

Pilotos, aviones y técnicos: la actuación de Salgado Filho en el Ministerio de Aeronáutica

Pilots, airplanes and technicians: Salgado Filho's actions at the Ministry of Aeronautics

Pilotos, aviões e técnicos: as ações de Salgado Filho no Ministério da Aeronáutica

André Barbosa Fraga¹

RESUMEN

Este artículo analiza la actuación de Salgado Filho como primer ministro de Aeronáutica de Brasil. El objetivo es comprender cuáles fueron las principales acciones empleadas por él para unificar, bajo su control, todos los sectores de la aviación civil y militar del país e intentar transformar la nación brasileña en una potencia aérea. Se argumenta aquí que la principal estrategia adoptada por él, durante los casi cinco años que estuvo al frente de la cartera (1941-1945), consistió en la elaboración de un proyecto de Estado destinado a construir lo que se denominó en su momento una “mentalidad aeronáutica”.

Palabras clave: Salgado Filho. Ministerio de Aeronáutica. Aviación. Governo Vargas.

ABSTRACT

This article examines Salgado Filho's performance as the first minister of the Brazilian Aeronautics. It aims to understand what main actions he employed to unify, under his control, all the sectors of the Brazilian civil and military aviation and try to transform the Brazilian nation into an air power. It is defended here that the main strategy adopted by him, during almost five years he was at the head of the ministry (1941-1945), consisted in the elaboration of a State project aimed at the construction of what was called at the time of an “aeronautical mentality”.

Keywords: Salgado Filho. Ministry of Aeronautics. Aviation. Getúlio Vargas.

RESUMO

Este artigo analisa a atuação de Salgado Filho como primeiro ministro da Aeronáutica do Brasil. O objetivo é compreender quais foram as principais ações empregadas por ele com o intuito de unificar, sob o seu controle, todos os setores das aviações civil e militar do país e de tentar transformar a nação brasileira em uma potência aérea. Defende-se aqui que a principal estratégia adotada por ele, ao longo dos quase cinco anos em que esteve à frente da pasta (1941-1945), consistiu na elaboração de um projeto de Estado voltado à construção do que foi chamado na época de uma “mentalidade aeronáutica”.

Palavras-chave: Salgado Filho. Ministério da Aeronáutica. Aviação. Governo Vargas.

1 INTRODUCCIÓN

El año 2021, desde el 20 de enero, está marcado por el 80° aniversario de uno de los acontecimientos más importantes de la historia de la aviación brasileña: la creación del Ministerio de Aeronáutica. Este acontecimiento representó la culminación material y simbólica de las profundas transformaciones que estaba experimentando el sector de la aviación en la década de 1930, según los ejemplos de los importantes avances tecnológicos en el uso civil y militar de los aviones. A partir de esos rápidos cambios, el gobierno de Getúlio

I. Universidad Federal del Estado de Río de Janeiro (UNIRIO) – Río de Janeiro/RJ – Brasil. Doctor en Historia Social por el Programa de Posgrado en Historia de la Universidad Federal Fluminense (UFF). Email: andrebfraga@yahoo.com.br

Recibido: 22/03/21

Aceptado: 24/05/21

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

Vargas (1930-1945), en 1940, consideró estratégica la estructuración de una carpeta ministerial exclusiva para controlar todos los sectores de la aviación nacional, pues evaluó que podría potencializar el uso de las aeronaves como medio de comercio, comunicación y defensa.

Esta medida puso fin al modelo adoptado durante muchos años en Brasil, en el que el sector de la aviación estaba dividido bajo el control de tres ministerios diferentes. Esta configuración se originó con la instalación de la Escuela de Aviación Naval, el 23 de agosto de 1916 (BRASIL, 1916), y la Escuela de Aviación Militar, el 15 de enero de 1919 (BRASIL, 1919), subordinadas a las carteras de Marina y Guerra, respectivamente. En cuanto a los servicios civiles de navegación aérea, estos fueron reglamentados el 22 de julio de 1925, estando a cargo del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (BRASIL, 1925). Desde la creación de estos sectores en las Fuerzas Armadas, se habían hecho propuestas para cambiar este paradigma, principalmente por el papel auxiliar e incipiente que les otorgaban la Marina y el Ejército, ya que no tenían ninguna independencia administrativa, técnica u operativa (TEIXEIRA, 1992, p. 21).

En el periodo de entreguerras (1918-1939), el rápido desarrollo de la aviación hizo que las principales potencias europeas reorganizaran las fuerzas aéreas militares de sus países, independizándolas de la Marina y el Ejército. Inglaterra fue la primera, creando el Ministerio del Aire en abril de 1918, que empezó a gestionar toda la actividad aeronáutica militar y civil¹. Francia unificó sus fuerzas aéreas en 1928, manteniendo una parte de la Aviación Naval bajo la administración del Ministerio de Marina. A su vez, Italia introdujo el Ministerio del Aire en 1929, que tenía el control de toda la aviación civil y militar del país, completamente unificada (Falconi, 2009, p. 26-28).

En Brasil, la búsqueda de la autonomía se intensificó en la década de 1930, cuando se intensificaron las críticas al desmembramiento de la industria aérea tomó forma, con el año 1935 como marco. El 20 de febrero, el capitán aviador Antonio

Alves Cabral dio una conferencia en el Club Militar, en la que propuso la creación de un “Ministerio del Aire”, basado en el modelo italiano de unificación completa de la aviación militar y civil. Al final de su presentación, recibió el apoyo del general Góis Monteiro, entonces ministro de la Guerra². Además, se organizaron campañas, con repercusión en los medios de comunicación, defendiendo la constitución de la cartera ministerial en cuestión. Uno de ellos fue lanzado en abril por aviadores de la Marina y del Ejército, como el capitán de corbeta Amarílio Vieira Cortez y el teniente coronel Armando de Souza Ararigbóia (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 213).

Sin embargo, el gobierno sólo se inclinó por evaluar una reforma estructural en la zona tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Las noticias sobre las victoriosas incursiones aéreas alemanas e italianas al comienzo del conflicto mundial aportaron evidencias de la importancia del arma aérea para garantizar la seguridad nacional. En vista de ello, Getúlio Vargas decidió consultar a las instituciones involucradas en los sectores de la aviación civil y militar, solicitando la elaboración de dictámenes que se pronunciaran a favor o en contra de la unificación. En respuesta, tanto el Ejército como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se mostraron a favor de la medida³. Por otro lado, el Estado Mayor de la Armada, en representación de la Marina, estaba en contra⁴. Además de conocer la posición institucional de los organismos y ministerios que se verían afectados por la centralización, el presidente también quería conocer las opiniones individuales de los militares que trabajaban en el campo. Para ello, pidió al capitán Nero Moura, su piloto privado, que reuniera a sus colegas aviadores de las Fuerzas Armadas y les consultara sobre la cuestión, elaborando un documento en el que resumía la posición predominante. El resultado fue el consentimiento de la fundación del nuevo ministerio (MOURA, 1996, p. 92 e 93).

Examinando toda esta información, el jefe de Estado decidió, en el segundo semestre de 1940,

¹ Solo en 1937 hubo un cambio, cuando el gobierno británico aceptó que la Aviación Embarcada dejara de pertenecer al Ministerio del Aire y volviera al control del Ministerio de la Marina (FALCONI, 2009, p. 26).

² Información extraída del diario de Eurico Gaspar Dutra, elaborado cuando éste ocupó, de julio de 1933 a abril de 1935, el cargo de Director de la Aviación Militar. Véase: Archivo Eurico Dutra, ED de 1930.10.14. Carpeta I.2. P. 105. CPDOC/FGV.

³ El dictamen elaborado por el Estado Mayor del Ejército y la carta elaborada por el ministro de Guerra Eurico Gaspar Dutra están depositados en: Archivo Nacional. Fundo Salgado Filho, BR AN RIO R0, caja 6, paquete 15, expedientes 12 y 13. Las cartas con los proyectos de autoría del Departamento de Aeronáutica Civil y del Consejo Nacional de Aeronáutica se encuentran en Archivo Nacional: Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BR AN RIO R0, caja 6, paquete 15, expedientes 14 y 15.

⁴ El memorando remitido al Consejo Nacional de Seguridad, con el dictamen de la decisión, puede consultarse en: Archivo Nacional.

hacer realidad el Ministerio de Aeronáutica, creándolo el 20 de enero de 1941, juntamente con las Fuerzas Aéreas Nacionales (BRASIL, 1941a)⁵. Para no causar tensiones innecesarias entre el Ejército y la Marina, en caso de que decidiera poner a un miembro de una de estas instituciones para presidir la recién estrenada cartera, Getúlio Vargas eligió a un civil: Joaquim Pedro Salgado Filho, de Rio Grande do Sul. Su elección se explica tanto por el hecho de que era una persona de confianza del presidente como por su amplia experiencia política y administrativa, ya que, licenciado en Derecho, había sido ministro de Trabajo, Industria y Comercio (1932-1935) y diputado federal (1935-1937). Además, también se mostró favorable el hecho de que su trayectoria familiar y profesional tuviera elementos que le acercaran, por un lado, a la seguridad pública, por un lado, por haber ocupado el cargo de jefe de policía (1932), y, por otro, de los militares, tanto por haber sido hijo de un coronel como por haber ejercido la actividad de ministro del Tribunal Supremo Militar (1938-1941)(MOREIRA, 2001).

Este artículo se centra precisamente en la actuación del primer ministro de Aeronáutica, durante los casi cinco años que estuvo en el puesto (1941-1945). El objetivo es comprender qué acciones fueron definidas y seguidas por él para tener éxito en la difícil tarea de integrar las aeronaves del Ejército y de la Marina y el Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), además de intentar transformar la nación brasileña en una potencia aérea. Se defiende aquí que la principal estrategia empleada por Salgado Filho para este fin fue la elaboración de un proyecto, es decir, de una “conducta estructurada para alcanzar fines concretos”. (VELHO, 1994, p. 101), destinado a construir lo que se denominó en su momento una “mentalidad aeronáutica” (RODRIGUES, 1941). Dicha expresión sirvió para representar el amplio intento de generalizar la conciencia de la población sobre la necesidad de un esfuerzo colectivo para el desarrollo de la navegación aérea.

Después de definir el rumbo que daría a su gestión, el ministro aprovechó las celebraciones del Día del Aviador, que tuvieron lugar en octubre de 1941, durante la “Semana del Ala”, para divulgar al público en general la frase-programa que acuñó para sintetizar la meta de realizaciones trazada para su cartera: “Pilotos para Brasil, aviones para los pilotos y técnicos para los aviones”. Esta es la bandera aeronáutica” (A MANHÃ, 1941b, p.13). En otras palabras, el

objetivo era dotar al país de un número importante de aviadores preparados y competentes, de aviones de entrenamiento para formarlos y de profesionales capaces de diseñar y hacer el mantenimiento de las aeronaves. A partir de ahora, seguiremos el desarrollo de esta tríada pilotos, aviones y técnicos, en sus aspectos civil y militar, considerados por el Ministerio como interdependientes en la construcción de la mentalidad aeronáutica.

2 PILOTOS PARA BRASIL

En el momento que asumió el puesto, Salgado Filho anunció, como una de sus principales preocupaciones, aumentar el número de pilotos militares en Brasil. Dada la complejidad de tal objetivo, el gobierno comenzó a invertir también en una reserva aérea, formada por jóvenes civiles, animados a aprender los fundamentos del universo de la aviación (*A NOITE*, 1941a, p. 3). Con este propósito, el ministro de Aeronáutica estimuló la aparición y el fortalecimiento de organizaciones de enseñanza pre aeronáutica, las más importantes de las cuales fueron la Escuela Activa de la Juventud Aérea y los Scouts del Aire. La primera de ellas, creada en 1940, en Río de Janeiro, por el ex aviador del ejército Armando Pinto Ferreira, contó, en febrero de 1941, con 7.000 asociados de todos los estados de Brasil (*A NOITE*, 1941b, p. 8). Los Exploradores del Aire fueron creados en Curitiba, por el aviador Mayor Godofredo Vidal, en 1938. Sin embargo, el crecimiento significativo de la organización se produjo después de que Salgado Filho fundara, el 19 de abril de 1944, la Federación Brasileña de Exploradores del Aire (FBE-Ar), responsable de estimular la fundación de entidades en los distintos estados del país (*A NOITE*, 1944, p. 7).

El Departamento de Prensa y Propaganda (DIP en portugués) intentó colaborar con la iniciativa publicando libros que animaban a los niños a seguir la carrera de piloto (GRIECO, 1941). Para facilitar la adhesión, el Ministerio de Aeronáutica invirtió, a partir de agosto de 1941, recursos públicos en aeroclubes y escuelas de aviación civil, mediante subvenciones que reducían el precio de las horas de vuelo de los cursos de pilotaje. Los jóvenes con estudios secundarios completos podían recibir un descuento del 50% en la matrícula (*A MANHÃ*, 1941a, p. 13). Estos incentivos financieros colaboraron a la multiplicación de dichas entidades. Si antes de 1941 sólo eran 20,⁶ el 30 de noviembre de 1943 el número de escuelas de aviación

⁵ El 22 de mayo de 1941, las Fuerzas Aéreas Nacionales pasaron a llamarse Fuerza Aérea Brasileña (FAB) (BRASIL, 1941d).

⁶ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BR AN RIO R0, caja 6, paquete 17, expediente 4.

civil y aeroclubes alcanzaba los 202 (SOUZA, 1944, p. 279-284). Este aumento sustancial de unidades tuvo un impacto directo en el número de pilotos formados. En 1930, Brasil contaba con 145 de ellos, certificados por el Aeroclub do Brasil. A principios de 1942, el escenario era diferente, con 1.100 civiles que ya habían recibido diplomas de aviador (CULTURA POLÍTICA, 1942, p. 214).

En el lado militar de la mentalidad aeronáutica, la principal acción de Salgado Filho, con el fin de las Escuelas de Aviación de la Marina y del Ejército, fue reestructurar la formación de los oficiales de aviación, adaptándola a los nuevos tiempos, para atender a los jóvenes que llegarían cada vez mejor preparados. Así, buscando corregir errores considerados recurrentes en el pasado, como la falta de inversión y la alta indisciplina, el ministro creó, el 25 de marzo de 1941, la Escuela de Aeronáutica (BRASIL, 1941c), ubicada en el Campo dos Afonsos, en un local que había pertenecido a la aviación militar. La educación brindada a los pilotos comprendía un curso de tres años, conformado por Instrucción Fundamental, Instrucción Militar e Instrucción Aeronáutica (CULTURA POLÍTICA, 1941, p. 224). La preocupación que guió la medida fue la de formar, en gran número, a pilotos altamente cualificados, de alto nivel intelectual (amplios conocimientos técnicos) y perfecta condición física.

En este sentido, los jóvenes que se incorporaran a las tropas de la nueva escuela serían sometidos a un severo proceso de selección y entrenamiento, en el que desarrollarían las cualidades morales que se esperan de los pilotos, compuestas por “un coraje sereno, una audacia tranquila y concienzuda y, sobre todo, una sangre fría inalterable”⁷. y “comprobar el sentido de la responsabilidad y la disciplina de vuelo”⁸. El Ministerio de Aeronáutica trató de guiarse por la siguiente directriz: “La época en que la aviación era el dominio de los locos y los inconscientes ha quedado atrás: el piloto de hoy debe tener una noción exacta del valor de su propia vida y del material confiado a su pericia por el Estado”⁹. El objetivo era entrenar más y mejor. Por lo tanto, se hizo un esfuerzo para acelerar la producción de oficiales de aviación. Según una proyección de la Fundación Salgado Filho, la planificación llevada a cabo por el Ministerio aumentaría el número de 145

alumnos matriculados y 24 graduados en 1941 a 1.100 matriculados y 256 graduados en 1946.¹⁰

3 AVIONES PARA LOS PILOTOS

En cuanto a la construcción de la cara civil de una mentalidad aeronáutica, el fomento del crecimiento vertiginoso del número de pilotos necesitaba ir acompañado de esfuerzos similares en cuanto a la cantidad de aviones disponibles para la formación de los aviadores. Para aumentar la oferta de aeronaves, el ministro desarrolló la Campaña Nacional de Aviación (CNA), que solicitaba donaciones privadas de dinero para ser utilizadas en la compra de aviones de entrenamiento, luego ofrecidos gratuitamente a los más diversos aeroclubes brasileños. La iniciativa, lanzada en 1941, fue el resultado de una asociación entre Salgado Filho y el periodista Assis Chateaubriand (SOUZA, 1944, p. 210).

Dada la gran cantidad de dinero que se necesita para comprar un avión, la campaña se dirigía principalmente a los empresarios. Un número importante de ellos aceptó la invitación, como José Joaquim da Cunha, un agricultor de Ituiutaba, Minas Gerais, que hizo una donación el 3 de marzo de 1944 para la compra del avión “Vila de Tefé”¹¹. Sin embargo, las clases menos favorecidas también contribuyeron con los equipos de aviación de Brasil. Por ejemplo, el 23 de noviembre de 1942 Salgado Filho recibió 1.500 cruzeiros de una recaudación espontánea entre los trabajadores de la construcción y la industria del mueble en Campo Grande, Mato Grosso.¹²

El resultado de la campaña resultó prometedor, superando las expectativas más optimistas. El número de abril de 1943 de la revista Cultura Política registraba, hasta aquel momento, 315 aviones donados, lo que hizo posible que unos 250 aeroclubes, de varios estados del país, recibieran aviones (ESCOBAR FILHO, 1943, p. 75). Aproximadamente, 600 aviones fueron obtenidos por la campaña al final del Estado Novo.¹³ Un análisis de esta iniciativa revela que, en un corto período de tiempo, fue capaz de desarrollar y transformar significativamente la aviación civil en Brasil, ya que, además de obtener cientos de aparatos de entrenamiento aéreo, también estimuló la fundación de aeroclubes, la construcción de campos de aterrizaje y hangares, la formación de cientos de pilotos y la entrega de otros tantos brevets.

⁷ Archivo Gustavo Capanema, GCi1938.00.00/2, microfilmrollo 70, carpeta XIII, Foto 346/2. CPDOC/FGV.

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

¹⁰ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 15, doc. 84.

¹¹ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 8, paquete 23, dossier 12.

¹² Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja15, doc. 94.

¹³ Archivo Getúlio Vargas, GV c 1945.07.27, microfilmrollo 8 Foto 895/2. CPDOC/FGV; e Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 9, paquete 29, dossier 3.

En lo que respecta al suministro de aeronaves destinado a construir la cara militar de la mentalidad aeronáutica, los esfuerzos de Salgado Filho se dirigieron principalmente a fortalecer a la industria aeronáutica nacional del sector de aviación, convirtiendo al país en menos dependiente de otras naciones. La principal acción que él realizó mientras estuvo al frente del Ministerio fue la conclusión de los dos proyectos que el gobierno de Vargas consideraba capaces de garantizar la autonomía brasileña en la producción de aviones y sus componentes, dando pasos de gigante hacia la conversión del país en una potencia aérea: la Fábrica Nacional de Aviones y la Fábrica Nacional de Motores. Al garantizar a Brasil el dominio de la tecnología y la producción en serie, ellas suministrarían los aviones de combate a la Fuerza Aérea Brasileña.

Desde la década de 1930, Getúlio Vargas tenía la intención de instalar una fábrica de aviones en Brasil preparada para suministrar aviones al Ejército y a la Marina. Para ello, creó una comisión, que en septiembre de 1934 incluyó al ingeniero y constructor de aviones francés René Couzinet, experto invitado por el presidente a participar en la iniciativa. Tras largos estudios, la comisión eligió Lagoa Santa para la instalación de dicha industria, situada a 50 kilómetros de Belo Horizonte/MG, y por lo tanto alejada de la costa, lo que hace que la empresa sea menos vulnerable a los ataques enemigos(SOUZA, 1944, p. 455-457).

Una vez resuelta esta cuestión, se convocó una licitación para contratar a una empresa que instalara y explotara la fábrica. El Gobierno se comprometió a obtener de Estados Unidos la licencia de construcción del avión North American NA-44 y a encargarse anualmente aviones, hidroaviones y piezas de recambio(BRASIL, 1938). La empresa *Construções Aeronáuticas S.A.*, que tenía a Antônio Lartigau Seabra como uno de los principales accionistas y a René Couzinet como director técnico, presentó una propuesta y ganó la licitación.

A partir de 1940, la atención se centró en la construcción de la fábrica. Sin embargo, el contexto de la Segunda Guerra dificultó las negociaciones con Estados Unidos, impidiendo el envío de la maquinaria necesaria. La creación del Ministerio de Aeronáutica generó expectativas de que la situación cambiara. De hecho, Salgado Filho, el día de su toma de posesión, declaró su compromiso de acelerar la construcción de la

Fábrica Nacional de Aviones(AVANGUARDA,1941, p. 1). Para ello, el 29 de mayo de 1941, se abrió un crédito especial de mil setecientos contos de réis para financiar la empresa (BRASIL, 1941e) y dos mil contos de réis para cubrir parte de los gastos de compra, con los americanos, de los equipos necesarios (BRASIL,1941f).

Sin embargo, la desconfianza de Estados Unidos hacia el director técnico de la fábrica brasileña, René Couzinet, acusado de colaboración francoalemana,¹⁴ resultó ser un obstáculo importante para la entrega de los equipos solicitados. Ante esto, el gobierno de Vargas solicitó, en septiembre de 1942, la venta a los brasileños de las acciones de la compañía que pertenecían a los extranjeros, lo que ocurrió el 10 de diciembre, cuando Francisco Pignatari, propietario de la Compañía Aeronáutica Paulista, adquirió la mayoría de ellas. Con esto, René Couzinet se deshizo de los títulos que poseía y, junto con los técnicos traídos de Europa, dejó las Construcciones Aeronáuticas, en enero de 1943.¹⁵

A pesar de ello, los Estados Unidos no entregaron el equipo, declarando a principios de 1943 “escasez de máquinas, herramientas y material de aviación”.¹⁶ Sólo el 26 de agosto del mismo año los estadounidenses autorizaron el envío de la tecnología.¹⁷ En los meses siguientes, la nueva administración de *Construções Aeronáuticas* tuvo que emprender todavía muchas acciones para hacer funcionar la fábrica, de modo que los primeros aviones no estuvieron listos hasta 1946.

Para que el proyecto de autonomía fuera completo, el país también tenía que dominar las técnicas de construcción de motores. En este sentido, el 26 de octubre de 1938, el ministro de Transportes y Obras Públicas, tras el consentimiento del presidente, solicitó estudios sobre la viabilidad de la creación de una fábrica de este componente en el país (INSTITUTOHISTÓRICO-CULTURALDAAERONÁUTICA,1990, p.589). En julio de 1940, Getúlio Vargas liberó cinco mil quinientos contos de réis para que pudiera salir de la mesa de trabajo (BRASIL, 1940). El coronel Ingeniero Antonio Guedes Muniz, que en agosto recibió el encargo de concluir el proyecto de la Fábrica Nacional de Motores (FNM) y encargarse de su instalación, eligió construirla en Xerém, barrio del municipio de Duque de Caxias, Río de Janeiro.¹⁸

¹⁴ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 67, carpeta 3, doc.12.

¹⁵ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 6, carpeta 7, doc. 2.; eArchivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 67, carpeta 3, doc.17.

¹⁶ Archivo Nacional. Fundación Gabinete Civil da Presidencia de la República, BRANRIO35, Serie Ministerio, Subserie Aeronáutica. Lata 513. Proceso n.º.1.122/43.

¹⁷ National Archives. Salgado Filho Fund, BR AN RIO R0, box 65, folder 1, doc. 17.

¹⁸ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 65, carpeta1, doc.17.

Con la creación del Ministerio de Aeronáutica, pasó a actuar en colaboración con el Ministerio de Aviación y Obras Públicas, contribuyendo más estrechamente al desarrollo de la fábrica en cuestión, incluso inyectando dinero. Para materializar el proyecto brasileño de autonomía en el sector aéreo, el coronel Muniz viajó a Estados Unidos, a principios de 1941, con la intención de negociar la adquisición de maquinaria y la patente de un motor necesario para el FNM. Sin embargo, la coyuntura externa, marcada por la expectativa de que los estadounidenses entraran en la Segunda Guerra Mundial, dificultó las negociaciones, ya que su prioridad en ese momento era utilizar la totalidad de la producción para su propia protección y la de Inglaterra.¹⁹

La situación cambió en marzo de 1942, cuando Estados Unidos, buscando una participación más activa de Brasil en la protección del continente americano, concedió al Ministerio de Aeronáutica brasileño cincuenta millones de dólares, de los cuales el Presidente autorizó al titular de la cartera a invertir un millón novecientos mil en la compra de maquinaria para ser instalada en la FNM.²⁰ Este procedimiento permitió a Brasil firmar un acuerdo de transferencia de tecnología con Wright Aircraft Engines y Fairchild Engine and Airplane Corporation. A lo largo de 1943 y 1944, las materias primas y la maquinaria esenciales para el funcionamiento de la planta llegaron finalmente al país, lo que permitió que los primeros motores estuvieran listos en la segunda mitad de 1944. (CULTURA POLÍTICA, 1944, p. 48 e 49).

4 TÉCNICOS PARA LOS AVIONES

Siguiendo con la construcción de la cara civil de la mentalidad aeronáutica, la cartera de Salgado Filho buscaba incentivar a los jóvenes para que, ya adultos, optaran por profesiones técnicas en el ámbito aeronáutico, como la mecánica o la ingeniería. Para ello, contó con la ayuda del DIP, que publicó libros dirigidos a los estudiantes brasileños, en los que presentaba, de forma apasionante, los oficios de la construcción y el mantenimiento de aeronaves y llamaba a los “pequeños calculadores de raíces cúbicas, curvas trigonométricas, ecuaciones de 2º grado” a prepararse para convertirse en

“futuros cirujanos de aves mecánicas”. (GRIECO, 1941, p. 27). Para facilitar la formación de los interesados, el Ministerio de Aeronáutica, desde agosto de 1941, ha estructurado una política de concesión de subvenciones a los aeroclubes y a las Escuelas de Aviación Civil, destinada a reducir el costo de la matrícula en los cursos de formación de mecánicos de aviación e ingenieros de vuelo (CULTURAPOLÍTICA, 1943, p. 41 e 42).

Entre tantas acciones aplicadas para despertar en las nuevas generaciones el interés por estos oficios, Salgado Filho identificó en el aeromodelismo la mejor estrategia para lograr este objetivo. Incluso la principal definición de esta modalidad en el país, elaborada en 1940 por Dominique Pierre Gay, técnico del Aeroclub de Brasil, servía perfectamente, en 1941, a los intereses del Ministerio de Aeronáutica: “primera escuela teórica y práctica de aviación”. (GAY, 1940, p. 2). De este modo, al ser una actividad que implicaba la construcción de aviones a escala reducida, permitía al practicante adquirir, además de paciencia y disciplina, conocimientos técnicos y prácticos de cálculo, métrica, aerodinámica, pintura, diseño, funcionamiento de motores, carrocería y carpintería.

En vista de ello, el Ministerio de Aeronáutica llevó a cabo varias acciones dirigidas a esta práctica, demostrando la importancia que se le atribuye para la formación de los futuros profesionales técnicos de la aviación. En agosto de 1941, emprendió una campaña para instalar un “Aeromodelo Clube” en cada unidad escolar brasileña (OIMPARCIAL, 1941, p. 4). Dos meses después, creó el Primer Campeonato Nacional de Aeromodelismo, disputado entre menores de 21 años, durante la “Semana de las Alas” de ese año, con inscripción gratuita y premios en efectivo (O JORNAL, 1941, p. 5). En 1943, para mantener la actividad aún más en evidencia, Salgado Filho aumentó el número de competiciones anuales, y empezaron a celebrarse en meses aparte de octubre (DIÁRIODANOITE, 1943, p. 3). En otras palabras, el estímulo, entre los jóvenes brasileños, a la práctica del aeromodelismo se convirtió en la medida gubernamental más importante para formar una reserva aérea de constructores aeronáuticos.

En el ámbito militar, la principal acción de Salgado Filho para reforzar la formación de los técnicos de

¹⁹ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 72, carpeta 4, doc.1.

²⁰ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 72, carpeta 5, doc.23.

equipos de aviación fue la creación, el 25 de marzo de 1941, de la Escuela de Especialistas en Aeronáutica (BRASIL, 1941b). Esta unidad de instrucción, instalada en Galeão, en los antiguos locales de la extinta Escuela de Aviación Naval, servía para formar y perfeccionar el personal que ingresaba en el curso de oficial mecánico, destinado a los suboficiales y sargentos primeros mecánicos de Avión, Radio, Armas y Fotógrafos; en el curso de Especialistas, dirigido al personal alistado de las Fuerzas Armadas y a los civiles voluntariamente alistados; y en otros cursos, especialmente autorizados por el ministro y destinados a la formación y perfeccionamiento eventual del Cuerpo de Subalternos de la Aeronáutica (ESQUADRILHA, 1943, p. 4).

El gran interés del Ministerio de Aeronáutica en la adecuada formación de los responsables del mantenimiento y reparación de todos los aparatos que intervienen en la aviación militar fue dar solución a las intensas críticas recibidas por las antiguas escuelas de aviación del Ejército y de la Marina. Su contenido se refiere a la falta de mantenimiento de los equipos y las aeronaves, que en el pasado había generado importantes pérdidas, tanto financieras como en la formación de los oficiales. Al fin y al cabo, la eficacia de la Fuerza Aérea Brasileña dependía de que los técnicos estuvieran bien preparados para garantizar la integridad de los aviones (aparatos caros, delicados y de corta duración), de las cargas transportadas y de las vidas de pilotos y pasajeros.²¹

Precisamente por ello, Salgado Filho estructuró el Parque dos Afonsos para atender las reparaciones y revisiones, la fabricación de piezas y, eventualmente, la construcción de aviones completos, del 1º Regimiento de Aviación, de la Escuela de Aeronáutica y del Correo Aéreo Nacional. Para cumplir sus funciones, en 1943 el Parque contaba con más de 800 hombres en sus talleres, entre mecánicos, montadores, carpinteros, caldereros, pintores y técnicos de radio.²² La Escuela de Especialistas Aeronáuticos se desarrolló considerablemente tras su creación, hasta el punto de que en septiembre de 1944 ya había formado a más de trescientos sargentos, entre los que se encontraban mecánicos de aviación, radiotelegrafistas de vuelo y de tierra, fotógrafos aéreos y mecánicos de armamento, en seis clases.²³

A pesar de los esfuerzos por ampliar la Escuela de Especialistas de Aeronáutica, su capacidad para formar nuevo personal resultó ser inferior a la creciente demanda de especialistas, especialmente tras la entrada de Brasil en la Segunda Guerra Mundial. Para resolver este problema,

Salgado Filho, con la ayuda de John Paul Riddle, propietario de una red privada de escuelas técnicas y profesionales aeronáuticas de los Estados Unidos, logró traer una de sus unidades a Brasil, inaugurándola en São Paulo, el 2 de mayo de 1944, con el nombre de Escuela Técnica de Aviación. La nueva institución se creó para aumentar la formación de especialistas para la Reserva de la Aeronáutica. Sin embargo, debido al esfuerzo bélico, todos los graduados acabaron incorporándose automáticamente al servicio activo de la Fuerza Aérea Brasileña. La intensificación de las relaciones con Estados Unidos, debido a la participación de Brasil en el conflicto mundial, hizo posible no sólo la instalación de la escuela, sino también la llegada de técnicos e instructores estadounidenses para ayudar a formar a los alumnos (CAVALCANTI, s/d, p. 43 e 45).

5 CONCLUSIÓN

Este artículo ha analizado las principales acciones materiales y simbólicas realizadas por Salgado Filho, mientras estuvo al frente de la cartera de Aeronáutica, con el fin de reunir las condiciones necesarias para la transformación de la nación en una potencia aérea. Para ello, el ministro aprovechó sus cuatro años y nueve meses en el cargo para poner en marcha un proyecto estatal destinado a construir una mentalidad aeronáutica. Dicha expresión consistió en un conjunto de ideas, principios y acciones, que debían ser interiorizadas por toda la población, relacionadas con la importancia decisiva de la aviación para el país.

Tras la creación del nuevo ministerio, Salgado Filho intensificó las medidas para reforzar los aspectos civiles y militares de la mentalidad aeronáutica, publicando, durante la “Semana de las Alas” de 1941, el lema que guiaría su gestión: “Pilotos para Brasil, aviones para los pilotos y técnicos para los aviones”. Dicha frase resumía el plan para formar, en número significativo, aviadores altamente cualificados (asociaciones aéreas, aeroclubes y la Escuela de Aeronáutica), para aumentar el número de aeronaves para el entrenamiento y la protección del territorio (Campaña Nacional de Aviación, Fábrica Nacional de Aviones y Fábrica Nacional de Motores) y para disponer de profesionales especializados en su diseño y reparación (aeromodelismo, Escuela de Especialistas en Aeronáutica y Escuela Técnica de Aviación).

²¹ Archivo Gustavo Capanema, GCi1938.00.00/2, microfilmrollo 70, pasta XIII, Foto 346/2 e 347/1. CPDOC/FGV.

²² Ídem. Foto.349/2.

²³ Archivo Nacional. Fundación Salgado Filho, BRANRIOR0, caja 8, paquete 23, dossier 13.

REFERENCIAS

A MANHÃ. “Por uma grande reserva aérea”. Rio de Janeiro, sábado, 9 de agosto de 1941a, p. 13.

A MANHÃ. “Asas e Motores”. Rio de Janeiro, domingo, 19 de outubro de 1941b, p. 13.

A NOITE. “Trabalho, ação e patriotismo”. Rio de Janeiro, terça-feira, 21 de janeiro de 1941a, p. 3.

A NOITE. “Ainda a questão da ‘mentalidade do ar’”. Rio de Janeiro, sexta-feira, 14 de fevereiro de 1941b, p. 8.

A NOITE. “Preparando os futuros ‘áses’ do Brasil”. Rio de Janeiro, terça-feira, 18 de abril de 1944, p. 7.

A VANGUARDA. “O Ministério do Ar”. Cássia-MG, domingo, 26 de janeiro de 1941, p. 1.

BRASIL. **Decreto n.º. 12.167, de 23 de agosto de 1916.** Cria, sem aumento de despesa, as escolas de Aviação e de Submersíveis.

BRASIL. **Decreto n.º. 13.417, de 15 de janeiro de 1919.** Abre, ao Ministério da Guerra, o crédito especial de 2.000:000\$000, para a organização do serviço de aviação militar.

BRASIL. **Decreto n.º. 16.983, de 22 de julho de 1925.** Aprova o regulamento para os Serviços Civis da Navegação Aérea.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 617, de 15 de agosto de 1938.** Autoriza a contratar, mediante concorrência pública, o estabelecimento de uma fábrica de aviões.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 2.459, de 31 de julho de 1940.** Destaca a quantia de 5.500:000\$0 da parcela destinada ao Ministério da Fazenda pelo decreto-lei n.º. 2.012, de 10 de fevereiro de 1940.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 2.961, de 20 de janeiro de 1941a.** Cria o Ministério da Aeronáutica.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 3.141, de 25 de março de 1941b.** Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Especialistas de Aeronáutica.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 3.142, de 25 de março de 1941c.** Cria no Ministério da Aeronáutica a Escola de Aeronáutica.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 3.302, de 22 de maio de 1941d.** Dá nova denominação às Forças Aéreas Nacionais e aos seus estabelecimentos.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 3.317, de 29 de maio de 1941e.** Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 1.700:000\$0 para despesas com

a construção da Fábrica Nacional de Aviões, em Lagoa Santa, Estado de Minas Gerais.

BRASIL. **Decreto-Lei n.º. 3.318, de 29 de maio de 1941f.** Abre, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de 2.000:000\$0, para aquisição da aparelhagem de fabricação do avião North-American, NA-44.

CAVALCANTI, B. de L. **Trajectoria Especialista:** ensaio sobre a Escola de Especialistas de Aeronáutica. Brasília: Ideal, s/d.

CULTURA POLÍTICA. “Panorama da atividade governamental”. Ano I, num. 3, maio. Rio de Janeiro: DIP, 1941, p. 219-227.

CULTURA POLÍTICA. “O primeiro aniversário da instalação do Ministério da Aeronáutica”. Ano II, num. 13, março. Rio de Janeiro: DIP, 1942, p. 211-215.

CULTURA POLÍTICA. “Crônica do Brasil na guerra (de agosto de 1942 a agosto de 1943)”. Ano III, num. 31, 22 de agosto. Rio de Janeiro: DIP, 1943, p. 27-47.

CULTURA POLÍTICA. “Um mês de realizações governamentais”. Ano IV, num. 45, outubro. Rio de Janeiro: DIP, 1944, p. 48 e 49.

DIÁRIO DA NOITE. “Amanhã o desfile da Juventude Brasileira”. Rio de Janeiro, sexta-feira, 3 de setembro de 1943, p. 3.

ESCOBAR FILHO. “Variações sobre a Campanha Nacional de Aviação”. **Cultura Política**, ano III, num. 26, abril. Rio de Janeiro: DIP, 1943, p. 73-76.

ESQUADRILHA. “Escola de Especialistas de Aeronáutica do Galeão”. Rio de Janeiro, ano II, num. 10, janeiro de 1943, p. 4, 5 e 10.

FALCONI, P. G. **Aviação naval brasileira:** rivalidades e debates (1941-2001). Tese de doutorado em História. Franca: UNESP, 2009.

GAY, D. P. “Aeromodelismo”. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, domingo, 12 de maio de 1940, p. 2.

GRIECO, D. **O Brasil tem asas:** passado, presente e futuro da aeronáutica nacional (leituras cívicas para a Juventude Brasileira). Rio de Janeiro: DIP, 1941.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História geral da aeronáutica brasileira.** Vol. 2 (De 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica). Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990.

LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975.

MOREIRA, R. L. Verbete “SALGADO FILHO, Joaquim Pedro”. In: ABREU, Alzira Alves de et al (coord.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro pós-1930**. 2ª ed. 5º volume. Rio de Janeiro: Ed. FGV/CPDOC, 2001, p. 5.207-5.209.

MOURA, N. **Um voo na história**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

O IMPARCIAL. “Centros juvenis de aviação”. Rio de Janeiro, domingo, 17 de agosto de 1941, p. 4.

O JORNAL. “Será realizado no próximo dia 25 o 1º Campeonato Nacional de Aeromodelismo”.

Rio de Janeiro, domingo, 12 de outubro de 1941, p. 5.

RODRIGUES, L. A. “Evolução aeronáutica brasileira – Futuro aeronáutico do Brasil”. **Dos Jornais**, ano I, n . 6, novembro. Rio de Janeiro: DIP, 1941, p. 75-77.

SOUZA, J. G. **A verdade sobre a história da Aeronáutica**. II Parte. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S. A., 1944.

TEIXEIRA, F. **Francisco Teixeira** (depoimento, 1983/1984). Rio de Janeiro: CPDOC, 1992.

VELHO, G. **Projeto e metamorfose**: antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.