

# Creación del Ministerio de Aeronáutica de Brasil y sus primeras actuaciones en un contexto de guerra mundial

*Creation of the Brazilian Ministry of Aeronautics and its first performances in a context of world war*

*Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações num contexto de guerra mundial*

Heitor Esperança Henrique<sup>I</sup>

Andreia Elizabeth Bohn Luder<sup>II</sup>

## RESUMEN

El sector aeronáutico brasileño experimentó grandes cambios en la década de 1940. El principal fue la creación del Ministerio de Aeronáutica, que culminó con la unión de las fuerzas aéreas del ejército y la marina en una sola fuerza, lo conllevó al envío del 1er Grupo de Aviación de Caza para combatir en el teatro de operaciones del Mediterráneo en la Segunda Guerra Mundial. Dicha acción solo fue posible debido a la política internacional del gobierno brasileño y a la creación de una comisión conjunta entre Brasil y Estados Unidos, la cual fue llevada a cabo por la División Aérea del JointBrazil-U.S. La Comisión de Defensa marca significativamente el proceso de organización de la recién creada Fuerza Aérea Brasileña en el sector administrativo y operacional en el modelo estadounidense, permitiendo entender las acciones que involucran al sector aéreo en las relaciones internacionales.

**Palabras clave:** Ministerio de Aeronáutica. Fuerza Aérea Brasileña. Relaciones internacionales. Segunda Guerra Mundial.

## ABSTRACT

*The Brazilian aeronautical sector underwent major changes in the 1940s. One of these changes was the creation of the Ministry of Aeronautics, which culminated in the union of the army and navy air forces in a single force, resulting in the sending of the 1st Fighter Aviation Group to fight in the Mediterranean operation theater in World War II. This action was only possible as a result of the Brazilian government international policy and*

*the creation of a joint commission between Brazil and the United States, which was carried out by the Joint Brazil-U.S Air Division. The Defense Commission significantly marks the process of organizing the newly created Brazilian Air Force in the administrative and operational sector in the U.S. mold, allowing to understand the actions that involve the airline industry in international relations.*

**Keywords:** Ministry of Aeronautics. Brazilian Air Force. International Relations. World War II.

## RESUMO

*O setor aeronáutico brasileiro passou por grandes mudanças na década de 40. A principal delas foi a criação do Ministério da Aeronáutica, que culminou na união das forças aéreas do exército e da marinha em uma única força, tendo como consequência o envio do 1º Grupo de Aviação de Caça para lutar no teatro de operações do Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial. Tal ação só foi possível em decorrência da política internacional do governo brasileiro e da criação de uma comissão conjunta entre o Brasil e os Estados Unidos, que foi desempenhada pela Air Division da Joint Brazil-U.S. A Defense Commission marca significativamente o processo de organização da recém-criada Força Aérea Brasileira no setor administrativo e operacional no molde estadunidense, permitindo compreender as ações que envolvem o setor aéreo nas relações internacionais.*

**Palavras-chave:** Ministério da Aeronáutica. Força Aérea Brasileira. Relações Internacionais. Segunda Guerra Mundial.

I. Fundación Facultad de Filosofía, Letras y Artes de Mandaguari (FAFIMAN) – Mandaguari/PR – Brazil. Doctor en Historia por la Universidad Federal de Paraná. E-mail: heitorehenrique@gmail.com

II. Universidade Federal do Paraná. Curitiba/PR – Brasil. Mestranda em História pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). E-mail: andreialuder@hotmail.com

Recibido: 20/08/20

Aceptado: 12/04/21

Las siglas y abreviaturas contenidas en el artículo corresponden a las del texto original en lengua portuguesa.

## 1 INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es analizar la creación del Ministerio de Aeronáutica y su participación en la Segunda Guerra Mundial. Para ello es necesario tener en cuenta que antes del año 1941, el sector de la aviación nacional estaba dividido en tres sectores: el sector civil, comandado por el Departamento de Aviación Civil (DAC), que pertenecía al Ministerio de Transportes y Obras Públicas; el Arma de la Aeronáutica del Ejército; y la Aviación Naval de la Marina, cada una bajo el regimiento de sus respectivas armas. Por mucho que Vargas impulsara el desarrollo de la aeronáutica brasileña durante su gobierno, el país no contaba con un organismo que pudiera llamarse Fuerza Aérea y que pudiera representar los intereses del Estado o garantizar el poder aéreo nacional en la situación de un conflicto internacional. Este problema sólo se resolvió mediante el Decreto-Ley N.º 2.961, del 20 de enero de 1941, que creó el Ministerio de Aeronáutica.

## 2 UN ACTO POLÍTICO

El desarrollo de la industria aérea en el escenario mundial, durante el período de entre guerras, estaba experimentando un proceso de amplio crecimiento. El avión acortó las distancias, acercó a las personas y facilitó la integración nacional. En el caso brasileño, la aeronáutica nacional ensayaba su salto en la década de 1930 y fue durante el Nuevo Estado de Getúlio Vargas que se crearon y aplicaron las principales instituciones de la aviación para facilitar la integración nacional, la comunicación, el comercio y la defensa del territorio.

La primera acción de Vargas respecto al sector fue iniciar la organización de una mentalidad aeronáutica. Su primer acto fue la creación y organización del Departamento de Aviación Civil (DAC), el 22 de abril de 1931, mediante el Decreto n.º 19902. Su responsabilidad se centraba en los asuntos relacionados con la aeronáutica civil y comercial, y sus servicios se distribuían en tres divisiones: administrativa, operativa y de tráfico. El DAC estaba asociado al Ministerio de Transportes y Obras Públicas. Así tenemos la creación de una agencia responsable del desarrollo de la aviación civil, pero todavía sin una legislación propia que regule eficazmente la aviación civil y comercial nacional. Por el momento, el Estado brasileño seguiría las recomendaciones de los convenios internacionales de aviación civil.

La aviación militar siguió una estructura diferente. Considerada la primera escuela de aviación militar del país, la Aviación Naval brasileña fue creada en agosto de 1916. La Aviación del Ejército tuvo su inicio en 1914, y sólo empezó a funcionar eficazmente en julio de 1919 bajo la

dirección técnica de la Misión Militar Francesa. El elemento común de la aviación militar es la comprensión posterior a la Primera Guerra de que el arma de la aviación sería de vital importancia para los conflictos venideros. El debate entre los teóricos del poder aéreo es cómo utilizarlo y organizarlo.

En Brasil, la aviación militar permaneció separada y con funciones de salvaguarda del territorio nacional. Sin embargo, era necesario integrar mejor a la nación brasileña. Como respuesta, en 1931 se estableció el Correo Aéreo Militar (CAM), que también debería depender de la Dirección General de Correos. La Marina, en 1934, inició un debate sobre la organización del Correo Aéreo Naval, inaugurado en 1935 y mantenido en funcionamiento hasta 1940. Sus rutas correspondían únicamente a la región costera, dejando el interior del país a cargo del CAM, que, de 1931 a 1940, fue uno de los principales medios de comunicación. El CAM permitió que lugares de difícil acceso fueran vistos y se sintieran pertenecientes a un proyecto de nación.

Los avances respecto a la aeronáutica se originaron principalmente por la necesidad del Estado brasileño de actualizarse respecto a esta nueva tecnología y su uso bélico. Los avances también se dieron porque Getúlio Vargas era un hombre de la aviación, siendo considerado por los medios de comunicación de la época como el “amigo de la aviación” (FRAGA, 2017, p. 137). La primera legislación referente a la aviación civil se produce en vísperas del Estado Novo. En 1938, se crea el Código Brasileño del Aire (CBA), un código que nació viejo debido a que permaneció ocho años en discusión (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 451). Mientras tanto, los temas relacionados con las armas de aviación eran responsabilidad de los mandos del Ejército y la Marina.

El 20 de enero de 1941, mediante el Decreto-Ley n.º 2961, se creó el Ministerio de Aeronáutica. Unió los asuntos civiles y militares en una sola cartera, permitiendo un mejor control y seguridad del espacio aéreo y facilitando el uso y desarrollo de tecnologías destinadas al sector aéreo. En cuanto al sector civil, la organización previa con el DAC y el CBA facilitó su asimilación al Ministerio, mientras que las aeronaves del ejército y la marina se unieron y crearon una fuerza aérea que inicialmente se llamó Fuerzas Aéreas Nacionales, pero que poco después pasó a llamarse Fuerza Aérea Brasileña (FAB).

Todo este proceso de modernización del sector aéreo implica cuestiones políticas y estratégicas. La creación de la FAB terminó con la división del poder aéreo. Comenzó a construirse y a asumir su papel social y político, pero para reestructurarla era necesario evitar a los conflictos internos que podían producirse entre el ejército y la Marina. Por esta razón, Vargas eligió a un civil para comandar la cartera, en el entendido de que ninguna de las dos armas tendría privilegios en la reorganización del personal interno del ejército. El

elegido para asumir el cargo de ministro fue Joaquim Salgado Filho, un abogado de Rio Grande do Sul que ya había sido ministro de Trabajo de 1932 a 1934. Asimismo, como el presidente era también un entusiasta de la aviación nacional, trató de desarrollar el sector con el apoyo de la población civil, las empresas privadas y las relaciones internacionales entre los gobiernos de Brasil y Estados Unidos.

### 3 ENTRADA EN LA GUERRA

Los efectos de la Guerra Mundial se sintieron en Brasil. Vargas actuó en un sistema pendular entre los intereses de Estados Unidos y la Alemania nazi y trató de tomar de ambas partes acuerdos comerciales que favorecieron el programa de desarrollo industrial nacional. El gobierno de EE.UU. trató de crear un plan de cooperación política y económica con las repúblicas americanas. Así, las propuestas de la política del “ Buen Vecino” se configuraron para combatir la influencia del Eje en el continente. Así, se propone una misión militar en los países de América del Sur para reforzar los lazos entre los países beneficiarios. El intento de una primera misión en 1940 tuvo un relativo fracaso debido a la reticencia del gobierno brasileño en relación a la presencia de tropas estadounidenses ocupando el Nordeste, región considerada sensible a un ataque del Eje.

A diferencia de Vargas, Salgado Filho era partidario de una relación más estrecha con el gobierno de Estados Unidos que, durante la administración de Roosevelt, impulsó el desarrollo industrial del sector de la aviación y aseguró la infraestructura necesaria: aeropuertos, rutas, mecanismos de navegación, control del tráfico aéreo, previsión meteorológica e investigaciones que llevarían a futuras mejoras (CROUCH, 2008, p. 642-643).

Las aerolíneas estadounidenses recibieron el apoyo del gobierno, y Pan American Airways (PanAm) fue una de las principales compañías beneficiadas. Durante el gobierno de Roosevelt, la compañía amplió sus rutas por el continente americano, compitiendo con la alemana Lufthansa por el mercado latinoamericano. PanAm también respondió a la necesidad de los militares estadounidenses de vigilar el movimiento de los aviones del Eje a través de América. Para ello, se creó el Airport Development Program (ADP), una acción conjunta entre PanAm y el gobierno, en la que la empresa, con el apoyo de sus filiales, construiría y equiparía aeropuertos en América Latina que fueran de interés estratégico para el ejército estadounidense. Al ser inicialmente obra de una empresa civil y su filial, la imagen del gobierno estadounidense no se vio afectada, ya que no se consideró una acción intervencionista en un Estado latinoamericano. Así, se mantuvo la política del “ Buen Vecino”.

Salgado Filho entendió que la expansión de la industria aérea requería la mejora, readecuación, expansión y equipamiento de los aeropuertos y bases aéreas de Brasil. Sin embargo, el gobierno brasileño no podía proporcionar por sí solo los técnicos, el material y la financiación para realizar las mejoras. La solución fue utilizar el ADP a través de Panair do Brasil S.A., una filial de PanAm. El 25 de julio de 1941, por el Decreto-Ley nº 3462, Panair fue autorizada a construir, mejorar y equipar los aeropuertos de Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió y Salvador. La acción del ministro ayudó a resolver el malestar que había quedado entre los militares brasileños y estadounidenses sobre la cuestión del Nordeste, ya que las bases aéreas que interesaban a los Estados Unidos estaban bajo el ADP. Esto mantuvo la imagen de neutralidad del gobierno brasileño.

El año 1942 fue decisivo para el gobierno brasileño en materia de política exterior, ya que se vio obligado a tomar partido por el lado de los Aliados. Los principales factores que llevaron a esta decisión fueron la Conferencia de Río, la misión del ministro de Hacienda Souza Costa a Washington, el acuerdo político-militar firmado con Estados Unidos y el torpedeo de cinco buques mercantes brasileños por parte de submarinos alemanes. Brasil declaró la guerra al Eje el 22 de agosto de 1942. Como resultado de las negociaciones entre Brasil y Estados Unidos, se firmaron los Acuerdos de Washington el 23 de mayo de 1942. Posteriormente, se crearon comisiones para ayudar en los diálogos y negociaciones entre los dos países. Se crearon dos comisiones: una con sede en Washington y otra en Río de Janeiro.

La comisión de Río se pondría en contacto con las misiones militares y Naval de EE.UU. en la entonces capital federal brasileña en un esfuerzo por mejorar las condiciones de funcionamiento de las fuerzas armadas brasileñas.

Para la comisión de Washington la primera tarea sería organizar un plan de defensa para el noreste, (...). El objetivo debía ser el equipamiento por parte de EEUU de tropas brasileñas dedicadas a la defensa de la región y de las instalaciones militares estadounidenses. (OLIVEIRA, 2015, p. 53-54).

La comisión con sede en Río de Janeiro se denominó Joint Brazil-United States Military Commission (JBUSMC) y la comisión con sede en Washington, Joint Brazil-United States Defense Commission (JBUSDC). El general Estevão Leitão de Carvalho fue elegido para representar al lado brasileño, reportando directamente al Ministerio de Relaciones Exteriores. Para representar a la parte estadounidense de la comisión, se eligió al general John Garesche Ord. En la comisión conjunta de JBUSMC, estaba el departamento de Air Division, representado

por el coronel estadounidense Floyd B. Wood y el coronel brasileño Aviador Vasco Alves Secco. Este último representó al Ministerio de Aeronáutica respecto al desarrollo y mejoramiento del sector de la aviación civil y la FAB. Al mismo tiempo, se llevaron a cabo las negociaciones para la compra y adquisición de los equipos necesarios a través de Lend-Lease. El programa Lend-Lease, o Ley de Préstamo y Arrendamiento, representaba el préstamo de grandes sumas por parte de los Estados Unidos para los países que luchaban contra el Eje durante la guerra con la opción de pago a bajo interés o la devolución del material después de la guerra (OLIVEIRA, 2015, p. 46-47).

Una vez que Vargas decidió enviar contingentes brasileños a la guerra en el exterior, quedó bajo la responsabilidad de los representantes de la JBUSDC organizar las acciones necesarias para entrenar, transportar e incorporar a las fuerzas aliadas. Los representantes brasileños en la Comisión, el general Leitão de Carvalho, el vicealmirante Álvaro Vasconcelos y el coronel aviador Vasco Alves Secco, asumieron la doble misión de proseguir las negociaciones sobre el rearme del contingente para las operaciones en el Atlántico Sur y organizar el envío de tropas brasileñas al extranjero. A lo largo de las discusiones, se decidió enviar una Fuerza Expedicionaria Brasileña (FEB) y movilizar elementos de la FAB para constituir Unidades Aéreas. La FEB y la FAB seguirían las normas de organización del Ejército Americano y de su Fuerza Aérea y utilizarían material y equipos estadounidenses mediante *lend-lease* (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 511-512).

A partir de abril de 1942, mediante acuerdos con Estados Unidos, Brasil comenzó a recibir una pequeña cantidad de cazas Curtius P-36A y bombarderos North American B-25B. Tras la declaración de guerra, en agosto de ese año, se hizo evidente la urgente necesidad de dotar a las unidades aéreas brasileñas de medios adecuados para defender la costa. A partir de entonces, la FAB recibió un gran número de aviones Lockheed A-28A Hudson y Consolidated PBY-5A Catalina. También recibió muchos cazas P-40E y P-40K, además de modernos aviones de entrenamiento, como el Fairchild PT-19, el Vultee BT-15 y el North American AT-6C/D (LIMA; VASCONCELOS, 2003, p. 18). Todos los aviones llegaron a Brasil en vuelo directo desde Estados Unidos y, en algunos casos, se enfrentaron a situaciones meteorológicas difíciles debido a la falta de equipos adecuados para garantizar una buena información a los pilotos. En total, 130 aviones fueron llevados, en vuelo, por equipos brasileños en 1942, 243 en 1943, 64 en 1944 y 15 en 1945, totalizando 452 aviones en los años que la guerra aún duraría. (BUYERS, 2004, p. 19).

En el momento de la entrada de Brasil en la guerra, la FAB estaba compuesta por aproximadamente 200 pilotos

y 200 personas de mantenimiento de aeronaves, además del personal burocrático y administrativo (BUYERS, 2004, p. 44). La operación inicial tuvo lugar en la costa brasileña. Aunque todavía se estaba organizando como una fuerza armada autónoma, en 1943 comenzó a participar de manera más coordinada en el patrullaje y la protección de convoyes en el Atlántico Sur y en la acción conjunta con los elementos de superficie de las marinas de Brasil y Estados Unidos. Esta actividad se conoció como la campaña antisubmarina. Los equipos utilizados por la FAB para el patrullaje eran los Catalinas y Hudsons del 1er Grupo de Patrulla y los Buitres Venganza de la Base Aérea de Santa Cruz (TORRES, 1985, p. 112).

“La ofensiva submarina en las costas de América del Sur obligó a organizar convoyes marítimos, como el mejor medio de defensa. La escolta naval entre Trinidad y Recife fue proporcionada por buques de guerra norteamericanos, desde Recife hacia el sur la escolta fue proporcionada por buques de guerra brasileños. La protección aérea de los convoyes, a lo largo de la costa brasileña, fue hecha por aviones brasileños y norteamericanos en conjunto, distribuidos por las Bases Aéreas a lo largo de la costa”. (INCAER, p. 9-10).

Esta patrulla aérea representó un gran esfuerzo para la FAB. Se realizaron miles de horas de vuelo al mes, bajo condiciones meteorológicas adversas y extendiéndose por toda la costa brasileña. La mayor victoria de la FAB en la campaña antisubmarina fue el hundimiento del submarino alemán U-199 el 31 de enero de 1943 en Río de Janeiro. Lima (2003) afirma que éste fue el único submarino hundido de forma verificable por aviones de la FAB. En vista de este hecho, se considera el acto más importante de la campaña antisubmarina.

#### 4 EL 1ER GRUPO DE AVIACIÓN DE CAZA

Semanas antes de la creación oficial del 1er Grupo de Caza, se hizo una petición a todas las unidades de la FAB de voluntarios para formar el grupo. Las vacantes de oficiales de vuelo se cubrieron pronto. La mayoría de ellos eran de Río de Janeiro y prácticamente todos estaban en la Escuela de Aeronáutica. Del Nordeste fueron llamados varios voluntarios que sirvieron en las unidades aéreas con sede en Fortaleza, Natal, Recife y Salvador. Entre los numerosos aviadores que se ofrecieron para formar parte del grupo, había algunos que ya tenían una gran experiencia en aviación. De hecho, muchos ya habían participado regularmente en algunas misiones a lo largo de la costa brasileña (LIMA; VASCONCELOS, p. 23-31). De los voluntarios que formarían el 1er Grupo de Aviación de Caza, pilotos y hombres responsables del mantenimiento de las aeronaves, 116 eran del Ejército, 33 de la Marina, y la

mayoría de ellos, 226, eran miembros de la recién creada Aeronáutica (BUYERS, 2004, p. 44-50).

En la campaña europea, la Fuerza Aérea Brasileña estuvo representada por el 1º Grupo de Aviación de Caza. El grupo fue creado por el Decreto-Ley N° 6.123, del 18 de diciembre de 1943, firmado por el presidente Getúlio Vargas. El 27 de diciembre de 1943, el Mayor Aviador Nero Moura fue nombrado comandante del 1er Grupo de Aviación de Caza. En ese momento era miembro del Gabinete del ministro Salgado Filho y había participado activamente en la estructuración del Ministerio de Aeronáutica. El Mayor Nero Moura, además de comandar, fue responsable por toda la organización y eligió a sus 36 asistentes, entre oficiales y alistados, quedando constituidos de la siguiente manera: comandante Aviador Mayor Nero Moura; oficial de operaciones Capitán Aviador Oswaldo Pamplona Pinto; oficial de información Teniente Primero Aviador José Carlos de Miranda Corrêa y los comandantes del escuadrón Capitanes Aviadores Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza, Fortunato Câmara de Oliveira, Joel Miranda e Newton Lagares da Silva.

El Mayor Nero Moura delegó a los comandantes la libertad de elegir a los futuros pilotos que integrarían las futuras Escuadras de Combate. Tras la organización del grupo, comenzaron las sucesivas etapas de formación. La primera fase tuvo lugar el 3 de enero de 1944, con el viaje del comandante Moura y sus hombres clave desde Brasil a Orlando, Florida, para el entrenamiento en la Escuela de Tácticas Aplicadas de la Aviación del Ejército. La segunda fase del entrenamiento tuvo lugar en la base norteamericana de Albrook Field, en la zona del Canal de Panamá. El 18 de marzo de 1944, el grupo del comandante Nero Moura se reunió con los voluntarios venidos de Brasil para adaptarse a la organización administrativa y operativa americana. La tercera fase comenzó el 5 de abril de 1944, cuando el grupo fue trasladado a la Base Aérea de Aguadulce para su entrenamiento como Unidad Aérea Táctica, pudiendo finalmente participar activamente, a partir del 11 de mayo de 1944, en el esquema de defensa del Canal de Panamá. Esta última fase estuvo marcada por el izado de la Bandera Nacional enviada por el ministro.

La figura 1 es el registro, todavía en Brasil, de la entrega de la Bandera a los oficiales de la FAB. Las personalidades presentes son el ministro Salgado

**Figura 1** - Una Bandera que va a la Guerra.



Fuente: MINISTERIO DE AERONÁUTICA. 1975, p. 05.

Filho y su esposa Berthe Salgado. Esta última, en representación de las mujeres brasileñas, entrega la Bandera Nacional al capitán Francisco Sabroza y al teniente primero Horácio Machado en una ceremonia militar celebrada en la Escuela de Aeronáutica el 5 de mayo de 1944. En la imagen, la institución del Ministerio está representada por Salgado Filho y el Estado por la Bandera Nacional. El Capitán Av. Francisco Sabroza y el Tte. Av. Horácio Machado representan al 1er Grupo de Caza. El izado de la bandera reforzó el sentimiento de colectividad en el grupo y su grado de importancia en la representación de la nación brasileña y de las acciones del Ministerio en este periodo de guerra.

La cuarta y última fase del programa de entrenamiento del 1er Grupo de Caza se realiza en el Campo Aéreo de Suffolk, en Estados Unidos. La misión era adaptarlos al avión que se utilizaría en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo: el moderno Thunderbolt P-47. Hasta entonces, los pilotos hacían los entrenamientos en el Curtiss P-40. En la víspera de su partida, el grupo presentaba una gran cohesión que representaba un símbolo de la transformación de hombres y máquinas en una Unidad Aérea de Combate. El 1er Grupo de Aviación de Caza estaba bajo el control operacional del XXII Comando Aéreo Táctico, incorporado al *350th Fighter Group* con la denominación de *1st Brazilian Fighter Squadron*, ya que el personal brasileño era equivalente a un escuadrón de caza americano.

El 11 de septiembre de 1944, el 1er Grupo de Aviación de Caza abandonó las instalaciones de los Estados Unidos para dirigirse al Teatro de Operaciones del Mediterráneo. El viaje se realizó en barco y llegó a Italia el día 19, dirigiéndose ya a la base aérea de Tarquinia, en Livorno. Las operaciones comenzaron el día 31. Sin embargo, la supremacía aérea en los cielos italianos pertenecía a los aviones aliados. Por lo tanto, el grupo brasileño operó predominantemente como una unidad de cazabombarderos. La principal modalidad de ataque utilizada por el 1er Grupo de Caza fue el bombardeo en picado, cuyo objetivo era impedir el flujo de suministros a la línea de frente alemana y detener el reflujo de tropas enemigas. El grupo también llevó a cabo misiones de reconocimiento y, en menor medida, misiones de escolta. (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 556).

Junto con el grupo de cazas, también participó en Italia el ELO (Escuadrón de Ligazón y

Observación). Consistía en un escuadrón que estaba bajo el mando de la FEB con la función de observar el campo de guerra, hacer reconocimiento aéreo y regular el tiro. Los grupos realizaron 682 misiones en aviones Piper Cub, o L-4H en la versión militar (LIMA, 1989, p. 337-340).

En diciembre de 1944, el ministro Salgado Filho y una comisión de oficiales brasileños viajaron al frente italiano. El objetivo era conocer las necesidades y limitaciones que podría tener el 1er Grupo de Caza en cuanto a material humano, campamento y aeronaves. Y si esas necesidades pueden resolverse mediante una solicitud a las Comisiones Conjuntas. Sin embargo, el principal problema era la cuestión de la sustitución de los pilotos. No había ninguna previsión de cuándo ocurriría, hecho que preocupaba a Salgado Filho, ya que en diciembre los pilotos brasileños ya habían realizado 134 misiones. Fatigados como estaban, podían ser víctimas de accidentes mortales.

La guerra terminó en Europa el 8 de mayo de 1945 y el 1er Grupo de Cazas realizó 444 misiones. Sucedieron muertes durante el periodo. La tan deseada recomposición y sustitución de los pilotos no se produjo, ya que Vargas creía que la guerra terminaría pronto. Aun así, se reunió un segundo grupo de pilotos que estaban en formación en Estados Unidos cuando terminó el conflicto. La actuación del grupo brasileño se considera muy valiosa desde el principio. El personal era dedicado y los pilotos tenían acciones de veteranos de guerra debido a las excelentes habilidades adquiridas para la ejecución de las misiones. El principal logro del 1er Grupo de Cazas fue el reconocimiento aéreo, el 21 de abril, del desplazamiento de una unidad alemana entre Ostiglia y Gespino. El 22 del mismo mes, se llevaron a cabo 11 misiones de bombardeo aéreo con 44 salidas de aviones. Las acciones continuaron hasta el día 24. La amplia acción del grupo el día 22 y la destrucción causada a los vehículos y al material enemigo impresionaron a los estadounidenses.

## 5 CONCLUSIÓN

La guerra termina y, tras ella, también el gobierno del Estado Novo de Getúlio Vargas y el mandato ministerial de Salgado Filho. Pero sus acciones perduran hasta nuestros días. Gracias a la alianza con Estados Unidos en 1942, Brasil se convirtió en el principal aliado para neutralizar la influencia del Eje en América Latina, y

Vargas aproveitou a oportunidade para equipar a las fuerzas armadas y construir la acería de Volta Redonda. Salgado Filho fue capaz de articular negociaciones que implicaban el reequipamiento de todo el sector aéreo nacional. El entrenamiento y envío del 1er Grupo de Caza permitió a Brasil adquirir experiencia bélica, fortaleciendo la recién creada FAB. El 22 de abril de 1986, el 1er Grupo de Aviación de Caza y la FAB recibieron, de manos del presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan, una Citación Presidencial de Unidad por el Heroísmo Extraordinario y la devoción al deber demostrados durante las operaciones en Italia, que reflejaron un cierto crédito para las Fuerzas Armadas de las Naciones Aliadas (INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1991, p. 564-566).

La admirable actuación de los Estados Unidos en la guerra solo fue posible gracias a la creación del Ministerio de Aeronáutica, que unió las unidades aéreas del Ejército y la Armada y dio origen a la FAB y sentando las bases del poder aéreo nacional. Los retos técnicos y administrativos eran grandes y la aproximación con EEUU ayudó en un principio a la estandarización de la fuerza aérea y del sector civil, acelerando el desarrollo de todo el sector aeronáutico. Así, volver la vista al principio del Ministerio de Aeronáutica ayuda a analizar cómo las relaciones económicas y políticas interactuaron y dieron forma al sector, así como el desarrollo de los juegos de poder y las influencias durante la Segunda Guerra Mundial.

#### REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei Nº 483, de 8 de junho de 1938. **Institui o Código Brasileiro do Ar.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0483.html). Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 2961, de 20 de janeiro de 1941. **Cria o Ministério da Aeronáutica.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2961-20-janeiro-1941-412859-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.302, de 22 de maio de 1941. **Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3302-22-maio-1941-413224-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 3.462, 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, e dá outras providências.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3462-25-julho-1941-413450-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acessado em: 14 jun. 2020.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 6.123, de 18 de dezembro de 1943. **Cria o 1º Grupo de Aviação de Caça.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-6123-18-dezembro-1943-416120-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 14 jun. 2020.

BUYERS, J. W. **A história do 1º Grupo de Caça 1943-1945.** Maceió: J. W. Buyers, 2004.

CROUCH, T. D. **Asas.** Tradução de Antônio Braga e Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Record, 2008.

CUNHA, I. C. **Ideologia e propaganda na cooperação Brasil – Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial: o caso das empresas aéreas.** Mestrado em Relações Internacionais, Universidade de Brasília. 2008.

DAVIES, R. E. G. **Transbrasil: an airline and its aircraft.** Virginia: Paladwr Press, 1997.

HISTÓRIA da América Latina. A América Latina após 1930: Estado e política. Organizador: Leslie Bethell; tradução Antonio de Padua Danesi. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

FAY, C. M. **Crise nas alturas: a história da aviação civil no Brasil (1927-1975).** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2013.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **A Participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.** Opúsculo.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. v. 2.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991. v. 3.

JORDAN, D.; WIEST, A. **Atlas da Segunda Guerra Mundial**: volume único. São Paulo: Editora Escala, 2008.

LIMA, R. M. “**Senta a Pua!**” 2. ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1989.

LIMA, R. M.; VASCONCELOS, J. R. M. **Heróis dos Céus**: a iconografia do 1º grupo de aviação de caça na campanha da Itália: 1944-1945. Rio de Janeiro: Action, 2003.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Avestruzes no céu da Itália**. Rio: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

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

OLIVEIRA, D. **Aliança Brasil-EUA**: nova história do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Curitiba: Juruá, 2015.

SIQUEIRA, D. L. Fronteiras. A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. **Revista Aeronáutica Editora**, Rio de Janeiro, 1987.

TEIXEIRA, A. M. **FAB – Força Aérea Brasileira**: os reflexos do alinhamento com os Estados Unidos entre 1941 e 1948. Curitiba: Juruá, 2015.

TORRES, A. M. **Overnight Tapachula**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

SALGADO, M.; CORRÊA, E. **Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica do Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Adler, 2007.