

O Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul: da necessidade de criação às causas de extinção

The Aviation Squadrons Group of Rio Grande do Sul: from the need for creation to the causes of extinction

El Grupo de Escuadrillas de Aviación de Rio Grande do Sul: de la necesidad de la creación a las causas de la extinción

Fábio César Santos de Assunção¹

RESUMO

O presente estudo pretende, no ano em que comemoramos o Bicentenário da Independência do Brasil, assinalar o centenário de criação do Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul, trazendo a lume fatos ocorridos há 100 anos, quando o Exército Brasileiro, inserido em um amplo programa de modernização, adotou medidas que levaram à expansão de sua incipiente Aviação Militar para além da Capital Federal. O distanciamento em relação à década dos anos 1920, nos permite, por meio de um resgate histórico, analisar questões referentes à segurança nacional que levaram à criação do Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul, buscar explicações quanto aos motivos de sua efêmera existência e extinção, assim como analisar as suas contribuições em prol da defesa do território brasileiro e do desenvolvimento aeronáutico do País.

Palavras-chave: Grupo de Esquadrilhas de Aviação; Aviação Militar; Proteção de fronteiras brasileiras; Centenário da Independência do Brasil.

ABSTRACT

The present study is intended, in the year in which the Bicentennial of Independence of Brazil is celebrated, to highlight the centennial of the creation of the Aviation Squadrons Group of Rio Grande do Sul, bringing to light facts that occurred 100 years

ago, when the Brazilian Army was part of a broad modernization program and adopted measures that led to the expansion of its fledgling Military Aviation outside the Federal Capital. The distancing from the 1920s, allows, through a historic rescue, to analyze issues related to national security that led to the creation of the Aviation Squadrons Group of Rio Grande do Sul, seek explanations concerning the reasons for its ephemeral existence and extinction, as well as analyze its contributions to the defense of Brazilian territory and the aeronautical development of the country.

Keywords: Aviation Squadrons Group; Military Aviation; Protection of Brazilian borders; Centenary of Brazilian Independence.

RESUMEN

El presente estudio pretende, en el año en que conmemoramos el Bicentenario de la Independencia de Brasil, marcar el centenario de la creación del Grupo de Escuadrillas de Aviación de Rio Grande do Sul, sacando a la luz hechos que ocurrieron hace 100 años, cuando el Ejército Brasileño entró en un amplio programa de modernización, expandió su incipiente Aviación Militar fuera de la Capital Federal. La distancia con relación a la década de 1920 nos permite, a través de un rescate histórico, analizar cuestiones relacionadas con la seguridad nacional que influyeron en la creación

I. Centro de Instrução de Aviação do Exército – Taubaté/SP – Brasil. Graduação em Física pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. E-mail: assunco.fabio@eb.mil.br

Recebido: 28/04/2022

Aceito: 05/05/2022

del Grupo de Escuadrillas de Aviación de Rio Grande do Sul, buscar explicaciones sobre las razones que condujo a su efímera existencia y extinción, además de analizar sus contribuciones a la defensa del territorio brasileño y al desarrollo aeronáutico del país.

Palabras clave: Grupo de Escuadrillas de Aviación; Aviación Militar; Protección de las fronteras brasileñas; Centenario de la Independencia de Brasil.

1 INTRODUÇÃO

No início do século passado, era muito comum países contratarem exércitos de grandes potências militares para ajudarem na reorganização e modernização de seus exércitos. No Brasil houve debates tanto quanto à possibilidade da contratação de uma grande missão militar, quanto à possibilidade da contratação de apenas alguns especialistas estrangeiros e do envio de brasileiros à Europa na condição de observadores militares.

Enquanto a contratação de uma grande missão militar, que poderia ser francesa, alemã ou até mesmo americana, vincularia o Exército Brasileiro aos conhecimentos de um único país, a contratação de especialistas estrangeiros e o envio de observadores, permitiria selecionar métodos de diversos países, de acordo com a área que se desejasse modernizar.

Em julho de 1917, foi enviada uma equipe de observadores para a França, sob a direção do general Napoleão Aché e com a participação do 1º Tenente Alzir Mendes Rodrigues Lima, uma equipe de observadores que tinham, dentre outros objetivos, adquirir conhecimentos aeronáuticos para que, quando retornassem ao Brasil, auxiliassem na organização do Serviço de Aviação. Conforme McCann (2009, p. 257) embora o General Faria, Ministro da Guerra, não quisesse uma missão para todo o Exército, ele preparou o caminho para isso ao enviar a equipe do General Napoleão Aché para a França, onde foi encomendado material francês e tomadas medidas em favor de uma missão para a aviação.

A França era um país desenvolvido no campo aeronáutico no início do século passado e, com o amplo emprego de aviões em seu exército, havia saído vitoriosa na 1ª Guerra Mundial. Estes fatores contribuíram para que em 1918, o Brasil contratasse uma missão militar francesa para auxiliar o Exército Brasileiro no desenvolvimento de sua aviação. Com o apoio desta missão, conhecida como Missão Militar Francesa de Aviação ou Pequena Missão, em 29 de janeiro de 1919 foi criada a Escola de Aviação Militar (EAvM) e em 10 de julho do mesmo ano ocorreu sua inauguração no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro.

Ainda no ano de 1919, houve a contratação de uma missão militar francesa para todo o Exército Brasileiro. Entre os argumentos utilizados pelos defensores para esta escolha, estava justamente o fato de que uma missão para a aviação já havia sido contratada na França. Conforme McCann (2009, p. 259), não seria aconselhável empregar uma missão de outro país com métodos diferentes para instrução em outros ramos do serviço, devido à confusão que acarretaria.

A Escola de Aviação Militar foi a primeira Unidade de Aviação do Exército Brasileiro. Em suas instalações localizadas no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro, então Capital Federal e principal região a ser defendida militarmente, foram estabelecidas, sob a influência técnica dos franceses, as bases para o início do desenvolvimento de uma cultura aviatória ainda inexistente no âmbito da Força Terrestre.

Apesar das preocupações com a proteção da Capital Federal, eram as fronteiras do sul do Brasil, principalmente aquelas com a Argentina, os locais que despertavam grandes inquietações na época. Estudos apontavam que dali poderia partir um ataque invasor.

2 AS FRONTEIRAS NO SUL DO PAÍS

No Brasil do início dos anos 1920, quando poucas eram as estradas disponíveis e pequeno era o traçado ferroviário, a navegação se constituía em um importante meio de ligação. Os países que utilizavam a Bacia do Rio da Prata e dela se avizinhavam, faziam parte de uma complicada rede de relacionamentos.

Na análise estratégica brasileira, fortemente influenciada pelo então Major Tasso Fragoso, que serviu como adido militar em Buenos Aires entre 1909 e 1911, a Argentina era sempre considerada como potencial invasora em uma hipótese de guerra. Para os americanos, conforme Bellintani (2009, p. 537), o Brasil não precisava se preocupar com inimigos no Norte ou no Oeste. A região estratégica era o Sul.

Em 1910, o Major Tasso Fragoso escreveu um longo memorando intitulado “Conjecturas sobre o plano de operações da Argentina contra o Brasil”. Neste documento são feitas especulações sobre planos de mobilização delineados pela Argentina, que reuniria um exército de 50.000 homens na fronteira do Rio Grande do Sul no prazo de 30 dias em caso de uma declaração de guerra, enquanto outros 50.000 se reuniriam em um ritmo mais lento. Embora não houvesse indícios de um plano de operações argentino, Tasso Fragoso achava que o Exército Brasileiro devia admitir que os argentinos tinham essa capacidade de mobilização e planos de guerra (MCCANN, 1982, p. 60).

Estudos argentinos também demonstravam preocupações com relação ao Brasil, segundo Avellaneda (2017, p. 341), a publicação mensal da Escola Superior de Guerra Argentina, lançada em 1923 e intitulada *Estudios y Comunicación de Informaciones* versava sobre essas questões. Embora tivesse uma tiragem limitada e reservada, abordava estudos geopolíticos e hipóteses de possíveis conflitos com os estados vizinhos. A hipótese de conflito mais mencionada envolvia o Brasil.

Caso houvesse um ataque argentino, além das tropas estacionadas no Sul, a linha férrea que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul permitiria ao país reunir forças suficientes para contra-atacar. Nesta linha férrea havia um entroncamento em Santa Maria que conectava Porto Alegre e Uruguaiana ao Estado de São Paulo.

Assim, caso estourasse uma guerra, como a Argentina iria conduzi-la? Ela jamais conseguiria dominar todo o Brasil e assim procuraria destruir a Marinha brasileira e invadir o Rio Grande do Sul para atrair o exército e provocar uma batalha. Sem controle do mar, os brasileiros teriam que se movimentar pela estreita estrada de ferro que ligava São Paulo e Curitiba a Santa Maria, uma estrada de ferro que Tasso Fragoso comparou à estrada de Ferro Transiberiana na Guerra Russo-Japonesa. O ataque viria através de Corrientes contra Uruguaiana, Itaquí e São Borja. Os brasileiros recuariam para defender a estrada de ferro até reunirem forças suficientes para contra-atacarem (MCCANN, 1982, p. 61).

Um plano de defesa contra os supostos invasores deveria prever a proteção de Santa Maria, importante entroncamento ferroviário por onde se deslocariam reforços do Exército, além das cidades por onde viriam o hipotético ataque: Uruguaiana, Itaquí e São Borja.

Entretanto, conforme afirma Bellintani (2009, p. 239), a superioridade militar da Argentina sobre o Brasil foi, naquela época, inquestionável. Com o objetivo de reverter essa situação, em 1922, ano em que as atenções do Brasil estavam se voltavam para as comemorações de seu primeiro centenário de independência, o Exército Brasileiro, preocupado com a fragilidade das fronteiras do País, tomou diversas medidas que elevaram não só a sua capacidade de ação como também a de dissuasão.

3 O DECRETO 15.235, DE 31 DE DEZEMBRO DE 1921

Embora nem sempre seja uma tarefa simples distinguir os limites entre capacidade de ação e capacidade de dissuasão, podemos dizer que o amplo programa de construção de quartéis que permitiria mobilizar reservistas foi uma das medidas que elevaram a capacidade de ação do Exército Brasileiro.

Calógeras planejara construir todo o programa a tempo para o Centenário da Independência, em 7 de setembro de 1922. Além do óbvio simbolismo patriótico, ele queria os novos quartéis prontos para receber reservistas que ele tencionava mobilizar como parte das comemorações. (MCCANN, 1982, p. 332).

Quanto à elevação de sua capacidade de dissuasão, podemos dizer que o grande impacto veio por meio do Decreto nº 15.235, de 31 de dezembro de 1921, publicado no Diário Oficial da União de 02 de fevereiro de 1922, que aprovou mudanças na estrutura organizacional do Exército, contemplando, dentre outras medidas, um projeto aeronáutico de grande envergadura com reflexos na integração nacional e defesa de nossas fronteiras.

A nova estrutura previa um exército ativo em tempo de paz distribuído em sete Regiões Militares e duas Circunscrições Militares. As unidades de tropa estavam distribuídas em cinco Divisões de Infantaria, três de Cavalaria e uma Brigada Mista. Contudo, a grande novidade foi a implementação da Tropa Especial, que compreendia doze Esquadrilhas de Aviação e uma Companhia de Carros de Assalto.

As Esquadrilhas de Aviação se dividiam em cinco de observação (divisionárias), três de caça, três de bombardeio e uma mista. Conforme o **Regulamento para os Exercícios e o Combate da Aviação** (BRASIL, 1927, p. 5), a Aviação de Caça tinha por missão a destruição de objetivos aéreos; a Aviação de Bombardeio desempenhava a tarefa de destruir objetivos terrestres; e a Aviação de Reconhecimento e Observação, a informação no escalão exército ou divisão.

Tabela 1 - Previsão da distribuição das Esquadrilhas de Bombardeio.

ESQUADRILHAS DE BOMBARDEIO		
Nr	Organização Militar	Cidade
1	1ª Esquadrilha de Bombardeio Adida à 3ª Região Militar	Alegrete - RS
2	2ª Esquadrilha de Bombardeio Adida à 2ª Região Militar	São Paulo - SP
3	3ª Esquadrilha de Bombardeio Adida à 3ª Região Militar	Margem do Taquari - RS (General Câmara)

Fonte: Brasil (1921).

Tabela 2 - Previsão da distribuição da Esquadrilha Mista de Aviação.

ESQUADRILHA MISTA DE AVIAÇÃO		
Nr	Organização Militar	Cidade
1	Esquadrilha Mista de Aviação Subordinada à Brigada Mista	Campo Grande - MS

Fonte: Brasil (1921).

Tabela 3 - Previsão da distribuição das Esquadrilhas de Caça.

ESQUADRILHAS DE CAÇA		
Nr	Organização Militar	Cidade
1	1ª Esquadrilha de Caça Tropa Adida à 3ª Região Militar	Alegrete - RS
2	2ª Esquadrilha de Caça Tropa Adida à 2ª Região Militar	São Paulo - SP
3	3ª Esquadrilha de Caça Tropa Adida à 3ª Região Militar	Margem do Taquari - RS (General Câmara)

Fonte: Brasil (1921).

Tabela 4 - Previsão da distribuição das Esquadrilhas de Observação.

ESQUADRILHAS DE OBSERVAÇÃO		
Nr	Organização Militar	Cidade
1	1ª Esquadrilha de Observação Subordinada à 1ª Divisão de Infantaria	Campo dos Afonsos - RJ
2	2ª Esquadrilha de Observação Subordinada à 2ª Divisão de Infantaria	São Paulo - SP
3	3ª Esquadrilha de Observação Subordinada à 3ª Divisão de Infantaria	Santa Maria - RS
4	4ª Esquadrilha de Observação Subordinada à 4ª Divisão de Infantaria	Juiz de Fora - MG
5	5ª Esquadrilha de Observação Subordinada à 5ª Divisão de Infantaria	Porto União - SC

Fonte: Brasil (1921).

Além das doze esquadrilhas, o anexo nº 6 do Decreto nº 15.235, previa o efetivo da Escola de Aviação Militar, a quem conforme o Decreto nº 14.121, de 31 de março de 1920, estavam subordinadas a Esquadrilha de Aperfeiçoamento e a Companhia de Aviação.

O Decreto nº 15.235 era dúbio em alguns pontos, como por exemplo no Anexo nº 14, no qual era previsto o efetivo para seis e não cinco esquadrilhas de observação ou no art. 4º, que previa uma esquadrilha de observação para cada divisão de cavalaria, que somadas às previstas para cada divisão de infantaria, totalizariam oito dessas esquadrilhas e não cinco.

Esse plano de reorganização em tempos de paz representaria um grande avanço à estrutura

organizacional do Exército. Considerando somente as esquadrilhas de aviação, observou-se que o Exército aumentaria seu efetivo em mais de mil militares e seriam necessárias 180 aeronaves para equipar essas esquadrilhas (O RIO ..., 1981, p. 1).

Embora tenha sido aprovado, esse plano nunca foi posto em prática na sua totalidade, pois algumas unidades autorizadas não saíram do planejamento. As doze esquadrilhas de aviação estão entre as unidades que não foram totalmente criadas. McCann (2009, p. 310) afirma que alguns observadores contemporâneos ficavam perplexos com o tamanho do Exército, no qual sempre havia diferença entre o efetivo que a verba autorizada pelo Congresso permitia e o número real de soldados

nas unidades. As discrepâncias eram impactantes na década de 1920.

Seja proposital ou acidental, o fato é que outros países não sabiam ao certo as reais capacidades bélicas do Exército Brasileiro, tanto em efetivo quanto em equipamentos. A transmissão da ideia de um Brasil mais forte do que realmente aparentava, atuava como elemento de dissuasão, contribuindo para as questões de segurança nacional.

Simultaneamente à criação do Decreto nº 15.235, foi dado início ao desdobramento da Aviação Militar para além do Rio de Janeiro. A primeira região escolhida para receber apoio aéreo foi justamente o extremo sul do País.

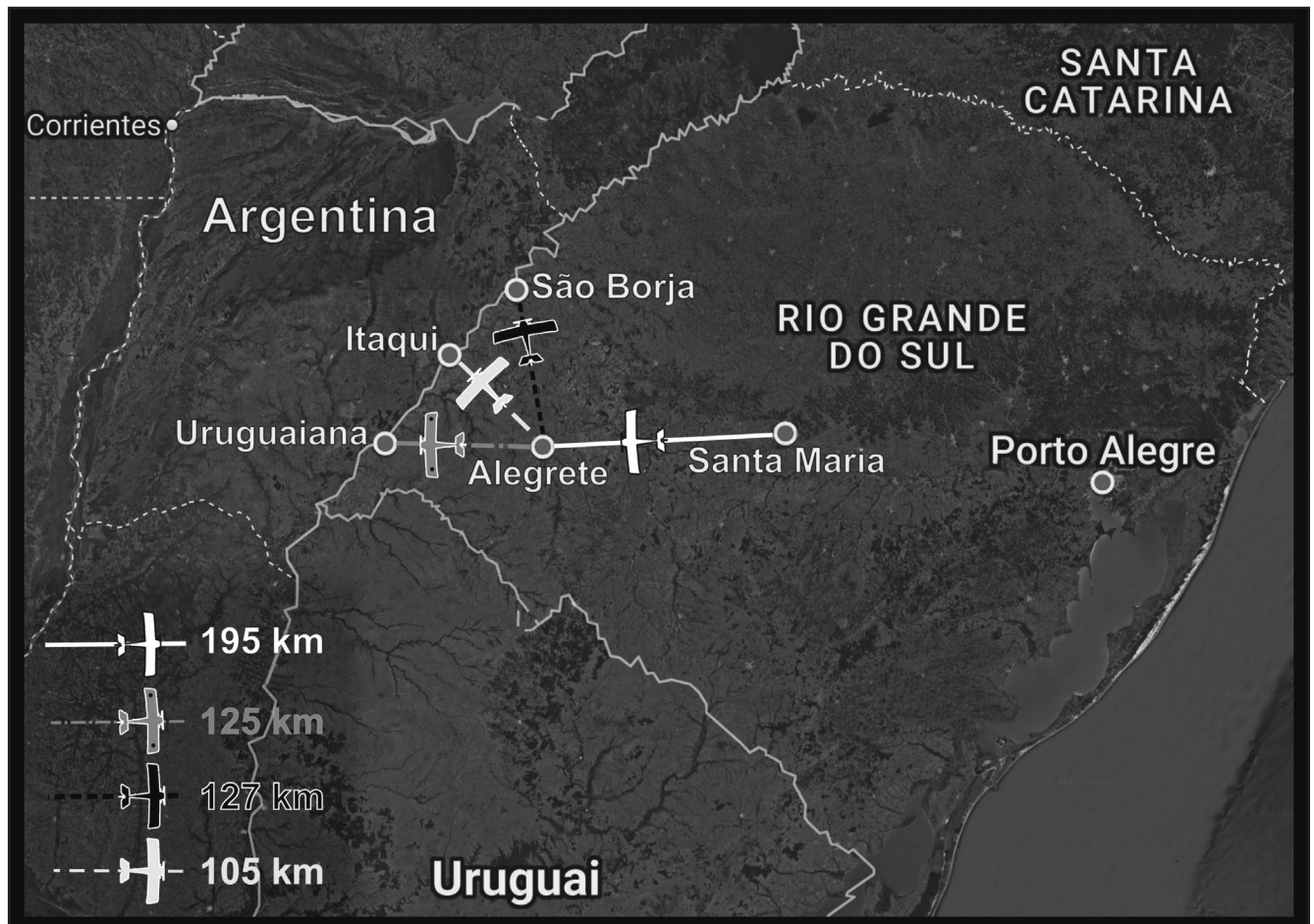
No dia 31 de dezembro de 1921, duas composições ferroviárias foram organizadas com destino à Santa Maria, Rio Grande do Sul: uma saindo de Deodoro e levando material existente no Campo dos Afonsos e outra saindo do Cais do Porto, no Rio de Janeiro, levando material aeronáutico chegado diretamente da França (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 80).

4 A CHEGADA DA AVIAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL

No dia 7 de janeiro de 1922, chegou em Santa Maria o comboio chefiado pelo Capitão Alzir Mendes Rodrigues Lima chegou em Santa Maria, levando mecânicos franceses, 50 praças, aviões e várias máquinas destinadas às oficinas, cuja missão foi a de preparar as instalações para três esquadrilhas e um parque de aviação (REVISTA DA AERONÁUTICA, 1969, p. 38).

Na prática, a distribuição das esquadrilhas ocorreu de maneira ligeiramente diferente do que estava previsto no Decreto nº 15.235. Santa Maria recebeu um parque de aviação, uma esquadrilha de caça e uma esquadrilha de bombardeio e Alegrete recebeu uma esquadrilha de observação. Dessa forma, as cidades de Uruguaiana, Itaqui e São Borja ficavam a uma distância inferior a 130 Km do apoio aéreo de Alegrete e o importante entroncamento ferroviário contaria com o apoio aéreo de Santa Maria.

Figura 1 - Mapa da região fronteira do Rio Grande do Sul.



Fonte: Adaptado de Google Maps.

Conforme a Ata de Inauguração do Parque de Aviação (REVISTA DA AERONÁUTICA, 1969, p. 37), a obra realizada em Santa Maria foi feita em caráter urgente e provisório. Enquanto o caráter de urgência foi justificado devido à necessidade da montagem de aviões para as grandes manobras de Saicã, percebe-se que o caráter provisório refere-se a parte do Decreto nº 15.235, que previa a distribuição de esquadrilhas.

5 AS MANOBRAS EM SAICÃ

Entre janeiro e março de 1922, concentraram-se na região de Saicã, no Rio Grande do Sul, uma divisão de infantaria e outra de cavalaria, com o objetivo de realizar um grande exercício de campanha no qual seria avaliada a instrução da tropa.

Este exercício ficou conhecido como as Manobras de Saicã de 1922 e embora muito citado, é pouco explorado. Conforme Bellintani (2009, p. 538) foi empregado um efetivo de 5 a 7 mil homens conduzido pela Missão Militar Francesa a partir da adoção de princípios do sistema francês. Militares de todas as armas foram empregados e reservistas foram mobilizados.

Figura 2 - Manobras de Saicã. É possível ler na dedicatória "Ao Muniz, como recordação da primeira manobra em que a Aviação do Exército tomou parte activa. Maio de 1922".



Fonte: Espaço Cultural da Aviação do Exército.

Em fevereiro de 1922, o Major Roswag da Missão Militar Francesa foi ao local para verificar os aviões que pela primeira vez seriam empregados pelo Exército em treinamentos junto com a tropa.

O diretor da manobra era o chefe do Estado-Maior (brasileiro), assistido pelo General Gamelin (francês) e por toda a Missão Militar Francesa, que havia sido a organizadora do exercício em suas menores particularidades.

Mesmo desconsiderando as evoluções táticas adotadas com a última guerra, a arbitragem do exercício apontou muitos erros cometidos pelos brasileiros quanto à técnica do campo de batalha.

Oficiais superiores, com a carta da região e uma bússola nas mãos, erravam o caminho e terminavam sem saber onde estavam, batalhões sem serem alimentados por falta de um preparo profissional dos intendentes, inexistência de serviço de segurança de marcha e de combate, comandantes de brigada que não sabiam por onde estavam seus batalhões e comandantes de batalhões que não sabiam por onde andavam seus comandantes de brigadas, ou mesmo que, recebida uma ordem de marchar ao ataque, marchavam sem saber o que fazer (CIDADE, 1998, p. 441).

Para Silva (2016), o Exército Brasileiro do final do século XIX e início do século XX passava por um evidente despreparo profissional e carência de instrução militar que privilegiasse as ciências bélicas em detrimento das ciências exatas.

As Manobras de Saicã de 1922 marcaram a primeira utilização de aviões pelo Exército em treinamentos junto com a tropa e materializaram um ponto de inflexão no pensamento militar brasileiro ao mostrar a necessidade da ruptura com as ideias positivistas ainda presentes na cultura militar.

6 A INAUGURAÇÃO DO PARQUE

No dia 02 de abril de 1922, cerca de cinco meses após o início de sua construção, foi inaugurado o Parque de Aviação Militar em Santa Maria. Naquele dia, o pavilhão nacional foi hasteado pelo Ministro da Guerra, Pandiá Calógeras e a cerimônia contou com a presença de ilustres personagens da história do Exército Brasileiro, como por exemplo, o então General Rondon, futuro Patrono da Arma de Comunicações, 1º Tenente Eduardo Gomes, observador aéreo do Exército Brasileiro e futuro patrono da ainda não existente Força Aérea Brasileira, 1º Tenente Oswaldo Cordeiro de Farias, observador aéreo do Exército Brasileiro e futuro Comandante da Artilharia Divisionária na 2ª Guerra Mundial, Coronel De Seguin, Chefe da Missão Militar Francesa de Aviação e outras personalidades.

Figura 3 - Parque da Aviação em Santa Maria.



Fonte: Espaço Cultural da Aviação do Exército.

As instalações do Parque de Aviação eram amplas e modernas para a época. Contavam com dois hangares que poderiam abrigar 10 aviões Breguet. Havia ainda um pavilhão com 310 m² destinado ao almoxarifado, um pavilhão com 360 m² para as oficinas de carpintaria e colocação de telas, um outro pavilhão com 480 m² para montagem e reparo de motores, paiol subterrâneo para caixas de gasolina, alojamentos, refeitórios e instalações para as diversas repartições da administração, além de usina geradora de energia elétrica.

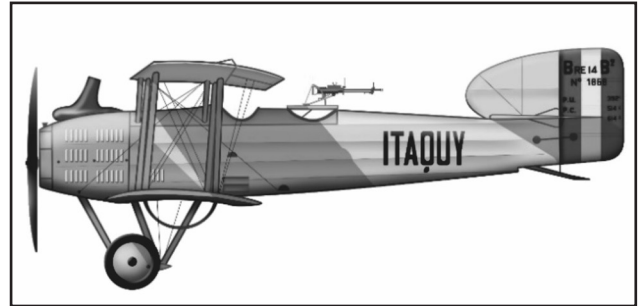
Nas palavras do Capitão Graciliano Negreiros, encarregado da organização dos diversos campos de aviação no Rio Grande do Sul, a data de 02 de abril de 1922, inauguração do Parque de Aviação de Santa Maria, marca o primeiro capítulo da história da Aviação Militar no Estado do Rio Grande do Sul (REVISTA DA AERONÁUTICA, 1969, p. 38).

7 A CRIAÇÃO DO GRUPO DE ESQUADRILHAS DE AVIAÇÃO

Embora o Parque de Aviação tenha sido inaugurado em 2 de abril de 1922, o ato que marca a criação do Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul aconteceu por meio da Portaria do Ministro da Guerra de 5 de junho de 1922. Esta Portaria, publicada no Boletim do Exército nº 26, de 10 de junho de 1922, criou na 3ª Região Militar, um Grupo de Esquadrilhas de Aviação, subordinado diretamente ao Comandante da Região Militar, quanto a disciplina, administração e instrução tática; e ao Estado-Maior do Exército, quanto a instrução técnica e inspeção geral.

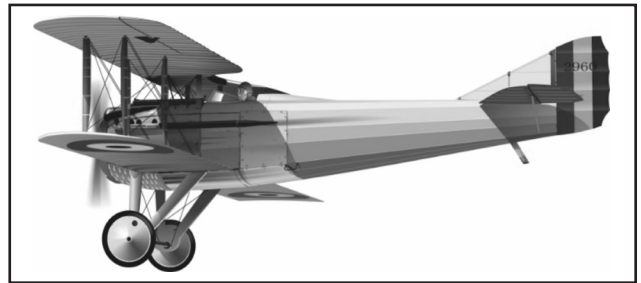
Os primeiros comandantes do Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul foram o Capitão de Artilharia Alzir Mendes Rodrigues Lima e o Capitão de Artilharia Raul Vieira de Mello.

Figura 4 - Desenho da aeronave Breguet XIV.



Fonte: Acervo pessoal Cel Av Refm Camazano.

Figura 5 - Desenho da aeronave Spad VII.



Fonte: Acervo pessoal Cel Av Refm Camazano.

8 OS PRIMEIROS COMANDANTES

O Capitão Alzir é um dos grandes nomes da história da Aviação Militar, cujos feitos por vezes passam despercebidos. Ele frequentou em 1904, o 1º ano da Escola Militar do Brasil na Praia Vermelha, no Rio de Janeiro, fazendo parte da última turma de alunos desta Escola. Em 1906 foi transferido para a Escola de Guerra em Porto Alegre. Em 14 de fevereiro de 1908 foi declarado aspirante a oficial. Como tenente, participou da Campanha do Contestado. Em 1914 foi matriculado na Escola Brasileira de Aviação. Em 1917 fez parte da missão enviada para a França que tinha como objetivo, ao retornar ao Brasil, organizar o Serviço Geral de Aviação no Exército (BRASIL, 1988, p. 443).

Tabela 5 - Distribuição do Grupo de Esquadrilhas de Aviação.

GRUPO DE ESQUADRILHAS DE AVIAÇÃO DO RIO GRANDE DO SUL			
Nr	Organização Militar	Cidade	Aviões
1	1ª Esquadrilha de Bombardeio	Santa Maria - RS	04 Breguet XIV
2	1ª Esquadrilha de Caça	Santa Maria - RS	09 Spad7
3	3ª Esquadrilha de Observação	Alegrete - RS	06 Breguet XIV
4	3ª Companhia Provisória de Parque de Aviação	Santa Maria- RS	---

Fonte: Lavenère-Wanderley (1975, p. 124).

Em 1919, na patente de capitão, integrou o primeiro grupo de instrutores da recém-criada Escola de Aviação Militar. Entre julho de 1922 e agosto de 1923, comandou o Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul. Participou da Revolução de 1924, atuando em operações aéreas contra os rebeldes em São Paulo. Em 1927 fez parte do primeiro grupo de oficiais transferidos para a recém-criada Arma de Aviação.

Em 21 de agosto de 1932, na patente de coronel, assumiu o comando da Escola de Aviação Militar. Nessa época estava em curso a Revolução de 1932, na qual tomou parte na qualidade de piloto mais antigo, não só da Aviação Militar, mas de todo o conflito (DARÓZ, 2013 p. 279). No dia 27 de setembro de 1932, ainda como Comandante da Escola de Aviação Militar, participou de uma missão aérea de ligação entre Resende e o Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Nesta ocasião, devido ao mau tempo seu avião colidiu contra a Serra do Mar, ocasionando a morte do piloto que o acompanhava. Dois dias depois do acidente, o Comandante Pioneiro do Grupo de Esquadrilhas do Rio Grande do Sul deixou o comando da EAvM.

O Capitão Raul Vieira de Mello, assim como o seu antecessor no Comando do Grupo de Esquadrilhas de Aviação, recebeu instruções de voo em 1914 na Escola Brasileira de Aviação. Em 1917 diplomou-se pela Escola de Aviação Naval. Em 1920 graduou-se

Figura 6 - Coronel Alzir.



Fonte: Espaço Cultural da Aviação do Exército.

na primeira turma de pilotos aviadores militares da Escola de Aviação Militar, onde posteriormente foi instrutor. Comandou o Grupo de Esquadrilhas do Rio Grande do Sul entre 1923 e 1925. Foi o único sobrevivente do primeiro acidente fatal da Escola de Aviação Militar em 1920, quando houve um choque de aeronaves em solo.

9 A AVIAÇÃO E AS REVOLUÇÕES DA DÉCADA DOS ANOS 1920

A década dos anos 1920 foi intensa tanto para a história brasileira quanto para a história do Exército. Foi nessa época que a trajetória do Exército se confundia com a própria nação brasileira. Dessa forma, o velho, representado pelas ideias oriundas da época do Império e o novo, representado pelas ideias surgidas com o final da Primeira Guerra Mundial, se confrontavam.

As expectativas com a criação do Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul eram grandes. Na visão do Capitão Alzir, o Grupo de Esquadrilhas estava estrategicamente localizado, abastecido de recursos pessoais e materiais para as necessidades da aviação (A FEDERAÇÃO, 1921, p. 1). Para o Capitão Vieira de Mello, os terrenos no Rio Grande do Sul eram abundantes, próprios para local de aterrissagem, ao contrário do Rio de Janeiro, onde os voos de treinamento não podiam se afastar da Escola de Aviação Militar, devido à distância de máxima de voo estabelecida pela Missão Militar Francesa de Aviação por questões de segurança (CABEDA, 1989, p.155-156).

Apesar do otimismo demonstrado pelo Capitão Alzir e pelo Capitão Vieira de Mello, o Grupo de Esquadrilhas

Figura 7 - Notícia da queda do avião do Coronel Alzir.



Fonte: Tripulado ... (1932).

de Aviação do Rio Grande do Sul enfrentava dificuldades desde o início de sua criação.

Durante a campanha eleitoral de 1921, com a divulgação das famosas cartas falsamente atribuídas ao candidato e futuro presidente da República Arthur Bernardes (1922-1926), contendo ataques a militares, foi dado o primeiro passo em direção a uma crise que levou ao início das chamadas Rebeliões Tenentistas.

A primeira delas ocorreu em 1922 e ficou conhecida como Revolta do Forte de Copacabana. Nela, o emprego da aviação, conforme Lavenère-Wanderley (1975, p. 83) teve a participação de dois aviões da Aviação Naval que atacaram o Forte de Copacabana, lançando duas bombas que caíram na água sem causar maiores danos. Como entre os revoltosos havia diversos aviadores, entre eles o Primeiro-Tenente Eduardo Gomes, a Escola de Aviação Militar foi ocupada militarmente e oficiais pilotos-aviadores foram presos, aviões imobilizados e a instrução de voo suspensa.

Em abril de 1924, momento em que a próxima revolta tenentista se avizinhava, o Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul sofreu um retrocesso em sua capacidade de consolidação. Por meio do Aviso nº 155, o Ministro da Guerra determinou que o Grupo fosse considerado como destacamento da Escola de Aviação Militar, continuando, porém, subordinado administrativamente ao Comando da 3ª Região Militar e tecnicamente ao Estado-Maior do Exército.

Em 5 de julho de 1924, teve início a Revolução Paulista. Conforme Lavenère-Wanderley (1975, p. 84) grande número de pilotos-aviadores, que trabalhavam no Campo dos Afonsos, foram aprisionados como suspeitos de serem

simpatizantes da revolução e as atividades da Escola de Aviação Militar foram suspensas. Por meio da Esquadrilha de Aperfeiçoamento e da 1ª Companhia de Parque de Aviação, que foram desligadas da Escola de Aviação Militar e seguiram para São Paulo, operações aéreas de reconhecimento, bombardeio e ligação foram realizadas contra os revoltosos. Conforme McCann (2009, p. 319), com as rebeliões tenentistas, especialmente a de 1924, o governo tornou-se tão desconfiado que retirou o apoio financeiro e imobilizou os aviões.

Entre novembro e dezembro de 1926, ocorreu uma outra revolução, desta vez nas guarnições de São Gabriel, Bagé e Santa Maria. Conforme Cabeda (1989, p. 152), essa Revolução é relativamente pouco conhecida, talvez devido à sua curta duração. Embora ela contemplasse em seus planos apoio aéreo, o Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul não participou das operações devido ao estado em que a sua aviação se encontrava. Segundo McCann (2009, p. 319), em 1926 o adido americano informou que: “o serviço aéreo do exército permanece paralisado. [...] Está claro que o sr. Bernardes não tem confiança em um numeroso contingente do Exército e não quer correr o risco de ser bombardeado”.

Em 1921, de acordo com o planejamento inicial, o Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul receberia 45 aeronaves, sendo 15 de caça, 15 de reconhecimento e 15 de bombardeio (A FEDERAÇÃO, 1921, p. 1). Em 1922, entraram em operação 9 aeronaves de caça (SPAD VII), 4 de observação (Breguet XIV) e 6 de bombardeio (Breguet XIV) (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 80-82). No seu ápice chegou a possuir 30 aeronaves (CABEDA, 1989, p. 154).

Figura 8 - Aeronave Breguet XIV (São Borja).



Fonte: Espaço Cultural da Aviação do Exército.

Figura 9 - Aeronave Breguet XIV (Itaquy).



Fonte: Espaço Cultural da Aviação do Exército.

No final de 1926 apenas 4 ainda estavam em operação (CABEDA, 1989, p. 154) e vinte e seis aeronaves estavam inutilizadas. As quatro aeronaves que ainda se encontravam em operação pertenciam à esquadrilha de Alegrete. Eram elas: São Borja, Uruguayana, Itaqui e Livramento. As promissoras instalações de Santa Maria rapidamente foram transformadas em um cemitério de aviões.

O argumento de que a Argentina estava à frente do Brasil na aviação não diminuiu a aversão do Presidente Arthur Bernardes (MCCANN, 2009, p. 319). No dia 15 de novembro de 1926 tomou posse o novo presidente do Brasil, Washington Luís e a Aviação Militar entrou em uma nova fase de reorganização e desenvolvimento.

O marco que assinalou o início desta fase foi a Lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927, que criou a Arma de Aviação do Exército. Conforme Lavenère-Wanderley (1975, p.91), essa Lei foi um ato do Governo, de grandes consequências, que deu o impulso definitivo à Aviação Militar e fez com que ela saísse do penoso período de estagnação atravessado entre 1922 e 1926.

Apesar do impulso recebido, o Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul, que já se encontrava bastante enfraquecido, foi dissolvido por meio do Despacho de 12 de março de 1928, não restando outra opção além de sua extinção e reversão de seu material e pessoal para reforçar a também enfraquecida Escola de Aviação Militar no Campos dos Afonsos- RJ.

10 CONCLUSÃO

O Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul foi criado oficialmente em 5 de junho de 1922, como embrião, dentro do setor aeronáutico, a partir de um audacioso projeto de reestruturação do Exército Brasileiro, que buscava corrigir vulnerabilidades quanto à segurança de nossas fronteiras no início do século passado.

Sua efêmera existência e extinção foram condicionadas pelos acontecimentos da conturbada

década dos anos 1920, quando a manutenção da política dos governadores, o processo eleitoral não confiável e o comando da República concentrado e alternado entre alguns Estados da Nação, contrastavam e causavam divergências com o momento vivido pelo Exército Brasileiro. Além disso, contribuiu para este cenário o processo de modernização conduzido pela Missão Militar Francesa e o clima do pós Primeira Guerra Mundial, que despertavam o idealismo e aspirações por parte de jovens oficiais no que diz respeito à possibilidade e necessidade de suas ações para o desenvolvimento do Brasil.

A desconfiança por parte do Presidente da República quanto ao perigo que a aviação representava para o sistema vigente, levou à adoção de medidas que impactaram negativamente no desenvolvimento da aviação.

Embora o Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul tenha encerrado precocemente suas operações em 1928, sua criação impactou no desenvolvimento aeronáutico do País, tendo em vista que o primeiro capítulo da Aviação Militar para além do Rio de Janeiro foi escrita em 1922. A atuação desse grupo, por meio de seu poder dissuasório, contribuiu em prol da manutenção dos limites territoriais brasileiros, mas infelizmente foi vencido e dissolvido devido à sistemática ação de um componente interno, que para defender a prevalência de seus interesses, impôs medidas que levaram a inoperabilidade da frota aérea do Exército.

Seu primeiro Comandante, Coronel Alzir Mendes Rodrigues Lima, embora ainda não ocupe um lugar de destaque no rol dos grandes nomes da História Militar, esteve presente em momentos e lugares decisivos, desempenhando funções que contribuíram para o sucesso da implantação e consolidação da Aviação Militar.

A partir de 1933, após conseguir se reestruturar e com a experiência adquirida através do Grupo de Esquadrilhas de Aviação do Rio Grande do Sul, a Aviação Militar iniciou o seu definitivo desdobramento pelo Território Nacional.

REFERÊNCIAS

- AVELLANEDA, A. **Hacia el gobierno de sí mismos. Formas de problematización de la vida militar entre 1880 y 1930.** 2017. Tese (Doctorado en Ciencia Política) – Escuela de Política y Gobierno, Universidad Nacional de San Martín, Argentina, 2017. Disponível em: https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/78763/CONICET_Digital_Nro.a46028a1-147d-4d1b-8d50-be9907ec563c_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y. Acesso em 25 abr. 2022.
- BELLINTANI, A. L. **O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940).** 2009. 2 v. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Brasília, Brasília, 2009.
- BRASIL. Comando da Aeronáutica. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História Geral da Aeronáutica Brasileira: de 1921 às vésperas da criação do ministério da aeronáutica.** Belo Horizonte: Editora Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1988. (História geral da Aeronáutica Brasileira, v. 2).
- Brasil. **Decreto nº 14.121-A, de 31 de março de 1920.** Aprova o Regulamento para a Escola de Aviação Militar. [S. l.: s. n.], 1920. (Coleções de Leis do Brasil). p. 909. Disponível em: <https://www2.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-14121-a-31-marco-1920-517732-publicacaooriginal-157837-pe.html>. Acesso em: 25 abr. 2022.
- Brasil. **Decreto nº 15.233, de 31 de dezembro de 1921.** Aprova o regulamento do Departamento do Pessoal da Guerra. [S. l.: s. n.], 1921. (Coleções de Leis do Brasil). p. 439.
- Brasil. Exército. Estado-Maior do Exército. **Regulamento para os Exercícios e o Combate da Aviação.** Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1927.
- CABEDA, C. P. A Aviação Militar no Rio Grande do Sul em 1926. **Revista A Defesa Nacional**, n. 745, set./out., 1989. Disponível em: <http://www.ebrevistas.eb.mil.br/ADN/article/view/5514/4759>. Acesso em: 25 abr. 2022.
- CIDADE, F. P. **Síntese de três séculos de literatura militar brasileira.** Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1998.
- DARÓZ, C. R. C. **Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932.** Recife: Editora Universitária da Universidade Federal de Pernambuco, 2013.
- LAVERNÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira.** 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira Ltda, 1975.
- MCCANN, F. D. **A Nação Armada: ensaios sobre a história do Exército Brasileiro.** Recife: Guararapes, 1982.
- MCCANN, F. D. **Soldados da Pátria: história do Exército Brasileiro (1889-1937).** Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2009.
- O RIO Grande do Sul vai ser a base de três esquadrilhas de aviação. **A Federação**, Porto Alegre, 21 mar. 1921. p. 1.
- REVISTA DA AERONÁUTICA. Rio de Janeiro: Clube da Aeronáutica, ano 12, n. 57, jul./ago., 1969. Disponível em: <http://www.caer.org.br/downloads/revistas/Revista57/Revista57.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2022.
- SILVA, M. H. de O. C. da. **A Influência da Missão Militar Francesa na ESAO.** 2016. Dissertação (Mestrado em Ciências Militares) – Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, Exército, 2016. Disponível em: http://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/3622/1/ART_COUTINHO_ESAO.pdf. Acesso em: 25 abr. 2022.
- TRIPULADO pelo Coronel Alzir Mendes Rodrigues de Lima e pelo Capitão Haroldo Borges Leitão, um aparelho Moth, quando voava de Rezende para o Rio, caiu em Itaguahy. **Diário da Noite**, Rio de Janeiro, 28 set. 1932. p. 1.