

---

## EMPREGO DA AVIAÇÃO MILITAR NO BRASIL (1860-1940)

Anderson Matos Teixeira\*

**Resumo:** A aviação desempenha um papel fundamental na guerra e o Brasil acompanhou esta visão. Seu uso na área militar se destaca, desde o século XIX com os balões empregados por Caxias e se transforma em arma durante a Primeira Guerra Mundial, em 1914 e consagrando seu poder e capacidade durante a Segunda Guerra Mundial. Em diversos momentos de crise interna, ao longo do período abordado, a aviação militar brasileira também esteve presente. Este texto busca mostrar, como foi o emprego deste recurso, desde a Guerra do Paraguai até a criação do Ministério da Aeronáutica, através da leitura de diversos autores sobre a história da aviação militar brasileira.

**Palavras-chave:** Aviação Militar; História; Meios Aéreos

**Abstract:** Aviation plays a key role in the war and the Brazil accompanied this vision. Its use in the military area stands out, since the 19th century with the balloons employees by Caxias and turns into a weapon during the First World War in 1914 and consecrating his power and capacity during the Second World War. At various times of domestic crisis, over the period covered, the Brazilian military aviation was also present. This text search show, as was the employment of this feature, since the war of Paraguay until the creation of the Ministry of Aeronautics, by reading several authors on the Brazilian military aviation history.

**Keywords:** military aviation; history; aerial means

### Introdução

O Brasil sempre esteve ligado a aviação, principalmente quando ao desenvolvimento técnico. Deixamos na historia nomes como Bartolomeu de Gusmão, inventor da “passarola” o primeiro balão de ar quente, Alberto Santos Dumont, que concebeu a primeira aeronave, o 14-bis, mas também temos Augusto Severo, como seus dirigíveis. Desde o desenvolvimento destes meios, não tardou muito para serem empregados em operações militares.

Logo que começaram a aparecer sobre os campos de batalha no mundo, o Brasil também buscou utilizar-se destes meios em apoio as operações militares. Este trabalho visa mostrar como o Brasil empregou os meios aéreos no auxilio as operações das forças militares, nos principais conflitos em que estiveram envolvidos, a partir da leitura de fontes oficiais.

No Brasil, dentro do período que apresento, houve duas forças militares que empregaram aeronaves em apoio as suas atividades. A Marinha possuía a Aviação Naval, componente ligada as suas atividades, mas em questões logísticas e de reconhecimento e o Exército possuía a Aviação Militar, empregada em reconhecimento e ataque. No caso deste trabalho, emprega-se o termo Aviação Militar, de maneira genérica, englobando as duas aviações, a naval e a militar, em alusão as forças que as empregaram.

---

\* Diplomado pela Escola Superior de Guerra. Mestrando em História pela Universidade de Passo Fundo (Bolsista Capes). Pertence ao grupo de pesquisa de Relações de Fronteiras da Unipampa . Contato: amatosteixeira@gmail.com. Recebido em: 21/12/2012. Aceito em: 21/05/2012.

**Dos balões ao avião**

Os primeiros relatos de emprego militar de meios aéreos em operações militares vem dos Estados Unidos, onde se empregaram balões de observação durante os embates da Guerra da Sesseção (1861-1865), quando os estados latifundiários e escravistas do sul daquele país tentaram se separar dos estados industrializados do norte, numa guerra civil (SANTOS, 1989, p.19). No hemisfério sul, este “pioneirismo” no emprego deste artefato é creditado a Duque de Caxias que, antes de embarcar do Rio de Janeiro para a zona de conflito da então Guerra do Paraguai (1864-1870), solicitou a aquisição de balões e a infra-estrutura de apoio para serem enviados a linha de combate (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.21).

A Guerra do Paraguai tem por figura central, o comandante do Paraguai, Solano Lopez (1827-1870) que, ao assumir o comando do seu país, em 1862, o levou a uma ditadura e, diante de suas pretensões, acabou por ferir a identidade nacional de seus vizinhos, ao invadir regiões fronteiriças com o Brasil e Argentina, levando-os para uma guerra (DORATIOTO, 2006, p.256). A situação da Tríplice Aliança, formada pelo Brasil, Argentina e Uruguai, para conter o ditador paraguaio, era complicada, pois internamente, a estrutura política, econômica e social eram frágeis e externamente tinham um vizinho com pretensões sobre seus territórios.

Nas hostilidades da Guerra do Paraguai, é creditada a visão estratégica de Luis Alves de Lima e Silva, então Marques de Caxias como decisiva para o sucesso das manobras da Tríplice Aliança. Ao assumir o comando das tropas e planejar uma grande ofensiva, Caxias necessitava sanar alguns problemas durante a campanha. O objetivo do emprego dos balões advém da necessidade dos chefes militares e planejadores de se obter o maior número de informações para facilitar a tomada de decisão, identificando movimentação do inimigo, posições fortificadas ou entrincheiramento.

Até então, ambos os lados empregavam “mandragulhos”, estruturas de madeira que alcançava a pouco mais de 10 metros de altura, com um horizonte de observação muito pequeno (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.21). Para concretizar as manobras em território paraguaio, Caxias necessitaria de mais informações sobre a área em que seria desferido o ataque. Ao invadirem o Paraguai, na continuidade das ações, os aliados depararam-se com um terreno favorável a resistência do inimigo. Uma planície com vegetação densa, intercalada por pântanos e sem elevações que favorecessem a observação, cujo terreno já era conhecido pelo rival e por facilmente ocultar suas posições.

A operação do balão consistia em adaptar uma posição elevada de observação, orientando o pessoal de terra quanto ao movimento (tanto na vertical quanto horizontal). Para

estabilizar o balão no alto, eram utilizados 3 cordas grossas, para diminuir as oscilações do vento, pois alcançavam pouco mais de 300 metros de altura (BRASIL, 1988, v1, p. 136).

Após o desastrosos combate de Curupaiti, em 22 de dezembro de 1866, onde as tropas paraguaias entrincheiradas conseguiram deter um ataque da Tríplice Aliança, por falta de informações sobre a posição inimiga, pela dificuldade visual imposta pela cobertura vegetal característica da região (BENTO, 2004), Caxias buscou empregar o recurso aeronáutico.

O primeiro balão encomendado foi construído no Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, sob a orientação de Louis Desiré Doyen, que se deslocou para a zona de conflito para colocá-lo em operação em dezembro de 1866 (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.22). Mas por falta de cuidado no manuseio do verniz, o balão de Doyen não pode ser utilizado. Ele foi dobrado e guardado num local pouco ventilado com o verniz ainda úmido. De imediato, Caxias solicitou ao Governo Imperial que adquirissem outro balão, sendo contatado nos Estados Unidos, o Cônsul Cavalcante de Albuquerque para que obtivesse o artefato (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.22).

O Governo Imperial importou dos Estados Unidos, dois balões com os respectivos equipamentos de produção de hidrogênio, junto com dois balonistas, os irmãos James e Ezra Allen. A primeira ascensão ocorreu em 24 de junho de 1867, num total de 20 ascensões. As ascensões permitiam retificar cartas e mapas topográficos anteriormente levantados e fotos que identificavam as posições inimigas. A logística dificultava as operações, pois constantemente se tinha falta de algum produto para produzir o hidrogênio dos balões. Tanto que só foi utilizado o balão de menor capacidade devido a dificuldade de se produzir o gás, pela falta de limalha de ferro que tinha que vir do Rio de Janeiro.

Foi no conflito do Paraguai que começaram a ser formados os primeiros aeronautas brasileiros, sendo o primeiro o Major Francisco César da Silva Amaral, também detentor do maior numero de ascensões durante a guerra, 10 missões (BRASIL, 1988, v1, p. 136).

Após a Guerra do Paraguai, o Exército Brasileiro veio a se interessar pela aeroestação<sup>1</sup> militar para fins de reconhecimento, pelo interesse do marechal Hermes da Fonseca, que buscava a modernização da força. Em 1907, o então Tenente Juventino Fernandes da Fonseca foi enviado em missão a Europa com o objetivo de estudar navegação aérea e adquirir material para iniciar um núcleo de aeroestação no Exército Brasileiro.

Em 1908, ao retornar ao Brasil, o Tenente Juventino encontrou quatro balões do tipo empregado pelo Exército Frances, empregados por Augusto Severo em suas experimentações, guardados num hangar no Realengo. Em 20 de maio de 1908, enquanto realizava uma

demonstração, no primeiro vôo em um balão militar no Brasil, veio a falecer por causa de um acidente (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.27).

Uma das cordas de mantinha o balão preso ao chão se rompeu, fazendo com que o aeroestato subisse de 200 metros, altitude prevista para a demonstração, para cerca de mil metros. Com problema no invólucro, esvaziado rapidamente, o engenho precipitou-se rapidamente, vindo a se chocar com o solo. Juventino Fernandes foi o primeiro aeronauta brasileiro a morrer no exercício da função. As autoridades do Exército que acompanhavam a demonstração ficaram chocadas com o ocorrido, fazendo com que o Exército não prosseguisse com o projeto (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.29).

Depois da invenção do avião em 1906, surge uma infinidade de modelos, logo sendo adotados por forças de diversos países como Estados Unidos, França, Itália e Inglaterra. No Brasil, há o interesse no uso do invento pelas forças publicas, mas a conjuntura impede o prosseguimento e inúmeras dificuldades surgem nas tentativas de implantação.

### **O avião chega ao Brasil**

A iniciativa de trazer ao Brasil a aviação parte, principalmente de ações particulares, incentivados por aviadores estrangeiros que visitavam o país para realizar demonstrações. Em 14 de outubro de 1911 foi criado o AeroClub Brasileiro, cujos princípios não se desenvolveram pelos problemas na obtenção de material (aviões e peças de manutenção) e de mão-de-obra (instrutores e mecânicos) (BRASIL, 1988, v1, p. 376).

A Marinha possuía em seu quadro de pessoal o primeiro piloto militar, em 1911. Jorge Henrique Moller foi enviado a França para fazer o curso de piloto na Escola Farman, sendo brevetado em 29 de abril de 1911, com o numero 486. O Exército, em 1912, também faz o mesmo, ao enviar a França o então Tenente de Infantaria Ricardo João Kirk, com a missão de resolver pendências quanto a Federação Internacional de Aviação (BRASIL, 1988, v1, p. 386), e se brevetar<sup>2</sup>, título obtido em 22 de outubro de 1912, tornando-se o primeiro aviador do Exército Brasileiro (BRASIL, 1988, v1, p. 389).

Mas no país ainda não havia escolas para formar os pilotos e nem instalações e aeronaves para este fim. Em 1912, a empresa Gino, Buccelli e Cia., formada por pilotos italianos, oferece seus serviços e aviões e tenta auxiliar a Escola de Aviação do AeroClub, mas o apoio é negado sob alegação de patriotismo de seus integrantes que não aceitaram a proposta da empresa estrangeira.

Tendo sua proposta frustrada, a empresa Gino, Buccelli e Cia. oferece seus serviços ao Ministério da Guerra, mais precisamente ao titular da pasta de aviação, o General Vespasiano (BRASIL, 1988, v1, p. 386), no qual aprovam sob contrato a criação da Escola Brasileira de Aviação (a primeira do gênero), que é inaugurada em 2 de fevereiro de 1914, na Fazenda dos Afonsos, atual Campo dos Afonsos – Rio de Janeiro (BRASIL, 1988, v1, p. 389). Na ocasião foram matriculados 35 alunos do Exército e 25 da Marinha (BRASIL, 1988, v1, p. 392).

As aeronaves eram de diversos modelos, em sua maioria francesas. Mas logo os membros da Escola Brasileira de Aviação começaram a se frustrar com a estrutura e recursos. Sob a égide do Exército, a escola era administrada por estrangeiros, seus instrutores, também estrangeiros, eram um italiano e um argentino (mesmo havendo muitos brasileiros formados nas melhores escolas européias). O Ten. Kirk, mesmo sendo o único piloto do Exército, não fazia parte da escola, ocupava o cargo de Diretor Técnico do AeroClub do Brasil. Para completar o quadro, não havia um currículo escolar que orientasse as instruções (BRASIL, 1988, v1, p. 393).

Logo que se iniciaram as atividades da escola, a empresa Gino, Buccelli e Cia. começou a sentir as dificuldades de se manter tal empreitada. As dificuldades eram quanto a importação de peças para manutenção e reposição, fazendo com que boa parte da frota fosse mantida no chão, retardando as instruções, além da falta de recursos humanos e financeiros, fazendo com que a empresa Gino, Buccelli e Cia. viesse a se desinteressar pela escola e suspender suas operações, fechando a escola em 18 de junho de 1914 (BRASIL, 1988, v1, p. 394).

Desde 1912, a Força Pública de São Paulo passou a se interessar no emprego de aviões, até que em 1913, estabeleceu uma parceria com Eduardo Pacheco Chaves, que já possuía uma escola de pilotagem particular, para a formação de pessoal. Como no caso da Escola Brasileira de Aviação e pelos mesmos motivos, a empreitada não deu certo após alguns meses. Em 1919 foi restabelecida a escola de Aviação daquela força, vindo a formar a primeira turma em 1920 (BRASIL, 1988, v1, p. 469).

A região oeste do Estado de Santa Catarina e Paraná já foi palco de várias disputas. No fim do século XIX, a região conhecida por Território das Missões foi protagonista do litígio entre Brasil e Argentina, solucionada por Barão de Rio Branco em 1894, marco da diplomacia brasileira. Pouco tempo após a solução daquela disputa, a região centro-leste de Santa Catarina se vê envolvida em outro conflito, o Movimento do Contestado (1912-1916).

A região vinha obtendo um êxito econômico com a extração de madeira e agricultura extensiva, cuja principal via de acesso era uma estrada de ferro que estava em construção.

Distante dos principais centros do país, muitas das questões naquela região eram resolvidas pela força das armas. Inspirados por um “messias”, caboclos armados seguidores dos preceitos religiosos do monge João Maria, passam a agir na região. Conhecidos como “quadros santos”, estes soldados messiânicos pregavam a volta da monarquia no Brasil e causavam instabilidade política nas áreas em que se agrupavam.

Temendo desordens, a polícia catarinense empurra os quadros santos para perto da divisa com Paraná. O governo paranaense vê a ação como uma invasão rebelde (BRASIL, 1988, v1, p. 421) e pede apoio ao Governo Federal para reprimir o grupo. De início os insurretos conseguem sobrepujar as forças policiais paranaenses e do Exército.

Em 16 de setembro de 1914, ao assumir o comando das forças no Contestado, o Gen. Setembrino, conhecido por ter solucionado as revoltas no Ceará e no Rio Grande do Sul, e de imediato, solicita que aviões reforcem suas tropas (BRASIL, 1988, v1, p. 421). Para a missão, são destacados o Tenente Kirk juntamente com seu amigo Ernesto Darioli, para atuarem na localização e ataque dos agrupamentos rebeldes, pois podiam levar granadas de obus 105mm adaptadas nas asas para a missão (BRASIL, 1988, v1, p. 423). Ainda em 1914, por meados de setembro, Kirk e Darioli partem do Rio de Janeiro em um trem, junto com cinco aeronaves, quatro Morane-Saulnier e um Blériot-Sit além de itens de manutenção requisitados pelo governo do AeroClub do Brasil (BRASIL, 1988, v1, p. 423).

Há que levar em consideração que as aeronaves nesta época e até fins da Primeira Guerra Mundial, eram peças artesanais, pois eram feitas grande parte em madeira revestida por tecidos, sendo muito frágeis. Durante o deslocamento, por trem, do Rio de Janeiro até a região de Porto União (Santa Catarina), fagulhas provenientes da locomotiva do trem, fizeram com que o Blériot-Sit e um Morane-Saulnier se incendiassem, ocasionando a perda total destas peças (BRASIL, 1988, v1, p. 423).

Operando a partir de Porto União, em 4 de janeiro de 1915 é realizado o primeiro vôo de reconhecimento da região. As operações eram difíceis de serem executadas, pois as aeronaves eram frágeis e possuíam pouca autonomia de vôo. O ambiente também não era muito favorável, com a presença de serras escarpadas altas, freqüentemente cortadas por ventos fortes e um terreno difícil de ser explorado. Logo veio o primeiro acidente.

Com os quadros santos agrupados nos arredores de Santa Maria (Santa Catarina) resistindo as forças do governo, foi planejado um ataque onde as aeronaves iriam bombardear as posições dos “rebeldes” e auxiliar na localização e orientação de tiros da artilharia. Para facilitar as operações, foram construídos dois campos de pouso auxiliares, um próximo a estação ferroviária de Rio Caçador-SC e outro na Fazenda Claudiano. A navegação aérea pela

região era difícil, pois havia poucas referências a serem identificadas, cujas principais eram os rios e a estrada de ferro. Chegou-se a dispor lençóis brancos na copa de pinheiros para facilitar a navegação.

Com duas aeronaves dispostas e preparadas para bombardear as posições rebeldes, iniciaram-se as operações, dentre elas o bombardeio a posição de Santa Maria. Num desses vôos, Darioli decolou e no trajeto Kirk iria encontrá-lo sobre o alvo, mas Kirk não apareceu. Sua aeronave caiu em General Carneiro (Paraná), talvez pelo choque com um pinheiro, aonde veio a falecer em 1 de março de 1915 (BRASIL, 1988, v1, p. 427).

Influenciados pelas missões que os aviões do governo desempenharam no contestado, a Força Militar Paranaense inicia em 1917 uma campanha para organizar sua aviação e sua escola, que dura até 1918. Para isso, enviou 2 sargentos para formação na Escola de Aviação Naval e buscou uma aeronave, vindo a adquirir um Borel. Mas em 1919, a escola é fechada, sem ter formado nenhum piloto (BRASIL, 1988, v1, p. 442).

A Marinha vinha estudando a algum tempo o emprego de aeronaves junto com sua frota, em apoio as suas missões. Em 1910, nos Estados Unidos, ocorreu a primeira decolagem e pouso a bordo de um navio, vindo em 1915 a lançar o primeiro navio-aeródromo (BRASIL, 1988, v1, p. 407). Esta operação não era exclusiva de aviões, balões dirigíveis também faziam parte dos meios aéreos disponíveis. Assim que o Exército passou a dispor de uma escola de pilotos em parceria com a Escola Brasileira de Aviação, a Marinha logo matriculou pessoal para operar o que viria a ser a Aviação Naval. No ano de 1916, em 23 de agosto, a Marinha de Guerra brasileira cria a Escola de Aviação Naval (BRASIL, 1988, v1, p. 408), com o objetivo de formar oficiais e sargentos da Marinha e também do Exército, como pilotos e mecânicos, sendo a primeira instituição militar de ensino aeronáutico do país.

Ela se pautou não pela experiência de seus instrutores, mas pela política de segurança nacional. Devido às dificuldades de importação de material da Europa, causadas pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Marinha preferiu buscar material nos Estados Unidos, vindo a incorporar em novembro daquele ano, três hidroaviões de reconhecimento Curtiss F (BRASIL, 1988, v1, p. 410). Instalada provisoriamente na Ilha das Enxadas - Rio de Janeiro, a Marinha buscava um local definitivo, sendo escolhida a Ponta do Galeão, para onde foi transferida a Escola de Aviação Naval em 1924 (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.65)

No dia 15 de agosto de 1919, é inaugurado o Correio Aéreo da Esquadra, onde realizava vôos postais para a Marinha (BRASIL, 1990, v2, p. 315). Entre 1934 e 1936 a Aviação Militar expande suas atividades pelo interior do país em apoio às atividades

terrestres, instalando em Minas Gerais e Mato Grosso, campos de aviação em auxílio de suas atividades (BRASIL, 1990, v2, p. 333).

O Exército volta a pensar no emprego da aviação e, em 1917, envia a França três oficiais aviadores para se aperfeiçoarem nos estudos. Logo após o envio dos oficiais, foram solicitadas as instalações do Campo dos Afonsos, até então cedida ao AeroClub do Brasil, para o que viria a ser a Escola de Aviação Militar. Diante da declaração de guerra aos alemães durante a Primeira Guerra Mundial, o Exército buscou inspiração no exército francês e inicia os estudos sobre a implantação de uma escola própria. Em meados de 1918 chega ao Brasil, uma missão francesa e iniciam-se os treinamentos e em 29 de janeiro de 1919 é criada a Escola de Aviação Militar e inaugurada em 10 de julho daquele ano (BRASIL, 1988, v1, p. 450).

Diante da Missão Militar Francesa, o Exército eleva a aviação de força secundária à condição de arma, a quinta arma, no mesmo nível que a infantaria, cavalaria, artilharia e engenharia em 13 de janeiro de 1927 (BRASIL, Incaer, vol. 2, p. 82). A missão francesa foi a responsável pela reestruturação e modernização do Exército brasileiro no pós Primeira Guerra Mundial, podendo ser encontradas marcas até hoje de sua presença nesta força.

Seguindo os passos da Marinha, em 12 de junho de 1931 a Aviação Militar também passa a transportar malotes postais. A aeronave Curtiss Fledgling K263, pilotada pelos então tenentes Casimiro Montenegro e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, num vôo entre Rio de Janeiro e São Paulo (BRASIL, 1990, v2, p. 330), tornaram-se os primeiros pilotos deste tipo de missão, iniciando o que viria a ser o Correio Aéreo Nacional, um dos principais projetos da integração e consolidação do Estado nas terras mais longínquas do país.

### **O Brasil no conflito mundial e o desenvolvimento operacional**

A Primeira Guerra Mundial havia se iniciado em 1914, e nesse ínterim, o Brasil se manteve distante do conflito, mas com o torpedeamento de navios brasileiros por alemães e o alinhamento com os Estados Unidos através de uma “solidariedade hemisférica” (BUENO, 2008, p.210), o Brasil declara guerra ao Império Alemão em 26 de outubro de 1917.

No dia seguinte, a Marinha cria o Serviço de Defesa das Costas e Fronteiras do Brasil por meio de Engenheiros Aéreos, para repelir os ataques de submarinos alemães aos navios em nosso litoral por meio de patrulhamento aéreo. Já o patrulhamento marítimo era de atribuição da Divisão Naval de Operações de Guerra, coordenando operações junto com a esquadra inglesa (BRASIL, 1988, v1, p. 433). Depois de estruturado e iniciada as operações, a



Marinha foi destacada para proteger comboios de navios pelo Oceano Atlântico, partindo em maio de 1917 para Gibraltar um comboio de navios para apoiar a guerra anti-submarina no Mediterrâneo. Devido uma pandemia de gripe espanhola, a frota brasileira destacada ficou retida na costa da África e só chegou ao destino em novembro de 1918, fazendo com que tivesse uma singela participação naquele teatro (ARARIPE, 2006, p.343).

Em janeiro de 1918, a Marinha e o Exército destacaram oficiais para receberem treinamento de pilotagem junto a Royal Naval Air Service – RNAS (corpo aéreo da Real Marinha Britânica) e foram incorporados em uma esquadrilha formada por pilotos estrangeiros na Royal Air Force – RAF (Real Força Aérea Britânica), (BRASIL, 1988, v1, p. 434), o embrião da primeira Força Aérea independente. Além dos pilotos que compuseram a participação do Brasil naquele conflito, oficiais do Exército e médicos voluntários também atuaram na Frente Ocidental da Primeira Guerra Mundial.

Do alinhamento com os Estados Unidos, resultou na cooperação com aquela Marinha na patrulha marítima e também, em março de 1918, chegou na Escola de Aviação Naval, a Missão Militar Americana, que veio colaborar com as instruções aéreas daquela instituição.

Foi neste período que a indústria aeronáutica começou a se desenvolver. Entre 1917 e 1918, o Capitão Marcos Evangelista da Costa Villela Junior, construiu dois aviões, o Aribu e o Alagoas, realizando diversos vôos (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.43). Em 1921 é criada a Companhia Nacional de Navegação Aérea, formada pelo Tenente Coronel Guedes Muniz e também por Henrique Lage, onde projetaram e construíram o modelo Muniz M-5, seguido por uma seqüência de variantes, sendo que a Aviação Militar chegou a comprar alguns M-7 e M-9 (BRASIL, 1990, v2, p. 526).

Em 1930, Getulio Vargas assume o comando do país, com “mãos de ferro”. Diante de algumas medidas implantadas pelo governo de transição, as lideranças paulistas passam a entrar em atrito com a direção nacional. Numa demonstração de força, Vargas nomeia um interventor no Estado de São Paulo, irrompendo numa revolta em nome de uma nova Constituição Nacional.

Os constitucionalistas<sup>3</sup>, em sua maioria empresários, industriários e latifundiários de São Paulo, tentaram estabelecer uma aliança com Minas Gerais e Rio Grande do Sul, mas logo se viram isolados do restante do país pela força do governo federal. São Paulo era importante para a nação, tanto pelo seu peso político das oligarquias cafeeiras quanto pelo valor econômico da produção do principal produto da pauta de exportação da época, o café.

A rebelião começou em 9 de julho devido a nomeação de um novo comandante das forças militares de São Paulo (BRASIL, 1990, v2, p. 341). A maioria da tropa paulista se

constituía de militares do exército estacionados em São Paulo quando se deflagrou a revolta (LAVANÈRE-WANDERLEY, 1975, p.114). Também há como motivo da revolta, o levante popular causado após a morte de 4 jovens na Praça da Republica, na capital paulista, por forças getulistas (CAMBESES JR., s.d., p.3).

Nas primeiras horas depois do inicio do levante, os paulistas constitucionalista já ocuparam boa parte de suas posições, mas no dia 10 de julho, as tropas federais já haviam isolado o Estado de São Paulo, começando a pressionar os revoltosos, despreparados para uma campanha de longa duração (BRASIL, 1990, v2, p. 342). Ainda antes do inicio do conflito, no que tange a participação das aviações, alguns pilotos que estavam estacionados em São Paulo passaram, com seus aviões para o lado federalista e vice-versa.

Góis Monteiro, comandante das tropas federalistas, solicitou ao Ministério da Guerra, que mantivesse a sua disposição três aviões armados, já no inicio das hostilidades (BRASIL, 1990, v2, p. 344). Dada a importância que a aviação assumiu no conflito, ambos os lados buscaram apoio nesta nova arma. Por mais que a quantidade fosse pequena, o avião já se apresentava como decisivo em ambos os lados, pois mesmo com modestas participações, os resultados eram além do esperado, fazendo com que sua presença sempre fosse requisitada nos combates.

Logo no inicio dos embates, em 10 de julho, os paulistas tomaram a base de aviação do Exército de Campo de Marte – São Paulo, incorporando os aviões ali presentes a sua frota, juntamente com as outras aeronaves cedidas por particulares e requisitadas, como da Aeropostalé, pela possibilidade de adaptação a bombardeiro (CAMBESES JR., s.d., p.6). Nesta época, os aviões já eram bem diferentes daqueles empregados no Contestado e na Primeira Guerra Mundial, onde no fim desta, surgiu o primeiro avião totalmente metálico. O desenvolvimento quanto a robustez (neste caso, estrutural) e desempenho deu um salto significativo no período entre guerras.

Outro fato importante foi a procura por mais aeronaves no exterior por ambos os lados, onde puderam participar na fase final do conflito. Mesmo com a intervenção do Governo Federal, junto aos Estados Unidos, os constitucionalistas conseguiram burlar este mecanismo e também adquiriram aeronaves para os combates norte-americanas (BRASIL, 1990, v2, p. 345).

O papel da Missão Francesa no Exército teve importância, ao instituir um Estado-Maior efetivo na coordenação dos esforços nas três esferas<sup>4</sup>, no caso, o Exército no comando liderado pelo General Góis Monteiro, a Marinha executando um bloqueio marítimo e fluvial e as aviações atuando em conjunto (CAMBESES JR., s.d., p.14).

Há que se levar em conta que São Paulo tinha maior flexibilidade em suas operações. Quando da implantação da Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, em 1919, o governo estadual decretou que as prefeituras dispusessem de áreas para apoio as operações da escola. Quando se iniciou o conflito, as tropas federais executavam poucas missões por dia devido a distancia de seus campos de operação. Já os paulistas podiam executar mais missões por dia, devido a proximidade com a frente de combate. Já próximo ao fim do conflito, os federalistas já operavam bem próximos a linha de combate, impondo-se ainda mais sobre o rival, num esforço para a conclusão rápida do embate. Ao total foram 85 dias de conflito (BRASIL, 1990, v2, p. 339).

A Revolução de 1932 trouxe para América do Sul, dois fatos inéditos. Em 8 de agosto, um avião paulista, o Potez 25 TOE 'A-117' foi interceptado, vindo a receber tiros em seu radiador e sendo obrigado a fazer um pouso forçado atrás das linhas governistas, sendo esta a primeira interceptação realizada na América Latina (BRASIL, 1990, v2, p. 350, CAMBESES JR., s.d., p.11). O primeiro raid<sup>5</sup> noturno da América Latina ocorreu durante o conflito, em 13 de agosto, às 1h30min da madrugada os constitucionalistas atacaram o destacamento aéreo federalista estacionado em Resende (BRASIL, 1990, v2, p. 351, CAMBESES JR., s.d., p.11).

Os enfrentamentos se desdobraram em 3 frentes: a Frente Vale do Paraíba, pela ligação Rio-São Paulo; a Frente Sul, na região do Paranapanema; e depois, mais próximo do fim dos conflitos, a Frente Mineira. Em Mato Grosso do Sul, a Marinha mantinha um bloqueio fluvial, apoiado por algumas aeronaves, e em Santos, impondo um bloqueio marítimo, formando assim um cerco em torno do estado paulista pelas forças federais.

O avião, por mais que tenha participado do conflito em pouca quantidade, desempenhou papel importante como plataforma de propaganda de ambos os lados, ao lançar panfletos sobre os centros daquela época, além de observação de tiro, apoio aéreo as tropas em terra, bombardeio e interceptação. A própria presença das aeronaves sobre as tropas, já se impunha como um elemento psicológico. Até então, era comum o avião ser empregado mais em missões de observação e orientação de tiros de artilharia, mas na Revolução de 1932, os aviões passaram a atacar posições e "alvos de oportunidade" que surgissem no transcorrer do curso do voo. Assim, pelas máximas de Douhet<sup>6</sup>, causavam pânico nas tropas, sendo que as vezes, era feito somente uma passagem baixa sobre elas a fim de disseminar o pânico (CAMBESES JR., s.d., p.10).

Ainda na fase final, os paulistas destacaram uma esquadrilha diversionária<sup>7</sup> sobre os navios da Marinha, para que um navio de suprimentos rompesse o bloqueio e abastecesse as

tropas, mas a missão não obteve resultado, pois os atacantes foram abatidos (CAMBESES JR., s.d., p.17). Logo seriam abertas as negociações e o conseqüente fim dos combates.

Em 1934, diante da Guerra do Chaco (1932-1935), conflito entre Bolívia e Paraguai, o governo brasileiro decidiu marcar presença sobre seu território e despachou tropas do Exército e Marinha para a região de fronteira com aqueles países. A Aviação Naval deslocou aviões para a região de fronteira entre os beligerantes para garantir que não violassem as fronteiras nacionais (BRASIL, 1990, v2, p. 314).

### Considerações Finais

Por mais que o Brasil tenha colocado seu nome na história da aviação, ele não conseguiu se estabelecer, no período apresentado, como um país exportador de aeronaves, isso só viria a ser feito após a criação do Ministério da Aeronáutica.

Em 1941, depois de alguns debates entre o Exército e a Marinha, foi criado o Ministério da Aeronáutica, englobando todas as aeronaves, instalações e pessoal das duas forças, resultando na Força Aérea Brasileira.

Esta evolução, baseada nas experiências moldou o caráter da força aérea nos períodos seqüentes. Após a criação do Ministério da Aeronautica, em plena Segunda Guerra Mundial, fez com que a parceria com os Estados Unidos, eleva-se seu padrão operacional, resultando na formulação do próprio pensamento de emprego de poder aéreo.

### Referencias Bibliográficas

ARARIPE, Luiz de Alencar. Primeira Guerra Mundial. In: MAGNOLI, Demetrio (org). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006

BENTO, Cláudio Moreira. **CAXIAS um precursor da Aeronáutica Militar Brasileira**. In: <http://www.ahimtb.org.br/caxiasaerost.htm>, acessado em 14/06/2011.

BRASIL. Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. **Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – dos primordios até 1920**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1988. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.1

\_\_\_\_\_, Instituto Historico-Cultural da Aeronáutica. **Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1990. col. Historia Geral da Aeronáutica Brasileira – vol.2

BUENO, Clodoaldo. Da agroexportação ao desenvolvimento (1889-1964). In: CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **Historia da política externa do Brasil**. Brasília: UNB, 2008.

CAMBESES JR., Manuel. **O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932**. Rio de Janeiro: Incaer, s.d.

DORATIOTO, Francisco. Guerra do Paraguai. In: MAGNOLI, Demetrio (org). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006

LAVANÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/Incaer, 1989. col. Arte Militar e Poder Espacial – vol.3.

### Notas

---

<sup>1</sup> Aerostato são balões presos a cabos.

<sup>2</sup> Brevetar é quando o piloto obtêm a licença de vôo.

<sup>3</sup> Movimento paulista a favor de uma nova constituição nacional.

<sup>4</sup> Três esferas, no caso, o componente terrestre, aéreo e naval. Ainda, o componente aéreo era partilhado tanto pela Marinha e pelo Exército.

<sup>5</sup> Raid, no linguajar militar é sinônimo de ataque aéreo.

<sup>6</sup> Giulio Douhet, um dos precursores das Teorias de Poder Aéreo.

<sup>7</sup> Para “distrair” a defesa do objetivo principal.