

CURTIS EMERSON LEMAY

*Por Albert Caballé Marimón**



Curtis Emerson Lemay nasceu em 15 de novembro de 1906 em Columbus, Ohio, filho de Erving e Arizona Lemay. Criado em sua cidade natal, Lemay estudou Engenharia Civil na Ohio State University e foi membro da National Society of Pershing Rifles. Em 1928, depois de se formar, ele entrou para o Corpo Aéreo do Exército dos EUA como cadete e foi enviado a Kelly Field, no Texas, para treinamento de voo. No ano seguinte passou a Segundo Tenente da Reserva e, em 1930, foi comissionado como Segundo Tenente no exército regular.

Sua primeira designação foi para o 27º Esquadrão de Perseguição em Selfridge Field, Michigan. Lemay passou os sete anos seguintes na aviação de caça até ser transferido para as divisões de bombardeiros em 1937. Enquanto servia no 2º Grupo de Bombardeiros, participou do primeiro voo em massa para a América do Sul, em 1938, numa demonstração do desempenho do novo bombardeiro da USAF, o Boeing B-17 Flying Fortress. O Tenente Coronel Robert Olds (pai do ás de caça Robin Olds), foi o comandante do voo. O Tenente Lemay era o navegador. Lemay também contribuiu para abrir rotas aéreas para a África e a Europa.

Implacável, submetia suas tripulações a exercícios constantes, e acreditava que esta era a melhor maneira de salvar vidas no ar. Sua abordagem lhe valeu o apelido de “Iron Ass”.

A Segunda Guerra Mundial

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, Lemay organizou e treinou o 305º Grupo de Bombardeios e o liderou quando foi transferido para a Inglaterra em outubro de 1942 como parte da Oitava Força Aérea. Ele desenvolveu formações e técnicas de bombardeio, como a “combat box” (“caixa de combate”), que foram usadas pelas unidades de B-17 em todo o Teatro de Operações Europeu. Estes procedimentos e técnicas foram posteriormente adaptados às B-29 Super Fortress nas operações no Pacífico.

Em setembro de 1943 Lemay recebeu o comando da 4ª Ala de Bombardeio e supervisionou a sua transformação na 3ª Divisão de Bombardeio. Conhecido por sua bravura em combate, Lemay liderou pessoalmente várias missões, incluindo a ala Regensburg do ataque de Schweinfurt-Regensburg em 17 de agosto de 1943. Lemay liderou 146 bombardeiros B-17 da Inglaterra até o alvo na Alemanha e depois para bases na África. Como os bombardeiros estavam

operando além do alcance da escolta de caças, a formação sofreu pesadas baixas, com 24 aeronaves perdidas.

As pesadas perdas de tripulações nesta e em outras missões de penetração profunda em 1943 levaram a Oitava Força Aérea a limitar as missões a alvos dentro do alcance das escoltas. Finalmente, com a chegada no Teatro Europeu do Mustang P-51 em janeiro de 1944, a Oitava Força Aérea recebeu um caça com alcance suficiente para acompanhar os bombardeiros.

Numa discussão a respeito de um relatório sobre as altas taxas de missões abortadas de bombardeio durante a Segunda Guerra Mundial, cuja razão Robert McNamara suspeitava ser o medo de morrer dos pilotos, ele comentou sobre Lemay: “um dos comandantes era Curtis Lemay, um coronel no comando de um grupo de B-24 (sic). Ele foi o melhor comandante de combate que eu encontrei na guerra. Mas ele era extraordinariamente beligerante, e muitos o achavam brutal. Ele entendeu o relatório e emitiu uma ordem. Ele disse: ‘eu vou estar no avião líder em todas as missões. Todo o avião que decolar vai passar por cima do alvo, ou a tripulação será levada à corte marcial’. A taxa de missões abortadas caiu da noite para o dia. Ele era esse tipo de comandante”.

Após ser bem sucedido na Europa, Lemay foi transferido para o teatro de operações China-Birmânia-Índia em agosto de 1944 para comandar o recém criado XX Comando de Bombardeiros com base na China, de onde supervisionou os ataques das B-29 ao Japão. Em janeiro de 1945, após a captura das Ilhas Marianas, Lemay foi transferido para o XXI Comando de Bombardeiros.

Depois de avaliar os resultados de seus primeiros ataques a partir da China e das Marianas, Lemay descobriu que o bombardeio em altitude estava se mostrando ineficaz em relação ao Japão. Como as defesas aéreas japonesas impediam o bombardeio diurno de baixa e média altitude, Lemay seguiu as táticas pioneiras dos britânicos sobre a Alemanha e ordenou que os ataques fossem feitos à noite.

O bombardeio a Tóquio na noite de 9 a 10 de março de 1945 (a “Operação *Meetinghouse*”), foi o ataque mais destrutivo de toda a guerra. Lemay removeu as armas defensivas de 325 B-29 e as carregou com *clusters* incendiários M-47, bombas de magnésio, bombas de fósforo branco e *napalm*, e ordenou que voassem na faixa de 1.500 a 2.700 m. Ele descreveu a operação dizendo que “os EUA finalmente pararam de atacar as moscas e foram atrás da pilha de estrume”.

Num período de três horas, a força de B-29 lançou 1.665 toneladas de bombas incendiárias, matando 100 mil civis, destruindo 250 mil prédios e incinerando 41 km² da cidade. As tripulações aéreas das últimas levas de bombardeiros relataram que o fedor de carne humana queimada chegava às aeronaves.

O Japão tinha decentralizado a maior parte de sua produção de guerra em pequenas oficinas em distritos civis, visando tornar sua indústria de guerra menos vulnerável ao bombardeio convencional. Quando a campanha de Lemay começou a fazer efeito, os japoneses foram forçados a gastar recursos escassos para realocar sua indústria para cavernas e abrigos em montanhas remotas, reduzindo a produção de material bélico.

O Tenente Coronel Robert McNamara, então subordinado de Lemay, foi encarregado de avaliar a eficácia das missões de bombardeio (mais tarde, como Secretário de Defesa dos EUA dos presidentes John F. Kennedy e Lyndon B. Johnson, McNamara entrou em confronto com Lemay em diversas ocasiões).

Lemay tinha ciência da implicação de suas ordens. Na época, o jornal *The New York Times* informou que “o Major General Curtis Lemay, comandante dos B-29 nas Marianas, declarou que se a guerra for encurtada em um único dia, o ataque terá servido ao seu propósito”. Lemay também declarou que “se eu tivesse perdido a guerra, provavelmente seria julgado como criminoso de guerra”. No entanto, o presidente Roosevelt e seu sucessor, Truman, apoiaram a estratégia de Lemay, com base numa estimativa de um milhão de baixas aliadas caso fosse necessário invadir o Japão.

Lemay também comandou os bombardeios atômicos de Hiroshima e Nagasaki. Com relação ao ataque a Nagasaki, houve um episódio que mostra um pouco do estilo de Lemay.

Em 9 de agosto de 1945, o Major Charles Sweeney comandava a *Bockscar*, a B-29 que transportava a *Fat Man*, a bomba atômica para o ataque. Duas outras B-29 apoiariam a missão, *The Great Artiste* e *The Big Stink*. Elas deveriam encontrar-se com a *Bockscar* sobre a Ilha Yakushima. A equipe de terra informou a Sweeney que, devido a um problema numa bomba de combustível, não seria possível usar 625 galões da cauda, mas Sweeney decidiu prosseguir com a missão.

Antes da decolagem, o Coronel Paul Tibbets, comandante do 509º Grupo Composto, alertou Sweeney que, pelo problema da bomba de combustível, ele perderia pelo menos 45 minutos de voo, e ordenou que não demorasse mais que quinze minutos no ponto de encontro antes de prosseguir para o alvo primário.

Sweeney chegou ao ponto de encontro e encontrou *The Great Artiste*, mas não *The Big Stink*. Embora tivesse recebido ordens de não esperar mais de quinze minutos, ele ultrapassou o limite por meia hora antes de prosseguir para o alvo principal, Kokura. Uma densa cobertura de nuvens impedia o bombardeio e, após três corridas de bombardeio, com fogo antiaéreo japonês, caças se aproximando, e o combustível escasseando, ele decidiu seguir para Nagasaki, o alvo secundário.

Ao se aproximar de Nagasaki, o centro da cidade estava coberto por uma densa nuvem, e Sweeney e o bombardeador, Comandante Ashworth, decidiram usar o radar. Então houve uma pequena abertura nas nuvens que permitia verificar o alvo visualmente, e como as ordens eram de executar um bombardeio visual se fosse possível, Sweeney decidiu prosseguir no visual. A bomba foi lançada e caiu a pelo menos 2,5 km a noroeste do ponto planejado. O resultado desta falha foi que a explosão se confinou ao Vale Urakami, com boa parte da cidade ficando protegida pelas colinas, o que reduziu os danos planejados.

Quase sem combustível, o *Bockscar* mal conseguiu chegar à pista em Okinawa. Dois motores entraram em pane seca e o pouso foi desastroso. O Coronel Tibbets considerou se deveria tomar alguma ação contra Sweeney por falha no comando.

Lemay, ao se encontrar com Tibbets e Sweeney, disse a Sweeney: “você ferrou tudo, não é, Chuck?” (“*you fucked up, didn't you, Chuck?*”), e Sweeney não respondeu. Lemay então disse a Tibbets que uma investigação da conduta de Sweeney não teria utilidade.

Lemay também supervisionou a Operação *Starvation*, uma operação de minagem aérea em canais e portos japoneses. Embora esse objetivo naval não tivesse apoio de seus superiores, Lemay lhe deu uma alta prioridade e atribuiu a tarefa à 313ª Ala de Bombardeio, usando as B-29. A minagem aérea complementou o bloqueio submarino ao Japão, reduzindo drasticamente sua capacidade de abastecer suas forças no exterior. Uma análise no pós-guerra concluiu que, se tivesse sido iniciada antes, esta operação por si só poderia ter derrotado o Japão.

Voo Hokkaido – Chicago – Washington

Em setembro de 1945, após o final da Segunda Guerra Mundial, ele retornou aos EUA pilotando uma B-29 num voo sem escalas de Hokkaido, no Japão, a Chicago, no estado de Illinois. Três B-29 foram modificadas para esse voo e quebraram vários recordes, incluindo o maior peso de decolagem da USAAF, o mais longo voo sem escalas da USAAF e o primeiro voo sem escalas entre Japão e Chicago.

O objetivo original era ir direto a Washington, mas só a aeronave de Lemay, que era um exímio navegador, ainda tinha combustível para tanto. As outras duas aeronaves consumiram mais combustível lutando com ventos contrários, e seus pilotos aterrissaram em Chicago para reabastecer.

Um dos pilotos era o Tenente General Barney M. Giles, mais antigo que Lemay. Apesar da aeronave de Lemay ainda ter combustível para chegar a Washington, ele recebeu ordens do Departamento de Guerra para reabastecer em Chicago.

Oficialmente, a ordem foi dada devido às condições meteorológicas em Washington, mas de acordo com o Primeiro Tenente Ivan J. Potts, que estava a bordo, a verdadeira razão foi que Lemay tinha uma estrela a menos que o general e não deveria ter desempenho melhor que seu superior...

A Ponte Aérea de Berlim

Depois da guerra, Lemay ocupou um cargo administrativo no Pentágono até receber o comando da USAF na Europa em outubro de 1947. Em junho de 1948, a União Soviética bloqueou os acessos terrestres a Berlim, ameaçando matar de fome a população civil da zona de ocupação da Berlim ocidental. Lemay então organizou operações de transporte aéreo para a cidade.

Aeronaves Douglas C-54 Skymaster começaram a abastecer a cidade em 1º de julho. Após alguns meses, a ponte aérea já transportava em média 5 mil toneladas de suprimentos por dia. A ponte aérea continuou por 11 meses, até que a União Soviética cedeu e reabriu os acessos terrestres.

O sucesso da ponte aérea foi na verdade instigado pelo general Lucius D. Clay, que chamou Lemay para resolver o problema. Lemay inicialmente iniciou a operação, mas decidiu que era um trabalho para um especialista em logística. Ele encontrou esse especialista na figura do Tenente General William H. Tunner, que assumiu o controle da ponte aérea.

O Comando Aéreo Estratégico

Com a ponte aérea funcionando, Lemay foi enviado de volta aos EUA para liderar o Comando Aéreo Estratégico (SAC, *Strategic Air Command*). Ao assumir, Lemay encontrou o SAC em mau estado e com apenas alguns grupos de B-29 sem tripulação, e começou a transformá-lo na principal arma ofensiva da USAF.

Nos nove anos seguintes, a Lemay supervisionou a incorporação de uma frota de bombardeiros estratégicos a jato e a criação de um novo sistema de comando e controle que possibilitou um nível de prontidão sem precedentes. Quando foi promovido a general em 1951, Lemay tornou-se o mais jovem membro das forças armadas dos EUA a atingir esse posto desde Ulysses S. Grant.

O SAC era o principal meio de ataque nuclear dos EUA, e Lemay construiu novas bases aéreas e desenvolveu um elaborado sistema de reabastecimento aéreo para possibilitar que as aeronaves atacassem a União Soviética. Lemay também iniciou o processo de integração de mísseis balísticos intercontinentais, tornando-os um elemento vital do arsenal nuclear do país.

Lemay era intransigente quanto ao treinamento, que insistia que fosse rigoroso, e estabelecia padrões de desempenho muito altos para todos, quer fossem oficiais, alistados, tripulações, mecânicos ou funcionários administrativos. Em uma ocasião, teria comentado: “eu não tenho nem tempo e nem inclinação para diferenciar os incompetentes dos meramente infelizes”.

Apesar de tudo, Lemay era conhecido por sua preocupação com o bem-estar físico e o conforto de seus homens. Ele trabalhava o moral e o desempenho individual encorajando atividades recreativas em grupo, instituindo promoções baseadas no desempenho, autorizando uniformes especiais, treinamento, equipamentos e subsídios tanto para as tripulações como o pessoal de terra.

Quando Lemay deixou o SAC, ele era composto por cerca de 224.000 homens, 2.000 bombardeiros pesados e cerca de 800 aviões de reabastecimento.

Chefe do Estado Maior da Força Aérea dos EUA

Depois de deixar o SAC em 1957, Lemay foi nomeado vice-chefe de Estado Maior da Força Aérea dos EUA. Quatro anos depois, ele foi promovido a Chefe de Estado Maior. Lemay então pôde colocar em prática suas convicções sobre campanhas aéreas estratégicas, e a USAF passou a adquirir aeronaves adequadas a esse fim.

Durante seu mandato, Lemay confrontou-se várias vezes com seus superiores, incluindo o Secretário de Defesa Robert McNamara (seu antigo subordinado na

Europa durante a Segunda Guerra Mundial), o Secretário da Força Aérea, Eugene Zuckert e o Presidente do Estado-Maior Conjunto, Maxwell Taylor.

No início dos anos 1960, Lemay teve muito sucesso defendendo os orçamentos da USAF e começou a utilizar a tecnologia de satélites.

Figura controversa, Lemay foi tido como belicista na crise dos mísseis cubanos em 1962, quando discutiu com o presidente John F. Kennedy e com o Secretário McNamara sobre ataques aéreos contra as instalações soviéticas em Cuba. Ele se opunha ao bloqueio naval e apoiava uma invasão a Cuba mesmo depois da saída dos soviéticos.

Após a morte de Kennedy, Lemay manifestou descontentamento com as políticas do presidente Lyndon Johnson em relação ao Vietnã. Ele queria implementar uma campanha de bombardeio estratégico contra as instalações industriais e a infraestrutura do Vietnã do Norte, mas Johnson não queria expandir o conflito e limitou os ataques aéreos a missões táticas. Em fevereiro de 1965, após críticas intensas, Johnson e McNamara acabaram por forçar Lemay a se aposentar.

Depois da USAF

Vivendo na Califórnia, Lemay foi convidado a disputar uma indicação ao senado pelo Partido Republicano nas primárias de 1968, mas optou por concorrer à vice-presidência com George Wallace na chapa do Partido Independente Americano. Inicialmente ele apoiava Richard Nixon, mas se preocupou com a possibilidade de Nixon aceitar uma paridade nuclear com os soviéticos e adotar uma abordagem conciliatória em relação ao Vietnã. A parceria de Lemay com George Wallace foi controversa, pois Wallace era conhecido por apoiar a política de segregação racial. Depois de ser derrotado nas urnas, Lemay se retirou da vida pública e recusou novos convites para concorrer a cargos públicos.

Morte

Após uma longa aposentadoria, Lemay morreu em 1º de outubro de 1990, vítima de complicações cardíacas no 22º Hospital Estratégico da Base Aérea March. Foi enterrado no cemitério da Academia da Força Aérea dos EUA em Colorado Springs, no Colorado. Sua esposa Helen faleceu menos de 17 meses depois e foi enterrada ao seu lado.

Lemay é lembrado como um herói militar que desempenhou papel importante na modernização da USAF. Por seus serviços e realizações, recebeu numerosas condecorações e honrarias, tanto dos EUA como de outros governos. Do Brasil, recebeu a Ordem Nacional do Cruzeiro do Sul e a Ordem do Mérito Aeronáutico.

**Albert Caballé Marimón é fotógrafo profissional, analista de defesa, editor do Blog Velho General e colaborador do Canal Arte da Guerra. E-mail: velhogeneral2018@gmail.com*
