

El Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur: de la necesidad de creación a las causas de extinción

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

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

Fábio César Santos de Assunção¹

RESUMEN

El presente estudio pretende, en el año en que conmemoramos el Bicentenario de la Independencia de Brasil, destacar el Centenario de la creación del grupo de escuadrillas de aviación de Río Grande del Sur, sacando a la luz hechos ocurridos hace 100 años, cuando el Ejército brasileño, metido en un amplio programa de modernización, adoptó medidas que propiciaron la expansión de su incipiente Aviación Militar fuera de la Capital Federal. La distancia que nos separa de los años 1920 nos permite, a través de un rescate histórico, analizar cuestiones referentes a la seguridad nacional que condujeron a la creación del Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur, buscar explicaciones sobre los motivos de su efímera existencia y extinción, así como también analizar sus contribuciones a favor de la defensa del territorio brasileño y del desarrollo aeronáutico del país.

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

ABSTRACT

The present study intends, in the year that we celebrate the Bicentennial of Brazil's Independence, to point out 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,

inserted in a broad modernization program, adopted measures that led to the expansion of its incipient Military Aviation beyond the Federal Capital. The distance related to the 1920's decade allows us, through a historical review, to analyze issues related to national security that led to the creation of the Rio Grande do Sul aviation squadrons group, to seek explanations as to the reasons for its ephemeral existence and extinction, as well as to analyze its contributions towards the defense of the Brazilian territory and the aeronautical development of the country.

Keywords: Aviation Squadrons Group; Military Aviation; Brazilian Border Protection; Brazil's Independence Centennial.

RESUMO

O presente estudo pretende, no ano em que comemoramos o Bicentário 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

1. Centro de Instrução de Aviación del Ejército – Taubaté/SP – Brasil. Licenciatura en Física por la Universidad Estatal Paulista Júlio de Mesquita Filho. E-mail: assunco.fabio@eb.mil.br

Recibido: 28/04/2022

Admitido: 05/05/2022

Las siglas y abreviaturas contenidas en el artículo corresponden a las del texto original en lengua portuguesa.

Grupo de Esquadilhas 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-clave: Grupo de Esquadilhas de Aviação; Aviação Militar; Proteção de fronteiras brasileiras; Centenário da Independência do Brasil.

1 INTRODUCCIÓN

A principios del siglo pasado, era muy común que los países contratasen ejércitos de grandes potencias militares para que ayudasen en la reorganización y modernización de sus ejércitos. En Brasil hubo debates tanto de la posibilidad de contratar una gran misión militar, como de la posibilidad de contratar solamente algunos especialistas extranjeros y del envío de brasileños a Europa en calidad de observadores militares.

Mientras que la contratación de una gran misión militar, que podría ser francesa, alemana o incluso americana, vincularía el Ejército brasileño a los conocimientos de un único país, la contratación de especialistas extranjeros y el envío de observadores permitiría seleccionar métodos de varios países, de acuerdo con el área que se desease modernizar.

En julio de 1917 fue enviado un equipo de observadores a Francia, bajo la dirección del general Napoleón Aché y con la participación del primer teniente Alzir Mendes Rodrigues Lima. Tal equipo tenía que, entre otros objetivos, adquirir conocimientos aeronáuticos para que, una vez en Brasil, ayudasen en la organización del Servicio de Aviación. Según McCann (2009, p. 257), aunque el general Faria, ministro de guerra, no quisiera una misión para todo el Ejército, allanó el camino al enviar al equipo del general Napoleão Aché a Francia, donde se encargó material francés y se tomaron medidas a favor de una misión para la aviación.

Francia era un país desarrollado en el campo aeronáutico a principios del siglo pasado y, con el gran uso de aviones en su ejército, había salido victoriosa en la Primera Guerra Mundial. Estos hechos contribuyeron a que en 1918, Brasil contratase una misión militar francesa para ayudar al Ejército brasileño en el desarrollo de su aviación. Con el apoyo de esta misión, conocida como Misión Militar Francesa de Aviación o Pequeña Misión, el 29 de enero de 1919 se creó la Escuela de Aviación Militar (EAvM) y el 10 de julio del mismo año se inauguró en Campo dos Afonsos, Río de Janeiro.

Aún en 1919 se contrató una misión militar francesa para todo el Ejército brasileño. Entre los argumentos utilizados por los defensores para esta elección, estaba justamente el hecho de que una misión para la aviación ya había sido contratada en Francia. Conforme McCann (2009, p. 259), no sería recomendable contratar una misión de otro país con métodos diferentes para la instrucción en otras ramas del servicio, por la confusión que eso ocasionaría.

La Escuela de Aviación Militar fue la primera Unidad de Aviación del Ejército brasileño. En sus instalaciones, ubicadas en Campo dos Afonsos, Río de Janeiro, entonces Capital Federal y principal región a ser defendida militarmente, se establecieron, bajo la influencia técnica de los franceses, las bases para el inicio del desarrollo de una cultura de aviación todavía inexistente en el ámbito de la Fuerza Terrestre.

A pesar de las preocupaciones con la protección de la Capital Federal, fueron las fronteras del sur de Brasil, principalmente aquellas con Argentina, las que despertaban grandes inquietudes en aquella época. Estudios señalaban que de allí podría partir un ataque invasor.

2 LAS FRONTERAS EN EL SUR DEL PAÍS

En el Brasil de principios de 1920, cuando había pocas carreteras disponibles y la ruta ferroviaria era pequeña, la navegación era un importante medio de unión. Los países que utilizaban y estaban cerca de la cuenca del Río de la Plata, formaban parte de una complicada red de relaciones.

En el análisis estratégico brasileño, fuertemente influenciado por el entonces comandante Tasso Fragoso, quien cumplió como agregado militar en Buenos Aires entre 1909 y 1911, Argentina era siempre considerada como potencial invasora en caso de guerra. Para los americanos, de acuerdo con Bellintani (2009, p. 537), Brasil tenía que preocuparse por enemigos en el Norte o en el Oeste. La región estratégica era el Sur.

En 1910 el comandante Tasso Fragoso escribió un extenso memorándum titulado "Conjeturas sobre el plan de operaciones de Argentina contra Brasil". En este documento se especula sobre planes de movilización delineados por Argentina, que reuniría un ejército de 50.000 hombres en la frontera de Río Grande del Sur en un plazo de 30 días en caso de una declaración de guerra, mientras que otros 50.000 se reunirían en un ritmo más lento. Aunque no hubiera indicios de un plan de operaciones argentino, Tasso Fragoso creía que el Ejército brasileño debía admitir que los argentinos tenían esa capacidad de movilización y planes de guerra (MCCANN, 1982, p. 60).

Estudios argentinos también mostraban preocupación por Brasil, según Avellaneda (2017, p. 341), y la publicación mensual de la Escuela Superior de Guerra Argentina, divulgada en 1923 y titulada *Estudios y Comunicación de Informaciones* trataba sobre esos asuntos. Aunque tuviera una tirada limitada y reservada, abordaba investigaciones geopolíticas e hipótesis de posibles conflictos con los estados vecinos. La hipótesis de conflicto más mencionada afectaba a Brasil.

En caso de que hubiera un ataque argentino, a parte de las tropas ubicadas en el Sur, el ferrocarril que unía São Paulo con Río Grande del Sur permitiría al país reunir fuerzas suficientes para contratacar. En esta línea férrea había un cruce en Santa María que conectaba Porto Alegre y Uruguayana al Estado de São Paulo.

Así, en el caso que estallase una guerra, ¿cómo la conduciría Argentina? Ella nunca podría dominar Brasil al completo, y entonces buscaría destruir la Marina brasileña e invadir Río Grande del Sur para atraer al ejército y provocar una batalla. Sin el control del mar, los brasileños tendrían que moverse por la estrecha carretera de vías que conectaba São Paulo y Curitiba con Santa María, una carretera que Tasso Fragoso comparó a la Carretera Transiberiana en la guerra ruso-japonesa. El ataque vendría por Corrientes contra Uruguayana, Itaqui e São Borja. Los brasileños se retirarían para defender la carretera de vías hasta reunir fuerzas suficientes para contratacar (MCCANN, 1982, p. 61).

Un plan de defensa contra los supuestos invasores debería predecir la protección de Santa María, importante intersección ferroviaria por donde se desplazarían refuerzos del Ejército, a parte de las ciudades por donde vendría el hipotético ataque: Uruguayana, Itaqui y São Borja.

Mientras, conforme afirma Bellintani (2009, p. 239), la superioridad militar de Argentina sobre Brasil fue, en aquella época, indudable. Con el objetivo de revertir esa situación, en 1922, año en que las atenciones de Brasil se volcaron hacia las conmemoraciones de su primer Centenario de Independencia, el Ejército brasileño, preocupado con la fragilidad de las fronteras del país, tomó varias medidas que elevaron no sólo su capacidad de acción, sino también la de disuasión.

3 EL DECRETO 15.235, DE 31 DE DICIEMBRE DE 1921

Aunque no siempre es una tarea fácil distinguir los límites entre capacidad de acción y capacidad de disuasión, podemos afirmar que el amplio programa de construcción de cuarteles que permitiría movilizar reservistas fue una de las medidas que aumentaron la capacidad de acción del Ejército brasileño.

Calógeras había planeado construir todo el programa a tiempo para el Centenario de la Independencia, el 7 de septiembre de 1922. Además del evidente simbolismo patriótico, quería que los nuevos cuarteles estuvieran listos para recibir a los reservistas que pretendía movilizar como parte de las conmemoraciones. (MCCANN, 1982, p. 332).

En cuanto al aumento de su capacidad de disuasión, podemos decir que el gran impacto vino a través del Decreto n° 15.235, de 31 de diciembre de 1921, publicado en el Diario Oficial de la Unión el 2 de febrero de 1922, el cual aprobó cambios en la estructura organizacional del Ejército, contemplando, entre otras medidas, un proyecto aeronáutico de gran envergadura con repercusiones en la integración nacional y defensa de nuestras fronteras.

La nueva estructura intuía un ejército activo en tiempos de paz distribuido en siete Regiones Militares y dos Circunscripciones Militares. Las unidades de tropa estaban distribuidas en cinco Divisiones de Infantería, tres de Caballería y una Brigada Mixta. Sin embargo, la gran novedad fue la puesta en práctica de la Tropa Especial, que comprendía doce Escuadrillas de Aviación y una Compañía de Coches de Asalto.

Las Escuadrillas de Aviación se dividían en cinco de observación (fraccionarias), tres de caza, tres de bombardeo y una mixta. De acuerdo con la Regulación para los Ejercicios y el Combate de la Aviación (BRASIL, 1927, p. 5), la Aviación de Caza tenía como misión la destrucción de objetivos aéreos; la Aviación de Bombardeo tenía la tarea de destruir objetivos terrestres; y la Aviación de Reconocimiento y Observación, la información a nivel ejército o división.

Tabla 1 - Previsión de la distribución de las Escuadrillas de Bombardeo.

ESCUADRILLAS DE BOMBARDEO		
Nr	Organización Militar	Ciudad
1	1ª Escuadrilla de Bombardeo Agregada a la 3ª Región Militar	Alegrete - RS
2	2ª Escuadrilla de Bombardeo Agregada a la 2ª Región Militar	São Paulo - SP
3	3ª Escuadrilla de Bombardeo Agregada a la 3ª Región Militar	Margem do Taquari - RS (General Câmara)

Fuente: Brasil (1921).

Tabla 2 - Previsión de la distribución de la Escuadrilla Mixta de Aviación.

ESCUDRILLA MIXTA DE AVIACIÓN		
Nr	Organización Militar	Ciudad
1	Escuadrilla Mixta de Aviación Subordinada a la Brigada Mixta	Campo Grande - MS

Fuente: Brasil (1921).

Tabla 3 - Previsión de la distribución de las Escuadrillas de Caza.

ESCUDRILLAS DE CAZA		
Nr	Organización Militar	Ciudad
1	1ª Escuadrilla de Caza Tropa Agregada a la 3ª Región Militar	Alegrete - RS
2	2ª Escuadrilla de Caza Tropa Agregada a la 2ª Región Militar	São Paulo - SP
3	3ª Escuadrilla de Caza Tropa Agregada a la 3ª Región Militar	Margem do Taquari - RS (General Câmara)

Fuente: Brasil (1921).

Tabla 4 - Previsión de la distribución de las Escuadrillas de Observación.

ESCUDRILLAS DE OBSERVACIÓN		
Nr	Organización Militar	Ciudad
1	1ª Escuadrilla de Observación Subordinada a la 1ª División de Infantería	Campo dos Afonsos - RJ
2	2ª Escuadrilla de Observación Subordinada a la 2ª División de Infantería	São Paulo - SP
3	3ª Escuadrilla de Observación Subordinada a la 3ª División de Infantería	Santa Maria - RS
4	4ª Escuadrilla de Observación Subordinada a la 4ª División de Infantería	Juiz de Fora - MG
5	5ª Escuadrilla de Observación Subordinada a la 5ª División de Infantería	Porto União - SC

Fuente: Brasil (1921).

A parte de las doce escuadrillas, el anexo n° 6 del Decreto n° 15.235, preveía el efectivo de la Escuela de Aviación Militar, a quien conforme el Decreto n° 14.121, de 31 de marzo de 1920, estaban subordinadas a la Escuadrilla de Perfeccionamiento y la Compañía de Aviación.

El Decreto n° 15.235 era poco convincente en algunos puntos, como por ejemplo en el anexo n° 14, en el cual estaba previsto el efectivo para seis y no cinco escuadrillas de observación; o en el art. 4°, que preveía una escuadrilla de observación para cada división de caballería, que sumadas a las previstas para cada división de infantería, totalizarían ocho de esas escuadrillas y no cinco.

Ese plan de reorganización en tiempos de paz representaría un gran progreso para la estructura organizacional del Ejército. Considerando apenas las

escuadrillas de aviación, se observó que el Ejército aumentaría su personal en más de mil militares y serían necesarias 180 aeronaves para equipar esas escuadrillas (O RIO ..., 1981, p. 1).

A pesar de su aprobación, ese plan nunca se puso en práctica en su totalidad, ya que algunas unidades autorizadas no salieron de la planificación. Las doce escuadrillas de aviación están entre las unidades que no fueron totalmente creadas. McCann (2009, p. 310) afirma que algunos observadores contemporáneos se quedaban perplejos con el tamaño del Ejército, en el cual siempre había diferencia entre el efectivo que el dinero autorizado por el Congreso permitía y el número real de soldados en las unidades. Las discrepancias eran impactantes en la década de 1920.

Sea a propósito o casual, el hecho es que otros países no tenían la certeza de las reales capacidades bélicas del Ejército brasileño, tanto en efectivo cuanto en equipamientos. La transmisión de la idea de un Brasil más fuerte de lo que realmente parecía, actuaba como elemento de disuasión, contribuyendo para las cuestiones de seguridad nacional.

Al mismo tiempo de la creación del Decreto n° 15.235, se inició el fraccionamiento de la Aviación Militar fuera de Río de Janeiro. La primera región elegida para recibir apoyo aéreo fue justamente el extremo sur del país.

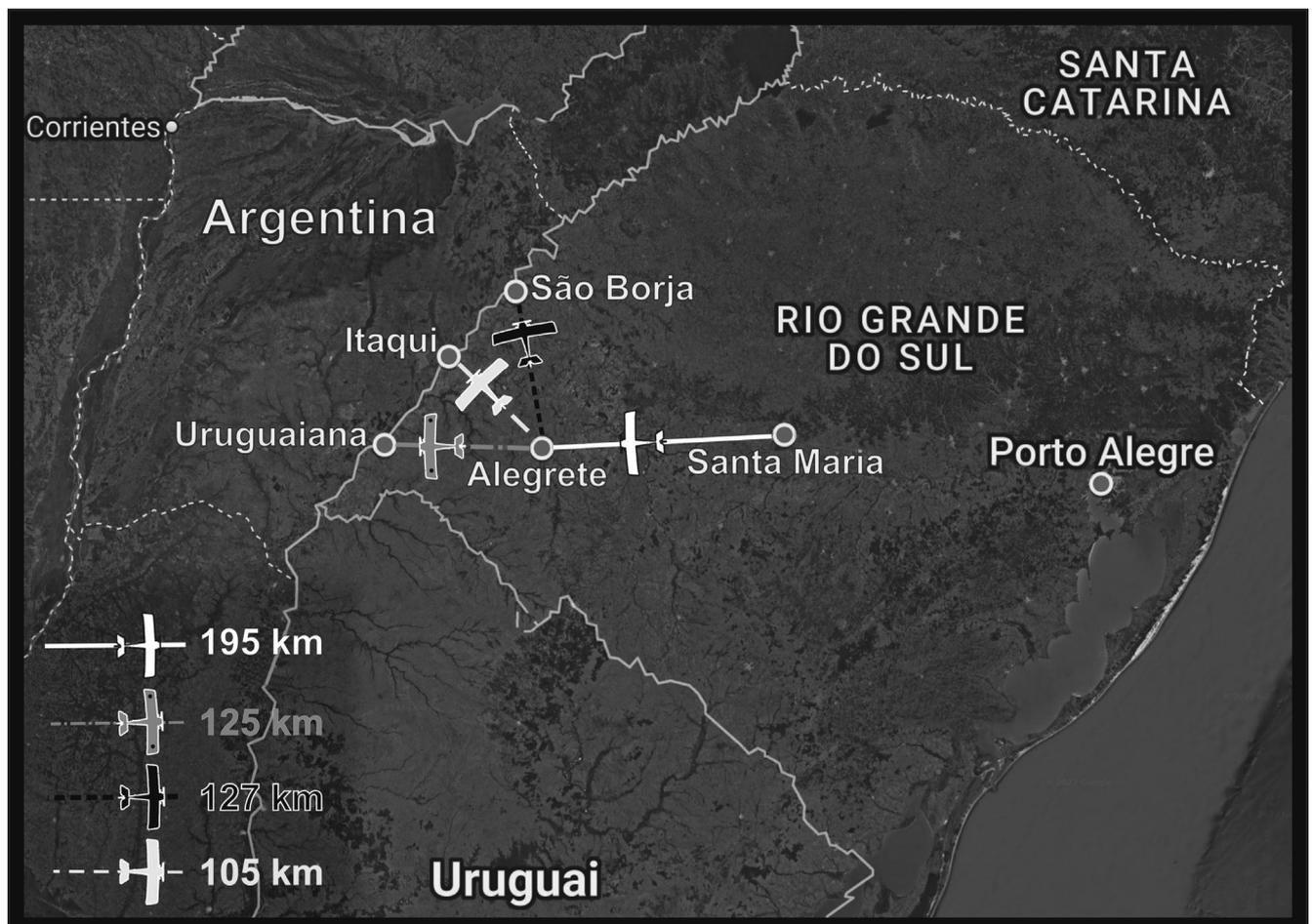
El día 31 de diciembre de 1921, dos composiciones ferroviarias fueron organizadas con destino a Santa María, Río Grande del Sur: una saliendo de Deodoro y llevando material existente en Campo dos Afonsos, y otra saliendo de Cais do Porto, en Río de Janeiro, llevando material aeronáutico llegado directamente de Francia (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 80).

4 LA LLEGADA DE LA AVIACIÓN EN RÍO GRANDE DEL SUR

El día 7 de enero de 1922, el convoy liderado por el capitán Alzir Mendes Rodrigues Lima llegó a Santa María, llevando mecánicos franceses, 50 guarniciones, aviones y varias máquinas destinadas a las oficinas, cuya misión era preparar las instalaciones para tres escuadrillas y un parque de aviación (REVISTA DA AERONÁUTICA, 1969, p. 38).

En la práctica, la distribución de las escuadrillas se dio de manera un poco diferente a lo que estaba previsto en el Decreto n° 15.235. Santa María recibió un parque de aviación, una escuadrilla de caza y una escuadrilla de bombardeo, y Alegrete recibió una escuadrilla de observación. Así, las ciudades de Uruguayana, Itaquí y São Borja estaban a una distancia inferior a 130 Km de apoyo aéreo de Alegrete y el importante cruce ferroviario tendría el apoyo aéreo de Santa María.

Figura 1 - Mapa de la región fronteriza de Río Grande del Sur.



Fuente: Adaptado de Google Maps.

Conforme el Acta de Inauguración del Parque de Aviación, (REVISTA DA AERONÁUTICA, 1969, p. 37), la obra realizada en Santa María fue de carácter urgente y provisional. Mientras que el carácter de urgencia fue justificado debido a la necesidad del montaje de aviones para las grandes maniobras de Saicã, se percibe que el carácter provisional se refiere a la parte del Decreto n° 15.235, que preveía la distribución de escuadrillas.

5 LAS MANIOBRAS EN SAICÃ

Entre enero y marzo de 1922, se concentraron en la región de Saicã, en Río Grande del Sur, una división de infantería y otra de caballería, con el objetivo de realizar una gran actividad de campaña en la cual sería evaluada la instrucción de la tropa.

Este ejercicio se conoció como las Maniobras de Saicã de 1922 y a pesar de ser muy citado, es poco investigado. Según Bellintani (2009, p. 538), se usó un efectivo de 5 a 7 mil hombres dirigido por la Misión Militar Francesa a partir de la adopción de principios del sistema francés. Participaron militares de todas las armas y fueron movilizadas reservistas.

Figura 2 - Maniobras de Saicã. Se puede leer en la dedicatoria "A Muniz, como recuerdo de la primera maniobra en que la Aviación del Ejército tomó parte activa. Mayo de 1922".



Fuente: Espacio Cultural de la Aviación del Ejército.

En febrero de 1922, el comandante Roswag de la Misión Militar Francesa fue al lugar para verificar los aviones que por primera vez serían utilizados por el Ejército en entrenamientos junto con la tropa.

El director de la maniobra era el jefe del Estado-Mayor (brasileño), ayudado por el general Gamelin (francés) y por toda la Misión Militar Francesa, que había sido la organizadora del ejercicio en sus menores particularidades.

Aun desconsiderando las evoluciones tácticas adoptadas con la última guerra, el arbitraje del ejercicio destacó muchos errores cometidos por los brasileños en relación a la técnica del campo de batalla.

Oficiales superiores, con el mapa de la región y una brújula en las manos, erraban el camino y acababan sin saber dónde estaban, batallones sin estar alimentados por falta de una preparación profesional de los intendentes, inexistencia de servicio de seguridad de marcha y de combate, comandantes de brigada que no sabían por dónde estaban sus batallones y comandantes de batallones que no sabían por dónde iban sus comandantes de brigadas, o incluso habiendo recibido una orden de marchar al ataque, marchaban sin saber qué hacer (CIDADE, 1998, p. 441).

Para Silva (2016), el Ejército Brasileño de final del siglo XIX e inicio del siglo XX pasaba por una evidente falta de preparación profesional y carencia de instrucción militar que privilegiase las ciencias bélicas en detrimento de las ciencias exactas.

Las Maniobras de Saicã de 1922 marcaron la primera utilización de aviones por el Ejército en entrenamientos junto con la tropa y materializaron un punto de inflexión en el pensamiento militar brasileño al mostrar la necesidad de la ruptura con las ideas positivistas todavía presentes en la cultura militar.

6 LA INAUGURACIÓN DEL PARQUE

El día 2 de abril de 1922, casi cinco meses después del inicio de su construcción, fue inaugurado el Parque de Aviación Militar en Santa María. Aquel día, el pabellón nacional fue izado por el ministro de guerra, Pandiá Calógeras y la ceremonia contó con la presencia de ilustres personajes de la historia del Ejército brasileño, como por ejemplo el entonces general Rondon, futuro patrono del Arma de Comunicaciones, primer teniente Eduardo Gomes, observador aéreo del Ejército brasileño y futuro patrono de la todavía inexistente Fuerza Aérea Brasileña, primer teniente Oswaldo Cordeiro de Farias, observador aéreo del Ejército brasileño y futuro comandante de la artillería fraccionaria en la Segunda Guerra Mundial, Coronel De Seguin, jefe de la Misión Militar Francesa de Aviación y otras personalidades.

Figura 3 - Parque de la Aviación en Santa María.



Fuente: Espacio Cultural de la Aviación del Ejército.

Las instalaciones del Parque de Aviación eran amplias y modernas para la época. Contaban con dos hangares que podrían albergar 10 aviones Breguet. Había incluso un pabellón con 310 m² destinado al almacenaje, un pabellón con 360 m² para las oficinas de carpintería y colocación de telas, otro pabellón con 480 m² para montaje y reparación de motores, polvorín subterráneo para cajas de gasolina, alojamientos, comedor e instalaciones para las diversas asignaciones de la administración, a parte de una fábrica que generaba energía eléctrica.

En las palabras del capitán Graciliano Negreiros, encargado de la organización de los diversos campos de aviación en Río Grande del Sur, la fecha de 2 de abril de 1922, inauguración del Parque de Aviación de Santa María, marca el primer capítulo de la historia de la Aviación Militar en el Estado de Río Grande del Sur (REVISTA DA AERONÁUTICA, 1969, p. 38).

7 LA CREACIÓN DEL GRUPO DE ESCUADRILLAS DE AVIACIÓN

Aunque el Parque de Aviación se inaugurase el 2 de abril de 1922, el acto que marca la creación del Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur surgió a través de la ordenanza del ministro de guerra el 5 de junio de 1922. Esta ordenanza, publicada en el Boletín del Ejército n° 26, el 10 de junio de 1922, creó en la 3ª Región Militar un Grupo de Escuadrillas de Aviación, subordinado directamente al comandante de la Región Militar, en lo que se refiere a disciplina, administración e instrucción táctica; y al Estado-Mayor del Ejército, en lo que se refiere a la instrucción técnica e inspección general.

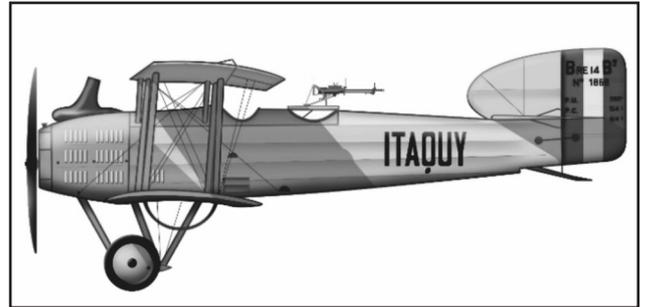
Los primeros comandantes del Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur fueron los capitanes de Artillería Alzir Mendes Rodrigues Lima y Raul Vieira de Mello.

Tabla 5 - Distribución del Grupo de Escuadrillas de Aviación.

GRUPO DE ESCUADRILLAS DE AVIACIÓN DO RÍO GRANDE DEL SUR			
Nr	Organización Militar	Ciudad	Aviones
1	1ª Escuadrilla de Bombardeo	Santa Maria - RS	04 Breguet XIV
2	1ª Escuadrilla de Caza	Santa Maria - RS	09 Spad7
3	3ª Escuadrilla de Observación	Alegrete - RS	06 Breguet XIV
4	3ª Compañía Provisional de Parque de Aviación	Santa Maria- RS	---

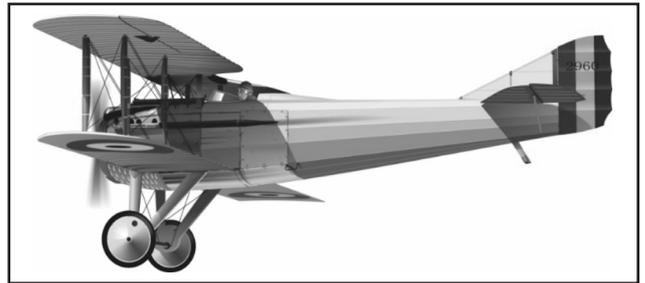
Fuente: Lavenère-Wanderley (1975, p. 124).

Figura 4 - Dibujo de la aeronave Breguet XIV.



Fuente: Acervo personal Cel Av Refm Camazano.

Figura 5 - Dibujo de la aeronave Spad VII.



Fuente: Acervo personal Cel Av Refm Camazano.

8 LOS PRIMEROS COMANDANTES

El capitán Alzir es uno de los grandes nombres de la historia de la Aviación Militar, cuyos hechos a veces pasan desapercibidos. Él frecuentó en 1904, el primer año de la Escuela Militar de Brasil en Praia Vermelha, en Río de Janeiro, formando parte del último grupo de alumnos de esta Escuela. En 1906 fue trasladado a la Escuela de Guerra en Porto Alegre. El 14 de febrero de 1908 fue declarado aspirante a oficial. Como teniente, participó en la Campaña do Contestado. En 1914 fue matriculado en la Escuela Brasileña de Aviación. En 1917 formó parte de la misión enviada a Francia que tenía como objetivo, al volver a Brasil, organizar el Servicio General de Aviación en el Ejército (BRASIL, 1988, p. 443).

En 1919, como capitán, integró el primer grupo de instructores de la recién creada Escuela de Aviación Militar. Entre julio de 1922 y agosto de 1923, lideró el Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur. Participó en la Revolución de 1924, actuando en operaciones aéreas contra los rebeldes en São Paulo. En 1927 formó parte del primer grupo de oficiales trasladados a la recién creada Arma de Aviación.

El 21 de agosto de 1932, como coronel, asumió el comando de la Escuela de Aviación Militar. En aquella época estaba en curso la Revolución de 1932, en la cual tomó parte como piloto más antiguo, no sólo de la Aviación Militar, sino también de todo el conflicto (DARÓZ, 2013 p. 279). El día 27 de septiembre de 1932, todavía como comandante de la Escuela de Aviación Militar, participó en una misión aérea de conexión entre Resende y Campo dos Afonsos, en Río de Janeiro. En esta ocasión, debido al mal tiempo, su avión colisionó contra la Sierra del Mar, ocasionando la muerte del piloto que lo acompañaba. Dos días después del accidente, el comandante pionero del Grupo de Escuadrillas de Río Grande del Sur dejó el comando de la Escuela de Aviación Militar.

El capitán Raul Vieira de Mello, así como su antecesor al comando del Grupo de Escuadrillas de Aviación, recibió instrucciones de vuelo en 1914 en la Escuela Brasileña de Aviación. En 1917 se diplomó por la Escuela de Aviación Naval. En 1920 se graduó

Figura 6 - Coronel Alzir.



Fuente: Espacio Cultural de la Aviación del Ejército.

en el primer grupo de pilotos aviadores militares da Escuela de Aviación Militar, donde posteriormente fue instructor. Comandó el Grupo de Escuadrillas de Río Grande del Sur entre 1923 y 1925. Fue el único superviviente del primer accidente fatal de la Escuela de Aviación Militar en 1920, cuando hubo un choque de aeronaves en tierra.

9 LA AVIACIÓN Y LAS REVOLUCIONES DE LA DÉCADA DE LOS AÑOS 1920

La década de los años 1920 fue intensa tanto para la historia brasileña como para la historia del Ejército. Fue en esta época que la trayectoria del Ejército se confundía con la propia nación brasileña. De esta forma, lo viejo, representado por las ideas oriundas de la época del Imperio y lo nuevo, representado por las ideas surgidas con el final de la Primera Guerra Mundial, se confrontaron.

Las expectativas con la creación del Grupo de Escuadrillas de Aviación do Río Grande del Sur eran grandes. En la visión del capitán Alzir, el Grupo de Escuadrillas estaba estratégicamente localizado, abastecido de recursos personales y materiales para las necesidades de la aviación (A FEDERAÇÃO, 1921, p. 1). Para el capitán Vieira de Mello, los terrenos en Río Grande del Sur eran abundantes, propicios para lugar de aterrizaje, al contrario de Río de Janeiro, donde los vuelos de entrenamiento no podían estar alejados de la Escuela de Aviación Militar, debido a la distancia de máxima de vuelo establecida por la Misión Militar Francesa de Aviación por cuestiones de seguridad (CABEDA, 1989, p.155-156).

A pesar del optimismo mostrado por el capitán Alzir y por el capitán Vieira de Mello, el Grupo de Escuadrillas

Figura 7 - Noticia de la caída del avión del coronel Alzir.



Fuente: Tripulado ... (1932).

de Aviación de Río Grande del Sur enfrentaba dificultades desde el inicio de su creación.

Durante la campaña electoral de 1921, con la divulgación de las famosas cartas falsamente atribuidas al candidato y futuro presidente de la República Arthur Bernardes (1922-1926), con ataques a militares, se dio el primer paso en dirección a una crisis que llevó al inicio de las llamadas Rebeliones Tenentistas.

La primera de ellas ocurrió en 1922 y se conoció como Revuelta del Fuerte de Copacabana. En ella, el uso de la aviación, conforme Lavenère-Wanderley (1975, p. 83) tuvo la participación de dos aviones de la Aviación Naval que atacaron el Fuerte de Copacabana, lanzando dos bombas que cayeron en el agua sin causar mayores daños. Como entre los rebeldes había diversos aviadores, entre ellos el primer teniente Eduardo Gomes, la Escuela de Aviación Militar fue ocupada militarmente y oficiales pilotos-aviadores fueron encarcelados, aviones inmovilizados y la instrucción de vuelo suspendida.

En abril de 1924, momento en que la próxima revuelta tenentista se acercaba, el Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur sufrió un contratiempo en su capacidad de consolidación. A través del Aviso n° 155, el ministro de guerra determinó que el Grupo fuese considerado como destacamento de la Escuela de Aviación Militar, continuando, sin embargo, subordinado administrativamente al Comando da 3ª Región Militar y técnicamente al Estado-Mayor del Ejército.

El 5 de julio de 1924, tuvo inicio la Revolución Paulista. Conforme Lavenère-Wanderley (1975, p. 84), un gran número de pilotos-aviadores que trabajaban en Campo dos Afonsos fueron encarcelados como sospechosos de ser simpatizantes de la revolución

y las actividades de la Escuela de Aviación Militar se suspendieron. A través de la Escuadrilla de Perfeccionamiento y de la 1ª Compañía del Parque de Aviación, que fueron desconectadas de la Escuela de Aviación Militar y siguieron hacia São Paulo, se realizaron operaciones aéreas de reconocimiento, bombardeo y conexión contra los rebeldes. Conforme McCann (2009, p. 319), con las rebeliones tenentistas, especialmente la de 1924, el gobierno se volvió tan desconfiado que retiró el apoyo financiero e inmovilizó los aviones.

Entre noviembre y diciembre de 1926, ocurrió otra revolución, esta vez en las guarniciones de São Gabriel, Bagé y Santa María. Conforme Cabeda (1989, p. 152), esa Revolución es relativamente poco conocida, talvez debido a su corta duración. A pesar que contemplara en sus planes apoyo aéreo, el Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur no participó en las operaciones debido al estado en que su aviación se encontraba. Según McCann (2009, p. 319), en 1926 el agregado americano informó que: “el servicio aéreo del ejército permanece paralizado. [...] Está claro que el Sr. Bernardes no tiene confianza en un numeroso contingente del Ejército y no quiere correr el riesgo de ser bombardeado”.

En 1921, de acuerdo con la planificación inicial, el Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur recibiría 45 aeronaves, siendo 15 de caza, 15 de reconocimiento y 15 de bombardeo (A FEDERAÇÃO, 1921, p. 1). En 1922, entraron en operación 9 aeronaves de caza (SPAD VII), 4 de observación (Breguet XIV) y 6 de bombardeo (Breguet XIV) (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975, p. 80-82). En su auge llegó a poseer 30 aeronaves (CABEDA, 1989, p. 154).

Figura 8 - Aeronave Breguet XIV (São Borja).



Fuente: Espaço Cultural de la Aviación del Ejército.

Figure 9 - Aeronave Breguet XIV (Itaquy).



Fuente: Espaço Cultural de la Aviación del Ejército.

A finales de 1926 apenas 4 todavía estaban en operación (CABEDA, 1989, p. 154) y 26 aeronaves estaban inutilizadas. Las 4 aeronaves que aún se encontraban en operación pertenecían a la escuadrilla de Alegrete. Estas eran: São Borja, Uruguayana, Itaquy y Livramento. Las alentadoras instalaciones de Santa María rápidamente fueron transformadas en un cementerio de aviones.

El argumento de que Argentina estaba al frente de Brasil en la aviación no disminuyó la aversión del Presidente Arthur Bernardes (MCCANN, 2009, p. 319). El día 15 de noviembre de 1926 tomó posesión el nuevo presidente de Brasil, Washington Luís y la Aviación Militar entró en una nueva fase de reorganización y desarrollo.

El marco que señaló el inicio de esta fase fue la Ley n° 5.168, de 13 de enero de 1927, que creó la Arma de Aviación del Ejército. Conforme Lavenère- Wanderley (1975, p.91), esa Ley fue un acto del gobierno, de grandes consecuencias, que dio el impulso definitivo a la Aviación Militar e hizo con que ella saliese del penoso periodo de inactividad atravesado entre 1922 e 1926.

A pesar del impulso recibido, el Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur, que ya se encontraba bastante debilitado, fue disuelto a través del Despacho de 12 de marzo de 1928, no habiendo otra opción más que su extinción y restitución de su material y personal para reforzar la también debilitada Escuela de Aviación Militar en Campos dos Afonsos, Río de Janeiro.

10 CONCLUSIÓN

El Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur fue creado oficialmente el 5 de junio de 1922, como embrión, dentro del sector aeronáutico, a partir de un osado proyecto de reestructuración del Ejército brasileño, que buscaba corregir vulnerabilidades relacionadas con la seguridad de nuestras fronteras en el inicio del siglo pasado.

Su efímera existencia y extinción fueron condicionadas por los acontecimientos de la

conturbada década de los años 1920, cuando la manutención de la política de los gobernadores, el proceso electoral no confiable y el comando de la República concentrado y alternado entre algunos Estados de la Nación, contrastaban y causaban divergencias con el momento vivido por el Ejército Brasileño. A parte de eso, contribuyó para este escenario el proceso de modernización conducido por la Misión Militar Francesa y el clima posterior a la Primera Guerra Mundial, que despertaban el idealismo y aspiraciones por parte de jóvenes oficiales en relación a la posibilidad y necesidad de sus acciones para el desarrollo de Brasil.

La desconfianza por parte del Presidente de la República cuanto al peligro que la aviación representaba para el sistema vigente, llevó a la adopción de medidas que impactasen negativamente al desarrollo de la aviación.

Aunque el Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur haya terminado precozmente sus operaciones en 1928, su creación impactó en el desarrollo aeronáutico del país, teniendo en cuenta que el primer capítulo de la Aviación Militar fuera de Río de Janeiro fue escrito en 1922. La actuación de ese grupo, a través de su poder disuasorio, contribuyó a favor de la manutención de los límites territoriales brasileños, pero infelizmente fue vencido y disuelto debido a la sistemática acción de un componente interno, que para defender la prevalencia de sus intereses impuso medidas que llevaron a la inactividad de la flota aérea del Ejército.

Su primer comandante, Coronel Alzir Mendes Rodrigues Lima, aunque todavía no ocupe un lugar de destaque en el rol de los grandes nombres de la Historia Militar, estuvo presente en momentos y lugares decisivos, desempeñando funciones que contribuyeron al éxito de la implantación y consolidación de la Aviación Militar.

A partir de 1933, después de reestructurarse con experiencia adquirida a través del Grupo de Escuadrillas de Aviación de Río Grande del Sur, la Aviación Militar inició su definitivo fraccionamiento por el Territorio Nacional.

REFERENCIAS

- 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.
- LAVENÈRE-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.