



UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
PRÓ-REITORIA DE ENSINO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS

JOÃO RAFAEL MALLORCA NATAL

A GÊNESE DA ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA
1941 – 1948: A INFLUÊNCIA DA COOPERAÇÃO BRASIL – ESTADOS UNIDOS

Rio de Janeiro

2017

UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
PRÓ-REITORIA DE ENSINO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS

JOÃO RAFAEL MALLORCA NATAL

A GÊNESE DA ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA
1941 – 1948: A INFLUÊNCIA DA COOPERAÇÃO BRASIL – ESTADOS UNIDOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais.

Área de concentração: Poder Aeroespacial e Pensamento Político Estratégico Contemporâneo

Orientador: Prof. Dr. Bruno de Melo Oliveira

Rio de Janeiro

2017

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca da UNIFA

Natal, João Rafael Mallorca.

N271 A gênese da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica 1941-1948: a influência da cooperação Brasil - Estados Unidos / João Rafael Mallorca Natal. - Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2017.
82 f.: il., enc.

Orientador: Bruno de Melo Oliveira .
Dissertação (mestrado) - Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2017.
Referências: f. 80-82

1. ECEMAR. 2. Cooperação militar Brasil-EUA. 3. Ensino militar nos pós-guerra. I. Título. II. Oliveira, Bruno de Melo. III. Universidade da Força Aérea.

CDU: 355.231.3



UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS

Ata de Exame de Defesa de Dissertação de Mestrado: A GÊNESE DA ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA 1941 – 1948, de João Rafael Mallorca Natal, realizada no dia 25 de maio de 2017, no Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea (UNIFA), nível Mestrado, modalidade Profissional. Aos vinte e cinco dias do mês de maio de dois mil e dezessete, reuniu-se no Auditório “A” da Vice-Reitoria Acadêmica da Universidade da Força Aérea, na Avenida Marechal Fontenelle, número mil e duzentos, Campo dos Afonsos, às 8h 30min, a Banca Examinadora, constituída pelos Membros Titulares:

Prof. Dr. BRUNO DE MELO OLIVEIRA (UNIFA) – Orientador

Prof. Dr. VANTUIL PEREIRA (UFRJ)

Prof. Dr. JEFFERSON EDUARDO DOS SANTOS MACHADO (UNIFA), para julgar a apresentação do supracitado trabalho.

Atendidas as exigências regulamentares, a Comissão Examinadora decidiu:

Aprovar a dissertação, sendo necessário, no entanto, fazer revisão.

Nada mais havendo a tratar, eu, **Prof. Dr. BRUNO DE MELO OLIVEIRA**, pela Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea, lavrei a presente ata, que vai por mim datada e assinada, assim como pelos integrantes da Comissão Examinadora.

Rio de Janeiro, 25 de maio de 2017.

Bruno de Melo Oliveira

Prof. Dr. BRUNO DE MELO OLIVEIRA (CPF: 072.815.637-79) - UNIFA

Presidente da Banca Examinadora

Vantuil Pereira

Prof. Dr. VANTUIL PEREIRA (CPF: 021.177.727-73) - UFRJ

Jefferson Eduardo dos Santos Machado

Prof. Dr. JEFFERSON EDUARDO DOS SANTOS MACHADO (CPF: 019.559.537-83) - UNIFA

JOÃO RAFAEL MALLORCA NATAL

A GÊNESE DA ESCOLA DE COMANDO E ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA
1941 – 1948: A INFLUÊNCIA DA COOPERAÇÃO BRASIL – ESTADOS UNIDOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Aeroespaciais da Universidade da Força Aérea, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais.

Aprovado por:

Professor Doutor Bruno de Melo Oliveira (Orientador)

Professor Doutor Vantuil Pereira (UFRJ)

Professor Doutor Jefferson Eduardo dos Santos Machado (MUSAL)

Rio de Janeiro
2017

Dedico este trabalho àqueles que mais tiveram influência na minha vida. Em primeiro lugar, a meu avô Rafael, que me inspirou o gosto pela leitura e pelo estudo.

Aos meus pais Ceci (*in memoriam*) e Honorival, que sempre me apoiaram em minhas escolhas e decisões; a eles devo tudo o que sou e fiz até hoje; ainda agora seu carinho e compreensão me protegem.

Aos meus irmãos Stella e Luís, por sempre me fazerem sentir um irmão amado.

Aos meus queridos filhos Pedro e Miguel, as grandes alegrias da minha vida, com o pedido de perdão por ter deixado de passar com eles, muitas vezes, um tempo tão precioso. Deus me deu a ventura de ter filhos maravilhosos.

À minha cunhada Marinês, por ter criado a Ana Carolina e a Maria Eduarda, minhas sobrinhas prediletas.

À minha nora Aurélie, por fazer o Pedro tão feliz, e conseqüentemente a mim também.

À minha amada mulher Cleide e suas filhas Celina Alvarenga e Ana Carolina, que têm iluminado o outono da minha vida com seu amor, carinho, amizade, e pelo decisivo apoio na confecção desta dissertação.

À pequenina Alexandra, que partiu há 32 anos...

Ao Grande Arquiteto do Universo, sem o qual nada existiria.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao incentivo e apoio da Universidade da Força Aérea e da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, em especial dos seus respectivos Corpos Docentes.

Agradeço especialmente ao meu orientador, Professor Doutor Bruno de Melo Oliveira, pelo apoio profissional e seguro na orientação deste trabalho; pela sua infinita paciência no apoio a este mestrando, cheio de dúvidas e indagações; pela utilização de seus livros pessoais e demais documentos de apoio; enfim, por utilizar todo seu conhecimento de História em prol desta dissertação.

Cabe igualmente salientar o apoio que recebi do CENDOC, na pessoa do seu Chefe, Coronel-Intendente Carlos Alberto Leite da Silva. Esse apoio foi fundamental no acesso às fontes primárias, em especial no tocante ao Acervo **Lavanére-Wanderley**.

Ao Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, que me honrou com o convite para compor sua Diretoria.

Aos meus amigos e colegas Instrutores da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, de ontem, hoje e sempre, que com seu trabalho constituem-se na *alma mater* desta instituição de ensino. Na impossibilidade de nomear todos, agradeço aos meus comandantes, Brigadeiros do Ar ALVES, ÂNGELO, GRACZA, MILKER, MIYAGUTI, ARNALDO e RICARDO, bem como aos chefes da Subdivisão de Doutrina Militar: Coronéis-Aviadores JOSUÉ, SCHENK, ROCHA, RÉGIS, MIGUEL, ÂNGELO e ALMEIDA.

“A boa educação é como a moeda de ouro: em toda a parte tem valor”.

Padre Antônio Vieira

“Caminante, no hay camino,
Se hace camino al andar”.

Antonio Machado

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo compreender o processo de criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), como parte da implantação e estruturação do Ministério da Aeronáutica, entre os anos de 1941 e 1948. Como hipótese de trabalho, foi considerado que a criação de uma instituição de ensino, logo após a Segunda Guerra Mundial foi resultado de dois movimentos distintos, mas intimamente interligados: o esforço pela consolidação do perfil profissional da Força Aérea Brasileira e as inovações no campo tático e estratégico advindo das experiências desenvolvidas no referido conflito pela aviação norte-americana. Visando refletir melhor sobre o objeto, foram empregados, como embasamento teórico, os fundamentos sociológicos de Weber e sua teoria da Dominação Burocrática, além da contribuição da sociologia militar de Morris Janowitz. Estes referenciais contribuem para a produção da reflexão sobre a estrutura institucional militar, bem como a inserção de seus componentes e suas capacidades. Diante disto, a pesquisa é enquadrada no campo da Nova História Militar. Para levar a bom termo a empreitada, foram consultados os Acervos Históricos da ECEMAR, da Escola de Guerra Naval (EGN), da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), bem como o Acervo Lavanère-Wanderley, do Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC).

Palavras-chave: ECEMAR. Oficial de Estado-Maior. Cooperação Militar Brasil-EUA. Ensino Militar no Pós-Guerra.

ABSTRACT

The present work aims to understand the process of creation of the School of Command and Staff of the Aeronautics (ECEMAR), as part of the implementation and structuring of the Ministry of Aeronautics, between the years of 1941 and 1948. As a working hypothesis, it is considered that the creation of an educational institution, shortly after World War II, was the result of two distinct but closely intertwined movements: the effort to consolidate the professional profile of the Brazilian Air Force and the innovations in the tactical and strategic field from the developed experiences in the aforementioned conflict by the North American aviation. In order to better reflect on the object, Weber's sociological foundations and his theory of Bureaucratic Domination, as well as the contribution of Morris Janowitz's military sociology, were used as a theoretical basis. These references contribute to the production of reflection on the military institutional structure, as well as the insertion of its components and capabilities. Faced with this, the research is framed in the field of New Military History. In order to complete the project, were consulted the ECEMAR Historical Collections, the Naval War School (EGN), the Army Command and Staff School (ECEME), and the Lavanère-Wanderley Collection, that belongs to Air Force Documentation Center. (CENDOC).

Keywords: ECEMAR. Staff Officer. Brazil-US Military Cooperation. Military Education in the Post-War.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1 Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos	28
Figura 2 Instalações da Escola de Aviação Naval absorvidas pela EEAR	29
Figura 3 Instalações da ETAv	32
Figura 4 Alunos da ETAv	33
Figura 5 Avião Focke Wulf (FW) 58	43
Figura 6 Encontro dos Presidentes Roosevelt e Vargas em Natal, 1943	47
Figura 7 Aeronave NA 44	49
Figura 8 Posição estratégica do Saliente Nordeste	50
Figura 9 Aeronave de instrução primária PT-19	53
Figura 10 Aeronave de instrução básica BT-15	53
Figura 11 Aeronave de instrução avançada AT-6	53
Figura 12 Aeronave de caça P-36	54
Figura 13 Aeronave de caça P-40	55
Figura 14 Bombardeiro B-25	55
Figura 15 Aeronave de Patrulha Ventura PV-1	56
Figura 16 Major-Aviador Nero Moura	57
Figura 17 Aeronave de caça Thunderbolt P-47	58
Figura 18 L-4 Piper Cub 1ª ELO	58
Figura 19 Escola de Comando e Estado-Maior do Exército	68
Figura 20 Prédio da ECEMAR à Rua das Laranjeiras	70
Figura 21 Prédio da ECEMAR à Rua Pereira da Silva	71
Figura 22 Recorte de A Noite, ed. 31 mar 1947	71
Figura 23 Condecoração de Oficiais da Missão Consultiva USAF	74

LISTA DE TABELAS

<u>Tabela 1</u> <u>Oficiais-Aviadores da ativa e da reserva, formados entre 1942 e 1945</u> <u>30</u>
<u>Tabela 2</u> <u>Demonstrativo de aeronaves trazidas em voo dos EUA para o Brasil</u> <u>52</u>

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

- ACTS** – *Air Corps Tactical School* (Escola de Tática do Corpo Aéreo do Exército dos EUA)
- CENDOC** – Centro de Documentação da Aeronáutica
- EAer** – Escola de Aeronáutica
- EAOAR** – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica
- EAvM** – Escola de Aviação Militar
- ECEMAR** – Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica
- ECEME** – Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
- EGN** – Escola de Guerra Naval
- EMA** – Estado-Maior da Armada
- EMAER** – Estado-Maior da Aeronáutica
- EME** – Estado-Maior do Exército
- EsAO** – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
- EUA** – Estados Unidos da América
- ETAv** – Escola Técnica de Aviação
- FA** – Força Aérea
- FAB** – Força Aérea Brasileira
- MMFAv** – Missão Militar Francesa da Aviação (1918)
- MMFI** – Missão Militar Francesa de Instrução (1919)
- ONU** – Organização das Nações Unidas
- RAF** – *Royal Air Force* (Real Força Aérea do Reino Unido)
- TO** – Teatro de Operações
- UNIFA** – Universidade da Força Aérea
- USA** – *United States of America* (Estados Unidos da América)
- USAAC** – *United States Army Air Corps* (Corpo Aéreo do Exército dos Estados Unidos da América)
- USAAF** – *United States Army Air Forces* (Forças Aéreas do Exército dos Estados Unidos da América)
- USAF** – *United States Air Force* (Força Aérea dos Estados Unidos da América)
- USAR** – *United States Army* (Exército dos Estados Unidos da América)

USMC – *United States Marine Corps* (Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos da América)

USN – *United States Navy* (Marinha dos Estados Unidos da América)

ZC – Zona de Combate

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
1.1	RESUMO DOS CAPÍTULOS.....	22
2	CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA.....	24
2.1	CRIAÇÃO DE ESTRUTURAS ORGANIZATIVAS.....	24
2.2	CRIAÇÃO DE ESTRUTURAS EDUCACIONAIS.....	27
2.3	PREPARAÇÃO DE OFICIAIS SUPERIORES.....	34
2.4	INSTRUTORES DE AVIAÇÃO NAS ESCOLAS DE PRÉ-FORMAÇÃO.....	39
3	A COOPERAÇÃO BRASIL – ESTADOS UNIDOS.....	42
3.1	CENÁRIO E CONFLITO INTERNACIONAL.....	43
3.2	COOPERAÇÃO BRASIL – ESTADOS UNIDOS NA SEGUNDA GUERRA.	49
3.3	PÓS-FORMAÇÃO NO EXTERIOR.....	60
4	A CRIAÇÃO DA ECEMAR.....	66
4.1	PENSANDO A PÓS-FORMAÇÃO NO BRASIL – TRANSIÇÃO DA FORMAÇÃO EXTERNA PARA FORMAÇÃO NO BRASIL.....	67
4.2	PLANEJAMENTO, CRIAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DA ECEMAR.....	68
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	79
	REFERÊNCIAS.....	81

1. INTRODUÇÃO

O primeiro Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica foi o Brigadeiro-do-Ar Luiz Leal Netto dos Reys que, com grande capacidade e merecimento, organizou eficientemente a Escola e imprimiu ao seu ensino um alto padrão de cultura militar e geral, que logo elevou a ECEMAR a uma situação de destacado prestígio (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p.313).

A citação acima, de autoria do Tenente-Brigadeiro do Ar Néelson Freire Lavanére-Wanderley, refere-se a uma instituição que exerce a função de preparar Oficiais Superiores para as funções de Estado-Maior, Comando, Chefia e Direção¹. Essa atividade, no Comando da Aeronáutica, no nível de Altos Estudos Militares², é desempenhada pela Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), estabelecimento de ensino criado em 1946, com o nome de Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, por meio do Decreto nº 20.798, de 19 de março daquele ano.

O ato da criação do Curso estipulava como seu objetivo, no seu artigo 2º, “a formação de oficiais de Estado-Maior para a Força Aérea Brasileira” (BRASIL, 1946). Procurava-se, dessa forma, suprir uma deficiência existente desde a criação do então Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, em janeiro de 1941.

A necessidade da qual a Força Aérea ressentia-se, para que fosse implantada uma escola dedicada aos Altos Estudos Militares, ficou patente quando, em 1947, é criada a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, a fim de acolher o Curso. Esta Escola “teve marcante influência na formação dos futuros chefes da Força Aérea Brasileira (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 312).

O processo que levou à criação da ECEMAR, contudo, foi marcado por diversos eventos, os quais se desenvolveram durante um período de aproximadamente sete anos; dentre tais eventos, os mais significativos foram a própria criação do Ministério da Aeronáutica (1941), a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial (1942-45), e o envio de oficiais superiores para cursar o *Air*

¹ Estado-Maior: órgão composto de pessoal militar **qualificado**, que tem por finalidade assessorar o Comandante no exercício do Comando; Comando, Chefia e Direção: autoridade decorrente de leis e regulamentos, atribuída a um militar para dirigir e controlar forças, sob todos os aspectos, em razão de seu posto e função (BRASIL, 2001, p.41 e 67, grifo do autor).

² Altos Estudos Militares: modalidade de ensino, da fase de Pós-Formação do Ensino Aeronáutico, que tem por finalidade qualificar e habilitar oficiais superiores para o exercício dos cargos e funções que requeiram conhecimentos, habilidades e atitudes próprios do nível de Estado-Maior, Comando, Direção e Alta Administração do Comando da Aeronáutica (BRASIL, 2001, p.20).

Staff Course em Fort Leavenworth, Kansas, EUA. Tais eventos evidenciaram a importância assumida pelo Poder Aéreo e a necessidade de uma massa crítica de oficiais de Estado-Maior efetivamente preparados para o desafio de planejar e conduzir a Guerra Aérea, à época ainda uma nova dimensão de emprego do Poder Militar.

presente trabalho visa empreender o estudo do processo de planejamento e constituição da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, circunscrevendo a investigação entre os períodos de 1941 a 1948. Tal processo foi nucleado na criação e ativação da própria Escola, em 1946, então com o nome de “Curso de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica”.

A necessidade de criar-se uma escola dedicada a formar oficiais de Estado-Maior já existia desde a criação da Aeronáutica como instituição separada do Exército e da Marinha. A criação do Ministério da Aeronáutica e da FAB, no entanto, deu-se em um contexto no qual a guerra já se avizinhava do continente americano e, dessa forma, o esforço de guerra aconteceu no sentido de preparar a FAB em seus aspectos operacionais diretos, mormente nos aspectos voltados ao seu reaparelhamento e ao treinamento de pilotos e técnicos para operar seus meios aéreos. Destarte, a criação de outras organizações, como as escolas de pós no qual a Aeronáutica, depois de ser criada durante o conflito, precisava reorganizar-se, em todos os setores, mormente o de ensino:

Terminada a Segunda Guerra Mundial, o Ministério da Aeronáutica viu-se envolvido pela premência de várias tarefas importantes e inadiáveis [...]; o desenvolvimento incompleto da Força Aérea pedia, em tempos de paz, novos estabelecimentos de ensino e outras organizações de apoio logístico (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 311).

A moldura temporal inicia-se em 1941, ano que foi estabelecido como marco, pois abrange o período inicial de criação da Aeronáutica, em plena Segunda Guerra Mundial, com a conseqüente e imperiosa necessidade de Oficiais de Estado-Maior, especializados em Guerra Aérea, para a condução da Força no conflito.

Já para data final desta dissertação, optou-se pelo ano de 1948, no qual a ECEMAR, já criada, ativada e com sede própria, recebeu autonomia administrativa, de acordo com o Decreto nº 24.203, de 16 de dezembro de 1947. O referido ano de 1948, portanto, pode ser considerado como o de consolidação da ECEMAR, posto que já apresentava condições de cumprir sua missão de ensino, de forma autônoma.

Quanto ao problema de pesquisa, intentou-se desenvolver uma análise sobre o processo de constituição da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) no período de 1941 até 1948, levando-se em consideração o fato de a Força Aérea Brasileira ser uma instituição recentemente criada, formada, em boa parte de seu efetivo, de militares oriundos da aviação militar e da aviação naval, e ainda sem um órgão unificador do pensamento doutrinário, estratégico e operacional, responsável pela pós- formação dos oficiais superiores da Aeronáutica.

Cumprir destacar que se trata de um contexto marcado pela participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial junto aos Aliados, mais precisamente aos Estados Unidos. O processo que será investigado está condicionado pelas relações militares bilaterais Brasil – Estados Unidos da América, no campo da cooperação política-econômica-militar. Contudo, enfatizar-se-á aqui os aspectos relativos à preparação de oficiais brasileiros no exterior; a criação de cursos e escolas durante e logo após a Segunda Guerra; e o processo de implantação da ECEMAR.

A presente pesquisa debruça-se sobre o processo de criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR), como parte da implantação e estruturação do Ministério da Aeronáutica, entre os anos de 1941 e 1948.

Os objetivos específicos da pesquisa são:

- compreender a demanda da FAB por Oficiais de Estado-Maior dotados de uniformidade de doutrina;
- verificar de que forma eram preparados Oficiais de Estado-Maior da FAB no período da Segunda Guerra Mundial;
- analisar as estratégias adotadas pela recém-criada FAB para suprir de Oficiais de Estado-Maior as suas Organizações Militares, mormente durante o período de participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial;
- analisar como se deu a efetiva implantação da ECEMAR no âmbito da Aeronáutica, nos seus aspectos formais e na sua missão.

A criação de uma instituição como a ECEMAR, logo após a Segunda Guerra Mundial, foi resultado de dois movimentos distintos, mas intimamente interligados, a consolidação do perfil profissional da Força Aérea Brasileira e as inovações no campo tático e estratégico advindo das experiências desenvolvidas no referido conflito pela aviação norte-americana. A criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea, em 1941, não foi seguida da imediata fundação de uma escola de pós-

formação de altos estudos militares, que só veio acontecer somente em 1947, com suporte fornecido pela cooperação militar dos Estados Unidos.

Sendo permitido aqui uma tímida tentativa de ego-história, o motivo pelo qual este mestrando optou pela escolha do presente tema prende-se, principalmente, ao fato de ser Instrutor da ECEMAR desde o ano de 2006, sendo assim um dos decanos, dentre os Docentes da Instituição. Desta forma, foi possível, com base na experiência cotidiana, a formação de uma inquietação referente às origens da instituição. No dia-a-dia era observável, por vezes, certa falta de preocupação e desconhecimento da memória acerca da criação da ECEMAR, com suas transformações e adaptações aos novos cenários de conflito e guerras. Tais situações têm trazido dificuldades aos docentes da escola, em especial quando da realização de estudos no sentido de proceder-se a atualizações curriculares, ocasião em que por vezes perdem-se de vista os objetivos que levaram o antigo Ministério da Aeronáutica a implantar a Escola, em função de modismos ou situações de ordem transitória. Assim, a reconstituição do processo de formação, os fatos e circunstâncias que cercaram a gênese da ECEMAR tem uma função bastante pragmática.

O caso da ECEMAR, no que tange a uma perspectiva historiográfica, não é um fato isolado, ao contrário, é possível perceber a pouca atenção dedicada às escolas de pós-formação de oficiais nas Forças Armadas Brasileiras. Existem alguns poucos estudos dedicados às escolas de pós-formação militares, tanto no campo da História, quanto nas demais áreas do conhecimento que tem por objeto o ser humano como ente social e histórico; cita-se nesta pesquisa a Tese de Doutorado em Ciências Sociais de Camila Bravo Fontoura, sobre a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME). Não foi possível, até o presente momento, identificar algum trabalho acadêmico acerca da Escola de Guerra Naval (EGN). Contudo, no que tange à ECEMAR, dispõe-se de dois trabalhos, um em Ciência Política, de Mauro Barbosa Siqueira e, em Pedagogia, de Rosangela Barbosa. Desta maneira, a presente proposta de estudo apresenta grande relevância, pois, dentro desse contexto, possui caráter exploratório, uma vez que é a primeira que se dedica a estudar a gênese da ECEMAR. Visa-se suprir uma breve e importante lacuna nas pesquisas históricas dedicadas às escolas e demais centros de preparação de militares.

Para a presente pesquisa estão agregadas ao *corpus* documental algumas obras da historiografia da Aeronáutica. Tais textos são grandes compilações de fatos, nomes e datas consideradas de grande importância para a reconstituição da história da aviação militar brasileira e da Força Aérea Brasileira. Far-se-á uso da **História da Força Aérea Brasileira**, de autoria do Tenente-Brigadeiro Néelson Freire Lavenére-Wanderley, publicada na sua primeira versão em meados dos anos de 1960, quando este ocupava a chefia do Estado-Maior das Forças Armadas. Lavenére-Wanderley foi testemunha ocular da criação da Força Aérea Brasileira e da reestruturação da formação dos oficiais-aviadores operadas no contexto da Segunda Guerra Mundial. A segunda publicação, ainda que em parte tributária dos esforços de Lavenére-Wanderley, é a **História Geral da Aeronáutica Brasileira**, editada pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), a partir da década de 1980.

Foram levantados jornais da época, como **A Noite**, **Correio da Manhã** e **A Manhã**, nos quais poder-se-á evidenciar a visão da sociedade quanto à criação da ECEMAR. Igualmente, diversos artigos sobre as relações bilaterais Brasil-Estados Unidos e a cooperação militar, antes, durante e imediatamente após a Segunda Guerra Mundial, serão utilizados como fonte para este trabalho.

Foram investigados fundos arquivísticos provenientes do Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC), da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), bem como da Escola de Guerra naval (EGN), visando localizar documentos oficiais e demais escritos ligados à criação e ativação da Escola. Destaca-se aqui o caso especial do Acervo **Néelson Freire Lavenére-Wanderley**, do CENDOC, que preserva os rascunhos e originais da **História da Força Aérea Brasileira**. Far-se-á uso também do **Livro Histórico da ECEMAR**, porquanto concentra informação significativa sobre a gênese da Escola. A inserção de Lavenére-Wanderley na estrutura militar da jovem Força Aérea Brasileira, em especial na década de 1940, tornou-o um informante de grande relevo. Seu acervo documental preserva textos administrativos assinados pelo próprio oficial-general, ofícios e estudos nos quais Lavenére-Wanderley atuou diretamente ou conduziu os trabalhos.

Além disso, foram pesquisadas fontes normativas emanadas do Estado Brasileiro, do Ministério da Aeronáutica, do Estado-Maior da Aeronáutica e da própria ECEMAR. Destacam-se aqui diversos decretos, decretos-leis, leis, estatutos, regulamentos, portarias, avisos ministeriais e outros documentos, que compreendem o conjunto de fontes que revelam partes importantes do percurso institucional e estrutural da ECEMAR.

A presente pesquisa está inserida no campo da História Militar e, mais especificamente, da História Institucional Militar. Cabe advertir que a abordagem adotada para essa dissertação não corresponde à tradicional História Militar e as suas inclinações puramente descritivas de cenários de batalha e dedicada à criação de narrativas laudatórias de vidas e ações de oficiais generais. Compreende-se, aqui, História Militar não apenas como um ramo da História Tradicional, descritiva e valorativa, mas, segundo Paulo André Leira Parente,

a metodologia da história permite atualmente ampliar sua compreensão além das fronteiras da História Batalha e dos fenômenos políticos identificados com as Batalhas. As novas metodologias desenvolvidas na ciência histórica recente permitem alcançar as múltiplas interfaces da História Militar, tais como a social, **institucional**, cultural, econômica, tecnológica, religiosa, sociológica ou política, dentre tantas outras (PARENTE, 2009, p. 3).

A preocupação desta dissertação é problematizar a formação de uma instituição militar, inseri-la em seu contexto e identificar seus atores e suas linhas de ação. Uma vez que serão consultados arquivos oficiais pertencentes à Aeronáutica (CENDOC), ao Exército (ECEME), e à Marinha (EGN), além da própria ECEMAR, os documentos de tais instituições constituem-se nos principais subsídios para construir-se a História da Instituição. Diante disto, este trabalho está inserido na **nova história militar**, isto é,

uma História que apresenta não apenas novos objetos para o seu campo de estudos, aproximando-a da história sociocultural e da história socioeconômica, como também vem desenvolvendo novas abordagens investigativas, com a introdução desses novos objetos e, até mesmo, ao focalizar os temas clássicos estudados pelas gerações anteriores de historiadores (SOARES e VAINFAS, 2012, p. 124).

A preocupação com a formação da ECEMAR possibilita pensar-se em organizações formalmente constituídas, portadoras de uma função muito específica.

É, portanto, uma realidade, que permite uma aproximação com as reflexões teóricas acerca das formas de poder e autoridade, estudadas pelo sociólogo alemão Max Weber. A presente pesquisa, no seu aspecto teórico, emprega subsídios fornecidos pela obra **Economia e Sociedade**, da qual se pode extrair importantes reflexões sobre a dinâmica de instituições constituídas na contemporaneidade, mais precisamente aquelas nas quais a formação de seu pessoal implica na instrução e no desenvolvimento de capacidades de um tipo específico de profissional, em um organismo igualmente peculiar.

Será feito uso do conceito de **Autoridade** ou **Dominação Burocrática**, definindo-a como a “probabilidade de encontrar obediência para ordens específicas (ou todas), dentro de determinado grupo de pessoas” (WEBER, 2004, p.144).

1.1 RESUMO DOS CAPÍTULOS

No tocante ao desenvolvimento propriamente dito, a dissertação contemplará três capítulos. No **primeiro**, serão abrangidas a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira e suas estruturas organizativas e educacionais. Será dada ênfase à situação *sui generis* de ter a recém-criada instituição de organizar-se e, ao mesmo tempo, preparar-se para o conflito que se avizinhava do continente americano. Em seguida, será abordada a questão de haver disciplinas específicas, na Escola de Estado-Maior do Exército e na Escola de Guerra Naval, que contemplassem assuntos compatíveis com um **Estado-Maior do Ar** ou equivalente, de modo a possibilitar aos Oficiais de Estado-Maior da Arma de Aviação Militar, ou do Corpo de Aviação Naval, a possibilidade de organizar tal modalidade de Estado-Maior. A par disso, será investigado se, nas citadas escolas, havia quantidade significativa de instrutores pertencentes à Aviação Militar ou à Aviação Naval, e se tais instrutores ministravam aulas específicas de Aviação.

No **segundo capítulo**, será apresentada a situação do Brasil nos primeiros anos da Segunda Guerra Mundial, em especial as oscilações da política externa que a princípio, alinhava-se com o Eixo e que, progressivamente, passou a tomar o partido dos Aliados. Esse alinhamento político teve por consequência o início da cooperação militar entre os Estados Unidos e o Brasil, na forma do reequipamento das Forças Armadas brasileiras, com grande ênfase para a FAB, e no oferecimento de ensino e treinamento para os militares brasileiros em escolas norte-americanas,

quer em formação, quer em pós-formação, preparação essa de imperiosa necessidade para a Força Aérea, de vez que os meios aéreos são altamente dependentes de tecnologia e de pessoal habilitado para operar esses meios.

No **terceiro capítulo**, serão tecidas considerações sobre o imediato pós-guerra, com a FAB transitando para a situação de paz e tendo que completar sua estruturação. Dessa forma, começa a sentir-se a necessidade de internalizar os diversos cursos, em especial de pós-formação, até então providos pelos norte – americanos e, o mais importante, efetivamente criar e ativar instituições de ensino capazes de ministrá-los. Nesse período, foram criados dois importantes cursos/escolas de pós-formação: o Curso de Tática Aérea, origem da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica (EAOAR), e o Curso de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, embrião da futura Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR). Discorrer-se-á de maneira pormenorizada acerca dos motivos que levaram à criação da ECEMAR, os planos para sua criação e estruturação.

2 A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

A passagem década de 1930 para a década de 1940 foi de amplas transformações nas instituições militares brasileiras. Testemunhando a já encarniçada refrega no Teatro de Operações europeu, o Brasil tinha a extrema necessidade de reaparelhar seus contingentes militares, dotá-los de nova mentalidade e prepará-los com novas formas de ação e preparação advindas dos últimos anos nos principais centros de formação e pós-formação de oficiais. Este foi o contexto no qual, após longas discussões, debates e estudos, na segunda metade da década de 1930, os esforços para a constituição de uma aviação militar unificada vieram a obter êxito. No dia 20 de janeiro de 1941, o Presidente da República, Getúlio Vargas, assinou o Decreto-Lei nº 2.961, o qual criou o Ministério da Aeronáutica e, com ele, o seu braço armado, a princípio denominado **Forças Aéreas Nacionais**; quatro meses mais tarde, o Decreto-Lei nº 3.302, de 22 de maio, mudou esse nome para **Força Aérea Brasileira**.

De imediato, diversas organizações passaram a ser implantadas, quer através da absorção de estruturas já existentes, no Exército e na Marinha, quer por meio da criação de novas unidades. Curiosamente, e apenas para adiantar um pouco da discussão, os elementos originários dos cursos da Escola de Comando e Estado Maior do Exército e da Escola de Guerra Naval, formalmente instruídos no campo da aviação de guerra e que, em tese, poderiam servir como continuadores de um saber profissional de oficiais superiores, não foram agregados em uma nova escola de pós-formação. Foi preciso esperar o ano de 1946 para que a recém-criada Força Aérea Brasileira tivesse sua própria instituição de altos estudos.

2.1 CRIAÇÃO DE ESTRUTURAS ORGANIZATIVAS

A partir de janeiro de 1941, o órgão denominado **Gabinete Técnico** do Ministério da Aeronáutica tratou de dar início ao processo de estruturação do

Ministério propriamente dito e da Força Aérea Brasileira (FAB), bem como de realizar estudos relacionados com a fusão da Arma de Aeronáutica do Exército com o Corpo de Aviação da Marinha. Esse Gabinete foi criado em obediência ao Artigo 7º do mesmo Decreto-Lei que criou o Ministério da Aeronáutica; tal artigo rezava que “o Ministro terá oito assistentes técnicos, sendo dois civis e oito militares” (BRASIL, 1941a).

Por meio do Decreto-Lei nº 3.730, de 18 de outubro de 1941, as primeiras organizações de mais alto escalão foram criadas, a saber, o “Estado-Maior da Aeronáutica, Comandos de Zonas Aéreas, Diretorias de Pessoal, de Ensino, de Material, de Técnica Aeronáutica, de Obras, de Rotas Aéreas, de Defesa Antiaérea e de Aeronáutica Civil” (BRASIL, 1941f).

Como uma das primeiras organizações criadas na nova instituição, o Estado-Maior da Aeronáutica (que também o era da FAB), como órgão encarregado do planejamento geral, teve por missões, conforme o seu Decreto-Lei de criação, acima referido,

Art. 3º O Estado Maior da Aeronáutica é o órgão da concepção estratégica da guerra, no Ministério da Aeronáutica, e da preparação logística e tática da Força Aérea Brasileira, para suas operações isoladas e em cooperação com as demais Forças Armadas da Nação; Art. 4º Compete ao E. M. Aer.: a) estudar a organização e o emprego da F. A. B. e seus serviços, assim como as características de emprego do material de guerra de qualquer espécie; b) orientar a instrução e adestramento das forças aéreas e defesa anti-aérea; e e) preparar os planos gerais de emprego da F. A. B. e defesa anti-aérea do território nacional em cooperação com os EE. MM. militar e naval e com os órgãos encarregados da defesa passiva (BRASIL, 1941f).

Ficam assim estabelecidas as finalidades principais do EMAER, dentro da concepção “weberiana” de uma instância de controle e supervisão, para as novas instituições (Ministério da Aeronáutica e FAB), que naquele momento organizavam-se. A concepção “weberiana” pode ser percebida na criação do EMAER, uma vez que tal criação é consuetudinária com os princípios preconizados por Weber, que regem a organização e a dominação burocrática:

Rege o princípio das competências oficiais fixas, ordenadas, de forma geral, mediante regras: leis ou regulamentos administrativos, isto é: 1) existe uma distribuição fixa das atividades regularmente necessárias para realizar os fins do complexo burocraticamente dominado, como deveres oficiais; 2) os poderes de mando, necessários para cumprir estes deveres, estão também fixamente distribuídos, e os meios

coativos (físicos, sacros ou outros) que eventualmente podem empregar estão também fixamente delimitados por regras; 3) para o cumprimento regular e contínuo dos deveres assim distribuídos e o exercício dos direitos correspondentes criam-se providências planejadas, **contratando pessoas com qualificação regulamentada de forma geral**. Estes três fatores constituem, na dominação baseada no direito público, a existência de uma autoridade burocrática (WEBER, 2004, p. 198-200).

Assim é que o EMAER, como órgão de encarregado de conceber e dirigir o planejamento geral da nova instituição militar, uma vez que, ao analisar-se o Artigo 3º do ato de sua criação, *vis-a-vis* com os conceitos weberianos, pode-se inferir claramente que o Estado-Maior da Aeronáutica foi concebido como organização burocrática weberiana, pois apresentava poder de mando, através do decreto-lei de sua criação, distribuição fixa de suas atividades (suas missões atribuídas), bem como a necessidade de “contratação” de pessoal qualificado (os Oficiais de Estado-Maior).

O EMAER, no exercício de sua missão de conduzir o planejamento geral da Aeronáutica, recebeu atribuições não apenas organizativas, de pensar a Aeronáutica e a FAB nos desdobramentos que seu ato de criação ensejavam, mas igualmente na formulação de sua **Concepção Estratégica**, ou seja, nas diretrizes gerais do seu Emprego, na guerra e na paz, e ainda no seu Preparo, orientando e supervisionando a instrução (treinamento, formação e pós-formação), e o adestramento (manutenção da operacionalidade), da Força Aérea Brasileira.

Cabe salientar ainda que, na sua primeira estruturação, o novo Ministério tratou, de implantar uma Diretoria autônoma, dedicada à tarefa de formação e especialização de pessoal, tão necessário para mobiliar a FAB de militares treinados, face ao conflito que se avizinhava. Ainda conforme o Decreto-Lei 3.370:

Art. 6º As Diretorias são órgãos especializados de direção administrativa que se destinam a informar o Ministro e a superintender e inspecionar os estabelecimentos, serviços e atividades que lhes forem subordinados, de acordo com este decreto-lei e com os regulamentos respectivos.

Art. 7º Serão criadas, à medida que forem regulamentadas, oito Diretorias, a saber:- do Pessoal; - **do Ensino**; - de Técnica Aeronáutica; - de Obras; - de Material; - de Rotas Aéreas;- de Defesa Anti-Aérea; - de Aeronáutica Civil,

§ 1º Compete à Diretoria do Pessoal tratar das questões relativas ao pessoal militar e civil do Ministério da Aeronáutica, inclusive saúde, excetuadas as que disserem respeito a Ensino e Pagamento.

§ 2º Compete à Diretoria de Ensino tratar das questões relativas à orientação, direção, fiscalização e regulamentação de tudo que

disser respeito ao ensino nas escolas e cursos do Ministério da Aeronáutica. (BRASIL, 1941f, grifo do autor).

A implantação de um escalão autônomo, dedicado à supervisão e orientação das atividades de Ensino na Aeronáutica, permite antever o quanto essa atividade era necessária, mercê das necessidades da criação da FAB e do conflito que se avizinhava do continente americano.

Logo que foi criado o Ministério da Aeronáutica, foi sentida a necessidade de intensificar a formação de pessoal; a expansão iminente da Força Aérea Brasileira, decorrente das necessidades da guerra, que batia às portas do Brasil, obrigou a um programa de aceleração imediata do ritmo de formação de pessoal navegante e de especialistas; além disso, o Ministério da Aeronáutica tinha herdado, das Aviações do Exército e da Marinha, uma duplicidade de centros de formação de pessoal que tinha que ser eliminada (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 219).

Dessa forma, fica evidenciada que era necessária não apenas a criação de escolas e/ou a transformação dos centros de formação existentes, mas que essa criação teria que ser feita com a maior celeridade possível. A par disso, fica patente que o esforço de guerra exigia um aumento considerável na formação de pilotos, demais tripulantes aéreos e especialistas de terra; à época, não foi considerada prioritária a questão das escolas de pós-formação.

2.2 CRIAÇÃO DE ESTRUTURAS EDUCACIONAIS

Dentro desse quadro da estruturação primordial do Ministério da Aeronáutica e da FAB, como visto anteriormente, o esforço de guerra demandava o aumento da formação de pessoal, com a velocidade exigida pela situação. Uma vez que a Aeronáutica herdara a duplicidade dos órgãos de formação de pessoal das Aviações Militar e Naval, o primeiro passo foi dar um fim a tal dicotomia.

Dessa forma, através dos diversos Decretos-Lei de 25 de março de 1941, toda a formação de **Oficiais-Aviadores**, ou seja, de **pilotos militares**, foi centralizada na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, a qual absorveu o pessoal e as instalações da Escola de Aeronáutica do Exército, criada em 1919 como Escola de Aviação Militar (EAvm).

Quando da unificação das Escolas de Aeronáutica do Exército e da Escola de Aviação Naval, além do desafio de adaptar-se as questões de equipamentos diferentes, somou-se uma outra questão: a doutrina de instrução a ser utilizada pela nova escola. A Escola de Aviação Naval, desde sua fundação, e especialmente após 1924, estava imersa na doutrina da Marinha Norte-Americana, a qual era balizada por um pensamento ofensivo, de forças aeronavais baseadas em navios-aeródromos (porta-aviões), encarregadas de controlar áreas marítimas e de projetar poder sobre terra. Já a Escola de Aeronáutica do Exército, desde a chegada da Missão Militar Francesa de Aviação, em 1917, trabalhava de acordo com a doutrina francesa, eminentemente defensiva e voltada para o apoio às forças de superfície. Ambas as forças, na década de 1930, receberam ainda uma “tintura” doutrinária proporcionada pela *Reggia Aeronautica* (Real Força Aérea Italiana), a qual, com seus *raids* ao Brasil e sua marcante, ainda que controversa³, participação na conquista da Etiópia, geravam emulação nas forças aéreas da América Latina. Assim se refere Lavanére-Wanderley à influência que a Aviação italiana passou a ter,

Em julho de 1934, foram enviados à Itália, para um estágio de três meses nos estabelecimentos do Ministério do Ar e da Força Aérea italianos os seguintes oficiais aviadores brasileiros: Capitão-de-Mar-e-Guerra Antônio Augusto Schorcht, da Aviação Naval, e Capitães Antônio Alves Cabral e José Vicente Faria Lima, da Aviação Militar; **esses oficiais regressaram entusiasmados com a Aviação Italiana que, na ocasião, liderava o mundo em muitos aspectos;** começaram a debater, nos meios aeronáuticos, a grande vantagem da unificação da aviação militar, da aviação naval e da comercial, dentro de um único Ministério; entre os aviadores militares e navais a ideia teve franca acolhida (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 209, grifo do autor).

Dessa forma, é possível avaliar o grau de influência que a Aviação da Itália gerava nos pilotos militares brasileiros. A intensa participação da *Reggia Aeronautica* na conquista da Etiópia, em 1935-36, trouxe ainda mais admiração às proezas aeronáuticas italianas, ainda que conduzidas contra os etíopes, nação sem força aérea e com meios militares defasados tecnologicamente em relação aos europeus.

³ A participação da *Reggia Aeronautica* na conquista da Etiópia envolveu ações de bombardeio indiscriminado contra populações civis, bem como de emprego de gases tóxicos.

Figura 1: Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos - foto datada de 30/12/1938.



No tocante à formação dos demais tripulantes aéreos e especialistas em geral (sargentos), as antigas instalações da Escola de Aviação Naval, na Ponta do Galeão, foram transformadas na **Escola de Especialistas de Aeronáutica**. Esta nova instituição absorveu as instalações da antiga Escola, bem como porção significativa do pessoal e material da Escola de Aeronáutica do Exército, nos Afonsos, em especial o pessoal e acervo ligados à manutenção dos meios aéreos.

Figura 2: Escola de Aviação Naval – Galeão – mais tarde EEAR – *circa* 1939.



Face à elevada demanda de pessoal qualificado para operar os meios aéreos que a FAB passou a receber dos Estados Unidos da América, conforme a lei *Lend-Lease* (vide Capítulo 3), a Escola de Aeronáutica e a Escola de Especialistas ainda não podiam formar todos os pilotos e técnicos dos quais a Força necessitava. Como solução emergencial, para a formação de pilotos (oficiais), foram criados Centros de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR), nas Bases Aéreas do Galeão, São Paulo e Porto Alegre, por meio das Portarias nº 97, de 20 de agosto de 1942, e 107 e 108, de 19 de setembro de 1942.

A par disso, o Governo dos EUA ofereceu bolsas de estudo para formar, inicialmente, duzentos pilotos militares brasileiros em escolas de aviação daquele país, por meio do Programa Interamericano de Treinamento Aeronáutico (*Inter-American Aviation Training Program*). Todos os pilotos que concluíram, com

aproveitamento, os cursos dos CPOR no Brasil, bem como nas escolas de aviação norte-americanas, foram declarados Aspirantes-Aviadores da Reserva, e de imediato convocados para o serviço ativo na FAB (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 220).

A Tabela adiante fornece os dados que permitem avaliar o esforço dispendido na formação de pilotos, naqueles anos de guerra:

Tabela 1: Oficiais-Aviadores da ativa e de reserva formados entre 1942 e 1945

OFICIAIS-AVIADORES DA ATIVA E DA RESERVA FORMADOS				
Ano	Escola da Aeronáutica	CPOR (Brasil)	Escolas nos EUA	Soma
1942	79	17	15	111
1943	91	12	38	141
1944	85	108	123	316
1945	123	43	105	271
Soma	378	180	281	839

Fonte: Lavanère-Wanderley (1975)

A análise da Tabela acima permite inferir que, nos primeiros dois anos da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial, a capacidade da Força Aérea em formar seus próprios pilotos era modesta, com apenas 199 oficiais formados. Da mesma forma, os Estados Unidos, ainda necessitando preparar seus próprios pilotos, só possuíam uma limitada capacidade de oferecer vagas para treinar os pilotos brasileiros. A partir de 1944, no entanto, à medida que EUA (ALVES, 2002) e Brasil expandem sua mobilização nacional e militar, existe um aumento significativo na formação de pilotos para a FAB, da ordem de 80% no Brasil e de 338% nos EUA.

Cabe salientar que, nos CPOR, a instrução era bastante expedita, isto é, rápida e voltada principalmente para a pilotagem militar propriamente dita, não havendo a preocupação imediata de formar o líder militar. Assim, os CPOR podiam absorver mais alunos que a Escola de Aeronáutica, que não formava apenas o piloto, mas sim o oficial de carreira, o futuro líder da Força Aérea Brasileira.

A insuficiência das escolas regulares de formação da Aeronáutica, entretanto, não existia apenas na formação de pilotos. Da mesma forma, a necessidade de formação de técnicos especialistas (sargentos), extrapolava a capacidade da Escola de Especialista da Aeronáutica (EEAR), no Galeão.

Havendo a FAB recebido aeronaves mais modernas, que estavam sendo empregadas na Segunda Guerra Mundial, e não podendo a EEAR formar técnicos especializados de forma a atender à demanda da FAB, o Ministério da Aeronáutica teve que enviar pessoal aos EUA para realizar cursos de curta duração (BRASIL, 2005, p. 197).

Do ponto de vista técnico e também didático, havia significativa diferença entre os especialistas formados na EEAR e aqueles que cursavam nos Estados Unidos. No Brasil, as aulas eram caracterizadas principalmente por teoria, leitura de manuais, especialmente franceses, e aprendizado em aeronaves ultrapassadas. Nas escolas militares dos EUA, já era utilizada a técnica de ensino *learning by doing*, ou seja, aprendizado prático, rápido, de alta produtividade, diretamente no equipamento que seria utilizado em combate. Os instrutores norte-americanos, como regra, já possuíam considerável experiência prática, nos diversos TO da guerra; os tripulantes aéreos, em especial, deviam ter, em média, 25 missões de combate, antes de poder voltar para os EUA, como instrutores.

A solução de enviar-se militares para serem formados como técnicos especialistas nos EUA, contudo, era dispendiosa e com limitada capacidade. Para dar solução a tal demanda, o Ministério da Aeronáutica optou por contratar uma organização civil norte-americana, a *Embry Riddle School*, de Miami, Flórida, de propriedade do cidadão norte-americano John Paul Riddle.

Riddle viria a ser o Diretor da Escola, que foi oficialmente designada como Escola Técnica de Aviação (ETAv), e instalada em São Paulo – SP, no bairro da Mooca, em prédio cedido pelo Governo Estadual. Riddle chegou dos EUA, juntamente com os primeiros instrutores, ao final de 1943. Em 22 de novembro do mesmo ano, a Escola iniciou suas atividades, antes mesmo de sua criação oficial, por meio da Portaria nº 227, de 04 de dezembro de 1943, uma vez que era imperiosa a ocupação imediata do prédio que fora disponibilizado pelo Estado de São Paulo. A inauguração oficial da Escola Técnica de Aviação, no entanto, só

ocorreu a 2 de maio de 1944, com a presença do Presidente da República, Getúlio Vargas.

Figura 3: Instalações da ETAv



Fonte: Brasil (1991).

As especialidades formadas na ETAv eram as seguintes: Sistemas Hidráulicos, Hélices, Instrumentos de Aviões, Motores, Aeronaves, Soldador, Operador de *Link Trainer*, Meteorologia, Manutenção de Paraquedas, Operador de Rádio, Manutenção de Rádio, Viaturas Motorizadas, Sistemas Elétricos, Manutenção de *Link Trainer*, Chapas e Metais e Máquinas e Ferramentas. Cabe salientar que a ETAV utilizava o método de ensino concebido por Riddle, denominado **Sistema de Treinamento Rápido em Série**, baseado nos mesmos princípios que Henry Ford estabeleceu para a fabricação de automóveis. (BRASIL, 2005). Novos equipamentos, até então desconhecidos no Brasil, foram introduzidos na instrução.

Para o Brasil de então, o equipamento que estava a chegar era uma verdadeira parafernália: laboratórios, aparelhos de instrução, *Link Trainers* (simuladores de voo por instrumentos), aviões para estudos e instalações completas de Departamentos-maquinaría pesada e instrumentos até então desconhecidos no Brasil, dos quais só havia notícia através de prospectos ou literatura especializada. A maior parte chegava de avião, e dos aeródromos eram imediatamente transferidos para um edifício majestoso, de linhas sóbrias, à Rua Visconde de Parnaíba. (BRASIL, 1991, p. 248).

Tecendo-se um paralelo com a Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), esta formava, no mesmo período que a ETAv, apenas quatro especialidades: Mecânico de Avião, Mecânico de Rádio, Mecânico de Armamento e Fotógrafo.

Figura 4: Alunos da ETAv



Fonte: Brasil (1991).

Fica patente, diante disso, uma dicotomia entre a formação mais generalista, provida pela EEAR e herdada das escolas do Exército e da Marinha, com apenas quatro especialidades, e a nova tendência, de origem norte-americana, de **superespecialização**, representada pelas dezesseis especialidades ministradas na ETAv.

2.3 A PREPARAÇÃO DE OFICIAIS SUPERIORES – AVIAÇÕES MILITAR E NAVAL

Uma vez que este trabalho tem por objetivo analisar o processo de constituição da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, cabe explicar

de maneira pormenorizada o que vem a ser, exatamente, um Oficial de Estado-Maior.

O Oficial de Estado-Maior é normalmente um oficial superior, selecionado e preparado através de cursos específicos, para compor Estados-Maiores, isto é, grupos de assessoramento de comandantes militares. Sua principal missão é desincumbir-se de tarefas em proveito da ação do Comandante, poupando assim a este tempo precioso, para que possa dedicar-se à sua principal tarefa: **a tomada de decisões**. Um Oficial de Estado-Maior deve ser capaz de obter e fornecer informações; estudar problemas; apresentar linhas de ação; organizar recursos; preparar e transmitir diretrizes, planos e ordens; tomar decisões; coordenar esforços; e controlar a ação planejada. São ainda qualidades desejadas para um Oficial de Estado-Maior a lealdade, iniciativa, integridade, tato, atividade, flexibilidade, habilidade de comunicação, clareza, concisão e precisão (BRASIL, 2002, p. 26-33).

A questão da preparação de oficiais superiores, quer na Aviação Militar ou Naval, para o desempenho das funções mais relevantes das respectivas instituições, estava a cargo de suas escolas de pós-graduação. Dentre tais funções, as de maior importância eram aquelas voltadas para os cargos de Comando de Organizações Militares e para as funções de Estado-Maior, ou seja, a assessoria de mais alto nível ao Comandante de uma Organização, nos mais diversos escalões.

Tal situação permite fazer uso do embasamento teórico fornecido pela obra de Weber, *Economia e Sociedade*. A implantação de uma burocracia especializada nas Forças Armadas demandava a necessidade de uma **qualificação profissional**, a fim de dar-se legitimidade a tal qualificação (WEBER, 2004). Está se lidando com indivíduos que receberão atribuições muito particulares dentro da instituição militar. Para o bom desempenho de suas funções, operacionais, gerenciais e de comando, torna-se mais do que necessário passar por um ambiente responsável pela formalização e padronização do conhecimento do tipo militar. A experiência pessoal é apenas uma variante de importância. O que vale, no processo de constituição de hierarquia e disciplina, é a devida inserção dos indivíduos nos quadros e especializações castrenses, posição esta diretamente relacionada à formação do militar profissional, conforme adiante explicitado por Weber,

A autoridade institucional existe, neste sentido, naturalmente, em grandes empresas privadas, partidos, **exércitos**, do mesmo modo que no Estado ou na igreja [...]. A essas categorias se junta

3. o princípio da **hierarquia oficial**, isto é, de organização de instâncias fixas de controle e de supervisão para cada autoridade institucional [...].

4. As regras segundo as quais se procede podem ser:

- a) regras técnicas; e
- b) normas.

Na aplicação destas, para atingir racionalidade plena, é necessário, em ambos os casos, uma **qualificação profissional**. Normalmente, portanto, só estão qualificados à participação no quadro administrativo de uma associação os que podem comprovar uma **especialização profissional**, e só estes podem ser aceitos como funcionários. Os funcionários constituem tipicamente o quadro administrativo de associações racionais, sejam estas políticas, hierocráticas, econômicas (especialmente, capitalistas) e outras. (WEBER, 2004, p.143, grifo do autor).

No tocante aos Oficiais de Estado-Maior, essa **qualificação** ou **especialização** profissional de que fala Weber é fornecida pela passagem dos oficiais, em especial oficiais superiores, pelas Escolas de Aperfeiçoamento, de Estado-Maior e de Altos Estudos Militares. No Exército Brasileiro, essas escolas eram a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME), criada em 1905, com o nome de Escola de Estado-Maior, e a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO), implantada pela Missão Militar Francesa, em abril de 1920. A ECEME, responsável pelos cursos de Altos Estudos Militares, preparava, à época, Oficiais Superiores (Tenentes-Coronéis e Majores) e, por vezes, Capitães, para as funções de Comando de Unidades⁴ (Batalhões e Grupos) e, principalmente, para ocupar as posições de Estado-Maior em Grandes Unidades⁵ (Brigadas e Divisões), e em Grandes Comandos, como Regiões Militares, Exércitos de Campanha e no próprio Estado-Maior do Exército. Nas palavras de Frank D. McCann, “A Escola de Comando e Estado-Maior já era requisito para que os oficiais servissem no Estado-Maior; era, assim, a principal instituição a partir da qual se poderia influenciar o planejamento e a organização futuros” (McCANN, 2009, p. 270).

⁴ **Unidade**: organização militar que reúne meios aéreos de emprego e meios orgânicos de apoio em suprimento e manutenção necessários à eficiência desse emprego, podendo também dispor de meios de apoio auxiliares e administrativos.

⁵ **Grande Unidade**: organização militar com capacidade de atuação operacional independente básica, para combinação de armas, e integrada por unidades de combate, de apoio ao combate e de apoio logístico. No Exército, pode ser uma Brigada ou Divisão.

No tocante à Aviação do Exército, cabe salientar que foi instituída como Arma, com o mesmo status da Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia, somente em 2 de junho de 1927, com a aprovação do **Estatuto da Aviação Militar**, por meio do Decreto nº 17.817, o qual regulamentou a Lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927. Assim, tornava-se necessário que a instrução do emprego da nova Arma fosse implantada na ECEME. Segundo McCann,

Provavelmente a grande novidade da década tenha sido a criação das unidades de Aviação do Exército e a determinação de que a Escola de Estado-Maior estudasse sua mobilização [...] Em 1929, o Chefe do Estado-Maior do Exército pôde informar que os oficiais-alunos da Escola de Estado-Maior haviam passado dez semanas na Escola de Aviação Militar recebendo orientação sobre o funcionamento dessa importante arma (McCANN, 2009, p.319).

A citação acima permite inferir que a Aviação, arma relativamente moderna e bastante dependente das novas táticas, técnicas e tecnologias, ainda não havia sido adequadamente assimilada na ECEME. Destarte, tornou-se necessário que os oficiais-alunos da ECEME absorvessem os novos conceitos junto à Escola de Aviação Militar.

A internalização dessa Doutrina de Emprego da Aviação na ECEME, porém, deu-se a partir de 1933, com o Decreto nº 22.350, de 12 de janeiro daquele ano, o qual aprova o Plano Geral de Ensino Militar, do Exército Brasileiro, e determina, em seu artigo 16, que “a instrução de estado-maior é ministrada na Escola de Estado-Maior, para o preparo de oficiais (**todas as armas**), destinados ao Serviço de Estado-Maior e ao desempenho futuro de funções de alto comando [...]” (BRASIL, 1933, grifo do autor). Dessa forma, conclui-se que, embora de início os oficiais-alunos da ECEME tivessem que passar períodos de instrução na EAvM, a partir de 1933, certamente, a instrução de Estado-Maior para todas as Armas, inclusive a Aviação, já era ministrada pela ECEME.

A partir de 1938, a Arma de Aviação do Exército passou a chamar-se Arma de Aeronáutica, conforme o Decreto-Lei nº 279, de 16 de fevereiro daquele ano. Desde esse ano, portanto, no mínimo, já existia a instrução, ministrada não apenas aos oficiais-alunos da Arma de Aeronáutica, mas a todos os alunos da ECEME. Tal instrução era denominada **Curso de Aeronáutica**, denominação mais abrangente

que Aviação, posto que incluía não apenas as atividades com aviões, mas também com balões (aerostação), e igualmente a Defesa Antiaérea (BRASIL, 1938a).

A instrução ministrada aos oficiais-alunos da ECEME era regida pelo manual denominado **Curso de Aeronáutica**. Cabe salientar que, por motivo de não mais existirem, nos arquivos da ECEME, os currículos das décadas de 1930 e 1940, tal manual, encontrado na Biblioteca da ECEME, constitui-se na única fonte da qual se pode obter dados sobre o ensino referente à Aviação / Aeronáutica, no nível de Estado-Maior. Em sua edição de 1938, organizada pelo *Commandant* Gustave Leroy, da Missão Militar Francesa de Instrução⁶, e pelos Tenente-Coronel Vasco Alves Secco, Instrutor-Chefe do Curso de Aeronáutica, e de seu Adjunto, Capitão Nelson Barbosa de Paiva, fica bastante evidente o tipo de ensino, relativo às atividades militares aéreas, que era ministrado aos alunos da, então, Escola de Estado-Maior. A instrução compreendia, em especial, o tema **Adaptação da Manobra Aérea à Manobra Terrestre**, dividido nos seguintes tópicos:

RECONHECIMENTO AÉREO: Generalidades, Elaboração de Ordens, Planejamento e Execução de Missões de Reconhecimento Aéreo e Reconhecimento Aéreo em Proveito das Forças Navais.
 OBSERVAÇÃO: Generalidades, Cooperação Aviação-Infantaria, Cooperação Aviação-Artilharia, Cooperação Aviação-Artilharia, Cooperação Aviação-Destacamentos Motorizados, Balões de Observação e Observação em Proveito das Forças Navais.
 BOMBARDEIO AÉREO: Generalidades e Emprego da Aviação de Bombardeio.
 CAÇA AÉREA: Generalidade, Missões de Cobertura, Missões de Proteção e Intervenção na Batalha Terrestre.
 ARTILHARIA DE DEFESA CONTRA AVIÕES: Generalidades.
 (BRASIL, 1938b, p. I a III)

Os principais alvos, citados no manual, para as ações de Bombardeio, por exemplo, eram os “campos de aviação, bifurcações de estradas de ferro, vias férreas, pontes maciças de alvenaria, pontes metálicas, usinas e acantonamentos (localidades aglomeradas)” (BRASIL, 1938b, p. 73).

Pode-se depreender ainda, da leitura do manual, que a concepção do emprego da Arma de Aviação, apesar de ainda eminentemente tática, isto é, voltada para as ações no interior da Zona de Combate (ZC), do Teatro de Operações (TO), ou seja, o que se chamaria hoje de Interdição do Campo de Batalha (isolamento de

⁶ A Missão Militar Francesa de Instrução (MMFI) absorveu, gradativamente, a Missão Militar Francesa de Aviação, estabelecida em 1918 (MIALHE, 2010).

reforços e fluxo logístico do inimigo), e ainda Apoio Aéreo Aproximado, que é o suporte aéreo de fogo, no confronto direto com o inimigo, já vislumbrava um viés Estratégico, pois dentre os alvos acima identificam-se objetivos de caráter estratégico, ou seja, de neutralização de objetivos econômicos, políticos ou psicossociais, como as usinas (geração de energia), e as localidades, ou seja, aglomerados urbanos (cidades, vilas, bairros...). Muito embora não explicitado no manual, esse modo de ação era condizente com o pensamento mundial vigente à época, baseado nas doutrinas de Giulio Douhet⁷, de que o bombardeiro sempre passaria. (BALDWIN *apud* SANTOS, 1989).

2.4 INSTRUTORES DE AVIAÇÃO NAS ESCOLAS DE PÓS-FORMAÇÃO

Desde o início da década de 1930, com a internalização do ensino de Aviação na ECEME, esta passou a ter instrutores oriundos dessa Arma, brasileiros e franceses, no já referido Curso de Aeronáutica. Dentre os Oficiais que ministraram instrução no referido curso, além dos já citados Tenente-Coronel Vasco Alves Secco e Capitão Néelson Barbosa de Paiva, pode-se citar ainda os franceses *Commandant* (Major) Fay (1936), *Commandant* Michel Bouvard (1937), *Commandant* Gustave Leroy(1938/1939), e finalmente o *Commandant* Martial Henri Valin (1940).

Todos os instrutores franceses, acima citados, eram remanescentes da Missão Militar Francesa de Instrução. O Exército Brasileiro, a partir de 1935, deixou de renovar o contrato com a Missão Militar Francesa de Instrução original, permanecendo ainda no Brasil uma pequena missão, junto ao Estado-Maior do Exército e à Escola de Estado-Maior, com fins exclusivos de Ensino, de forma a habilitar os instrutores brasileiros na instrução voltada ao ensino de Táticas das Armas. Assim, permaneceram esses oficiais na ECEME, no período citado (1936 a 1940).

É importante salientar, ainda, que os arquivos da ECEME visam principalmente a armazenar informações sobre os militares que naquela Escola

⁷ O general italiano Giulio Douhet é considerado um dos primeiros teóricos do Poder Aéreo. Preconizava que as aeronaves são instrumentos ofensivos de potencialidades incomparáveis, e que não haveria defesa eficaz contra os mesmos (SANTOS, 1989, p. 39).

cursaram ou desempenharam a função de instrutores. Arquivos sobre currículos e demais atividades de ensino, referentes à década de 40 e anteriores, não mais existem ou estão dispersos em locais como a Biblioteca da ECEME.

Quanto aos diversos oficiais que desempenharam a função de Instrutores de Aviação na Escola de Guerra Naval, o **Livro de Estabelecimento**⁸ os nomeia, de maneira bastante explícita, bem como os dispõe de forma detalhada, no âmbito da estrutura organizacional da EGN. Dessa forma, chega-se aos nomes daqueles precursores que conduziram o ensino da Aviação Naval, no nível de Estado-Maior, a partir do ano de 1928: Capitão de Corveta Aviador Naval (CC Av N) Armando Figueira Trompowsky de Almeida, CC Av N João Corrêa Dias Gomes, CC Av N Luiz Leal Netto dos Reys, CC Av N Ismar Pfaltzgraff Brasil, CC Av N Antonio Appel Netto, CC Av N Victor de Carvalho e Silva e Capitão de Fragata Av N Álvaro Hecksher.

Todos esses oficiais tiveram carreiras destacadas após 1941, quando foram transferidos para a FAB. O Contra-Almirante Armando Figueira Trompowsky de Almeida tornou-se o primeiro Oficial-General da FAB, e desempenhou o cargo de Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica no período de 1941 até 1946, quando assumiu o cargo de Ministro da Aeronáutica durante todo o Governo Dutra (1946-1951). O CC Luiz Leal Netto do Reys tornou-se Oficial-General, e foi o primeiro Comandante da ECEMAR. O CC Ismar Pfaltzgraff Brasil e o CF Álvaro Hecksher igualmente foram alçados à condição de Oficiais-Generais da FAB, e ambos tiveram o privilégio de comandar a ECEMAR (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Dessa forma, pôde-se ter uma visão mais ampla das ações que foram levadas a efeito quando da criação do Ministério da Aeronáutica e da FAB, com a ativação de suas diversas estruturas organizacionais e educativas. A criação da Força Aérea, no entanto, aconteceu não em uma situação de plena tranquilidade, mas sim durante o maior conflito armado que o planeta já presenciou. Nessa ocasião, o Brasil passou a transitar entre a influência europeia e a política de aproximação com os Estados Unidos da América. Essa aproximação tornou-se

⁸ O **Livro de Estabelecimento** é um documento existente em cada Organização da Marinha do Brasil, inclusive nos navios, e destina-se a registrar fatos de relevância histórica da organização, bem como dados da edificação ou da belonave, como compartimentos, plantas baixas, redes hidráulica e elétrica, reformas feitas, dentre outros dados.

franca cooperação, política e sobretudo militar, conforme será visto no capítulo a seguir.

3 A COOPERAÇÃO BRASIL – ESTADOS UNIDOS

Os acontecimentos iniciados no ano de 1929, no campo econômico, trouxeram consigo uma significativa mudança no cenário internacional. A quebra da Bolsa de Valores de Nova York, naquele ano, deu início à Grande Depressão, a qual iniciou uma espiral deflacionária que trouxe o desemprego e a pobreza à maioria das nações do mundo.

De maneira geral, as nações democráticas não conseguiram, de imediato, responder com medidas que restaurassem a confiança na economia alquebrada. Assim, muitos países até então democráticos cederam ao apelo de políticos populistas, que pregavam regimes autoritários, com poder absoluto para impor as duras medidas consideradas necessárias para o retorno da prosperidade. Dentre tais países, pode-se citar a Alemanha, Áustria, Polônia, Espanha, Portugal, Hungria, Romênia, Japão e mesmo o Brasil, que adotou o chamado **Estado Novo**, em 1937. Nações como a Itália e a União Soviética já tinham regimes totalitários desde 1922 e 1917, respectivamente.

De tal forma, as nações independentes, ao final de década de 1930, dividiam-se em nações democráticas, como os Estados Unidos, Reino Unido e seus Domínios (Canadá, África do Sul, Austrália e Nova Zelândia), França, Suíça, Suécia, Bélgica, Holanda, Tchecoslováquia e nações escandinavas; a União Soviética e suas nações-satélites, com regime socialista; e os demais países independentes do mundo, nos quais vigoravam regimes ditatoriais de direita, de diversos matizes ideológicos, dos quais os mais importantes eram a Alemanha nazista e a Itália fascista.

É no contexto de tal cenário, portanto, que as relações de cooperação do Brasil com os Estados Unidos devem ser consideradas, conforme será pormenorizado adiante.

3.1 CENÁRIO E CONFLITO INTERNACIONAL

Em 1º de setembro de 1939, teve início a Segunda Guerra Mundial, com a invasão do território polonês pelas forças hitleristas. Apesar de inicialmente neutro, com o passar do tempo, o Brasil participaria da guerra junto aos Aliados (Estados Unidos, Reino Unido e outros), não apenas com o fornecimento de matérias-primas essenciais ao esforço de guerra, como borracha e minério de ferro, mas de forma ativa, patrulhando seu litoral contra a ameaça de submarinos e enviando tropas à Europa, a fim de combater no Teatro de Operações do Mediterrâneo.

A relação do Brasil com os países do Eixo, em especial Alemanha e Itália, durante os anos 30, variava conforme a ascendência política exercida pelos principais auxiliares do Presidente Getúlio Vargas. Conforme Amado Cervo e Clodoaldo Bueno,

a ambiguidade do governo Vargas às vésperas do conflito na Europa refletia a divisão existente na própria cúpula do sistema político, entre pró-Eixo e pró-Aliados. Aranha era o principal representante da segunda posição (CERVO e BUENO, 2002, p. 250).

Da mesma forma que o Chanceler Osvaldo Aranha era um dos elementos mais combativos pela causa dos Aliados, os principais líderes militares brasileiros, o Ministro da Guerra General Eurico Gaspar Dutra, e em especial o Chefe do Estado-Maior do Exército, General Pedro Aurélio de Góis Monteiro, eram tidos como simpatizantes do nazifascismo (ALVES, 2002). Assim, Cervo e Bueno afirmam que,

O período compreendido entre 1935 e 1941 na história da política externa brasileira foi sintetizado por Gerson Moura (1980), como de “equidistância pragmática”, pelo fato de o Brasil ter tentado tirar proveito da disputa então existente entre os dois blocos de poder, vale dizer, Estados Unidos e Alemanha. A atitude de indefinição em face daqueles permitiu-lhe tirar vantagens em termos econômicos e comerciais (CERVO e BUENO, 2002, p. 250).

Os partidários de relações mais próximas com o Eixo utilizavam as condições favoráveis com relação ao comércio bilateral Brasil – Alemanha. De fato, desde 1934, em virtude da sua escassez de divisas internacionais, o Governo alemão dera início a um sistema de **comércio compensado**, baseado em troca de mercadorias e

regido por uma **câmara de compensações**. Aos alemães, interessavam principalmente produtos agrícolas e matérias primas brasileiras, como o café, cacau, fumo, borracha e, sobretudo, o algodão. Ao Brasil, interessavam bens de capital, como máquinas operatrizes e, principalmente, equipamento bélico pesado (ALVES, 2002).

Em fins de 1936, foram feitos contatos com a empresa alemã Krupp para aquisição de peças de artilharia, tanto para defesa costeira quanto para guerra antiaérea. [...] O *Reich*, afirmava o embaixador brasileiro naquele país, estava pronto e preparado para fornecer ao Brasil qualquer quantidade de material bélico terrestre, aéreo ou naval, inclusive artilharia de qualquer calibre (STANLEY *apud* ALVES, 2002, p. 59).

Entre 1929 e 1937, foram adquiridos da Itália quatro submarinos para reequipamento da Marinha, também compensados pelo pagamento com algodão, os quais passaram a formar a espinha dorsal da Força de Submarinos da Marinha do Brasil. Na década de 30, a Marinha assinou um contrato com a Alemanha para fabricação sob licença, nas Oficinas do Galeão, de aeronaves bimotores *Focke-Wulf* 58. Ainda em 1939, como gesto de boa vontade, o Governo alemão convidou o General Pedro Aurélio de Góis Monteiro, Chefe do Estado-Maior do Exército, a assistir às últimas manobras militares na Alemanha, antes da invasão da Polônia, iniciada em 1º de setembro de 1939. (BRASIL, 1991).

Figura 5: Aeronave *Focke Wulf* (FW) 58



Fonte: Barros e Barros (2012)

O início da guerra, no entanto, com o bloqueio naval imposto pelo Reino Unido ao comércio marítimo com a Alemanha, mudou significativamente esse panorama.

A retração da presença comercial da Alemanha na América do Sul por causa do conflito, e razões de ordem interna, inclusive a pressão popular, levaram o Brasil a abandonar a equidistância, substituindo-a pelo alinhamento aos Estados Unidos [...] (CERVO e BUENO, 2002, p. 250).

No tocante ao relacionamento entre Brasil e Estados Unidos, a “pedra de toque” eram as solicitações brasileiras por rearmamento de suas Forças Armadas e pela instalação, com capital e tecnologia norte-americanos, de um parque siderúrgico no Brasil. Nesse sentido, o Governo Brasileiro soube explorar a relação com os EUA, *vis-a-vis* com a manutenção, por algum tempo, conforme já citado, de relações comerciais também com a Alemanha.

O estatuto de neutralidade foi o escudo que utilizou contra as pressões dos americanos e alemães, retardando ao máximo o seu alinhamento, no sentido de conseguir para o Brasil alguns dos objetivos que elegeu como prioritários: dinamizar as exportações brasileiras, diversificando os parceiros comerciais para reduzir o risco de dependência durante as crises internacionais; implantar a siderurgia no país, como base para um processo de industrialização autossustentado; equipar as Forças Armadas, dando-lhes condições de cumprir os preceitos constitucionais (BRASIL, 1991, p. 386).

A partir de 1939, entretanto, avolumaram-se as preocupações norte-americanas com o volume de trocas comerciais entre o Brasil e a Alemanha, o que pode ser depreendido da leitura de Cervo e Bueno (2002),

O comércio compensado fazia crescer o intercâmbio comercial Brasil-Alemanha em níveis que preocupavam as autoridades norte-americanas, não só por razões estritamente econômicas, mas também pela influência que o *Reich* poderia exercer sobre o governo brasileiro. Tais fatos, mais a antevisão do conflito, formaram o contexto no qual se inseriu a iniciativa do governo norte-americano de formular convite de visita do ministro de Relações Exteriores brasileiro aos Estados Unidos (CERVO e BUENO, 2002, p. 251).

A referida visita foi cognominada como **Missão Aranha**, em virtude de ser Osvaldo Aranha, correligionário e amigo de Getúlio Vargas, o Ministro das Relações

Exteriores. Essa missão, embora não tenha logrado resolver todas as questões que envolviam os dois países, deu início a uma política de aproximação entre os exércitos das duas nações, ocasionando inclusive as visitas recíprocas dos dois Chefes de Estado-Maior, os Generais George Marshall e Góis Monteiro. “Tais visitas tiveram caráter mais político do que militar: os EUA desejavam atrair as simpatias daqueles que, no Brasil, **eram admiradores do Eixo** (CERVO e BUENO, 2002, p. 251, grifo do autor).

A aproximação do Brasil com os EUA torna-se inevitável, conforme Bóris Fausto,

Durante os anos 30 da era rooseveltiana, o realismo pragmático de Souza Costa (Ministro da Fazenda de Vargas – nota do autor) em relação ao comércio bilateral com a Alemanha nazista era mais que compensado pela presença decidida de Osvaldo Aranha como adepto de uma crescente aproximação entre o Brasil e os Estados Unidos. Findo o comércio bilateral com a Alemanha em 1939, a aproximação econômica com os EUA foi uma consequência imediata (FAUSTO, 2007, p. 76)

A grande necessidade que tinham os norte-americanos por materiais estratégicos e por bases militares, no **Saliente Nordestino**⁹, constituiu-se no elemento de barganha que permitiu ao Brasil, finalmente, atingir os objetivos colimados em sua política externa. Esse processo, no entanto, consolidou-se por meio de complexas negociações entre os governos brasileiro e norte-americano.

O artigo “O Estado-Maior do Exército e as negociações militares Brasil-Estados Unidos, entre os anos de 1938 e 1942”, de autoria de Latfalla (2010), fornece uma visão bastante específica do processo de aproximação dos dois países, entre marchas e contramarchas, eivado de desconfianças, em especial as acusações de militares norte-americanos de que oficiais brasileiros simpatizavam com o nazismo. Parte dessas desconfianças devia-se ao fato, já citado anteriormente, de o governo brasileiro, até o ano de 1939, ainda comprar material bélico de origem alemã, compras essas decorrentes, principalmente, das facilidades do citado crédito compensado, proporcionadas pela Alemanha (LATFALLA, 2010). O Coronel, depois General Miller, Adido do Exército Norte-Americano no Brasil,

⁹ **Saliente Nordestino**, expressão bastante usada em estudos estratégicos, é a porção mais oriental do Nordeste Brasileiro, que se projeta através do Atlântico em direção à África, nos estados do Rio Grande do Norte, Pernambuco, Paraíba e Alagoas.

efetuiu a seguinte afirmação, durante reunião com o General Góis Monteiro, Chefe do Estado-Maior do Exército Brasileiro (EME),

A mais grave colocação feita pelo General Miller, foi de que informações divulgadas com persistência, diziam ser uma grande parte da oficialidade do Exército Brasileiro, simpatizante do exército Alemão e do Nazismo, também aludindo sobre a influência e a propaganda de agentes e organizações nazistas no país, da tolerância com que operam em suas escusas atividades (LATFALLA, 2010, p. 69).

Essas e outras acusações ameaçaram prejudicar as relações entre os governos. Pouco a pouco, no entanto, fruto especialmente da ação do chanceler brasileiro, Osvaldo Aranha, e da visita do Chefe do EME aos Estados Unidos, em outubro de 1940, foram estabelecidas as **Bases para o Estabelecimento de um Acordo de Cooperação entre os Estados Unidos e o Brasil**.

No campo político-diplomático, por outro lado, os Estados Unidos lançavam-se a uma ofensiva, no intuito de conquistar o apoio dos países latino-americanos à sua causa contra o nazismo. O artigo **Relações Exteriores do Brasil 1939-1950: mudança das relações Brasil-Estados Unidos durante a após a Segunda Guerra Mundial**, de autoria de Moura (2012), descreve tal ofensiva como necessária para garantir os interesses dos EUA, “com vistas a assegurar o fornecimento de materiais estratégicos para a indústria bélica dos Estados Unidos e bases militares para suas tropas” (MOURA, 2012, p.67). Em primeiro lugar, era necessário eliminar a influência do Eixo no Brasil, bem como prover a vigilância dos cidadãos do Eixo que porventura estivessem no Brasil

Para que os norte-americanos pudessem efetivamente atingir seus objetivos, uma contrapartida foi exigida pelo Brasil. Em termos puramente militares, tal contrapartida visava, essencialmente, ao reequipamento militar brasileiro. Em 1941, foi aprovado o envio de armas para o Brasil, por meio da Lei **Lend-Lease**¹⁰ (Empréstimo e Arrendamento), a qual, por sua vez, acarretava um ônus político para o Brasil. Esse ônus consistia na obrigação de cessão de materiais estratégicos e de informações e, sobretudo, da autorização para presença de tropas estadunidenses no território brasileiro.

¹⁰ **Lend-Lease Act**, ou Lei de Empréstimo e Arrendamento, foi uma lei aprovada pelo Congresso dos EUA, em 11 de março de 1941, e que autorizava o Presidente dos EUA, discricionariamente, a arrendar, vender, trocar ou emprestar armas e outros materiais de defesa, para qualquer país, **cuja defesa o Presidente considerasse vital para a defesa dos EUA** (ALVES, 2002, p. 116-117).

Somente após o 7 de dezembro de 1941, com a entrada dos EUA na guerra, foi estabelecido um acordo entre os Departamentos de Guerra e de Estado dos EUA, tendo sido assinado com o Brasil um novo acordo de *Lend-Lease*, em março de 1942. Por esse acordo, o Brasil receberia material bélico no valor de US\$ 200 milhões, tendo que pagar apenas 35% desse valor, em seis prestações anuais (MOURA, 2012). Após esse acordo, o Governo Brasileiro aprovou os pedidos norte-americanos por bases no Nordeste, bem como uma série de autorizações adicionais para o Exército e a Marinha dos EUA.

De grande importância foi o **Acordo Político-Militar Secreto**, de 23 de maio de 1942. Este criava duas Comissões Mistas de Defesa Brasil-Estados Unidos. A primeira delas, com sede em Washington, foi encarregada dos planos combinados para a defesa do Nordeste brasileiro. A segunda, no Rio de Janeiro, teria por missão a elevação de nível das Forças Armadas Brasileiras.

Figura 6: Encontro entre os presidentes Roosevelt e Vargas em Natal, 1943.



Fonte: Brasil (2005).

A segunda dessas comissões é a de maior relevância para esta pesquisa, de vez que tratava do preparo das Forças Armadas brasileiras, quer no tocante ao reequipamento, quer ao treinamento dos militares das três Forças Armadas. As

diversas providências dessa Comissão iriam dar azo, durante a guerra, ao envio de Oficiais Superiores da FAB para realizarem o *Air Staff Course* (Curso de Estado-Maior Aéreo), na *Army Command and General Staff School* (Escola de Comando e Estado-Maior do Exército dos EUA), em Fort Leavenworth, Kansas e, no imediato pós-guerra, à criação próprio **Curso de Estado-Maior da Aeronáutica**, na Força Aérea Brasileira, com ampla assistência do Exército Norte-Americano e, após 1947, da Força Aérea dos EUA.

3.2 COOPERAÇÃO MILITAR BRASIL-ESTADOS UNIDOS NA SEGUNDA GUERRA

A cooperação militar entre Brasil e Estados Unidos, apesar dos percalços já mencionados, existia pelo menos desde 1914, quando a Escola de Guerra Naval passou a receber instrutores da Marinha dos EUA, passando por 1916, com o apoio norte-americano à instalação da Escola de Aviação Naval e, de forma mais decisiva, com a vinda da Missão Naval Norte-Americana, em 1922.

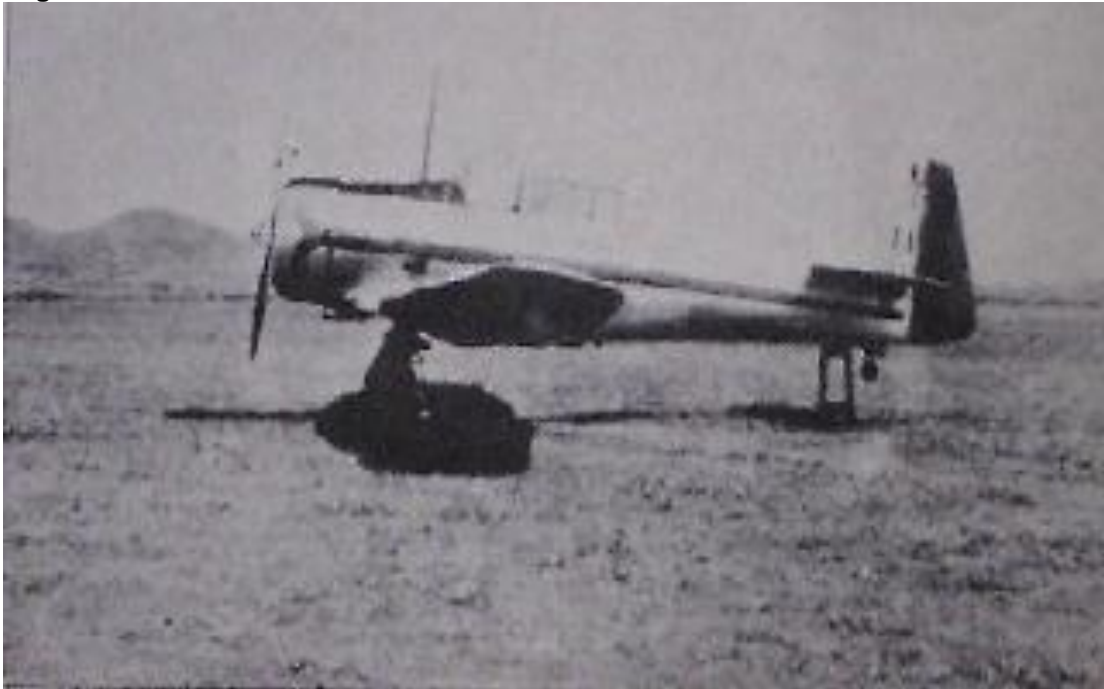
A derradeira aquisição de material militar da Alemanha, em 1940, transportada ao Brasil pelo navio **Siqueira Campos**, foi interceptada e apreendida pela Marinha britânica, e só liberada após gestões da diplomacia norte-americana. Esse evento logrou induzir no Governo brasileiro maior receptividade aos norte-americanos, o que, a par das gestões do chanceler brasileiro Osvaldo Aranha, bem como dos diversos eventos já descritos acima, facilitou a cooperação militar entre o Brasil e os EUA (BRASIL, 1991).

Ainda no ano de 1940, o Exército Brasileiro adquiriu, nos EUA, trinta aeronaves North American (NA) 44, de instrução avançada, conhecidos como “NA perna dura”, expressão utilizada pelo fato de a aeronave possuir trem de pouso fixo. Essas aeronaves foram trazidas em voo, para o Brasil, por pilotos do Exército brasileiro, utilizando-se a rota pelo litoral do Pacífico¹¹. Em consequência, foi criada uma **Missão Norte-Americana de Aviação Militar**, com quatro oficiais das USAAF, a qual operou no Campo dos Afonsos, nos anos de 1940 e 1941, ministrando instrução sobre a aeronave NA 44, Voo por Instrumentos, *Link Trainer* (simulador

¹¹ A **Rota do Pacífico** era um trajeto por meio do qual pilotos militares brasileiros trasladavam aeronaves em voo dos EUA para o Brasil, fazendo escalas em cerca de 28 aeródromos, através de 15.000 km, desde a costa oeste dos EUA, passando pelo México, América Central, Colômbia, Equador, Peru, Chile e Argentina.

genérico para voo por instrumentos) e Procedimentos de Radiocomunicação (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Figura 7: aeronave NA 44



Fonte: Lavanére-Wanderley (1975).

À medida que a guerra se aproximava do continente americano, tornou-se vital para os Estados Unidos assegurarem-se da utilização da região do Nordeste brasileiro, conhecida como **Saliente Nordestino**, como área estratégica para instalação de bases, conforme visto no item 3.1 acima. Antes mesmo da entrada oficial dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial, já em julho de 1941, e em decorrência das já citadas **Bases para o Estabelecimento de um Acordo de Cooperação entre os Estados Unidos e o Brasil**, o Governo brasileiro baixou o Decreto-Lei nº 3.642, de 25 de julho, o qual rezava que,

Art 1º - Fica a Panair do Brasil S.A. autorizada a construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador, com o fim de permitir a sua utilização por aeronaves de grande porte, mediante as seguintes condições: a) realizar, com seu financiamento, benfeitorias, nos aeroportos acima indicados, a saber: ampliação das pistas, além de mil metros, e preparo do piso de modo a suportar a compressão de grandes aeronaves [...] c) entregar ao Governo, mediante termo de entrega, os obras, pistas e aparelhamentos, instalações em geral, uma vez concluídas, para fins de apropriação, manutenção e emprego, no uso comum da navegação aérea. (BRASIL, 1941e).

Uma vez que tanto Brasil como EUA ainda não haviam declarado guerra, e estando ambos os países em relações diplomáticas com os países do Eixo, fica claro que tais obras não poderiam ser executadas, ao menos nominalmente, pelas Forças Armadas ou por empreiteiras norte-americanas. Por esse motivo, as obras eram executadas pela empresa aérea *Panair do Brasil*, a qual, embora legalmente constituída no Brasil, na época era subsidiária da *Pan American Airways* (PanAm), linha aérea que, apesar de privada, era considerada uma empresa de bandeira do Governo dos EUA (BRASIL,1991). Da mesma forma, no Decreto em questão, os aeroportos não tinham a finalidade expressa de apoiar operações militares, mas eram destinados ao **uso comum da navegação aérea**.

Figura 8: Posição estratégica do Saliente Nordestino brasileiro.



Fonte: Brasil (2005).

A construção de tais aeroportos, que futuramente seriam compartilhados entre forças norte-americanas e brasileiras, demonstrou a capacidade de planejamento estratégico dos EUA. Sabiam os estrategistas norte-americanos que o Saliente Nordestino constituía-se na rota mais curta entre o continente americano e o Velho Mundo, na qual navios e aeronaves poderiam cruzar o Atlântico, sem o risco

do mau tempo e intempéries tão comuns no Atlântico Norte, bem como em relativa segurança, no tocante à ameaça submarina que a Alemanha poderia representar, em tempo de conflito.

Outro fator de grande importância para a cooperação militar Brasil-EUA foi o reequipamento das Forças Armadas brasileiras. Para a FAB, em especial, recém-constituída e carente de equipamentos modernos de toda a ordem, tal auxílio foi determinante para criar o Poder de Combate da nova Força. Este trabalho, dessa forma, concentrar-se-á no auxílio prestado à Aeronáutica, nas vertentes de fornecimento de aeronaves e do apoio na implantação de novas estruturas educacionais, fulcro desta dissertação.

Os aviões de instrução existentes nas Aviações Militar e Naval, em 1941, apesar de terem sido todos reunidos no Campo dos Afonsos, eram em número insuficiente para o programa de expansão da Força Aérea Brasileira. Foram logo feitos os entendimentos com as autoridades norte-americanas para, por intermédio da Lei *Lend Lease*, serem cedidos ao Brasil aviões de instrução; os Estados Unidos da América forneceram ao Brasil, só para a Escola de Aeronáutica, durante os anos de 1942, 43 e 44, mais de trezentos aviões de instrução (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 220 e 223).

O reequipamento de aeronaves para a FAB ocorreu, em larga escala, a partir da entrada dos EUA na guerra, em dezembro de 1941. Deu-se através da citada Lei *Lend Lease*, tendo sido os aviões entregues de diversas maneiras.

O modo mais comum de fornecimento de aeronaves, em especial as de instrução, foi o seu transporte em voo, em decorrência da insuficiência de espaço a bordo dos navios mercantes, que trafegavam em comboios, demandando tempo considerável entre os EUA e o Brasil.

As aeronaves eram entregues às tripulações da FAB em *Kelly Field*, San Antonio, Texas, EUA, e após 25 dias de viagem, pelo México, América Central e Amazônia, chegavam ao Campo dos Afonsos, depois de terem cumprido 110 horas de voo, através de 15.000 quilômetros (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975). A tabela abaixo demonstra a quantidade de aeronaves trazidas ao Brasil, por essa modalidade (em voo).

Tabela 2: Demonstrativo de aeronaves trazidas em voo dos EUA para O Brasil

	PT- 19	BT- 15	AT-6	C-43	AT-7 / AT-11 / C-45	UC- 78	C-60	C-47	Outros	TOTAL
1942	40	50	00	09	10	00	01	00	20	130
1943	63	57	76	15	07	20	05	00	00	243
1944	00	13	06	10	09	01	00	04	31	64
1945	00	00	05	00	00	01	00	01	08	15
TOTAL	103	120	87	34	26	22	06	05	59	452

Fonte: Lavanère-Wanderley (1975).

A totalidade de 452 aeronaves fornecidas pelos Estados Unidos ao Brasil, durante a Segunda Guerra Mundial, permite visualizar a importância da cooperação militar entre os dois países. Deve-se considerar que os EUA estavam comprometidos com o fornecimento de material bélico para diversos países, com os quais lutava contra o Eixo. Tais países, como o Reino Unido, União Soviética, Canadá e França Livre, tinham uma participação no esforço de guerra bem mais expressiva que o Brasil. Assim mesmo, o Brasil foi selecionado para receber quantidades significativas de aeronaves, não apenas para instrução, mas para transporte e emprego em combate. Estas últimas, no entanto, não foram, de modo geral, transportadas para o Brasil em voo por pilotos da FAB, mas sim fornecidas pelos norte-americanos em pleno TO.

Figura 9: aeronave de instrução primária PT-19



Figura 10: aeronave de instrução básica BT-15



Figura 11: aeronave de instrução avançada AT-6



Fonte: RESERVAER (2016).

Para fazer face à ameaça submarina que rondava o litoral brasileiro, a partir de 1942, o governo dos EUA passou a fornecer ao Brasil aviões de combate modernos. Assim, durante a Segunda Guerra, a FAB recebeu aeronaves de caça P-36 e P-40, bombardeiros B-25 e B-18, e ainda aeronaves de patrulha PBY Catalina e A-28 Hudson.

A cooperação militar entre os países, no entanto, na campanha antissubmarino, não se restringiu ao fornecimento de meios aéreos. Tornava-se necessária a instrução de combate antissubmarino para adestrar os tripulantes da FAB nos mais modernos equipamentos, técnicas e táticas antissubmarinos. Dessa forma, fruto de entendimentos entre o Brigadeiro Eduardo Gomes, Comandante da 2ª Zona Aérea, e do Almirante Jonas H. Ingram, Comandante da 4ª Esquadra norte-americana, surgiu a *United States - Brazil Air Training Unit – USBATU* (Unidade Aérea de Treinamento Brasil – Estados Unidos), sediada em Natal – RN, a qual, em três turmas, de novembro de 1943 a março de 1944, formou 36 pilotos especializados em patrulha antissubmarino. Após o curso, os EUA forneceram à FAB as aeronaves PV-1 *Ventura* e PV-2 *Harpoon*, as quais eram, na época, as aeronaves no **estado da arte** da guerra antissubmarino.

Figura 12: aeronave de caça P-36



Figura 13: aeronave de caça P-40



Figura 14: bombardeiro B-25



Fonte: RESERVAER (2016).

Figura 15: aeronave de patrulha *Ventura PV-1*



Fonte: Barros e Barros (2012).

A face mais visível da cooperação militar entre Brasil e EUA, no entanto, no que tange à FAB, foi o treinamento e equipamento das Unidades Aéreas que a Força enviou para lutar no TO do Mediterrâneo: o 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAC), e a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO).

O 1º GAC foi criado pelo Decreto-Lei nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943, tendo como seu Comandante o Major-Aviador NERO MOURA. Já a 3 de janeiro de 1944, o pessoal-chave do Grupo foi enviado a Orlando, Flórida, EUA. Nessa localidade, naquele período, estava localizada a AAFSAT - *Army Air Forces School of Applied Tactics* (Escola de Aplicação Tática da USAAF, sucessora da ACTS – *Air Corps Tactical School*). Esse pessoal-chave consistia no Comandante do 1º GAC, Oficial de Operações (S-3), Oficial de Informações (S-2), e os quatro Comandantes de Esquadrilha, num total de sete oficiais.

O pessoal-chave, além de assistir a um curso de aulas teóricas, realizou 60 horas de voo em aeronave de caça Curtiss P-40 *Warhawk*, abrangendo exercícios de adaptação ao avião, acrobacia, voo em esquadrilha, voo em altitude, tiro sobre alvo rebocado, tiro sobre alvo terrestre e voos de cruzeiro (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975, p. 277).

A partir de fevereiro e até junho de 1944, a totalidade do efetivo do 1º GAC recebeu o treinamento de pilotagem de caça, por meio de instrutores norte-americanos, pilotos veteranos, com no mínimo 25 missões de combate na Europa ou no Pacífico. O treinamento de caça abrangia 110 horas de voo, compreendendo o treinamento de voo e a instrução tática. Esse treinamento foi ministrado na Base Aérea de Aguadulce, na Zona do Canal do Panamá. Da mesma forma, foi proporcionada a instrução para os técnicos e especialistas do Grupo, como manutenção dos aviões, do armamento, comunicações e outros (LAVANÉRE-WANDERLEY, 1975).

Figura 16: Major-Aviador NERO MOURA



Fonte: Brasil (1991)

Após o término do treinamento no Panamá, em junho de 1944, o 1º GAC embarcou para os EUA. Chegou em 4 de julho em Nova York, deslocando-se em barças para Camp Shanks, New Jersey, e de lá para Suffolk Field, Long Island, onde por dois meses foi realizada a conversão operacional para o avião Republic P-47 *Thunderbolt*, aeronave que iria operar no TO do Mediterrâneo. O curso do P-47 consistia em oitenta horas de voo. Findo esse treinamento, a 19 de setembro o Grupo embarcou para a Europa no navio francês *Colombie*; a 6 de outubro, o Grupo desembarcou em Livorno, na Itália. Deslocou-se de trem para Tarquinia, onde recebeu suas aeronaves P-47, passando a operar em 31 de outubro de 1944.

Figura 17: P-47 *Thunderbolt*



Fonte: RESERVAER (2016).

A outra Unidade Aérea enviada ao TO do Mediterrâneo foi a 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO). Diferentemente do Grupo de Caça, no entanto, essa Unidade não foi preparada pelos norte-americanos, mas apenas equipada por eles. Recebeu suas aeronaves na Itália, na localidade de San Rossore, de onde passou a operar¹². Sua dotação de nove aeronaves L-4 *Piper Cub* permitia-lhe cumprir sua missão principal, que era a regulagem do tiro das unidades de Artilharia da Força Expedicionária Brasileira (FEB). A 1ª ELO era mobiliada por doze pilotos da FAB e onze observadores aéreos, todos estes oficiais do Exército, da Arma de Artilharia.

Figura 18: aeronave L-4 *Piper Cub* da 1ª ELO



Fonte: Barros e Barros (2012).

¹² A 1ª ELO efetuou seu treinamento no Brasil, juntamente com as demais unidades da FEB; na Itália, recebeu apenas o treinamento de conversão operacional para o L-4.

2.3 A PÓS-FORMAÇÃO NO EXTERIOR

As demandas imediatas da guerra receberam as atenções prioritárias do então Ministério da Aeronáutica, no tocante ao treinamento de pessoal para a nova Força Aérea. Assim, a formação de pilotos e de pessoal de manutenção foi intensificada e acelerada, conforme visto anteriormente.

Quando da criação da Força Aérea, nenhuma das organizações de ensino de pós-formação do Exército e da Marinha, ou mesmo parte delas, foi destinada à Aeronáutica. Criou-se, assim, um *gap*¹³ na especialização dos oficiais superiores da Força Aérea, especificamente nos assuntos de Estado-Maior, o que na Força Aérea traduz-se nos conhecimentos necessários para o planejamento e a condução da moderna Guerra Aérea, nos escalões mais elevados.

Uma vez que o Brasil estava, desde 1942, firmemente engajado na guerra contra as nações do Eixo, ao lado dos Estados Unidos, esse *gap* no ensino de Estado-Maior Aéreo não poderia ser suprido pelas Escolas de Estado-Maior do Exército ou da Marinha, uma vez que a grande maioria dos Oficiais-Aviadores do Exército e porção significativa dos Oficiais-Aviadores Navais, dentre os quais os Instrutores de Aviação de ambas as escolas, foram transferidos para a Aeronáutica. Ainda que tais instrutores pudessem ser designados para ministrarem aulas de Estado-Maior para a FAB, seu conhecimento estava ultrapassado, voltado para a realidade de antes da Segunda Guerra. Quanto à ECEME, o quadro era ainda mais desfavorável, uma vez que a sua Doutrina de Emprego era de origem francesa e, portanto, de natureza eminentemente defensiva e voltada para o apoio aéreo às forças de superfície. Urgia, portanto, preparar novos Oficiais de Estado-Maior Aéreo, voltados para o Preparo e Emprego de Força Aérea, capacitados a planejar e conduzir operações militares aéreas numa guerra já em estado avançado de inovações tecnológicas e doutrinárias, em forte contraste com os ensinamentos advindos, principalmente, da extinta Missão Militar Francesa de Instrução, a qual foi responsável, nos anos 20 e 30, pelos conceitos de guerra estática e defensiva, à época vigentes no Exército Brasileiro.

Face a tais óbices, a solução encontrada pela Aeronáutica foi de proporcionar, ao menos de forma temporária, a pós-formação no Exterior, para a

¹³ **Gap** no treinamento vem a ser um “espaço vazio”, a falta de uma parte significativa na instrução.

preparação de seus Oficiais de Estado-Maior. Dentro do contexto da cooperação militar com os Estados Unidos, vigente à época, era natural que essa pós- formação fosse provida por meio das escolas norte-americanas de altos estudos militares.

Conforme comentado neste capítulo e nos anteriores, desde 1940 o Brasil já procurava alinhar-se, entre marchas e contramarchas, aos Estados Unidos. Esse país liderava o esforço de guerra dos Aliados, mercê de sua extensa capacidade de mobilização humana e industrial. A contribuição dos EUA foi extensa, a ponto de preparar, em termos de equipamento, treinamento e doutrina, o 1º Grupo de Caça, a Aviação de Patrulha, as Forças da Marinha que participavam da campanha antissubmarino no Atlântico Sul e, o maior esforço de todos, a Força Expedicionária Brasileira, contingente do Exército com 25.000 militares, mandado à Itália para combater o Eixo no TO do Mediterrâneo. Além de todo esse esforço no preparo, o emprego das forças navais, terrestres e aéreas brasileiras, quer nos TO do Atlântico Sul ou do Mediterrâneo, foi feito enquadrado em Grandes Unidades da Marinha ou do Exército dos EUA.

Todos os motivos listados nos dois parágrafos anteriores reforçam as razões que levaram as autoridades militares brasileiras a enviar seus oficiais superiores para cursarem altos estudos militares nos Estados Unidos. No caso da Força Aérea Brasileira, as instituições escolhidas para esse treinamento foram a *Army Command and General Staff School* – ACGSS, (Escola de Comando e Estado-Maior Geral do Exército), do Exército dos EUA, sediada em Fort Leavenworth, Kansas, e a *Army Air Force School of Applied Tactics* – AAFSAT (Escola de Aplicações Táticas da USAAF), também do Exército dos EUA, em Orlando, Flórida. Cabe salientar que, à época, ainda não existia a *United States Air Force* – USAF (Força Aérea dos Estados Unidos), como força independente. Os meios aéreos dos EUA, portanto pertenciam à Marinha (*U.S. Navy*), ou ao Exército (*U.S. Army*). No caso do *U.S. Army*, a Aviação constituía uma corporação semiautônoma, criada em julho de 1941, e designada *U.S. Army Air Forces* – USAAF (Forças Aéreas do Exército dos EUA).

Dentro da ACGSS, foi ativado, desde 1941, um curso destinado especificamente aos Oficiais da USAAF, denominado *Air Staff Course ou Air Staff School* (Curso de Estado-Maior do Ar). Esse curso foi criado, principalmente, para suprir de oficiais habilitados o Estado-Maior da própria USAAF, denominado *Air Staff*, bem como os estados-maiores das demais grandes unidades da USAAF, em especial as **forças aéreas numeradas** (*numbered air forces*). Estas constituíam-se

no mais alto escalão de emprego da Aviação, totalizando, cada uma, até 3.000 aeronaves e 200.000 militares, como foi o caso da 8ª Força Aérea da USAAF, no auge da Segunda Guerra Mundial. As forças aéreas numeradas eram **táticas**, quando sua missão era a de combater no interior do TO, geralmente apoiando as forças de superfície (Apoio Aéreo Aproximado), ou isolando o fluxo de reforços e suprimentos do inimigo (Interdição do Campo de Batalha). Quando a missão de uma força aérea numerada era de atacar a **área-corção** do território inimigo, batendo alvos de natureza não exclusivamente militar, como indústrias, infraestrutura de transportes, energia e comunicações, ou mesmo cidades, eram denominadas **estratégicas**. Nessa situação, seu principal objetivo era o de neutralizar ou degradar a capacidade do inimigo de prosseguir na guerra, ou ainda minar a vontade do inimigo em permanecer na guerra. No caso do 1º Grupo de Caça, este atuou enquadrado pelo 350º Regimento de Caça da USAAF, por sua vez subordinado à **12ª Força Aérea**, a qual estava enquadrada pela Força Aérea Tática Aliada no Mediterrâneo.

A Força Aérea Brasileira enviou diversos grupos de Oficiais-Aviadores para realizarem o *Air Staff Course*, normalmente seguido por um estágio na AAFSAT. “No segundo semestre de 1944, uma primeira turma de oficiais superiores da FAB foi designada para fazer o curso em Leavenworth. De uma maneira geral, o estágio naquela Escola era complementado por outro na AAFSAT” (BRASIL, 2005, p. 89).

Em verdade, ainda antes disso, a Aeronáutica já havia enviado seus Oficiais Superiores para o *Air Staff Course*. Notícia Veiculada no **Correio da Manhã**, em 22 de março de 1944, afirma textualmente,

Vão cursar a Escola de Estado-Maior de Leavenworth – O chefe do gabinete do Ministro comunicou à Diretoria de Pessoal ter o titular da pasta designado os majores aviadores Antônio Joaquim da Silva Gomes e Ari Presser Belo para efetuarem matrícula no *Air Staff Course* da Escola de Leavenworth (CORREIO DA MANHÃ, 1944, p. 3).

O periódico **A Manhã**, na sua edição de 4 de fevereiro de 1945, por sua vez, noticia que,

Nova turma de oficiais seguirá para Leavenworth – o ministro designou para fazerem parte da próxima turma a cursar a Escola de Comando e Estado-Maior de Fort Leavenworth, nos Estados Unidos, os seguintes oficiais da FAB: brigadeiro Fábio Sá Earp, coronéis Antonio Alberto Barcelos e Samuel Ribeiro Gomes Pereira, tenentes coronéis Homero Souto de Oliveira e Geraldo Guia de Aquino, e os majores Roberto Faria Lima, Paulo Emílio da Câmara Ortegá e Clóvis Costa. Os referidos oficiais deverão estar nos Estados Unidos até fins de fevereiro, a fim de iniciarem o curso preliminar de três semanas, antes

do curso de Estado-Maior propriamente dito, o qual terá início a 15 de março próximo vindouro (A MANHÃ, 1945, p. 6).

Após terminada a guerra, a imprensa continua a noticiar a ida de oficiais superiores da FAB para o *Air Staff Course*. O jornal **A Noite**, em 5 de setembro de 1945, publica a seguinte notícia,

Foram designados os seguintes oficiais para cursar a Escola de Comando e de Estado-Maior de Leavenworth, nos Estados Unidos, em janeiro de próximo ano: coronel Luís Neto dos Reis, chefe de turma, coronel Loyola Daher, tenentes-coronéis José Sampaio de Macedo, Lincoln Ribeiro Torres e Horácio Koeller, e os majores Jocelyn Barreto Brasil de Lima, Mário Perdigão Coelho e Carlos Faria Leão. O referido curso terá início no dia 14 de janeiro de 1946, devendo os referidos oficiais deixar o Rio a 7 do mesmo mês (A NOITE, 1945, p. 7).

A leitura da notícia acima permite inferir que, mesmo após terminado o conflito, ainda havia a necessidade de oficiais superiores qualificados como oficiais de Estado-Maior, e ainda que, uma vez findo o conflito, as designações para o curso eram feitas de maneira menos intempestiva, posto que a notícia de jornal foi publicada com uma antecedência de quatro meses em relação à data em que os futuros alunos deveriam deixar o Brasil. Isso permite supor que, terminado o conflito, aos poucos a normalidade institucional retornava ao estamento militar brasileiro.

Ainda no segundo trimestre de 1946, havia oficiais da FAB em Leavenworth. Uma vez mais, **A Noite**, a 17 de abril de 1946, noticia o fato,

Irã a Leavenworth o Chefe do Estado-Maior – Do programa organizado para a visita do chefe do Estado-Maior aos Estados Unidos consta uma viagem a Leavenworth, onde se acha instalada a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército norte-americano que os nossos oficiais aviadores têm frequentado. Presentemente, ali se encontram novas turmas fazendo o curso, integradas por oficiais superiores da FAB, entre os quais o major brigadeiro Eduardo Gomes. O major brigadeiro Gervásio Duncan assistirá a uma das aulas ministradas aos brasileiros, passando em seguida a percorrer todas as dependências daquele estabelecimento. Em Leavenworth, o chefe do E.M. será homenageado com um almoço, de que participarão os oficiais da FAB matriculados na **famosa** Escola. O major brigadeiro Duncan embarcará amanhã, às 7 horas, na estação de passageiros da Aeronáutica Civil, viajando em avião militar norte-americano, posto à sua disposição [...] (A NOITE, 1946, p. 3, grifo do autor).

Uma análise dessa notícia permite tirar-se algumas ilações. Em primeiro lugar, que ainda havia um grupo significativo de oficiais superiores da FAB, na ocasião, de vez que fala-se em **turmas**, no plural. A par disso, a presença no curso, como Oficial-Aluno, do Major-Brigadeiro do Ar Eduardo Gomes, permite supor que o

curso era tido como de alta qualidade e muita procura pelos oficiais da FAB, pois Eduardo Gomes, após a Segunda Guerra Mundial, era talvez o líder mais destacado e prestigiado da FAB. Por derradeiro, a cerimônia com a qual foi brindado o chefe do Estado-Maior, durante a visita, contando inclusive com a cessão de uma aeronave norte-americana, exclusiva para o evento, desde o Brasil, mostra quão importantes eram, no imediato pós-guerra, as relações entre a ainda jovem Força Aérea Brasileira e as Forças Armadas norte-americanas.

A par das fontes primárias acima citadas, a principal fonte bibliográfica brasileira sobre a Escola de Leavenworth e seu *Air Staff Course* é a **História Geral da Aeronáutica Brasileira**, em seu Volume 4 (1945 – 1956), páginas 88 até 90. Tal fonte lista 25 oficiais superiores que teriam realizado o curso, sendo a sua principal fonte de pesquisa as fotografias tiradas durante a realização dos mesmos. Esses oficiais foram, em março de 1945, o Coronel-Aviador Américo Leal, Tenentes-Coronéis –Aviadores Márcio de Souza e Mello, Gabriel Grün Moss, Newton Rubens Scholl Serpa, Armando Perdigão, Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, João Adil de Oliveira e o Major-Aviador João da Cruz Secco Júnior. No primeiro semestre de 1945, a fonte bibliográfica cita, como concludentes do curso, o Brigadeiro do Ar Fábio Sá Earp, os Coronéis-Aviadores Antônio Alberto Barcellos, Samuel Ribeiro Gomes Pereira, Francisco de Assis Corrêa de Mello, Tenentes-Coronéis-Aviador Homero Souto de Oliveira e Geraldo Guia de Aquino, e os Majores-Aviadores Roberto Faria Lima, Clóvis Costa e Paulo Emílio da Câmara Ortegá. Já em setembro de 1945, a **História Geral da Aeronáutica Brasileira** nomeia oito dos nove oficiais que teriam realizado o curso, naquele período: Coronéis-Aviadores Henrique Dyott Fontenelle e Armando Pinheiro de Andrade, Tenentes-Coronéis-Aviadores Ernani Pedrosa Hardman, João de Almeida, Mauro Oriano Menescal e José de Souza Prata, e os Majores-Aviadores Almyr dos Santos Polycarpo e Armando Serra de Menezes.

Como se pode perceber, há incongruências entre a fonte bibliográfica e as fontes primárias, em especial no tocante aos períodos de realização dos cursos. Ainda assim, se forem considerados apenas os nomes dos oficiais superiores e oficiais-generais que efetuaram os cursos, chega-se a um número de, no mínimo, 36 oficiais da Força Aérea Brasileira que realizaram o *Air Staff Course*, da *Army Command and General Staff School* – ACGSS, das *United States Army Air Forces*, seguido pelo estágio na *Army Air Force School of Applied Tactics* – AAFSAT, no

período compreendido entre março de 1944 e abril de 1946. Haja vista a insuficiência de fontes e as incongruências entre elas, existe a possibilidade de que outros oficiais também tenham efetuado tais cursos.

Dentre esse pequeno “universo” de pouco mais de três dezenas de oficiais, a jovem instituição escolheria aqueles que seriam, ainda em 1946, os primeiros instrutores da instituição de Ensino que estava prestes a ser criada: o Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, precursor da ECEMAR.

3 A CRIAÇÃO DA ECEMAR

O término oficial da Segunda Guerra Mundial, em 2 de setembro de 1945, e a consequente decretação do término do Estado de Guerra no Brasil, em novembro do mesmo ano, ensejaram uma nova etapa no processo de organização do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira. O intenso processo de mobilização dos meios para o preparo e o emprego da jovem Força Aérea no TO da Itália e do Atlântico Sul já não tinha mais razão de ser, uma vez finda a guerra. Cabia agora retomar o processo de organização e de consolidação da Força, o qual só poderia realizar-se num ambiente de normalidade, que pôde enfim ser obtido com o término das operações bélicas. A questão da pós-formação de pessoal poderia, então, ser contemplada com a prioridade que se fazia necessária.

A Força Aérea Brasileira, nascida com o Ministério em 1941, ver-se-ia logo em 1942, envolvida com os problemas da Segunda Guerra Mundial, da qual o Brasil começou a participar naquele ano, em face dos repetidos ataques a submarinos aos seus navios, às suas portas. A seguir, somaram-se as preocupações com a futura participação no Teatro de Operações do Mediterrâneo. Dentro desse quadro, é natural que até o final da Guerra não tivesse havido tempo nem outras condições para enfrentar, com profundidade, o problema da formação de pessoal e manutenção de seu preparo.

Para tarefa de tal vulto, o EMAER contava com reduzido número de oficiais qualificados: alguns poucos que haviam concluído o curso da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército dos EUA, em Leavenworth (EUA), durante a Guerra (BRASIL, 2005, p. 85-86).

Dentro desse processo de consolidação institucional, a criação de escolas militares de pré-formação e, no caso aqui estudado, de pós-formação, tornou-se prioritária, posto que se tornava necessário codificar e retransmitir às novas gerações as experiências adquiridas durante o conflito e, da mesma forma, garantir que a Aeronáutica pudesse preparar suas futuras lideranças de maneira autônoma, sem a necessidade de depender apenas do apoio de outras nações e das forças coirmãs para isso.

Mais uma vez, cabe citar a necessidade da criação das escolas de pós-formação como meio de trazer, para a nova instituição militar, a devida **qualificação profissional**, a qual Weber (2004) destaca como condição *sine qua non* para que a hierarquia oficial, *in casu*, a estrutura organizacional, ainda em fase de implantação pela Aeronáutica, dispusesse de sua perfeita legitimidade.

Assim, a FAB, nova, mas já temperada pela guerra, partiu para a implantação das escolas de pós- formação, ainda, no entanto, sem poder prescindir, ao menos inicialmente, do auxílio da USAAF, conforme será visto.

3.1 PENSANDO A PÓS-FORMAÇÃO NO BRASIL- A TRANSIÇÃO DO EXTERIOR PARA O BRASIL

A decisão de implantar-se escolas de pós- formação na Força Aérea Brasileira foi tomada na gestão da segunda personalidade (e primeiro militar), a ocupar o cargo de Ministro da Aeronáutica. Esse foi o Tenente-Brigadeiro do Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida. Coube a ele, ao assumir o Ministério da Aeronáutica, em outubro de 1945, dar o devido seguimento ao processo de organização e consolidação da Força.

O Brigadeiro Trompowsky foi, ele próprio, enquanto Capitão de Corveta Aviador Naval, no final dos anos 20 e início dos anos 30, Instrutor na Escola de Guerra Naval (EGN), conforme já citado no Capítulo 2. Naquela escola, teve a oportunidade de ensinar disciplinas referentes ao emprego da Aviação, no nível de Estado-Maior (BRASIL,1914-1951). Dessa forma, ele poderia entender a necessidade de uma escola ao nível de Estado-Maior na própria Força, e a impossibilidade de atribuir tal formação quer à ECEME, quer à EGN. A Aviação tivera um salto tecnológico e doutrinário significativo, durante a Segunda Guerra, criando e consolidando uma série de características intrínsecas que a tornavam, em termos de preparo e de emprego, distinta das forças e superfície. Estratégias, técnicas e táticas peculiares da Força Aérea foram desenvolvidas durante a guerra; novos fundamentos doutrinários foram igualmente concebidos e testados. Destarte, novas estruturas educacionais deveriam ser criadas, com a finalidade de transmitir as também novas doutrinas consolidadas durante o conflito.

Ao término da Segunda Guerra, a FAB dispunha de um pequeno grupo de oficiais superiores capacitados a levar adiante a tarefa da implantação de uma escola de Estado-Maior: eram justamente aqueles que, nos anos de 1944 a 1946, concluíram o *Air Staff Course*, ou Curso de Estado-Maior do Ar, na *Army Command and General Staff School* (ACGSS), em Fort Leavenworth, Kansas, EUA. Diversos componentes desse grupo de cerca de 36 oficiais, portanto, foram designados para essa missão, ainda durante o ano de 1946.

De volta dos Estados Unidos o pessoal acima trazia naturalmente um reforço para solucionar o problema da carência de pessoal capacitado para as funções de Comando e de Estado-Maior, na FAB, tanto nos Escalões mais elevados como nas Unidades de Combate (BRASIL, 2005, p. 90).

Essa massa crítica de oficiais, no entanto, não seria de todo suficiente para a ativação da Escola de Estado-Maior do Ar, no Brasil. A mesma cooperação que regia as relações militares entre Estados Unidos e Brasil, desde a década de 1930, foi usada na implantação da ECEMAR, uma vez que esta, desde sua criação como curso, valeu-se do apoio de uma Missão Consultiva Norte-Americana, composta por três Oficiais Superiores da USAAF e, após setembro de 1947, da recém-criada *United States Air Force* – USAF (Força Aérea dos Estados Unidos). Os pormenores sobre a Missão serão vistos no item 3.2 adiante.

3.2 PLANEJAMENTO, CRIAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DA ECEMAR

Ao ser criado o Ministério da Aeronáutica, e conseqüentemente a Força Aérea Brasileira, em plena guerra, havia a já citada carência de pessoal em todos os setores. Esse fato é tanto mais verdadeiro no tocante aos oficiais de Estado-Maior. Face às diversas organizações que estavam sendo criadas, é natural que houvesse necessidades de pessoal de Estado-Maior em todos os escalões, desde o próprio Estado-Maior da Aeronáutica, até as demais que possuíam, em sua estrutura, Estados-Maiores (BRASIL, 2005).

O próprio Regulamento do Estado-Maior da Aeronáutica, aprovado pelo Decreto nº 22.249, de 11 de junho de 1947, estabelecia, em seu Artigo 40, que “enquanto o número de oficiais com cursos de Estado-Maior for insuficiente para as necessidades do E.M. da Aeronáutica, poderão ser utilizados nestas funções oficiais de reconhecida capacidade profissional” (BRASIL, 1947). Dessa forma, é natural supor-se que uma das principais preocupações da FAB era a criação de um curso autóctone, a fim de suprir todas as lacunas acima.

Assim é que, em 19 de março de 1946, finalmente foi criado o Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, por meio do Decreto nº 20.798, exarado pelo Presidente da República, Eurico Gaspar Dutra, e referendado por seu Ministro da

Aeronáutica, o então Major-Brigadeiro do Ar Armando Figueira Trompowsky de Almeida. Face à sua importância para esta pesquisa, cabe transcrever-se o Decreto, em seus artigos essenciais.

DECRETO Nº 20.798, DE 19 DE MARÇO DE 1946

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o Artº. 74, da Constituição, decreta:

Artº. 1º - Fica criado no Ministério da Aeronáutica o CURSO DE ESTADO-MAIOR, que será subordinado ao Estado-Maior da Aeronáutica.

Artº. 2º - Esse Curso se destina à formação de oficiais de Estado-Maior para a Força Aérea Brasileira.

Artº. 3º - Funcionará provisoriamente na Escola de Estado-Maior do Exército mediante entendimentos entre os Ministros de Estado das partes interessadas.

Artº. 4º - O Ministro da Aeronáutica baixará instruções regulando o funcionamento do curso.

Artº. 5º - Os oficiais, ao terminarem o curso com aproveitamento, terão os direitos e vantagens previstos para os que atualmente possuem o curso de Estado-Maior do Exército ou da Escola de Guerra Naval (BRASIL, 1946).

O decreto, além de criar o **Curso de Estado-Maior**, dá ainda providências importantes, como subordiná-lo ao Estado-Maior da Aeronáutica (os motivos serão vistos adiante), e ainda designar como instalações provisórias o prédio onde funcionava (e ainda funciona), a então Escola de Estado-Maior do Exército (mais tarde Escola de Comando e Estado-Maior do Exército – ECEME), na Praia Vermelha, Rio de Janeiro.

Fig. 19 Escola de Comando e Estado-Maior do Exército



Fonte: ECEME (2016).

A alocação do Curso de Estado-Maior, nas instalações da ECEME, sem dúvida teve um efeito positivo, pois era “uma escola dentro de outra escola”; dessa forma, é natural supor-se que o ambiente escolar foi de grande auxílio na ativação do novo curso. O decreto de criação, a par disso, estipulava que os formandos no Curso obtivessem a mesma qualificação e vantagens dos Oficiais concludentes dos cursos da ECEME e da EGN, garantindo assim aquelas qualificações que Janowitz (1967) considera como necessárias para “a formação de um papel mais importante na seleção para a elite” (JANOWITZ, 1967, p. 143), e que Weber (2004) afirma ser a **adequada qualificação profissional** necessária para a dominação burocrática, no caso, relativa ao estamento militar.

Uma vez criado o Curso e garantida a sua alocação, urgia ativá-lo, isto é, dotá-lo dos meios, mormente de pessoal, que permitissem o seu adequado funcionamento, bem como de Instruções Específicas que o regulamentassem. O **Livro Histórico** da ECEMAR nomeia os primeiros instrutores do Curso: em março de 1946, o Coronel-Aviador Godofredo Vidal e os Tenentes-Coronéis-Aviadores Carlos Rodrigues Coelho e João Adil de Oliveira; [...]; em abril, os Coronéis-Aviadores Carlos Pffaltzgraff Brasil e Antônio Alves Cabral; [...]; em julho, é designado como Diretor de Ensino do Curso o Coronel-Aviador Luiz Leal Netto dos Reys, o qual assume a função em 17 de agosto de 1946 (BRASIL, 1946-1956). Cabe salientar que, com exceção dos Coronéis-Aviadores Carlos Pffaltzgraff Brasil e Antônio Alves Cabral, os demais instrutores eram oriundos do *Air Staff Course*, em Fort Leavenworth (BRASIL, 2005).

As **Instruções para o Funcionamento do Curso de Estado-Maior para o Ano de 1946**, aprovadas pela Portaria nº 111, de 20 de março de 1946, estabeleciam que:

O Curso de Estado-Maior, para a 1ª Turma, terá início na 2ª quinzena de março (sic) de 1946; que o Curso, que funcionará provisoriamente na Escola de Estado-Maior do Exército, terá, em 1946, a duração de 1 ano letivo dessa Escola; que o programa de ensino será elaborado pelo Estado-Maior da Aeronáutica; [...] que a instrução do Curso de Estado-Maior será ministrada por Oficiais-Aviadores pertencentes ao QOAv, por oficiais instrutores pertencentes ao Quadro da Escola de Estado-Maior do Exército, por oficiais instrutores da Escola de Guerra Naval, e por oficiais e professores civis especialmente designados pelo Ministro da Aeronáutica, tendo em vista o bom funcionamento do Curso; [...]; e ainda que todas as despesas decorrentes desse curso serão indenizadas à Escola de Estado-Maior do Exército (BRASIL, 1946-1956, p. 2 e 3)

Nesse primeiro Curso, em 1946, foram matriculados os seguintes Oficiais-Alunos: Coronel-Aviador Samuel Ribeiro Gomes Pereira; Tenente-Coronel-Aviador Márcio de Souza e Mello; Tenente-Coronel-Aviador José de Souza Prata; Tenente-Coronel-Aviador Carlos Guidão da Cruz; Major-Aviador Manoel José Vinhais; Major-Aviador Almir dos Santos Policarpo; Major-Aviador Dionísio de Cerqueira Taunay; e Major-Aviador Paulo Emílio da Câmara Ortegal. Esses oficiais-alunos lograram concluir com aproveitamento a primeira edição do Curso de Estado-Maior a 24 de dezembro de 1946, à exceção do Cel Av Samuel Ribeiro Gomes Pereira, cuja matrícula, por motivos não explicitados no Livro Histórico, foi tornada sem efeito pelo EMAER, em 5 de abril de 1946. Estava assim cumprida, pela primeira vez, a missão do Curso de Estado-Maior, que fora explicitada em seu Decreto de criação (BRASIL, 1946-1956, p.5).

Durante a realização de seu primeiro Curso, as autoridades do EMAER não descuidaram de providenciar para que uma sede própria para o Curso fosse encontrada. A solução para tal problema foi requisitar o prédio que havia abrigado, até 1942, a Embaixada do Japão, à Rua das Laranjeiras, 192, fechado em decorrência do rompimento de relações diplomáticas entre o Brasil e aquele país, e ainda o prédio contíguo existente, à Rua Pereira da Silva, 34. Após serem feitas reformas, o Curso de Estado-Maior mudou-se para a nova sede em janeiro de 1947. Assim se refere o **Livro Histórico da ECEMAR**, acerca da mudança:

De 20 de março de 1946, até o dia 17 de janeiro de 1947, funcionou na Escola de Estado-Maior do Exército, quando então foi transferida sua sede para a Rua das Laranjeiras, 192, em face das novas exigências que a realização dos citados cursos, em 1947, impunha (BRASIL, 1946-1956, p. 5).

Figura 20 Prédio da ECEMAR à Rua das Laranjeiras, 192.



Fonte: Brasil (2005).

Figura 21 Prédio da ECEMAR à Rua Pereira da Silva



Fonte: Google (2016)

A inauguração oficial das novas instalações do Curso, nas Laranjeiras, foi noticiada na imprensa carioca, conforme pode ser visto neste recorte do jornal **A Noite**, edição de 31 de março de 1947.

Figura 22 – Recorte de **A Noite**, ed. 31 mar 1947



Fonte: Acervo Lavanère-Wanderley – CENDOC (2016)

É interessante observar que, mesmo sendo ainda a organização denominada **Curso de Estado-Maior**, a imprensa já a tratava por **Escola de Estado-Maior da Aeronáutica**.

Um artigo interessante sobre a inauguração das instalações do Curso foi publicado no jornal **A Manhã**, em 7 de maio de 1947, de autoria de Ary da Matta, sob o título **Novos Rumos para o Ensino Militar**:

De minha visita à Escola de Estado-Maior da Aeronáutica (sic), pude tirar uma conclusão imediata: ali se está criando alguma coisa de novo e atualíssimo, em matéria de ensino superior. Há uma racionalização progressiva das técnicas educativas, objetivando a metodologia e as novas doutrinas pedagógicas, com apelos frequentes à colaboração de quantos se interessam pelos problemas brasileiros, muito embora ali fiquem circunscritos às necessidades profissionais de nossa arma aérea. Ao intelectualismo da geração militar de Benjamin Constant, se opõem o rendimento técnico, os procedimentos e as normas de comando fundamentadas cientificamente, numa compreensão analítica dos fatores humanos referidos aos seus quadros sociais, étnicos, psicológicos. Todas as ciências foram convocadas e mobilizadas para esta tarefa que se inicia sob a inspiração do brigadeiro Netto dos Reys, idealizador e organizador de nossa primeira escola de estado-maior da Aeronáutica [...] (MATTA, 1947).

A análise do artigo acima permite que se tenha uma visão acerca da maneira como a imprensa, parcela representativa da sociedade, pensava acerca das Forças Armadas. Permite ainda concluir-se que a “arma aérea”, ou seja, a ainda recentemente criada FAB, era vista como repositório de conhecimentos de caráter técnico e científico, diferente do bacharelismo que vigia à época de Benjamin Constant¹⁴.

Por ocasião da conclusão da primeira edição do Curso, como era praxe na época, foi emitido um elogio, pelo Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, em 3 de fevereiro de 1947:

Com a graduação da primeira Turma de Oficiais-Aviadores a concluir o CURSO DE ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA, a FAB venceu, galhardamente, a primeira etapa na tarefa de construção de sua Escola de Chefes. Fazendo justiça, esta Chefia torna público o seu agradecimento e o seu elogio, pelo zelo, espírito de iniciativa e elevada

¹⁴ **Benjamin Constant Botelho de Magalhães** (1836-1891), foi um militar, professor e estadista brasileiro, um dos fundadores da República. Foi Ministro da Guerra e da Instrução Pública do Governo Provisório republicano.

compreensão de suas responsabilidades reveladas pelo Coronel-Aviador GODOFREDO VIDAL, que substituiu o Brigadeiro do Ar LUIZ LEAL NETTO DOS REYS, durante o seu afastamento do curso por motivo de promoção. A essas qualidades e à cooperação que lhe prestaram o Tenente-Coronel IGNÁCIO DE FREITAS ROLIM, Major-Aviador MÁRIO PERDIGÃO COELHO e o 1º Tenente LINO MACHADO FILHO, deve a Aeronáutica o êxito da formação da primeira Turma de Oficiais de Estado-Maior na Aeronáutica e a transferência daquele Curso para uma sede própria, provisória, onde será possível lançar os fundamentos da futura Escola (BRASIL, 1946-1956, p. 8 e 9).

Esse elogio que o Estado-Maior da Aeronáutica atribuiu à sua escola representava, paradoxalmente, a maturidade da ainda jovem FAB, capaz agora de preparar seus líderes, desde a formação na Escola de Aeronáutica, passando pelo aperfeiçoamento no Curso de Tática Aérea¹⁵, e culminando com a conclusão do Curso de Estado-Maior, à época o mais alto nível de pós-formação que a FAB poderia proporcionar.

Essa última pós-formação, no entanto, ainda não estava, de todo, a cargo de instrutores brasileiros. Juntamente com a instalação do Curso, foi criada uma Missão Consultiva Norte-Americana, encarregada de prestar assessoramento ao Comando do Curso de Estado-Maior. Assim se refere o **Livro Histórico** da ECEMAR, acerca da Missão:

A 22 de maio de 1948, para que tais fatos constem do registro histórico deste estabelecimento de ensino superior, determino sua publicação em Boletim.

a) Em 12 de agosto de 1946, apresentaram-se para servir junto ao Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, funcionando na Escola de Estado-Maior do Exército, em caráter consultivo, os seguintes oficiais do Exército dos Estados Unidos da América do Norte:

Coronel	- E.F. WILLIAMS, AAF;
Tenente-Coronel	- EDGAR M. McGINNIS, AAF (Ordnance);
Major	- BEN L. PARKER, AAF.

b) Em 16 de agosto de 1947, regressou aos Estados Unidos da América do Norte o Tenente-Coronel EDGAR M. McGINNIS, AAF (Ordnance);

c) Em 9 de março de 1948, apresentou-se à Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, para servir em caráter consultivo, como representante da Marinha de Guerra dos Estados Unidos da América do Norte, o Capitão de Mar e Guerra USN (Aviador-Naval) – JULIAN DAVID GREER;

d) Em 17 de maio de 1948, foi substituído pelo Coronel MURRAY W. CROWDER, USAF, o Coronel E.F. WILLIAMS, USAF.

Os oficiais da AAF foram transferidos para a USAF após a formação desta última, razão pela qual são diferentes as designações das forças a que pertencem, no início e fim das notas acima (BRASIL, 1946-1956, p. 44).

¹⁵ **Curso de Tática Aérea:** curso destinado a preparar oficiais subalternos para o desempenho de funções em unidades e bases aéreas, bem como dar-lhes conhecimento das técnicas e táticas da Guerra Aérea.

Figura 23 – Condecoração de oficiais da Missão Consultiva USAF



Fonte: A Noite (1949)

As informações constantes do Livro Histórico e da matéria jornalística publicada pelo periódico fluminense **A Noite** permitem supor que a Missão Consultiva Norte-Americana trabalhou junto ao Curso e, após dezembro de 1947, à ECEMAR, pelo menos até o mês de maio de 1949, ocasião em que dois dos seus oficiais componentes receberam a condecoração da **Ordem do Mérito Aeronáutico**, no grau de **Comendador**.

No tocante às novas exigências que o curso impunha, já citadas, estas eram oriundas das Instruções aprovadas pelo Ministro da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 432, de 28 de dezembro de 1946, e que estabeleciam, entre outras providências, que o Curso de Estado-Maior da Aeronáutica teria duas versões, o Curso de Estado-Maior e Comando da Aeronáutica (CEMCAER), e o Curso de Direção de Serviços da Aeronáutica (CEMSAER). Cada um dos cursos, por sua vez, seria constituído por dois períodos, Período Fundamental e Período Superior. Cada período seria ministrado em um ano letivo de nove meses cada. Para o ano de 1947,

o ano letivo iniciar-se-ia em 31 de março, e encerrar-se-ia em 8 de dezembro. Em 31 de janeiro de 1947, são matriculados no CEMCAER /CEMSAER vinte e um Oficiais Superiores, sendo doze deles no Período Superior e nove no Período Fundamental. O reduzido número de oficiais matriculados no Período Fundamental deve-se ao fato de que aqueles oficiais que cursaram o *Air Staff Course* em Fort Leavenworth estarem dispensados de cursar esse Período (BRASIL, 1946-1956). Com a matrícula da segunda turma, com um curso já adaptado para as necessidades operacionais e logístico-administrativas, o Curso de Estado-Maior da Aeronáutica foi então estabelecido. Mais um passo em direção à criação da Escola foi então dado: a autonomia administrativa do Curso. Esta foi concedida pela Portaria nº 50, de 28 de fevereiro de 1947. Destarte, o Curso agora era uma organização militar autônoma, subordinada ainda ao EMAER, porém não mais componente orgânico deste. Essa autonomia veio a trazer flexibilidade ao ensino, uma vez que a nova organização poderia, agora, gerenciar seus meios e recursos, sem depender de aprovação do EMAER.

Finalmente, por meio do Decreto nº 24.203, de 16 de dezembro de 1947, o Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, já dotado de autonomia administrativa e alocado em sede própria, tem seu nome alterado para **Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica**. O ano letivo de 1948, portanto, seria o de consolidação final da ECEMAR, o que foi atingido por meio do seu primeiro **Regulamento**, que tomou o lugar das Instruções para Funcionamento, por meio do Decreto nº 24.748, de 5 de abril de 1948. Face à sua importância, cabe transcrever o primeiro artigo de tal Regulamento:

Decreto nº 24.748, de 5 de Abril de 1948.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, item I, da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento da Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica, que com este baixa, assinado pelo Ministério de Estado dos Negócios da Aeronáutica, para execução dos Decretos-leis números 9.888 e 9.889, de 16 de setembro de 1946.

Art. 2º O aludido regulamento entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 8 de abril de 1948, 127º da Independência e 60º da República.

EURICO G. DUTRA
Armando Trompowsky

REGULAMENTO PARA A ESCOLA DE COMANDO E ESTADO MAIOR DA AERONAUTICA.

CAPÍTULO I

DA ESCOLA E SEUS FINS

Art. 1º A Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica (ECEMAR), criada pelo Decreto nº 24.203, de 16 de dezembro de 1947, é um instituto de ensino superior da Aeronáutica, destinado a preparar oficiais da Força Aérea Brasileira para o exercício das funções de Comando de Grandes Unidades e de Estado Maior.

Parágrafo único. Além da finalidade acima estabelecida, a ECEMAR é também um centro de estudos para o Estado-Maior da Aeronáutica, competindo-lhe:

- a) difundir a doutrina de guerra e os ensinamentos resultantes de seus trabalhos, entre os oficiais da Aeronáutica;
- b) estudar as concepções táticas, estratégicas e defensivas de emprêgo do Poder Aéreo incluído sua aplicação em operações combinadas;
- c) emitir parecer sobre os assuntos submetidos à sua consideração pelo Estado-Maior da Aeronáutica;
- d) apresentar sugestões ao Estado-Maior da Aeronáutica, sobre matéria de organização da Aeronáutica e emprego das forças aéreas;**
- e) preparar e publicar manuais para uso escolar (BRASIL, 1948).

A leitura do parágrafo único e seus incisos do Artigo 1º, bem como do Artigo 8º adiante, permite depreender que a ECEMAR era um **centro de estudos** para o Estado-Maior da Aeronáutica, razão pela qual o Regulamento subordina a Escola diretamente àquele Órgão de Direção Geral. Dessa forma, apenas dois anos após a sua criação, a ECEMAR já se constituía em **centro gerador de doutrina**, em proveito do pensamento militar e, em particular, do Poder Aéreo.

Ouros artigos de grande importância desse Regulamento referem-se a determinados procedimentos que, por sua importância, vigoram até o presente momento (2017), passados setenta anos de criação da ECEMAR. Dentre eles, pode-se citar o Artigo 8º, o qual reza que,

O ensino da ECEMAR divide-se em "Fundamental" e "Superior". Ambos são de caráter objetivo e destinados a incentivar a iniciativa e o raciocínio dos alunos, cuidando de aprimorar as formas lógicas de pensamento e de sua expressão correta na linguagem militar oral e escrita;

Parágrafo 1º - A instrução fundamental da ECEMAR é orientada no sentido de "como" aplicar as forças aéreas abaixo do escalão "Comando", distribuindo os seus trabalhos entre:

- a) responsabilidades e técnicas de comando de Unidades e Agrupamentos táticos;
- b) organização, procedimento do Estado-Maior e sua técnica;
- c) formação de uma escola de pensamento sobre o "porque", "quando", "onde" e "como" empregar as forças aéreas.

Seus objetivos específicos são:

1. Estimular raciocínio lógico sobre a influência da evolução da técnica, em relação às guerras passadas e futuras;
2. Estudar as possibilidades, limitações e procedimentos operacionais das Forças Terrestres e Navais, de maneira a compreender como estas participam das operações combinadas com a Força Aérea Brasileira;
3. Difundir conhecimentos sobre assuntos mundiais, que possam exercer influência sobre o pensamento militar;
4. Desenvolver a iniciativa, engenhosidade, flexibilidade mental e capacidade profissional (BRASIL, 1948).

O mesmo regulamento, em seu artigo 9º, explicita que haveria dois cursos na ECEMAR: o Curso de Comando e Estado-maior da Aeronáutica (CEMCAR), destinado aos Oficiais-Aviadores, e o Curso de Estado-Maior e Serviços da Aeronáutica (CEMSAR), para os oficiais dos demais quadros que faziam a ECEMAR (Engenheiros, Intendentes e Médicos).

O artigo acima transcrito é deveras importante para que se possa entender a finalidade da ECEMAR. Clarifica, em poucas palavras, de que forma será aplicado o Ensino na Escola, da mesma forma que o tipifica como “Objetivo”, isto é, pragmático, com o intuito de alcançar resultados aplicáveis ao emprego das forças aéreas, e não puramente filosófico. Determina ainda que sejam estimulados o raciocínio lógico e, de forma implícita, também o pensamento crítico. Também confira o conceito de que o estudo do emprego das “forças aéreas”, isto é, do Poder Militar Aeroespacial, não pode estar desconectado dos assuntos mundiais, que possam influenciar a sua atuação.

O Regulamento de 1948, enfim, estabeleceu conceitos e traçou diretrizes que balizaram a atuação da ECEMAR através de sua história e, por vezes, até os dias de hoje. Por esse motivo, este autor o considera como o marco de consolidação da Escola. A partir dele, a ECEMAR adquiriu “asas” que lhe permitiram alçar o voo que permanece, com maior ou menor “turbulência”, até o momento atual.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho, cujo objetivo foi o de analisar o processo de criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, no período 1941-1948, foi iniciado, em seu Capítulo 2, descrevendo as ações que levaram à criação do Ministério da Aeronáutica, com suas respectivas estruturas organizativas e educacionais. A seguir, no Capítulo 3, discorreu-se acerca da conjuntura da época, caracterizada pelo início da participação do Brasil nos eventos políticos e econômicos que levaria à sua participação na Segunda Guerra Mundial, bem como ao processo de aproximação nas áreas econômica, diplomática e militar com os Estados Unidos da América.

Esta dissertação repousou sobre um fulcro principal: a de que a criação de uma instituição como a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, no período imediatamente posterior à Segunda Guerra Mundial, foi o resultado de movimentos distintos, quais sejam, a consolidação do perfil profissional da Força Aérea Brasileira no imediato pós-guerra, aliado às inovações de caráter tático, estratégico e tecnológico, oriundos da experiência da aviação norte-americana naquele conflito, e que foram repassadas à FAB a partir de 1946/47, como resultado do amplo processo de cooperação militar entre os Estados Unidos e o Brasil, iniciado ainda antes da participação direta de ambos os países na guerra.

Esse processo de aproximação entre os dois países iniciou-se de forma mais intensa, conforme pode ser depreendido a partir do Capítulo 2, no final da década de 1930, intensificando-se no ano de 1941, com o apoio norte-americano à implantação de bases aéreas no Saliente Nordestino, fornecimento de material bélico de diversos tipos, mas principalmente aeronaves de instrução, patrulha marítima, bombardeio, caça e outros tipos, em quantidades significativas. Passou ainda pelo auxílio ao treinamento de nossos pilotos, tripulantes e especialistas de terra, através de cursos nos Estados Unidos, no Brasil e até mesmo da implantação, no Brasil, de escolas técnicas segundo o modelo norte-americano. Cabe salientar,

no nível de Estado-Maior, o envio de cerca de 36 oficiais superiores da FAB para cursarem o citado *Air Staff Course*, em Fort Leavenworth, Kansas.

A cooperação aumentou à medida que o tempo passou, chegando ao seu auge, em termos bélicos, com o envio de unidades da FAB para a luta no TO da Itália, em 1944/45. Ao término do conflito, a Força Aérea Brasileira, temperada pela guerra, já estava consolidada como força combatente, dotada de doutrina de emprego, de origem norte-americana, em especial nas Aviações de Caça e de Patrulha, por meio de diversos cursos, treinamentos e fornecimentos de material, já citados nos capítulos anteriores. O processo de cooperação com os EUA não se esgotou com o término do conflito. Continuou, com o intuito de implantar-se na FAB as escolas de pós-formação.

Nesse processo de implantação, o suporte oferecido pela cooperação militar com os EUA foi decisivo para a criação do Curso, depois Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. Cabe salientar que os primeiros instrutores do Curso foram aqueles oficiais superiores egressos do *Air Staff Course*, em Fort Leavenworth, que cursaram entre 1944 e 1946.

De mesma forma, quando da efetiva implantação do Curso, em março de 1946, as Forças Aéreas do Exército dos EUA (USAAF), enviaram ao Brasil uma Missão Consultiva, composta por três oficiais superiores, conforme pode ser depreendido da leitura do Capítulo 4; em 1947, a recém-criada Força Aérea dos Estados Unidos (USAF) assumiu a Missão, a qual permaneceu no Brasil, ao menos, até o ano de 1949.

Em virtude dos dados acima, fica corroborada a hipótese formulada na Introdução deste trabalho. A cooperação militar existente entre o Brasil e os Estados Unidos, a grande potência vencedora da Segunda Guerra Mundial, dotado de amplos meios táticos, estratégicos e tecnológicos, frutificou, no pós-guerra, na criação da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, impulsionada pela doutrina norte-americana, implantada no seio de uma Força Aérea que, apesar dos seus escassos meios, logrou atingir seu amadurecimento profissional, durante o maior conflito que este mundo já vislumbrou.

REFERÊNCIAS

- AGRACIADOS dois oficiais da Força Aérea Americana. **A Noite**, Rio de Janeiro, p.9, 18 maio 1949.
- 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.
- BANHA, P.M. **História do Estado-Maior do Exército**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1984.
- BARROS, M.L. e BARROS, F.L. **O Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos**. Rio de Janeiro: Adler Editora, 2012.
- BLOCH, M. **Apologia da História ou o ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2002.
- BOBBIO, N. *et al.* **Dicionário de Política**. Brasília: UnB, 2004.
- BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927**. Cria a Arma de Aviação no Exército. Rio de Janeiro, 1927a.
- _____. Presidência da República. **Decreto nº 17.817, de 02 de junho de 1927**. Aprova o Regulamento da Escola de Aviação Militar. Rio de Janeiro, 1927b.
- _____. Presidência da República. **Decreto nº 22.350, de 12 de janeiro de 1933**. Aprova o Plano geral de |Ensino Militar. Rio de Janeiro, 1933.
- _____. Presidência da República. **Decreto nº 279, de 16 de fevereiro de 1938**. Dispõe sobre a organização do Ministério da Guerra. Rio de Janeiro, 1938a.
- _____. Ministério da Guerra. Escola de Estado-Maior. **Curso de Aeronáutica**. Rio de Janeiro, 1938b.
- _____. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941**. Cria o Ministério da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1941a.
- _____. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 3.139, de 25 de março de 1941**. Extingue no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aviação Naval. Rio de Janeiro, 1941b.
- _____. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 3.140, de 25 de março de 1941**. Extingue no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica do Exército. Rio de Janeiro, 1941c.
- _____. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 3.142, de 25 de março de 1941**. Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1941d.

_____. 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.

_____. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 3.730, de 18 de outubro de 1941.** Organiza o Ministério da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1941f.

_____. Ministério da Aeronáutica. **Portaria nº 227, de 04 de dezembro de 1943.** Rio de Janeiro, 1943.

_____. Presidência da República. **Decreto nº 20.798, de 19 de março de 1946.** Cria, no Ministério da Aeronáutica, o Curso de Estado-Maior da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1946.

_____. Presidência da República. **Decreto nº 22.249, de 11 de junho de 1947.** Aprova o Regulamento do Estado-Maior da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1947a.

_____. Presidência da República. **Decreto nº 24.203, de 16 de dezembro de 1947.** Dá nova denominação ao Curso de Estado-Maior da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1947b.

_____. Presidência da República. **Decreto nº 24.203, de 16 de dezembro de 1947.** Dá nova denominação ao Curso de Estado-Maior da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1947b.

_____. Presidência da República. **Decreto nº 24.748, de 5 de abril de 1948.** Aprova o Regulamento da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. Rio de Janeiro, 1948.

_____. 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 Aeronáutica. **Livro Histórico da ECEMAR 1946-1956.** Rio de Janeiro, 1946-1956.

_____. Comando da Marinha. Escola de Guerra Naval. **Livro de Estabelecimento da EGN, v.1.** Rio de Janeiro, 1914-1951.

_____. Comando da Aeronáutica. Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. **O Estado-Maior - Fundamentos.** Rio de Janeiro, 2002.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. **Glossário da Aeronáutica.** Rio de Janeiro, 2001.

CERVO, A.L. e BUENO, C. **História da Política Exterior do Brasil.** Brasília: UnB, 2002.

FAUSTO, B. **História Geral da Civilização Brasileira**, Tomo III, vol. 11 ,4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

FORAM designados para cursar a Escola de Leavenworth. **A Noite**, Rio de Janeiro, p. 7, 5 set.1945.

INAUGURADA a Escola de Estado-Maior da Aeronáutica. **A Noite**, Rio de Janeiro, p. 6, 31 mar. 1947.

IRÁ a Leavenworth o Chefe do Estado Maior. **A Noite**, Rio de Janeiro, p. 7, 17 abr. 1946.

JANOWITZ, M. **O soldado profissional**: estudo social e político. Rio de Janeiro: GRD Edições, 1967.

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

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

MATTA, Ary da. Novos rumos para o ensino militar. **A Manhã**, Rio de Janeiro, p. 10, 7 maio 1947.

McCANN, F.D. **Soldados da Pátria**: História do Exército Brasileiro (1889-1937). Rio de Janeiro: BIBLIX, 2009.

MIALHE, J.L. O Contrato da Missão Militar Francesa de 1919: Direito e História das Relações Internacionais. **Cadernos de Direito**, Piracicaba, v.10 (18), p. 89-119, jan./jul. 2010.

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

NOVA turma de oficiais seguirá para Leavenworth. **A Manhã**, Rio de Janeiro, p. 6, 4 fev. 1945.

PARENTE, P.A.L. A construção de uma nova História Militar. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, 2009.

SANTOS, M. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1989.

SOARES, L.C. e VAINFAS, R. Nova história militar. **Novos Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

VÃO cursar a Escola de Estado-Maior de Leavenworth. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, p. 3, mar. 1944.

WEBER, M. **Economia e Sociedade**. Vol. 1 e 2. Brasília: UnB, 2004.