

A Missão Militar Francesa de Aviação e sua influência na expansão do Campo dos Afonsos (1916-1922)

The French Military Aviation Mission and its influence on the expansion of the Afonsos Field (1916-1922)

La Misión de Aviación Militar Francesa y su influencia en la expansión del Campo dos Afonsos (1916-1922)

Bruno de Melo Oliveira^I

Jairo de Paula Batista^{II}

RESUMO

O presente artigo visa esboçar um primeiro esforço de compreensão sobre o processo de constituição do Campo dos Afonsos em uma organização militar. O Brasil, signatário do Tratado de Versalhes, contratou ao final de 1918, a Missão Militar Francesa de Aviação. Após a confirmação desse acordo de cooperação, o aeródromo dos Afonsos passou a sofrer uma série de intervenções arquitetônicas, visando lançar as bases de uma infraestrutura necessária ao funcionamento da Escola de Aviação Militar e da constituição do espaço já delimitado em uma unidade militar. Todavia, apesar de o enlace contratual Brasil-França ter-se estabelecido nos últimos momentos da Primeira Grande Guerra, a aproximação brasileira com o país europeu já se delineava em 1916, permitindo o desenvolvimento dos primeiros projetos de remodelamento do Campo dos Afonsos e a expansão de seu terreno inicial. A fim de conduzir nossa reflexão, temos como corpus documental os relatórios do Estado-Maior do Exército, do Ministério da Guerra, notas e portarias publicadas no Diário Oficial da União, bem como fotografias e plantas baixas relacionadas com o tema deste trabalho.

Palavras-chave: Aviação Militar. Campo dos Afonsos. Missão Militar Francesa de Aviação. Brasil.

ABSTRACT

This paper aims to outline a first effort to understand the constitution process of Campo dos Afonsos

in a military organization. Brazil, signatory of the Treaty of Versailles, hired at the end of 1918, the French Military Aviation Mission. After the confirmation of this cooperation agreement, the Afonso's aerodrome began to undergo a series of architectural interventions aimed at laying the foundations of an infrastructure necessary for the operation of the Military Aviation School and the constitution of the space already delimited in a military unit. However, although the Brazil-France contractual relationship was established in the last moments of the First World War, the Brazilian approach to the European country was already outlined in 1916, allowing the development of the first remodeling projects of Campo dos Afonsos and the expansion of its initial space. In order to conduct our reflection, we have as a documentary corpus the reports of the General Staff of the Army, the Ministry of War, notes and ordinances published in the Federal Official Gazette, as well as photographs and floor plans related to the subject of this work.

Keywords: Military Aviation. Afonsos Field. French Military Aviation Mission. Brazil.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo esbozar un primer esfuerzo de comprensión sobre el proceso de constitución de Campo dos Afonsos en una organización militar. Brasil, firmante del Tratado de Versalles, contrató a finales de 1918 la Misión de Aviación Militar Francesa. Después de la confirmación

I. Universidade da Força Aérea (UNIFA) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: campeator@yahoo.com.br

II. Universidade da Força Aérea (UNIFA) – Rio de Janeiro/RJ – Brasil. Especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). E-mail: baptistajpb@gmail.com

Recebido: 30/08/2019

Aceito: 11/09/2019

de este acuerdo de cooperación, el aeródromo de Afonsos comenzó a someterse a una serie de intervenciones arquitectónicas destinadas a sentar las bases de una infraestructura necesaria para el funcionamiento de la Escuela de Aviación Militar y la constitución del espacio ya delimitado en una unidad militar. Sin embargo, aunque la relación contractual entre Brasil y Francia se estableció en los últimos momentos de la Primera Guerra Mundial, el enfoque brasileño hacia el país europeo ya se describió en 1916, lo que permitió el desarrollo de los primeros proyectos de remodelación de Campo dos Afonsos y la expansión de su terreno inicial Para llevar a cabo nuestra reflexión, tenemos como corpus documental los informes del Estado Mayor del Ejército, el Ministerio de Guerra, las notas y ordenanzas publicadas en la Gaceta Oficial Federal, así como fotografías y planos relacionados con el tema de este trabajo.

Palabras clave: *Aviación Militar. Campo dos Afonsos. Misión de Aviación Militar Francesa. Brasil.*

1 INTRODUÇÃO

Quando identificamos a parca produção dita historiográfica sobre a constituição da Escola de Aviação Militar, o que reparamos é a existência de breves relatos sobre a instalação das atividades fomentadas pela Missão Militar Francesa de Aviação. Se tomarmos um dos primeiros esboços de história, o de José Garcia de Souza (1944), a fundação da escola mostra-se pontual. Em sua “verdadeira história”, o Campo dos Afonsos, já em 1918, era uma organização militar adaptada às novas missões. Por sua vez, Nelson Lavènere-Wanderley (1985) repercute essa afirmação, como se por ato de decreto, de um segundo para outro, uma instituição militar e seu complexo de edifícios pudessem emergir do solo de imediato, com os já lendários hangares produzidos na época de instalação da Escola Brasileira de Aviação (EBA) e, posteriormente, a Escola de Aviação do Aero-clube Brasileiro. A vida na caserna iniciou-se logo após, por decreto, ser transformado o espaço, outrora gerido por uma instituição civil, em uma organização militar completa, implicitamente, segundo os autores citados.

O mais interessante nessas narrativas é que quaisquer modificações operadas no sítio do Campo dos Afonsos são mencionadas de maneira pontual e superficial. Os pesquisadores que se debruçaram sobre o tema da

constituição da Escola de Aviação Militar tenderam a repetir essas antigas colocações de historiadores diletantes, sem atentarem para a forte simplificação que esse posicionamento incorre. *Fiat lux!* Faz-se a Escola de Aviação Militar. Nada tão lamentável quanto ao fato de se perder de vista toda uma série de ações necessárias, emanadas por organismos estatais. Todo um planejamento e possíveis intervenções são postos à margem, sem que se tenha a preocupação de pôr o projeto de criar a aviação militar brasileira no seu lugar e que se pense no processo de ocupação do espaço físico do Campo dos Afonsos.

Antes de mais nada, vale ressaltar, o Campo dos Afonsos, em seus primeiros anos de atividade, não era uma organização militar¹. Tão somente, apesar de sua conexão com órgãos militares, era um espaço administrado por entidades privadas, ora sob a condução da empresa Gino, Bucelli & Cia², ora pelo Aero-Clube Brasileiro³. Assim sendo, as necessidades de funcionamento estavam supridas por aquilo que estava disposto no terreno onde as escolas de aviação estavam situadas. As dimensões físicas eram adequadas para aquilo que se destinava inicialmente. Não entraremos aqui na discussão de se efetivamente estava ajustada a infraestrutura das edificações com aquilo que se procurava, se os atores tinham ou não percepção do que era ou não adequado em 1914 e 1916. O foco de nossas observações, ainda que seguindo uma abordagem mais empírica, é trazer à baila a constituição do lugar enquanto uma organização militar propriamente dita.

2 DELIMITAÇÃO TERRITORIAL

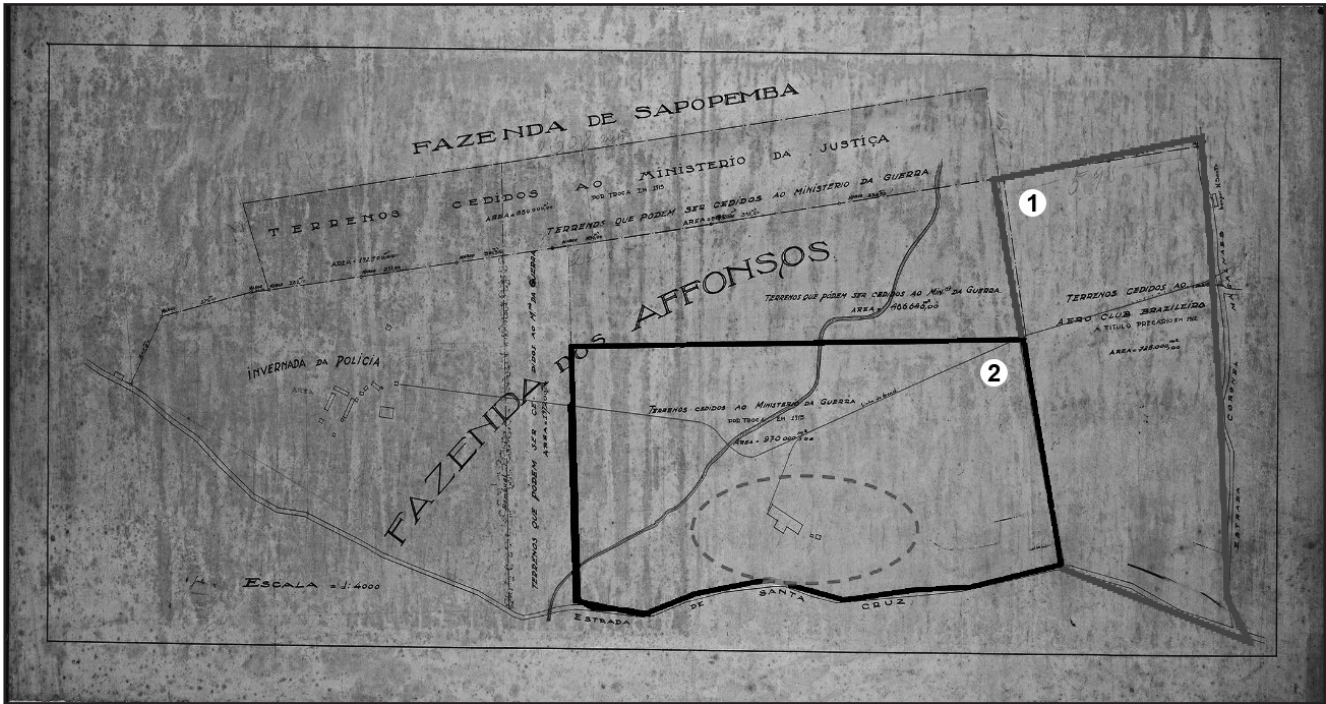
O terreno ocupado pela Escola Brasileira de Aviação (EBA) é uma fração da antiga e secular Fazenda dos Afonsos. O total do perímetro ocupado corresponde a aproximadamente 970.000 m²(Figura 1), no qual foram realizadas obras de terraplanagem, em fevereiro de 1913, e onde foram edificadas as primeiras construções para abrigar aeronaves, oficinas, escritórios e armazéns, distribuídos nos oito hangares (Figura 2). Entre 1913 e 1914, o acesso às instalações da instituição de ensino também mostrava-se bastante precário, sendo uma linha de bonde, com tração animal, que já existia como forma de acesso à Invernada da Polícia Militar, além da estrada Rio-São Paulo, em seu antigo traçado.

¹ Essa não foi uma invenção brasileira. Mickaël Aubout, estudando o caso francês, verifica os pilotos militares eram formados em escolas de aviação civis (AUBOUT, 2011).

² A empresa foi constituída durante o processo de escolha do Ministério da Guerra para criação da Escola de Aviação em 1913. Sua escolha foi direta e o acordo firmado permitiu ajustes durante o processo, cujo valor autorizado foi aprovado pelo governo sem participação privada.

³ Fundado em 1911 com a finalidade de criar e promover a aviação no Brasil por meio de subscrições e captação público-privada.

Figura 1 - Mapa da Fazenda dos Afonsos, com a identificação do terreno cedido a EBA.



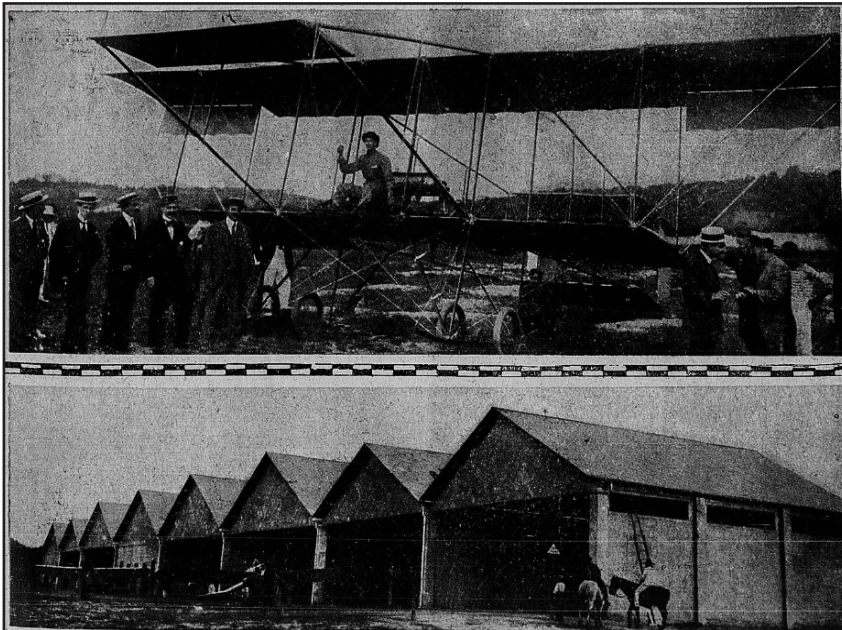
Fonte: (MAPA..., 1914).

- 1 – espaço cedido ao Aeroclube
- 2 – espaço cedido ao Ministério da Guerra

Após o fim da Escola Brasileira de Aviação, em junho de 1914, quando da finalização de suas atividades por inanição, o local ficou desativado, guarnecido parcialmente pelo Exército Brasileiro, grande patrocinador do investimento. Seria necessário mais um esforço do Aero-Clube Brasileiro para transformar

novamente o espaço e os hangares em um ambiente dedicado a formação de pilotos. Não temos, ainda, meios para confirmar a formação de mecânicos, como havia sido estipulado pelo acordo com a empresa Gino Bucelli & Cia, mas, a partir de 1916, a escola de aviação logrou obter sucesso, cujos aviadores foram brevetados.

Figura 2 - Imagens da Escola Brasileira de Aviação.



Fonte: (O BRAZIL..., 1914).

Aparentemente, até onde pôde ser levantado no presente momento, nenhuma intervenção drástica se processou. O Aero-Clube Brasileiro preservou o que já havia sido erguido e teve todo cuidado com sua manutenção. Não ocorreu, nesse ínterim, expansão do terreno, em que oito hangares se destacavam na paisagem e pista de pouso-decolagem nada mais era do que a superfície plana do Prado de frente dos hangares. A linha de bonde ainda tinha sua importância, apesar de seu pouco raio de ação e capacidade de locomoção e carga. Vale frisar isso! Em suma, nada de novo sobre o solo bucólico dos extremos da capital federal.

3 SOLUÇÃO À FRANCESA

Para que o Brasil tivesse verdadeiras asas militares, seria preciso esperar a conclusão da Primeira Guerra Mundial. Os últimos meses do conflito já descortinavam um bem provável final, o que permitia ao país solucionar seus dilemas diplomáticos. Os longos anos de incerteza, a impossibilidade por optar por esse ou aquele lado na grande refrega internacional foi superado progressivamente. O afundamento de navios mercantes em 1917 em águas internacionais contribuiu para que o Estado brasileiro adotasse uma direção em suas orientações em política externa.

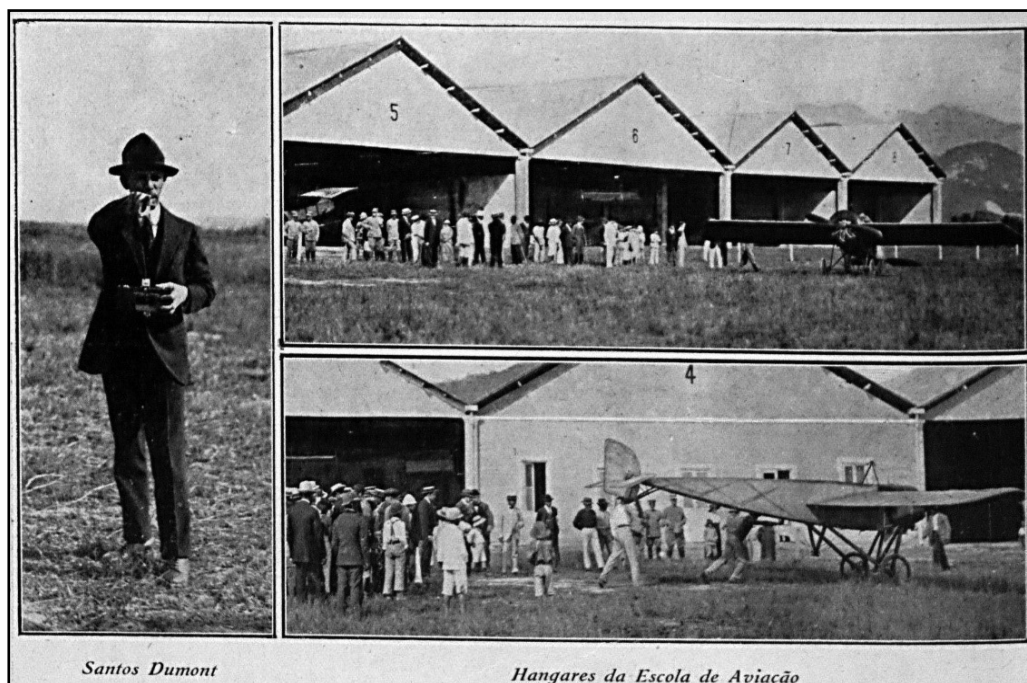
Como chama a atenção Clodoaldo Bueno, além das pressões vindas das potências europeias interessadas em influenciar em cenário sul-americano, o “grande irmão do Norte” também fazia-se presente e posicionava-se como um ator de grande importância, buscando conduzir a opinião dos demais americanos e portar-se como um agente de relevo no que tange à proteção e cooperação no continente americano (BUENO, 2003).

Uma das grandes mudanças no eixo de articulações políticas foi a substituição da parceria britânica com o estreitamento de laços com o governo norte-americano. Como lembra Visentini, a gestão do Barão do Rio Branco marcou o momento paradigmático dessa fase da política externa brasileira, no qual foram feitas a demarcação das fronteiras e estruturação da chamada “aliança não-escrita” com os Estados Unidos (VISENTINI, 1999, p. 135).

Na nova configuração mundial do desenvolvimento capitalista, a potência emergente são os Estados Unidos, em substituição à hegemonia britânica. (SANTOS, 1991, p. 258).

A Primeira Guerra Mundial é também um evento que reforçará os laços Brasil-Estados Unidos. Quando Washington rompeu com as Potências Centrais, em abril de 1917, o Brasil cortou relações diplomáticas com a Alemanha logo em seguida, em 11 de abril de 1917 (SANTOS, 1991, p. 263).

Figura 3 - Santos Dumont na Escola de Aviação do Aero-Clube Brasileiro.



Santos Dumont

Hangares da Escola de Aviação

Fonte: (AVIAÇÃO, 1916).

Apesar de os estudos em Relações Internacionais darem grande destaque a essa aproximação Brasil-Estados Unidos, não podemos esquecer outros atores externos. A França, por exemplo, na própria história republicana, merece o devido destaque, ainda mais em se tratando de cooperação militar. Na Europa, a primeira potência europeia a reconhecer a proclamação da república brasileira foi a França (SANTOS, 1991, p. 257). Apesar da existência de um forte núcleo germanófilo no Exército e na política brasileira (BUENO, 2003), não se deve deixar cair no esquecimento uma forte influência francesa, em certos setores militares. “As relações bilaterais França-Brasil foram sensivelmente fortalecidas após o término da I Guerra Mundial” (MIALHE, 2010, p. 91). Jorge Luís Mialhe observa que se deve

[...] ter em conta que o papel político-estratégico ocupado pela França no cenário internacional da época era o de uma potência vitoriosa, com grande influência na construção do novo cenário geopolítico do período entre guerras. (MIALHE, 2010, p. 91).

O Estado-Maior do Exército, instituição de planejamento de guerra, no ano de 1916, explicita em seu relatório o imperioso estabelecimento de um serviço de aviação no Brasil. Ressaltamos que o Estado-Maior é um 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).

Diante dos progressos operados na arte militar, a instituição precisou posicionar-se diante dos avanços tecnológicos na guerra aérea, estudando e recomendando medidas para formar a aviação e com todo o complexo de infraestruturas e ações de Estado com vistas ao sucesso dessa missão.

Em face dos consideráveis progressos da aviação nestes últimos tempos, não é mais possível ficarmos alheios a esta questão. (ESTEVES, 1996, p. 59).

O relatório é de 1916, publicado em 1917, em suma, estamos tratando aqui do período em que a Primeira Guerra Mundial não havia chegado a seu termo. Todavia é possível notar no documento um já configurado alinhamento com a França, o que contribuiria no processo de aquisição de material aeronáutico e de aeroplanos de caça, bombardeio e observação.

O texto do relatório é claro quanto à visão do que seria a atuação da aviação, tendência ao uso em apoio à tropa e à artilharia, fundamentalmente. Quanto à instalação de uma escola, estava claro para o Estado-Maior qual seria a melhor opção de instalação.

Penso que o campo dos Afonsos, onde está situada a escola de Aviação presta-se perfeitamente para a instalação do nosso serviço de aviação. (ESTEVES, 1996, p. 62).

A existência no Estado-Maior do Exército de uma inclinação pela aproximação com a França, como fica corroborado no relatório, e pelo desejo de constituição de um acordo militar franco-brasileiro para a aviação militar, apesar da vigência da cooperação militar entre Brasil e Alemanha, indica que a francofilia era ainda muito forte nas fileiras do Exército (OLIVEIRA, 2012, p. 25).

A mudança das atribuições do Estado-Maior do Exército repercutia em uma das peças fundamentais do organismo militar: a instrução. (OLIVEIRA, 2012, p. 27).

A escola e a companhia de aviação — unidade operacional — ficarão subordinadas ao Estado-Maior do Exército. “Uma companhia independente de aviação, com 100 homens, comandada por um capitão escolhido e com subalternos aviadores poderia aquartelar em dependências da Escola construídas para esse fim” (ESTEVES, 1996, p. 62). Reconhecimento da necessidade de construção de

[...] alojamentos, rancho, cosinha, banheiros, latrinas e mais alguns galpões para os novos aparelhos, além de uma oficina de reparos. (ESTEVES, 1996, p. 62).

O Tenente Bento Ribeiro, atuando em missão na França, dispunha das plantas originais do Campo dos Afonsos e suas construções, a fim de que, a partir dela, pudesse ser adotado um plano geral de expansão do terreno de aviação. Bento Ribeiro, ex-aluno da Escola Brasileira de Aviação, membro do Aero-Clube Brasileiro, diretor e instrutor da Escola de Aviação do Aero-Clube Brasileiro, ator de primeira grandeza nesse contexto. A presença de seu nome no relatório faz a convergência para uma tendência já iluminada, alguns anos antes no próprio Estado-Maior do Exército, a de inclinação pelos aparelhos e modelo francês de instrução aeronáutica, em documento de fins de 1911 (ESTEVES, 1996, p. 43).

Seu envio pelo Estado-Maior também não é obra do acaso. Cabe aqui uma brevíssima digressão com o uso do Diário Oficial da União. A seção do Ministério da Guerra, em expediente do dia 13 de abril de 1915, informa que o Departamento da Guerra declarou que foi posto à disposição do

[...] chefe do estado-maior do Exército o aspirante a oficial Bento Ribeiro Carneiro Monteiro Filho, a fim de auxiliar o serviço daquela repartição. (BRASIL, 1915, p. 4166).

Outro fragmento extraído do Diário Oficial destaca que o Ministério da Guerra, conforme decreto do dia 31 de março de 1916, nomeou como adido militar “junto a legação do Brasil na França o major de arma de engenharia Alfredo Malan d’Agrogne” (BRASIL, 1916, p. 5121). Em resumo, encontramos condições propiciatórias para uma aproximação militar franco-brasileira.

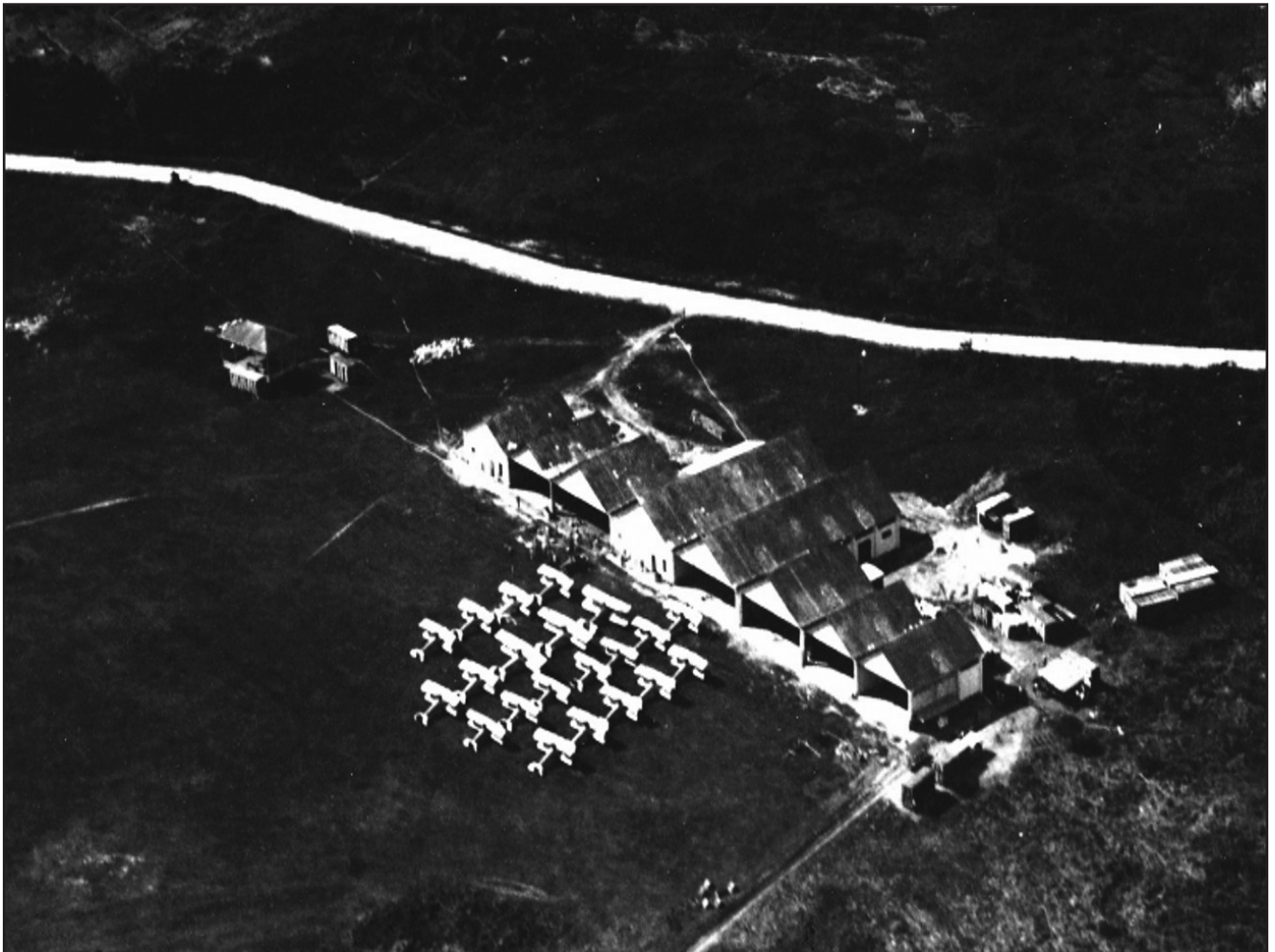
Por outro lado, o tenente é também representante daquela primeira turma que seria inicialmente formada no Campo dos Afonsos, em 1914, se a EBA não tivesse parado de funcionar. Sua experiência dentro dos debates em favor da criação da arma da aviação no Brasil tornava-o um agente de destaque, permitindo torná-lo um técnico neste campo. Não dispomos aqui dos relatórios relativos a essa missão do militar em solo francês, por hora, podemos inferir que o fato de portar as plantas da Fazenda dos Afonsos permite-nos inferir para uma possível escolha do local para a instalação de uma escola, em aproveitamento do que ainda permanecia de pé, somado às contribuições arquitetônicas e técnicas fornecidas pelas autoridades militares francesas.

4 ESCOLHENDO O NINHO PARA AS ÁGUIAS

É possível encontrar, nos fundos onde está composto o acervo dedicado à Escola de Aviação Militar, depositada no Museu Aeroespacial (MUSAL), uma série de fotografias produzidas nos primórdios do funcionamento da jovem organização militar subordinada ao Exército. De forma icônica é possível identificar os primeiros momentos da escola.

Temos impressionantes vistas aéreas que têm como elemento capturado os hangares herdados da EBA e da Escola de Aviação do Aero-Club Brasileiro, e aeronaves francesas dispostas de maneira simétrica a poucos metros em frente das edificações primevas. Eis aí a escola! Oito hangares, algumas dezenas de aeronaves, uma tímida linha de bonde, ao fundo a estrada Real de Santa Cruz e alguns tapumes. Esse era o complexo predial existente no Campo dos Afonsos em 1919, como se pode verificar nesta imagem.

Figura 4 - Vista aérea da Escola de Aviação Militar.



Fonte: (VISTA...,1919).

Figura 5 - Vista aérea panorâmica da Escola de Aviação Militar e entorno.

Fonte: (VISTA..., 1919).

A paisagem composta dessa unidade militar, com suas construções isoladas na pradaria, representa os primeiros passos para a constituição de um centro de instrução de pilotos, observadores e mecânicos especialistas em aviação. A pergunta que se faz diante desse cenário é: onde estão as demais construções? Que construções? Oito hangares dariam conta das necessidades prementes para a defesa da soberania brasileira por meio de aparelhos mais pesados que o ar? Algumas advertências precisam ser feitas. Uma coisa é a criação de uma instituição por meio de um decreto presidencial; a outra, como um Estado com poucos recursos financeiros e sem expertise no trato da aviação militar viabilizará o planejamento de uma escola de aviação e toda a infraestrutura necessária para o funcionamento desta. A assinatura de uma norma mostra-se muito mais veloz que as demais ações humanas são capazes de executar planos e diretrizes, visto que seus efeitos não se dão de maneira imediata. *Fiat lux!*

Retomemos, portanto, o caminho daquilo que é possível fazer nas condições existentes. Tomando como referência fragmentos dos relatórios anuais do Ministério da Guerra, teremos condições de

identificar algumas restrições ao bom andamento do projeto de modernização da força terrestre, à qual o movimento pela criação de escola e serviço de aviação pertencem. Limitamos nosso olhar aos documentos produzidos entre 1917 e 1922. No relatório de 1917, apresentado na gestão de Marechal Graduado José Caetano de Faria, temos alguns indícios dos problemas experimentados pelo Exército Brasileiro. Quanto ao campo da instrução, vamos nos limitar aos aspectos físicos dos ambientes de instrução, e não ao sistema de ensino. Por exemplo, a Escola Militar de Realengo, responsável pela formação dos futuros comandantes, tinha dimensões acanhadas se comparadas às necessidades da instrução (BRASIL..., 1918, p. 24). No mesmo texto, mostrou-se a inclinação para a inevitável definição de um projeto destinado à construção de novos edifícios a fim de dar garantias para a formação dos oficiais (BRASIL..., 1918, p. 24). Apesar de sua edificação relativamente recente, Realengo apresentou uma infraestrutura não condizente com a missão proposta. Na verdade, esta era, segundo os relatórios publicizados no lapso de tempo por nós demarcados, a realidade de inúmeras outras organizações militares espalhadas pelo território nacional.

Naquilo que tange ao campo de aviação, o ano de 1917 mostrou a incerteza do futuro dos Afonsos, conforme fica explicitado no relatório do Ministério da Guerra.

Estando verificada a imprestabilidade do campo dos Afonsos para aviação, fiz estudar os campos de Santa Cruz, que também não foram julgados bons, por serem muito alagadiços e sujeitos a fortes correntes de vento, devido às proximidades do mar. (BRASIL..., 1918, p. 31).

Inclinou-se, naquele momento, por uma outra solução, o emprego do polígono de tiro de Realengo para a instalação de um campo de aviação por conta de condições mais favoráveis e pela sua imprestabilidade para a sua orientação original (BRASIL..., 1918, p. 31). Os acidentes ocorridos no polígono de tiro justificavam o encerramento de suas atividades. Em 15 de maio de 1918, o próprio ministro da guerra ordenou “projectar e orçar as construcções e adaptações que forem necessárias, bem como os trabalhos de campo” (BRASIL, 1918). Além disso, mandou transferir “o galpão e aparelhos de aviação que se acham nos campos de Santa Cruz”

(BRASIL, 1918). O atual estágio da pesquisa não nos autoriza avançar sobre as consequências dessas decisões, pois não dispomos ainda de maiores fontes de dados a fim de aprofundarmos nessa decisão por Realengo como um campo de aviação e escola de pilotagem.

O armistício na Europa permitiu ao Brasil dirigir-se oficialmente à França, enquanto país fornecedor de armamentos e de instrutores militares. Foi estabelecida a contratação de uma missão de instrução para aviação. Nesse sentido, o governo brasileiro publicou o Decreto n. 13.099 de 17 de julho de 1918, que autorizou ao Ministério da Guerra a abertura de crédito especial para organizar o serviço de aviação militar. Com assinatura feita pelo presidente Wenceslay Braz P. Gomes e pelo Ministro da Guerra José Caetano de Faria, fica autorizada a concessão de fundos para se

[...] organizar o serviço de aviação, militar, fazer installações, adquirir aeroplanos e o mais material necessario, estabelecer escolas de aviação, e contractar professores e operários. (BRASIL, 1919, p. 10).

Figura 6 - Chegada ao Rio de Janeiro do comandante da Missão Francesa de Aviação com oficiais do Exército Brasileiro.



Fonte: (O INVICTO..., 1919).

Em princípios do ano seguinte, o presidente Delfim Moreira e o Ministro da Guerra Alberto Cardoso de Aguiar editaram outro decreto com a mesma finalidade, agregando mais recursos ao investimento do serviço de aviação (BRASIL, 1920, p. 62).

5 EDIFICANDO O NINHO DAS ÁGUIAS

Não dispomos, nesses relatórios ministeriais, de informações que tratem, de maneira mais aprofundada, e deliberações sobre esta ou aquela localidade, ou mesmo de relatórios técnicos que apontem o descarte das regiões como possíveis candidatos para abrigarem uma escola de aviação ou pista de pouso-decolagem para o Exército. Seria necessária a localização de pareceres técnicos, a fim de compreenderem-se melhor as opções vigentes e suas restrições.

Apesar de representarem um importante fornecedor de informações, tais relatórios não dão conta da complexidade da movimentação operada naqueles anos. No ano de 1918, já com o General Alberto Cardoso de Aguiar na pasta da guerra, podemos encontrar a retomada do Campo dos Afonsos como uma alternativa viável para a fundação de uma escola de aviação para o Exército.

O Estado-Maior esteve incumbido de organizar o curso de aviação da escola, que funcionaria no Campo dos Afonsos,

[...] onde foram aproveitados, depois de feitos os reparos necessários, os oito hangars já existentes, e mais tres, em cimento armado, acham-se em construção. (BRASIL..., 1919, p. 57).

Cogitou-se instalar a escola em Santa Cruz, porém estudos compreenderam que os alagamentos e a salubridades eram comprometedores da missão da aviação.

Esse último texto, relativo às atividades do ano de 1918, foi apresentado em maio de 1919, ou seja, já sob a égide da Missão Militar Francesa de Aviação. O perímetro do Campo dos Afonsos já contava com uma “área de *atterrisage* de 1.600 metros de comprimento por 1.200 de largura” (BRASIL..., 1919, p. 57). As dimensões do terreno e as acomodações preexistentes permitiriam a formação de 30 aviadores. O chefe da missão de aviação, Coronel Magnin, destacou que seria formada uma esquadrilha mista para as funções de observação, caça e bombardeio, sendo dotada de um total de 30 aeronaves (BRASIL..., 1919, p. 58).

O ano de 1918 apresenta uma virada na administração dos assuntos militares. Pela primeira vez, um civil ocupou a pasta da guerra. João Pandiá Calógeras teve um papel de grande destaque nos esforços para a modernização do Exército Brasileiro. Destaque à necessidade de ampliar e modernizar a infraestrutura dos quartéis do Exército. Por conta disso,

[...] levado por taes considerações, mandei organizar pela Direcção de engenharia projetos e orçamentos completos de quartéis-typos para as diferentes unidades. (BRASIL..., 1920, p. 33).

Ganham importância aqui mudanças nos aspectos e funções das edificações militares.

Nenhum luxo, nenhuma exterioridade. Em compensação, todo o necessário, com largueza, hygiene, ar e luz, prevendo o futuro e preparando a mobilização. (BRASIL..., 1920, p. 33-34).

Dentro do plano de modernização da funcionalidade e estruturação dos meios militares, a gestão de Calógeras atentou para as necessidades no plano da aviação.

[...] Desde logo deve ser também previsto o estabelecimento systematico de campos de aterragem para aviões, despeza grande, á qual, comtudo, nos não é dado poder fugir, si, como é imprescindivel, temos de possuir e desenvolver a quinta arma. (BRASIL..., 1920, p. 42).

Para levar a cabo tal empreitada, seriam feitas solicitações de apoio de pessoal e financeiro às municipalidades brasileiras. Não custa dizer aqui que parece que esse último plano não logrou êxito.

Naquilo que se refere ao próprio Campo dos Afonsos, modificações de toda ordem foram conduzidas de maneira enérgica. O cenário inicial, como destaca o relatório anual, implicava uma grande atenção por parte do Exército.

A Escola de Aviação com seus annexos— a companhia de aviação e os alojamentos dos alumnos— acham-se localizados em condições pouco commodas. (BRASIL..., 1920, p. 56).

Mas nem tudo se encontrava em condições pouco prósperas.

Galpões e campo de aterragem estão perfeitamente situados, e dentro em pouco, com as extensões previstas para os trabalhos de preparo da pista, representarão solução satisfactoria do problema. (BRASIL..., 1920, p. 56).

Um ponto que pouco se chegou a perceber. O Campo dos Afonsos era acéfalo! A sede funcionava em Realengo, mas havia alojamentos distribuídos em Marechal Hermes. O que havia sido instalado no terreno eram apenas os setores diretamente ligados à prática do voo, não havendo, nesse primeiro momento, um prédio do comando, alojamentos ou posto médico. Em suma, é fundamental pensar em um processo relativamente curto de instalação de edificação a fim de se constituir uma unidade militar estruturada no Campo dos Afonsos, tornando-o não somente um campo de aviação, mas uma organização militar propriamente dita.

No ano seguinte, ações mais drásticas permitiram uma expansão do complexo arquitetônico do Campo dos Afonsos. Sendo comandante da Escola de Aviação Militar o Tenente-coronel José Victoriano Aranha da Silva foi possível construir-se o quartel da Companhia de Aviação e dado prosseguimento às obras de terraplenagem na margem esquerda da linha férrea.

O serviço de terraplenagem dos hangars de cimento armado, aterro do terceiro e desaterro do segundo, foi concluído, estando quase terminado o aterro em frente do último. (BRASIL..., 1921, p. 80).

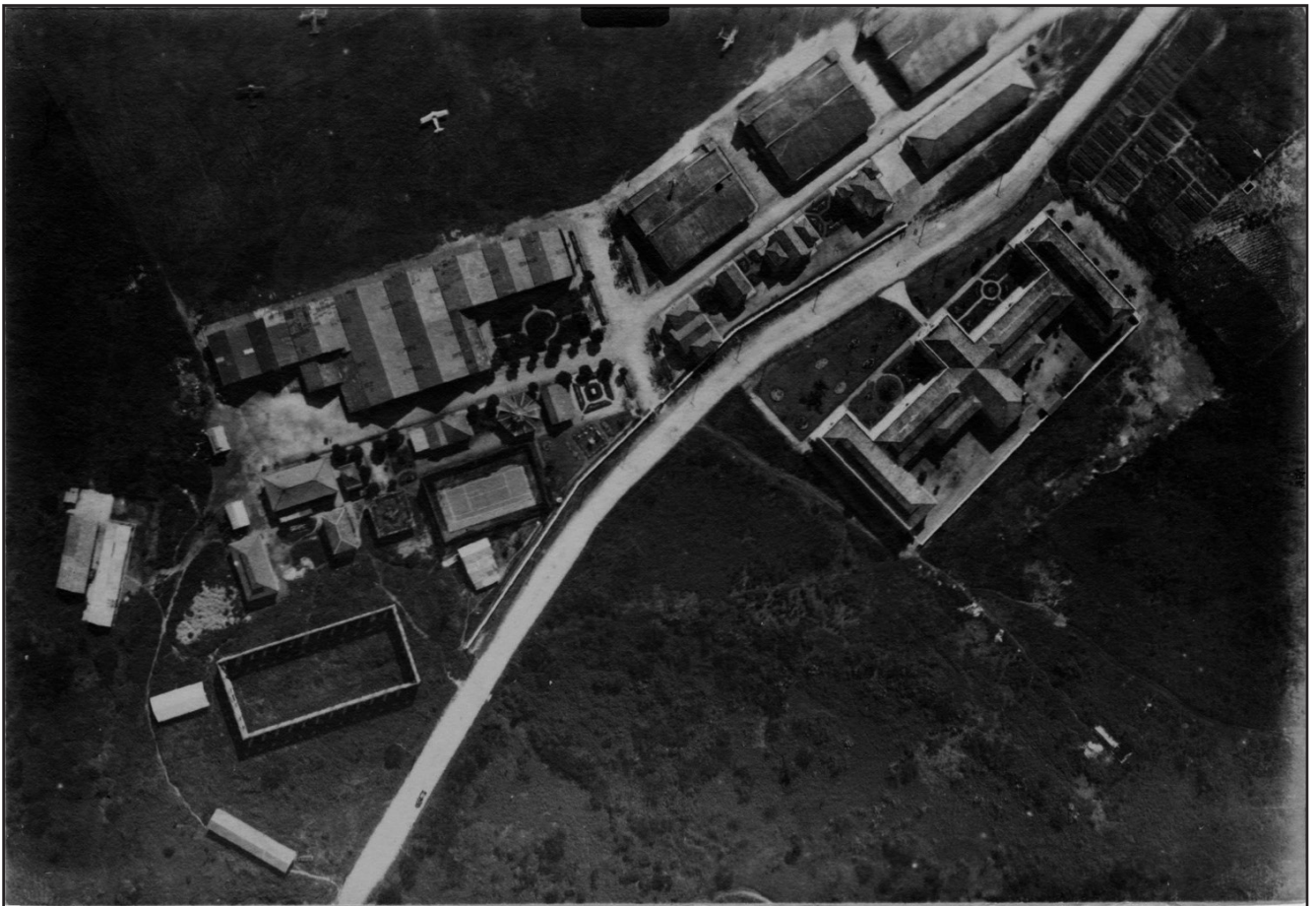
Nas oficinas foram feitas grandes modificações. Os hangars 2 e 3 foram transformados em oficinas de montagem e reparação, com instalação de bancadas e 16 tornos. (BRASIL..., 1921, p. 80).

O hangar n. 5 foi transformado em almoxarifado, reunido ao já existente no hangar 4, permitindo que o mesmo fosse, assim, ampliado, para comportar todo o material a chegar da Europa. (BRASIL..., 1921, p. 80).

Os hangars 6 e 7 foram transformados em oficinas de reparação de azas e entellamento, com uma bancada de 9 tornos para madeira e de pintura. (BRASIL..., 1921, p. 80).

O trato com as vias internas não foi descuidado, sendo projetada uma rua de 7,4 metros de largura — que foi chamada de Tenente Possolo — e delimitado um espaço para a instalação do corpo da guarda, gabinete fotográfico, casa dos pilotos, posto médico e garagem (BRASIL..., 1921, p. 80). Intervenções mais

Figura 7 - Vista aérea da Escola de Aviação Militar e Companhia de Aviação.



Fonte: (VISTA...,1922).

impactantes ainda estariam por vir, como a retirada da linha férrea do meio do campo de aterrissagem, o que implicou na posterior construção de um ramal de trem pela Estrada de Ferro Central do Brasil, partindo de Marechal Hermes, a fim de garantir a acessibilidade aos hangares da escola de aviação (BRASIL..., 1921, p. 80-81). Além dessas ações, foram edificadas as casas dos pilotos, campo de tênis, calçadas, travessas, praça — nomeada de Tenente Aliatar — e alojamentos. Nesses esforços ainda foi “projectado o edificio para escola, dispendo de dois pavimentos [...]” (BRASIL..., 1921, p. 82). Chamam a atenção as divisões que comporão a sede da escola, tendo o primeiro andar

[...] portaria, sala de espera, bibliotheca, sala de recepção, intendencia, arrecadação, refeitório, cozinha, dispensa e gabinete sanitário” e o segundo andar “sala do comando, casa da ordem, sala dos conselhos, secretaria e archivo, 38 quartos para officiais e installaçõessanitárias. (BRASIL..., 1921, p. 82).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de constituição do Campo dos Afonsos como uma organização militar culminou no ano de 1922, com as finalizações das obras do prédio da Companhia de Aviação e o estabelecimento de um prédio que sediasse a direção da Escola de Aviação Militar. Esta, contudo, foi uma primeira etapa de reformulação e ordenamento do espaço nos Afonsos. A herança da EBA ainda estava de pé naqueles tempos,

os oito hangares cumpriam ainda parcialmente as necessidades do campo de aviação e de seu efetivo. Os anos de 1918 a 1922 são marcados por procedimentos de sobreposição de uma estrutura física, típica dos primeiros movimentos de aviação, para um modelo militar formalmente planejado e constituído.

O meio rural com as suas características foi sendo progressivamente delimitado. As edificações de 1913 e 1914 passaram a concorrer com novas instalações melhor adaptadas a atividade aeronáutica militar do pós-Primeira Guerra Mundial. O emprego dos antigos hangares foi útil enquanto era iminente a vinda de material francês de aviação, que veio logo após a assinatura do contrato de cooperação militar franco-brasileiro. Eram uma solução imediata para suprir uma demanda pronta a ser saciada. Isso explica, ainda que parcialmente, a ausência de uma “cabeça mandante” no Campo dos Afonsos.

Originalmente os Afonsos não foram pensados para serem uma organização militar, mas uma escola de aviação incrustada nos sertões cariocas. Como pode ser verificado, suas primeiras edificações encontravam-se isoladas em uma ampla paisagem rural, que, paulatinamente, foi sendo adaptada às necessidades de uma força em rápida via de modernização e profissionalização. Dessa forma, a infraestrutura apresenta-se como um elemento material de vital importância para o funcionamento de uma organização militar.

REFERÊNCIAS

- AUBOUT, M. L'émergence des premiers terrains d'aviation de l'aéronautique militaire française, 1909-1914. *In: Revue historique des armées*, n. 264, p. 98-107, 2011.
- Disponível em: <https://journals.openedition.org/rha/7291>. Acesso: em: 20 maio 2014. AVIAÇÃO. **Careta**. Rio de Janeiro, n. 414, ano 9, 1916.
- BANHA, P. (coord). **História do Estado-Maior do Exército**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.
- BRASIL. Decreto nº 13.099 de 17 de julho de 1918. Abre ao Ministerio da Guerra o credito especial de 2.000:000\$000, para organizar o serviço de aviação militar e outras despesas. *In: Collecção de Leis da Republica dos Estados-Unidos do Brasil de 1918*. Actos do Poder Executivo (janeiro a junho). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919, 3v.
- BRASIL. Decreto nº 13.417 de 15 de janeiro de 1919. Abre ao Ministerio da Guerra o credito especial de 2.000:000\$000, para organizar o serviço de aviação militar e outras despesas. *In: Collecção de Leis da Republica dos Estados-Unidos do Brasil de 1919*. Actos do Poder Executivo (janeiro a junho). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920, 2v.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Exército. **Relatorio I do ano de 1917**. Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Marechal Graduado José Caetano de Faria Ministro da Guerra em maio de 1918. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1918.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Exército. **Relatorio I do ano de 1918**. Apresentado ao Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo General de Brigada Alberto Cardoso de Aguiar Ministro da Guerra em maio de 1919. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1919.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Exército. **Relatorio I do ano de 1919**. Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Dr. João PandiáCAlógeras Ministro da Guerra em junho de 1920. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1920.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Exército. **Relatorio I do ano de 1920**. Apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil pelo Dr. João PandiáCAlógeras Ministro da Guerra em julho de 1921. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1921.
- BRASIL. Ministério da Guerra. **Diario Oficial da União**, 20 de abril de 1915, p. 4166.
- BRASIL. Ministério da Guerra. **Diário Oficial da União**, 28 de abril de 1916, p. 5121.
- O BRAZIL vôa. **Revista da Semana**, Rio de Janeiro, 1914, ano XIII.
- BUENO, C. **Política externa na Primeira República**: os anos de apogeu – de 1902 a 1918. São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- ESTEVES, D. (org.). **Documentos históricos do Estado-Maior do Exército**. Brasília: Edição do Estado-Maior do Exército, 1996.
- FAUSTO, B. **O Brasil Republicano**: sociedade e instituições (1889-1930). 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, v. 9.
- O INVICTO az dos azes. **Careta**. Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 1919, n. 556, ano XII.
- LAVENÈRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ministério da Aeronáutica, 1985.
- MAPA da Fazenda dos Afonsos. Acervo do Arquivo Nacional. 1914.
- MIALHE, J. L. O Contrato da Missão Militar Francesa de 1919: direito e história das relações internacionais. **Cadernos de Direito**, Piracicaba, v. 10, n. 18, p. 89-119, jan./jun. 2010.
- OLIVEIRA, B. M. Limitações Iniciais da Aviação Militar no Brasil: projetos e visões na documentação do Ministério da Guerra e do Estado-Maior do Exército (1911-1918). *In: Revista da UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, jul./dez. 2012.
- SANTOS, N. B. A política exterior da Velha República (1889-1930). *In: Revista de informação legislativa*. Brasília, ano 28, n. 111, jul./set. 1991.
- SOUZA, J. G. **A verdade sôbre a história da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: S.C.P., 1944.
- VISENTINI, P. G. F. O Brasil e o mundo: a política externa e suas fases. *In: Ensaios FEE*. Porto Alegre, Porto Alegre, v. 20, n. 1. p. 134-154.
- VISTA aérea da Escola de Aviação Militar e Companhia de Aviação. [Rio de Janeiro], 1922. Acervo Musal.
- VISTA aérea da Escola de Aviação Militar. [Rio de Janeiro], 1919. Acervo do Musal.
- VISTA aérea panorâmica da Escola de Aviação Militar e entorno. [Rio de Janeiro], 1919. Acervo do Musal.