

Limitações Iniciais da Aviação Militar no Brasil: projetos e visões na documentação do Ministério da Guerra e do Estado-Maior do Exército (1911-1918)

Initial Limitations of the Brazilian Military Aviation: projects and views of the Ministry of War and the Army General Staff (1911-1918)

Limitaciones Iniciales de la Aviación Militar de Brasil: proyectos y visiones en la documentación del Ministerio de la Guerra y del Estado Mayor del Ejército (1911-1918)

Bruno de Melo Oliveira

Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense
Universidade da Força Aérea - UNIFA
Divisão de Ensino, Pesquisa e Extensão
Rio de Janeiro/RJ - Brasil
campeator@yahoo.com.br

RESUMO

O presente artigo procura analisar a postura do Ministério da Guerra e do Estado-Maior do Exército Brasileiro no que tange ao planejamento de uma aviação militar, entre os anos de 1911 e 1918. Resultado de uma primeira investida sobre o tema, o texto se concentra na documentação proveniente dos dois órgãos da estrutura do Exército, no intuito de identificar o contexto no qual se inserem os esforços de dotar o Brasil de uma arma de aviação. Pensar em aviação, no período, é refletir sobre como era pensado o aprimoramento das Forças Armadas. Este é um dos aspectos que mais preocuparam as autoridades militares nas primeiras duas décadas do século XX.

Palavras-chave: Estado-Maior do Exército. Ministério da Guerra. Aviação Militar. Missão Militar Estrangeira.

Recebido / Received / Recebido
11/05/12

Aceito / Accepted / Acepto
12/09/12

ABSTRACT

This article analyzes the posture the Ministry of War and the Army General Staff related to the military aviation planning among the years of 1911-1918. This essay is the result of a preliminary examination about the topic, and it concentrates on the documents which came from the two Army organizations, aiming at identifying the context where the efforts to endow Brazil with an aviation weapon. Thinking about aviation, at that time, is to reflect on how the improvement of the Armed Forces was thought. It's one of the aspects which worried the military authorities in the first two decades of the twentieth century.

Keywords: Army General Staff. Ministry of War. Military Aviation. Foreign Military Mission.

RESUMEN

En este artículo se intenta analizar la actitud del Ministerio de la Guerra y del Estado Mayor General del Ejército brasileño en la planificación de una aviación militar, entre los años 1911 y 1918. Resultados de una primera incursión en el tema, el texto se centra en la documentación de dos cuerpos en la estructura del Ejército con el fin de identificar el contexto en el que opera esfuerzos para proveer a Brasil con una arma de aviación. Pensar en aviación, en el período, es reflexionar sobre la forma en que se pensaba la mejora de las Fuerzas Armadas. Es uno de los aspectos que más preocupan a las autoridades militares en las dos primeras décadas del siglo veinte.

Palabras clave: Estado Mayor del Ejército. El Ministerio de la Guerra. La Aviación Militar. Misión Militar Extranjera.

INTRODUÇÃO

O presente artigo procura analisar brevemente os percalços das primeiras tentativas do Exército Brasileiro em constituir um serviço de aviação militar, desde a primeira menção do projeto (1911) até as vésperas da contratação de uma missão de instrução vinda da França (1918). Nosso foco incidirá sobre a participação do Ministério da Guerra e do Estado-Maior do Exército no fomento e na organização desse plano. Rastreademos a postura desses dois organismos por meio dos vestígios deste intento, proveniente de suas atividades burocráticas, em especial no caso dos relatórios anuais do Estado-Maior do Exército.

As dificuldades impostas à implementação deste projeto constituem os elementos principais de nossa abordagem, ponto que contribuiu para a caracterização do ambiente político-militar, bem como da perspectiva adotada por setores do Exército diante da definição do papel do avião como instrumento de guerra. Advertimos que o anseio por criar uma companhia de aviação não se manifestou como um processo linear, mas por meio de transformações irregulares, calcadas em esforços mal sucedidos e reveses.

Desde a sua infância, o desenvolvimento dos meios de locomoção aérea despertou a atenção de muitas

sociedades ocidentais, que dirigiram sua atenção às inovações progressivamente apresentadas em feiras e em salões do Velho Mundo¹. O aperfeiçoamento de balões dirigíveis e o surgimento do avião vinham ultrapassando o espaço das oficinas de inventores e ocupando terreno em centros de exposição², conforme explicitado no Diário Oficial da União, transcrito da *Revue Scientifique*. Divulgado pela imprensa oficial brasileira em 14 de janeiro de 1911, a reportagem é uma recolha de informações sobre o desenvolvimento da indústria aeronáutica desde 1889³. O foco central da notícia é êxito da **Segunda Exposição Internacional de Locomoção Aérea**, realizado entre 17 de outubro e 2 de novembro de 1910, em Paris. Aqui já podemos verificar um momento de inflexão, no qual a aviação passou para segundo plano diante do aperfeiçoamento dos aviões⁴.

A América Latina, ainda que estando na periferia das transformações tecnológicas no campo da aeronáutica, buscou acessar os novos recursos que pudessem atuar no fortalecimento do poder soberano das nações da região ou mesmo diante do fortalecimento dos países vizinhos. Brasil, Argentina, Bolívia, Venezuela, Colômbia, Chile e Uruguai lançaram-se quase que ao mesmo tempo na corrida pela constituição da Arma da Aviação, apesar das diferentes velocidades na implementação de seus

¹ Determinados setores da sociedade se orientavam no sentido de participar do amplo movimento de transformação experimentado na Europa e Estados Unidos. Fazia-se patente a crença de que a modernização e o cosmopolitismo vinculavam-se ao consumo de bens industrializados, à mudança de costumes identificados já como arcaicos e pouco civilizados e à participação do imaginário aeronáutico (COSTA; SCHWARCZ, 2007).

² Segundo Margarida de Souza Neves, "o Brasil [...] procurava imitar [...] os modos de viver, os valores, as instituições, os códigos e as modas daquelas que então eram vistas como as nações progressistas e civilizadas" (FERREIRA; DELGADO, 2010, p. 19).

³ Brasil (1911).

⁴ Brasil (1911, p. 514).

projetos⁵. Procuraremos, de maneira bastante pontual, comparar, quando possível, o processo do Brasil com os países com os quais faz fronteira, ressaltando que o estado atual da questão é bastante incipiente, já que o tema não foi objeto de investigação da historiografia. O atual artigo configura-se como parte de um esforço preliminar para lançar alguma luz nessa direção. Apesar de o texto abordar o contexto dos embates entre os projetos de modernização das Forças Armadas, tema abordado proficuamente pela historiografia, nosso foco central não dispõe de uma abundante bibliografia. Preocupamo-nos apenas em realizar uma primeira investida sobre o cenário, no intuito de galgar futuros aprofundamentos.

1 O IMPACTO DA EXPERIÊNCIA ITALIANA

Considerar o Estado como agente principal de intervenção no tecido social é trazer para a discussão as atribuições e as limitações de suas ações, bem como considerar os meios por ele empregados para levar a cabo as suas demandas. Restringiremos nossa atenção àquilo que concerne ao papel da defesa do território em que o Estado está situado. A formação do monopólio do exercício da violência legítima, em prol da manutenção da integridade de seus interesses e de seu espaço, é uma realidade diretamente associada às forças armadas contemporâneas. As instituições destinadas a se prepararem para a guerra são mantidas para se posicionarem entre o inimigo em movimento e o povo a ser protegido. Essa concepção, embora bastante simplificadora quanto ao papel das instituições militares em sociedade, representa apenas um dos diversos ângulos pelos quais podem ser analisadas. O recorte que nós adotamos aqui se relaciona justamente a essa atribuição, apesar de, em muitos casos, especialmente no que tange à Primeira República no Brasil, serem exigidos os devidos matices.

Foi então, com a preocupação de constituir meios eficientes de proteger o Brasil, que veio a se manifestar o interesse pela criação de um serviço de aviação militar junto ao Exército. A promoção de esforços dedicados ao aprimoramento das forças armadas começou no governo do Rodrigues Alves (1902-1906), prosseguindo até a presidência do Marechal Hermes da Fonseca (1910-

1914), quando o Brasil favoreceu o envio de oficiais do Exército a academias militares alemãs⁶. Dois modelos (francês e alemão) de instrução militar se sobressaíram nesses embates, tendo ocorrido a opção por um deles por fatores alheios à disputa entre seus defensores. Optamos por não abordar essa querela no que tange à criação da aviação do Exército Brasileiro pelos indícios que apresentaremos logo a seguir. No período em que o Ministério da Guerra esteve sob o comando de Antônio Adolfo da Fontoura Mena Barreto (1911-1912), identificamos a primeira referência ao projeto, que pode ser encontrada no relatório anual do Estado-Maior do Exército, datado de 1911:

Um novo elemento de guerra está chamando a atenção do mundo – o aeroplano – que se está empregando no serviço de exploração.

Comquanto julgue mais urgentes as necessidades acima expostas, comtudo é preciso começar-se a estudar esse novo elemento.

Tive a honra de vos expor minha opinião a respeito; consiste ella em mandar-se um grupo de 4 ou 6 officiaes á Europa estudar o problema em escolas militares de aviação, parecendo-me que as de França são as melhores; esses officiaes serão acompanhados de mechanicos hábeis que estudarão a especialidade. (ESTEVES, 1996, p. 13).

Esse fragmento de texto constitui o primeiro relatório produzido pelo Estado-Maior do Exército⁷. Apesar de ter sido criado nas décadas finais do século XIX, por muito tempo as atividades do órgão se restringiam fundamentalmente à esfera administrativa, pouco atuando no estabelecimento de doutrinas e outras medidas de cunho militar⁸. O testemunho, no entanto, é importante para a identificação de como o aeroplano havia deixado de ser percebido como um instrumento desportivo ou lúdico para ser empregado como ferramenta de guerra. Ainda que a importância do avião como arma só se tenha sido reconhecida plenamente nas décadas seguintes, no começo da década de 1910 encontramos as primeiras notícias de sua utilização em um teatro de guerra. No alvorecer do século XX, o ambiente de conflito que começava a se instalar e expandir no Velho Mundo possibilitou o emprego de novas armas e conceitos militares.

O conflito, no qual se lançaram italianos e turcos, inaugurou a aviação militar, cujo primeiro voo de reconhecimento ocorreu em 22 de outubro de 1911⁹ e

⁵ A Argentina e o Chile foram os pioneiros no desenvolvimento da criação de serviços de aviação militar na América do Sul.

⁶ A aproximação Brasil-Alemanha nos primórdios do século XX manifestou-se no plano econômico e militar, campos que se relacionavam intimamente. No que tange ao segundo, foram enviadas três turmas de oficiais do Exército em 1906, 1908 e 1910 para estagiarem em academias militares germânicas (BUENO, 2003).

⁷ O Estado-Maior do Exército (EME) é o Órgão de Direção-Geral que tem por missão “estudar, orientar, coordenar e controlar todas as atividades fundamentais relativas à atuação do Exército na paz e na guerra” (BANHA, 1984, p. 11).

⁸ Banha (1984, p. 12-14).

⁹ Tittoni (1914, p. 99).

teve por aviador o Capitão Carlo Piazza. Pouco após a chegada da seção de aviação a Trípoli, em meados de outubro, Piazza¹⁰ lançou-se aos ares com a missão de observar os acampamentos do inimigo¹¹. No dia 24 do mesmo mês, o voo de reconhecimento foi empreendido, dessa vez pelo Capitão Moizo, que partiu de Trípoli para a região de Azizia, de lá retornando em um percurso que durou cerca de duas horas¹².

Segundo Cesare Falessi e Maurizio Pagliano, essa primeira empreitada aeronáutica na guerra gerou uma grande repercussão. No dia 1º de novembro, um piloto, o Tenente Giulio Gavotti, realizou um ataque, lançando sobre o campo inimigo três pequenas bombas. O meio aéreo em operações militares tornou-se prática comum nesse confronto, fazendo com que os aeronavegantes italianos investissem contra as posições turco-otomanas, ou, como foi feito muitas vezes, para fotografá-las¹³, operação levada a efeito pelo Capitão Piazza¹⁴.

A experiência italiana, apesar de não explicitada no texto do relatório do Estado-Maior, pôde ser percebida quando confrontamos a data de sua publicação com o período de execução da primeira operação aérea no Norte da África. Na edição do dia 2 de novembro de 1911, em matéria intitulada **O aeroplano na guerra**, o jornal **A Noite**, da cidade do Rio de Janeiro, notificou a recém-estabelecida façanha.

Telegramas de hoje noticiam a estreia do aeroplano como arma de guerra. Um aviador italiano em Trípoli, passando sobre acampamento árabe, lançou quatro bombas explosivas que produziram grande devastação e dispersaram em todas as direções o inimigo tomado de pânico.

O Aeroplano pagou um tributo fatal à contigência das cousas e dos tempos. (O AEROPLANO..., 1911, p. 1).

Publicada um dia após o fato, a reportagem remete à surpresa gerada pela transformação do aeroplano em arma, focando-se na quebra da imagem idealizada do avião nutrida por alguns. Ainda que existissem mentes já preocupadas com as potencialidades bélicas do meio aéreo, o “romantismo” dos primeiros anos das atividades aeronáuticas e a perspectiva desportista e científica eram o ponto mais divulgado. O impacto

não foi apenas gerado pela situação em si. O emprego militar do avião, produzindo as primeiras reflexões sobre o melhor modo de usá-lo como máquina bélica, criou uma fissura na imagem idealizada do aparelho. Em todo caso, a repercussão produziu as primeiras preocupações nos meios militares ocidentais¹⁵, fato manifestado no já mencionado relatório do Estado-Maior do Exército Brasileiro.

O fato de haver, no Estado-Maior do Exército, nesse primeiro momento, uma inclinação pelo modelo francês, como fica evidenciado naquele relatório, indica uma propensão para a constituição de um acordo militar franco-brasileiro no âmbito aeronáutico. A vigência de um contrato de cooperação militar entre Brasil e Alemanha não deve ser interpretada como a supressão plena da francofilia existente em parte das fileiras do Exército, ao contrário, muitos foram os defensores de uma participação alemã na instauração de modelos mais modernos de práticas militares¹⁶.

Diferentemente da Argentina, o Estado-Maior do Exército Brasileiro não demonstrou, em nenhum momento, interesse em recorrer ao auxílio técnico e militar italiano. A primeira missão de aviação a se lançar em terras argentinas foi enviada pela Itália, constituindo-se em uma numerosa embaixada formada por técnicos e pilotos experimentados no conflito europeu precedente¹⁷. A missão chegada a Buenos Aires, em 13 de março de 1919, era presidida pelo Barão Antonio de Marchi¹⁸. A presença de aviadores italianos que porventura pudesse ser constatada nos meios brasileiros não ultrapassou um grau mínimo de formalização, como fica patente pela experiência da Escola Brasileira de Aviação, onde a instrução aeronáutica ficou a cargo de pilotos italianos reunidos em uma sociedade recentemente constituída¹⁹. O imprevisto e a obscuridade foram, lamentavelmente para o avanço do projeto aeromilitar brasileiro, características desse procedimento, fato que recebeu duras críticas por parte da opinião pública da época²⁰.

A despeito de estarmos falando de uma época que testemunhava o embrião da guerra aérea no mundo, as primeiras ações militares ocorreram em condições

¹⁰ Paoletti (2008, p. 134).

¹¹ Falessi; Pagliano (1984, p. 11).

¹² Paoletti (2008, p. 134).

¹³ Falessi; Pagliano (1984, p. 11).

¹⁴ Paoletti (2008, p. 134).

¹⁵ O jornal carioca *O Paiz* noticiava em 15 de janeiro de 1912 que a Alemanha já promovia seus esforços mais contundentes em constituir sua aviação militar após os eventos produzidos no Norte da África no ano precedente.

¹⁶ Bueno (2003).

¹⁷ Zuloaga (1948).

¹⁸ Zuloaga (1948).

¹⁹ Salles (2011).

²⁰ INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (1988).

precárias, tanto no que tange à infraestrutura aeroviária quanto pela confecção dos aparelhos voadores e pela maneira de empregá-los. Atividade nova, cujo impacto futuro ainda não se podia mensurar, a aviação militar não tinha sua capacidade plenamente reconhecida²¹. Advertimos que a novidade de seu emprego despertava desconfiança entre muitos dos seus contemporâneos. O sucesso italiano em terras africanas, apesar de notório, não se reverteu em rápida adaptação por parte dos órgãos militares, no sentido de absorverem os ensinamentos extraídos da refrega ítalo-turca²².

Os veículos aéreos, usados pelos combatentes italianos, eram muito rudimentares se comparados aos existentes na Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Blerióts e Farmans constituíam a peça-chave das operações italianas, circunstância que nos remete à importância da França como grande centro fomentador das atividades aeronáuticas²³. Segundo Falessi e Pagliano, a campanha na Líbia revigorou entusiasmo pela aviação na Itália, contudo chamou a atenção também para o problema da indústria aeronáutica, que era, praticamente, inexistente no país²⁴.

2 EM BUSCA DE EFICIÊNCIA MILITAR

Esta parte do texto demanda a realização de uma digressão. A discussão em torno da necessidade de dotar o Brasil de uma aviação de guerra vincula-se a um contexto mais amplo, que é o do aprimoramento das instituições militares e o seu necessário rearmamento. O debate sobre as Forças Armadas, de acordo com Jehovah Motta, deve remontar ao período de transição da Monarquia para a República, tempo em que as exigências de modernização mostravam-se cada vez mais na ordem do dia²⁵.

Como observa Frank D. McCann, após a Guerra de Canudos, o Exército Brasileiro encontrava-se em estado

de ruínas²⁶, padecendo com a falta de recursos e sofrendo as consequências do desinteresse da sociedade civil²⁷. Tal estado de desinteresse, segundo Nelson Werneck Sodré, deveria ser melhor qualificado como projeto intencional de desarticular o Exército e a Marinha, nutrido pelas oligarquias políticas que viam nas Forças Armadas um inimigo a ser batido²⁸. A Guarda Nacional mantinha-se a fim de atender aos interesses das elites político-econômicas, regionais, enquanto as forças de defesa nacional eram desmanteladas e os estados constituíam as suas próprias organizações de cunho coercitivo.

O estado de desorganização daí resultante não se limitava apenas aos aspectos materiais; ele podia ser observado também entre os membros das corporações militares. Como bem ressalta Boris Fausto, nem a população mais pobre, que integrava o corpo dos praças, em comparação aos membros da classe-média que compunham o oficialato, não estavam devidamente preparados para assumir as suas funções. Ambos os grupos repudiavam integrar a estrutura militar, situação que levava ao esvaziamento das suas fileiras. Contudo, eventos como a crise do Acre, o temor de uma possível intervenção norte-americana e o incidente com o navio alemão Panther evidenciaram a impossibilidade de uma resposta imediata e eficaz contra um ataque estrangeiro²⁹.

Para Jehovah Motta, três eram as principais reivindicações das Forças Armadas no período: “aumento de efetivos, modernização estrutural e aquisição de armamento”³⁰. No Império, o recrutamento era forçado, sendo os conscritos, muitas vezes, provenientes de sentenças judiciais. A República, por sua vez, tentou empregar o sistema de serviço militar voluntário, como consta na Constituição de 1891. O serviço voluntário, porém, nunca logrou suprir o contingente desejado³¹. Em 1906, o então Ministro Hermes da Fonseca procurou remodelar a estrutura de recrutamento, que seria efetuado por meio de sorteio³².

²¹ Temos como exemplo desta descrença um escritor militar identificado como Néon, uma das vozes existentes no Velho Mundo, que ainda não reconhecia o aeroplano como uma arma de emprego decisivo nos conflitos (NÉON, 1927).

²² O caso de Giulio Douhet ilustra bem esta situação. Apesar de ser um dos maiores pensadores daquilo que se convencionou chamar de Poder Aéreo, no seu tempo, as ideias e projetos de Douhet encontraram um ambiente hostil às possibilidades inovadoras na arte militar aérea (DOUHET, 1988).

²³ Mauro Vicente Salles, citando o jornal *A Noite*, destaca que, para os brasileiros entusiastas da aviação, a França constituía-se no pólo principal de desenvolvimento deste novo engenho, sendo seguida pela Itália e Alemanha (SALLES, 2011).

²⁴ Assim, na primavera de 1913 foi anunciada a realização de um raid militar, primeira competição reservada às empresas italianas, cuja finalidade seria fomentar a indústria italiana. Atitude que não obteve o sucesso imediato esperado (FALEZZI; PAGLIANO, 1984).

²⁵ Motta (2001).

²⁶ McCann (2006).

²⁷ McCann (2006).

²⁸ Sodré (2010).

²⁹ McCann (2006).

³⁰ Motta (2001, p. 215).

³¹ Motta (2001, p. 216).

³² Motta (2001, p. 216-217).

Como parte das reformas de Hermes da Fonseca, o Estado-Maior foi remodelado, afastando-se das tarefas puramente burocráticas. Seguindo o desenvolvido no sistema alemão, seus oficiais ficariam a cargo de tarefas de planejamento³³. Tal como na Alemanha, Hermes da Fonseca esperava que o Estado-Maior do Exército fosse a cabeça da instituição³⁴. “As tarefas administrativas, rotineiras, que restaram, foram entregues a sargentos e a civis, para permitir que os oficiais se dedicassem à supervisão da educação dos oficiais e ao treinamento dos soldados”³⁵.

A mudança das atribuições do Estado-Maior do Exército repercutia em uma das peças fundamentais do organismo militar: a instrução. Desse modo, para o Marechal Hermes da Fonseca, a instrução militar não poderia ser reduzida aos aspectos teóricos, como até então vinha sendo, mas que se exercitasse o conhecimento com práticas em campo, ação que iria aprimorar o desempenho tanto de soldados quanto oficiais³⁶. Sobre essa característica, Boris Fausto ressalta que, por conta da penetração do positivismo, a Escola Militar da Praia Vermelha “passou a ser mais um centro de estudos de Matemática, Filosofia e Letras do que de disciplinas militares”³⁷. Assim, “o que na verdade produzia a Escola eram bacharéis fardados, a competir com os bacharéis sem farda das escolas de Direito e Medicina”³⁸.

A preocupação com o aprimoramento da instrução militar implica necessariamente abordar um fenômeno muito corrente nesta primeira metade do século XX: o intercâmbio de conhecimentos entre forças militares de países distintos. Na concepção de Alfredo Souto Malan, o núcleo dominador desenvolve uma esfera de influência sobre regiões satélites, que tendem a solicitar a presença de instrutores dos países vencedores para adestrar seu exército³⁹. Era natural a realização de instruções militares, quando os países mais fracos solicitavam aos mais fortes, devido às similaridades culturais, raciais e de costumes, que os primeiros transmitissem seu conhecimento⁴⁰.

³³ Fausto (2006, p. 143).

³⁴ Fausto (2006, p. 143).

³⁵ Fausto (2006, p. 143).

³⁶ Fausto (2006, p. 107).

³⁷ Fausto (2006, p. 212).

³⁸ Fausto (2006, p. 213).

³⁹ Malan (1988, p. 11).

⁴⁰ Malan (1988, p. 11).

⁴¹ Malan (1988, p. 12).

⁴² Bueno (2003, p. 342).

⁴³ Bueno (2003, p. 343).

⁴⁴ Bueno (2003, p. 343).

⁴⁵ Bueno (2003, p. 344).

⁴⁶ Fausto (2006, p. 145).

A França e a Alemanha tinham a primazia no processo de instrução militar. Além do Brasil, outros países sul-americanos solicitaram o envio de uma missão militar francesa, como o Peru e Uruguai. O Japão, apesar das grandes diferenças culturais e linguísticas, também solicitou o envio de uma missão francesa⁴¹. Em nosso caso, a primeira cooperação militar ocorreu com a Alemanha. A aproximação entre os governos alemão e brasileiro chamou a atenção da diplomacia francesa. Em julho de 1908, D’Anthouard, Ministro da França, no Brasil, recomendou a seus superiores que estes procurassem empreender medidas para contrabalançar o assédio germânico⁴².

Quando da visita do então Ministro da Guerra, Marechal Hermes, à Alemanha, a França tentou, sem sucesso, convidá-lo para passar uma estada em Paris, mas as autoridades alemãs conseguiram restringir o acesso ao representante brasileiro⁴³. A diplomacia francesa, não podendo se aproximar de Hermes da Fonseca, conseguiu que um membro da comitiva do Marechal estendesse sua presença na Europa por mais tempo, a fim de conhecer outras diferentes organizações militares⁴⁴. Apesar dos esforços franceses, o Brasil inclinava-se cada vez mais para a adoção do modelo alemão⁴⁵. “Hermes negociou com a Alemanha o envio de uma missão para supervisionar a reorganização do Exército”⁴⁶. No entanto, o movimento para a efetivação do acordo de cooperação militar sofreu um brusco retrocesso, pegando seus participantes de surpresa. O estabelecimento de um contrato de envio de uma missão alemã para o Brasil não foi confirmado, produzindo um duro golpe nos germanófilos.

3 CAMINHOS INCERTOS DA AVIAÇÃO MILITAR

O caso brasileiro promoveu passos muito diferentes do caminho da ainda primitiva aviação militar italiana. Mesmo que os episódios no teatro líbio não tenham animado o alto comando italiano e que as ideias de Giulio Douhet e de Billy Mitchell tenham sido rechaçadas por seus superiores, o aeroplano recebeu alguma atenção das potências europeias e de países latino-americanos, como a Argentina e o Chile. Adotando uma postura distinta, o Estado-Maior do Exército não mais se pronunciou oficialmente sobre a criação de um serviço de aviação militar por um longo período, somente voltando ao tema quando da eclosão da Primeira Guerra Mundial. Entre 1912 e 1915, não pode ser identificado qualquer indício do estudo fomentado pelo Estado-Maior acerca do tema, esforço que passou a ser analisado por outros

setores das forças armadas brasileiras, grupos políticos e opinião pública do período.

A Primeira Guerra Mundial foi grande impulsionadora e revigoradora do projeto de criação da aviação militar no Brasil. Entre os grandes marcos, destacamos outro de não menor importância, já que detinha potencialidades de intervir na realidade nacional de forma mais imediata. Estamos nos referindo aqui ao desenvolvimento da aviação militar em terras fronteiriças às do Brasil, algo que se mostrava bastante premente e que constituía uma ameaça à soberania nacional. O Brasil não foi, como advertimos no começo, o único país que dirigiu sua atenção às notícias das operações militares realizadas por aeroplanos. A Argentina e o Chile avançaram de modo mais resolutivo em direção à formação de um serviço de aviação do Exército e da Marinha.

Um novo indício surge ainda no governo do presidente Marechal Hermes da Fonseca, sendo então Ministro da Guerra Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva (1912-1914), que não deixa de considerar a importância de se criar uma companhia de aviação militar. A seção referente ao Ministério da Guerra, no Diário Oficial da União, no expediente do dia 22 de fevereiro de 1913, informa:

Ao Sr. Ministro da Justiça e Negócios Interiores, pedindo que seja cedido ao Ministerio da Guerra, provisoriamente, para o estabelecimento de uma escola de aviação, o terreno a que se refere a planta que lhe foi entregue, sendo que, atendida a solicitação de que se trata, fica à disposição do Ministério a seu cargo, para o serviço das unidades de cavallaria da Brigada Policial do Distrito Federal, uma faixa de terreno situada na área pertencente à Villa Militar, em Deodoro, contigua á fazenda dos Affonsos. (BRASIL, 1913a).

Na seção do Ministério da Guerra informou-se que foi estudado o “problema da aviação”, tema qualificado como de “palpitante actualidade” e que fez o Governo Brasileiro, com base na lei n. 2.738 de 4 de janeiro de 1913, art. 28, firmar um acordo com a firma Gino, Buccelli & Comp., da qual fazia parte Gino Gian Felice, que iria pôr em funcionamento a escola de aviação denominada Escola Brasileira de Aviação. De acordo com a idealização, nela cursariam oficiais e aspirantes a oficiais do Exército e Marinha, bem como civis⁴⁷. Os poucos

recursos financeiros e a falta de profissionais para levarem adiante o projeto fizeram com que a escola encerrasse suas atividades⁴⁸.

Em 1916, em plena Guerra Mundial, sendo José Caetano de Faria o Ministro da Guerra (1914-1918), o Estado-Maior do Exército, após cinco anos transcorridos desde seu primeiro relatório anual, manifestou mais uma vez suas preocupações com o estado de debilidade da força em um relatório datado de 24 de janeiro, fruto dos trabalhos do ano de 1915. De acordo com o presente texto, a situação do Exército era considerada de “extrema fraqueza” se comparada aos “países poderosos”, conforme poderia ser visto no contexto de época⁴⁹. O conteúdo do relatório ainda nos informa: “Na propria America do Sul, a Argentina mais prevenida e mais instruida, soube assumir situação preponderante e collocar-se resolutamente no bom caminho, estabelecendo definitivamente o seu programa militar”⁵⁰.

Qualificada como mais segura, a opção de modernização, adotada pela Argentina, contrastava com o que se experimentava no Brasil. As experiências brasileiras no campo da reforma militar não lograram encontrar uma solução de continuidade, como indica o próprio Estado-Maior do Exército. Isso tudo leva à constatação de que, nos últimos 26 anos, o Exército Brasileiro não possuiu “doutrina dominante, nenhuma continuidade no programma, nenhum plano de conjuncto, invariavel em suas linhas essenciais”⁵¹. “A falta de continuidade de um ministério marcou a história do Exército durante a República Velha”⁵². A Argentina, desde as hostilidades entre o Barão do Rio Branco e o ministro do Exterior argentino, Estanislau Zeballos⁵³, configurava uma ameaça à hegemonia brasileira na América do Sul. O processo de aproximação entre os dois países transcorrido após 1912 chegou a arrefecer as possibilidades de conflito, como bem observa Clodoaldo Bueno, promovendo uma “cordialidade desconfiada” entre estas nações⁵⁴.

No dia 1º de fevereiro de 1917, em decorrência do impacto da aviação militar no conflito europeu, o Estado-Maior do Exército produziu um novo relatório, em que foi explicitada a necessidade de serem iniciados estudos para a criação de um serviço de aviação militar⁵⁵.

⁴⁷ Brasil (1913b).

⁴⁸ A Bolívia empreendeu, em 1920, um projeto muito semelhante ao brasileiro, contratando um piloto e mecânicos estrangeiros para comporem o quadro de instrutores da sua escola de aviação. O Tenente Coronel Hudson foi contratado como instrutor da aviação na Bolívia para atuar entre os anos de 1919 e 1921, porém o contrato foi rescindido antes de sua conclusão (VILLA DE LA TAPIA, 1974).

⁴⁹ Esteves (1996, p. 55).

⁵⁰ Esteves (1996, p. 55).

⁵¹ Esteves (1996, p. 56).

⁵² McCan (2006, p. 102).

⁵³ McCan (2006, p. 145).

⁵⁴ Bueno (2003, p. 383).

⁵⁵ Esteves (1996).

Estamos diante de um lapso de tempo considerável entre o primeiro documento do Estado-Maior e aquele produzido logo no começo da participação brasileira na Primeira Grande Guerra.

Em face dos consideráveis progressos da aviação nestes últimos tempos, não é mais possível ficarmos alheios a esta questão. Somos obrigados a resolvê-la de qualquer modo, si não quisermos ficar em atraso. A extraordinária actividade dessas admiráveis esquadrilhas aéreas, que na presente guerra desempenham papel preponderante na orientação da artilharia de grosso e pequeno calibre, assignalando com precisão a posição exacta dos objetivos a bater, tem demonstrado de modo absoluto a efficacia dessa nova arma. Não ha mais duvidas sobre a necessidade desses rapidos aparelhos aereos em um exercito bem organizado, porque sem esses novos órgãos de observação a inferioridade é manifesta e a derrota quase certa. (ESTEVES, 1996, p. 59-60).

Para tanto, o Estado-Maior tenta, pela primeira vez, procurar definir com alguma clareza os parâmetros para a concretização do projeto aeromilitar brasileiro, estabelecendo, mesmo que simploriamente, as medidas a serem tomadas. Um primeiro ponto surge: a instrução de pilotagem. Esse foi um ponto bastante distinto do adotado às vésperas da Primeira Guerra Mundial. Enquanto o Aeroclub Brasileiro era o elemento intermediador do Governo Brasileiro e da Escola Brasileira de Aviação, aqui nós podemos identificar a preocupação em enviar oficiais para cursos nos aeródromos militares franceses, constituindo-se, assim, em uma missão⁵⁶. Para isso, foi necessária a direção de um oficial superior, o Major Malan d'Angrogene, adido militar em França, que seria o responsável pelo orientação dos jovens oficiais⁵⁷.

Outro ponto bastante enfatizado no documento diz respeito à aquisição das aeronaves para o Exército⁵⁸. Com a criação de tipos de aeroplanos, adequados a distintas missões, são estabelecidas as modalidades de aparelhos de acordo com a função a ser desempenhada, reflexos da mudança do emprego da aviação com a Primeira Guerra Mundial. De acordo com as diretrizes daquele relatório, estipula-se a compra de aviões de reconhecimento, regulação de tiro e de ataque⁵⁹. O terceiro tipo de aeroplano é um avião de caça, ou seja, um aparelho cuja finalidade é a interceptação de uma aeronave inimiga, freando a missão de observação desta⁶⁰.

O curioso é que esse desempenho na concretização do serviço aéreo do Exército Brasileiro restringir-se-ia à compra de 4 (quatro) aparelhos no total, com base em um

orçamento, para essa negociação, de 100 (cem) contos de réis⁶¹. Podemos acreditar que o limite financeiro brasileiro relacionava-se diretamente aos problemas econômicos vivenciados pelo país, situação que impunha uma severa restrição ao projeto aeronáutico brasileiro. De fato, não é forçoso demais trazer para a nossa análise a debilidade do modelo econômico brasileiro. Estamos também lidando com um período ainda marcado pelo reflexo da política econômica efetuada por Campo Sales (1998-1902), que se caracterizava pela realização de medidas deflacionárias, pela elevação geral dos impostos federais, estaduais e municipais, pelo aumento no custo de vida, além de carestia e falências de empreendimentos industriais e agrícolas⁶².

Nelson Werneck Sodré chama-nos a atenção para uma outra peculiaridade do modelo econômico da Velha República.

É uma estrutura econômica que, apesar dos altos índices a que atinge a produção por vezes, revela a sua fundamental fragilidade, extremamente vulnerável sempre. A evasão dos lucros, com a comercialização dominada do exterior, só encontra paralelo na concentração a que eles se submetem no interior. Os saldos na balança do comércio externo, no primeiro decênio do século XX, totalizam 273.000 contos, equivalentes a quase dezesseis milhões de libras esterlinas, e tais saldos é que permitem enfrentar o vulto ascendente dos compromissos externos. (SODRÉ, 1976, p. 310).

Contudo, além desse impedimento de natureza econômica, podemos perceber outro fator a ser considerado. Segundo o texto do relatório:

Seria de desejar que fossem adquiridos dois aviões de cada classe, porque com o desarranjo de um a instrução não se interromperia, continuando com outro em quanto se reparasse o primeiro. Cada classe tem a sua aplicação particular, exigindo por parte do piloto e passageiro o adestramento de qualidades diferentes. (ESTEVES, 1996, p. 60).

Segundo o Estado-Maior, o ideal seria a aquisição de 6 (seis) aeronaves militares no total, quantidade considerada suficiente para pôr em funcionamento uma esquadrilha que funcionaria paralelamente ao adestramento de pilotagem. Em sua perspectiva, buscando preservar o material aeronáutico, concebia-se, na visão dos membros do Estado-Maior, a estruturação de uma força aérea com um número reduzido de aeroplanos, fato que indica o quão limitada era a concepção militar voltada para a aviação. Se levado em conta o número de aviões pertencentes à malograda Escola Brasileira de Aviação, que já não era muito, o material comprado pela missão brasileira em França não poderia levar eficazmente adiante um projeto sério de aviação militar.

Soa um tanto estranha a sugestão citada no documento. A Argentina, mesmo não contando com um parque industrial pujante como o da Europa e não

⁵⁶ Esteves (1996, p. 60).

⁵⁷ Esteves (1996, p. 60).

⁵⁸ Esteves (1996, p. 60-61).

⁵⁹ Esteves (1996, p. 61).

⁶⁰ Esteves (1996, p. 61).

⁶¹ Esteves (1996, p. 60).

⁶² Ferreira; Delgado (2010).

tendo participado diretamente do teatro de operações no Velho Mundo, com seus pilotos, situava-se à frente das iniciativas brasileiras. Desde 1912, o país platino possuía uma escola de aviação militar que funcionava com subsídios governamentais e já contava com uma equipe própria para conduzir suas atividades aeronáuticas. Os cursos, na Argentina, começaram no dia 4 de novembro de 1912.

Segundo Zuloaga:

No ano de 1913 houve intensa atividade na Escola de Aviação Militar. As aulas teóricas eram alternadas com as de prática no ar, no avião, a cargo do infatigável e prudente Marcelo Paillette, e no globo livre, com o bom piloto oficial Ernani Mazzoleni, a quem ajudavam com a árdua tarefa veteranos do Aeroclub. (ZULOAGA, 1948, p. 77).

[...] A aviação militar começou a se mostrar pujante e os resultados do trabalho, sacrifícios e disciplina se manifestaram. (ZULOAGA, 1948, p. 90).

Se, por um lado, manifestou-se a preocupação em encontrar um caminho mais racionalizado para a criação de uma aviação militar, por outro, o projeto brasileiro também se diferenciava do modelo argentino por questões de natureza material. O serviço aeronáutico argentino, mais experiente e dotado de um maior número de aeronaves, demonstrava que, apesar das limitações materiais, era possível pôr em prática uma estrutura mais atuante, mesmo que com reduzidos orçamentos⁶³.

Do outro lado do Atlântico, a experiência foi muito superior ao modelo argentino. A necessidade imperativa de vitória e um surpreendente parque industrial fizeram com que países como França, Inglaterra e Alemanha ficassem à frente no aperfeiçoamento dos meios aéreos. O número de aeroplanos em cada um dos países participantes da Grande Guerra girava já na casa do milhar. Na passagem dos anos 1918 para 1919, o grande desenvolvimento da indústria aeronáutica na Europa transborda nas relações comerciais com a América e a Ásia⁶⁴. A renovação dessa incrível quantidade ficava a cargo do poder fabril dos grupos contentores. Portanto, sem uma experiência séria em atividades aéreas, sem uma forte capacidade produtiva e sem recursos financeiros amplos, o Brasil não conseguiria, por conta própria e de fato, construir uma aviação militar.

Não devemos, no esforço de analisar a formação da aviação militar brasileira, reduzir o campo de reflexão ao âmbito aeronáutico. Na verdade, a questão era muito mais ampla e estava em um todo maior. A aviação era apenas um aspecto. Para tornar mais compreensível,

precisamos ampliar um pouco o foco no tema e percebê-lo como um processo mais global, que é a tentativa de modernização das Forças Armadas Brasileiras nas duas primeiras décadas do século XX. Já havíamos mencionado o envio de oficiais do Exército Brasileiro para cursos na Alemanha, mas isso apenas se refere a um contexto unificador. Os contatos com a Alemanha, Inglaterra e França são parte de uma lógica integrada que perderia seu sentido aqui se não fosse trazida à baila. Vamos nos limitar, aqui, no entanto, aos acordos firmados com a França.

A aproximação com o governo francês existia como potencialidade e uma propensão mais acentuada, mas que não se configurava como natural. Como havíamos ressaltado no item precedente, a oficialidade do Exército e os grupos políticos não poderiam ser encarados como um bloco único e homogêneo. Havia diferentes visões daquilo que deveria ser encarado como a melhor opção ou o projeto de aprimoramento das Forças Armadas e essas visões se confrontavam de maneira intensa até abril de 1917, quando navios mercantes brasileiros foram afundados por submarinos alemães, e outubro do mesmo ano, quando o governo do Brasil declarou guerra à Alemanha. Os germanófilos viram seu anseio recuar, cedendo lugar à primazia pró-França.

O apoio à causa aliada fez com que o país enviasse para o exterior militares para que estes atuassem juntos às forças combatentes, dotadas de grande experiência na guerra moderna do período. Destaca Lyra Tavares que seguiram para a Inglaterra aviadores brasileiros, constando o primeiro grupo de oito oficiais da Aviação Naval, além do Tenente Aliatar de Araújo Martins, do Exército⁶⁵. Compreendendo parte das medidas brasileiras em prol dos esforços de guerra em favor dos aliados, foi efetuado o envio de uma missão médica à França, conhecida como Missão Médica Militar. Essa missão era dirigida por Nabuco de Gouveia e estava subordinada às ordens do General Napoleão Aché, que a inseria no Comando Único dos Exércitos Aliados⁶⁶. A presença de uma equipe de oficiais médicos junto aos hospitais de campanha franceses foi apenas um entre outros passos da convergência franco-brasileira.

Entre o torpedeamento de seus navios e a declaração oficial de guerra, o governo brasileiro providenciou, dentro de seus limites, meios de incorporar o modelo francês de aeronáutica. Segundo o expediente do dia 9 de junho de 1917, o Ministério da Guerra estabelece o

⁶³ Isso tudo não quer dizer que a Argentina estivesse totalmente autônoma. Após a Primeira Guerra Mundial, chegaram ao país platino missões de instrução de aeronáutica militar advindas de países como Itália, França, Inglaterra e Alemanha (ZULOAGA, 1948).

⁶⁴ Zuloaga (1948).

⁶⁵ Tavares (1979).

⁶⁶ Tavares (1979).

seguinte: “são designados o 1º Tenente Alzir Mendes Rodrigues Lima e os 2ºs Tenentes Bento Ribeiro Carneiro Monteiro e Mario Barbedo para estudar e praticar aviação militar na França”⁶⁷.

De acordo com Jayme de Araújo Bastos Filho, a proposta de viabilizar a missão militar francesa de aviação do Exército não foi concebida no intuito de formar uma Arma à parte, como as especialidades da Artilharia, Engenharia, Infantaria e Cavalaria, mas sim um serviço subordinado⁶⁸. Esse objetivo, contudo, demandou uma progressiva definição do que seria trazido para o Brasil. Em 3 de julho de 1918, o General Napoleão Felipe Aché, Chefe da Comissão Militar Brasileira na França, assim se dirigia ao embaixador brasileiro Olynto de Magalhães:

Rogo vossa interferência, junto ao Governo francês, a fim de serem, mediante um contrato por dois anos, podendo ser prorrogado, enviados ao Brasil três oficiais aviadores, três monitores de aviões e três mecânicos de motores, a fim de ser criada uma escola principal de Aviação, no Rio de Janeiro, de acordo com as instruções por mim recebidas do Sr. Marechal Ministro da Guerra. (BASTOS FILHO, 1994, p. 67).

Em julho de 1918, o planejamento para a contratação de uma missão de instrução aeronáutica demandava a fixação de alguns critérios, elementos que eram primordiais, já que estruturavam a maneira pela qual funcionaria a escola de aviação militar brasileira. Chama nossa atenção o fato de o documento proveniente do General Aché configurar como “principal” o Campo dos Afonsos entre os cursos de aeronáutica do Exército a serem estabelecidos no Brasil. Realmente, houve um projeto de criação de outros dois centros de formação de aviadores militares, um em São Paulo e outro no Rio Grande do Sul, contudo, por conta das já destacadas dificuldades financeiras experimentadas no país, não foi possível para o governo brasileiro levar adiante tal projeto.

A labuta brasileira por formar uma companhia de aviação faria uso, em face das condições materiais e imateriais presentes, do espaço já constituído no Campo dos Afonsos, espaço que receberia um grupamento de cem homens, que seria comandado por um capitão e seus pilotos subalternos⁶⁹. Diferente da Escola Brasileira de Aviação, a nova organização que viesse a ser instalada nos Afonsos ficaria subordinada diretamente ao Estado-Maior do Exército, sendo mantida por uma verba governamental de 200 (duzentos) contos de réis anuais. Para pôr em funcionamento essa nova organização

⁶⁷ Brasil (1917, p. 6503).

⁶⁸ Bastos Filho (1994, p. 67).

⁶⁹ Bastos Filho (1994, p. 67).

⁷⁰ Bastos Filho (1994, p. 62).

militar, seria acrescida uma outra importância não estabelecida no relatório do Estado-Maior, que seria destinada à edificação da infraestrutura necessária — “alojamento, rancho, cozinha, banheiros, latrinas e mais alguns galpões para os novos aparelhos, além de uma oficina de reparos”⁷⁰.

O golpe de morte das possibilidades de acordo de cooperação militar teuto-brasileira deu-se com a derrota alemã em 1918 e com as restrições impostas pelos vencedores às atividades militares germânicas. A um pouco mais de um mês da assinatura do armistício, quando Alberto Cardoso de Aguiar era Ministro da Guerra, assim se expressou o expediente do Ministério da Guerra, datado de 6 de dezembro de 1918:

Mandado elogiar em boletim do Exército o 2º tenente Bento Ribeiro Carneiro Monteiro, que, tendo terminado com perfeita correção seu curso de piloto militar em França, prestou grande auxílio ao general chefe da missão militar brasileira, sob cujas ordens servia na aquisição do material de aviação necessário ao Exército. (BRASIL, 1918, p. 14706).

Portanto, vemos que a costura política e militar franco-brasileira forneceu o suporte para o estabelecimento definitivo de uma escola de aviação do Exército Brasileiro. Nessa ocasião o país já contava com aviadores formados nos aeródromos franceses, os quais poderiam atuar em favor do andamento do projeto aeronáutico nacional. Os três oficiais mandados servir nas escolas de aviação da França atuavam como ponte, como multiplicadores do conhecimento adquirido na Europa e cujo emprego seria diretamente dirigido pelo Ministério da Guerra. Eles eram parte de uma estrutura de planejamento mais sólido e foram intencionalmente empregados nos estudos sobre os meios necessários à criação de uma escola de aviação e nas negociações com o governo francês. Nesse contexto, a figura do tenente Bento Ribeiro foi de grande importância, pois atuava como elo entre aquilo que ele vivenciou nos aeródromos franceses e a cúpula do Ministério da Guerra e o Estado-Maior do Exército. Sua função, em essência, era agir junto às articulações para a vinda de uma missão de instrução aeronáutica e para que esta encontrasse no Brasil os instrumentos necessários ao seu funcionamento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As atividades aéreas constituíam ainda algo bastante novo, sem terem, na prática, um papel definido entre as inovações bélicas de começo da vigésima centúria. O aeroplano foi uma das invenções decorrentes das transformações tecnológicas desse período da Segunda Revolução Industrial. Contudo, ainda que muito longe de ser uma grande arma de dissuasão, a referida máquina

gerava um certo desequilíbrio nos teatros de operação, como no caso da Guerra Ítalo-Turca e do conflito na Europa.

Podemos perceber que as autoridades militares brasileiras tornaram-se progressivamente conscientes das consequências do impasse em se criar um serviço de aviação, ainda que a empreitada estivesse condicionada por limites materiais impostos no período da República Velha. A possibilidade de se fazer funcionar plenamente o projeto aeronáutico brasileiro esbarrava nas tentativas de reorganização das finanças e na inexistência de capacidade produtiva da indústria nacional. A falta de recursos financeiros e as restrições aos materiais necessários para garantir a manutenção de escola de aviação colidiam com as ambições de tornar o Brasil uma potência aeronáutica.

O Brasil, naquele momento, logrou ter pessoas e mecanismos institucionais mais aptos e capazes de fazer o melhor aproveitamento das condições disponíveis. O amadurecimento do planejar e do agir manifestou-se em 1912, postura que não esteve presente nas etapas

anteriores das campanhas pela criação da aeronáutica militar brasileira. Esse amadurecimento refletido no próprio Ministério da Guerra e no Estado-Maior do Exército pode ser medido pelo foco progressivamente tomado por tais instituições no projeto aeronáutico. A partir do momento em que o Estado-Maior se fez presente entre 1917 e 1918, foi possível o estabelecimento de um programa e de uma ação melhor conduzida. A centralização e a racionalização inspiradas no modelo alemão, curiosamente, mostraram-se favoráveis para a implantação de uma aviação de perfil francês. Em nenhum momento, os chefes do Estado-Maior ou do Ministério da Guerra cogitaram propor uma aviação militar inspirada no paradigma germânico. A definição por um projeto claro, superando os embates dos anos precedentes, foi estabelecida não como resultado, apenas, das mudanças internas nos pontos altos do comando do Exército, nos anos anteriores a 1914. O impasse foi suplantado pelo desenrolar da vitória da França na Primeira Guerra, o que afastou as pretensões alemãs no cenário.

REFERÊNCIAS

BANHA, P. (Coord). **História do Estado-Maior do Exército**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.

BASTOS FILHO, J. A. **A Missão Militar Francesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1994.

BRASIL. Imprensa Nacional. A segunda exposição internacional de locomoção aérea. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 14 jan. 1911. p. 8. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1693354/dou-secao-1-14-01-1911-pg-8/pdfView>>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. Ministério da Guerra. Designação do primeiro Tenente Alzir Mendes Rodrigues Lima e os segundos Tenentes Bento Ribeiro Carneiro Monteiro e Mario Barbedo para estudar e praticar aviação militar na França. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 9 jun. 1917. p. 6503. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1788560/dou-secao-1-19-06-1917-pg-7/pdfView>>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. Ministério da Guerra. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 2 mar. 1913a. p. 6332. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1811029/dou-secao-1-04-05-1913-pg-26/pdfView>>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. Ministério da Guerra. Elogio. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 13 dez. 1918. p. 14706. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1992916/dou-secao-1-13-12-1918-pg-12/pdfView>>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. Ministério da Guerra. Expediente de 22 de fevereiro de 1913: Pedido para o Ministro de Justiça e Negócios Interiores para que seja cedido ao Ministério da Guerra o terreno a que se refere a planta que lhe foi entregue para o estabelecimento de uma Escola de Aviação. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 2 mar. 1913a. p. 3158. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1749087/dou-secao-1-02-03-1913-pg-14/pdfView>>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. Ministério da Guerra. Expediente de 22 de fevereiro de 1913: Pedido para o Ministro de Justiça e Negócios Interiores para que seja cedido ao Ministério da Guerra o terreno a que se refere a planta que lhe foi entregue para o estabelecimento de uma Escola de Aviação. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 2 mar. 1913a. p. 3158. Disponível em: < <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1749087/dou-secao-1-02-03-1913-pg-14/pdfView>>. Acesso em: 18 out. 2012.

BUENO, C. **Política externa na Primeira República: os anos de apogeu – de 1902 a 1918**. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

COSTA, A. M.; SCHWARCZ, L. M. **1890-1914: no tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

DOUHET, G. **O domínio do ar**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER. 1988.

ESTEVES, D. **Documentos históricos do Estado-Maior do Exército**. Brasília: Estado-Maior do Exército, 1996.

FALESSI, C. PAGLIANO, M. **Storia fotografica dell'aviazione italiana: dalle origini al Tornado: personaggi, imprese, conquiste tecniche e miracoli dell'audacia**. Roma: Newton Compton, 1984.

- FAUSTO, B. **O Brasil Republicano**: sociedade e instituições (1889-1930). 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, v. 9.
- FERREIRA, J.; DELGADO, L. A. N. (Org.). **O Brasil Republicano**. O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**: dos primórdios até 1920. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1988.
- MALAN, A. S. **Missão Militar de Instrução**: Missão Militar Francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro. Rio de Janeiro: Bibliex, 1988.
- MCCANN, F. D. **Reforma e reconstrução**. Soldados da pátria: história do Exército Brasileiro 1889-1937. São Paulo: Companhia das Letras; Rio de Janeiro: Bibliex, 2006.
- MOTTA, J. **Formação do Oficial do Exército**: currículos e regimes na Academia Militar, 1810-1944. Rio de Janeiro: Bibliex, 2001.
- NÉON. **Une illusion**: la conquête de l'air. Paris: Payot, 1927.
- O AEROPLANO na guerra. **A Noite**, Rio de Janeiro, 2 nov. 1911. Primeira página. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=348970_01&pasta=ano191&pesq=estréanãodeshonra>. Acesso em: 12 abr. 2012.
- O PAIZ, Rio de Janeiro, ano 28, n. 9962, 15 jan. 1912. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=178691_04&pasta=ano191&pesq=aeroplano>. Acesso em: 12 abr. 2012.
- PAOLETTI, C. **A military history of Italy**. Westport: Praeger Security International, 2008.
- SALLES, M. V. O debate sobre a criação da aviação militar brasileira (1911-1927). **Revista da UNIFA**, v. 24, n. 29, p. 7-17, dez. 2011.
- SODRÉ, N. W. **Formação histórica do Brasil**. 9. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.
- _____. **História militar do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.
- TAVARES, A. L. **Brasil-França**: ao longo de 5 séculos. Rio de Janeiro: Bibliex, 1979.
- TITTONI, R. **The Italo-Turkish War (1911-12)**. Kansas: Franklin Hudson, 1914.
- VILLA DE LA TAPIA, A. **Alas de Bolivia**: sistesis histórica de la aviacion nacional. La Paz: Editorial de Aeronáutica, 1974.
- ZULOAGA, A. M. **La victoria de las alas**. Buenos Aires: El Ateneo, 1948.