

Uma visita especial:

Alexander de Seversky na Argentina

LUIZ FERNANDO FURLAN*

Introdução

Durante os primeiros anos da Guerra Fria e quando Perón iniciava seu governo na Argentina, este país recebeu a visita do Major Alexander de Seversky, uma das figuras mais reconhecidas do meio aeronáutico mundial na época.

A visita do Major de Seversky à Argentina em 1949 veio em resposta às necessidades muito específicas do governo do presidente Juan Domingo Perón em termos de política externa e econômica, ao mesmo tempo em que significou uma oportunidade para a Força Aérea se atualizar de acordo com o novo panorama internacional e estratégico.

Os primeiros anos da Guerra Fria

Logo após o fim da Segunda Guerra Mundial, teve início a Guerra Fria (1945-1991).¹ Os Estados Unidos e a União Soviética tornaram-se as potências mundiais dominantes e o Reino Unido recuou como potência mundial. A primeira fase (1945-1953) caracterizou-se por uma profunda tensão entre os Estados Unidos e a União Soviética e pelo risco de um conflito nuclear mundial iminente.

Como resultado da divisão da Alemanha e de Berlim, o continente europeu foi dividido em duas esferas de influência: a Europa Ocidental com os Estados Unidos e a Europa Oriental com a União Soviética. A rivalidade foi confirmada quando Churchill apontou que uma cortina de ferro havia caído sobre a Europa.²

Em 1946, recomeçou a guerra civil chinesa entre nacionalistas (que receberam ajuda dos Estados Unidos) e comunistas. Também começou a Guerra da Indochina, onde a França, apoiada pelos Estados Unidos, colocou nacionalistas e comunistas vietnamitas uns contra os outros.

No início de 1947, o Reino Unido pediu ajuda aos Estados Unidos para defender a Grécia e a Turquia, países ameaçados por guerrilhas comunistas e pela pressão diplomática da União Soviética e dos países do Leste Europeu.

*Agradecimentos a Eduardo Amores Oliver, Mestre Paula García e todo o pessoal militar e civil da Diretoria de Estudos Históricos da Força Aérea Argentina, e ao Suboficial Sênior (R) Walter Marcelo Bentancor (Museu Nacional de Aeronáutica).

Em 12 de março de 1947, o Presidente Truman decidiu apoiar os Estados livres que resistissem à subjugação por minorias armadas ou a pressões externas (Doutrina Truman).³ Os Estados Unidos ajudaram a Grécia e a Turquia e, em 1950, a crise em ambos os países foi superada. Foi nesta altura que George Kennan transformou a Doutrina Truman na Estratégia de Contenção.

Em 1947, os Estados Unidos iniciaram o Plano Marshall e, para defender o continente americano, apoiaram a Conferência do Rio de Janeiro, onde foi aprovado o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR). Por sua vez, Stalin criou o Kominform para controlar o comunismo europeu.⁴ Nesta mesma época, o processo de descolonização começou também na Ásia e em África.⁵

No início de 1948, um golpe de Estado pró soviético instalou um governo comunista na Tchecoslováquia. Logo depois, diante do bloqueio terrestre de Berlim Ocidental pela União Soviética, os Estados Unidos implementaram a bem-sucedida ponte aérea sobre Berlim (1948-1949). Para fortalecer a solidariedade americana, foi criada a Organização dos Estados Americanos (1948).

Para combater os benefícios econômicos e sociais do Plano Marshall, a União Soviética criou o Conselho de Assistência Econômica Mútua (COMECON) em 1949. Em 4 de abril de 1949, foi formada a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Nesse mesmo ano, foram criadas a República Federal da Alemanha (pró capitalismo) e a República Democrática Alemã (pró soviética).

O monopólio nuclear dos EUA terminou com a detonação da primeira bomba atômica soviética (1949). Na Ásia, a guerra civil chinesa terminou com a vitória dos comunistas: foi proclamada a República Popular da China (1 de outubro de 1949) e os nacionalistas formaram a República de Taiwan, apoiada pelos Estados Unidos.

No início da década de 1950, o bloco comunista foi fortalecido pelo Tratado de Amizade, Aliança e Assistência Mútua entre a União Soviética e a República Popular da China. Em 25 de junho de 1950, começou a Guerra da Coreia, quando a Coreia do Norte (apoiada pelo bloco comunista soviético-chinês) invadiu a Coreia do Sul (apoiada pelos Estados Unidos).

Em 5 de março de 1953, morre o líder da União Soviética Josef Stalin e inicia-se um novo período da Guerra Fria: a Coexistência Pacífica. Após um conflito exaustivo e indefinido, o Armistício de Panmunjom (27 de julho de 1953) pôs fim à Guerra da Coreia e a península coreana continuou a ser dividida pelo paralelo 38.

A República Argentina no primeiro mandato presidencial de Perón (1946-1952)

No final de 1945, iniciou-se o processo eleitoral que levou o General Juan Domingo Perón à presidência: eram os últimos dias do regime militar que governava

o país desde 4 de junho de 1943, do qual era o seu candidato. Perón foi apoiado por uma aliança heterogênea, enquanto o seu adversário, a União Democrática, se apresentou como porta-estandarte da democracia e da liberdade contra a candidatura de Perón, descrita como autoritária e nazifascista.

A União Democrática foi apoiada por Spruille Braden, embaixador dos EUA na Argentina. Rápido, Perón alertou que o país estava em uma encruzilhada histórica e lançou um *slogan* oportuno com forte tom político-eleitoral “Braden ou Perón!”.⁶ Essas atitudes aprofundaram as relações historicamente difíceis entre a Argentina e os Estados Unidos, que haviam sido especialmente prejudicadas pela neutralidade da Argentina na Segunda Guerra Mundial.

Desde então, o governo dos EUA começou a exercer pressão diplomática, econômica e comercial para que a Argentina abandonasse a sua neutralidade. O regime militar argentino primeiro rompeu relações diplomáticas (1944) e depois declarou guerra contra o Eixo (1945); posteriormente, a Argentina assinou a Ata de Chapultepec para promover a solidariedade interamericana e aderiu à ONU. Esses gestos políticos e diplomáticos não alteraram a desconfiança dos Estados Unidos em relação à Argentina, tendência que se manteve durante o primeiro mandato presidencial de Perón (1946-1952).

Perón venceu as eleições e assumiu novamente a presidência em 4 de junho de 1946. Seu governo tinha forte tom nacionalista e popular. O regime foi estruturado sobre três princípios: justiça social, independência econômica e soberania política, e para fortalecê-lo foi criado o Partido Peronista (1947).⁷

Durante o primeiro governo de Perón, a Argentina teve um breve período de prosperidade econômica (1946-1949) como resultado da Segunda Guerra Mundial e do período pós-guerra: uma balança comercial favorável, um aumento nos preços de seus produtos agrícolas, o acúmulo de reservas no Banco Central e a expansão do modelo de industrialização em substituição às importações. Nessa altura, o Reino Unido era seu principal parceiro comercial.

Perón aprofundou o conceito de Estado de Bem-estar Social, que consiste em uma forte e ativa intervenção do Estado em questões econômicas e sociais, ao mesmo tempo em que expandiu sua política social para melhorar as condições econômicas e sociais e a qualidade de vida dos trabalhadores e dos setores populares. O primeiro Plano Quinquenal promoveu as exportações agrícolas e a indústria leve nacional, destinadas ao mercado interno para consumo popular. A política social recebeu um forte impulso graças à esposa do presidente, Eva Perón, que criou a Fundação de Assistência Social.

Entre 1945 e 1948, o Banco Central e diversos serviços (gás, energia elétrica, telefonia, portos, ferrovias) foram nacionalizados. Para intervir no comércio

exterior, foi criado o Instituto Argentino de Promoção do Intercâmbio (IAPI), que consolidou o caráter fortemente estatista da economia.

A política externa peronista se manifestava na Terceira Via, alternativa aos modelos capitalista e comunista, imortalizada popularmente com o famoso *slogan* “Nem ianques nem marxistas: peronistas”.⁸

Os Estados Unidos mantiveram suas condições diplomáticas, econômicas e comerciais. Desde o início de sua presidência, Perón, apesar de seus *slogans* anti-americanos anteriores, promoveu a reaproximação e gestos amigáveis em relação aos Estados Unidos, mas suas iniciativas não convenceram os americanos, que viam o regime como imprevisível e pouco confiável. A Argentina pouco fez para colaborar com o TIAR e também tentou participar do Plano Marshall com o modelo de negócios rígido e estatista do IAPI, o que aumentou a distância e a desconfiança dos Estados Unidos.⁹

A convicção do governo Perón de uma iminente guerra direta entre as duas potências da Guerra Fria, que poderia beneficiar a Argentina como fornecedora de matérias-primas e alimentos, impediu relações claras com os Estados Unidos.

Por volta de 1948, o período de prosperidade econômica e social da Argentina deu sinais de alerta e logo iniciou-se um período de depressão e crise econômica, em decorrência das mudanças no cenário internacional e das políticas dos Estados Unidos em relação ao governo argentino.

No contexto interno, houve aumento da inflação, aumento da emissão de moeda e dos gastos públicos, estagnação econômica, manutenção do estatismo econômico, queda dos salários e da capacidade de poupança, diminuição da produção industrial e do investimento por falta de insumos e peças de reposição (que tiveram que ser importadas e pagas em dólar), uma grande seca que afetou a produção agrícola e a falta de dólares nas reservas do Banco Central.

Externamente, houve a queda do Reino Unido como potência mundial e o poder econômico e comercial global passou para os Estados Unidos. A predominância do Plano Marshall na economia europeia, as boas safras nos Estados Unidos e na Europa e o boicote econômico e comercial dos EUA à Argentina tiveram graves consequências para o país: queda das exportações, deterioração do comércio exterior, fechamento dos mercados europeus e uma reversão nos preços internacionais de seus produtos agrícolas; além disso, devido à inconvertibilidade da libra, os dólares tão necessários para a economia argentina não puderam ser obtidos.

Pragmático e realista, Perón estava ciente da situação crítica e dos erros cometidos e não hesitou em reverter o rumo da política econômica e externa. Em janeiro de 1949, ele mudou a equipe econômica e deu início a políticas econômicas de restrição e reorientação de prioridades (aumento e introdução de tecnologia na produção agrícola, relançamento industrial), e uma política de maior aproximação

e amizade com os Estados Unidos.¹⁰ Foi justamente neste contexto político, diplomático e econômico que o major Alexander de Seversky visitou a Argentina. Antes de continuar com os desdobramentos da visita do major Alexander de Seversky, é necessário resumir a situação da Força Aérea Argentina nessa altura.

A Situação da Força Aérea Argentina

Em 4 de janeiro de 1945, foi criada a Secretaria de Aeronáutica; com isso, a aeronáutica militar deixou a alçada do Exército Argentino e tornou-se uma nova Força Armada independente: a Força Aérea Argentina. Esse processo ocorreu durante o governo militar (1943-1946) e contou com o apoio especial do coronel Juan Domingo Perón, figura dominante do regime.

Perón havia dito a um grupo de aviadores militares que, antes da Segunda Guerra Mundial, “na Europa, as pessoas já se deslocavam de um lugar para outro por via aérea. No Rio de Janeiro, quando voltava para a Argentina, vi que no aeroporto Santos Dumont um avião pousava a cada cinco minutos, enquanto aqui, sempre que passava um avião, todos olhávamos para cima”.¹¹

A Secretaria de Aeronáutica era a mais alta autoridade aeronáutica do país, com responsabilidade pela aviação militar, comercial e civil (menos a aviação naval).¹² Entre 1945 e 1949 a Força Aérea teve um extraordinário desenvolvimento em doutrina, legislação, organização, pessoal, material aéreo, indústria, infraestrutura, transporte aéreo comercial, aviação civil etc.¹³

A Secretaria era composta por: Comando da Aeronáutica; Quartel-General; Direção Geral da Aeronáutica Civil; Diretoria dos Institutos Aeronáuticos Militares; Comando Ativo de Defesa Aérea; Comando Geral das Zonas Aéreas; e o Instituto Aerotécnico e a Diretoria de Tráfego Aéreo, entre outras organizações que incluíam: 1º Bombardeio, 2º Caça, 3º Ataque, 4º Caça-Interceptor e 1º e 2º Regimentos de Transporte Aéreo; Grupos de Treinamento e Transporte; Grupos de Observação 1 e 2 e quatro bases aéreas militares.¹⁴

Entre 1945 e 1949, foram incorporadas várias aeronaves adquiridas do Reino Unido, o principal parceiro comercial da Argentina: caças a jato Gloster Meteor, bombardeiros pesados Avro Lincoln e Avro Lancaster e cargueiros Vickers Viking e Bristol 170, entre outros.¹⁵

A indústria aeronáutica nacional foi impulsionada pelo Instituto Aerotécnico, onde foram construídas diversas aeronaves militares e civis: caça a jato IAe 27 Pulqui I (o primeiro fabricado na América do Sul), IAe DL-22 (treinamento avançado), IAe 24 Calquín (ataque e bombardeio leve) e IAe 30 Ñamcú (caça-interceptor). Para fortalecer o setor e formar profissionais, foi criada a Escola de Engenharia Aeronáutica (1947).

Na aviação comercial, houve a consolidação da aviação de desenvolvimento (companhias aéreas estatais) e a promoção de empresas aero comerciais mistas (com contribuições estatais e privadas). A infraestrutura aeroportuária também foi desenvolvida: inauguração do Aeroporto da Cidade de Buenos Aires (1947) e modernização dos aeródromos existentes (caso Morón).

Por meio da Reforma da Constituição Nacional (11 de março de 1949), foi criado o Ministério da Aeronáutica em substituição à Secretaria de Aeronáutica. Em 15 de março de 1949, a estrutura da Força Aérea foi reformada; assim, foram criadas novas unidades operacionais (seis Brigadas) e organizados os órgãos superiores: Alto Comando e os Comandos de Defesa, Bombardeio, Exploração e Ligação, Transporte Aéreo e Institutos Militares de Aeronáutica.

Em 17 de março de 1949, o Brigadeiro César Raúl Ojeda, antigo subsecretário de Aeronáutica e secretário interino de Aeronáutica, tomou posse como Ministro da Aeronáutica, dando continuidade e aprofundando os trabalhos iniciados em 1945.

Alexander de Seversky

Como estudioso da guerra aérea, Alexander de Seversky (1894-1974) tornou-se um líder mundial na teoria do poder aéreo. Ele também se destacou em vários setores: um veterano da Primeira Guerra Mundial; piloto da aviação militar e naval; inventor e engenheiro aeronáutico; projetista, construtor e testador de aeronaves; empresário da indústria aeronáutica; protagonista da Segunda Guerra Mundial, e supervisor de testes de armas atômicas.

Ele nasceu em 7 de junho de 1894, em Tbilisi, que na época fazia parte do Império Russo. Com apenas dez anos de idade, ingressou no Exército Czarista. Logo depois, formou-se tenente da Escola Naval, em 1914. Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), fez parte de uma força de contratorpedeiros no Mar Báltico. Mais tarde, formou-se aviador militar e aviador naval. Enquanto incorporado à aviação naval, ele foi muito ativo em numerosas operações de bombardeamento e de combate aéreo de caça a jato contra os alemães no Báltico. Durante uma missão de bombardeio, ele ficou gravemente ferido e perdeu a perna direita. Uma vez recuperado, dirigiu a construção de hidroaviões.

Apesar de sua desvantagem física, e a seu pedido especial, ele retornou ao serviço com uma perna artificial. Em 1917, ele foi chefe da aviação de caça do Báltico. Suas vitórias aéreas contra os alemães fizeram dele um ás da aviação, recebendo condecorações e reconhecimentos. O contra-almirante Doudoroff elogiou Seversky como “um dos pilotos e oficiais mais capazes por sua bravura pessoal, espírito militar e inventividade”.¹⁶

Por causa de sua dedicação aos assuntos técnico-aeronáuticos, viajou para os Estados Unidos em 1918 em uma missão de aviação naval russa. Por ocasião da

saída da Rússia da Grande Guerra e do triunfo bolchevique, ele permaneceu nos Estados Unidos (1918). Ele ofereceu seus serviços àquele país, onde fixou residência e casou-se com Evelyn Olliphant. Desde então, e até sua morte, tornou-se um valioso e ativo colaborador, consultor e referência no campo aeronáutico.

Conselheiro, admirador e discípulo do General William Mitchell, trabalhou com ele nos ensaios de bombardeamento aéreo de um navio de guerra (1921).¹⁷ Por seu conhecimento técnico, foi nomeado engenheiro aeronáutico e piloto de testes do Departamento de Defesa.

Ele recebeu a cidadania dos EUA em 1927 e foi nomeado major da reserva no Corpo de Especialistas da Força Aérea do Exército em 1928. Em 1931, ele fundou a Seversky Aviation Corporation, onde vários excelentes aviões de caça foram concebidos, projetados e fabricados, e testados por ele mesmo.

O Major de Seversky assessorou no desenvolvimento de várias aeronaves de caça; ele planejou, projetou e construiu diferentes tipos de aeronaves e inventou vários aparelhos e instrumentos aeronáuticos: uma mira automática de bombardeio; uma aeronave anfíbia de alta velocidade; o primeiro avião de asa baixa para treinamento na Força Aérea do Exército e um avião de combate refrigerado a ar com um tubo de superalimentação para combate em grandes altitudes. Excelente piloto, quebrou vários recordes com sua própria aeronave.¹⁸

O major escreveu diversas obras sobre a importância decisiva do poder aéreo como expressão da superioridade militar na guerra e como fator político, bem como fator de desenvolvimento e progresso durante a paz. Seu livro mais famoso foi *Victory Through Air Power* (A Vitória pela Força Aérea) em 1942, transformado em filme por Walt Disney. Ele também foi o autor de *Air Power: Key to survival* (*Poder aéreo. Chave para a sobrevivência*). Os seus títulos destacavam o poder aéreo como a chave da vitória e da sobrevivência da “civilização cristã”, no vocabulário da Guerra Fria.¹⁹

Sua personalidade forte e pregação insistente lhe permitiram influenciar a opinião pública e o governo dos EUA para promover suas ideias. Foi conferencista ativo em instituições militares e diplomáticas nos Estados Unidos, Europa e América Latina.

Como assessor do Secretário de Guerra, percorreu os teatros de operações da Europa e do Pacífico e visitou as cidades de Hiroshima e Nagasaki após o ataque atômico (1945). Pela sua contribuição para a vitória, recebeu a Medalha de Mérito e o posto de General, embora sempre tenha gostado de ser reconhecido como Major. Em 1946, ela participou dos testes de armas atômicas em Bikini.

Em duas ocasiões, o presidente dos Estados Unidos concedeu-lhe o prestigiado Troféu Harmon (1939 e 1947). Contribuiu para a transformação da Força Aérea

dos Estados Unidos (USAF) em um Força Armada independente (1947) e para a criação do Comando Aéreo Estratégico, do qual atuou como conselheiro.²⁰

Na formação do seu pensamento, de Seversky foi muito influenciado pelos generais Giulio Douhet e William Mitchell. Ele era considerado um “fundamentalista do poder aéreo” porque acreditava que o bombardeio estratégico por si só era capaz de definir a guerra.²¹

A época que inaugurou a Segunda Guerra Mundial foi a “Era do Ar”, e seria no “oceano aéreo” que se travaria a batalha decisiva num futuro conflito; para isso, era necessário conquistar a supremacia no céu. O ar tornou-se um elemento fundamental do poder mundial, por isso o poder aéreo era fundamental.

O poder aéreo tinha que ser estratégico, isto é, tinha que atender às seguintes condições: manter-se no ar independentemente de sua base; assumir o domínio do ar e negá-lo ao inimigo no seu próprio território; alcançar a liberdade de ação; e, finalmente, ser capaz de aplicar diretamente o seu poder ofensivo para destruir o centro de poder bélico do inimigo e os seus meios de travar e sustentar a guerra.

Um poder aéreo estratégico praticamente invencível tinha de ser capaz de atacar diretamente o inimigo e demolir os seus estabelecimentos industriais, deslocar o seu sistema de transportes e eliminar as suas fontes de combustível, imobilizando assim as suas forças de superfície (exército e marinha) e a guerra terminaria.

Em contraste com a marcha de aproximação progressiva das forças de superfície, a missão do poder aéreo estratégico consistia em uma ofensiva aérea direta no coração do poder inimigo. O poder aéreo estratégico deveria ser intercontinental ou inter-hemisférico e com um alcance igual à dimensão máxima do teatro de operações. A sua força reside em aviões de bombardeamento com um longo alcance e raio de ação, capazes de circum-navegar o globo sem etapas.

Os aviões bombardeiros estratégicos deveriam operar a partir de bases no próprio território continental metropolitano (sem depender do apoio ultramarino), atacar diretamente os centros militares e industriais do inimigo e retornar às suas bases continentais sem parar. Desta forma, isso estrangularia o esforço militar e industrial do inimigo em seu próprio país. Essa é a missão estratégica do poder aéreo: acabar com a guerra através da vitória pelo poder e domínio aéreo. Por sua vez, as forças de superfície tornaram-se auxiliares do poder aéreo e ele previu o declínio do poder naval e a inutilidade do porta-aviões.

Conferiu um papel essencial ao Comando Aéreo Estratégico dos EUA, baseado no território continental metropolitano e enquadrado pela dissuasão e pela retaliação maciça. Ele alertou que o país preparado com bastante antecedência para que a guerra aérea intercontinental ou inter-hemisférica seria vitorioso.

Ele enfatizou o poder devastador das bombas atômicas e nucleares, mas esclareceu que, para ser eficaz, o domínio aéreo tinha que ser obtido de antemão com a

neutralização ou derrota da força aérea inimiga para que a aviação de bombardeiros estratégicos pudesse lançar, sem interferência, sua carga mortal no lugar certo e na hora certa.

De Seversky apresentou um esquema geoestratégico relacionado ao poder aéreo estratégico e ao confronto global entre os Estados Unidos e a União Soviética. Ambas as potências tinham seus respectivos setores de Domínio Aéreo, enquanto havia uma Área de Decisão ao redor do Polo Norte, onde essas potências tinham seus centros industriais, militares e logísticos e as bases aéreas de suas aeronaves estratégicas de longo alcance.

De Seversky morreu em Nova York em 24 de agosto de 1974.

Visita do Major de Seversky à Argentina (15 de março a 18 de maio de 1949)

Entre 15 de março e 18 de maio de 1949, o Major de Seversky visitou a Argentina.²² Essa viagem ocorreu em um contexto muito particular, pois era um momento de grande tensão entre os Estados Unidos e a União Soviética, ao mesmo tempo em que na Argentina o presidente Perón estava em processo de reorientação de sua política econômica e externa, especialmente buscando uma maior aproximação com os Estados Unidos.

O convite ao Major de Seversky para visitar a Argentina foi ideia do secretário interino da Aeronáutica, brigadeiro César Raúl Ojeda, e foi aceito pelo governo de Perón.²³ O prestígio do Major de Seversky foi importante e uma grande oportunidade de interagir com uma figura de renome mundial que pôde contribuir para a atualização da Força Aérea Argentina em seus primeiros anos de vida independente; o arquiteto da visita, brigadeiro Ojeda, estava interessado na formação de oficiais, pois criou a Escola Superior de Guerra Aérea (1944), da qual foi professor e primeiro diretor.

Em 21 de fevereiro de 1949, de Seversky foi declarado “convidado oficial da Nação Argentina” e destacado como “amigo da América e da fraternidade interamericana, de acordo com os sentimentos de nossa nação, e como um dos principais cultivadores da defesa continental”.²⁴ Assim, o governo de Perón buscou fazer gestos diplomáticos amigáveis e dar sinais de aproximação com os Estados Unidos, como objetivo central da sua política externa renovada.

Em 15 de março de 1949, o avião que transportava o Major de Seversky dos Estados Unidos pousou no Aeroporto Internacional de Morón, chegando à Argentina. Ele estava acompanhado de sua esposa Evelyn Olliphant e do Dr. Alfonso Landa, um advogado empresarial e do Partido Democrata e amigo pessoal

do presidente Truman. No mesmo dia, visitou os ministros da Aeronáutica, da Defesa Nacional, da Guerra, da Marinha e das Relações Exteriores.²⁵

No dia seguinte, participou da cerimônia de promulgação da nova Constituição Nacional e, em 17 de março, o Major de Seversky foi recebido pelo presidente Perón, que conversou animadamente com o ilustre visitante por muito tempo. Perón se interessava muito pela aviação e promovia assuntos aeronáuticos em múltiplos aspectos. Para estes temas, o General Perón foi informado por diversos autores e livros: Colonel Jorge Bartolomé Crespo *El problema de la aeronáutica en el país como factor económico y de defensa nacional* (O problema da aeronáutica no país como fator econômico e de defesa nacional) e General Giulio Douhet *El Dominio del Aire* (O Domínio do Ar).²⁶

Nas suas impressões sobre Perón, disse que ele era “um homem de grande simpatia e cordialidade”, com um profundo conhecimento da arte militar moderna e uma concepção clara da aplicação do poder aéreo na guerra.²⁷ Caracterizou-o como um grande estudioso, particularmente em estratégia, com notável poder de síntese, clareza e rigor lógico.²⁸ Ele ressaltou que eles tiveram, portanto, a sorte de “ter Perón como presidente”.²⁹

No dia 17 de março, o Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro César Raúl Ojeda, ofereceu ao Major de Seversky e sua esposa Evelyn uma recepção de boas-vindas no Círculo Aeronáutico. De Seversky observou que havia sido convidado para dar uma palestra sobre o poder aéreo e a defesa da América. Ele ressaltou que a sua chegada à Argentina foi extremamente agradável e oportuna, já que a cooperação intercontinental, em caso de guerra, era uma das suas principais preocupações. Tal conflito seria intercontinental, em que cada continente deveria ser autossuficiente com seus próprios recursos.

Para a defesa continental, ele considerou que as Américas Central e do Sul eram fontes confiáveis de produção de matérias-primas estratégicas e alimentos porque estavam fora do alcance de ação das aeronaves soviéticas: por isso “todas as armas precisam ser forjadas com materiais sul-americanos”.³⁰ Ele se referiu ao amplo raio de ação dos aviões bombardeiros modernos, e afirmou que, para evitar um conflito global com a União Soviética, era necessário criar uma força aérea poderosa, impossível de ser superada. Ele destacou a contribuição dos pilotos comerciais e esportivos americanos durante a Segunda Guerra Mundial.

Entre 25 e 27 de março, ele visitou Mar del Plata, um tradicional balneário na costa atlântica, que ele descreveu como uma “cidade maravilhosa”, destacando “a sua importância arquitetônica e a sua beleza como local de descanso”.³¹ Durante o voo, ele observou que, visto do ar, sua importância e prestígio merecido como balneário podiam ser apreciados.³² No dia 27 de março, ele viajou para a cidade de Comodoro Rivadavia, na Patagônia, onde percorreu “especialmente a zona

petrolífera”.³³ Ele descreveu a cidade como um símbolo de “força e poder” e destacou o trabalho da estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales; as possibilidades de aumentar a exploração de petróleo e o trabalho, dedicação e capacidade de seus trabalhadores e técnicos, apesar da falta de maquinário e recursos tecnológicos.³⁴ Ele também visitou a lavanderia de lã, o hospital regional, a escola Dean Funes, o hotel turístico e a sede do governo. Na mesma Patagônia, no dia 30 de março, chegou à cidade de San Carlos de Bariloche, onde visitou o Lago Nahuel Huapi e os parques nacionais, lugares “incríveis” de “beleza imponente”, em suas palavras.³⁵ Lá, talvez, ele deve ter tentado reunir informações sobre o projeto “Huemul”, a ambiciosa iniciativa de produção de energia nuclear que era então dirigida pelo polêmico austríaco Ronald Richter em seus misteriosos laboratórios na Ilha Huemul. Entre 2 e 4 de abril, de Seversky visitou a cidade de Mendoza, próxima à Cordilheira dos Andes. Lá, a Aeronáutica contava com a IV Brigada, sede do 3º Regimento de Ataque. Destacou a beleza natural do litoral marítimo da Patagônia e da pré-cordilheira e suas possibilidades para promover o turismo. No seu regresso a Buenos Aires, foi recebido na Embaixada dos Estados Unidos (5 de abril). No dia seguinte, fez uma visita de cortesia à Primeira Dama, Eva Perón, que descreveu como uma mulher de “grande sinceridade e dedicação à sua causa, que é a causa do seu povo”.³⁶ Em 7 de abril, partiu para a cidade de Córdoba, onde estava localizado o Instituto Aerotécnico, centro da indústria aeronáutica, onde visitou as várias instalações com grande interesse (oficinas, laboratórios, fábricas de materiais específicos, túnel de vento, oficinas de montagem e fuselagem, bancos de testes). Lá, ele “elogiou as aeronaves Pulqui e Ñamcú”, ambas de fabricação nacional, e destacou os trabalhadores e técnicos pela qualidade, eficiência e dedicação.³⁷ Ele se referiu ao Instituto Aerotécnico como a “primeira fábrica de aeronáutica da América do Sul”.³⁸ Na Guarnição Aérea de Córdoba, visitou o Comando dos Institutos Aeronáuticos Militares e as escolas de Aviação Militar, Especialidades, Paraquedistas Militares (onde se interessou pelos paraquedas de fabricação nacional) e Engenharia Aeronáutica.

No dia 19 de abril, o Major Alexander de Seversky apresentou sua palestra no Círculo de Aeronáutica El Poder Aéreo con relación a la Defensa de América (Poder Aéreo em Relação à Defesa da América).³⁹ Lá apresentou suas ideias sobre o poder aéreo e seu caráter estratégico, bem como o papel da América do Sul, e especialmente da Argentina, na defesa continental.

Ele destacou que, apesar de seus imensos e diversos recursos naturais, os Estados Unidos não poderiam ser absolutamente autossuficientes e dependiam de diferentes recursos estratégicos do exterior em caso de conflito. Em um cenário de guerra, os Estados Unidos poderiam ser expulsos de seus tradicionais centros estratégicos de abastecimento na Europa, Ásia, África e Pacífico pelo poder aéreo

soviético; portanto, seria essencial acessar novas fontes de produção de materiais estratégicos fora do alcance aéreo do inimigo e que pudessem ser defendidos. Assim, a América do Sul adquiriu um papel essencial.

A América do Sul era fundamental por causa de seus vários centros de produção de matérias-primas estratégicas e alimentos (petróleo, borracha, tungstênio, manganês, cobalto, cromo, estanho, cânhamo, mica, lã, seda, quinino, carnes, produtos agrícolas), fundamentais para as necessidades militares e logísticas dos Estados Unidos em caso de guerra. A estratégia dos EUA era permitir que a América do Sul alcançasse a autossuficiência econômica na produção daqueles recursos indispensáveis e sensíveis.

Para os Estados Unidos, era essencial garantir um fluxo de abastecimento fluido e permanente desses recursos vitais da América do Sul para a América do Norte, a fim de sustentar seu esforço bélico e logístico. Os EUA não poderiam “travar com sucesso outra guerra sem os recursos naturais da América do Sul”: tinham que fabricar material de guerra exclusivamente a partir de matérias-primas da América do Sul.⁴⁰

Os Estados Unidos deveriam promover o desenvolvimento de suas fontes produtivas na América do Sul, explorar suas possibilidades econômicas, acumular reservas de recursos, aplicar os avanços da pesquisa científica na fabricação de materiais sintéticos e realizar trabalhos de levantamento e planejamento de recursos naturais estratégicos.

Apoiou a complementaridade industrial e agrícola, aproveitando os recursos agrícolas para a indústria por meio da química. De Seversky sugeriu reorientar a produção agrícola dos EUA e indústrias relacionadas de acordo com a capacidade produtiva da América do Sul.

Ele comentou que “devemos confiar nesse continente, e especialmente na República Argentina, para preencher a lacuna de carnes, couros e produtos agrícolas que os Estados Unidos serão forçados a destinar para a fabricação do indispensável material bélico”.⁴¹ Também levou em conta a ajuda argentina em questões industriais.

Para a defesa comum do Hemisfério Ocidental, era essencial ter uma política sólida e ativa de cooperação com todos os países das Américas, e fortalecer e complementar a defesa militar continental (especialmente na estratégia aérea) para atender as necessidades mútuas e cumprir os respectivos papéis de cada país. Especificamente na defesa aérea hemisférica, ele sugeriu um sistema de alerta por radar para todo o continente americano e a unificação da doutrina e dos equipamentos de guerra aérea de seus países.

Quanto às forças aéreas da América do Sul, sua principal missão era defensiva, a fim de proteger as fontes de produção de materiais estratégicos. É por isso que

essas forças precisavam ser equipadas com caças a jato, mísseis terra-ar, artilharia antiaérea, radares e outros elementos de defesa aérea. Para de Seversky, os Estados Unidos deveriam incentivar a fabricação desses recursos de defesa ou subsidiar as indústrias sul-americanas para produzi-los lá.

Ele destacou, em particular, que a Argentina tinha dado um grande passo na defesa das Américas ao equipar sua Força Aérea com caças a jato Gloster Meteor. Ele ressaltou que entendia que “todos os países querem ter sua própria força de bombardeio. Mas a verdade é que só os Estados Unidos estão em condições de desenvolver uma ação estratégica moderna. Conseqüentemente, impõe-se uma fragmentação das missões, atribuindo exclusivamente à América do Sul o aspecto defensivo do problema.”⁴²

Ao destacar a relevância defensiva dos Gloster Meteors da Argentina, alertou que sua Força Aérea “deu maior importância ao uso estratégico do poder aéreo”,⁴³ isso se manifestou no Comando de Bombardeio, cuja missão era “atingir alvos a grandes distâncias”,⁴⁴ e que reunia os bombardeiros pesados Avro Lincoln e Avro Lancaster.

O transporte aéreo desempenhou um papel essencial na defesa aérea comum da América. Assim, era muito importante criar companhias aéreas sul-americanas para atender às necessidades logísticas, econômicas e operacionais em caso de guerra hemisférica. Estas companhias aéreas tiveram de se apoiar numa rede complexa para obterem autonomia e um bom funcionamento: depósitos de materiais, oficinas, unidades de manutenção e fábricas de aviões de transporte. Enquanto visitava a Argentina, foi inaugurado o Aeroporto Internacional de Ezeiza.

De Seversky atribuiu à Argentina um papel importante no transporte aéreo no Hemisfério Ocidental, uma vez que, devido à sua posição privilegiada, era o território mais apropriado para ser o berço do transporte aéreo de carga. Em tempos de paz, desempenharia um papel decisivo no desenvolvimento da América do Sul e, na guerra, seria “a artéria vital do nosso hemisfério”.⁴⁵

Em caso de guerra, o continente americano seria dividido para se preparar para a guerra hemisférica e formar uma mentalidade continental:

- *Correia de Implantação ou de Destacamento.* Alasca, Canadá e Terra Nova: a partir daí, forças aéreas de longo alcance atacariam o coração do território inimigo.
- *Correia Industrial.* Os Estados Unidos forneceriam os meios para a guerra.
- *Correia de Abastecimento.* América Central e do Sul: constituiria uma reserva vital de materiais estratégicos e de alimentos, longe da aviação soviética de longo alcance. Deveria ser desenvolvida para contribuir para o esforço dos cinturões anteriores.

No que diz respeito a este plano, Juan Archibaldo Lanús afirmou que a América, “de acordo com as ideias aceitas pelos estrategistas norte-americanos”, poderia ser separada em três regiões: Norte do Canadá e Alasca, Sul do Canadá e Estados Unidos e América Latina e Caribe (identificados como fornecedores de matérias-primas).⁴⁶ Assim, um dos objetivos dos Estados Unidos visava “a continuação do fluxo de materiais estratégicos provenientes da América Latina.”

A América do Sul constituía “para nós, os fundos de nossa casa, nossa base natural de operações”; em suma, o quintal, o quintal estratégico, aeronáutico, logístico e econômico dos Estados Unidos e uma área vital para a defesa do Hemisfério Ocidental em caso de guerra intercontinental ou inter-hemisférica.⁴⁷

Ele advertiu que “nem a criação do poder aéreo de longo alcance da América, nem a recuperação da Europa, podem ser realizadas sem primeiro industrializar a América do Sul e desenvolver seus recursos naturais”.⁴⁸ Em suas primeiras entrevistas, ele disse que nos Estados Unidos lhe perguntaram que ajuda ele ofereceria à América do Sul, “mas disse que não iria oferecer nenhuma ajuda, mas solicitá-la”.⁴⁹

A *Revista Nacional de Aeronáutica* incluiu editoriais com conceitos expressos em suas palestras e nas suas reuniões com chefes e oficiais da Força Aérea. Os editoriais mencionavam o caráter intercontinental de uma guerra futura, o papel decisivo do poder aéreo, referências ao poder aéreo hemisférico, o papel auxiliar das forças de superfície, a responsabilidade da América do Norte no aspecto ofensivo da estratégia hemisférica e a missão defensiva da América do Sul.

Em relação à América do Sul, observou-se que “constitui [...] uma espécie de segundo quintal destinado a servir como importante centro de abastecimento, não só de matérias-primas de grande importância para o desenvolvimento da guerra, mas da indústria auxiliar e até principal para abastecer as forças envolvidas na luta”.⁵⁰

Foi enfatizado que o objetivo estratégico da guerra aérea era destruir a vitalidade econômica de uma nação e que a guerra era vencida destruindo ou diminuindo o potencial de guerra econômica do adversário: “Quem destrói o potencial de outro país com real eficácia, atingindo o cérebro e o coração, e não a epiderme do inimigo? Somente o meio aéreo.”⁵¹

De Seversky disse que na Argentina havia discutido a defesa continental com Perón e os comandantes da Força Aérea.⁵² Sobre a figura de Perón destacou: “Ele me impressionou enormemente por sua coragem intelectual, conhecimento e clarividência. Tenho certeza de que sob sua liderança a Argentina alcançará um milagre de industrialização e prosperidade sem precedentes”.⁵³

Da Argentina, ele destacou seu poder agrícola (carnes, couros, cereais); seus depósitos de tungstênio; sua produção de petróleo e cimento; e a habilidade de seus trabalhadores para a mecânica, com potencial projeção industrial.

Ele disse que os Estados Unidos viam a Argentina como um país agrícola, mas que quando ele visitou o país ficou “agradavelmente impressionado com seus recursos naturais e possibilidades industriais”; sobre as capacidades de sua população, ele disse que “fiquei particularmente impressionado com a capacidade tecnológica de seu povo. Fiquei maravilhado com a abundância de recursos e engenhosidade para resolver os problemas apresentados à indústria pela escassez de matérias-primas.”⁵⁴

Ele sugeriu que a Argentina deveria dar prioridade ao transporte automóvel e aéreo. Salientou que a “Idade do Ferro” (típica da ferrovia) estava em declínio e que a “Idade das Ligas Leves” (o alumínio, base da indústria aeronáutica) estava em ascensão. O transporte automotivo e aéreo poderia ser beneficiado na Argentina porque este país produzia petróleo, cimento, alumínio e manganês; os campos de petróleo de Comodoro Rivadavia e a fábrica de cimento de Loma Negra eram exemplos disso.

Para a estratégia aérea continental, destacou a importância dos Gloster Meteors da Força Aérea Argentina, fundamentais para a missão defensiva que se espera das forças aéreas sul-americanas. A cooperação entre Argentina e Chile foi muito importante para a defesa aérea do hemisfério (detecção, alerta e interceptação do Atlântico e do Pacífico). Ele disse que a Argentina, os Estados Unidos e os demais países, trabalhando juntos e em total solidariedade, poderiam transformar o Hemisfério Ocidental em uma verdadeira Fortaleza da Democracia, capaz de criar e apoiar uma potência aérea estratégica global, que por si só poderia dissuadir inimigos e garantir a paz.

De Seversky expressou otimismo sobre o futuro da Argentina, já que o país estava em uma posição vantajosa para complementar a indústria dos EUA, e “considerando seus recursos naturais, sua capacidade inata e a clarividência e determinação de seu governo, há em suas mãos uma oportunidade única de alcançar rapidamente um alto padrão de industrialização e de vida”.⁵⁵

Quanto à força aérea, disse que poderia esquecer o motor de pistão e passar diretamente para a turbina a gás e propulsão a jato. Sobre sua equipe, destacou: “Encontrei uma mentalidade jovem e dinâmica em seu ministro [brigadeiro Ojeda] e em seus chefes e oficiais; uma devoção ao serviço da aviação e um grande entusiasmo nos seus pilotos e técnicos”.⁵⁶

Acompanhado de Eva Perón, visitou as Casas de Trânsito e depósitos da Fundação de Assistência Social (21 de abril). De Buenos Aires realizou viagens ao Chile (26 a 29 de abril) e ao Uruguai (3 a 6 de maio), onde deu palestras e se reuniu com seus presidentes e autoridades políticas, militares e diplomáticas.

Numa cerimônia no Círculo de Aeronáutica (16 de maio), o Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Ojeda, concedeu a de Seversky o brevê e o diploma de

aviador militar argentino *honoris causa*, em reconhecimento da sua contribuição para a defesa continental; no seu discurso, o Brigadeiro Ojeda afirmou: “a Força Aérea aspira a ser honrada com a incorporação do visitante na união espiritual e efetiva, com a certeza de que servimos uma causa comum: a integridade americana e, com ela, a paz do mundo”.⁵⁷

Em 17 de maio, visitou a I Brigada e a Base Aérea Militar de El Palomar. Ele visitou as oficinas de manutenção e reparo de equipamentos de precisão, a seção de montagem e os escritórios da missão aeronáutica militar dos EUA.

Nesse dia, ele também esteve na cidade montanhosa de Tandil, onde visitou a VI Brigada e a Base Aérea Militar de Tandil. Havia os caças a jato Gloster Meteor do 4º Regimento de Caças Interceptadores, que ele observou alinhados e em perfeita formação na pista. Ele disse que a Argentina tem uma força de jatos como a melhor do mundo. Ele visitou as oficinas e participou de demonstrações de voos dos Meteoros Gloster.

Em 18 de maio de 1949, o Major Alexander de Seversky partiu do Aeroporto Internacional de Morón, para o Rio de Janeiro e depois para os Estados Unidos. Ele agradeceu a atenção recebida e “elogiou o alto desenvolvimento que nossa aviação alcançou”,⁵⁸ ao mesmo tempo em que celebrou a “realidade promissora da nova vida da Argentina”.⁵⁹ Apesar das limitações tecnológicas, ele teve uma excelente impressão da Argentina, da hospitalidade de seu povo, dos esforços para realizar seu progresso industrial e de seus planos de industrialização e desenvolvimento econômico. Ele ressaltou que a Argentina é um país com um futuro brilhante.

Sobre a Força Aérea Argentina, ele ressaltou que seu pessoal e material eram excelentes, apesar de suas instalações limitadas, e que “não tem nada a invejar seus colegas estrangeiros pela capacidade de seus homens e pela compreensão de seus problemas”.⁶⁰

Ele destacou os sinais de amizade com os Estados Unidos, onde promoveria aquele espírito tão necessário para o benefício mútuo dos povos argentino e americano,⁶¹ e anunciou que seria “um mensageiro da verdade da vida deste grande país”.⁶²

Durante esse mesmo período (abril de 1949), o Secretário de Estado dos EUA, Dean Acheson, pediu à Embaixada dos EUA na Argentina que explicasse ao governo Perón que a OTAN era uma iniciativa defensiva e dissuasora.

Após a visita de Alexander de Seversky à Argentina

Em 9 de janeiro de 1951, foi aprovada uma nova reorganização da Força Aérea Argentina, composta pelos seguintes órgãos superiores de chefia: Comando-em-Chefe e Comandos Aéreos Estratégicos, Táticos, de Defesa, de Transporte e Institutos Aeronáuticos Militares. As Brigadas foram convertidas em unidades

autossuficientes ou operacionalmente independentes: assim, foram constituídas as sete Brigadas Aéreas.

Essa reorganização manteve a força Gloster Meteor, tão bem-vista por de Seversky por seu papel na defesa hemisférica, que formaram o 2º e 3º Grupos de Caça da VI Brigada Aérea (Tandil).

Por outro lado, foi criado o Comando Aéreo Estratégico, com a missão de “atuar ofensivamente sobre o potencial bélico do inimigo, a fim de anular sua capacidade bélica e quebrar sua vontade de continuar a lutar”; há uma afinidade com as ideias do Major de Seversky, uma postura independente muito distante do papel que se pensava para as forças aéreas sul-americanas na defesa continental e da intenção de imitar, talvez, o Comando Aéreo Estratégico da USAF.⁶³

Em consonância com seu interesse em promover a formação de companhias aéreas sul-americanas, foi criada a Aerolíneas Argentinas (1950), enquanto suas sugestões para incentivar o transporte automóvel e aéreo podem ter contribuído para a criação das Indústrias Aeronáuticas e Mecânicas do Estado (1952), onde eram fabricados aviões, automóveis, tratores e motocicletas.

Depois do major Seversky, várias personalidades dos EUA visitaram a Argentina (1950-1951): o subsecretário de Estado para Assuntos Latino-Americanos Edward Miller, o assessor do Departamento de Estado e arquiteto da Estratégia de Contenção George Kennan e o antigo embaixador na Argentina George Messersmith, que se reuniram com Perón para buscar uma aproximação e ações concretas nas relações EUA-Argentina, mas sem grande sucesso; mas o governo de Perón apenas expressou simples declarações gerais de boa vontade, a sua posição anticomunista e que em caso de guerra com o bloco comunista a Argentina estaria ao lado dos Estados Unidos.⁶⁴

Outros gestos diplomáticos do governo peronista em sua política de maior aproximação e cooperação com os Estados Unidos foram a interrupção das relações com a República Popular da China, o reconhecimento do regime nacionalista pró-ocidente de Taiwan e um certo distanciamento da Espanha de Franco. Assim, os Estados Unidos concordaram em permitir que o EXIM BANK, a agência oficial de crédito à exportação dos Estados Unidos, concedesse um empréstimo à Argentina (1950).

A Guerra da Coreia permitiu outros gestos amistosos de Perón em relação aos Estados Unidos. Embora o presidente argentino tenha decidido não enviar tropas para o Leste Asiático (embora a princípio tenha planejado enviar voluntários), ele aprovou o TIAR (1950) e reiterou suas manifestações gerais de solidariedade e apoio aos Estados Unidos.

Conclusões

O convite para o major Alexander de Seversky ir à Argentina foi um dos primeiros atos do governo Perón em sua renovada política externa, que visava estreitar os laços com os Estados Unidos e obter a sua ajuda financeira para projetos de modernização industrial.

Nos primeiros anos da Guerra Fria (1945-1953), marcados pela grande tensão entre os Estados Unidos e a União Soviética, a linha de política externa proposta pelo governo do general Perón articulou-se com as necessidades econômicas e de defesa da própria Argentina.

A visita de uma figura de reconhecido prestígio aeronáutico como o Major de Seversky, poderia ser de grande benefício para a Força Aérea Argentina, instituição que, com apenas quatro anos de vida independente (1945-1949), precisava rever e atualizar a sua doutrina, organização, missão e responsabilidades para se posicionar corretamente no novo cenário internacional e estratégico marcado pelo pós-Segunda Guerra Mundial e pelo início do Mundo Bipolar.

Suas reuniões com chefes e oficiais da Força Aérea Argentina inspiraram ou contribuíram para fortalecer a ideia de uma Força Aérea moderna que desempenha um papel de liderança na defesa hemisférica; consolidar a aviação de caça a jato como elemento fundamental da defesa aérea; a estreita relação entre a Força Aérea e as companhias aéreas; a importância de complementar o transporte aéreo e motorizado e de manter a capacidade de bombardeio por meio do Comando Aéreo Estratégico.

Por fim, cabe destacar que após a visita do Major de Seversky uma marcante influência dos Estados Unidos sobre a Força Aérea Argentina começou a se manifestar, e que perduraria por décadas com diversas alternativas no seu desenvolvimento e contribuições em vários aspectos.

Notas

1. Alberto M. Garasino, “La Segunda Guerra Mundial” (A Segunda Guerra Mundial), *Bulletin of the Naval Center* volume 108, No. 760, 35-66.

2. Francisco Valiñas, *La Guerra Fria (The Cold War)* (A Guerra Fria), (Montevideo: Uruguayan Academy of Maritime and River History, 2002), 63.

3. Norman Lowe, *Guia ilustrada de la historia moderna* (Guia ilustrado da história moderna), (Mexico: Fondo de Cultura Económica, 1997), 327.

4. María Dolores Béjar, *Historia del siglo XX (History of the Twentieth Century)* (*História do século XX*), (Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores, 2015), 177.

5. Michael Howard, I and Louis, Roger, *Oxford History of the Twentieth Century (História do século XX de Oxford)*, (Barcelona: Planeta, 1999).

6. Ezequiel Adamovsky, *Historia de la Argentina (História da Argentina)* (Buenos Aires: Crítica, 2020), 186-187.
7. Alejandro Cattaruzza, *Historia de la Argentina 1916-1955 (História da Argentina 1916-1955)*, (Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores, 2009), 205-206.
8. Juan Archibaldo Lanús, *From Chapultepec to the Beagle (De Chapultepec ao Beagle)*, volume I, Biblioteca Argentina de Historia y Política, (Buenos Aires: Hyspamérica, 1986), 72-76.
9. Alberto Conil Paz, and Gustavo Ferrari, *Política Exterior Argentina 1930-1962 (Política externa da Argentina 1930-1962)*, Biblioteca del Oficial vol. 625, (Buenos Aires: Círculo Militar, 1971), 162-169.
10. Mariano Caucano, *El Perón que no miramos (O Perón para o qual não olhamos)*, (Buenos Aires: Areté Publishing Group, 2021).
11. César Raúl Ojeda, “The Origins of the Argentine Air Force”, *Hechos e Ideas Magazine*, Nos. 17 and 18, 1987, 67.
12. Oscar Aranda Durañona (coord.), *El Vuelo del Cóndor (O voo do Condor)*, (Buenos Aires: Manrique Zago, 2012), 53-55.
13. *Argentine Air Force*. (Força Aérea Argentina. Síntese Histórica), Argentine Aerospace Collection, (Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2003), 34-37.
14. Oscar Aranda Durañona, *Y la guerra contaminó los cielos (E a guerra contaminou os céus)*, Colección de Historia Aeroespacial, (Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2008), 209-213.
15. Eduardo Juan Amores Oliver, *History of the Argentine Air Force (História da Força Aérea Argentina), Aircraft Guide 1912-2015*, (Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2016).
16. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to Survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)*, (Buenos Aires: Guillermo Kraft Publishing, 1951), 601.
17. Alexander de Seversky, *The Victory for Air Dominance (A vitória do domínio aéreo)*, (Buenos Aires: Editorial Claridad, 1943), 17.
18. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)*, 609-610.
19. “Poder Aeroespacial (II)”, *Revista Aeroespacio año XXVIII*, Nº 317, December 1968, 9.
20. “Strategic Concepts (IV)” (Conceitos Estratégicos (IV)), *Bulletin of the Naval Center*, volume 111, year 112, No. 771, July-August-September 1993, 600.
21. Rubén Oscar Moro, *El Poder Aéreo hacia el próximo milenio (Poder Aéreo para o Próximo Milênio)*, Colección Aeroespacial Argentina, vol. 60, (Buenos Aires: Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 1999), 65.
22. Widely covered by various Argentine journalistic media (Ampla cobertura por vários meios jornalísticos argentinos): *Clarín*, *Crítica*, *Democracia*, *El Líder*, *El Mundo*, *El Pueblo*, *Laborista*, *La Época*, *La Nación*, *La Prensa*, *La Razón* and *Noticias Gráficas*. Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, Archive of the Directorate of Historical Studies of the Argentine Air Force (DHEFAA).
23. “Major D. Alexander P. de Seversky is a guest of our country (Major D. Alexander P. de Seversky é um convidado do nosso país)”, *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, Nº 3, March 1949, 62.
24. Decree No. 4316 of 21 February 1949 (Decreto nº 4.316, de 21 de fevereiro de 1949), *Public Aeronautical Gazette* No. 473, 356.

25. Major de Seversky, commented on the importance of strengthening ties with the Argentine Air Force (Major de Seversky comentou sobre a importância de estreitar os laços com a Força Aérea Argentina), *El Mundo*, March 15, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Archive, DHEFAA Archive.
26. Carlos Piñeiro Iñíguez, *Perón. The Construction of an Ideology (A construção de uma ideologia)*, (Buenos Aires: Ariel, 2013), 183-184 y 217.
27. *Crítica*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DHEFAA Archive.
28. *Democracia*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
29. *Democracia*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
30. “Major D. Alexander P. de Seversky is a guest of our country” (Major D. Alexander P. de Seversky é um convidado do nosso país), *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, Nº 3, March 1949, 63.
31. *Crítica*, March 26, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
32. *Democracia*, March 26, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
33. “Actividades del mayor D. Alexander P. de Seversky” (Atividades do Major D. Alexander P. de Seversky), *Revista Nacional de Aeronáutica* año II, Nº 5, May 1949, 20.
34. *Crítica*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
35. *Crítica*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
36. *Democracia*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
37. *Cordoba Material Area Historical Book 1926-1976 (Livro Histórico da Área Material de Córdoba 1926-1976)*, F. 64, DEHFAA Archive.
38. *El Mundo*, April 12, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
39. Oscar Aranda Durañona, *The Winged Homeland. Integral Aeronautics 1945-1955 (A pátria alada. Aeronáutica Integral 1945-1955)*, (Buenos Aires: Grupo Argentinidad, 2020).
40. Alexander de Seversky, *Air Power in Relation to the Defense of America (O poder aéreo em relação à defesa da América)*, (Buenos Aires: Rústica, 1949), 37.
41. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)*, 528-529.
42. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)*, 531 y 532.
43. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)*, 533.
44. Decree No. 6433 (Decreto nº 6.433), *Reserved Aeronautical Bulletin*, No. 372, Argentine Air Force, 490.
45. Alexander de Seversky, *Air Power in Relation to the Defense of America (O poder aéreo em relação à defesa da América)*, 41.
46. Juan Archibaldo Lanús, *From Chapultepec to the Beagle (De Chapultepec ao Beagle)*, (Argentina: Emecé Editores, 1984), 139.
47. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)*, 519 y 530.
48. Alexander de Seversky, *Air Power in Relation to the Defense of America (O poder aéreo em relação à defesa da América)*, 34.
49. *La Nación*, March 16, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
50. “The Organization of Air Power,” (A Organização do Poder Aéreo) *Revista Nacional de Aeronáutica*, Year II, No. 5, May 1949, 19.
51. “The Sense of Cooperation of the Armed Forces,” (O Sentido de Cooperação das Forças Armadas) *Revista Nacional de Aeronáutica* year II, No. 6, June 1949, 11
52. Alexander de Seversky, *Air Power: Key to survival (Poder aéreo. Chave para a sobrevivência)* 523.

53. Alexander de Seversky, *Air Power in Relation to the Defense of America (O poder aéreo em relação à defesa da América)*, 42.
54. Alexander de Seversky, *Air Power in Relation to the Defense of America (O poder aéreo em relação à defesa da América)*, 39.
55. Alexander de Seversky, *Air Power in Relation to the Defense of America (O poder aéreo em relação à defesa da América)*, 42.
56. *Democracia*, April 13, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
57. *Clarín*, May 16, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive, 12.
58. “Major Seversky returned to North America” (Major Seversky voltou para a América do Norte), *National Aeronautics Magazine* Year II, No. 6, June 1949, 12.
59. *El Pueblo*, May 19, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
60. *Crítica*, May 18, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
61. *Crítica*, May 18, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive, 12.
62. *La Razón*, May 18, 1949, Bibliorato 26, B1, Newspaper Library, DEHFAA Archive.
63. Decree No. 112 (Decreto nº 112), *Confidential Aeronautical Bulletin* No. 45, 130.
64. Mariano Caucino, *The Peron we Don't Look at (O Perón para o qual não olhamos)*, (Buenos Aires: Areté grupo editor, 2021), 122.

Luis Fernando Furlan

Mestre em Defesa Nacional. Graduado e professor em História. Professor e pesquisador da Diretoria de Estudos Históricos da Força Aérea Argentina. Professor da Escola de Suboficiais da Força Aérea de Ezeiza (ESFAE), do Colégio Naval Militar Almirante Guillermo Brown, da Universidade de Ciências Empresariais e Sociais (UCES) e da Universidade Empresarial Argentina (UADE). Autor de artigos em meios de comunicação na Argentina e no exterior. Membro de instituições nacionais e estrangeiras de história militar. Palestrante em conferências, simpósios e conferências sobre história militar.