

La Aviación en *Campo dos Afonsos* en el período de entreguerras: la misión militar francesa, la instrucción y la disputa por el mercado aéreo brasileño

Aviation in Campo dos Afonsos in the interwar period: French military mission, instruction and dispute by the Brazilian air market

A Aviação no Campo dos Afonsos no período entreguerras: missão militar francesa, instrução e disputa pelo mercado aéreo brasileiro

Adriana Iop Bellintani¹

RESUMEN

Este trabajo trata de los inicios de la escuela de aviación en Campo dos Afonsos, en Río de Janeiro, entre 1920 y 1940, y tiene como objetivo presentar la competencia internacional del mercado aeronáutico brasileño a partir del análisis del alcance documental de los archivos oficiales franceses. La aviación militar en Brasil en ese período era parte de la Marina y del Ejército. La escuela de aviación en Campo dos Afonsos se desarrolló con la instrucción de la Misión Militar Francesa (MMF), contratada por el gobierno federal para dar instrucción al Ejército Brasileño. De esta manera, la Misión Militar de Aviación instruyó a los pilotos brasileños, vendió material bélico y compitió en el mercado internacional para la venta de aviones a Brasil, principalmente con los Estados Unidos, Italia, Alemania e Inglaterra. La escuela de aviación de Campo dos Afonsos fue el pilar de la aviación militar nacional y representa el marco para la formación técnica y doctrinaria de los pilotos de la Fuerza Aérea Brasileña.

Palabras clave: Aviación. Instrucción. Misión. Militar.

ABSTRACT

This work deals with the beginnings of the aviation school in Campo dos Afonsos, In Rio de Janeiro between 1920 and 1940, and aims to present international competition for the Brazilian aeronautical

market from the analysis of the documentary scope of the French official archives. Military aviation in Brazil, during this period, was part of the Navy and the Army. The aviation school in Campo dos Afonsos developed with the instruction of the French Military Mission (MMF), contracted by the federal government to provide instruction to the Brazilian Army. In this way, the Military Aviation Mission instructed Brazilian pilots, sold war material and competed in the international market for the sale of airplanes to Brazil, mainly with the United States, Italy, Germany and England. The aviation school of Campo dos Afonsos was the mainstay of the national military aviation and represents the framework of the technical and doctrinal training of pilots of the Brazilian Air Force.

Keywords: Aviation. Instruction. Military Mission.

RESUMO

Este trabalho versa sobre os primórdios da escola de aviação no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro entre 1920 e 1940, e tem por objetivo apresentar a concorrência internacional pelo mercado aeronáutico brasileiro a partir da análise do escopo documental dos arquivos oficiais franceses. A aviação militar no Brasil, neste período, fazia parte da Marinha e do Exército. A escola de aviação no Campo dos Afonsos se desenvolveu com a instrução da Missão Militar Francesa (MMF), contratada pelo governo federal para

I. Universidad Federal de Roraima (UFRR) – Boa Vista/RR – Brasil. Doctora en Historia Social por la Universidad de Brasilia (UnB). E-mail: adrianaiopb@yahoo.com.br

Recibido: 07/03/19

Aceptado: 27/03/19

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

dar instrução ao Exército Brasileiro. Desta forma, a Missão Militar de Aviação instruiu os pilotos brasileiros, vendeu material bélico e competiu no mercado internacional pela venda de aviões para o Brasil, principalmente com Estados Unidos, Itália, Alemanha e Inglaterra. A escola de aviação do Campo dos Afonsos foi o esteio da aviação militar nacional e representa o arcabouço da formação técnica e doutrinária dos pilotos da Força Aérea Brasileira.

Palabras chave: Aviação. Instrução. Missão. Militar.

1 INTRODUCCIÓN

Este artículo se inserta en mi investigación doctoral, defendida en la Universidad de Brasilia (BELLINTANI, 2009). La tesis es sobre la Misión Militar Francesa de Instrucción junto al Ejército Brasileño, durante el período entreguerras. En su análisis se destaca la doctrina militar francesa y brasileña antes y después de la instrucción de los oficiales franceses y, principalmente, la importancia del Ejército Brasileño para la instalación del Estado Novo, en 1937, por el presidente Getúlio Vargas.

El trabajo se basa esencialmente en fuentes documentales francesas, investigadas en los siguientes archivos: Archivos del Ejército, la Marina y la Aeronáutica del Château de Vincennes y Archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia. De esta manera, abordamos la Historia Militar Francesa y llegamos a la Misión Militar Francesa de Aviación que tuvo lugar en Campo dos Afonsos.

A mediados de 1900, Francia es uno de los países más ricos del mundo. La ley de 1889 que establece el servicio militar obligatorio de tres años asegura al ejército francés un personal de 479.000 hombres en tiempos de paz, a cambio de los 556.000 hombres del ejército alemán. Las ideas doctrinales francesas provienen de las enseñanzas de Napoleón, e implican temas como la economía de fuerzas, la división del ejército en cuerpos o grandes unidades, el uso de trenes para abastecer a la tropa, el empleo del servicio de espionaje, el mantenimiento del secreto en las operaciones, la división de los teatros de operaciones en principales y secundarios, el principio de la estrategia inmutable, la libertad de acción, entre otros.

El Tratado de Versalles, que fue firmado después de la Primera Guerra, bajo la influencia de Francia, resultó en grandes pérdidas para Alemania porque, en el momento de la firma del acuerdo, las fuerzas militares y las políticas estaban del lado de Francia. Pero, como Poidevin señala con razón: “las fuerzas profundas y potenciales, demográficas y económicas

estaban del lado de Alemania. Este desequilibrio era muy peligroso” (POIDEVIN, 1977, p. 238). Alemania es entonces desarmada, pierde sus posesiones y su territorio es inspeccionado por una comisión militar encabezada por un general francés.

Pero en el período de entreguerras, con el aumento de las tendencias pacifistas, el ejército francés reduce su personal, debido a la devaluación de los sólidos, que empieza fomentar los despidos. Según Girardet, hay 35.222 oficiales en el ejército en 1924; 31.483, en 1930; y 28.000, en 1936. La situación de los militares franceses sólo mejora en la década de 1930, debido a la amenaza nazi:

A partir de los años 1937 y 1938, ante una situación internacional cada vez más angustiante, el Ejército pareció entonces estar en el centro de las preocupaciones francesas. La propaganda oficial intenta destacar su popularidad y prestigio. (GIRARDET, 2000, p. 207).

La vida militar en Francia se centra en reglamentos que deben ser obedecidos. Los miembros del ejército forman entonces un tipo de sociedad completamente aislada y cerrada a cualquier influencia extranjera. El oficial se define esencialmente por un concepto bien determinado de honor y de deber, por una completa sumisión a un cierto tipo de ideal moral.

Las ideas francesas de libertad, igualdad y fraternidad se aplican sólo a la población civil, porque para los militares, la democracia es antagónica al espíritu militar. El ejército, en opinión de Girardet, representa una pirámide jerárquica con un jefe supremo en el vértice y los subordinados en la base. En la Tercera República Francesa, los militares no tienen derechos políticos, ni poder para ser candidatos; incluso pierden el derecho a votar en las elecciones.

De 1872 a 1945, los militares no tuvieron derecho a votar, y la ley constitucional del 10.11.1875 les privó del derecho a participar en actividades políticas. El honor y la virtud provienen de los logros militares, aliados a la valentía, la inteligencia y la capacidad física.

2 EL ENVÍO DE LA MISIÓN MILITAR FRANCESA (MMF) PARA BRASIL

Francia, a principios del siglo XX, inició una política de envío de misiones militares a los países que necesitaban organizar sus fuerzas armadas. En el decenio de 1920, Francia, en su afán de expansión, envió misiones militares al Brasil, Uruguay, Guatemala y Perú, así como misiones de aviación al Brasil, Ecuador, Perú y Venezuela.

Según el análisis de Blay, la presencia militar francesa en otros países promueve y ayuda a la

influencia de Francia: “era esencial mantener la frágil preponderancia de Francia en el mundo” (BLAY, 1995, p. 97).

Alemania también se interesa en enviar misiones militares; de ahí la disputa entre los dos países, ya que Francia quiere conquistar los mercados de consumo, enfrentando la expansión alemana.

Brasil, desde el gobierno de Hermes da Fonseca, ha querido contratar una misión militar extranjera, ya que ha enviado a jóvenes militares brasileños a tomar cursos en el Ejército Alemán. Pero aunque el Ejército Brasileño quiere contratar la misión, no quiere que interfiera en el Estado Mayor del Ejército.

La inclinación inicial de Brasil es contratar a la misión alemana. En septiembre de 1908, una comitiva de brasileños se embarcó en Berlín con este propósito. Compuesta por el Mariscal Hermes da Fonseca, Presidente de la República, el General de División Luiz Monde de Moraes, el Mayor Tasso Fragoso y el Capitán Deschamp Cavalcanti, ellos creen en la superioridad militar alemana.

Los representantes franceses, viendo el peligro del avance alemán hacia la instrucción de los militares brasileños, comenzaron en 1910 a establecer precedentes para permitir la entrada de brasileños en los cuarteles de Francia. El Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, Stéphen Pichon, anunció la decisión a favor del Ministro de Guerra de Francia: “el Ministro de Guerra me explicó las consideraciones favorables para la organización de un nuevo proceso de admisión de oficiales extranjeros en nuestras diferentes escuelas militares” (PICHON, 1910). Dos años más tarde, el gobierno francés ofrece al gobierno brasileño una mayor admisión de los militares en sus escuelas.

Francia desea ampliar su influencia en Brasil, incluso en tiempos de guerra, y uno de los mejores medios para lograr este objetivo es ofrecer instrucción a los militares, aunque para ello sea necesario recibir a los oficiales brasileños en las escuelas francesas. Aunque no es un país que reciba a los extranjeros de forma receptiva dentro de la instrucción militar, está empezando a considerar esta inusual posibilidad para ganarse la confianza de Brasil y ejercer su influencia en el país.

Con el estallido de la Primera Guerra, los países europeos pierden las condiciones para disputar las misiones militares en América Latina, y esta cuestión permanece en suspenso hasta el final del conflicto, lo que, en su resultado, pone a Francia en evidencia a nivel mundial, alterando así la decisión brasileña inicial de contratar la misión militar alemana.

La victoria francesa es, por lo tanto, un factor decisivo en la opción brasileña para la misión militar proveniente de Francia. Entre otras razones, está el hecho de que la burguesía brasileña está centrada en Francia y conoce el idioma; que los alemanes perdieron prestigio con su derrota en la Primera Guerra Mundial; y que el eje económico europeo se centra en el eje Francia e Inglaterra, países que pueden ayudar financieramente a Brasil.

Francia impresiona a Brasil después de sus cuatro años de combate en la Primera Guerra. Por otra parte, una vez finalizado el conflicto, Francia se preocupa por restablecer su economía, dando prioridad al envío de misiones de instrucción a los países que necesitan desarrollar su ejército. Según Salkin, a estos militares se le confían cinco funciones:

Representación: [...] simbolizaban la victoria de nuestras armas; Información: investigación sobre las fuerzas armadas locales; Instrucción [...]; Organización: sin duda la más delicada [...]. Cómo admitir a tal general latinoamericano, sin que pierda el honor, para adoptar todas las medidas posibles propuestas por un coronel francés que se siente a su lado como jefe de Estado Mayor o consejero técnico; Promoción de ventas de materiales: En 1919 Francia se preocupó por deshacerse lo más rápidamente posible de sus existencias de armas, municiones y material diverso que ella ha constituido a lo largo de los años. Estaba convencida de que al deshacerse de este comercio, impulsaría su economía paralizada por cuatro años. (SALKIN, 1983, p. 34).

El Ministro de Guerra brasileño, al negociar la contratación del MMF, tiene como objetivo principal la instrucción, a través de la organización y/o reorganización de las escuelas. Mientras que el Brasil se preocupa por la instrucción y la profesionalización de su personal militar, Francia se propone obtener un superávit en su balanza comercial vendiendo la chatarra que ya no le sirve.

Brasil en 1919 ya tiene tres misiones militares francesas en su territorio: la Misión del Estado de São Paulo, contratada por el gobierno paulista; la Misión de Aviación y la MMF, ambas contratadas por el gobierno federal. Estas misiones son independientes entre sí y tienen diferentes liderazgos.

La misión francesa de aviación contratada en 1918 era para instruir a los pilotos y estaba compuesta inicialmente, según Malan, “de tres oficiales, un sargento ayudante y experto en fotografías aérea y cinco sargentos mecánicos”. (MALAN, 1988, p. 16). El primero jefe de esa misión, en 1918, es el capitán Magnin y, en 1920, pasa a ser el capitán De Séguin.

Sobre la base de los planes para ampliar su influencia, es principalmente el interés francés en la venta de material bélico para Brasil: esta es la principal

motivación de Francia para firmar el contrato de envío y misión. Y como parte de la estrategia expansionista, y en 1918, Brasil recibe al primer agregado militar de Francia: Ploton.

Entre las dificultades de la MMF está la falta de jefes capacitados para ser enviados como comandantes de las misiones, lo que se debe al papel que este oficial desempeñará en el país extranjero, ya que se espera más que el cumplimiento militar de mando e instrucción. Un jefe de misión debe desempeñar con destreza las funciones de representante diplomático, ser capaz de obtener las simpatías locales y tener la suficiente idoneidad para, sin problemas, romper cualquier resistencia contra la presencia de extranjeros con la fuerza militar.

El jefe de la misión también debe tener un profundo conocimiento de los oficiales brasileños que ocupan las posiciones de liderazgo en el ejército. Así, por ejemplo, todos los principales miembros del Ejército Brasileño tienen su historial profesional examinado a fondo por el gobierno francés.

3 MISIÓN MILITAR FRANCESA DE AVIACIÓN EN CAMPO DOS AFONSOS

El avión se convierte en una poderosa arma de guerra, pero en sus inicios se fabrica y se utiliza como vehículo de entretenimiento. Los europeos y los estadounidenses pronto se dieron cuenta de la superioridad del avión sobre la caballería y, en 1914, Alemania es la primera potencia de la aviación con sus cazas Fokker. Destaca el piloto Manfred Von Richthofen, conocido como el Barón Rojo, que realizó ochenta misiones exitosas.

Los ingleses crearon Royal Air Force en 1918. En Francia, la aviación estuvo subordinada al ejército durante muchos años, lo que retrasó su uso efectivo y mejor aprovechamiento. El avión adquirió una importancia considerable como arma de combate después de la Primera Guerra Mundial. Según Fay:

[...] las principales potencias beligerantes comenzaron a invertir en el sector; poseer aviones, saber construir, armar y utilizar las nuevas máquinas se convirtió en una cuestión de afirmación de la soberanía de las naciones. (FAY, 2001, p. 02).

A principios del siglo XX, en Brasil, hay una Escuela de Aviación Militar en los alrededores de Río de Janeiro, en Campo dos Afonsos, y una pequeña compañía de aviación que depende de esta escuela. Pero, mientras que Brasil presenta este precario panorama en la aviación, algunas unidades de la federación logran desarrollar

el sector. La autonomía que el regionalismo concede, entonces, a los estados, permite que São Paulo desarrolle su aviación y, en 1917, el estado ya tiene aviones en Campo de Marte, bajo la dirección de Orton Hoover. Paraná, en 1918, tiene un avión en la Escuela de Aviación de la Policía Estatal. Gino San Felice fundó la escuela de aviación de Campo dos Afonsos en 1914, pero sólo estuvo en funcionamiento un año. En 1918 se reabrió con la llegada de la misión militar francesa de aviación que instruyó los pilotos brasileños hasta 1924. Al año siguiente, se abrieron dos escuelas más de aviación civil, una en Río de Janeiro y otra en São Paulo, que rápidamente ofrecieron sus servicios para el suministro del material.

El gobierno brasileño, para desarrollar y expandir la aviación, que inicialmente pertenecía al Ejército y la Marina, preconiza el surgimiento de escuadrillas de observación, de caza, de bombardeo y mixtas. La aeronáutica militar, subordinada al Ministerio de Guerra, está compuesta por la Escuela de Aviación en Campo dos Afonsos y un grupo de aviación en Rio Grande do Sul. El grupo de aviación del sur está formado por una escuadrilla de observación, una de bombardeo y una de caza, todas ellas en la ciudad de Alegrete, en el límite occidental de Río Grande; también hay un parque de aviación en la ciudad de Santa María, en el centro del estado.

La aviación en sus inicios careció de personal, con un total de treinta y nueve pilotos, catorce observadores y trescientos hombres responsables del servicio de tierra en 1923. Pero tan pronto como el sector aéreo comienza sus primeros pasos, es interrumpido abruptamente por el corte presupuestario hecho por el gobierno de Artur Bernardes, así como aclara Kammerer (1932): “dejó de reclutar, instruir y comprar material. Su ministro de Guerra no quiso oír hablar de la aviación, destruyó el material existente y decidió despedirse de la Misión Francesa de Aviación”. La aviación se retoma en el gobierno de Washington Luís, en 1926.

La misión militar de aviación funcionaba independiente de la MMF y tuvo los siguientes jefes: Cap. Magnin (de 1918-1920), Cap. De Séguin (de 1920 a 1924) y Cap. Jaunaud (1924). En 1919 la escuela hace 121 horas de vuelo y hace 456 aterrizajes; todos los alumnos vuelan en solitario. Después de 1924, los franceses continúan ayudando a la Escuela de Aviación, pero como miembros del MMF, porque la Misión Militar de Aviación dejó de existir debido a las constantes críticas de los pilotos brasileños.

La Misión de Aviación está compuesta por un oficial superior, director técnico de instrucción, al que se

someten todos los asuntos de aviación; un oficial adjunto, al que compiten las instrucciones y las conferencias; y dos suboficiales mecánicos. Desde su inauguración hasta 1930, la Escuela de Aviación se dirige por dos militares, un brasileño, el Tte. Cnel. Amílcar Pederneiras y un francés, el Cnel. André De Séguin.

Inicialmente, la aviación militar formaba parte del personal de la Marina y el Ejército y en 1927 pasó a componer la quinta arma del Ejército, aumentando los créditos disponibles para la inversión en el sector. Así, la aviación estaría compuesta por una dirección de aviación, una escuela de aviación militar, un depósito central de aviación y unidades de aviación.

Durante este período, los graduados también pilotan y los oficiales y sargentos aviadores pueden ejercer actividades técnicas en la aviación civil. En 1927 se creó la dirección de Aviación, que funcionaba con el Ministerio de Guerra, y se le otorgaron poderes sobre la aviación militar y civil.

Después de los cortes hechos por Artur Bernardes, la reorganización de la aviación sólo se produce con la llegada al poder de Washington Luís. Pero como resultado de la revolución de treinta, los aviadores, imbuidos de tendencias de independencia, se posicionan ahora contra su jefe, el Tte. Cnel. Jauneaud, director técnico de la Escuela, y contra todos los franceses de la MMF, manera general.

Jauneaud es el militar responsable de la organización de la Escuela de Aviación, para la cual establece estatutos y reglamentos. En la opinión de los franceses, se trata de un jefe responsable del progreso de la aviación brasileña. Pero los brasileños lo rechazan fuertemente y quieren responder a las preguntas de la aviación por su cuenta, sin la interferencia de los franceses, posicionándose en contra de todos los proyectos de enseñanza técnica de la misión.

Según los informes franceses, la oposición se dirige, principalmente, contra el Tte. Cnel. Jauneaud. Así, el Gral. Huntziger, Aprovechando la expiración del contrato el 31 de diciembre de 1931, entiende que es hora de que vuelva a Francia. El regreso de Jauneaud apacigua el ambiente en la Escuela de Aviación, y la Misión sigue a cargo sólo de la disciplina de las tácticas aéreas.

El Correo Aéreo Militar (CAM) fue creado poco después de la revolución de 1930. De acuerdo con Fay: “El CAM surgió de la fusión del Correo Aéreo Militar creado en 1931, con el Correo Aéreo Naval, nació Campo dos Afonsos (...) (2005, p. 237).

Los franceses, tras la retirada de los instructores de la Escuela de Aviación, consideran que la aviación brasileña está en una crisis moral y disciplinaria, que en su opinión, puede medirse, como ya se ha mencionado, por la frecuencia de los accidentes: “después de 10 de abril, la aviación militar registró cinco accidentes graves con cinco muertos y cinco heridos” (KAMMERER, 1932). Los accidentes, según la opinión francesa, son la consecuencia de la falta de disciplina en el vuelo y la inexperiencia de los pilotos.

4 COMPETENCIA EXTERNA POR LA VENTA DE ARMAMENTOS

Francia tiene dos objetivos principales con el envío de misiones militares al extranjero. La primera es la venta de material y la segunda es la expansión de su influencia cultural y militar, precisamente para seguir captando mercados. Magnin, jefe de la MMF de Aviación en 1919, está preocupado por los ataques de los competidores ingleses, estadounidenses e italianos en relación con la venta de material de aviación a Brasil.

Los franceses consideran que algunas sociedades son pseudo-brasileñas, porque detrás de la fachada de una empresa nacional se encuentra el capital internacional. Utilizan mano de obra brasileña barata, materias primas y todavía disfrutaban de las ventajas que el país ofrece para el desarrollo de la industria de la guerra, como la ley de exención de impuestos para las plantas de guerra.

La situación de Francia en Brasil es privilegiada, pero se ve obstaculizada por la competencia entre sus propias empresas - Creusot e Saint Chamond - lo que lleva a las autoridades francesas a romper su neutralidad y apoyar a la empresa Creusot, aunque mantienen el asunto con discreción.

Los miembros de la MMF suelen aconsejar a los ejércitos bajo su instrucción sobre los mejores materiales a comprar, lo que hace que se dirijan a los fabricantes franceses para hacer sus pedidos.

Según el análisis de Salkin, uno de los puntos débiles de la MMF es precisamente el material bélico para la exportación, ya que las fábricas francesas no se comprometen adecuadamente a ganar la competencia internacional y, además, se disputan el mercado entre sí:

la rivalidad entre las sociedades Schneider y Saint-Chamond que compiten en el mercado de los cañones de montaña; [...] la ineficacia del representante local de la firma Hotchkiss, donde se aprecian las ametralladoras [...] (SALKIN, 1983, p. 39).

La competencia extranjera es cada vez más intensa y los franceses sienten la necesidad de un serio esfuerzo por parte de los constructores para seguir manteniendo su lugar en el mercado brasileño en la industria aeronáutica. El esfuerzo de guerra implica la necesidad de deshacerse del material militar sobrante de la Primera Guerra Mundial; lo mismo ocurre más tarde en 1945.

5 ALEMANIA, ITALIA, INGLATERRA Y ESTADOS UNIDOS: EN BUSCA DEL MERCADO BRASILEÑO

Se requiere un plan de organización y adquisición de armas, con créditos especiales para la compra de material. Hay un proyecto de ley, preparado por el diputado Lindolpho Collor, que prevé la inclusión en el presupuesto de guerra, durante 10 años, es decir, de 1931 a 1940, de un crédito anual de 25.000 contos de réis, destinado a la modernización de las armas brasileñas.

En 1930, Brasil recibe una excelente propuesta de la fábrica norteamericana de baterías antiaéreas Driggs Ordnance and Enginery Company, que logra ganar a la competencia francesa, utilizando precios más bajos y ofreciendo un plazo de entrega más corto. El Gral. Spire insiste en que la empresa Schneider baje los precios y el tiempo de entrega del material, de lo contrario perdería efectivamente la competencia con los estadounidenses. Todavía hay tiempo, advierte, ya que el contrato no está firmado. Legalmente, no podía tomar ninguna medida para frenar esta iniciativa del gobierno brasileño, ya que, según el Ministro de Guerra, se había consultado a la industria francesa y se había respetado el art. 9 del contrato, pero está totalmente en su derecho de elegir la oferta más ventajosa.

El Brasil importa de Francia, en ese momento, no sólo aviones, armas y municiones, sino también muchos otros materiales necesarios para el funcionamiento del Ejército. Entre ellas se encuentran: máscaras contra el gas de combate, coche para la esterilización del agua en campaña, ropa contra el gas de combate, material para el vendaje, aparatos de fractura, estuches completos de enfermería completos, etc.

Incluso después de la Conferencia de desarme en Ginebra, Brasil decide continuar con su programa de importación de armamentos y desarrollo de su potencial militar. El Brasil participa en la Conferencia de Limitación y Reducción de Armamentos con la siguiente delegación: Macedo Soares, embajador jefe de la delegación; Cnel. Leitão de Carvalho, del Ejército; My. Ferraz e Castro, de la Marina; Cap. Altayr Rozsanyl, aviador y Cap. Soares, secretario de la comisión.

Alemania centraliza sus inversiones en Brasil en la aviación comercial, a través de las aerolíneas. El esfuerzo estadounidense se dirige a la venta de aviones, usando una fuerte propaganda y visitas a Brasil con sus aparatos. Inglaterra obtiene contratos para tomar fotos aéreas e Italia, un contrato para trazar la topografía aérea de São Paulo. Pero, incluso con tantos competidores, la acción de Francia sigue adelante, en el año 1930.

A principios del decenio de 1930, los franceses empezaron a sentirse amenazados por la pérdida del mercado brasileño de aviones a manos de las industrias estadounidenses, que ofrecían mejores precios. El gobierno brasileño está a punto de encargar 20 aviones franceses Morane, cuando pide una reducción significativa del precio para ofrecer los aviones Curtiss estadounidense a un precio más asequible.

Los estadounidenses quieren competir con Francia en el mercado de los aviones y las armas; también están cada vez más insertados en el contexto militar, ofreciendo intercambios entre oficiales brasileños y estadounidenses, en sus diversas escuelas y academias militares.

Los oficiales estadounidenses dicen que están interesados en aprender el idioma portugués y español, entablar relaciones amistosas con los miembros del país de intercambio y permanecer en el extranjero durante un año. Esta es la forma que encontró el gobierno estadounidense en los países latinos. Los franceses, descontentos con esta medida, ven en ella un oportunismo estadounidense para el conocimiento de la organización, la doctrina y los métodos de instrucción adoptados por Francia, así como el material de guerra de que dispone el Brasil, además de la posibilidad de instrucción de algunos oficiales brasileños.

El material de aviación francés y el bélico en general son muy criticados durante el decenio de 1920 por ser obsoletos, en desuso y peligrosos para la vida de los militares, especialmente cuando se trata de la aviación. Por lo tanto, los franceses creen que es el momento de demostrar que su material exportado es seguro y eficiente, y que los accidentes aéreos que han ocurrido son causados por la imprudencia e indisciplina de los pilotos brasileños, como defienden con razón en sus informes.

Así, cuando los accidentes con los nuevos aviones estadounidenses comienzan a ocurrir sistemáticamente, los franceses se ponen en situación de injusticia por las fuertes críticas sufridas por la prensa en los años 20. La prensa brasileña se vuelve entonces contra los proveedores estadounidenses.

La revolución de 32 lleva a Brasil a abrir un crédito de 15.000 contos, unos 30 millones de francos, para la

compra de material bélico. Esa iniciativa provoca una ofensiva de las fábricas extranjeras para vender sus productos. La neutralidad de los franceses en el conflicto de 1932 termina por irritar al lado ganador, que no obtuvo el apoyo esperado con el suministro de armas.

A finales de 1932, después de la revolución constitucionalista, Brasil importó un gran número de aviones, cerca de 100 unidades, que representaban unos 60 millones de francos, para una reorganización prácticamente completa de la aviación brasileña. Se da prioridad a las empresas inglesas y estadounidenses; Francia está completamente excluida de la negociación.

6 INVESTIDA ITALIANA

A finales de 1930, se inició un intenso esfuerzo por parte de los italianos para vender aviones al Brasil, con la llegada de la misión encabezada por el Gral. Pellegrini, encargada de organizar una travesía del Océano Atlántico, con 11 aviones *Savoia Marchetti*. En esta operación se negocia la compra de 11 aviones Savoia Marchetti, la adquisición del material de intercambio para los aviones, la estancia durante seis meses de tres instructores italianos y el envío a Italia de tres aviadores brasileños para una pasantía de cuatro meses, de forma gratuita.

En marzo de 1931, un grupo de aviadores brasileños fue invitado por el Gral. Balbo para completar, sin costo alguno, sus instrucciones en Italia. Esta invitación lleva al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia a sugerir que a los oficiales brasileños se les ofrezcan serias ventajas para entrar en las escuelas militares francesas y en sus estancias en Francia.

Italia busca enviar instructores a Brasil, la aviación naval brasileña importa aviones italianos y el joven italiano Robilant propone, en la Embajada de Italia en Brasil, la creación de una Sociedad Civil de Aviación. Pero aunque los italianos tienen éxito en la venta de aviones, no tienen una fuerte influencia como los franceses, debido a la presencia de la MMF y ni siquiera, más tarde, los estadounidenses, que tienen una Misión Militar Costera en Brasil y ya exportan aviones a la Marina.

Los italianos, con sus aviones Caproni, se presentan en Brasil bajo el nombre de Sociedad Italo-Brasileña y ofrecen hidroaviones fluviales.

7 ESFUERZO INGLÉS

Durante la revolución de 1932, los franceses adoptaron el principio de no exportar armas a Brasil. Y esta actitud lleva al embajador de Francia en Inglaterra,

Fleuriau, a cuestionar al gobierno británico sobre la oferta de armas hecha al gobierno brasileño y también a los rebeldes de 1932.

La exportación de armas a cualquier estado de la federación brasileña es considerada un acto de enemistad por el gobierno federal. Sin embargo, existe una diferencia significativa entre las exportaciones de armas de las industrias privadas o de las industrias nacionales. En estas circunstancias, el Reino Unido todavía no considera que el estado de São Paulo sea un estado beligerante, lo que impediría el envío de armas.

Los ingleses quieren establecer lazos más serios con Brasil para asegurar su comercio de armamentos y tan pronto como la Misión Naval de los Estados Unidos parte, en diciembre de 1930, los ingleses harán todo lo posible para ocupar su lugar en la aviación de la Marina. Contribuye para el aumento del prestigio inglés se debe a la llegada desde Londres de un “expert” financiero, Otto Niemeyer, alto empleado del Banco de Inglaterra, para ayudar a Brasil a manejar sus finanzas.

Inglaterra quiere vender su viejo material bélico y empezar a enviar misiones a la Marina. En 1931, durante la estancia del Príncipe de Gales en Brasil, se ofrece una pasantía a tres oficiales de aviación en escuelas inglesas. Inglaterra vende, en la ocasión, diez aviones Moth, hecho que es considerado por los franceses como un punto de ganancia, porque Brasil hasta entonces no tenía tradición de importar aviones ingleses.

Las empresas inglesas Handley Page y Aircraft Manufacturing Company Limited quieren la concesión de líneas aéreas en Brasil y asumen el nombre de Companhia Manufatureira de Aviões e Aeronaves, con el objetivo de obtener la mayor ventaja posible en la venta y el uso de la mano de obra y la tierra.

8 ESFUERZO ALEMÁN

Hasta 1931, los esfuerzos alemanes en Brasil se centraron en la aviación civil, con la provisión de las aerolíneas: fue la Compañía Condor la que comenzó a hacer viajes entre Europa y Sudamérica. Alemania, sin embargo, manifiesta interés en relación con la aviación militar y ofrece, al ministro de la Guerra, los aviones Junkers. Son, además, conferencias celebradas en Río de Janeiro sobre los progresos técnicos realizados por Alemania y los vuelos de demostración de los aviones Kiebitz y Focke-Wulf.

Alemania concentra sus ventas en los hidroaviones Dornier-Wall y Junkers, y demuestra mayor preocupación con la aviación civil. Pero al final de 1931, ofrece al gobierno brasileño el avión Kiebitz, de la empresa Focke-Wulf, para ser utilizado por la aeronáutica.

La expansión militar de Alemania se logra a través de la acción de los diplomáticos que cuentan con la ayuda de los inmigrantes alemanes y la recepción de los extranjeros para las prácticas en sus escuelas, que luego pasan a propagar sus enseñanzas.

Los franceses están preocupados por el peligro alemán debido a los anuncios pro-Hitler promovidos en la región sur del Brasil. Hay una organización militar alemana, con sede en São Paulo, a la que los estados del sur obedecen. Y el hecho de que unos 15.000 inmigrantes sean de origen puramente alemán, y puedan ser movilizadas en dos semanas, aumenta el grado de preocupación y supervisión de los franceses en el sur del país.

9 ESFUERZO ESTADOUNIDENSE

Hasta 1930, los americanos exportaban Curtiss a la policía de São Paulo, y Panair, de la aviación comercial, hacía la conexión entre Miami y Buenos Aires. Con el advenimiento de la revolución de treinta, el gobierno federal compra 15 Curtiss y, en 1931, presenta el avión Fleet. En 1932, Brasil compra 5 aviones Wacco, tipo 240. Entre 1933 y 1934, Brasil importa alrededor de 150 aviones estadounidenses, destinados a la aviación militar.

Durante la revolución de 32, los americanos dividieron los pagos de las ventas a Brasil en 24 plazos, pero no pudieron entregar el material a tiempo, lo que hizo que el Ministro de Hacienda Osvaldo Aranha suspendiera parte del pedido y transfiriera el pedido de 20 aviones a la empresa inglesa Fairrey, a un precio de 535 escudos cada uno. En diciembre de 1932, Brasil importó 15 aviones Vought Corsair, 8 Wacco, 20 Boeing y 10 Bellanca de los Estados Unidos.

El año 1933 comienza con fuertes críticas a los aviones americanos, debido al gran número de accidentes que ocurrieron en la Escuela de Aviación en julio, agosto y septiembre. El diario *Correio da Manhã*, en su edición de primero de octubre de 1933, publica un artículo titulado *Aviação desamparada*, que contiene la siguiente información:

[...] los nuestros aparatos propios de vuelo ha sido recientemente adquirido de antiguas existencias, almacenadas en los almacenes de los fabricantes estadounidenses, sin las más elementales garantías de seguridad, buena calidad, perfección, durabilidad y eficiencia. Es sabido - y usemos el lenguaje de la franqueza y la lealtad en un arrebato de esta naturaleza - que los aparatos estadounidenses, del tipo "Waco F", fueron tan inescrupulosamente fabricados que la Escuela de Aviación los detuvo en sus hangares, atribuyéndoles que eran inútiles y peligrosos para la vida de los pilotos. (AVIAÇÃO..., 1933, p. 3).

El gobierno brasileño, por decreto del 24.10.1933, duplica los aranceles aduaneros aplicados al mercado francés. Este decreto es interpretado por los franceses como un boicot a su comercio; les molesta aún más ver que la prensa brasileña apoya la decisión del gobierno, lanzando asuntos con títulos como: *Legítima defesa*, *Atitude Enérgica e Justa*, entre otros.

En 1934, la empresa Mayrink Veiga logra vender para Brasil 25 aviones Wacco. El diario O Brasil, en su edición de primero de marzo de 1934, afirma que la mayoría de los aviones en servicio en el Ejército son del tipo Wacco. En 1934, Brasil firma un tratado de comercio y reciprocidad con los Estados Unidos y hace un acuerdo de compensación con Alemania.

El agregado naval francés en Argentina señala que los estadounidenses están invirtiendo fuertemente en su influencia en los países latinos a través de la Marina, con la creación, en 1935, del puesto de agregado naval en Río de Janeiro, poniendo al cargo al Cap. Whitehead; con la Misión de Artillería Costera en Brasil; y con el ofrecimiento de pasantías en los Estados Unidos a oficiales de todas las armas.

Los americanos quieren ventajas para crear una escuela de aviación civil con aviones Curtiss. El mercado brasileño se vuelve muy competitivo, y los Estados Unidos desarrollan una política de asistencia militar, empleando un sistema de intercambio de oficiales; con esto, instalan algunas misiones en Brasil, como la misión de artillería costera.

10 CONCLUSIÓN

La aviación militar brasileña tuvo su origen en Campo dos Afonsos y recibió, inicialmente, la instrucción y la doctrina de la Misión Militar Francesa. Desde sus comienzos, la aviación ha sido objeto de controversias internacionales por la venta de equipo y la eliminación de excedentes de material de guerra. Las misiones militares eran estrategias internacionales para, entre otros fines, entrar en el ámbito militar e influir en el mercado de compra de armas brasileño. De esta manera, las autoridades militares y civiles brasileñas negociaron los mejores acuerdos y desarrollaron la aviación militar en los años 20 y 30, y a principios de los años 40 Brasil emancipó a su Fuerza Aérea y la retirada de la Marina y el Ejército.

REFERENCIAS

AVIAÇÃO desamparada. **Correio da Manhã**, ano XXXIII, n. 11.913, Rio de Janeiro, domingo, 1º de out. 1933, p. 3.

CORRESPONDÊNCIA do Ministro das Relações Exteriores da França, Pichon, para Gaillard Lacombe, embaixador da França no Brasil, Paris, 08.10.1910. Nantes: Arquivo MRE.

CORRESPONDÊNCIA de Kammerer para Aristide Briand, Ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 15.01.1932. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35, 174-3 e 174-5.

BELLINTANI, A. I. **O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa**: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940). Brasília: UnB, 2009.

BLAY, J. P. La mission militaire française: son influence intellectuelle et technologique dans la formation des écoles militaires brésiliennes (1919-1940). In: **Guerres mondiales et conflits contemporains**: propaganda et conditionnement des esprits au XX siècles. Paris: Revue Trimestrielle d'Histoire, 1995.

FAY, C. M. **Crise nas alturas**: a questão da aviação civil (1927-1975). 2001. Tese (Doutorado). UFRGS, Porto Alegre, 2001.

GIRARDET, R. **A sociedade militar de 1815 aos nossos dias**. Rio de Janeiro: Bibliex, 2000.

MALAN, A. S. **Missão militar francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1988.

POIDEVIN, R. L'Allemagne et la France au lendemain de la Premier Guerre Mondial. In: **Les relations franco-allemands (1815-1975)**. Paris: Armand Colin, 1977.

RELATÓRIO do Gen. Maurice Gamelin, chefe da Missão Militar Francesa, para o Gen. Mangin, membro do Conselho Superior de Guerra, sobre os resultados da Missão Militar Francesa, Rio de Janeiro, 19.08.1921. Paris: Arquivo SHAT, 7N3378.

RELATÓRIO do Cap. Magnin, chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, Rio de Janeiro, 01.08.1919. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35, 174-3 e 174-5.

SALKIN, Y. **Présence et influence militaires françaises en Amérique Latine de 1919 a 1940**. Tese. (Doutorado). Paris: Sorbonne I, 1983.