

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

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

La Aviación en Campo dos Afonsos durante el periodo de entreguerras: misión militar francesa, instrucción y disputa para el mercado aéreo brasileño

Adriana Iop Bellintani¹

RESUMO

Este trabalho versa sobre os primórdios da escola de aviação no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro entre 1920 e 1940, e tem por objetivo apresentar a concorrência internacional pelo mercado aeronáutico brasileiro a partir da análise do escopo documental dos arquivos oficiais franceses. A aviação militar no Brasil, nesse período, fazia parte da Marinha e do Exército. A escola de aviação no Campo dos Afonsos se desenvolveu com a instrução da Missão Militar Francesa (MMF), contratada pelo governo federal para dar instrução ao Exército Brasileiro. Desta forma, a Missão Militar de Aviação instruiu os pilotos brasileiros, vendeu material bélico e competiu no mercado internacional pela venda de aviões para o Brasil, principalmente com Estados Unidos, Itália, Alemanha e Inglaterra. A escola de aviação do Campo dos Afonsos foi o esteio da aviação militar nacional e representa o arcabouço da formação técnica e doutrinária dos pilotos da Força Aérea Brasileira.

Palavras-chave: Aviação. Instrução. Missão. Militar.

ABSTRACT

This work deals with the beginnings of the aviation school in Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro between 1920 and 1940. Military aviation in Brazil, during this period, was part of the Navy and

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

Keywords: Aviation. Instruction. Mission. Military.

RESUMEN

Este trabajo versa sobre los inicios de la escuela de aviación en Campo dos Afonsos, en Rio de Janeiro entre 1920 y 1940, y tiene como objetivo presentar la competencia internacional para el mercado aeronáutico brasileño a partir del análisis del alcance documental de los archivos oficiales franceses. La aviación militar en Brasil durante este período hacía parte de la Armada y el Ejército. La escuela de aviación en Campo dos Afonsos se desarrolló con la instrucción de la Misión Militar Francesa (MMF), contratada por el gobierno federal para instruir al Ejército brasileño. De esta manera,

I. Universidade Federal de Roraima (UFRR) – Boa Vista/RR – Brasil. Doutora em História Social pela Universidade de Brasília (UnB). E-mail: adrianaiopb@yahoo.com.br

Recebido: 07/03/19

Aceito: 27/03/19

la Misión de Aviación Militar instruyó a los pilotos brasileños, vendió equipo militar y compitió en el mercado internacional para la venta de aviones a Brasil, principalmente con Estados Unidos, Italia, Alemania e Inglaterra. La escuela de aviación Campo dos Afonsos fue el pilar de la aviación militar nacional y representa el marco para el entrenamiento técnico y doctrinal de los pilotos en la Fuerza Aérea Brasileña.

Palabras clave: *Aviación. Instrucción. Misión. Militar.*

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo está inserido em minha pesquisa doutoral, defendida na Universidade de Brasília (BELLINTANI, 2009). A tese versa sobre a Missão Militar Francesa de Instrução junto ao Exército Brasileiro, no período entreguerras. Em sua análise enfatiza a doutrina militar francesa e brasileira antes e pós instrução dos oficiais franceses e, principalmente, a importância do Exército Brasileiro para a instalação do Estado Novo, em 1937, pelo presidente Getúlio Vargas.

O trabalho é essencialmente baseado em fontes documentais francesas, pesquisadas nos seguintes arquivos: Arquivo do Exército, Marinha e Aeronáutica do Château de Vincennes e Arquivo do Ministério das Relações Exteriores da França. Desta forma, abordamos a História Militar Francesa e chegamos à Missão Militar Francesa de Aviação que ocorreu no Campo dos Afonsos.

Em meados de 1900, a França é um dos países mais ricos do mundo. A lei de 1889 que estabelece o serviço militar obrigatório de três anos assegura ao exército francês um efetivo de 479.000 homens em tempos de paz, em contrapartida aos 556.000 homens do exército alemão. As ideias doutrinárias francesas provêm dos ensinamentos de Napoleão, e envolvem questões como a economia de forças, a divisão do exército em corpos ou grandes unidades, a utilização de trens para abastecimento da tropa, o emprego de serviço de espionagem, a manutenção do segredo nas operações, a divisão dos teatros de operações em principal e secundários, o princípio da estratégia imutável, a liberdade de ação, entre outros.

O Tratado de Versalhes, assinado após a primeira Guerra, acarreta, por influência da França, pesadas perdas à Alemanha, pois, no momento em que esse acordo é firmado, as forças militares e políticas estavam ao lado da França. Mas, como bem pontua Poidevin: “as forças profundas e potenciais, demográficas e econômicas estavam do lado da Alemanha. Este

desequilíbrio era muito perigoso” (POIDEVIN, 1977, p. 238). A Alemanha é então desarmada, perde possessões e tem seu território inspecionado por uma comissão militar dirigida por um general francês.

Mas no período entreguerras, com o aumento das tendências pacifistas, o exército francês reduz o seu efetivo, devido à desvalorização dos soldos, o que passa a incentivar as demissões. Conforme Girardet, há 35.222 oficiais no exército em 1924; 31.483, em 1930; e 28.000, em 1936. A situação dos militares franceses só melhora na década de 30, devido à ameaça nazista:

A partir dos anos 1937 e 1938, diante de uma situação internacional cada vez mais angustiante, o Exército parece, então, ocupar o centro das preocupações francesas. A propaganda oficial trata de realçar-lhe a popularidade e o prestígio. (GIRARDET, 2000, p. 207).

A vida militar na França é centrada nos regulamentos que devem ser obedecidos. Os membros do exército compõem então um tipo de sociedade completamente isolada e fechada a toda e qualquer influência estrangeira. O oficial define-se essencialmente por um conceito bem determinado de honra e de dever, por uma completa submissão a um certo tipo de ideal moral.

As ideias francesas de liberdade, igualdade e fraternidade aplicam-se apenas à população civil, pois, para os militares, a democracia é antagônica ao espírito militar. O exército, na ótica de Girardet, representa uma pirâmide hierárquica com um chefe supremo no ápice e os subordinados na base. Na Terceira República francesa, os militares passam a não ter direitos políticos, nem o poder de candidatar-se a nenhum cargo; perdem até mesmo o direito de votar nas eleições.

De 1872 a 1945, os militares não têm o direito ao voto, e a lei constitucional de 10.11.1875 retira-lhes o direito de participação em atividades políticas. A honra e a virtude provêm dos feitos militares, aliados à bravura, à inteligência e à capacidade física.

2 O ENVIO DA MISSÃO MILITAR FRANCESA (MMF) PARA O BRASIL

A França, no início do século XX, inicia uma política de envio de missões militares para os países que precisavam organizar suas forças armadas. Na década de 1920, a França, em seu desejo de expansão, envia missões militares ao Brasil, Uruguai, à Guatemala e ao Peru, e também missões de aviação ao Brasil, Equador, Peru e à Venezuela.

Conforme análise de Blay, a presença militar francesa em outros países promove e auxilia a influência da França: “era essencial para manter a frágil preponderância da França no mundo” (BLAY, 1995, p. 97).

A Alemanha também se interessa pelo envio de missões militares; daí a disputa entre os dois países, pois a França quer conquistar mercados consumidores, fazendo frente à expansão alemã.

O Brasil, desde o governo de Hermes da Fonseca, deseja contratar uma missão militar estrangeira, pois, já então, envia jovens militares brasileiros para realizarem cursos no Exército Alemão. Mas, embora o Exército Brasileiro almeje a contratação da missão, não deseja que ela interfira no Estado-Maior do Exército.

A inclinação brasileira inicial é pela contratação da missão alemã. Em setembro de 1908, uma comitiva de brasileiros embarca para Berlim com essa finalidade. Composta pelo Marechal Hermes da Fonseca, presidente da República, pelo general de Divisão Luiz Mondez de Moraes, pelo major Tasso Fragoso e pelo capitão Deschamp Cavalcanti, eles acreditam na superioridade militar alemã.

Os representantes franceses, vendo perigo no avanço alemão em direção à instrução dos militares brasileiros, começam, em 1910, a abrir precedentes com vistas a permitir a entrada dos brasileiros nos quartéis da França. O ministro das Relações Exteriores da França, Stéphen Pichon, anuncia a decisão favorável ao Ministro da Guerra da França: “o Ministro da Guerra me expôs as considerações que são favoráveis para a organização de um novo processo para admitir oficiais estrangeiros em nossas diferentes escolas militares” (PICHON, 1910). Dois anos mais tarde, o governo francês oferece ao governo brasileiro maior admissão dos militares em suas escolas.

A França deseja expandir sua influência no Brasil, mesmo em tempos de guerra, e um dos melhores meios para atingir esse objetivo é a oferta de instrução aos militares, mesmo que, para tal fim, seja preciso receber oficiais brasileiros nas escolas francesas. Embora não seja um país que recebesse receptivamente estrangeiros no seio da instrução militar, ela começa a ponderar sobre essa possibilidade inusitada, com vistas a angariar a confiança do Brasil e exercer sua influência no país.

Com a deflagração da Primeira Guerra, os países europeus perdem as condições de disputar missões militares na América Latina, ficando esse assunto em suspenso até o final do conflito que, em seu desfecho, coloca a França em evidência mundial, alterando, com isso, a decisão brasileira inicial pela contratação da missão militar alemã.

A vitória francesa é, assim, um fator decisivo na opção brasileira pela missão militar oriunda da França. Entre outras razões, estão ainda o fato de a burguesia brasileira estar voltada para a França e conhecer o idioma; de os alemães haverem perdido prestígio com a derrota na Primeira Guerra Mundial; e de o eixo econômico europeu centrar-se, na ocasião, no eixo França e Inglaterra, países que podem auxiliar o Brasil financeiramente.

A França impressiona o Brasil, após seus quatro anos de combate na Primeira Guerra. Além disso, logo que acaba o conflito, a França preocupa-se em restaurar sua economia, priorizando, por esse motivo, o envio de missões de instrução a países que precisam desenvolver seu exército. Segundo Salkin, são confiadas cinco funções a esses militares:

Representação: [...] simbolizavam a vitória de nossas armas; Informação: pesquisa sobre as forças armadas locais; Instrução [...]; Organização: sem dúvida a mais delicada [...]. Como fazer admitir a tal general latino-americano, sem que ele perca a honra, de adotar todas medidas possíveis propostas por um coronel francês situado junto dele como chefe de Estado Maior ou como conselheiro técnico; Promoção de vendas de materiais: Em 1919 a França tinha a preocupação de escoar o mais rápido seu estoque de armamentos, munições e material diverso que ela constituiu ao longo dos anos precedentes. Ela tinha a convicção que se livrando deste comércio, ela fomentaria sua economia paralisada a quatro anos. (SALKIN, 1983, p. 34).

O Ministro da Guerra brasileiro, ao negociar a contratação da MMF, tem como objetivo primeiro a instrução, via organização e/ou reorganização das escolas. Enquanto o Brasil se preocupa com a instrução e profissionalização de seu efetivo militar, a França pretende obter superavit em sua balança comercial, vendendo a sucata que não mais lhe faz serventia.

O Brasil em 1919 possui já três missões militares francesas em seu território: a Missão do Estado de São Paulo, contratada pelo governo paulista; a Missão de Aviação e a MMF, ambas contratadas pelo governo federal. Essas missões têm ação independente uma da outra e com diferentes chefias.

A missão francesa de aviação contratada em 1918 se destinava a instruir os pilotos e era inicialmente composta, de acordo com Malan, “de três oficiais, um sargento ajudante e especializado em fotografia aérea e cinco sargentos mecânicos”. (MALAN, 1988, p. 16). O primeiro chefe dessa missão, em 1918, é o capitão Magnin e, em 1920, passa a ser o capitão De Séguin.

Na base dos planos de expansão de sua influência, está em primeiro lugar o interesse francês na venda de

material bélico para o Brasil: essa é a principal motivação da França para firmar o contrato de envio da missão. E como parte da estratégia expansionista, em 1918, o Brasil recebe o primeiro adido militar da França: Ploton.

Entre as dificuldades da MMF está a carência de chefes capacitados para serem enviados como comandantes das missões, que se deve ao papel que esse oficial desempenhará no país estrangeiro, pois dele se espera mais que o cumprimento militar de comando e instrução. Um chefe de missão deve desempenhar com destreza as funções de representante diplomático, ser capaz de angariar as simpatias locais e ter adequabilidade suficiente para, sem atritos, desfazer qualquer resistência contra a presença de estrangeiros junto à força militar.

O chefe de missão deve possuir também um profundo conhecimento a respeito dos oficiais brasileiros que ocupam cargos de chefia no exército. Assim, por exemplo, todos os principais integrantes do Exército Brasileiro têm sua ficha profissional minuciosamente examinada pelo governo francês.

3 MISSÃO MILITAR FRANCESA DE AVIAÇÃO NO CAMPO DOS AFONSOS

O avião torna-se uma poderosa arma de guerra, mas, em seus primórdios, é fabricado e utilizado como um veículo de diversão. Os europeus e americanos logo percebem a superioridade do avião sobre a cavalaria e, em 1914, a Alemanha é a primeira potência em aviação com seus caças Fokker. Destaca-se o piloto Manfred Von Richthofen, conhecido como o Barão Vermelho, que realiza oitenta missões bem sucedidas.

Os ingleses criam a Royal Air Force em 1918. Na França, a aviação fica, por muitos anos, subordinada ao exército, o que retarda seu uso com eficácia e melhor aproveitamento. O avião ganha considerável importância como arma de combate após a Primeira Guerra Mundial. Segundo Fay:

[...] as principais potências beligerantes passaram a investir no setor; possuir aviões, saber construir, armar e utilizar as novas máquinas passou a ser uma questão de afirmação de soberania para as nações. (FAY, 2001, p. 02).

No início do século XX, no Brasil, há uma Escola de Aviação Militar nos arredores do Rio de Janeiro, no Campo dos Afonsos, e uma pequena companhia de aviação que depende dessa escola. Mas, enquanto o Brasil apresenta esse precário quadro na aviação, algumas unidades da federação conseguem desenvolver o setor. A autonomia que o regionalismo concede, então, aos

estados, permite que São Paulo desenvolva sua aviação e, em 1917, o estado já possui aviões no Campo de Marte, sob a direção de Orton Hoover. O Paraná, em 1918, tem um avião na Escola de Aviação da Polícia do estado.

Gino San Felice fundou a escola de aviação do Campo dos Afonsos, em 1914, mas permaneceu apenas um ano em funcionamento. Em 1918, ela foi reaberta com a chegada da missão militar francesa de aviação que instruiu os pilotos brasileiros até 1924. No ano seguinte, abrem mais duas escolas de aviação civil, uma no Rio de Janeiro e outra em São Paulo, que oferecem rapidamente seus serviços para o fornecimento do material.

O governo brasileiro, para desenvolver e ampliar a aviação, que inicialmente pertencia ao Exército e à Marinha, preconiza o surgimento de esquadrilhas de observação, caça, bombardeamento e mista. A aeronáutica militar, subordinada ao Ministério da Guerra, é composta pela Escola de Aviação no Campo dos Afonsos e por um grupo de aviação no Rio Grande do Sul. O grupo de aviação sulista é constituído por uma esquadrilha de observação, uma de bombardeamento e uma de caça, todas na cidade de Alegrete, na fronteira oeste do Rio Grande; também há um parque de aviação na cidade de Santa Maria, no centro do estado.

A aviação em seus primórdios carecia de pessoal, tendo um efetivo total, em 1923, de trinta e nove pilotos, catorze observadores e trezentos homens responsáveis pelo serviço de terra. Mas, tão logo o setor aéreo inicia seus primeiros passos, é abruptamente interrompido pelo corte orçamentário feito pelo governo de Artur Bernardes, como bem elucida Kammerer (1932): “ele fez parar o recrutamento, a instrução e as compras de material. Seu ministro da Guerra não queria ouvir falar em aviação, fez destruir o material existente e decide despedir-se da Missão Francesa de aviação”. A aviação é retomada no governo de Washington Luís, em 1926.

A missão militar de aviação funcionava independente da MMF e teve os seguintes chefes: Cap. Magnin (de 1918-1920), Cap. De Séguin (de 1920 a 1924) e Cap. Jaunaud (1924). Em 1919 a escola efetua 121 horas de voo e faz 456 aterrissagens; todos os alunos voam sozinhos. Após 1924, os franceses seguem auxiliando a Escola de Aviação, mas enquanto membros da MMF, pois a Missão Militar de Aviação deixou de existir devido às constantes críticas dos pilotos brasileiros.

A Missão de Aviação fica composta por um oficial superior, diretor técnico de instrução, a quem são submetidas todas as questões de aviação; um oficial adjunto, a quem competem instruções e conferências; e dois suboficiais mecânicos. Desde sua inauguração até

1930, a Escola de Aviação é dirigida por dois militares, um brasileiro, o Ten. Cel. Amílcar Pederneiras e um francês, o Cel. André De Séguin.

Inicialmente a aviação militar fazia parte dos quadros da Marinha e do Exército e no ano de 1927 passou a compor a quinta arma do Exército, ampliando os créditos disponíveis para o investimento no setor. Assim a aviação seria composta por uma direção de aviação, uma escola de aviação militar, um depósito central de aviação e unidades de aviação.

Nesse período, os graduados também pilotam e os oficiais e sargentos aviadores podem exercer atividades técnicas na aviação civil. Ainda em 1927 foi criada a direção de Aviação que funcionava junto ao Ministério da Guerra, sendo dotada de poderes sobre a aviação militar e civil.

Após os cortes feitos por Artur Bernardes, a reorganização da aviação só ocorre com a chegada ao poder de Washington Luís. Mas, em consequência da revolução de 30, os aviadores, imbuídos de tendências de independência, passam a se posicionar contra seu chefe, o Ten. Cel. Jauneaud, diretor técnico da Escola, e contra todos os franceses da MMF, de maneira geral.

Jauneaud é o militar responsável pela organização da Escola de Aviação, para a qual estabelece estatutos e regulamentos. Na visão francesa, trata-se de um chefe responsável pelo progresso da aviação brasileira. Mas os brasileiros rejeitam-no veementemente e querem responder sozinhos pelas questões referentes à aviação, sem a interferência dos franceses, posicionando-se contrariamente a todos os projetos de ensino técnico da missão.

Segundo os relatórios franceses, a oposição é dirigida, principalmente, contra o Ten. Cel. Jauneaud. Assim, o Gen. Huntziger, aproveitando a expiração do contrato em 31 dezembro de 1931, entende que é hora de ele voltar para a França. O retorno de Jauneaud apazigua os ânimos na Escola de Aviação, e a Missão segue encarregada apenas da disciplina de tática aérea.

O Correio Aéreo Militar (CAM) é criado logo após a revolução de 1930. De acordo com Fay: “O CAN surgiu da fusão do Correio Aéreo Militar criado em 1931, com o Correio Aéreo Naval, nasceu no Campo dos Afonsos (...) (2005, p. 237).

Os franceses, após a retirada dos instrutores da Escola de Aviação, consideram a aviação brasileira em crise moral e de disciplina, o que, em sua opinião, pode ser medida, como já se referiu, pela frequência de acidentes: “depois de 10 de abril, a aviação militar

registrou cinco acidentes graves com cinco mortos e cinco feridos” (KAMMERER, 1932). Os acidentes, segundo a opinião francesa, são consequência da falta de disciplina em voo e da inexperiência profissional dos pilotos.

4 CONCORRÊNCIA EXTERIOR POR VENDA DE ARMAMENTOS

A França possui dois grandes objetivos com o envio de missões militares para o exterior. O primeiro é a venda de material e o segundo é a expansão de sua influência cultural e militar, justamente para prosseguir angariando mercados. Magnin, chefe da MMF de Aviação em 1919, está preocupado com as investidas dos concorrentes ingleses, americanos e italianos em relação à venda de material de aviação para o Brasil.

Os franceses consideram algumas sociedades como pseudo-brasileiras, porque, por trás da fachada de firma nacional, está o capital internacional. Elas utilizam a mão de obra barata brasileira, as matérias-primas e ainda gozam das vantagens que o país oferece para o desenvolvimento da indústria de guerra, tais como a lei de exoneração de impostos às usinas de guerra.

A situação da França no Brasil é privilegiada, mas fica prejudicada pela concorrência existente entre suas próprias empresas - Creusot e Saint Chamond - o que leva as autoridades francesas a quebrarem sua neutralidade e apoiar a firma Creusot, embora mantenham o assunto com discrição.

Os membros da MMF costumam aconselhar os exércitos sob sua instrução a respeito dos melhores materiais a serem adquiridos, o que faz com que esses se dirijam aos fabricantes franceses para realizarem suas encomendas.

Segundo a análise de Salkin, um dos pontos fracos da MMF é justamente o material bélico para exportação, pois as fábricas francesas não se empenham devidamente em vencer as concorrências internacionais e, ainda por cima, disputam o mercado entre si:

a rivalidade entre as sociedades Schneider e Saint-Chamond que disputam o mercado dos canhões de montanha; [...] a ineficácia do representante local da firma Hotchkiss, onde as metralhadoras são apreciadas [...] (SALKIN, 1983, p. 39).

A concorrência estrangeira fica cada dia mais intensa e os franceses sentem a necessidade de um esforço sério por parte dos construtores para continuar detendo, na indústria aeronáutica, o seu lugar no mercado brasileiro. O esforço de guerra

acarreta a necessidade de escoamento do material militar remanescente da Primeira Guerra; o mesmo ocorre, mais tarde, em 1945.

5 ALEMANHA, ITÁLIA, INGLATERRA E ESTADOS UNIDOS: EM BUSCA DO MERCADO BRASILEIRO

É necessário um plano de organização e aquisição de armas, com créditos especiais para a compra de material. Existe um projeto de lei, elaborado pelo deputado Lindolpho Collor, que prevê a inclusão no orçamento de guerra, durante 10 anos, ou seja, de 1931 a 1940, de um crédito anual de 25.000 contos de réis, destinados à modernização armamentista brasileira.

Em 1930, o Brasil recebe uma excelente proposta da fábrica de baterias antiaéreas norte-americana Driggs Ordnance e Enginery Company, que consegue vencer a concorrência francesa, utilizando preços menores e oferecendo menor prazo de entrega. O Gen. Spire insiste para que a firma Schneider baixe os preços e o tempo de entrega do material, caso contrário perderia efetivamente a concorrência para os americanos. Ainda há tempo, alerta, visto que o contrato não está assinado. Legalmente, não poderia tomar nenhuma atitude para coibir essa iniciativa do governo brasileiro, pois, segundo o ministro da Guerra, a indústria francesa fora consultada, havendo sido respeitado o art. 9 do contrato, mas está inteiramente em seu direito de escolher a oferta mais vantajosa.

O Brasil importa da França, à época, não apenas aviões, armas e munições, mas muitos outros materiais necessários ao funcionamento do Exército. Entre eles, estão: máscaras contra gás de combate, carro para esterilização de água em campanha, vestimenta contra gás de combate, material para curativo, aparelhos de fratura, estojos de enfermagem completos, etc.

Mesmo após a Conferência de desarmamento, em Genebra, o Brasil decide continuar com seu programa de importação de armamentos e desenvolvimento de seu potencial militar. O Brasil participa da Conferência pela Limitação e Redução de Armamentos com a seguinte comitiva: Macedo Soares, embaixador chefe da delegação; Cel. Leitão de Carvalho, do Exército; Maj. Ferraz e Castro, da Marinha; Cap. Altayr Rozsanyl, aviador e Cap. Soares, secretário da comissão.

A Alemanha centraliza suas investidas no Brasil na aviação comercial, através das linhas aéreas. O

esforço americano direciona-se à venda de aviões, usando forte propaganda e visitação ao Brasil com seus aparelhos. A Inglaterra consegue contratos para fazer fotos aéreas e a Itália, um contrato para traçar a topografia aérea de São Paulo. Mas, mesmo com tantos concorrentes, a ação da França ainda está à frente, no ano de 1930.

No início da década de 30, os franceses começam a se sentir ameaçados de perderem o mercado consumidor brasileiro de aviões para as indústrias americanas, que oferecem preços melhores. O governo brasileiro está prestes a encomendar 20 aviões franceses Morane, quando solicita uma baixa significativa no preço, tendo em vista a oferta do avião americano Curtiss, por preço mais acessível.

Os americanos desejam disputar o mercado de aviões e armamentos com a França; estão também cada vez mais inseridos no contexto militar, oferecendo intercâmbios entre oficiais brasileiros e americanos, nas suas diversas escolas e academias militares.

Os oficiais americanos dizem-se interessados em aprender a língua portuguesa e espanhola, em se engajarem em relações de amizade com os integrantes do país de intercâmbio e em permanecerem, durante um ano, no exterior. Essa é a maneira encontrada pelo governo americano de estreitar ainda mais os laços com os países latinos. Os franceses, descontentes com esta medida, veem nela um oportunismo americano para o conhecimento da organização, a doutrina e os métodos de instrução adotados pela França, bem como do material de guerra de que dispõe o Brasil, além da possibilidade de instrução de alguns oficiais brasileiros.

O material de aviação francês e o bélico, de maneira geral, são duramente criticados durante a década de 20, tachados de obsoleto, em desuso e perigoso para a vida dos militares, principalmente no que tange à aviação. Por isso, os franceses acreditam que esse é o momento de provar que o seu material exportado é seguro e eficiente, e que os acidentes aéreos ocorridos são provocados pela imprudência e indisciplina dos pilotos brasileiros, como bem defendem em seus relatórios.

Assim, quando os acidentes com os novos aviões americanos começam sistematicamente a ocorrer, os franceses colocam-se na situação de injustiçados pelas fortes críticas sofridas por parte da imprensa, na década de 20. A imprensa brasileira, então, volta-se contra os fornecedores americanos.

A revolução de 32 leva o Brasil a abrir um crédito de 15.000 contos, cerca de 30 milhões de francos, destinados à compra de material bélico. Essa iniciativa

provoca uma ofensiva das fábricas estrangeiras com vistas à venda de seus produtos. A neutralidade dos franceses no conflito de 1932 acaba por irritar o lado vencedor, que não obteve o suporte esperado com fornecimento de armas.

No final de 1932, após a revolução constitucionalista, o Brasil realiza uma grande importação de aviões, em torno de 100 unidades, o que representa cerca de 60 milhões de francos, para uma reorganização praticamente completa da aviação brasileira. A prioridade é concedida às firmas inglesas e americanas; a França fica completamente excluída da negociação.

6 INVESTIDA ITALIANA

No final de 1930, começa a ser empreendido um intenso esforço de parte dos italianos, com vistas à venda de aviões ao Brasil, com a chegada da missão chefiada pelo Gen. Pellegrini, encarregada da organização de uma travessia do Oceano Atlântico, com 11 aviões Savoia Marchetti. Nessa operação, é negociada a compra de 11 aviões *Savoia Marchetti*, a aquisição do material de troca para os aviões, a permanência durante seis meses de três instrutores italianos e o envio à Itália de três aviadores brasileiros para um estágio de quatro meses, gratuitamente.

Em março de 1931, um grupo de aviadores brasileiros é convidado pelo Gen. Balbo, a completar, gratuitamente, suas instruções na Itália. Esse convite leva o ministro das Relações Exteriores da França a sugerir que sejam oferecidas aos oficiais brasileiros sérias vantagens na entrada nas escolas militares francesas e em suas estadias na França.

A Itália procura enviar instrutores para o Brasil, a aviação naval brasileira importa aviões italianos e o jovem italiano Robilant propõe, junto à embaixada da Itália no Brasil, a criação de uma Sociedade Civil de Aviação. Mas, embora os italianos obtenham êxito na venda de aviões, não detêm uma influência forte como a dos franceses, devido à presença da MMF e, nem mesmo, posteriormente, a dos norte-americanos, que possuem uma Missão Militar de Costa no Brasil e já exportam aviões para a Marinha.

Os italianos, com seus aviões Caproni, apresentam-se no Brasil com o nome de Sociedade Ítalo-Brasileira e oferecem hidroaviões fluviais.

7 ESFORÇO INGLÊS

Durante a revolução de 1932, os franceses adotam o princípio de não exportação de armas para o Brasil. E

essa atitude leva o embaixador da França na Inglaterra, Fleuriat, a interrogar o governo britânico a respeito da oferta de armas feita ao governo brasileiro e, também, aos rebeldes de 1932.

Exportar armas para qualquer estado da federação brasileira é considerado um ato de inimizade pelo governo federal. Há, não obstante, significativa diferença entre a exportação de armas realizada por indústrias privadas ou por indústrias nacionais. Nas circunstâncias em pauta, o Reino Unido ainda não considera o estado de São Paulo como beligerante, o que impediria o envio de armas.

Os ingleses querem estabelecer vínculos mais sérios com o Brasil para garantir seu comércio de armamentos e tão logo a Missão Naval Americana parte, em dezembro de 1930, os ingleses passam a não medir esforços para ocupar o seu lugar na aviação da Marinha. Contribui para o aumento do prestígio inglês a vinda de Londres de um “expert” financeiro, Otto Niemeyer, alto funcionário do Banco da Inglaterra, para auxiliar o Brasil na administração de suas finanças.

A Inglaterra deseja vender seu antigo material bélico e passa a enviar missões para a Marinha. Em 1931, quando da estada do príncipe de Gales no Brasil, é oferecido um estágio para três oficiais da aviação, nas escolas inglesas. A Inglaterra vende, na ocasião, dez aviões Moth, fato que é considerado pelos franceses ponto ganho, pois o Brasil até então não tinha tradição de importar aviões ingleses.

As firmas inglesas Handley Page e Aircraft Manufacturing Company Limited querem a concessão de linhas aéreas no Brasil e assumem o nome de Companhia Manufatureira de Aviões e Aeronaves, tendo por objetivo obter a maior vantagem possível na venda e no uso de mão de obra e de terrenos.

8 ESFORÇO ALEMÃO

Até 1931, os esforços alemães no Brasil concentram-se na aviação civil, com a disponibilização de linhas aéreas: é a Companhia Condor quem passa a fazer viagens entre a Europa e a América do Sul. A Alemanha, não obstante, manifesta interesse em relação à aviação militar e oferece, ao ministro da Guerra, os aviões Junkers. São, além disso, feitas conferências no Rio de Janeiro sobre os progressos técnicos realizados pela Alemanha e voos demonstrativos dos aviões Kiebitz e Focke-Wulf.

A Alemanha concentra suas vendas nos hidroaviões Dornier-Wall e Junkers, e demonstra maior preocupação com a aviação civil. Mas, no final de 1931, oferece ao governo brasileiro o avião Kiebitz, da firma Focke-Wulf, para ser utilizado pela aeronáutica.

A Alemanha obtém sua expansão militar através da ação de diplomatas que contam com o auxílio dos imigrantes alemães e do recebimento de estrangeiros para estágio em suas escolas, que passam, então, a propagar seus ensinamentos.

Os franceses preocupam-se com o perigo alemão, devido às propagandas pró-Hitler promovidas na região sul do Brasil. Há uma organização militar alemã, com sede em São Paulo, à qual os estados do sul obedecem. E o fato de que cerca de 15.000 imigrantes são de origem pura alemã, e podem ser mobilizados em duas semanas, aumenta o grau de preocupação e de supervisão dos franceses no sul do país.

9 ESFORÇO AMERICANO

Até 1930, os americanos exportam o Curtiss para a polícia de São Paulo, e a Panair, da aviação comercial, faz a ligação entre Miami e Buenos Aires. Com o advento da revolução de 1930, o governo federal compra 15 Curtiss e, em 1931, apresenta o avião Fleet. Em 1932, o Brasil compra 5 aviões Wacco, tipo 240. Entre 1933 e 1934, o Brasil importa cerca de 150 aviões americanos, destinados à aviação militar.

Durante a revolução de 32, os americanos parcelam os pagamentos das vendas para o Brasil em 24 vezes, mas não conseguem entregar o material no tempo previsto, o que faz o ministro das Finanças, Osvaldo Aranha, suspender parte da encomenda e transferir o pedido de 20 aviões para a firma inglesa Fairrey, ao preço de 535 contos cada um. Em dezembro de 1932, o Brasil importa dos Estados Unidos 15 aviões Vought Corsair, 8 aviões Wacco, 20 Boeing e 10 Bellanca.

O ano de 1933 começa com fortes críticas aos aviões americanos, devido ao grande número de acidentes ocorridos na Escola de Aviação, nos meses de julho, agosto e setembro. O jornal *Correio da Manhã*, em sua edição de primeiro de outubro de 1933, publica uma matéria intitulada *Aviação desamparada*, que traz as seguintes informações:

[...] os nossos aparelhos propriamente de vôo têm sido adquiridos, nos últimos tempos, de stocks antigos, armazenados nos depósitos dos fabricantes norte-americanos, prescindindo-se, o que é de espantar, das mais elementares garantias de segurança, de boa qualidade, de perfeição, de durabilidade e de eficiência. Sabe-se - e usemos logo da linguagem de franqueza e lealdade num assumpto desta natureza - que os aparelhos norte-americanos, do tipo "Waco F", apresentaram uma fabricação tão pouco escrupulosa que a Escola de Aviação os mandou encostar nos seus hangares, attendendo a que eram imprestáveis e perigosos á vida dos pilotos. (AVIAÇÃO..., 1933, p. 3).

O governo brasileiro, pelo decreto de 24.10.1933, dobra as tarifas aduaneiras aplicadas ao mercado francês. Esse decreto é interpretado pelos franceses como um boicote ao seu comércio; eles ficam ainda mais incomodados ao perceberem que a imprensa brasileira apoia a decisão do governo, lançando matérias com títulos como: *Legítima defesa*, *Atitude Enérgica e Justa*, entre outros.

Em 1934, a firma Mayrink Veiga consegue vender para o Brasil 25 aviões Wacco. O jornal *O Brasil*, em sua edição de primeiro de março de 1934, afirma que grande parte dos aviões em serviço no Exército é do tipo Wacco. Em 1934, o Brasil assina um tratado de comércio e reciprocidade com os Estados Unidos e faz um acordo de compensações com a Alemanha.

O adido naval francês na Argentina constata que os americanos estão investindo pesado em sua influência nos países latinos por meio da Marinha, com a criação, em 1935, do posto de adido naval no Rio de Janeiro, colocando no cargo o Cap. Whitehead; com a Missão de Artilharia de Costa no Brasil; e com a oferta de estágios nos Estados Unidos aos oficiais de todas as armas.

Os americanos querem vantagens para montar uma escola de aviação civil com os aviões Curtiss. O mercado brasileiro torna-se disputadíssimo, e os Estados Unidos desenvolvem uma política de assistência militar, empregando um sistema de trocas de oficiais; com isso, instalam algumas missões no Brasil, tal como a missão de artilharia de costa.

10 CONCLUSÃO

A aviação militar brasileira teve seu berço no Campo dos Afonsos e recebeu, inicialmente, a instrução e a doutrina da Missão Militar Francesa. Desde seus primórdios, a aviação foi alvo das disputas internacionais por venda de equipamentos e escoamento de material de guerra excedente. As missões militares foram estratégias internacionais para, entre outros fins, adentrar no meio militar e influenciar no mercado brasileiro de compra de armamentos. Desta forma, as autoridades brasileiras militares e civis barganharam as melhores ofertas e desenvolveram a aviação militar nos anos 20 e 30, e, no início da década de 40, o Brasil emancipa sua Força Aérea e a desvincula da Marinha e do Exército.

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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