, que caiu como prisioneiro, passando por talvez pela história mais difícil enfrentada por um brasileiro aviador na guerra, sofreu com várias mobilizações e passou por vários campos de prisioneiros. Passou por uma marcha de 180 quilômetros a pé junto com dezenas de milhares de outros prisioneiros, sofreu com inanição e doenças durante os três meses que ficou cativo, até que no dia 29 de abril, foram libertados pelo General do III Exército George S. Patton. (LIMA, 1980, p. 146-165; 249; 262).

O primeiro contingente da Força Expedicionária Brasileira havia embarcado rumo à Itália no dia 30 de junho de 1944 com mais de cinco mil soldados liderados pelo General

Mascarenhas de Moraes. Encontraram um país mergulhado em uma guerra civil, onde lutavam os apoiadores de Mussolini e seus opositores. (JR, GOYOS, 2013, p. 90).

Os brasileiros foram anexados ao 4º Corpo de exército norte-americano, onde fazia parte do V Exército, liderados pelo General Mark Clark. Começaram a luta cerca de um mês antes que a FAB e logo libertaram a cidade de Massarosa no dia 16 de setembro, sendo que até o final da guerra iriam libertar mais de 50 vilas e cidades. A FEB tomou posição para atacar certos pontos estratégicos, sendo estes montanhosos e de difícil acesso, pois ao estar abaixo do inimigo, tornam-se alvos mais fáceis. Era inverno rigoroso, aonde as temperaturas chegavam a -20°C. Com a missão de dominar Monte Castelo, desacostumados com essa condição adversa sendo que isso não ocorria no Brasil, se destacaram ao conseguir furar a defesa alemã. Claro, com muito sangue e suor, foram cinco tentativas de dominar o antigo monastério, defendido fortemente pelos alemães. Demoraram três meses para de fato conquistarem a montanha, ainda em 1944, quatro tentativas fracassaram devido a falhas no planejamento. (JR, GOYOS, 2013, p. 93-97). A quinta tentativa, no dia 21 de fevereiro de 1945, foi bem sucedida e contou com o suporte dos Jambock's brasileiros que tiveram como objetivo no dia anterior, destruir uma posição de artilharia, o que foi feito com êxito. Os pilotos nesta missão foram Pessoa Ramos, Menezes, Rui e Paulo Costa. (NETO, 2006, p. 39).

Felizmente, no mês de fevereiro nenhum avião brasileiro perdeu a vida em combate e até o final do mês já havia sido concluídas 247 missões. Os pontos negativos do mês foram que três pilotos foram abatidos neste mês, Brandini, da esquadrilha amarela, foi atingido na cabeça por um fragmento de FLAK, sofrendo uma fratura, mas, felizmente conseguiu saltar do avião, acabou caindo como prisioneiro. Foi considerado como morto em ação, pois de acordo com o relatório de Dornelles, ao sair do avião que estava caindo, seu para quedas se prendeu à fuselagem do Thunderbolt e o mesmo não viu sua chegada ao chão. Médicos alemães o trataram, ficando internado em um hospital militar na cidade de Bolzano. Houve um momento em que durante um deslocamento, ainda como prisioneiro, estava em uma carroça quando um soldado alemão pediu carona. Solícito, Brandini pediu a arma para conseguir ajuda-lo a subir, neste momento ele rendeu a todos, exigindo que a carroça parasse, após isso, desatou-se em risos e devolveu a arma ao alemão, que entendeu a brincadeira de Brandini, após isto houve certa camaradagem entre prisioneiros e guardas. Foi libertado no final da guerra com o avanço aliado. (LIMA, 1980, p. 107-108, 116).

5.1.7 As histórias de Joel e Danilo.

Ainda em fevereiro, precisamente no dia 4, Joel Miranda, comandante da esquadrilha amarela, foi abatido ao atacar uma ferrovia aos arredores de Castelfranco e saltou de paraquedas atrás das linhas inimigas. Ao ejetar, acabou quebrando o braço esquerdo e luxando o tornozelo direito. Ao raciocinar sobre a situação, pôs-se em movimento, evitando cair como prisioneiro. Passou por várias casas pedindo auxílio, sendo muitas vezes negado, pois se os alemães o capturassem em uma casa habitada, todos os moradores seriam sumariamente executados. Ao invés de ser abordado pelos nazistas, foi abordado por uma criança que o auxiliou. Levou-o a uma casa, onde foi ajudado pela família, felizmente faziam parte do movimento partizano. Estes eram uma unidade armada que era contra o fascismo, contava com membros de diversas nacionalidades e viviam em grande parte do tempo, escondidos, esperando para atacar enquanto o inimigo menos esperasse. Utilizavam codinomes, justamente para caso capturados, suas famílias não fossem assassinadas. Utilizavam táticas de guerrilha e o alto comando havia contato com oficiais aliados, transmitindo informações valiosas contra o nazi fascismo. Joel, então, permaneceu em movimento, foi auxiliado por um sul africano chamado Steve Grove, pois os alemães estavam à procura de um piloto abatido. Grove estava nas imediações há dois anos, havia escapado de um campo de prisioneiros e havia se aliado a causa partizana.

Durante três meses sofreu com as lesões, já que os hospitais eram praticamente inacessíveis. Foi possível tirar uma radiografia de seu braço graças às freiras de um hospital alemão nas imediações e foi tratado da maneira que era possível no momento. Conheceu as instalações da Resistência e recebeu o codinome de Berto. Infelizmente, no dia 2 de maio, Steve Grove foi capturado e executado, exatamente no dia que o vilarejo foi libertado pelos aliados. (LIMA, 1980, 61-91).

No mesmo dia em que Joel foi abatido, Danilo Moura, irmão mais novo do Comandante Nero Moura, sofreu o mesmo destino. Era membro da esquadrilha verde e ao chegar ao solo após ejetar muito próximo ao solo e a altitude mínima de segurança, acabou mordendo sua língua, de maneira que ficou impossibilitado de conversar. Foi resgatado por um partizano e por ter o espírito inquieto, resolver voltar às linhas amigas por conta própria. Isso era contra o regulamento e instrução que não recomendava esta ação. Durante sua fuga, utilizou estradas principais, viajava durante o dia e frequentemente conversava com os alemães, pedindo carona e até mesmo cigarros. Devido à falta de documentos e por não falar italiano, seguiu caminho também a pé e de bicicleta, esta que lhe foi emprestada por um camponês. Durante 30 dias,

percorreu mais de trezentos quilômetros e conseguiu chegar às linhas amigas, vinte e um quilos mais magro. Uma ópera foi composta em sua homenagem. (LIMA, 1980, p. 91-105).

O outro membro que não voou mais foi Ismar, da esquadrilha amarela, por motivo de doença, pneumonia. O piloto da esquadrilha amarela, Canário, foi abatido e caiu de para quedas nas linhas amigas, após retorno, voltou a cumprir missões até o final da guerra. (NETO, 2006, p. 39).

5.1.7 A dura realidade ao não receber reforços.

Quando um piloto completava 35 missões em determinado cenário, ele era dispensado por seis meses para seu país de origem e em seu lugar chegava um novo piloto para assumir o lugar. Com o esquadrão brasileiro isto não ocorreu e, em fevereiro de 1945, a maioria dos pilotos haviam superado 50 missões. O quadro de pilotos estava ficando crítico, havendo uma perda média de 3 pilotos ao mês e mesmo com o apelo de Nero Moura, o assunto sempre era desconversado pelo alto escalão, correndo risco do 1º GAvCA tivesse de cancelar as operações. Durante o mês de março, Lafayette, da esquadrilha vermelha, foi dispensado devido a questões de saúde. Kopp, comandante da esquadrilha vermelha, foi abatido e ajudado por partizanos, em especial por Silvio Terzi que, como Steve Grove, perdeu a vida nos últimos dias do conflito. Kopp foi libertado pelos aliados no final da guerra. Correia Neto, que na data era comandante da esquadrilha azul, foi abatido, capturado como prisioneiro de guerra e foi liberto por tropas norte americanas. (LIMA, 1980, p. 48-61; 173-190; 197-198).

5.1.8 A Alemanha cercada.

Segundo Gilbert (2014, p. 809; 836), com os exércitos aliados em sua grande maioria se aproximando de Berlim, Stálin decidiu que tomaria iniciativa e atacaria primeiro. No front oeste, tropas Estadunidenses ocupavam Munique. Apesar dos pedidos vindos de seu alto escalão de fugir de Berlim, Hitler havia decidido que ficaria em seu bunker até o final.

O cenário era de um país desolado, e o Exército Vermelho comandado pelo Marechal Georgy Zhukov junto com todo aparato militar e enorme contingente militar, começou a pressionar a cidade, ganhando território pelo leste. (JR, GOYOS, 2013, p. 105). Em sua grande maioria, Hitler em sua insanidade, declarou a chamada “Guerra total”, onde os civis, sejam eles menores de idade ou idosos, deveriam participar da defesa de Berlim. (MAZOWER, 2013, p. 597).

A falta de suprimentos de todo o tipo para abastecer o terceiro reich já não era novidade, os ataques dos caça bombardeiros promoveram o cenário de total abandono e incapacidade de movimentar a máquina de guerra alemã. (SWEETING, 2012, p, 335)

5.1.9 O Último mês da guerra.

No dia 13 de abril, Santos, da esquadrilha azul, ao participar de um bombardeiro-picado em um entroncamento rodoviário em Casarsa, disparou rajadas a cerca de 300 metros de alguns vagões estacionados e todos os vagões explodiram instantaneamente, não dando tempo de reação ao piloto, que passou em meio ao fogo da explosão, vindo a ser vitimado fatalmente. Ao final da guerra, com ordem de Nero Moura, foi feita uma busca pelo corpo de Santos, e ao chegarem ao local, foi visto que no local da queda, os alemães haviam estendido o corpo de Santos, cobrindo-o com pedras e colocando uma cruz de bronze, esta continha seu nome e dados em sua placa de identificação. (LIMA, 1980, p. 267-272).

Com apenas vinte e dois pilotos disponíveis, Nero Moura recebeu a dura missão, vinda do alto comando, de lançar enorme quantidade de missões diárias, muito além do comum. Isso obrigou aos pilotos a mostrar uma força surpreendente, demonstrando o quão ávidos estavam pelo fim da guerra, portanto, não poderiam esmorecer. Era fato de que não receberiam substitutos, pois todos os pedidos não foram atendidos. A paralisação do esquadrão significaria o fim das atividades e, mesmo estando além do limite, continuaram a dura tarefa. Durante este mês foram feitas quase cento e cinquenta missões totais, ou seja, quase um terço de todas as missões já executadas até então. Muitos ao retornar do objetivo, reabasteciam, municavam, e logo em seguida voltavam ao combate. (LIMA, 1980, p. 22; 197; 222).

O dia que mais houveram saídas individuais em toda a campanha da FAB foi o dia de 22 de abril, em que somados, os Thunderbolts voaram quarenta e quatro vezes pelos céus da Itália no dia. (MEDINA, 2019, p.16). Foram exatamente onze missões, praticamente exaurindo as forças restantes do esquadrão. Neste dia, os vinte e dois pilotos remanescentes voaram, sendo que Horácio, Lara, Lima Mendes, Poucinha e Dornelles fizeram três missões cada. Coelho, da esquadrilha verde, que já havia sido atingido dezesseis vezes durante a guerra, foi abatido, e em sua quebra acabou fraturando os dois tornozelos. Foi tratado em um hospital pelos alemães e após debandada dos mesmos frente ao avanço aliado, ficou responsável pelo hospital após entrega da pistola Luger de um oficial alemão. Com a chegada dos partizanos, teve de intervir em uma tentativa de execução em que os mesmos queriam matar os soldados nazistas feridos ali presentes. Posteriormente, esta data foi reconhecida como o Dia de Aviação de Caça. No dia 26

do mesmo mês, houve a última morte de um Jambock. Dornelles, já veterano de 89 missões, inicialmente pertencente à esquadrilha amarela, foi atingido pela antiaérea na região de Alessandria, onde não teve tempo e nem altitude para saltar do avião. (LIMA, 1980, p. 196-210; 218-232).

5.1.10 O fim de Hitler, Mussolini e a guerra.

A Resistência Italiana antifascista havia capturado Benito Mussolini, sendo que no dia 28 de abril, foi executado junto com sua amante Clara Petacci e foram expostos em praça pública em Milão. (GILBERT, 2014, p. 833). O destino de Adolf Hitler também teria um desfecho em poucos dias. No dia 29 de abril casou-se com sua companheira Eva Braun dentro do seu bunker em Berlim e após um dia, com o Exército Vermelho a poucas centenas de metros de seu local, cometeu suicídio com arma de fogo enquanto Eva Braun ingeriu cápsulas de cianureto, vindo também a óbito. Seus corpos foram ateados fogo, como era seu desejo. (FEST, 2005, p. 111; 127-129).

Após a As missões dos Jambock's prosseguiram até o dia 2 de maio, onde em meio a um voo de reconhecimento, foi anunciado por rádio que deveriam cessar todos os ataques, pois a guerra havia acabado naquele cenário Italiano. (GONÇALVES, 2016, p. 20). O poder do Reich ficou ao comando de Karl Dönitz e, que no dia 8 de maio foi assinada a rendição incondicional da Alemanha nazista. (GILBERT, 2014, p. 833; 849-850).

6. RESULTADOS

O mundo enfrentou seu período mais sombrio durante a Segunda Guerra Mundial, onde dezenas de milhões de vidas foram ceifadas. Este conflito não escolheu etnia, sexo e nem idade, simplesmente destruiu tudo em seu caminho devido a pensamentos desumanos de imposição sobre pessoas de outras nações. A luta pela democracia e liberdade foi conquistada com um esforço descomunal de cada um dos envolvidos, e estes, mesmo que tenham seus nomes esquecidos com o passar do tempo, deixaram suas marcas para que as próximas gerações tivessem um mundo para se viver. Esta pesquisa buscou trazer a gravidade dos fatos ocorridos no conflito, ilustrando principalmente a luta dos brasileiros na Itália, país que sofria com o regime ditatorial que assolava a população, e levavam como sentimento, não somente defender o futuro de suas famílias e nação, mas também do mundo.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a Segunda Guerra Mundial, o Brasil em resposta às inúmeras agressões sofridas pela Alemanha Nazista, teve de sair da neutralidade. Houve então todo um planejamento e preparação para de fato atuar direta e efetivamente no cenário de guerra. Com a criação da Força Aérea Brasileira e treinamentos intensivos com todos os membros selecionados, foi designado o deslocamento para a Itália, país que sofria com o governo de Benito Mussolini.

Além do Exército e Marinha, a Aeronáutica enfrentou dura resistência do eixo no sul da Europa que, devido aos desdobramentos do conflito, prendia a atenção para a região, possibilitando o avanço das tropas aliadas nos fronts oeste e leste. Durante o final do segundo semestre de 1944 até o início de maio de 1945, além dos esforços de outras nações na região, os aviadores brasileiros enfrentaram o perigo diariamente com ataques a diversos pontos estratégicos do inimigo. Mesmo sendo uma unidade nova em combate, foi designada a atingir pontos chave que eram repassados pelo alto comando por meio de atuação de reconhecimento. Estas ações renderam aproveitamentos além do que era considerado normal, chamando a atenção pela tenacidade e decisão dos brasileiros.

Graças aos diversos ataques e precisão, os soldados do eixo ficavam impossibilitados de atuarem de maneira concisa, sendo obrigados a manterem apenas posições defensivas. Eram as missões de ataque aéreo que constantemente alteravam a linha de frente, e com a efetividade obrigava aos nazistas e italianos reforçarem a posição, ficando, portanto, desguarnecidos em outros fronts de batalha na Europa.

O 1º GAvCA cumpriu em guerra 445 missões contando com apenas quarenta e oito aviadores, sendo que destes, cinco morreram, oito foram abatidos, com alguns se tornando prisioneiros de guerra, seis foram afastados por motivos de saúde e quatro morreram em treinamento. Mesmo com o número reduzido durante o decorrer do tempo, nunca receberam recompletamento, o que os fez ultrapassar o limite de missões que era trinta e cinco. Mesmo com a liberação para descanso de seis meses após essa marca, todos recusaram, pois sabiam a importância de suas ações para o final do conflito. Nove pilotos ultrapassaram as noventa missões, são eles: Torres, cem missões; Keller, Lima Mendes e Pessoa Ramos, noventa e cinco missões; Horácio e Lima, noventa e quatro missões; Eustórgio, Goulart e Meira, noventa e três missões. Os números falam por si só.

Durante a atuação, foram subordinados ao XII Comando Aerotático dos Estados Unidos, sendo um dos esquadrões do 350º Fighter Group, e se somados a quantidade de missões que a unidade estadunidense executou, os brasileiros possuem apenas 5% do total. Apesar do número aparentemente inexpressivo, os resultados provam o contrário. Foram atribuídos aos brasileiros: 15% dos veículos destruídos, 28% das pontes destruídas, 36% dos depósitos de combustível danificados e 85% dos depósitos de munição danificados.

Posteriormente ao período da guerra, receberam a Presidential Unit Citation, do governo dos Estados Unidos, honraria que apenas outras duas unidades estrangeiras receberam. Os Jambock's, de fato, contribuíram para a libertação da Itália, onde até hoje existem monumentos aos brasileiros, praças e homenagens anuais, demonstrando o quão impactante foi para o país sua atuação. É um sentimento que se enraizou no italiano e perdura por mais de setenta anos.



Foto com os aviadores e equipe ao final da guerra.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

CASTRO, Erik de. **Senta a Pua!** Brasília, 1999. Documentário.

FEST, Joachim. **No Bunker de Hitler.** Rio de Janeiro. Editora Objetiva, 2005.

GILBERT, Martin. **A Segunda Guerra Mundial.** Os 2.174 dias que mudaram o mundo. 1ª edição. Rio de Janeiro. Editora Casa da Palavra, 2014.

GONÇALVES, Daniel Evangelista. **Olho Nele!** Esquadrilhas de Ligação e Observação. Vigília Constante em Defesa da Pátria. Rio de Janeiro. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2016.

JÚNIOR, Durval de Noronha Goyos. **A Campanha da Força Expedicionária Brasileira pela Libertação da Itália.** 1ª edição. São Paulo. Editora Cultura Acadêmica, 2013.

JÚNIOR, Manuel Cambeses. **A Participação da Força Aérea Brasileira na II Guerra Mundial.** Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, S/D.

JÚNIOR, Manuel Cambeses. **Brigadeiro do Ar. Nero Moura.** Patrono da Aviação de Caça. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, S/D.

LIMA, Rui Moreira. **Senta a Pua!** 1ª Edição. Biblioteca do Exército, 1980.

MAZOWER, **O Império de Hitler.** A Europa sob o Domínio Nazista. 1ª edição. São Paulo. Editora Companhia das Letras, 2013,

MEDINA, João Ignácio de. **Senta a Pua! Brasil!** Aviação de Caça na FAB. Rio de Janeiro. Contactus Soluções Gráficas, 2019.

NETO, Roberto Pessoa Ramos. **Diário de um Herói de Guerra.** Rio de Janeiro. Editora Adler. 2016.

NEWDICK, Thomas. **Aviões de Guerra.** Dos primeiros combates ao bombardeio estratégico da II guerra mundial: [1795 a 1945]. São Paulo. Editora Escala, 2010.

SANDER, Roberto. **O Brasil na Mira de Hitler.** A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas. Editora Ponto de Leitura, 2011.

SWEETING, Charles Glenn. **O Piloto de Hitler.** A vida e época de Hans Baur. São Paulo. Editora Jardim dos Livros, 2012.

Utilizado dados do Daily Report das missões entre 1944 e 1945 cedidos por Rui Moreira Lima para o site: <http://www.sentandoapua.com.br/>.