



# **La Fuerza Aérea Brasileña durante la II Guerra Mundial**



# *La Fuerza Aérea Brasileña durante la II Guerra Mundial*



## **I – Introducción**

En el tercer año del comienzo de la II Guerra Mundial fueron creados el “Ministerio de la Aeronáutica” y la “Fuerza Aérea Brasileña”. Fruto de una idea en marcha en Brasil, desde hace varios años, esta creación fue precipitada por los acontecimientos de la guerra, donde la importancia del poder aéreo venía destacándose.

Estábamos, entonces, en enero de 1941 y la guerra localizada en Europa, casi exclusivamente, todavía podría ser considerada como lejana con relación a Brasil; pero, en el mismo año, con la entrada de los Estados Unidos en la guerra, los acontecimientos comenzaron a precipitarse avasalladoramente.

Un año y medio después de que la Aviación Militar y la Aviación Naval se fusionaran, para hacer surgir la “Fuerza Aérea Brasileña”, el Brasil declaró la guerra a Alemania y a Italia.

Para la más joven de las Fuerzas Armadas del Brasil, recién creada, el impacto fue terrible. Las responsabilidades que luego les fueron impuestas, en un gigantesco y doble esfuerzo de desarrollo y de operaciones de guerra ineludibles que surgieron a lo largo de nuestro litoral, obligaron la “Fuerza Aérea Brasileña” a una actividad febril para consolidar su organización, para desarrollar su infraestructura, para formar y adiestrar a su personal, para recibir y operar adecuadamente más de cuatro centenas de aviones de todas

las especies, algunos altamente complejos, recibidos durante los tres años que había durado la guerra y, finalmente, para enfrentar, en una lucha de vida o muerte, poderosos enemigos ya veteranos.

Pero, con la gracia de Dios, la “Fuerza Aérea Brasileña” habría de conseguir enfrentarse a todas sus tareas; se iba a realizar el vaticinio del General Eurico Gaspar Dutra que, como “Ministro de la Guerra” de la época, dijo en la Orden del Día en que, en nombre del Ejército, presentaba el saludo de despedida a la Aviación Militar que, integrada en la “Fuerza Aérea Brasileña”, asumía su autonomía:



*General DUTRA*



*Escola de la Aeronáutica*

“En el momento en que sois separados del Ejército en cuyas filas dejais el trazo indeleble de la brillante trayectoria y donde, en cualquier situación, afirmasteis el temple y el valor de vuestros corazones; en el momento en que, unidos en espíritu y voluntad a los camaradas navales y civiles, se congregan en un organismo nacional, para el dominio y la defensa de los cielos del Brasil; en un momento, en fin, en que, ínclitos hijos del tronco robusto del Ejército - que guarda intactas las gloriosas tradiciones de nuestro común patrimonio -, se emancipan de su tutela, para adquirir el derecho de mayoría de edad y de libre conducta de vuestro futuro, además del deber y de la honra que con el y con la Marina compartís en la defensa de la tierra, de los mares y de los cielos brasileños, quiero, como jefe de la Fuerza de Tierra y cuando vos separais de su seno, transmitirvos, en una mezcla de nostalgias y esperanzas, el emotivo saludo del Ejército, lleno de fe y de confianza en vuestro destino, repleto de orgullo y de entusiasmo por vuestra ascensión señalada por los hechos y sacrificios de vuestros

camaradas muertos, que ha tornado ya tan grande vuestra pequeña historia de menos de cinco lustros”.

Después de que fuera organizado, en 1941, el “Ministerio de la Aeronáutica” se preocupó en la formación intensiva de oficiales aviadores y de sargentos especialistas, elementos llaves para el desarrollo de la “Fuerza Aérea Brasileña”. La Escuela de Aviación Naval y la Escuela de Aviación Militar se unieron en una sola, la “Escuela de la Aeronáutica”, asentada en el “Campo de los Afonsos”, en Rio de Janeiro. La formación de Sargentos especialistas pasó a ser concentrada en la “Punta del Galeón”.

Durante los cuatro años de guerra, el “Ministerio de la Aeronáutica” formó, en el Brasil, 558 oficiales aviadores, siendo 180 oficiales de la reserva y propició, aún, la formación de otros 281 oficiales aviadores de la reserva en los Estados Unidos, lo que hacía un total de 829 oficiales aviadores formados durante la guerra, cada uno de ellos representando, en media, más de 150 horas de vuelo de instrucción, además de la formación teórica, en tierra.

Los aviones de entrenamiento existentes, en 1941, en las Aviaciones Militar y Naval, a pesar de haber sido reunidos todos en el “Campo de los Afonsos”, eran en numero insuficiente para el programa de expansión de la “Fuerza Aérea Brasileña”.

Se hicieron luego los entendimientos con las autoridades norteamericanas para que, por intermedio de la ley “Lend-Lease”, fueran cedidos a Brasil aviones de instrucción. Los Estados Unidos de América suministrarían al Brasil, solamente en la “Escuela de la Aeronáutica”, durante

los años de 1942, 1943 y 1944, más de trescientos aviones de instrucción.

La navegación marítima regular estaba interrumpida durante la guerra y, en los pocos navíos que circulaban en convoyes, fuertemente protegidos contra la acción de los submarinos, no había espacio ni prioridad para traer, embalados, los aviones de instrucción.



*Fairchild PT-19*

Se tomó entonces la decisión de traer volando, desde los Estados Unidos al Brasil, pilotados por oficiales brasileños, todos los aviones de instrucción destinados a la Escuela de la Aeronáutica, incluso los 103 pequeños aviones de instrucción primaria, los “Fairchild” PT-19, con radio de acción limitado, sin radiocomunicación y desprovistos de instrumentos y equipos adecuados para aquel largo viaje de 15.000 kilómetros, que ellos cubrirían en tres semanas, con 44 etapas totalizando, en promedio, 110 horas de vuelo.

Dada la necesidad urgente de transportar los aviones al Brasil, no se pudo esperar a la época menos lluviosa del año, para traer los aviones en condiciones más favorables. A medida que los aviones salían de la fábrica, eran entregados a los pilotos brasileños y, en escuadrillas, generalmente de cinco aviones, al mando de un oficial más experimentado, se iniciaba el penoso viaje para el Brasil.



*Vultee BT-15*

Durante los años de 1942, 1943, 1944 y 1945 estos y otros aviones fueron traídos al Brasil, con un índice mínimo de accidentes que sorprendió a todos.

La experiencia de los pilotos brasileños en vuelos del Correo Aéreo Militar y Naval, en viajes por el interior del Brasil, en regiones desprovistas de infraestructura aérea, con campos de aterrizaje precarios y sin radio-comunicación y su experiencia en vuelos en la región amazónica rindieron maravillosos resultados, cuando se tuvieron que traer en vuelo, desde los Estados Unidos al Brasil, los aviones destinados al desarrollo y equipamiento de la “Fuerza Aérea Brasileña”.



*North American (Texan) NAT-6*

Otra gran preocupación del “Ministerio de la Aeronáutica”, desde el comienzo, fue el establecimiento de una cadena de Bases Aéreas a lo largo del litoral brasileño, principalmente en el Nordeste y en el Norte del País, a la vista de que las Bases Aéreas, hasta ahora desarrolladas

por las Aviaciones Militar y Naval, se situaban de Río de Janeiro hacia el Sur, con excepción de Fortaleza y Belém.

A pesar de que los Estados Unidos de América y el Brasil no habían entrado todavía en la guerra, en julio de 1941 se tomó, con clarividencia, la decisión de organizar una ruta aérea que, pasando por el Norte y Nordeste del Brasil, permitiese llegar a África. Por esta ruta aérea serían llevados los aprovisionamientos para las fuerzas aliadas que, desesperadamente, luchaban contra las fuerzas del eje Roma-Berlín, las cuales amenazaban conquistar toda la orla sur del Mediterráneo hasta el Canal de Suez.



Esta ruta aérea, con el área del Nordeste Brasileño sirviendo de trampolín para África, fue conocida más tarde como el “Corredor de la Victoria”, el cual asumió gran importancia estratégica cuando, en 1942 y 1943, los aliados tuvieron que luchar en África del Norte y desencadenar la campaña de Italia; a través del “Corredor de la Victoria” fue entonces, canalizado un flujo inmenso de aviones, personal y material.

Así fue como surgieron grandes Bases Aéreas en Amapá, Belém, San Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador y Caravelas, todas ellas de gran importancia para las operaciones aéreas relacionadas con la protección de la navegación marítima y la campaña antisubmarina a lo largo del litoral brasileño.

Fue en este ambiente de creación reciente del “Ministerio de la Aeronáutica” y de la “Fuerza Aérea Brasileña”, de construcción acelerada de Bases Aéreas, de transporte de centenas de aviones de los Estados Unidos al Brasil y de formación intensiva de oficiales aviadores como la Fuerza Aérea Brasileña fue lanzada, desde luego, a las operaciones de patrullaje aéreo a lo largo del litoral brasileño.

## II – La Protección Aérea a la Navegación Marítima

Desde el inicio de la Segunda Guerra Mundial, las naciones del continente americano percibieron que la gran conflagración las afectaría más temprano o más tarde. En octubre de 1939, los representantes de las naciones americanas se reunieron, en la ciudad de Panamá, para tomar medidas, teniendo en vista la conservación de sus intereses de cara al conflicto mundial.

En esta ocasión fue fijado el límite de 300 millas marinas, en torno al continente americano, como Zona de Seguridad, dentro de la cual las naciones americanas deseaban mantener su neutralidad.



La guerra submarina, iniciada en el Atlántico Norte, iría, progresivamente, aproximándose al litoral brasileño. En los años de 1939 y 1940 no hubo torpedeamiento de navíos próximos a nuestro litoral. En el año de 1941, hubo tan solo tres torpedeamientos de navíos de nacionalidad extranjera, relativamente próximos al litoral brasileño, pero a más de 400 kilómetros de la costa.

Tras el ataque a Pearl Harbour y de la entrada de los Estados Unidos en la guerra, en diciembre de 1941, el panorama general de la guerra submarina en el Océano Atlántico, cambió completamente; la mayoría de los torpedeamientos y hundimientos de navíos mercantes pasó a verificarse en las aguas territoriales de los Estados Unidos, a lo largo de su costa oriental y en el Mar del Caribe.

El 28 de enero de 1942, en la sesión de clausura de la III Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, en Río de Janeiro, el Ministro Oswaldo Aranha anunció la ruptura de relaciones diplomáticas del Brasil con las potencias del Eje: Alemania, Italia y Japón.

Al mes siguiente comenzaron los torpedeamientos de navíos mercantes brasileños: el “Cabedello”, en las costas de los Estados Unidos, el 14 de febrero de 1942; el “Buarque”, próximo a Curaçao, dos días después; el “Olinda”, próximo a la isla de Santa Lucía, en las Antillas, el 18 de febrero; el “Arabutã”, en la costa de Carolina del Norte, el 7 de marzo; el “Cairu”, entre Norfolk y Nueva York, el 9 de marzo y el “Paraíba”, al este de la Isla de Trinidad, el 1° de mayo, todo en el año de 1942.

El séptimo torpedeamiento de un navío brasileño fue próximo al territorio nacional, al NE del Archipiélago de Fernando de Noronha, el 18 de mayo de 1942; fue el del navío mercante “Comandante Lyra” que, a pesar de estar averiado, fue remolcado hacia el puerto de Recife, por el “Tender” de hidroaviones norte americano “Thrush”.

La guerra submarina, al mismo tiempo que afectaba a los navíos mercantes brasileños, se aproximaba hacia nuestro litoral, hacían más urgente la actuación de la “Fuerza Aérea Brasileña” y más graves sus responsabilidades.

Los torpedeamientos de los navíos mercantes brasileños continuaron sucediéndose, con el del “Gonçalves Dias”, al

sur de Haití, el 24 de mayo de 1942, el del “Alegrete”, al sur de la isla de Santa Lucía, el 7 de junio, el del “Pedrinhas”, próximo a Puerto Rico, el 26 de junio, el del “Tamandaré”, al este de Port of Spain, al 26 de julio y el del “Barbacena” y del petrolero “Piave” en el mismo día, al NE de Port of Spain, el 28 de julio de 1942.

Sorprendida por una situación difícil por la guerra que se aproximaba, sin aviones de guerra apropiados para la lucha contra submarinos, la Fuerza Aérea Brasileña se lanzó en un esfuerzo intenso, intentando superar sus dificultades.

En diciembre de 1941 se creó el Estado Mayor de la Aeronáutica y en enero de 1942 se organizaron e instalaron los Comandos de Zonas Aéreas, que tenían que dirigir y coordinar las operaciones de la “Fuerza Aérea Brasileña” a lo largo de todo el litoral. Entre estos Comandos, el de la 2ª Zona Aérea, abarcando todo el territorio del Nordeste brasileño y el Estado de Bahía, pasó a tener una actuación preponderante.

En octubre de 1941, la Base Aérea de Recife, recientemente organizada, comenzó a prestar servicio. En marzo de 1942, fue creada la Base Aérea de Natal.

Tan pronto como las autoridades norteamericanas pudieron ceder a la “Fuerza Aérea Brasileña” algunos aviones de guerra, se inició en Fortaleza, en febrero de 1942, un núcleo de adaptación de los oficiales aviadores brasileños al material moderno; en este núcleo se concentraron 12 aviones de caza Curtiss P-36, 2 aviones bimotor de bombardeo Douglas B-18 y 6 aviones bimotor de bombardeo North American B-25 “Mitchell”.



*B-25 "Mitchell"*

En junio de 1942 se terminó la instrucción del primer grupo de oficiales aviadores; los aviones de caza, ya con pilotos brasileños, fueron trasladados a Recife, con el fin de participar en la defensa aérea del área.

En todo el litoral brasileño, principalmente de Bahía hacia el Norte, comenzaron, desde 1941, las patrullas aéreas, en muchos casos con aviones de instrucción. A pesar de que los aviones de instrucción no podían atacar a los submarinos, el simple hecho de estar vigilando los mares, a lo largo de las rutas marítimas, restringía en mucho la libertad de acción de los submarinos. En caso de que se avistase un submarino, se podía alertar a la navegación mercante y hacer confluír hacia el área a los aviones de guerra con capacidad para atacarlo.

El primer ataque a un submarino, hecho por un avión de la Fuerza Aérea Brasileña, se realizó el día 22 de mayo de 1942, a las 2:00 de la tarde, entre el archipiélago de Fernando de Noronha y las Islas Rocas. Un avión B-25 "Mitchell" del Grupo de Aviones de Adaptación, de Fortaleza, haciendo un vuelo de patrulla, en el área donde cuatro días antes había sido torpedeado el navío "Comandante Lyra", sorprendió un submarino enemigo navegando en la superficie; varios hom-

bres de la tripulación del submarino, que se encontraban en la cubierta, corrieran inmediatamente hacia las armas antiaéreas e iniciaron fuego.

De acuerdo con la orden existente, como todavía no había habido declaración de guerra entre el Brasil y los países del Eje, el avión solo podría atacar al submarino si hubiera sido atacado por este inicialmente, y así se hizo. El B-25 brasileño hizo una pasada sobre el submarino y lanzó todas las bombas, que caerían muy próximas al mismo; el cerrado fuego antiaéreo, que no cesaba de venir del submarino, hizo que el avión, ya sin bombas, abandonase el área.

Cinco días después, en el día 27 de mayo de 1942, hubo otros dos ataques a submarinos realizados por aviones B-25 brasileños del Grupo de Aviones de Adaptación, de Fortaleza.

El Alto Comando Alemán orientaba la guerra submarina con la idea de concentrar sus ataques en las áreas donde la respectiva defensa todavía no estaba debidamente organizada ni dotada de medios suficientes; este era el caso del litoral brasileño durante el año de 1942.

Adolph Hitler, en una conferencia con el Comandante en Jefe de la Escuadra Alemana, realizada el día 15 de junio de 1942, decidió desencadenar una ofensiva submarina contra la navegación marítima en las costas del Brasil.

Una flotilla de submarinos, 8 de ellos de 500 toneladas y 2 de 700 toneladas, fue enviada, en julio, desde los puertos de la Francia ocupada; estos submarinos fue-

ron reabastecidos, ya próximos al Brasil, por el submarino tanque U-460 yendo, en seguida, a ubicarse en los lugares de ataque.

Entre el 15 y el 17 de agosto de 1942, cinco navíos mercantes brasileños fueron torpedeados y hundidos, con numerosas pérdidas de vida; el 15 de agosto el navío “Baependi” fue torpedeado a 20 millas de la desembocadura del río Real, al sur de Aracaju, causando la muerte de 55 tripulantes y de 215 pasajeros, entre los cuales se encontraban 124 militares pertenecientes al 1er. Grupo de Artillería de Costa que estaba siendo transportado para el Nordeste; en el mismo día, fue torpedeado el “Araraquara”, con la muerte de 66 tripulantes y 65 pasajeros; en el día siguiente, 16 de agosto, el “Aníbal Benévolo” fue hundido a 7 millas de la costa de Sergipe, con 67 tripulantes y 83 pasajeros muertos; el 17 de agosto otros dos navíos brasileños fueron hundidos: el “Itagipe” a 9 millas de la costa de Bahía, con 20 tripulantes muertos; dos días después, el “Jacira” fue hundido en la costa de Bahía.

El Gobierno Brasileño reaccionando inmediatamente a la afrenta y a la repulsa de la opinión pública brasileña, declaró la guerra a Alemania y a Italia en el día 22 de agosto de 1942.

Todavía, sin poseer aviones de patrulla adecuados ni las Unidades Aéreas especializadas para la campaña antisubmarina, la “Fuerza Aérea Brasileña”, después de la declaración de guerra, intensificó la patrulla aérea con los escasos medios disponibles.



*A-28 Hudson*

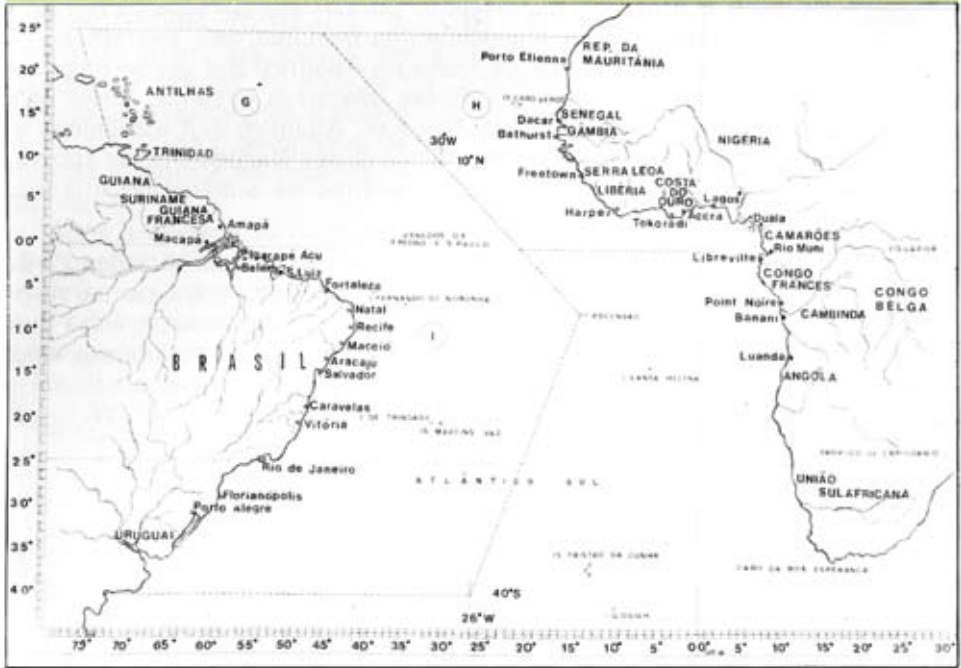
Cuatro días después de la declaración de guerra, un avión brasileño V-11 “Vultee”, de la Base Aérea de Porto Alegre, atacó un submarino a 50 millas marinas de la costa de Santa Catarina.

Durante el segundo semestre de 1942, vinieron hacia el litoral brasileño diversos Escuadrones de la Aviación Naval Norteamericana, equipados con modernos aviones de patrulla PBY-5 “Catalina” y A-28 “Hudson”. En tanto las unidades aéreas brasileñas no estaban debidamente organizadas y adiestradas, estos Escuadrones norteamericanos continuaron participando en la patrulla aérea, con base en Belém, San Luis, Fortaleza, Natal y Recife y subordinados al mando de la 4ª Escuadra Norteamericana que tenía la responsabilidad de coordinar todas las operaciones de la campaña antisubmarina en el Atlántico Sur.

La ofensiva submarina en las costas de América del Sur obligó a la organización de los convoyes marítimos como mejor medio de defensa. En octubre de 1942 comenzó a funcionar el sistema de convoyes a lo largo del litoral brasileño.

La escolta naval de los convoyes, entre Trinidad y Recife, era suministrada por navíos de guerra norteamericanos; de Recife para el sur la escolta se hacía por navíos de guerra brasileños.

## Zona de acción de las operaciones aéreas en el Atlántico Sur, durante la II Guerra Mundial



La protección aérea de los convoyes, a lo largo de la costa brasileña, se hacía por aviones brasileños y norteamericanos, distribuidos por las Bases Aéreas existentes en el litoral.

Esta patrulla aérea representó un gran esfuerzo para la “Fuerza Aérea Brasileña”. Millares de horas de vuelo se realizaron mensualmente, de día y de noche, muchas veces en condiciones climatológicas adversas y en áreas distantes centenas de kilómetros del litoral, en busca de los submarinos que muy escasamente se avistaban y que ofrecían poquísimas oportunidades de ataque.

En los meses de abril y mayo de 1943 hubo dos ataques a submarinos, realizados por aviones de la “Fuerza Aérea Bra-

sileña”, uno a lo largo de Aracaju y otro a lo largo de Maceió.

Durante el año de 1943 y a principios de 1944, la Fuerza Aérea Brasileña recibió finalmente aviones adecuados para la lucha contra submarinos, fuertemente armados y con todo el equipamiento disponible en la época, incluyendo el radar



*El avión Hudson A-28 atacando uno submarino alemán*

que aumentaba, considerablemente, el rendimiento y la eficacia de la busca aérea de submarinos: los nuevos Escuadrones de Patrulla de la Fuerza Aérea Brasileña pasaron a ser equipados con aviones Lockheed “Hudson” y “Ventura” y aviones Consolidated “Catalina”.

La mayor victoria de la “Fuerza Aérea Brasileña”, en la lucha contra los submarinos enemigos, se obtuvo en el día 31 de julio de 1943, cuando el hundimiento del submarino alemán U-199 fue plena e indiscutiblemente comprobado con la recogida, en el lugar del ataque, de 12 sobrevivientes de la tripulación entre los cuales se encontraba el comandante del submarino.

En la mañana del 31 de julio, el submarino U-199, al aproximarse a Río de Janeiro, entró en un área fuertemente patrullada por aviones, debido al inicio del viaje del convoy marítimo JT-3, que salía del puerto de Río de Janeiro.

El submarino fue atacado, inicialmente a las 07:18 de la mañana hora local, por un avión PBM “Mariner” norteamericano, que lo averió, dificultando su inmersión; el submarino se encontraba a 60 millas marinas al sur de la barra de la Bahía de Guanabara.

Habiendo sido iniciada la entrada en acción de aviones de la “Fuerza Aérea Brasileña”, se aproximaron dos aviones pertenecientes al Grupo de Patrulla con sede en la “Base Aérea del Galeón”: un A-28 “Hudson”, que despegó especialmente para el ataque y un PBY “Catalina” que ya se encontraba volando, haciendo una barrida en la ruta que habría de ser recorrida por el convoy JT-3.

Los dos aviones brasileños llegaron sobre el submarino con una diferencia de menos de diez minutos, permitiendo un ataque coordinado; el “Hudson”, a partir de las 08:50 de la mañana hora local, a pesar de no haber lanzado las bombas en el blanco, hizo otras dos pasadas bajas sobre el submarino, ametrallando a la tripulación de las armas antiáreas que, desde cubierta, desencadenaban un fuego cerrado.



*PBY Catalina*

El “Catalina”, poco antes de las 09:00 de la mañana hora local, inició los ataques, lanzando dos bombas cada vez entre la primera y la segunda pasada de la aeronave. El comandante del submarino dio a la tripulación orden de abandonar el navío; después del segundo ataque del “Catalina” a las 09:02 de la mañana, el submarino hundió, en tres segundos, levantando la proa y sumergiendo primero la popa.

En octubre de 1943 se realizó un nuevo ataque, por un avión “Catalina” de la FAB a un submarino enemigo a lo largo del litoral del Estado de Río de Janeiro.

A partir de abril de 1944, los Escuadrones de la Aviación Naval Norteamericana comenzaron a ser retirados del litoral brasileño, siendo enviados hacia otros Tea-

tros de Operaciones. A finales de 1944, la “Fuerza Aérea Brasileña” estaba en condiciones de llevar a cabo la protección aérea a la navegación marítima a lo largo del litoral brasileño, operando, con eficacia, los aviones de patrulla mejor equipados y más sofisticados, existentes en la época.

El valor del trabajo realizado por la “Fuerza Aérea Brasileña” en la campaña antisubmarina y en la protección aérea de la navegación marítima, durante la II Guerra Mundial, fue testimoniado por el Almirante Comandante de la 4ª Escuadra que, al término de la guerra, envió un mensaje al Ministro de la Aeronáutica del Brasil, en el que constan las siguientes referencias:

“Los vuelos frecuentes, prolongados y peligrosos, realizados por la Fuerza Aérea Brasileña exigieron pericia de vuelo, la máxima cooperación y un coraje excepcional.

No hay duda de que las operaciones de la FAB fueron de la mayor importancia y uno de los factores decisivos en la eliminación del enemigo del Atlántico Sur”.

### **III – La Fuerza Aérea Brasileña en la Campaña de Itália**

Quando, a finales de 1943, nuestro Gobierno decidió enviar fuerzas brasileñas a la campaña de Italia, el Ministro de la Aeronáutica pronto resolvió que, por más empeñada que estuviera la “Fuerza Aérea Brasileña” en su laborioso proceso de desarrollo y organización y por mayores que fuesen sus compromisos en las operaciones aéreas del Atlántico Sur, ella no podría dejar de mandar un contingente para la lucha en Europa, al lado de la Fuerza Expedicionaria Brasileña.



Se resolvió entonces que, inicialmente, fuera organizado y entrenado un Grupo de Caza; que, así como las disponibilidades de personal lo permitiesen, otras Unidades de Combate serían enviadas hacia el Mediterráneo. De hecho, cuando cesaron las hostilidades en Europa, ya se encontraba en los Estados Unidos, en entrenamiento, el “personal llave” de un Grupo de Bombardeo Medio Brasileño.

También se acordó que la “Fuerza Aérea Brasileña” suministraría a la Fuerza Expedicionaria del Ejército el personal necesario para la organización de la Escuadrilla de Ligación y Observación, prevista en la Artillería Divisionaria, con excepción de los Observadores Aéreos que serían oficiales del Ejército, del Arma de Artillería.

Una vez tomada la decisión de enviar una Unidad Aérea de Caza hacia el Mediterráneo, las diligencias se sucedieron con rapidez.



*Mayor Aviador Nero Moura*

El 18 de diciembre de 1943, el Gobierno creó el 1º Grupo de Aviación de Caza; por decreto de 27 de diciembre se nombró su comandante, el Mayor Aviador Nero Moura; el 3 de enero de 1944

partió del Brasil, para ser entrenado en los Estados Unidos, el “personal llave” del Grupo de Caza constituido por el Comandante, el oficial de Operaciones, el Oficial de Informaciones y cuatro Comandantes de Escuadrilla; estos oficiales, de enero a marzo, recibieron un entrenamiento completo abarcando 60 horas de vuelo en aviones de caza “Curtiss” P-40.

Durante el mes de febrero de 1944, los demás elementos del Grupo de Caza, en un total aproximado de 350 hombres, fueron enviados, en grupos consecutivos, para la Base Aérea de Agua Dulce, en Panamá. El “personal llave” de este grupo, cuando terminó el entrenamiento en Florida, se juntó al resto del Grupo de Caza, en Panamá, el 18 de marzo de 1944.



Se inició entonces un entrenamiento de conjunto de la Unidad Aérea, con un programa de 110 horas de vuelo en avión de caza P-40 para los demás oficiales pilotos llegados del Brasil y con programas correspondientes para el personal encargado del mantenimiento de los aviones, del armamento, de las comunicaciones y de todos los demás servicios administrativos.

El Grupo de Caza Brasileño, durante las últimas semanas de su entrenamiento en Agua Dulce, participó activamente

en la defensa aérea del Canal de Panamá, ya como una Unidad Táctica completa, manteniendo en alerta, todos los días, una de sus escuadrillas.



*P-47 Thunderbolt*

A finales de junio de 1944, el 1º Grupo de Caza se dirigió hacia la Base Aérea de Suffolk, en Long Island, al norte de Nueva York, donde pasó poco más de dos meses realizando un nuevo programa de entrenamiento, a hora ya en los aviones de caza más modernos de la Fuerza Aérea Norteamericana: los P-47 “Thunderbolt”; este era el modelo de avión con que nuestros pilotos lucharían en Italia; cada Oficial realizó 80 horas de vuelo y el personal de tierra se adaptó al nuevo material.

Terminada la etapa de instrucción en el avión P-47, el Grupo de Caza Brasileño estaba en igualdad de condiciones,



en materia de entrenamiento, con cualquier otra Unidad similar de la aviación estadounidense; además de esto, por lo menos un tercio de los pilotos brasileños eran Oficiales con más de 2.000 horas de vuelo; se debe decir, también, que todos los Oficiales del Grupo de Caza se habían presentado voluntariamente para combatir en los cielos europeos, lo que era la garantía de una moral elevada de los pilotos, más tarde grandemente puesta a prueba frente al enemigo.

De esta manera, cuando el Grupo de Caza Brasileño dejó el Hemisferio Occidental, con destino a la vieja Europa, su Comandante y los demás responsables de su entrenamiento tenían la conciencia de que se había dado a aquel grupo de brasileños, que iba a enfrentarse a un enemigo experimentado, un adiestramiento tan perfecto como el que, hasta entonces, era privilegio de las fuerzas aéreas de las grandes potencias mundiales.



*Símbolo del 1º Gp Av Ca*

El día 10 de septiembre de 1944, el Grupo de Caza Brasileño embarcó, próximo a Newport, en el Estado de Virgi-

nia, en el navío francés “Colombie” que se incorporó a uno de los convoyes que atravesaba el Atlántico Norte, con destino al Mediterráneo.

El día 6 de octubre de 1944, el Grupo de Caza desembarcó en el Teatro de Operaciones, en el puerto de Livorno, en la costa occidental de Italia; desde allí viajó, por tren, hace Tarquinia, su primer aeródromo de destino; allí recibió sus aviones P-47 “Thunderbolt”, completamente nuevos y pintados ya con los colores brasileños; allí se incorporó al 350° Regimiento de Caza Norteamericano, que poseía otros 3 Grupos de Caza con personal estadounidense; allí realizó los primeros vuelos de experiencia de sus aviones y de reconocimiento de la región.

El 350° Regimiento de Caza formaba parte de la Fuerza Aérea Táctica del Mediterráneo, a la cual apoyaba el 5° Ejército Norteamericano y el 8° Ejército Inglés.

El día 14 de octubre de 1944, por primera vez, ondeó la bandera de una Unidad de la “Fuerza Aérea Brasileña” en territorio enemigo, durante una guerra; en este día, la Bandera Brasileña fue izada en el campamento del 1° Grupo de Caza, en Tarquinia, Italia, con una ceremonia solemne; la Orden del Día de esta fecha dice:

“En la Historia de los pueblos nos cupo, de esta forma, la honra de ser la primera Fuerza Aérea sudamericana que cruzó océanos y vio alzar sus alas sobre los campos de batalla europeos.

Antes de entrar en acción, aquí en el Viejo Mundo, el 1° Grupo de Caza cumple el sagrado deber de plantar en territo-

rio enemigo la Bandera del Brasil.

Camaradas! Hacia delante, hacia la acción, con el pensamiento fijo en la imagen de la Patria, cuya honra e integridad juramos mantener incólumes.

Nos cumple enfrentarnos a todo, con fortaleza de ánimo, a fin de mantener intacto este tesoro, jamás violado: la honra del soldado brasileño. Y lo haremos, cueste lo que cueste”.



*Briefing para una misión con el Comandante Nero Moura*

El 31 de octubre de 1944 los pilotos brasileños comenzaron a tomar parte en las misiones de guerra, volando en sus propios aviones pero formando parte de escuadrillas norteamericanas, con el fin de familiarizarse con las realidades de la guerra.

El 6 de noviembre tuvimos nuestra primera pérdida en combate: el 2° Teniente-Aviador Cordeiro e Silva, participando en una misión de guerra, fue abatido por la artillería antiaérea, en la región de Bolonia.

El 11 de noviembre, el Grupo de Caza comenzó a maniobrar con escuadrillas totalmente constituidas por oficiales brasileños y recibiendo sus propios objetivos de ataque.



Un mes después, el 14 de diciembre de 1944, juntamente con el 350° Regimiento de Caza, sin interrumpir las operaciones aéreas ni siquiera un día, el 1er. Grupo de Caza se dirigió hacia una nueva base: el Aeródromo de Pisa, que quedaba 200 kilómetros más al norte y bastante próximo a la línea del frente, permitiendo aprovechar mejor el radio de acción de los aviones.

Al norte de la ciudad de Pisa comenzaban las cadenas montañosas de los Apeninos, en aquella época ya cubiertas de nieve, un invierno riguroso impuso mayores sacrificios a los pilotos y al personal de tierra.

El Grupo de caza Brasileño maniobró, durante la Campaña de Italia, como una Unidad de Caza. Realizando el bombardeo en vuelo picado, eran atacados puentes de ferrocarril y de carretera, instalaciones de ferrocarril y sus propias vías, campos de aviación, puestos de artillería, edificios ocupados por tropas enemigas, concentraciones de material y de tropa, depósitos de munición y de gasolina, etc.

Después del ataque con bombas a los objetivos predeterminados, los pilotos tenían orden de regresar volando bajo, procurando atacar con las ametralladoras de sus aviones los vehículos encontrados en las autopistas, locomotoras, vagones de ferrocarril, aviones estacionados en los aeródromos, etc.

Los objetivos atribuidos al Grupo de Caza Brasileño y a las demás Unidades de Caza formaban parte de un “Plan de Bombardeo” con el que el Comando de la Fuerza Aerotáctica perseguía, principalmente, tres finalidades:



1ª - apoyo directo a las Fuerzas Terrestres;

2ª - aislamiento del campo de batalla, por la interrupción sistemática de las vías de comunicaciones, ferrovías y viales, que ligaban la línea del frente alemán al valle del Río Pó y al resto del territorio ocupado por los alemanes;

3ª - destrucción de las instalaciones militares e industrias en el Norte de Italia.



*Salida para una misión*

Fue durante los largos meses del invierno 1944/1945 cuando el Grupo de Caza Brasileño consolidó, con rapidez, su experiencia de guerra, la cual ningún entrenamiento anterior podría sustituir.

A este respecto se podría citar el relato del comandante del 350º Regimiento de Caza, unidad veterana que ya había pasado por todas las campañas del Norte de África, de Sicilia y de Italia, y que dice:

*“Todos los del 350º Regimiento de Caza que auxiliaron a los brasileños a iniciarse en la guerra, lo hicieron con placer, porque los brasileños deseaban combatir al enemigo y combatirlo con pericia. Un mes después ellos maniobraban como veteranos. Tenían muy pocos pilotos de reserva en comparación con nuestros Escuadrones pero, a pesar de ello, su coraje y energía eran indómitos”.*



*Partiendo para el combate*

En una rara ocasión, el Grupo de Caza Brasileño tuvo oportunidad de apoyar directamente a la Fuerza Expedicionaria Brasileña; en la víspera de la conquista del Monte Castelo por la FEB, el 20 de febrero de 1945, el ataque de escuadrillas brasileñas había eliminado la resistencia enemiga en una elevación en el flanco de la tropa brasileña; el Mariscal Mascareñas de Moraes, al referirse a este hecho, en su libro “La FEB por su Comandante”, dijo:

*“Aviones de la Fuerza aérea Brasileña habían arrasado la resistencia germánica de Mazzancana, en una atrevida participación en el combate terrestre y en un ejemplo inolvidable de unión de los expedicionarios de aire y de tierra”.*



*Aviadores brasileños en Italia*

Durante las operaciones aéreas en los meses de invierno, el Grupo de Caza Brasileño sufrió numerosas bajas; 3 oficiales fallecieron en accidentes de aviación, en el período inicial, en Tarquinia; el 23 de diciembre, el 1º Teniente-Aviador Ismael da Mota Paes, con su avión alcanzado por artillería antiaérea, al Norte de Ostiglia, saltó en paracaídas y fue hecho prisionero por los alemanes; el 2 de enero de 1941, el 1º Teniente-Aviador João Maurício de Medeiros tuvo que saltar en paracaídas sobre territorio enemigo y falleció al caer sobre cables de alta tensión; el 22 de enero, el 1º Teniente-Aviador Aurelio Vieira Sampaio falleció atacando locomotoras al Norte de Milan; el 29 de enero, el 1º Teniente Aviador Josino Maia de Assis, obligado a saltar en paracaídas debido a un incendio en su avión, fue hecho prisionero por los alemanes.

En el 4 de febrero de 1945, uno de los comandantes de Escuadrilla, el Capitán-Aviador Joel Miranda y el 2º Teniente-Aviador Danilo Moura fueron alcanzados al mismo tiempo, cuando atacaban juntas locomotoras al Suroeste de Treviso; ambos saltaron en paracaídas abandonando sus aviones en fuego; el Capitán Joel, a pesar de un brazo partido y de un pie dislocado, caminó muchas horas hasta que consiguió ser recogido por un grupo de “partisanos” que lo alojaron en las proximidades de Padua, hasta el fin de la guerra; el Teniente Danilo caminó durante veinte cuatro días, recorriendo doscientos sesenta kilómetros y atravesando todo el territorio enemigo; después de unirse a los “partisanos”, en los Montes Apeninos, el Teniente Danilo consiguió atravesar las líneas de combate y vino a unirse a sus compañeros del Grupo de Caza Brasileño, en Pisa.

El 10 de febrero, el 1º Teniente-Aviador Roberto Brandini, gravemente herido en la cabeza por metralla de artillería antiaérea, saltó en paracaídas y fue hecho prisionero por los alemanes; el 7 de marzo, el Capitán Aviador Teobaldo Kopp, habiendo sido su avión dañado cuando atacaba depósitos de munición, al Nordeste de Parma, saltó en paracaídas y se refugió en medio a los “partisanos”; en el día 26 de marzo, el 1º Teniente-Aviador Othon Corrêa Netto, al atacar, con cohetes, posiciones de artillería antiaérea que defendían el puente de Casara, al Oeste de Udine, vio su avión alcanzado y saltó de paracaídas; fue hecho prisionero hasta el fin de la guerra.



Al aproximarse el mes de abril de 1945, se montó por los Aliados, la gran “Ofensiva de Primavera” para quebrar, definitivamente, la resistencia alemana en Italia; esta ofensiva fue desencadenada por el XV Grupo de Ejército, en el día 4 de abril.

El 13 de abril, falleció el Aspirante-Aviador Frederico Gustavo dos Santos en la explosión de un depósito de municiones alemán, que el mismo metralló, en las proximidades de Udine.

En la semana de 14 al 20 de abril, la totalidad de la aviación aliada existente en Italia concentró sus fuerzas y desarrolló un esfuerzo máximo, atacando las posiciones defensivas alemanas a lo largo de toda línea del frente de combate; los equipos de los aviones de caza comenzaron a hacer, en promedio, 2 misiones por día.

Una vez iniciado el avance victorioso de los aliados se imponía, como golpe final, impedir que los alemanes se organizaran en la margen norte del Río Pó, utilizando el obstáculo del río para detener a los Aliados.



A partir de 20 de abril, la retirada alemana se generalizó, en todo el frente, y las oportunidades de atacar objetivos se multiplicaron para la aviación, a lo largo de las carreteras y por todas partes.

El día 22 de abril se conmemora en la Fuerza Aérea Brasileña, por haber sido el día en que el Grupo de Caza Brasileño, en el apogeo de su actividad, se cubrió de gloria y obtuvo el máximo de resultados; sus ataques, en este día, en la región de San Benedetto, fueron un factor decisivo para el establecimiento, al día siguiente, de la cabeza de puente aliada en la misma región.

En el día glorioso de 22 de abril pagamos un tributo más por las victorias conquistadas: el 2° Teniente-Aviador Marcos Coelho de Magalhães tuvo que saltar en paracaídas sobre territorio enemigo; se fracturó los dos tobillos y fue hecho prisionero.

En el día 23 de abril, el Capitán-Aviador Roberto Pessoa Ramos fue herido en combate cuando atacaba una columna motorizada; el 26 de abril falleció el 1° Teniente-Aviador Luís Dornelles, al mando de la Escuadrilla que fuera del Capitán Kopp, abatido el 7 de marzo; el Teniente Dornelles fue alcanzado por la artillería antiaérea cuando atacaba una locomotora en la ciudad Alexandria; no tuvo oportunidad de saltar en paracaídas.



*Aviadores brasileños en Italia*

En el día 30 de abril, el 2° Teniente-Aviador Renato Goulart Pereira fue alcanzado por la AAA y saltó en paracaídas, siendo recogido por una patrulla de soldados ingleses.

El día 30 de abril cesó la resistencia alemana en el valle del Río Pó; el 2 de mayo cesó la guerra en Italia.

El resultado impresionante de la acción del Grupo de Caza Brasileño, en el úl-

timo mes de la guerra, puede ser evaluado por el siguiente extracto del comunicado oficial del 350° Regimiento de Caza:

*“Durante el período del 6 al 29 de abril de 1945, el Grupo de Caza Brasileño voló el 5% de las salidas efectuadas por el XXII Comando Aerotáctico y por lo tanto, de los resultados obtenidos por este Comando, se atribuyeron oficialmente a los brasileños 15% de los vehículos destruidos, 28% de los puentes arruinados, 36% de los depósitos de combustible dañados y 85% de los depósitos de munición destruidos”.*



Las estadísticas mostraron que, solo en los cuatro primeros meses de 1945, los aviones del Grupo de caza Brasileño hicieron 1.728 salidas y fueron alcanzados por la artillería antiaérea 103 veces; en la mayoría de los casos los aviones, incluso alcanzados, conseguían regresar a su base, y así el avión P-47 “Thunderbolt” se hizo famoso por la extrema dureza y capacidad para traer a los pilotos de vuelta, incluso cuando estaba averiado.

Entre los 48 pilotos del Grupo de Caza Brasileño que realizaron misiones de guerra hubo un total de 9 muertos, 5 de los cuales fueron abatidos por la artillería antiaérea, 5 fueron alcanzados y saltaron en paracaídas sobre el territorio enemigo y detenidos; 6 fueron apartados del vuelo por prescripción médica debido a agotamiento físico y 3 fallecieron en accidentes de aviación.

Los restos mortales de los bravos aviadores brasileños muertos en Italia fueron enterrados en el Cementerio Brasileño de Pistóia; posteriormente, se transfirieron hacia el Brasil y actualmente se encuentran en la Cripta del Monumento a los Muertos de la II Guerra Mundial, en Río de Janeiro.



La pequeña Escuadrilla de Ligación y Observación que, con pilotos y mecánicos de la FAB trabajó junto a Artillería Divisionaria de la Fuerza Expedicionaria Brasileña, también se portó con eficacia y bravura en Italia, realizando 682 misiones de guerra y más de 400 regulaciones de tiro de artillería.

Ya en los últimos días de la “Ofensiva de la Primavera”, el Mariscal Mascareñas de Moraes publicó en la Orden del Día

una referencia elogiosa al trabajo de la 1ª Escuadrilla de Ligación y Observación en la cual consta las siguientes palabras:

*“Hablar de su trabajo en esta Campaña es cantar un himno al coraje y al sentimiento del deber de los aviadores y artilleros que la constituyen.*

*No hubo mal tiempo, no hubo nieve, tampoco accidentes y pistas inadecuadas, que disminuyesen el ánimo y la disposición de sus componentes”.*



Terminada la guerra en Italia, el 1º Grupo de Caza todavía permaneció allí dos meses, esperando el transporte marítimo para el regreso.

El Embajador del Brasil en Italia, Dr. Maurício Nabuco, en el oficio en que comunicaba el regreso del Grupo de Caza Brasileño, dice:

“Hace poco que partió, después de casi un año de lucha en Europa, el Grupo de Caza de la Fuerza Aérea Brasileña.

Confieso a Vuestra Excelencia que no es sin emoción como recuerdo las actividades heroicas de este brillante mando del Teniente-Coronel Aviador Nero

Moura, integrados en la inmensa organización aérea del sector Italia, lucharon en un ambiente extraño y difícil.

Esta gente joven, que por primera vez en la Historia del Brasil, dejó su tierra para venir a combatir en los cielos diferentes de Europa, y que durante bastante tiempo, como Vuestra Excelencia sabe, tuvo que sustituir el número por esfuerzo mayor de cada uno, y por el aumento individual de sus misiones, merece el homenaje de todos los brasileños.



Yo que vi de cerca muchachos de veinte años yendo hacia la muerte con la maestría, la resistencia y el coraje de hombres hechos a la guerra moderna, puedo decir que un país que cuenta con personas de tal calibre nada tiene que temer de las adversidades del futuro. Todos nosotros, después de esta experiencia, podemos confiar, más que nunca, en las energías físicas de nuestro pueblo, pero sobre todo en la fuerza moral de estos brasileños que tan caballerescamente se ponen del lado de aquellos que defienden ideas nobles.

Los muchachos de la Fuerza Aérea Brasileña dejaron en Italia grabado en número bien modesto, pero con el mismo vigor de sus heroicos aliados, el nombre glorioso del Brasil”.



*Placa en homenaje al “Grupo de Caza”*

Esta es la historia de la actuación de la “Fuerza Aérea Brasileña” en la Campaña de Italia. El Grupo de Caza Brasileño ejecutó allá 445 misiones, con un total de 2.546 salidas de aviones y de 5.465 horas de vuelo en operaciones de guerra. Destruyó 1.304 vehículos motorizados, 13 locomotoras, 250 vagones de ferrocarril, 8 carros blindados, 25 puentes de ferrocarril y de carretera y 31 depósitos de combustible y de munición.

La “Fuerza Aérea Brasileña”, en su primera experiencia de guerra fuera del territorio brasileño mandó hacia Italia una Unidad Aérea, el 1º Grupo de Caza, cuyo personal respondió a las más altas esperanzas que se pudieron tener acerca de su bravura, sentido del cumplimiento del deber, espíritu de sacrificio y valor profesional.



<b>SUMARIO ESTADISTICO</b>	
<b>TOTAL DE OPERACIONES DEL GRUPO DE CAZA BRASILEÑO EN ITALIA</b>	
Total de misiones ejecutadas	445
Total de salidas ofensivas	2.546
Total de salidas defensivas	4
Total de horas de vuelo en Operaciones de Guerra	5.465
Total de horas de vuelo realizadas	6.144
Total de bombas lanzadas	4.442
Bombas incendiarias (F.T.I)	166
Bombas fragmentación (260 lb.)	16
Bombas fragmentación (90 lb.)	72
Bombas demolición (1.000 lb.)	8
Bombas demolición (500 lb.)	4.180
Total aproximado de Tonelaje de Bombas	1.010
Total de munición de calibre 50	1.180.200
Total de cohetes lanzados	850
Total de litros de gasolina consumidos	4.058.651

<b>TOTAL DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS POR EL GRUPO DE CAZA EN ITALIA</b>		
	Destruídos	Dañados
Aviones	2	9
Locomotoras	13	92
Transportes motorizados	1.304	686
Vagones y vagones cisterna	250	835
Carros blindados	8	13
Vehículos de tracción animal	79	19
Puentes de ferrocarril y de carretera	25	51
Interrupciones de vías ferroviarias y de carreteras	412	-
Plataformas de selección	3	-
Edificios ocupados por el enemigo	144	94
Campamentos	1	4
Puestos de Mando	2	2
Posiciones de Artillería	85	15
Alojamientos	3	8
Fábricas	6	5
Instalaciones diversas	125	54
Fábricas de electricidad	5	4
Depósitos de combustible y munición	31	15
Depósito de material	11	1
Refinerías	3	2
Estaciones de radar	-	2
Embarcaciones	19	52
Navío	-	1

En la "Ofensiva de la Primavera" el Grupo de Caza Brasileño obtuvo el siguiente resultado:

<b>RESULTADOS</b>		
	Destruídos	Dañados
Locomotoras	1	13
Vehículos motorizados	470	303
Vagones y vagones cisterna	63	163
Vehículos de tracción animal	79	19
Puentes de ferrocarril y de carreteras	4	14
Edificios ocupados por el enemigo	129	92
Campamentos ocupadas por el enemigo	18	14
Puestos de Mando	2	2
Posiciones de artillería	43	7
Fábricas	4	3
Instalaciones diversas	39	4
Depósitos de combustible	6	2
Refinerías	1	1
Estaciones de Radar	0	2

La actuación del Grupo de Caza Brasileño en Italia es la página más gloriosa de la historia de la Fuerza Aérea Brasileña y el brillo inmortal de los hechos allá realizados servirá, para siempre, de estímulo a sus futuras generaciones.

Durante la II Guerra Mundial, en los cielos de Italia, un puñado de valientes de la "Fuerza Aérea Brasileña" honró la promesa que millones de brasileños habían hecho:

*"Pero, si de la justicia levantas la maza fuerte, Verás que un hijo tuyo no evade la lucha, Ni teme, aquel que te adora, su propia muerte".*

### **Manuel Cambeses Júnior**

Coronel-Aviador

Vice-Director del Instituto

Histórico y Cultural de la Aeronáutica

#### *Bibliografía:*

*Nelson Freire Lavanère Wnaderley - História da Força Aérea Brasileira, 2ª Edição, 1975.*

*INCAER - História Geral da Aeronáutica Brasileira, Volume 3, 1991.*

*ABRA-PC - Estória Informal da Aviação de Caça, 2003.*

*Rui Barboza Moreira Lima - Senta a Pua!*



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Registrando a história da aeronáutica brasileira

[www.incaer.aer.mil.br](http://www.incaer.aer.mil.br)