LOS AVIADORES BRASILEÑOS EN LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Historiador Militar Brasil

Cuando la eclosión de la Gran Guerra en Europa, en agosto de 1914, el Gobierno brasileño se limitó a emitir una protesta formal contra la invasión de Bélgica por tropas alemanas y se apresuró a declarar a Brasil un país neutral.[1]

A partir de 1915, con el objetivo de estrangular las rutas marítimas internacionales y debilitar las economías y el poder militar de las Potencias Aliadas, la Marina Imperial alemana desencadenó una intensa campaña de bloqueo naval utilizando su flota de submarinos, una de las tantas novedades tecnológicas introducidas en el conflicto.[2] No tardó para que los buques mercantes de países neutrales comenzar a ser hundidos, ya que éstos continuaban suministrando por vía marítima materias primas y productos para las naciones implicadas en el conflicto.

Y fue precisamente de esta forma que, por el mar, la guerra llegó hasta Brasil. En mayo de 1916 el carguero *Rio Branco* fue puesto a pique por los alemanes. Al año siguiente, a partir del mes de mayo, los buques mercantes brasileños *Paraná*, *Tijuca*, *Lapa* y *Macau* fueron hundidos uno tras otro por submarinos alemanes cuando llevaban sus cargamentos a Europa. El hundimiento del *Macau*, ocurrido en las aguas del Golfo de Vizcaya, llevó al Gobierno brasileño a reconocer el estado de guerra impuesto por Alemania[3] e ingresar al conflicto al lado de las Potencias Aliadas.

Una vez firmada la posición contra Alemania, era necesario definir cómo Brasil contribuiría con el esfuerzo de guerra, lo que fue efectuado durante la Conferencia Interaliada, celebrada en París en la primera semana de diciembre de 1917. En vista de las demandas más urgentes, por la prolongación de la guerra por más de tres años, se decidió que Brasil enviaría una División Naval para patrullar la costa occidental de África, una comisión de estudios compuesta por oficiales del Ejército y una Misión Médica Militar, ambas para Francia; grupo de aviadores navales para entrenamiento y operación en Europa y Estados Unidos.

En un momento histórico en que la aviación aún buscaba alzar vuelo en Brasil, la posibilidad de enviar a los aviadores de la Armada al exterior se constituía en rara

---

[1] Brasil. *Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914 - Regras gerais de neutralidade do Brasil no caso de guerra entre as potências estrangeiras.* Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11037-4-agosto-1914-575458-publicacaooriginal-98652-pe.html. Acesso em 6 out. 2014.

[2] First World War. *Primary documents - Alfred von Tirpitz on German Declaration of Naval Blockade of Britain, 4 February 1915.* Disponível em http://www.firstworldwar.com/source/tirpitz_uboatwar1915.htm. Acesso em 18 out. 2014.

[3] Brasil. *Decreto nº 3.361, de 26 de Outubro de 1917 - Reconhece e proclama o estado de guerra iniciado pelo Império Alemão contra o Brasil.* Disponível em http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3361-26-outubro-1917-776105-publicacaooriginal-139969-pl.html. Acesso em 19 out. 2014.

oportunidad. Después de completar su formación y entrenamiento, los pilotos brasileños deberían participar en operaciones de guerra junto a sus anfitriones. Su historia será presentada a continuación.

BRASIL COMIENZA A VOLAR - LOS PRINCIPIOS DE LA AVIACIÓN

Cuna de Santos Dumont, el "Padre de la Aviación", Brasil inició sus actividades aeronáuticas de carácter militar enviando dos oficiales para cursar la Escuela Farman, en Etamps, en Francia, uno de la Marina y otro del Ejército. El primero de ellos fue el teniente primero de la Armada Jorge Henrique Moller, que, tras concluir el curso de piloto con aprovechamiento, recibió el brevete de aviador internacional el 29 de abril de 1911[4], convirtiéndose en el primer piloto militar de las fuerzas armadas brasileñas. Un año y seis meses después fue el turno de Ricardo João Kirk, teniente primero de Cavalaria del Ejército Brasileño recibir su brevete, el 22 de octubre de 1912.[5]

El envío de esos dos oficiales para especializarse en Europa en 1911 y 1912 revela la precoz medida por parte del Gobierno brasileño, considerando que el primer empleo militar del avión se dio exactamente el 1 de noviembre de 1911 durante la Guerra Italo-Turca (1911-1912), cuando el teniente italiano Giulio Gavotti, pilotando una aeronave Taube, lanzó manualmente cuatro granadas sobre un campamento otomano, ubicado dentro de un oasis en el desierto de Libia.

Brasil, sin embargo, carecía de una estructura aeronáutica civil o militar y no disponía de ningún establecimiento de enseñanza para la formación de aviadores. En 1911, un grupo de entusiastas de la aviación, dirigidos por los periodistas Irineu Marinho y Victorino de Oliveira, respectivamente director y redactor del diario carioca *A Noite*, y por el almirante José Carlos de Carvalho, creó el Aeroclub Brasileño, con sede en la Hacienda de los Afonsos, un lejano suburbio de Río de Janeiro. El aeroclub, que tenía como presidente de honor al propio Santos Dumont y como uno de los socios el teniente Ricardo Kirk, lanzó una campaña en el diario de Irineu Marinho, titulada "Dé alas a Brasil", con el objetivo de reunir fondos para adquirir aviones y organizar una escuela de aviación.[6] *A Noite* pasó también a defender la idea de dotar al Ejército Brasileño con el arma de Aviación, con Kirk posicionándose a favor de la creación de una escuela de aviación en el propio aeroclub, bajo los auspicios del Ministerio de la Guerra para formar a pilotos militares y civiles. Los primeros aviones fueron adquiridos con recursos recaudados por la suscripción pública y luego fueron cedidos al Ejército para servir, por primera vez en Brasil, durante la insurrección del Contestado.

El ministro de la guerra, general Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, veía pocas posibilidades del avión para el Ejército, y determinó que la asociación con el Aeroclub brasileño no se efectuase. En cambio, contrató los servicios de la Escuela Brasileña de Aviación, creada y operada por los italianos Gian Felice Gino, Victorio Bucelli y Eduíno Orione, también en el Campo de los Afonsos. Se construyeron ocho hangares geminados y el área del campo de aviación fue ampliada y nivelada[7]. Los

[4] Incaer 1988: 388.
[5] Ibid.: 383.
[6] Ibid.: 376.
[7] Lavenère-Wanderley 1975: 34.

nueve aviones adquiridos en Europa llegaron a finales de 1913, y en febrero del año siguiente, la escuela comenzó a funcionar, teniendo como fiscal del Gobierno al teniente Jorge Henrique Moller. Pero a pesar de haber matriculado a 35 alumnos del Ejército y 25 de la Armada, debido a una serie de dificultades, la escuela dejó de funcionar sólo cinco meses después del inicio de sus actividades, en julio de 1914, sin breves ni siquiera un solo aviador. Brasil continuaba sin una escuela para formar a sus pilotos[8].

La Fuerza Pública de São Paulo (policía) también pasó por la frustrante experiencia de crear una escuela de aviación el 17 de diciembre de 1913, sólo para verla cerrar sus actividades menos de un año después. Las limitaciones técnicas, la dificultad de adquirir material aeronáutico y, principalmente, la pequeña cantidad de instructores y mecánicos especialistas disponibles, hacían extremadamente difícil la organización de una escuela de este género en Brasil.

Mientras los entusiastas de la aviación y los ministros militares se inclinaban sobre la cuestión de la escuela, un problema más grave en el sur del país llevó al avión a tener su primer empleo militar: la insurrección del Contestado. Después de reveses iniciales en el combate, en septiembre de 1914 asumió el mando de las tropas del Ejército en la región el general Fernando Setembrino de Carvalho, que luego elaboró un plan para contener la rebelión y rodear los jaguncios revueltos, en el que previó la utilización del avión para misiones de reconocimiento. Setembrino solicitó al Ministro de la Guerra la participación del teniente Ricardo Kirk, que continuó al área de operaciones llevando consigo al aviador civil italiano Ernesto Darioli y dos aviones. Entre enero y marzo de 1915, los dos aviadores realizaron algunos vuelos experimentales y de reconocimiento. El 1 de marzo estaba prevista una misión de bombardeo contra el reducto de Santa María, con la participación de Kirk y Darioli, pero aunque los dos aviadores hubieran despegado sin dificultades, el avión del teniente Kirk chocó contra un pino cerca de la Colonia General Carneiro, encerrando trágicamente la primera experiencia de empleo militar del avión en Brasil. Ricardo Kirk murió en el lugar del accidente, dejando al Ejército Brasileño sin ningún aviador.[9]

Desde el primer empleo del avión en combate en Libia, en 1911, la Armada de Brasil demostró interés por la aviación, tanto que envió al teniente Moller para aprender a volar en Francia y matriculó a 25 alumnos en la Escuela Brasileña de Aviación, de los italianos Gino y Bucelli, los cuales tuvieron su curso interrumpido con el cierre de la escuela.

Casi al mismo tiempo que el Ejército enviaba los aviones al Contestado y motivado por el desarrollo de la guerra aeronaval en Europa, la Armada publicó, el 22 de agosto de 1914, el Aviso nº 3986, que preveía la organización de una Escuela de Sumergibles y Aviación, a instalarse en la Isla del Rijo, en la Bahía de Guanabara. A pesar del empeño directo del Ministro de la Armada, almirante Alexandrino de Alencar, la estructuración de la escuela no fue posible debido a diversos problemas, entre los cuales la dificultad de importar aviones y material aeronáutico en época de guerra. El

---

[8] Ibid.: 35.

[9] Calaza, Cláudio Passos. Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. In: *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, n.8, ago. 2012. Disponível em http://www.historiamilitar.com.br/artigo4RBHM8.pdf. Acesso em 18 jul. 2015, p.89.

almirante Alexandrino, un entusiasta de la aviación, intentó adquirir algunos aviones junto a Farman, en Francia, pero la negociación no avanzó, pues todas las aeronaves producidas eran esenciales para combatir las Potencias Centrales.

Dos años se pasaron hasta que la Armada pudiera tener, finalmente, su escuela de aviación. El 23 de agosto de 1916, el Presidente de la República Wenceslau Braz creó dos escuelas distintas, la de Aviación Naval y la de Sumergibles. La Escuela de Aviación Naval empezó a funcionar provisionalmente en la Isla de las Enxadas y, en el primer año, brevetó a cuatro oficiales, tres de los cuales habían pertenecido al malogrado curso de la extinguida, con el primer comandante el capitán de corbeta Protógenes Pereira Guimarães, Escuela Brasileña de Aviación.

Para sortear la dificultad de obtener aviones en Europa, se adquirieron en los Estados Unidos (EUA), junto a la fábrica Curtiss Aeroplane Company, tres Curtiss F, además de una buena cantidad de piezas de repuesto para garantizar su mantenimiento. Para administrar la instrucción de vuelo en la escuela, la Armada contrató al piloto y mecánico norteamericano Orthon Hoover, que trabajaba en la Curtiss.

En 1917 fue aprobado el reglamento de la Escuela de Aviación Naval, estableciendo los cursos a ser administrados y las pruebas aéreas aplicadas. En el transcurso de ese año se formaron nuevos pilotos, observadores y personal de apoyo de aviación, incluso algunos oficiales del Ejército, que, tras la muerte del teniente Kirk, se convirtieron en nuevos pioneros de la Aviación Militar.

LOS AVIADORES BRASILEÑOS VAN A LA GUERRA

El envío de aviadores navales para entrenamiento militar en el exterior fue decidido durante la Conferencia Interaliada. Italia, Estados Unidos y Gran Bretaña se declararon en condiciones de recibir a los aviadores brasileños, especialmente los británicos, que, actuando en un gran frente y operando con decenas de escuadrones, tenían dificultades para reponer a sus pilotos perdidos. En el frente occidental, la expectativa de vida de los pilotos era extremadamente reducida. El piloto del *Royal Flying Corps* (Real Cuerpo de Aviación del Ejército Británico) Arthur Gould Lee calculó que el promedio de supervivencia de un piloto de caza en 1916 era de aproximadamente tres semanas.[10]

La decisión del Presidente Wenceslau Braz, fue que al exterior sólo irían voluntarios, con la particularidad de que para Estados Unidos fueron los casados y, para Europa, sólo los solteros. De acuerdo con los entendimientos firmados en la conferencia, después de concluir el entrenamiento los pilotos brasileños debían participar del conflicto, integrando las aviaciones de los países que los acogieran.

---

[10] Arguelhes 2013: 59-60. De acuerdo con el autor *"con los diversos ritmos del combate, esa razón de pérdidas variaba. Durante el abril sangriento de 1917, el RFC estimaba el promedio de vida de los pilotos de caza en horas de vuelo: diecisiete y media. En la visión de los pilotos, la muerte de los compañeros, de los enemigos y del propio devenir, que no era ni un poco animadora. Estadísticamente, el próximo a morir podría ser él mismo. De ahí el sentido de presente, tan vivo en las memorias de guerra. Ver el sol nacer una vez más ya podía ser considerada una gran victoria".*

Con ocasión del reconocimiento del estado de guerra contra Alemania en octubre de 1917, la Aviación Naval, aunque era un arma reciente, ya estaba razonablemente bien estructurada y poseía mucho más aviadores que aviones, luego, cuando surgió la posibilidad de volar en la nave Europa, muchos se ofrecieron como voluntarios, según destacó el diario *Correio da Manhã*: "Como hemos informado, siguen llegando de todas las guarniciones solicitudes para matricularse en la Escuela Militar de Aviación en Inglaterra".[11]

Para los Estados Unidos fueron los tenientes Mário Godinho y Fileto da Silva Santos, además del suboficial Antônio Joaquim da Silva Junior, para estudiar en el *US Naval Air Service* y posteriormente participar en la patrulla antisubmarina en el Atlántico Norte. Los aviadores navales brasileños permanecieron volando con la Armada de Estados Unidos hasta algunos meses después del armisticio, protegiendo la navegación contra submarinos que podrían no haber recibido el comunicado del fin de las hostilidades.[12]

En cambio, al final de la guerra la Armada de los Estados Unidos envió una misión militar de instrucción a la Escuela de Aviación Naval, bajo los auspicios del teniente comandante Cussachs, del teniente Jayme Oliver, y otros cinco suboficiales, que prestaron importantes servicios a la aviación brasileña.

A finales de 1918, un grupo de oficiales y plazas de la Armada siguió a Italia con el objetivo de asistir a las escuelas de aviación de ese país. En el caso del capitán de corbeta Protógenes Guimarães, el equipo estaba compuesta por los tenientes Ernani Ferreira de Souza, Fernando Victor Savaget, Jayme Americano Freire, Epaminondas Gomes dos Santos; Sargentos Arthur Cleveland Nunes, Antonio de Arruda Tarcílio Proenca, Gelmírez Patrocinio Ferreira de Mello y Octavio Manuel Afonso; además de los cables Pedro Antônio Silva y José Cordeiro Guerra.[13] Posteriormente, siguió a Italia el teniente Raul Bandeira, instructor de la Escuela de Aviación Naval que mantuvo los récords de vuelo de mayor altura y mayor duración en Brasil hasta 1917.

Los aviadores navales brasileños iniciaron sus actividades de instrucción en la Escuela de Observadores Militares, en Centocelle, donde perfeccionaron el conocimiento en la importante actividad de observación aérea. A continuación, se especializaron en el pilotaje de aviones terrestres, en la Escuela de Aviación Militar del Ejército Italiano, ubicada en Cerveteri. Volando aviones Ansaldo, los aviadores fueron calificados en los cursos de caza y acrobacia aérea, suministrados en los cielos de Roma y Fubara. La siguiente fase fue el curso de hidroaviones, realizado en la Escuela de Aviación Naval ubicada en la gran base naval de Taranto. Utilizando las aeronaves Ansaldo I.S.V.A. y Macchi M.5, los aviadores navales brasileños se capacitaron en la ejecución de patrullas antisubmarinos y ataques con bombas y torpedos.

El grupo enviado a Italia no llegó a entrar en combate y allí permaneció hasta 1919, pero el Ministro de Armada determinó que se considerara "como embarque en barco de guerra el tiempo de servicio de todo el personal de la Armada, designado para

---

[11] Jornal *Correio da Manhã*, n.6875, de 21 de dezembro de 1917. Acervo da Biblioteca Nacional.
[12] Wyen 1969:.89.
[13] Linhares 1971: 16.

dirigir y perfeccionar, en Europa y en Estados Unidos, sus conocimientos de aviación naval."[14] Durante el período de instrucción en Italia, el teniente Jayme Americano Freire se involucró en un grave accidente de su avión durante un aterrizaje fallido. Afortunadamente, el piloto nada sufrió, aunque la aeronave estaba bastante dañada.

Al final de la Conferencia Interaliada, el embajador brasileño en Londres fue recibido en audiencia por el Rey George V, para quien entregó una carta del Presidente Wenceslau Braz manifestando el deseo de Brasil de unirse a la causa aliada. En respuesta, el soberano británico ofreció las escuelas de aviación del *Royal Naval Air Service* (RNAS), arma aérea de la Armada Real, y el *Royal Flying Corps* (RFC), fuerza congénere en el Ejército Británico, para proporcionar entrenamiento básico y avanzado para los aviadores brasileños. Superados algunos obstáculos burocráticos, se decidió el envío de ocho oficiales de la Marina y uno del Ejército a Inglaterra, los cuales siguieron en dos levas.

El primer grupo partió el 8 de enero de 1918, a bordo del paquete *Barrow*, que hacía la línea de la Mala Postal británica, y estaba compuesto por el capitán-teniente Manoel Augusto Pereira de Vasconcellos y tenientes primeros de la Armada Virginius de Brito de Lamare, Fábio de Sá Earp y Belisario de Moura, además del teniente primero Aliathar de Araújo Martins, del Ejército Brasileño. Todos eran aviadores brevetados por la Escuela de Aviación Naval y el teniente De Lamare era famoso por haber conducido a Santos Dumont como pasajero, en un vuelo sobre la Bahía de Guanabara en enero de 1917, cuando el "Padre de la Aviación" visitó la escuela.

Dieciocho días más tarde partió del puerto de Río de Janeiro el paquete *Amazon*, conduciendo a los 1º tenientes Heitor Varady y Eugenio da Silva Possolo, y los hermanos y tenientes segundos Lauro de Araújo y Olavo de Araújo, todos oficiales de la Armada. De estos, sólo Varady era brevetado como piloto, y los demás no poseían ninguna experiencia con aviación.



Aviadores navales brasileños en Gran Bretaña en 1918
Fuente: Dirección del Patrimonio Histórico y Documentación de la Armada

[14] Ordem do Dia nº 246, de 9 de novembro de 1918, do Ministro da Marinha, apud. LINHARES, Op.Cit., p.16.

La llegada de los aviadores brasileños a Inglaterra prácticamente coincidió con la creación de la Real Fuerza Aérea británica (RAF - *Royal Air Force*), organizada por el general Hugh Trenchard, a partir de la fusión de RNAS y RFC. La RAF incorporaba un concepto de organización y empleo diferenciado e innovador, convirtiéndose en la primera fuerza aérea del mundo en independizarse del control del ejército o de la Armada.[15] Las primeras semanas fueron reservadas para la aclimatación y aprendizaje de la lengua inglesa, ya que sólo los hermanos Araújo eran fluidos en ese idioma.

El primer destino de los brasileños fue la ciudad de Eastbourne, en el condado de Sussex, ubicada en la costa sur de Inglaterra. Allí había una escuela de aviación perteneciente a Esatbourne Aviation Co. Ltd. que, con el inicio de la guerra en 1914, había sido solicitada por el Gobierno británico e incorporada a la RNAS para impartir la instrucción primaria de vuelo.

La reestructuración resultante de la creación de la RAF transformó la escuela en la 206 Training Depot Station (TDS), unidad responsable de la instrucción preliminar de vuelo en hidroaviones y aeronaves basadas en tierra. Para ello, utilizaba los aerobuses Curtiss H-2 Small América y los aviones Avro 504, Airco DH6, Sopwith Camel y Sopwith Pup.[16]

El cuerpo docente del 206 TDS incluía a varios instructores veteranos de los combates aéreos del frente occidental, como el comandante Arthur W. Wood, que se convirtió en as de la RNAS[17] a los veinte años de edad, con once victorias[18], y el teniente australiano Harold Percy Watson, más tarde se convertiría en piloto de pruebas de aeronaves experimentales de la RAF.

Como ocurrió en Italia, los brasileños fueron instruidos inicialmente en el vuelo de hidroaviones, utilizando los aerobotes Curtiss H-2. Debido a su experiencia anterior en Brasil, el teniente De Lamare saltó esa primera fase de la instrucción y pasó directamente al vuelo en aviones basados en tierra. La nueva etapa del curso fue realizada con las aeronaves bipadas Airco DH6 y Avro 504, y las monopuestas Sopwit Pup y Camel, éste, un avión de caza arisco de difícil pilotaje y que exigía mucho del piloto. El Camel estuvo involucrado en varios accidentes durante los entrenamientos en Eastbourne.

---

[15] Cf Shores (1969), la Fuerza Aérea finlandesa reclama el hecho de ser la primera fuerza aérea independiente en el mundo, cuando fue fundada el 6 de marzo de 1918, que consistía en un avión y era comandada por un oficial subalterno. La RAF, sin embargo, fue creada el 1 de abril de 1918, pero es considerada como la pionera en función de tener estructura, organización y cadena de mando del porte de una fuerza aérea.

[16] Barrass, M.B. *A History of RAF Organisation - Aircraft allocated to Training Units – Pilots.* Disponível em http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm. Acesso em 20 jul. 2015.

[17] De acuerdo con ARGUELHES (p.50), el "famoso deportista aéreo francés, Adolphe Pégoud, logró abatir seis aviones en el mismo año. La prensa francesa lo aclamó como as de la aviación. Este término local designaba antes de 1914 las estrellas de los deportes; después de Pégoud pasó a significar piloto que había abatido muchos aviones. Luego, se estableció tácitamente que merecía el título quien alcanzara la marca de al menos cinco victorias".

[18] Kindell 2009: 454.

Aunque fue experimentado, el teniente De Lamare se involucró en dos accidentes y, apenas por mucha suerte, escapó sin heridas. En una de las oportunidades, la aeronave que pilotaba sufrió una pérdida total. El 12 de enero de 1918, fue el turno de que el teniente Olavo Araújo se involucrar en un accidente fatal, cuando la hélice de su avión golpeó mortalmente al granjero Frederick Elstone, que operaba una sierra en la orilla de la pista de aterrizaje. La investigación instaurada concluyó que la muerte fue accidental, pero advirtió al piloto declarando que debería haber sido más cauteloso. Pocas semanas después, el teniente Olavo realizó un aterrizaje desastrado, cayendo con su avión en un canal al lado de la pista. Esta vez no tuvo tanta suerte, sufrió traumatismo craneal y se hirió en la pierna, permaneciendo fuera de combate, reducido al hospital, hasta el armisticio.

Pero el accidente más grave aún estaba por venir. El 5 de septiembre una escuadrilla de seis aviones, comandada por el capitán de la RAF Frank H. Creasy, despegó para un vuelo de instrucción, tres de los cuales pilotados por los aviadores brasileños Possolo, Varady y De Lamare. El ejercicio implicaba un vuelo en forma, pero cuando la escuadra se encontraba a una altitud de 1.500 pies, el Sopwith Camel 1F pilotado por el teniente de la RAF R.H. Sanders colisionó con la cola del Camel del teniente Eugenio Possolo. Perdiendo la estabilidad, inmediatamente las dos aeronaves se precipitaron en tornillo hacia el suelo, provocando la muerte instantánea de los dos aviadores. La investigación posterior consideró el lamentable hecho un accidente normal de instrucción.

El cuerpo del teniente Possolo, que había escondido el hecho de estar casado para poder seguir a Inglaterra, fue enterrado en el cementerio de Ocklynge, con los debidos honores militares. En los tres días que sucedieron la muerte de los tenientes Possolo y Sanders, los Camel de Eastbourne se involucraron en otros dos accidentes, matando a sus pilotos. Debido a la elevada tasa de pérdidas ya la necesidad de recompletar, con personal habilitado, el creciente número de escuadrones, la instrucción de pilotos en la RAF era bastante precaria y, con frecuencia, resulta en accidentes. Al término de la guerra, 14.166 pilotos británicos habían muerto, de los cuales, unas 8.000 víctimas de accidentes, más de la mitad del total.[19]

Quince días después, los tenientes Varady, De Lamare y Sá Earp siguieron a la base RAF Calshot, situada en una playa en la Bahía de Southampton, cerca de la localidad de Lee-on-Solent. En esta base estaba estacionada la 209 TDS, perteneciente a la Escuela de Bombarderos de Patrulla, equipada con los hidroaviones Short 184, Short 827, Norman Thompson NT2 y Felixstowe F2A.[20] Como parte del entrenamiento avanzado, las misiones pasaron a ser cumplidas en condiciones reales, utilizando todo el equipo, munición y disciplina de combate. Desafortunadamente, durante la estancia en Lee-on-Solent, Sá Earp y Varady contrajeron la gripe española y, aunque consiguieron sobrevivir, permanecieron internados en el hospital hasta el final de la guerra.

Con todos los oficiales ya brevetados y con el entrenamiento completo, los brasileños fueron designados para la base RAF Cattewater, ubicada cerca de Plymouth,

[19] Arguelhes 2013: 183.

[20] Barrass, op.cit.

en el suroeste de Inglaterra, donde fueron incorporados a los Escuadrones 237 y 238 de la RAF, unidades operativas subordinadas a la 10ª Fuerza de Defensa Costera, que realizaba la patrulla antisubmarina en el Canal de la Mancha. Volando hidroaviones Felixstowe F.5, Short 184 y Short 240, armados con bombas y torpedos, los brasileños actuaron en escuadrillas mixtas, junto con aviadores británicos y norteamericanos.

En un espacio de tres meses, la 10ª Fuerza contabilizó 9.000 horas de patrulla, localizó 42 submarinos enemigos y hundió a tres. Incluso después del armisticio, celebrado en noviembre de 1918, los aviadores basados en Cattewater continuaron los vuelos de patrulla, con el objetivo de localizar y destruir las minas magnéticas lanzadas a los miles por los alemanes durante la guerra para bloquear los puertos de Inglaterra.

En marzo de 1919, los aviadores brasileños que estaban en Inglaterra recibieron órdenes para regresar a Brasil, lo que fue hecho a bordo del buque *Belmonte*. De esta forma, la contribución de la incipiente aviación naval brasileña en la guerra, que, aunque modesta, aportó valiosas enseñanzas para la consolidación del arte de volar en las fuerzas armadas brasileñas.

CONSIDERACIONES FINALES

El desarrollo de las Aviaciones Militar y Naval fue una consecuencia extremadamente positiva de la Gran Guerra para las fuerzas armadas brasileñas. Mientras la Armada de Brasil optó por una misión aeronaval norteamericana, el Ejército Brasileño aprovechó la experiencia de los franceses.

De la misma forma que el Ejército contrató en 1919 la Misión Militar Francesa, la Armada también buscó en el exterior el auxilio de una potencia extranjera para la instrucción, modernización y reorganización de la fuerza naval brasileña. La elección recayó sobre Estados Unidos, que venció la disputa con Gran Bretaña por el envío de la misión. El contrato se firmó en Washington el 6 de noviembre de 1922, pero como ocurrió en el Ejército, la cooperación internacional comenzó más temprano para la Aviación Naval, con la asesoría técnica de los norteamericanos, bajo los auspicios de los comandantes Cussachs, Olivier, Capehart y cinco suboficiales de la US Navy.

La doctrina norteamericana introdujo modificaciones en el funcionamiento de los cursos, permaneciendo el de Piloto-Aviador y siendo creados los de Mecánico Naval de Aviación y Marinero Especialista de Aviación, con el objetivo de reforzar la infraestructura de la Aviación Naval. Con el fin de la guerra, la importación de aeronaves excedentes se hizo más fácil, y la Escuela de Aviación Naval aprovechó la oportunidad para adquirir, en 1919, dos Fairman F41, cuatro Curtiss N9, dos Ansaldo ISVA, un Macchi M7 y cinco Macchi M9. La Aviación Naval recibió, además, dos donaciones, un Avro 504, de la fábrica inglesa Handley Page, y un Macchi M7, presente del Gobierno italiano.[21]

La llegada de militares franceses para instruir al Ejército Brasileño tuvo inicio justamente por los instructores de aviación. Antes de que terminara la guerra, Brasil solicitó oficialmente al gobierno de Francia la llegada de una Misión Militar de

[21] Incaer 1988: 455.

Aviación[22] y, en julio de 1918, el jefe de la Comisión Militar Brasileña en Francia, general Napoleón Felippe Aché, remitió una solicitud formal en ese sentido al embajador brasileño en París.[23] El 10 de julio de 1919, con la llegada de la Misión Militar Francesa de Aviación, también conocida como "Pequeña Misión", y encabezada por el capitán Etienne Magnin, se creó la Escuela de Aviación Militar, con sede en el Campo de los Afonsos, en la Capital federal. Para la instrucción se adquirieron, inicialmente, aviones franceses excedentes del conflicto, que llegaron a Brasil en los años 1919 y 1920.[24] Las primeras aeronaves de la Aviación Militar fueron de los siguientes modelos: Nieuport y Spad 84 Hebermont (entrenamiento), Nieuport y Spad VII (caza), y Breguet XIV (observación y bombardeo).

A principios de 1920, se formó en la escuela la primera clase de Pilotos-Aviadores Militares del Ejército Brasileño, recibiendo el brevê de piloto doce oficiales, y, a partir de la segunda clase, además de los oficiales, pasaron a formarse sargentos y cables pilotos. Una nueva clase de pilotos se graduó en 1921 y en ese mismo año se creó en la Escuela de Aviación Militar el curso de Observador Aéreo, consolidando de una vez por todas la Aviación en el seno del Ejército Brasileño.[25]

En efecto, las fuerzas armadas brasileñas comenzaron a volar.

BIBLIOGRAFIA

Arguelhes, D. (2013).*Sob o céu das Valquirias*. Curitiba: CRV.

Barrass, M.B. *A History of RAF Organisation - Aircraft allocated to Training Units – Pilots*.Disponívelem http://www.rafweb.org/Members%20Pages/Aircraft%20Serials/Training%20-%20Pilot.htm. Acesso em 20 jul. 2015.

Bastos Filho, J. (1983). *A missão militar francesa no Brasil.* Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.

Calaza, Cl. (2015). Aviões no Contestado: descortinando um emprego militar inédito. In: *Revista Brasileira de História Militar*, Rio de Janeiro, Nº.8, ago. 2012. Disponível em http://www.historiamilitar.com.br/artigo4RBHM8.pdf. Acesso em 18 jul.

Daroz, C. (2013). *Um céu cinzento:* a história da aviação na revolução de 1932. Recife: EDUFPE.

INCAER (1988). *História geral da aeronáutica brasileira – dos primórdios até 1920*, v.1. Belo Horizonte: Itatiaia.

---

[22] La primera Misión Militar francesa funcionó en Brasil entre 1906 y 1924, con intervalo durante la Primera Guerra Mundial, pero ésta fue contratada para calificar la Fuerza Pública de São Paulo y no el Ejército Brasileño.

[23] Bastos 1983: 63.

[24] La Misión Militar Francesa de Aviación también se conoció como "Pequeña Misión", para distinguirla de la misión mayor que vendría a Brasil al año siguiente, bajo la dirección del General Maurice Gamelin.

[25] Daroz 2013: 56-57.

Kindell, R. (2009). *Royal Navy hall of honour World War I 1914-1918.* Penart: Naval History.net.

Lavenère, W.; Freire, N. (1975). *História da Força Aérea Brasileira.* Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira.

Linhares, A. (1971). *Aviação naval brasileira 1916-1940.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval.

Martins, H. (1997). A participação da Marinha brasileira na Primeira Grande Guerra. *História Naval Brasileira*, v.5, t.Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha.

Shores, C. (1969). *Finnish air force 1918-1968.* Berkshire: Osprey.

Wyen, A. (1969). *Naval aviation in World War I.* Washington: Chief of Naval Operations.

MARIANO LÓPEZ DE MIGUEL

Investigador predoctoral en Universidad de Cantabria desde abril de 2015. Historiador y máster en Historia Contemporánea por la Universidad de Cantabria, especialista en conflictos de Europa del Este (Ucrania, Balcanes y Antigua Yugoslavia), Cáucaso (Chechenia, Abjasia) y Oriente Medio (principalmente todo lo englobado dentro del conflicto Árabe-Israelí).

Título del Trabajo de Fin de Máster: "*EL FUNDAMENTALISMO ISLÁMICO: ORIGEN Y EXPANSIÓN (DE 1979 AL 11 DE SEPTIEMBRE DE 2001)*". Defendido en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria en octubre de 2013.