

A Escola de Aviação Militar (EAM): a decolagem de um sonho¹

The Military Aviation School (EAM): the takeoff of a dream

La Escuela Militar de Aviación (EAM): despegue de un sueño

Mauro Vicente Sales¹

RESUMO

O artigo tem o objetivo de abordar os primeiros debates e os primeiros movimentos das autoridades militares em face do evidente desenvolvimento da aviação como arma de guerra, e as providências de iniciar a formação de pilotos aviadores e mecânicos especialistas. A pesquisa acompanhou parte dos debates públicos na revista de assuntos militares A Defesa Nacional e no jornal vespertino A Noite, publicados no Distrito Federal, a cidade do Rio de Janeiro, de 1912 a 1922.

Palavras-chave: Aviação. Exército. Escola de Aviação Militar. Exército. Imprensa brasileira.

ABSTRACT

The article aims to address the early debates and early movements of the military authorities in the face of the evident development of aviation as a weapon of war, and the steps to begin the training of aviators and expert mechanics. The research followed part of the public debates in the military magazine The National Defense and the evening newspaper A Noite, published in the Federal District, the city of Rio de Janeiro, from 1912 to 1922.

Keywords: Aviation. Army. Military Aviation School. Brazilian press.

RESUMEN

El artículo tiene como objetivo abordar los primeros debates y los primeros movimientos de las autoridades militares ante el evidente desarrollo de la aviación como arma de guerra, y los pasos para comenzar la formación de pilotos de aviadores y mecánicos expertos. La investigación siguió parte de los debates públicos en la revista de asuntos militares A Defensa Nacional y en el periódico vespertino A Noite, publicado en el Distrito Federal, la ciudad de Río de Janeiro, de 1912 a 1922.

Palabras clave: Aviación. Ejército. Escuela de Aviación Militar. Prensa brasileña.

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento aeronáutico militar brasileiro inseriu-se em um contexto de modernização das Forças Armadas nas primeiras décadas do século XX. As preocupações com o tema não ficaram circunscritas à esfera militar, como um aspecto puramente profissional, mas foi objeto também de preocupação dos círculos civis. Os debates transcorreram dentro de um contexto político nacional complexo e em um contexto econômico desfavorável para o investimento em tecnologia industrial.

I. Secretaria Municipal de Educação (SME) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Graduado em História pela Universidade Federal Fluminense. Mestre em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea (UNIFA). E-mail: maurovicente.sales@gmail.com

Recebido: 11/06/2019

Aceito: 18/10/2019

¹ Esse artigo é uma composição resumida da pesquisa inédita desse autor para sua dissertação de mestrado em Ciências Aeroespaciais, defendida em 2010 na UNIFA.

Esse artigo tem como escopo descrever os eventos que antecederam a criação da Escola de Aviação Militar (EAM), baseando-se em dois capítulos da dissertação de mestrado em Ciências Aeroespaciais defendida pelo autor em 2010 na Universidade da Força Aérea (UNIFA), com o título “O debate sobre o desenvolvimento da aeronáutica militar brasileira na revista *A Defesa Nacional* entre 1913 e 1927”.

Nessa dissertação foram usadas fontes documentais primárias, em especial alguns artigos relativos à aeronáutica publicados na revista de assuntos militares *A Defesa Nacional* desde 1913 e notícias veiculadas no jornal diário carioca *A Noite*, desde 1911.

A revista *A Defesa Nacional* foi idealizada por jovens oficiais do Exército Brasileiro, cognominados pela historiografia como “jovens turcos”, e que, nos primeiros anos do século XX, foram pelo governo enviados à Alemanha para conhecer a pujante indústria bélica do país germânico e o armamento de sua indústria bélica. Ao retornarem, sentiram a necessidade de divulgar suas ideias nos meios militares nacionais, abraçando a causa da modernização militar do Exército.

O jornal *A Noite* foi criado em 1911 pelo jornalista Irineu Marinho, mais tarde fundador do jornal *O Globo*. As notícias veiculadas nesse jornal vespertino tinham o foco popular, com casos policiais como interesse principal. Um dos redatores, Victorino de Oliveira, tinha especial apreço pela aviação, e percebeu o acelerado interesse do público pelo assunto, principalmente com a chegada no Brasil de levadas de aviadores europeus nos chamados “circos aéreos”, onde havia apresentação de voos para plateias pagas em locais restritos nas cidades brasileiras.

A ideia central do artigo é demonstrar que as autoridades governamentais e militares brasileiras do início do século, antes da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), não priorizavam a indústria nacional, muito menos a indústria militar. Os debates sobre modernização militar inicialmente não passavam pela questão industrial e tecnológica endógena. Entretanto, o início da Primeira Guerra Mundial mudou a perspectiva dos debates, pois o atraso industrial e tecnológico brasileiro afetava a Segurança Nacional do nosso país.

Especialmente para o escopo desse artigo, verificou-se que as autoridades civis e militares priorizaram o consumo de equipamentos militares estrangeiros. Mesmo as poucas tentativas industriais e tecnológicas em aeronáutica não contaram com o apoio governamental.

Desde o seu primeiro número, a revista *A Defesa Nacional* – tendo vindo ao lume com a ideia de modernização do Exército – faz uma comparação do estado inercial da indústria brasileira, e em especial da indústria bélica. Em seu editorial de estreia, a revista já tocava nesse assunto. Sendo o Brasil um país

[...] com extensas linhas fronteiriças terrestres, do outro lado das quais se agitam e progridem muitos povos em formação – não seria absurdo admitir a hipótese de que o Brasil viesse um dia a encontrar um sério obstáculo às suas naturais aspirações de um desenvolvimento integral (*A DEFESA NACIONAL*, 10 out. 1913, p.1).

Assim, ao fim da Primeira Guerra Mundial, o Brasil enviou uma Divisão Naval e um hospital militar, e engajou-se, a favor da Entente, em fins de 1917, por conta do afundamento de navios mercantes brasileiros por submarinos alemães no Atlântico.

Levando em conta o atraso relativo às atividades aeronáuticas praticadas em nosso país, as autoridades militares brasileiras enviaram à França uma comissão de oficiais para aprender sobre o Serviço Aeronáutico, a fim de implantá-lo com recursos exclusivamente nacionais. Entretanto, mudanças políticas na República levaram à contratação de uma Missão Militar Francesa de Aviação (MMFA), iniciativa que foi bem recebida pela revista *A Defesa Nacional*, ensejando a criação da Escola de Aviação Militar, do Exército, em 1919, e o posterior desenvolvimento da aviação nacional até a criação da Arma de Aviação do Exército, em 1927.

2 A AVIAÇÃO E O DEBATE SOBRE A MODERNIZAÇÃO MILITAR

É fundamental, antes de falar propriamente da Escola de Aviação Militar do Exército, fundada em 1919, sob os auspícios técnicos da Missão Militar Francesa de Aviação (MMFA), fazer uma regressão histórica sobre as iniciativas do Ministério da Guerra com o intuito de fundar uma escola de aviação para seus militares.

Desde 1911, com a fundação do jornal *A Noite*, que alguns jornalistas do diário defendiam que a terra do inventor Santos-Dumont não poderia estar tão atrasada em relação às iniciativas de implantação da aeronáutica e, em especial, da aviação. Em 18 de julho de 1911, o vespertino afirmava que

[...] nós temos um inventor como Santos-Dumont e que já tivemos um sacrificado como Augusto Severo, decurramo-nos lamentavelmente da aviação. (PLAUCHUT..., 1911, p. 1).

No mesmo artigo, o redator faz um panorama da aviação em todo o mundo, como a demonstrar a que ponto as autoridades civis brasileiras negligenciavam o “valor extraordinário que a aviação representava, especialmente para o problema da guerra”. Nesse sentido, em síntese, A Noite pontuava:

A França está atualmente na dianteira da aviação. A Itália segue-lhes as pegadas (...) A Alemanha, povo essencialmente prático e industrial, apesar de seus esforços em favor da aviação, pouco ou nada tem conseguido devido a entender-se mais com os aeróstatos pesadíssimos e caríssimos de Zeppelin. Todavia a Inglaterra, outro povo prático, tem conseguido brilhantes resultados com a aviação e hoje em dia tem uma brilhante série de aviadores. O Japão tem realizado prodígios na aviação. A América do Norte também se tem despreocupado um pouco dos trustes para se interessar pela aviação. No nosso continente, o Chile, o Peru, a Argentina já se dedicam, com resultados, à aviação. (PLAUCHUT..., 1911, p. 1).

Tendo em vista atalhar as providências para o início da aviação nacional, muitas personalidades discutiam o assunto da aeronáutica, como os primeiros voos

de aviões, fato recentíssimo, e as primeiras vítimas brasileiras, como Augusto Severo e o tenente Juventino da Fonseca. Inspirando-se nas iniciativas europeias, resolveram criar um Aero clube.

O redator do jornal A Noite, Victorino de Oliveira, convocou diversas personalidades brasileiras e estrangeiras e, assim, o Aero clube Brasileiro (AeCB) foi fundado em 14 de outubro de 1911 no Rio de Janeiro.

Para o funcionamento de um Aero clube, deveria haver aviões e um campo de aviação. O presidente da República da época, marechal Hermes da Fonseca, surgiu como o patrocinador da criação de um campo de aviação, autorizando o AeCB a escolher um bom terreno para a implantação da futura escola. Uma comissão de membros do AeCB visitou terrenos nos campos de São Marcos, em Santa Cruz e na invernada da Polícia Militar do Distrito Federal na antiga fazenda dos Afonsos, subúrbios rurais da Capital. O aviador francês Edmond Plauchut considerou a invernada dos Afonsos como um “excelente local para uma escola”. Plauchut foi o aviador que realizou um voo entre a Praça Mauá e a Ilha do Governador sob o patrocínio do jornal A Noite. Sua amizade com o jornalista Victorino de Oliveira o colocou entre os fundadores do AeCB. (A PROCURA..., 1911, p. 1).

Figura 1 - Plauchut decolou em 1911 da avenida Rio Branco, centro do Rio de Janeiro.



Fonte: (Plauchut..., 1911).

Assim, em inícios de 1912, o jovem Aeroclub Brasileiro (AeCB) decidiu-se a instalar um campo e escola de aviação nas proximidades de onde está atualmente a Base Aérea dos Afonsos (BAAF).

Na mesma época, o Ministério da Guerra sob o comando do general Vespasiano Gonçalves de Albuquerque Silva decidiu-se por também instalar um campo e escola de aviação na antiga fazenda dos Afonsos, na localidade onde hoje estão os hangares do Museu Aeroespacial (MUSAL).

Em 12 de dezembro de 1912, finalmente surgiu o primeiro documento oficial no qual consta a passagem de uma parte da internada da Polícia Militar do Distrito Federal situada no Campo dos Afonsos para a instalação de um campo de aviação. Essa data passou a ser considerada o aniversário das atividades aeronáuticas e início do histórico Campo dos Afonsos. (SALES, 2014, p. 13-14).

A cessão de parte do terreno da antiga fazenda dos Afonsos para o AeCB ocorreu por ofício do ministro da Justiça e Negócios Interiores, Rivadávia da Cunha Corrêa, ao comandante da Brigada Policial, coronel José da Silva Pessoa, datado de 12 de dezembro de 1912 (Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1988, p. 389; Arquivo Nacional, 12 dez. 1912). A partir dessa data, o AeCB iniciou a construção do campo de aviação e enviou o aviador tenente Ricardo Kirk à Europa para adquirir aeronaves. Por sua vez, o general Vespasiano entendia que duas escolas de aviação no mesmo local acabariam por ser concorrentes. (SALES, 2014, p. 13-14).

3 A AVIAÇÃO É VETOR DE MODERNIDADE

A modernidade é um conceito que indica um estado de espírito social voltado para a busca incessante de inovações técnicas, literárias e artísticas como soluções para a vida social. Difere da ideia de modernização, que em si traduz um aspecto limitado da modernidade. Nesse sentido, a modernização do Exército e da Marinha brasileiras no início do século XX referia-se a uma atualização de meios, e menos a uma mudança de mentalidade no uso desses mesmos meios.

Assim, o encaminhamento para a criação da Aviação brasileira, nas primeiras décadas do século XX, deu-se pela criação das escolas para a formação de aviadores. Esse caminho não parecia estar claro para as autoridades brasileiras na época. Elas, em um primeiro momento, mostravam estar mais preocupadas em patrocinar prêmios individuais a aviadores estrangeiros arrojados, do que formar aviadores nacionais.

O aviador francês Roland Garros, que viajava o mundo realizando demonstrações de perícia aérea, chegou a ganhar um prêmio de 50 contos de réis do governo brasileiro (INCAER, 1988, p. 378), além de um prêmio de 30 contos de réis oferecido pelo governo estadual de São Paulo por ter vencido o *raid* São Paulo -Santos - São Paulo, em março de 1912, com a ajuda do aviador brasileiro Edu Chaves (INCAER, 1988, p. 382).

Figura 2 – Roland Garros, aviador que em 1912 ganhou no Brasil um prêmio de 80 contos.



Fonte: Le Figaro (2018).

Não é demais lembrar que, ao irromper a Primeira Guerra Mundial, as potências europeias beligerantes possuíam cerca de 700 aviões e aeronaves, usados inicialmente para reconhecimento aéreo, mas logo transformados em bombardeiros e caças, em “uma competição tecnológica que resultou em equipamentos ainda mais letais” (HOFFMAN, 2004, p. 265-266).

Havia iniciativas particulares de instrução aérea: Eduardo Pacheco (Edu) Chaves, o segundo civil brasileiro brevetado na França pela Escola de Blériot, em julho de 1911, dava aulas de pilotagem em sua fazenda Guapira, em São Paulo, usando seus dois aviões modelo *Blériot*. No Rio de Janeiro, o italiano Ernesto Darioli ensinava pilotagem a quem tivesse 50 mil réis, por duas aulas, usando um hangar construído no curato de Santa Cruz. Com Darioli, o tenente de Cavalaria Ricardo João Kirk teve suas primeiras aulas de pilotagem em 1912. (CALAZA, 2007, p. 46).

Enquanto uma escola de aviação nacional não era criada, em abril de 1911, o tenente da Marinha Jorge Henrique Moller foi o primeiro militar brasileiro a ser brevetado aviador, na França, pela Escola Farman. Em julho, foi a vez de Eduardo

“Edu” Chaves brevetar-se aviador na Escola Blériot, também na França. Em outubro de 1912, foi a vez do tenente Ricardo João Kirk brevetar-se aviador na Escola Etampes, na França. (INCAER, 1988, p. 389; CALAZA, 2007, p. 52). Nesse mesmo ano, Cícero Arsênio de Sousa Marques brevetou-se aviador na escola de Etampes, França. Eram poucos os aviadores brasileiros na segunda década do século XX.

4 A ESCOLA BRASILEIRA DE AVIAÇÃO: PRIMEIRA EXPERIÊNCIA DA AVIAÇÃO MILITAR

A primeira tentativa oficial de se criar uma aviação para o Exército deveu-se ao ministro da Guerra general Vespasiano Gonçalves de Albuquerque Silva. Em princípios de 1913, o ministro contratou uma empresa particular, de propriedade do aviador italiano Gian San Felice Gino, e seus sócios e patrícios, o jornalista Victório Bucelli, os engenheiros Eduino Orione e Arturo Jona, com o objetivo de dar início ao funcionamento de uma escola de aviação. (SALES, 2014, p. 14-18; INCAER, 1988, p. 386-395; CALAZA, 2007, p. 55.)

Figura 3 – Tenente da Cavalaria Ricardo João Kirk, fundador do AeCB em 1911.



Fonte: (Morte..., 2019).

O avião italiano vinha se apresentando em shows aéreos pelo país, conforme o padrão de “circos aéreos”. (SALES, 2014, p. 15; INCAER, 1988, p. 386; CALAZA, 2007, p. 55). A criação da Escola Brasileira de Aviação (EBA) pelo Exército, em contrato com a empresa Gino Bucelli & Cia, poderia ser vista como uma solução pronta e oportuna. De certa maneira, o ministro da Guerra optou por terceirizar sua escola de formação de pilotos militares (CALAZA, 2007, p. 56). O contrato constava de uma verba de 150 contos de réis aprovada pelo Congresso Nacional para o Serviço de Aviação militar. (INCAER, 1988, p. 388).

O contrato foi assinado em 18 de janeiro de 1913 e a EBA foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1914, com a matrícula total de 60 alunos, sendo 35 do Exército e 25 da Marinha, contando com a fiscalização do tenente da Marinha e aviador Jorge Henrique Moller (INCAER, 1988, p. 392). De acordo com o contrato, a EBA deveria comprar 11 aeroplanos, construir hangares e oficinas, além de se comprometer a ceder aparelhos aéreos, equipamentos e pessoal em caso de guerra ou manobras, bem como funcionar por um período de cinco anos, ao fim dos quais as benfeitorias e aeronaves passariam à posse do Exército. (INCAER, 1988, p. 387).

Entretanto, a EBA deixou de funcionar apenas cinco meses depois de inaugurada, em 18 de junho de 1914, principalmente devido aos atrasos nos pagamentos, causados pela retração do crédito brasileiro no mercado internacional. (INCAER, 1988, p. 394; e WANDERLEY, 1975, p. 35.). A proximidade entre o fim da EBA, a diretoria e dos instrutores italianos e o início da Primeira Guerra Mundial também pode ser uma possível explicação: pilotos aviadores eram recursos humanos de alta prioridade na guerra que se iniciava na Europa (O AVIADOR..., 1918, p. 1).

O Exército teve dificuldades em sua primeira tentativa de criar uma escola de aviação. A EBA não brevetou nenhum avião militar, mas deixou frutos, ou seja, as benfeitorias nos Afonsos, aviadores que já sabiam voar, como os tenentes Raul Ferreira de Vianna Bandeira (Marinha) e Raul Vieira de Mello (Exército) (SALES, 2014, p. 23), e que mais tarde continuaram suas carreiras no Exército e na Marinha, sendo o esteio para a continuação do projeto aeronáutico militar

brasileiro. As atividades aviatórias ocorridas nos Afonsos, por parte do AeCB e da EBA, acabaram por consolidar o sítio como sede da Aviação do Exército e da formação dos seus aviadores e especialistas. (SALES, 2014, p. 27).

Nos anos seguintes ao fim da EBA, o Exército utilizou-se da Escola de Aviação Naval (criada em 1916 na Ponta do Galeão) para formar seus aviadores. Foram eles, então, os primeiros aviadores do Exército formados por iniciativa da corporação. (CALAZA, 2007, p. 52). Foram eles Aliathar de Araújo Martins, Bonifácio Tavares, Raul Vieira de Mello, Anor Teixeira dos Santos, Aroldo Borges Leitão e Mário Barbedo. (INCAER, 1988, p. 417).

5 A CRIAÇÃO DA ESCOLA DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO EM 1919

No decorrer da guerra europeia, o ministro da Guerra, marechal José Caetano de Faria, havia enviado oficiais para a França com o objetivo de se especializarem na nova Arma e, no retorno, organizarem o Serviço Geral de Aviação do Exército (ROSA FILHO, 2007, p.15). Porém, o marechal Faria, em correspondência com o adido militar brasileiro na França, expressava sua insegurança quanto à questão da Aviação, julgando que

[...] seria vantajoso para nós obter que um oficial aviador francês, bem competente, viesse organizar esse serviço aqui, trazendo todos os aparelhos necessários e um ou dois mecânicos. (ROSA FILHO, 2007, p. 15).

Mal a guerra na Europa havia acabado, o ministro da Guerra, general Alberto Cardoso de Aguiar, em novembro de 1918, recebeu um crédito de dois mil contos de réis pelo Congresso Nacional para

[...] organizar o Serviço de Aviação Militar, fazer as instalações, adquirir aeroplanos e o material necessário, estabelecer escolas de aviação, contratar professores e dar regulamento ao Serviço. (INCAER, 1988, p. 448).

Em janeiro de 1919, foi aprovado o quadro do Pessoal efetivo da Companhia de Aviação do Exército e, em 29 de janeiro, finalmente o Exército inaugurou a sua Escola de Aviação Militar, funcionando no Campo dos Afonsos, vendo-se surgir em obras rapidamente concluídas o corpo da guarda, o prédio do comando e os novos hangares de concreto armado (INCAER, 1988, p. 449-450).

Figura 4 - Vista aérea da Escola de Aviação Militar.

Fonte: BRASIL (1930?).

A Escola de Aviação Militar estava destinada a ministrar instrução de pilotagem e observação aérea a oficiais e sargentos do Exército, além dos cursos de mecânico a sargentos e praças (INCAER, 1988, p. 449).

O primeiro regulamento da Escola de Aviação Militar foi aprovado em abril de 1919, e constava que ela estaria diretamente subordinada ao Estado-Maior do Exército, destinando-se a preparar pilotos aviadores, observadores aéreos, realizar aperfeiçoamento de aviadores, e formar mecânicos e operários especialistas para a construção e o reparo de aviões.

Interessante que o curso de observadores durava 10 semanas, enquanto que os demais duravam 23 semanas. O regulamento indicava que o chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, o coronel Etienne Magnin, seria o responsável pela instrução técnica da Escola (WANDERLEY, 1975, p. 72-73).

Os primeiros aviões da EAM, trazidos em 1919 e 1920, foram sobras francesas da Primeira Guerra Mundial, com seus motores e peças sobressalentes.

Os primeiros aviões da EAM foram o *Nieuport* e o *Spad 84 Herbermont*, motores de 80hp e alguns *Sopwith 1AZ*. Os primeiros aviões de combate foram o *Breguet 14 AZ*, de observação e bombardeio e o *Spad 7* de caça. O *Breguet 14 AZ*, biplace, tinha um motor *Renault* de 300hp e era armado com uma metralhadora atirando para frente e outras duas fixadas em uma torre e acionadas pelo observador, e também poderia receber porta bombas exterior, radiotelegrafia e máquina fotográfica. O caça *Spad 7*, monoplace, tinha um motor *Hispano Suissa* de 200hp; era armado com duas metralhadoras sincronizadas com as revoluções da hélice. (WANDERLEY, 1975, p. 74).

Interessante destacar que a Aviação Naval usou o Campo dos Afonsos da EAM para instrução em aviões dotados de rodas, enquanto não dispunha do Campo do Galeão.

As obras no Campo dos Afonsos começaram em 1º de março, sob a orientação do primeiro-tenente engenheiro do Exército Plínio Raulino de Oliveira. Em 12 de março foi nomeado comandante da EAM o tenente-coronel Estanislau Vieira Pamplona. Em 15 de maio foram designados instrutores da EAM

os capitães Louis Etienne Lafay e Edouard Verdier, da Missão Francesa de Aviação, além do capitão Alzir Mendes e dos primeiros-tenentes Bento Ribeiro e Aroldo Leitão.

O capitão Alzir Mendes Rodrigues Lima fora o oficial mais antigo do Exército matriculado na EBA, em fevereiro de 1914. O tenente Bento Ribeiro Carneiro Monteiro era diretor técnico do AeCB, em substituição ao tenente Ricardo João Kirk, falecido em 1915 em acidente aeronáutico no conflito do Contestado. O tenente Aroldo Borges Leitão havia sido brevetado-se pela Escola de Aviação Naval, em junho de 1917 (INCAER, 1988, p. 417).

Os capitães Lafay e Verdier, franceses, tomaram parte em combates aéreos na Primeira Guerra Mundial. O coronel Etienne Magnim viria como chefe da missão militar francesa de instrução (INCAER, 1988, p. 444; BASTOS FILHO, 1994, p. 106). Pode-se perceber que a EAM fazia sua estreia com instrutores altamente gabaritados, já experimentados, inclusive, em combates aéreos.

O capitão Alzir e os tenentes Bento Ribeiro e Mário Barbedo haviam sido os oficiais enviados pelo ministro da Guerra marechal Caetano de Faria, em julho de 1918, à França, para se prepararem para organizar, no Brasil, o Serviço Geral de Aviação (INCAER, 1988, p. 443).

Com o aumento da importância operacional da Aviação Militar para o Exército, na década de 1920, tornou-se imperioso realizar obras de ampliação do Campo dos Afonsos, ainda contendo as instalações e hangares acanhados da antiga EBA. Assim, em 1921, o Ministério da Guerra conseguiu uma grande ampliação mediante entendimentos com a Polícia Militar do Distrito Federal, a quem pertencia a Invernada dos Afonsos. A instituição comprometia-se a mudar a linha férrea, ali existente, para outro traçado já combinado, construir uma cerca de arame farpado fechando o restante da Invernada da Polícia, fornecer armamentos e providenciar para que não caíssem na invernada os projéteis das linhas de tiro dos corpos aquartelados na Vila Militar (INCAER, 1991, p. 78).

Após a criação da Escola de Aviação Militar, em 1919, efetivamente a Aviação militar passou a se desenvolver plenamente, com a aquisição de

material aeronáutico importado, em muitos casos sobras de guerra. Diversos alunos das Armas do Exército (Cavalaria, Infantaria, Artilharia e Engenharia) realizaram cursos de observador aéreo e pilotagem. O curso de Observação Aérea era considerado na época de maior importância que o de pilotagem propriamente dita (O OBSERVADOR..., 1920, p. 268).

Nesse sentido, em uma reveladora reportagem sobre a Escola de Aviação Militar (EAvM), o jornal A Noite informava que diversos militares do Exército estavam realizando o curso de observador aéreo, principalmente oficiais de Artilharia. De certa forma, a Aviação ainda era vista como um elemento auxiliar da Artilharia. Na opinião do jornal vespertino carioca,

O extraordinário surto da aviação veio (...) revolucionar a tática guerreira. Proporciona ela meios de conhecer os fenômenos topográficos do terreno ocupado pelo inimigo, os acampamentos e os efetivos deste, a localização das suas bocas de fogos, etc... informações estas que os aviadores transmitem aos respectivos comandos, pela fotografia e pela radiotelegrafia.

Passou então a aviação a ser estudada em suas diferentes especialidades, pelos combatentes de todas as armas, de preferência pelos de artilharia, em vista da necessidade de conhecer a localização dos canhões inimigos, bem como de regular os disparos.

Essa utilíssima medida acaba de ser adotada no nosso Exército. Na EAM está fazendo o curso de observador uma turma de nove oficiais de artilharia e um de infantaria (...) tendo como instrutor o major Rosnag, e [como alunos] os primeiros-tenentes artilheiros Lysias Rodrigues, Plínio Cardoso, Ivo Borges, Gervásio Duncan de Lima, Silvino Cavalcanti, Amílcar Rodrigues Pederneiras e Eduardo Gomes, e os segundos-tenentes artilheiros Carlos Chevalier e Ajalmar Mascarenhas. (A AVIAÇÃO..., 1921, p. 6).

Os alunos da EAM estudavam fotografia aérea, radio-telegrafia, telefonia, bombardeamentos, caça, ligações com as diversas armas, regulação de tiro, reconhecimento e tiro aéreo.

Para maior compreensão, há um grande tablado pontilhado de pequenas lâmpadas elétricas, que o instrutor faz lampear, determinando ao aluno (...) que assinale rapidamente pelo telégrafo sem fio, aos seus colegas, dispersos, pela sala, a posição das lâmpadas que acenderam. É um exercício que exige grande golpe de vista, tornando-se divertido (A AVIAÇÃO..., 1921, p. 6).

Uma outra reportagem ilustrativa sobre as atividades aeronáuticas militares do Exército pode ser encontrada no dia 13 de abril de 1921, por ocasião do segundo aniversário de criação da Companhia de Aviação, e informava que ela contava com um efetivo de 234 homens, tendo por finalidade incorporar os alunos dos cursos de mecânicos e operários especialistas, e todo o pessoal necessário ao serviço das oficinas, do campo e guarda do estabelecimento. A Companhia de Aviação – unidade de apoio e administração da EAM e de onde recebiam instrução mais de 170 recrutas – era comandada pelo tenente-coronel José Victoriano Aranha da Silva, e tinha no seu Estado-Maior o capitão Pedro Paulo Ferreira de Menezes, o primeiro-tenente Paulo Kruger da Cunha Cruz e os aspirantes Antônio Guedes Muniz e Alceu da Silva Amaral.

No dia 15 de abril, A Noite, sempre acompanhando com interesse a vida cotidiana da EAM, divulgava a Ordem do Dia lida pelo tenente-coronel Aranha, com o seguinte texto:

Figura 5 - Tenente-Coronel Jose Vitoriano Aranha da Silva, Comandante da EAM.



Fonte: BRASIL (2019).

Comando da Escola de Aviação Militar, quartel em Marechal Hermes, 15 de abril de 1921 – boletim nº 84 – Para conhecimento da Escola e devida execução, publico o seguinte:

Hoje contam-se dois anos que foi criada a Cia da Aviação primeira e única, por enquanto existem em nosso Exército, como prova de sua importância.

Núcleo de formação dos mecânicos e operários especialistas de aviação, alma do por assim dizer da 5ª Arma.

Não há aviadores sem aparelhos e nem aparelhos sem operários que os conservem e reparem.(...) (O 2º ANIVERSÁRIO..., 1921, p. 2).

A ordem do dia revela a importância que era dada na EAM à formação de seus recursos humanos técnicos, seus mecânicos e operários, em uma época em que não existiam cursos para a formação de mão-de-obra especialista em aeronáutica em nenhum lugar do Brasil.

Pouco mais de um mês antes da Revolta do Forte Copacabana, ocorrida em julho de 1922, o dia-a-dia aeronáutico no Exército estava calmo e próspero: A Noite informava aos seus leitores sobre a “Bela manhã de aviação no Campo dos Afonsos”. Entre os eventos do dia “dignos de nota” estavam o “*laché* (solto)”, ou seja, o primeiro voo solo do segundo-tenente Octavio Valle, de 20 anos, segundo aluno da turma do capitão Lafay a quem era entregue o comando de um aeroplano, e o voo experimental do aeroplano *Independência*, construído no Brasil pelo mesmo capitão instrutor da Missão Francesa de Aviação, que transportou quatro passageiros, “o que pela primeira vez sucede com aparelhos de fabricação nacional”. (BELA..., 1922, p. 2).

Antes destes voos com o *Independência*, Lafay havia construído outro protótipo bem sucedido, o Rio de Janeiro, construído nos estaleiros do armador brasileiro Henrique Lage, na Ilha do Vianna-RJ, com mão-de-obra nacional e base no avião francês *Caudron G4*, funcionando com um motor *Gnome* de 80hp e longarinas de madeira nacional. Este avião voou no Campo dos Afonsos, em 15 de maio de 1920, tendo atingido 2.200m de altitude, além de ter realizado uma viagem de ida e volta a São Paulo, a partir do Campo dos Afonsos, e batido o recorde sul-americano de permanência no ar, por 10 horas e 30 minutos (INCAER, 1988, p. 506-507).

6 CONCLUSÃO

Esse trabalho não teve a intenção de ser exaustivo, mas sim de situar o leitor no ambiente do debate e do pensamento de nossas autoridades civis e militares quanto a, frente a um mundo cambiante e em guerra, entenderem a necessidade de modernização das Forças Armadas, em especial o Exército, e de dotá-lo de meios aéreos, conforme já ocorria com sucesso nos países mais desenvolvidos na Europa, nos EUA e mesmo na América do Sul. Assim, o objetivo, longe de provar alguma tese, foi de ambientar o debate sobre a necessidade de criar um corpo de aviadores, observadores e mecânicos especialistas.

Como em outros países do mundo, o Brasil adotou a fórmula de contratar uma missão estrangeira, no caso francesa, para o Exército, que foi de fundamental importância para a consolidação da Aviação nacional. Entretanto, os aspectos legais da MMFA incorporada depois na MMF dariam um outro artigo, e seu legado doutrinário e de mentalidade militar é inegável.

A formação militar de pilotos antes e depois da EAM deu frutos robustos, e a cada ano mais oficiais e praças se interessavam pelas instruções, com o apoio efetivo dos ministros da Guerra após o fim da Primeira Guerra Mundial. Muitos oficiais cada vez mais pensavam a aeronáutica com seus aspectos de doutrina de emprego e evolução das aeronaves levando, poucos anos depois, à criação da Arma de Aviação do Exército em 1927.

Figura 6 - Avião Rio de Janeiro, construído pelo capitão francês Etienne Lafay em 1920, voou na EAM.



Fonte: DUFRICHE (1920?).

REFERÊNCIAS

- ARQUIVO NACIONAL. **Ministério da Justiça e Negócios Interiores**. Diretoria de Justiça. Protocolo de entrada. 1912, p.191. (Série Justiça).
- O AVIADOR Gino San Felice. **A noite**. Rio de Janeiro, p. 2, 8 jul. 1918.
- BASTOS FILHO, J. A. **A Missão Militar Francesa no Brasil**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1994.
- BELA manhã de aviação no Campo dos Afonsos; Mais um *laché* na EAM. **A noite**. Rio de Janeiro, p. 2, 1 jun. 1922.
- BRASIL. Museu Aeroespacial. **Vista aérea da Escola de Aviação Militar**. Rio de Janeiro, 1930.
- BRASIL. Universidade da Força Aérea. **Tenente-Coronel Jose Vitoriano Aranha da Silva, Comandante da EAM**. Rio de Janeiro, 2019. 1 Fotografia.
- CALAZA, C. P. **Aviação no Contestado**: investigação e análise de um emprego militar inédito. Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais), Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2007.
- COMPLETA-SE o aparelhamento da EAM. **A noite**, Rio de Janeiro, p. 1, 6 abr. 1921.
- A DEFESA Nacional, Rio de Janeiro, n. 1, p. 1, 10 out. 1913. Editorial.
- DUFRICHE, C. **Avião Rio de Janeiro, construído pelo capitão francês Etienne Lafay em 1920, voou na EAM**. Rio de Janeiro, 1920?
- HOFFMAN, P. **Asas da loucura**: a extraordinária vida de Santos-Dumont. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.
- IL y a 100 ans, le glorieux aviateur Roland Garros mourait au combat. **Le Figaro**. Paris, 4 out. 2018. Disponível em: <http://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2018/10/04/26010-20181004ARTFIG00297-il-y-a-100-ans-le-glorieux-aviateur-roland-garros-mourait-au-combat.php>. Acesso em: 11 out. 2019.
- Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.
- Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.
- MORTE trágica do tenente Ricardo Kirk. **A Noite**. Rio de Janeiro, ano 5, n. 1.144, 2 de mar. 1915.
- O OBSERVADOR em avião. **A defesa nacional**, Rio de Janeiro, n. 80, p. 268, 10 mar. 1920.
- PLAUCHUT decolou em 1911 da avenida Rio Branco, centro do Rio de Janeiro. **A Careta**. Rio de Janeiro, ano 4, n. 178, 28 out. 1911.
- PLAUCHUT voará. **A noite**, Rio de Janeiro, p. 1, 1 ago. 1911.
- A PROCURA do campo. **A noite**, Rio de Janeiro, p. 1, 12 ago. 1911.
- A AVIAÇÃO grande auxiliar dos Exércitos; Oficiais de diferentes armas estão tirando o curso de observador na EAM. **A noite**, Rio de Janeiro, p. 6, 2 abr. 1921.
- ROSA FILHO, C. **A Missão Militar Francesa de Aviação**. Rio de Janeiro: INCAER, 2007.
- SALES, M. V. **Escola Brasileira de Aviação**. Rio de Janeiro: INCAER, 2014.
- O 2º ANIVERSÁRIO da Cia de Aviação. **A noite**, Rio de Janeiro, p. 2, 15 abr. 1921.
- WANDERLEY, N. F. L. **História da Força Aérea Brasileira**. Ministério da Aeronáutica, 1975.