



UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA

**CURSO DE MESTRADO PROFISSIONAL EM CIÊNCIAS
AEROESPACIAS**

Gustavo Ribeiro Capibaribe, Cap QOEA GDS

**O Poder Aéreo brasileiro e a “Marcha para o Oeste”: o
estabelecimento da aviação militar no contexto de ocupação e
defesa do Sul de Mato Grosso (1930 – 1940)**

Rio de Janeiro, 2014

Gustavo Ribeiro Capibaribe, Cap QOEA GDS

**O Poder Aéreo brasileiro e a “Marcha para o Oeste”: o
estabelecimento da aviação militar no contexto de ocupação e
defesa do Sul de Mato Grosso (1930 – 1940)**

Dissertação apresentada para a
obtenção do título de Mestre no
Curso de Mestrado Profissional em
Ciências Aeroespaciais da
Universidade da Força Aérea.

Orientador: Dr. Bruno de Melo
Oliveira

Rio de Janeiro

2014

C243

Capibaribe, Gustavo Ribeiro.

O Poder Aéreo brasileiro e a “Marcha para o Oeste”: o estabelecimento da aviação militar no contexto de ocupação e defesa do Sul de Mato Grosso (1930 – 1940) / Gustavo Ribeiro Capibaribe. – 2014.

184 f.: il. 30 cm.

Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais) - Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2014.

Orientador: Profº. Dr. Bruno de Melo Oliveira.

1. Poder Aéreo. 2. Mato Grosso (Estado). 3. Geopolítica. 4. Defesa das fronteiras. I. Título.

CDU 355.457:356.4



**UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
MESTRADO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS**

GUSTAVO RIBEIRO CAPIBARIBE

**O PODER AÉREO BRASILEIRO E A “MARCHA PARA O OESTE”: O
ESTABELECIMENTO DA AVIAÇÃO MILITAR NO CONTEXTO DE OCUPAÇÃO E
DEFESA DO SUL DE MATO GROSSO (1930 – 1940)**

Dissertação aprovada pelos membros da Banca Examinadora, no dia 27 de novembro de 2014, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea.

Rio de Janeiro, 27 de novembro de 2014.

BANCA EXAMINADORA

PROF. Dr. BRUNO DE MELO OLIVEIRA
Universidade da Força Aérea - UNIFA

PROF. Dr. VANTUIL PEREIRA
UFRJ

PROF.ª DRA. RACHEL MOTTA CARDOSO – TEN
Universidade da Força Aérea - MUSAL

Dedico este trabalho à minha amada esposa
Aline, por seu amor e inestimável ajuda.

AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas me auxiliaram neste trabalho, a quem agora presto homenagens. À minha esposa Aline, meu filho André Gustavo e minha filha Alice, pela compreensão que tiveram por meu afastamento das atividades domésticas e auxílio na operação dos meios informatizados. Ao meu Professor-Orientador, Dr. Bruno de Melo Oliveira, pelos inestimáveis conselhos e pelo seu empenho no levantamento de fontes. À Banca Examinadora, pela atenção dispensada. Ao Comandante do Batalhão de Infantaria da Aeronáutica da Escola de Especialistas de Aeronáutica (BINFA-74), Major de Infantaria Alexander Bokor Setta, por sua grande ajuda em todos os momentos. Ao Centro Universitário Salesiano de São Paulo (UNISAL), *campus* de Lorena – SP, e à Universidade Católica Dom Bosco pelo uso de suas magníficas bibliotecas. E aos militares e civis da Universidade da Força Aérea, unidades sediadas e instituições colaboradoras pelo apoio durante as aulas e confecção da obra.

RESUMO

A dissertação investigou o uso do Poder Aéreo na ocupação e defesa do sul do antigo Estado do Mato Grosso, região atualmente ocupada pelo Estado do Mato Grosso do Sul. O local apresentou ocupação antiga, cuja exploração data do século XVI, feita por portugueses e espanhóis, que disputaram o controle do território até a assinatura de tratados firmados pelas coroas ibéricas, levando, assim, à pacificação das tensões. O cenário surgido com a independência das colônias na América do Sul fomentou a continuidade da dinâmica conflituosa, partilhada pelos países da Bacia do Rio da Prata, que se envolveram em constantes lutas pela hegemonia política, nas quais o Brasil participou de forma direta ou indireta. A Guerra do Paraguai, entre 1865 e 1870, marcou a consolidação fronteiriça no sudoeste e a Guerra do Chaco, entre a Bolívia e o Paraguai nos anos que vão de 1932 a 1935, mostrou como estes limites ainda estavam vulneráveis, o que reforçava a importância da ampliação dos meios militares na região. Desde o primeiro quartel do século XX, o Brasil procurava aprimorar suas forças militares, adquirindo meios mais modernos e contratando uma missão francesa para instruir as tropas, inclusive as aéreas, visto o avião ter demonstrado imensa capacidade operacional de combate e transporte. No campo legislativo, o Palácio do Catete editou normas para disciplinar e controlar os meios aeronáuticos. A implementação de rotas aéreas em direção ao interior possuía dois objetivos: treinar os aviadores e ligar os rincões afastados aos grandes centros. O sul de Mato Grosso foi abrangido por uma dessas rotas devido à importância geopolítica que possuía, sendo na cidade de Campo Grande estabelecido um destacamento para apoiar as tripulações em trânsito.

Palavras-chave: Poder Aéreo. Mato Grosso. Geopolítica. Defesa das fronteiras.

ABSTRACT

In this survey, the use of Air Power in the occupation and defense of the southern former State of Mato Grosso was explored, the region currently occupied by the State of Mato Grosso do Sul. The place had ancient occupation, which exploitation goes back to the sixteenth century, made by the Portuguese and Spanish who vied for control of the territory until the signing of treaties settled between the iberian kingdoms, thus leading to ease tensions. The scenario emerged with the independence of the colonies in South America and encouraged the continuation of conflict dynamics, shared by the countries of the River Plate, who have engaged in constant struggles for political hegemony, in which Brazil participated directly or indirectly. The Paraguayan War, from 1865 until 1870 marked the border consolidation in the southwest and the Chaco War between Bolivia and Paraguay from 1932 until 1935, showed how these limits were still vulnerable, reinforcing the importance of the expansion of military assets in the region. Since the first military compound of the twentieth century, Brazil wanted to hone their military forces, acquiring more modern means and hiring a french mission to instruct the troops, including air team, since the plane had shown immense operational capabilities of combat and transport. In the legislative field, the Presidential Palace issued regulations to discipline and control aircraft means. The implementation of air routes into the interior had two goals: to train aviators and to connect the major centers to remote corners. The South of Mato Grosso was covered by one of these routes due to the geopolitical importance, being established in Campo Grande City a detachment to assist crews in transit.

Keywords: Air Power. Mato Grosso. Geopolitics. Border defense.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Apresenta trecho da “Carta esférica de las provincias del Paraguay e las Misiones Guaranies con el Distrito de Corrientes”, conforme cartografia do Estado Maior do Exército, elaborada por Dom Felix de Azara, demarcador castelhano do tratado preliminar de 1777.	26
Mapa 2: Mostra a classificação do relevo brasileiro segundo Jurandyr L. S. Ross.	29
Mapa 3: Mostra a separação do relevo do Centro Oeste segundo o relevo.	30
Mapa 4: Mostra a região ocupada pelo Chaco na América do Sul.	31
Mapa 5: Mostra as terras portuguesas de acordo com o Tratado de Tordesilhas.	32
Mapa 6:: Mostra a região Centro-Oeste nos séculos XVI e XVII.	41
Mapa 7: Mostra a região Centro-Oeste no século XVIII.	46
Mapa 8: Mostra os principais núcleos de povoamento no atual Mato Grosso do Sul no século XIX.	47
Mapa 9: Mostra a região Centro-Oeste no século XIX.	53
Mapa 10: Mostra a região ervateira e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no início do século XX.	62
Mapa 11: Apresenta as áreas de antagonismos na América do Sul.	72

Mapa 12: Apresenta as passagens naturais andinas e suas possibilidades de acesso à Bacia Amazônica.	74
Mapa 13: Apresenta a posição de Santa Cruz de la Sierra no grande triângulo econômico formulado por Mário Travassos.	76
Mapa 14: Mostra as ligações ferroviárias argentinas na direção do “coração continental”.	78
Mapa 15: Apresenta a Região do Chaco, com os limites das propostas fronteiriças e das operações militares da Guerra (1932-35).	80
Mapa 16: Mostra a rede ferroviária paraguaia no Chaco.	85
Mapa 17: Mostra parte das Regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste onde estão traçadas linhas do Correio Aéreo Militar nos anos de 1930.	129
Mapa 18: Distribuição das unidades militares da CMMT onde é visível a priorização da fronteira paraguaia e boliviana (sudoeste desta).	144
Mapa 19: Mostra o Território Federal de Ponta Porã.	145
Mapa 20: Passagem da “Coluna Prestes” por Mato Grosso (1925).	148

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mostra uma equipe de morteiros do Exército Paraguaio durante a Batalha de Nanawa (Campanha do Chaco).	82
Figura 2: Mostra o transporte de veículos motorizados para a Campanha do Chaco.	84
Figura 3: Canhoneira <i>Paraguay</i> transportando tropas para o Chaco (1932-35).	86
Figura 4: Mostra um Vickers “Vespa”.	87
Figura 5: Mostra um Breguet XIX.	87
Figura 6: Mostra o Potez 25.	88
Figura 7: Mostra um Wibault 73.	88
Figura 8: Retrato do Tte 1º M.A.M Jorge Eduardo Bruno (1º Tenente Maquinista Aviador Militar).	92
Figura 9: Membros da Antiga Escola Militar da Praia Vermelha, centro de formação de Oficiais do Exército Brasileiro entre 1855 e 1904.	101
Figura 10: “Brevet” internacional concedido pela Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo.	105
Figura 11: Capitão Lysias Rodrigues, Comandante da Aviação Legalista.	107
Figura 12: Modelo de avião construído por crianças paulistas.	110
Figura 13: Mostra uma metralhadora <i>Schwartzlose</i> convertida para tiro antiaéreo.	111

Figura 14: Mostra um automóvel do correspondente do jornal <i>A GAZETA</i> , Armando Brussolo, com uma camuflagem para se esconder do ataque de aviões governistas.	112
Figura 15: Um Laté 26 da Aero-Postal que seria transformado em bombardeio pelos Constitucionalistas.	114
Figura 16: Um Potez 25 TOE sendo armado para o combate. Podemos observar a participação da indústria no esforço de guerra com a utilização de um capacete modelo inglês MK1 pelo militar no centro da imagem, fabricado no próprio estado.	114
Figura 17: Mostra a Escola Militar do Realengo.	125
Figura 18: Mostra um Curtiss Fledgling da Aviação Militar.	139
Figura 19: Mostra um WACO CSO.	140
Figura 20: Mostra a primeira linha internacional do CAM.	143
Figura 21: Fotografia do General Klinger durante desfile nas manobras de Nioaque, em 1931, onde é nítida a importância das tropas hipomóveis.	150
Figura 22: Vista aérea de Campo Grande onde aparece assinalo o local da primeira pista de pouso da cidade e a atual, compartilhada entre a base aérea e o aeroporto internacional.	156
Figura 23: Mostra um esboço da rota norte do CAM no Mato Grosso (Década de 1930).	159
Figura 24: Mostra um esboço da rota sul do CAM no Mato Grosso (Década de 1930).	160
Figura 25: Mostra fotografia do Tenente Hortêncio.	162

Figura 26: Mostra fotografia do Tenente Tíndaro. 162

Figura 27: Mostra fotografia do Tenente Silas. 163

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Mostra a população do atual Mato Grosso do Sul no censo de 1872.	52
Tabela 2: Lista dos aviões da Força Pública Paulista durante a Revolução Constitucionalista de 1932.	112
Tabela 3: Mostra a quantidade de aeronaves militares do Exército Brasileiro disponíveis entre 1937 e 1940.	136
Tabela 4: Relação das unidades militares da CMMT em 1930.	143
Tabela 5: Mostra as aeronaves atendidas no Nu.Dest.Av.CG.	152
Tabela 6: Mostra os campos de pouso instituídos no sul do Mato Grosso durante o Destacamento de Aviação de Campo Grande.	157
Tabela 7: Relação dos comandantes do Destacamento de Aviação de Campo Grande.	161
Tabela 8: Aeronaves orgânicas do Dest.Av.CG.	164

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
 CAPÍTULO 1: PANORAMA HISTÓRICO-GEOGRÁFICO DO SUL DE MATO GROSSO	 23
1.1 - O meio físico	27
1.2 - A ocupação histórica do sul de Mato Grosso	32
1.3 - A política republicana de ocupação no atual Mato Grosso do Sul	53
 CAPÍTULO 2: A GEOPOLÍTICA	 64
2.1 - A Geografia e os grandes teóricos	64
2.2 - A Geopolítica e as relações internacionais no coração da América do Sul	79
2.3 - Vargas e o jogo geopolítico	94
 CAPÍTULO 3: A AVIAÇÃO NO CONTEXTO POLÍTICO E LEGISLATIVO DA REPÚBLICA VELHA E NO PERÍODO VARGAS	 99
3.1 - O cenário militar na República Velha	100
3.2 - A aviação no processo de modernização militar paulista	102
3.3 - O processo legislativo aeronáutico brasileiro	116
 CAPÍTULO 4: A AVIAÇÃO NO CONTEXTO MILITAR DO SUL DE MATO GROSSO	 138
4.1 - A estrutura militar	138
4.2 - A Aviação Militar em Campo Grande	152
 CONCLUSÃO	 166
 REFERÊNCIAS	 170

INTRODUÇÃO

A opção pelo estudo do sul do antigo Estado do Mato Grosso, tornado uma unidade federativa autônoma em 11 de outubro de 1977, deu-se por dois motivos: a convivência com a rica História da região e a inquietação provocada pelo incipiente conhecimento da participação das Forças Armadas na dinâmica regional, em especial como uma vertente dessa estrutura estatal, o Poder Aéreo, participou do longo processo de consolidação da unidade brasileira nas remotas paragens do grande interior sul-americano.

Desta forma, principal objeto pesquisado foi o Poder Aéreo Militar. Murilo SANTOS (1989), complementando a visão de William “Billy” Mitchell, infere que sua definição é a capacidade de fazer algo no ou através do espaço aéreo, com um propósito definido. Diz o autor que à época da edificação dos conceitos de uso do ar como meio de projeção da força militar (primeira metade do século XX) ainda não se via a possibilidade da alocação do espaço, mas que ao final do 2º milênio isto já era uma realidade, passando a ser, portanto, Poder Aeroespacial a melhor denominação. Continuando em sua explanação, Santos (1989) acredita na capacidade dissuasória do Poder Aéreo, que seria a imposição ao inimigo do temor do emprego contra ele desse poderio, mesmo alegando que durante a Segunda Guerra Mundial o mundo ainda não tinha essa percepção, somente atingindo a maturidade com os lançamentos nucleares sobre o Japão. O General Giulio DOUHET (1988) discorre em sua obra que as grandes possibilidades do uso da aviação é vencer as barreiras naturais e de engenharia, além de fazê-lo com muito menor dispêndio. A capacidade de atacar profundamente as linhas inimigas, levando o caos às cidades outrora inatingíveis sem grandes esforços, é uma das maiores virtudes da arma aérea. Destas primícias advém o ensinamento de Santos (1989): A sensibilidade política do avião. A História demonstrou (Segunda-Guerra Mundial e Conflito do Chaco) que o emprego do ar como meio de vencer o inimigo é severamente influenciado pelos interesses políticos. Por expor a população a grandes riscos, transforma o cidadão comum a partícipe direto do conflito, o que leva a cautela em seu uso por parte daqueles que detêm o poder estatal.

Com isso, partimos da hipótese que o desenvolvimento da aviação militar

no sul do antigo Estado do Mato Grosso, na década de 1930, explica-se pela necessidade de os poderes públicos brasileiros superarem as dificuldades impostas pela geografia física e amplitude territorial da região, a existência de vias de transportes terrestre e fluviais pouco desenvolvidas e pelo imperativo de se estabelecer uma infraestrutura militar capaz de garantir uma resposta mais eficiente para a defesa da soberania do Brasil.

Para entendermos o que seria estatal, nos apoiamos em Martin CARNOY (1994), para quem Estado é todo o aparato público, aquele não pertencente com exclusividade a uma pessoa ou grupo, ou seja, diferente do privado. O Estado tem figurado dentro dos principais dilemas sociais, sendo a chave para o desenvolvimento econômico, a tranquilidade social, as liberdades individuais e, com o rápido aumento do poderio bélico, entre eles os meios aéreos, o de propiciador da vida e definidor da morte de quem investe contra o que considera como válido e útil à sua comunidade. Neste ponto os custos do aparato militar impõem aos governos, representantes do Estado, uma preocupação com a questão do desenvolvimento econômico para a consecução de seus objetivos. Esse também é o conceito de Estado postulado por Marta HARNECKER (1983), para a qual representaria um grupo no poder, definindo sua estrutura jurídico-política.

O uso do avião, portanto, foi uma política estatal ou, em outros termos, uma política pública. Para a compreensão deste termos usamos os ensinamentos de Enrique SARAVIA (2006), cujo trabalho definiu política pública como um fluxo decisório com o objetivo de manter um *status quo* ou desequilibrá-lo. Leonardo SECCHI (2013) também segue nesse sentido ao definir:

Uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público. Vejamos essa definição em detalhe: uma política é uma orientação à atividade ou à passividade de alguém; as atividades ou passividades decorrentes dessa orientação também fazem parte da política pública.

No caso em tela, a vastidão quase inabitada, excluída do contexto nacional, era um equilíbrio que precisava ser mudado, com a união efetiva do local em estudo à dita *Nação Brasileira*. É importante frisar que, neste diapasão, devemos distinguir política pública da política de estado. Conforme Saraiva (2006), podemos entender como política de estado, aqueles implementos cujos escopos repousam

em alicerces supra governamentais, ou seja, aqueles aos quais todos os políticos, independente de orientação, seguem como norte. Já as políticas públicas são aquelas caracterizadas pelo viés adotado no governo ocupante do poder, confundindo-se, assim, com a política de governo.

A política brasileira, entendida por Eugenio Lahera PARADA (2006) como algo relativo ao poder de uma forma geral, optou preferencialmente pelo setor costeiro. Segundo Fabrício GALLO (2006) e Antonio Carlos Robert MORAES (1999), o Brasil apresentou durante a sua História, a característica de uma ocupação territorial litorânea, de costas para o vasto interior, onde as comunicações inter-regionais eram escassas e os espaços entre as povoações se constituíam num imenso vazio populacional. A região oeste do Brasil, apesar da relativa proximidade com os grandes centros urbanos do Sudeste, representava o local de maior dificuldade de acesso; o sul do antigo Estado do Mato Grosso (grafado até o primeiro quartel do século XX como *Matto-Grosso*) foi a última grande “fronteira”, onde mais tardiamente o Estado Brasileiro efetivamente promoveu um processo de apossamento da terra, consolidando a soberania e afugentando o fantasma da penetração alienígena em terras brasileiras.

Chegar ao território do atual Mato Grosso do Sul, numa análise preliminar, constituía-se em obra de grande complexidade viária, sendo mais difícil atingi-lo do que viajar aos confins amazônicos, pela precariedade de caminhos disponíveis aos sertões pantaneiros, contrastando com a Hileia Equatorial, cujos rios são verdadeiras estradas, permitindo a circulação eficiente de pessoas, cargas e meios garantidores da autonomia nacional (BECKER, 2001).

Tradicionalmente, os caminhos de acesso ao Mato Grosso (terrestre e fluvial) padeciam sob as dificuldades do terreno e da obrigação de trânsito em território estrangeiro. Com o advento do Período Republicano, e o surgimento da diretriz de ocupação do vasto interior, é iniciada a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), ligando São Paulo ao extremo sudoeste brasileiro, empreita concluída em 1914. Foi um poderoso avanço nas comunicações, mas não surtiu um efeito considerável no povoamento local (Paulo Roberto Cimó QUEIROZ, 1997). A Historiografia questiona os reais motivos dessa empreita, sendo parte da academia tendenciosa a acreditar no enfoque econômico (Alisolete Antônia dos

Santos WEINGARTNER, 1995) e outra parcela defensora dos motivos meramente estratégicos para a implantação do traçado ferroviário (QUEIROZ, 1997).

Imediatamente após a instalação do Estado Novo (1937), um ambicioso projeto desenvolvimentista, com forte apelo nacionalista, é inaugurado pelo governo de Getúlio Vargas. No dia 31 de dezembro desse mesmo ano, no pronunciamento de Ano Novo, utilizando transmissão radiofônica, Vargas lança aquilo que ficou conhecido como a “Marcha para o Oeste”, movimento de interiorização visando o desbravamento, a catalogação geográfica e a colonização das terras fronteiriças pertencentes ao Brasil, mas ainda não efetivamente ocupadas. Não podemos descartar o viés estratégico da empreita: os Estados da Bacia Platina foram alvo de insistentes atritos no século XIX e o medo de uma penetração no território era uma constante entre os militares. Mas o guarnecimento dos limites ocidentais não era fácil de ser feito. As vias de acesso não permitiam um eficiente patrulhamento e a escassez de recursos financeiros atormentava aqueles responsáveis pela defesa da nação.

Ainda assim, nas três primeiras décadas da última centúria, o Brasil intentou reorganizar seu aparato militar. Em 1919 assinou com a França um acordo de cooperação, cujo um dos termos foi o envio da “Missão Militar Francesa de Aviação Militar”. Diante disto, foi possível que prosperasse nas Forças Armadas Brasileiras a crença no emprego do avião não apenas como arma para finalidades aerotáticas, restritas aos campos de batalha, mas também como importante ferramenta de patrulha e defesa das extensas áreas do território brasileiro.

Nessa época, os vetores aeronáuticos estavam divididos entre a Armada, a Aviação Naval, e o Exército, a Aviação Militar. Esta última inaugurou no dia 12 de junho de 1931 o Correio Aéreo Militar, existindo uma linha com início em São Paulo e, após escala em Campo Grande, chegava à Bolívia e o Paraguai. Campo Grande torna-se, assim, um local estratégico para a aviação, tendo recebido a cidade o aquartelamento do Comando Militar da região oeste brasileira, demonstrando o poder estratégico da região.

Na pesquisa percebemos que os estudos históricos, mesmo abordando temas aproximados dos propostos, priorizavam o enfoque nos grandes centros controladores da política nacional, usando as regiões fronteiriças no sudoeste como anteparo às hipóteses propostas (analisam qualitativamente o Centro-Oeste de fora

para dentro, vendo os fatos ali ocorridos como estrangeiros e desconectados da realidade nacional). Creditamos à forma como aconteceu a ocupação europeia essa opção historiográfica. Contudo, as fontes primárias mostraram um panorama diverso. No oeste transcorreram grandes eventos vistos de perto pelo Rio de Janeiro, capital na época. Essas fontes foram importantes porque mostraram um Mato Grosso muito mais próximo das metrópoles brasileiras, diferente daquilo normalmente apresentado nos trabalhos. As exceções mencionadas trouxeram dados importantes; da união deles foi possível a construção de um embasamento teórico para fundamentar as conclusões apresentadas.

Na sequência capitular é apresentado um ordenamento lógico de ideias onde é percebido o diálogo entre a Geografia e as decisões governamentais.

No primeiro capítulo foi trabalhado como a Geografia e a História, ao longo da jornada do Homem sobre a Terra, entrelaçaram seus conhecimentos. Evidenciou-se estudos onde foi demonstrado que a ocupação humana das diversas regiões do Globo Terrestre sofreu profunda influência dos fatores morfológicos do relevo e do clima dominante ali. No sul do Estado do Mato Grosso a compreensão deste paradigma é fundamental para entendermos como o europeu penetrou no coração sul-americano. Avançando pelos cursos fluviais, espanhóis e portugueses se encontraram e disputaram a supremacia geopolítica no grande interior, definindo suas fronteiras usando como referencial demarcatório os fenômenos do relevo e cursos d'água. Após o processo de independência, os herdeiros das coroas ibéricas mostraram que ainda existiam litígios nos limites de cada Estado Nacional. A principal contenda na América do Sul, a Guerra do Paraguai (ou da Tríplice Aliança) apresentou a fragilidade em termos de defesa a que estavam expostas as fronteiras no sudoeste brasileiro. Observando essa situação, o Governo Federal decide ampliar seus meios de comunicação para o Centro-Oeste, porém somente consegue atingir sua porção meridional. Desse empreendimento estatal é digna de nota as expedições chefiadas pelo futuro Marechal Cândido Mariano Rondon, empreitada épica, demonstrativa da incapacidade de locomoção a qual estava sujeita a quase totalidade de nossas fronteiras ocidentais. A criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi outro feito integrador muito importante. Com o desvio dos trilhos de Cuiabá para a cidade portuária de Corumbá, ligou o extremo oeste ao oceano. Estudos demonstraram a inviabilidade econômica desse ferro-carril e indicam

apenas sua utilidade como meio de ocupar toda a região lindeira com o Paraguai e a Bolívia. A passagem dos trilhos e a transferência do Comando Militar transformaram a pequena vila de Campo Grande na mais dinâmica cidade do estado e polo irradiador de poder e receita.

No segundo capítulo demonstrou-se que as preocupações brasileiras na primeira metade do século XX com a segurança nas fronteiras ocidentais são baseadas em estudos geopolíticos que tentaram compreender a dinâmica do relacionamento entre os Estados Nacionais do subcontinente sul-americano. Esses estudos partiram de uma primícia maior: a de que na América do Sul se reproduzia os mesmos conceitos da geopolítica mundial, estudada por grandes teóricos, como Alfred Mahan, definidor do Poder Naval, no qual a hegemonia mundial era conquistada pelas grandes nações navegadoras, seja no passado (Portugal, Espanha e Holanda) ou em seu tempo (a Inglaterra e os Estados Unidos da América). Passam estes estudos por Harold Mackinder, que postulou o paradigma do Poder Terrestre, cunhando o conceito de “área pivô”, representada pelas planícies da Rússia, e fonte de poder para quem a dominasse. Perpassam de igual forma as ideias de Hans Haushofer e seu pensamento de “espaço vital”, indicado as grandes nações obteriam seus insumos para prosperidade através do controle de áreas de influência. Transpondo esses conceitos para a realidade brasileira, Mário Travassos infere que a “área pivô” da América do Sul seria a Bolívia e a chave para acessá-la seria o Mato Grosso. O conflito deflagrado entre a Bolívia e o Paraguai, nos anos de 1932 a 1935, demonstrou como o altiplano boliviano era cobiçado e a importância da logística de transporte no *heartland* americano. O governo brasileiro reconhecia a gravidade da situação e iniciou estudos para o reaparelhamento das Forças Armadas Brasileiras. Contudo, não fica claro ainda se esse investimento atingiria a arma aérea, mesmo tendo os aviões desempenhado papel importante no conflito retro mencionado.

No terceiro capítulo foi analisada a produção legislativa brasileira, sendo demonstrada a pertinência desta investigação porque a lei (no sentido *latu sensu*) é a materialização de um pensamento estatal. Ficou demonstrado que o uso dos meios aéreos, antes de tudo, foi uma decisão de estado e não de governo porque, mesmo tardiamente em relação aos países hegemônicos em nível mundial, o Brasil manteve desde o alvorecer da aviação forte controle público sobre esta atividade,

demonstrando preocupação estratégica. Esta conclusão foi corroborada porque é mostrado como São Paulo participou ativamente deste contexto, despertando temor na União Federal quanto ao uso de aviões pelos Estados Federados, ocasionando a avocação do controle exclusivo da aeronáutica militar. Numa segunda parte foi apresentada a evolução gradativa da aviação dentro do Exército Brasileiro, com sua elevação à categoria de Arma.

No quarto capítulo foi apresentado como Campo Grande aparece no cenário geopolítico brasileiro na segunda década do Século XX ao passar a abrigar a administração da ferrovia construída, ligando a região Sudeste ao extremo oeste, vencendo o isolamento das fronteiras ocidentais e permitindo a presença estatal de forma mais contínua. O crescimento da cidade foi ampliado com a transferência do comando territorial do exército de Corumbá para Campo Grande em meados dos anos de 1920. Não foi apenas o número de militares ali sediados que aumentou: a localidade passa a ser vista como um entroncamento de vias de transporte, sendo criado um destacamento de aviação militar que servia de ponto de apoio para as aeronaves oriundas do litoral e cujo objetivo era alcançar o noroeste ou os países mediterrâneos sul-americanos. Com o passar do tempo acontece a contínua ampliação das competências da Organização Militar, que passa a contar com maiores instalações físicas e meios aéreos mais modernos.

CAPÍTULO 1 - PANORAMA HISTÓRICO-GEOGRÁFICO DO SUL DE MATO GROSSO

A História e a Geografia, disciplinas interessadas no espaço e seu uso, entrelaçam seus olhares quando falamos sobre o sul do antigo Estado do “Matto Grosso”, unidade federativa que ocupava toda a porção centro-oriental do território brasileiro, estando fora do eixo de ocupação econômica tradicional, representado pelas bordas orientais dos rios Tocantins e Paraná (IBGE, 1977). José Marcos Pinto DA CUNHA (2006) salienta que o Mato Grosso somente aparece efetivamente no cenário brasileiro a partir de meados do século XX.

A posição secundária do Centro-Oeste no processo social e econômico nacional, por força do descompasso assinalado, refletiu-se na relativa escassez da investigação e da exploração científica deste outro Brasil de retaguarda e do futuro, mormente se comparado com a abundância de estudos, nacionais e estrangeiros, sobre o espaço oriental do país (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE, 1977:VII).

Esse esforço conjunto é um novo paradigma dessas ciências, que enxergam um mundo conectado e integrado, com forte interdependência, cujo conhecimento possibilita o descortinar de horizontes antes fragmentados e inoperantes.

O quadro natural sempre foi estudado de maneira fragmentada, em que os elementos do relevo eram caracterizados de forma distinta do clima e até mesmo da vegetação. A nova geografia, mais crítica, tem um novo olhar sobre esses aspectos. A visão de um mundo conectado, integrado, interdependente, e a urgência das questões ambientais ressignificaram os conceitos. Para cuidar, é preciso conhecer. Na realidade, na velha ou na nova geografia, nunca os elementos agiram separadamente (MACIEL & VIEIRA, s.d, p. 3),

O motor da evolução recente da história foi, pois, - e continua a sê-lo – o contato com as demais ciências do homem: menos estruturada, a história também se mostra mais aberta, menos rígida, menos resistente à mudança do que as outras disciplinas (CARDOSO & BRIGNOLI, 1983, p. 24).

É o espaço geográfico onde o homem vive que a História se desenrola. Para José D'Assunção BARROS (2010) é justamente o espaço que realiza a mediação das duas ciências irmãs. Conceitualmente, entendido isto como uma formulação abstrata ou ao menos passível de generalização (BARROS, 2011), espaço é o todo, o maior lugar possível, considerando-se o meio natural com seus habitantes, porque são elementos indissociáveis de sua formação (Armando Corrêa DA SILVA, 1978). Para Milton SANTOS (1988, p. 21):

Todos os espaços são geográficos porque são determinados pelo movimento da sociedade, da produção. Mas tanto a paisagem quanto o espaço resultam de movimentos superficiais e de fundo da sociedade, uma realidade de funcionamento unitário, um mosaico de relações, de formas, funções e sentidos.

Paisagem é tudo o que possível ser visto, aquilo que é perceptível, abarcando a totalidade: cores, movimentos, sons, odores, etc. É o meio natural e o meio cultural interagindo e moldando o espaço. O meio natural é determinado por fatores físicos (geomorfológicos, climáticos, biológicos, ecológicos, etc); o meio cultural é a ação do homem sobre o meio e a combinação de fatores culturais. Quando o meio natural não é adequadamente transformado, encontramos o que se chama de paisagem heterogênea. Essas modificações agindo em ambos os meios é a evolução da História Natural e Cultural. Como o meio sempre tende ao equilíbrio, qualquer alteração força uma tentativa de arranjo e composição. Por isso, quando estudamos algum fenômeno devemos, em primeiro lugar, estudar o sítio, o lugar que abriga o grupo humano numa dada unidade geográfica. O lugar é, portanto, a área, a região, o território (DA SILVA, 1978).

Para Santos (1988), não podemos confundir paisagem com região. A convivência humana na superfície terrestre, com sua heterogeneidade física, levou o homem a montar um acervo de técnicas, hábitos, usos e costumes, construído e passado socialmente. Seria o “gênero de vida”, cuja existência diversa é explicada pela diversidade de meios. Como os laços culturais que marcavam uma região possuíam longa duração, parecia que esta se confundia com a paisagem.

Portanto, para compreendermos o desenrolar do uso da aviação em estudo é preciso conhecê-la, seja no aspecto histórico da ocupação, seja no aspecto

físico e geográfico, em especial num lugar onde os estudos são limitados. Alisoete Antônia dos Santos WEINGARTNER (1995, p. 11) já discorria sobre a importância de estudos regionais para a construção da identidade sul-mato-grossense e, numa condição de simetria, para as Ciências Aeroespaciais, além das demais disciplinas acadêmicas:

Este estudo é uma tentativa de suprir a carência de trabalhos sobre o assunto e, eventualmente, estimular novas contribuições para que o tema divisionista seja mais pesquisado e trabalhado pela historiografia regional, tendo em vista a sua importância para a História de Mato Grosso do Sul.

Os aspectos físicos foram muito levados em conta nas relações internacionais brasileiras. O desconhecimento das terras que cabiam aos reinos ibéricos dificultava aos plenipotenciários efetivamente determinar onde estavam os marcos hipotéticos. Era difícil marcar um acidente como limite se nada se sabia do estava em seu redor. Lísias Augusto RODRIGUES (1945, p.16) falou sobre o conhecimento do Rio Tocantins:

Damos um grande valor a êste (sic) fator [povoamento das margens]; porque o maior povoamento das margens de um rio demonstra ser ele mais e melhor conhecido.

Por isso, o conhecimento da potamografia foi tão importante e rapidamente estudos começaram a surgir entre aqueles encarregados da fixação de limites. Dom Felix de Azara, encarregado espanhol para demarcação nos moldes do Tratado de Santo Ildefonso (1777), realizou levantamentos geográficos sem muita consistência política, o que gerou diversos conflitos diplomáticos (Mario Monteiro DE ALMEIDA, 1951). Também erros grassos foram cometidos, o que causava contratempos e dificuldades, em especial porque navegar em rios desconhecidos é muito difícil. Quando Ricardo Franco empreendeu sua épica jornada de Belém a São Paulo, utilizando os rios da Bacia Amazônica, do Paraguai e Paraná, indicou diversos cursos d'água de forma equivocada, situação que perdurou até o Marechal Cândido Mariano Rondon mapeá-los de forma bastante efetiva (Clovis de GUSMÃO, 1942).

informes¹. A distância do centro econômico fazia com que tudo tivesse um retardo temporal em seu funcionamento. Como a paisagem é seletiva e depende de quem observa, o uso do avião determinou uma mudança de paradigmas porque altera o tempo e encurta as distâncias; o expectador no século XX tem uma noção de maior proximidade do poder em relação àquele dos anos de 1500, onde a pouca oportunidade de contato afastava as pessoas (Milton SANTOS, 1988).

Assim como as técnicas se ajustam às necessidades do lugar, o lugar se ajusta às novas técnicas. Entre essas técnicas estão inseridos os transportes e as comunicações, que alteram a forma como um lugar é visto e se vê.

1.1 - O meio físico

Ao tratarmos da ocupação de uma região devemos, obrigatoriamente, conhecermos seu aspecto físico para entendermos como e porque determinadas situações foram posta em evidência.

Nota-se as ligações constantes entre as rochas, os solos, o clima e a vegetação para a explicação das formas do relevo e a preocupação de relacionar tudo isto com a ocupação humana (IBGE, 1960, p.15)

No caso em tela, as grandes vastidões do centro sul-americano eram um obstáculo à penetração.

O grande problema do Oeste é o das distâncias. Elas se colocam, entre os pontos em que a civilização construiu algumas cousas, como hiatos enormes, a deprimir os homens, a tornar impossível o contacto das populações, que faz forte uma comunidade e lhe dá a conciencia coletiva indispensavel às organizações humanas (sic) (Nelson Werneck SODRÉ, 1941, p.21).

¹ O assunto será tratado com detalhes oportunamente.

O jornal “O Matto Grosso”, do dia 24 de abril 1919², diz que o antigo estado do “Matto Grosso” era um colosso com vias de acesso inadequadas e insuficientes para cobrir todos os povoados. Na edição de 18 de maio de 1930 novamente o periódico semanal reforça essa ideia, dizendo que as rotas, além de poucas, inadequadas e morosas impediam que as comunicações e o progresso chegassem ao estado. Salienta que as correspondências trazidas por meio aéreo foram recebidas com apenas dez dias de diferença da postagem³.

A parte meridional desse “colosso”, o atual Mato Grosso do Sul, é dividido em duas partes: a Serra de Maracaju (componente da Bacia de Sedimentação do Paraná) e a Planície do Pantanal (uma das fossas tectônicas do Centro-Oeste brasileiro) (IBGE, 1977). Para Maciel & Vieira (s.d.), Jurandyr Ross classifica essas formações, respectivamente, como uma depressão e um planalto porque a diferença entre as duas está basicamente na topografia: Enquanto aquela apresenta um aspecto regular, esta tem irregularidades em sua superfície. Localizada no sul da região Centro-Oeste, a Bacia Paranaense constitui uma extensão do geossinclítico do Paraná, com altitudes entre 400 e 1000 metros, tendo o aspecto de *cuestas*, dominando a oeste com escarpas a Planície Pantaneira.

Na linha continua que vai de Ipejhum até Aquidauana, o panorama diverge, num contraste profundo. Para leste, até a caixa do Paraná, desenvolvem-se os intermináveis chapadões onde o pastoreio encontra uma enorme extensão. Para oeste, logo após a queda brusca das escarpas da Bodoquena, amplia-se o panorama infinito do pantanal (sic) (SODRÉ, 1941 p.14).

Esta depressão tem a oeste a cordilheira andina, a leste o planalto basáltico paranaense e ao norte a Chapada dos Parecis, que o divide da região Amazônica. Essa conformação foi importante porque definiu as formas de ocupação econômica sul-mato-grossense.

²Disponível

em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=716189&pagfis=&pesq=aviao> Acesso em: 12 mar 2014

³ Devemos considerar que esse prazo até para o momento hodierno é bastante satisfatório.

Mapa 2: Mostra a classificação do relevo brasileiro segundo Jurandyr L. S. Ross.



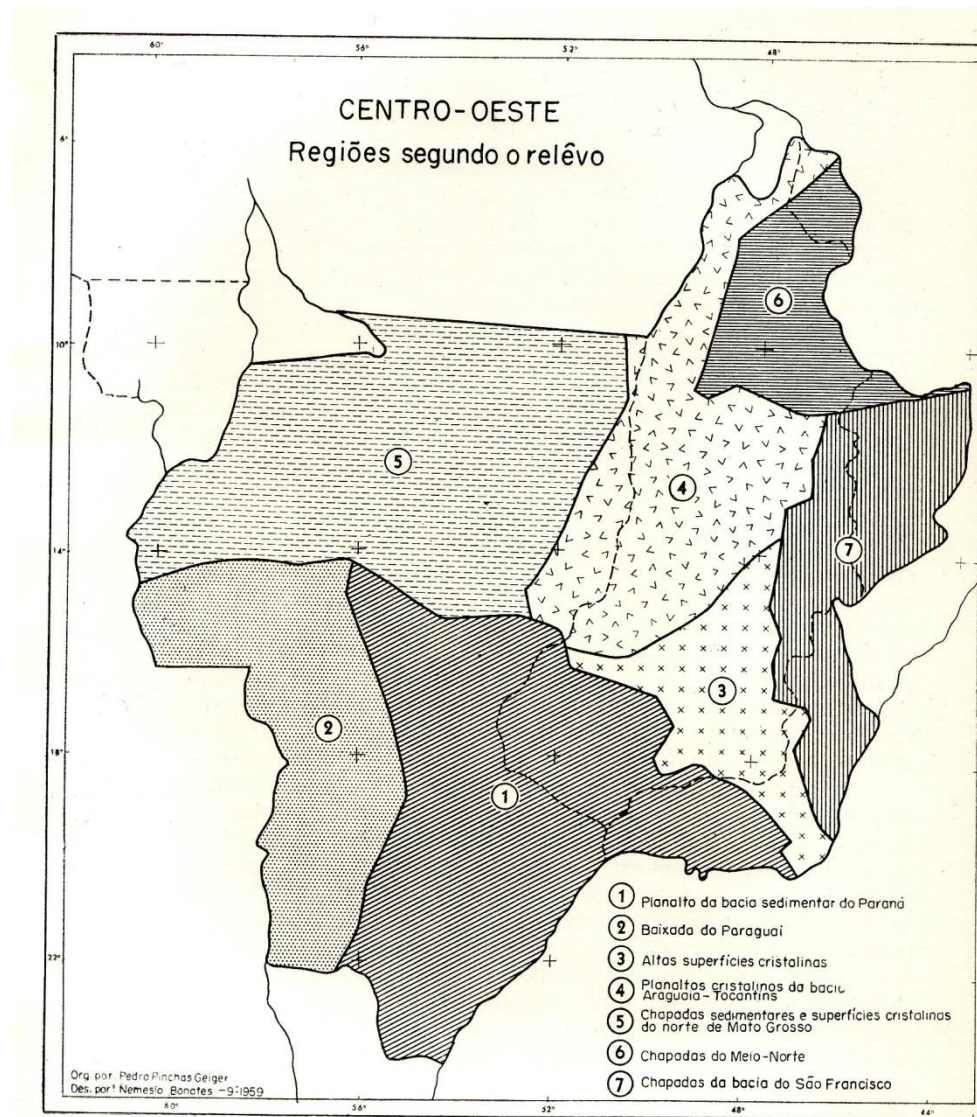
Fonte: Maciel & Vieira, s.d.:19

Apesar desta diferença, o sul de Mato Grosso apresenta uma característica em comum, a planura de seu relevo. A falta de referencial no terreno para triangulação e definição de coordenadas geodésicas dificultou a expedição de Rondon, que por isso precisou valer-se de astros para esse fim (GUSMÃO, 1942). Essa reflexão é pertinente porque os estudos demonstraram que terrenos com pouca declividade tende a formar campos enquanto que os acidentados favorecem o crescimento de vegetação arbórea mais densa, intensificando-se esta característica quanto mais vertical torna-se o solo. Também foi comprovado que nas áreas de transição surgiam formações de cerrados ou cerradões, dependendo da porosidade do solo; quanto mais poroso maior a profundidade do lençol freático e mais rala e distanciada era a cobertura vegetal. Assim, a pecuária extensiva, com grande dispersão populacional, teve sucesso na Serra e no Pantanal.

Numa região dessa forma propicia ao desenvolvimento dos rebanhos, a leste e a oeste, da linha continua de alturas marcada pelas serras de Maracaju e do Amambai, o regime pastoril encontrou a sua força máxima e um habitat prodigioso. Sobre os chapadões que descem, suavemente, para o vale do Paraná ou na planície baixa que perlonga o vale do Paraguai, o gado estende os seus dominios (sic) (SODRÉ, 1941, p.15).

Enquanto naquela os campos eram extremamente atraentes, este possibilitava, em suas áreas não inundáveis, a construção de sedes e a manutenção de grandes rebanhos (IBGE, 1960).

Mapa 3: Mostra a separação do relevo do Centro Oeste segundo o relevo.



Fonte: IBGE, 1960, p.20

Se na margem fluvial oriental do Paraguai encontramos este complexo inundável, na borda oposta temos um cenário diferente, o Chaco, estendendo-se do norte do território argentino até os contrafortes andinos na localidade de Santa Cruz de la Sierra. É uma região cuja aspereza geográfica é sentida nas tórridas temperaturas e na escassez de água. Justamente essa característica fez com que

fosse de colonização tardia e o acesso difícil. Realmente, a facilidade ou dificuldade de se locomover e comunicar foi decisivo para o sucesso em regiões despovoadas e sem vias de trânsito. Roberto Querejazu CALVO (2000?) diz que a República do Paraguai levou vantagem estratégica sobre a Bolívia na Guerra do Chaco⁴ porque geograficamente era privilegiada, estando muito mais perto da frente de combate, possuindo um sistema viário, mesmo precário, melhor que o do adversário e podendo valer-se dos Rios Paraguai e Pilcomayo para deslocar tropas e suprimentos até o front. Em oposição, o Exército Boliviano praticamente só podia utilizar os pés dos soldados para vencer os quase 1300 quilômetros entre os pontos de logística e o combate.

Mapa 4: Mostra a região ocupada pelo Chaco na América do Sul.



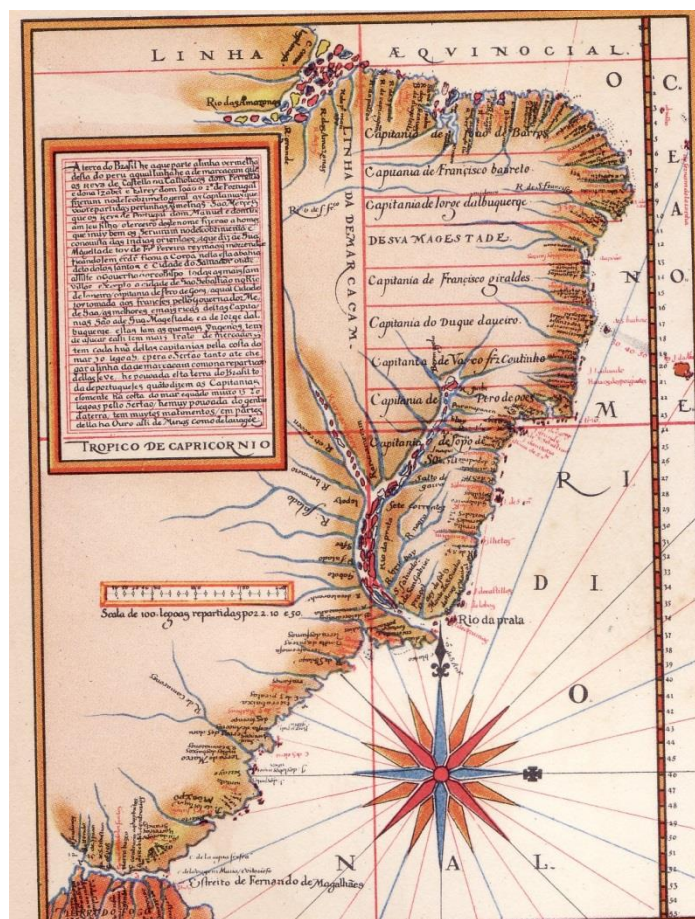
Disponível em: < <http://pt.wikipedia.org/wiki/Chaco> > acesso em: 13 mar 2014

⁴ Conflito ocorrido entre os anos de 1932 e 1935 pela demarcação da fronteira Paraguai-Bolívia no Chaco Boreal, a porção norte desse território. Devido à importância para a História da aviação será tratada em momento oportuno nesta dissertação.

1.2 - A ocupação histórica do sul de Mato Grosso

Para Weingartner (1995), a ocupação do sul do Mato Grosso tem início com a chegada dos europeus às Américas no início do século XVI. Em virtude do Tratado de Tordesilhas, que não era muito claro na definição dos limites territoriais entre as possessões pertencentes às duas coroas ibéricas, Portugal optou pela ocupação da costa atlântica, até a atual cidade de São Vicente, Estado de São Paulo.

Mapa 5: Mostra as terras portuguesas de acordo com o Tratado de Tordesilhas.



Fonte: IBGE, 1960, p. 153

Os espanhóis, por sua vez, decidiram pela colonização atlântica em terras mais meridionais, como a Bacia Platina⁵. Estes, visando atingir o Peru, seguem o curso do Rio Paraguai buscando suas cabeceiras, por acreditarem que, assim, alcançariam as minas auríferas através de “atajos que los comunicaran con las afortunadas tierras del Perú” (Olinda Massare de KOSTIANOVSKY, 1996, p. 19).

O mito do “Eldorado” permeava as mentes da época, existindo lendas que a colocavam na Amazônia (RODRIGUES, 1945). Com efeito, a descoberta de metais preciosos em poder dos aborígenes do Novo Mundo despertou a cobiça europeia. Aliado a essa descoberta existia o fato de que a Ásia, cujo acesso havia sido comprovado com a descoberta da passagem entre o Atlântico e o Pacífico pela expedição de Fernão de Magalhães, não despertou muito interesse entre os desbravadores pela grande dificuldade e riscos da empresa⁶. Também levou os europeus a optarem pela ocupação americana a constatação dos primitivos recursos bélicos nativos; afinal, “los conquistadores traían el hierro, la pólvora y el caballo” (Vitor Natalicio VASCONCELLOS, 1962, p. 40).

Essa expectativa durou pouco tempo, visto as expedições terem descoberto que os indígenas ao norte do Chaco já haviam sido contactados pelos espanhóis advindos do altiplano, não sendo possível aos platinos abarcar zonas extrativistas. Nas palavras de Vasconsellos (1962, p. 50): “Así terminaba el encanto del *Potojchi* para los conquistadores del Rio de la Plata”. Com isto, delimitam-se, grosso modo, as fronteiras entre os atuais estados independentes paraguaio e boliviano. Esse encontro de conquistadores teve importância geopolítica na medida em que, arbitrado pelo Marques de Cañete, Vice-Rei do Perú, acontece a criação da Província de Santa Cruz de la Sierra. Essa nova repartição administrativa, apesar de etnicamente diversa do altiplano, não adquiriu independência de forma autônoma, sendo uma parte do Estado da Bolívia, existindo histórico de movimentos separatistas. Esse atrito lindeiro é a gênese da Guerra do Chaco. Percebemos, portanto íntima relação do Estado com o meio físico, justificando a definição de Geopolítica como as diferentes formas de relações entre os entes políticos em

⁵ É importante ser lembrado que toda a região costeira do Pacífico na América do Sul foi anexada como possessão de Espanha.

⁶ A primazia pelo encontro de metais preciosos era tamanha que chegou às raias da desobediência. Sebastián Gaboto recebeu do Rei Carlos I a incumbência de chefiar uma expedição às Ilhas Molucas. Na escala no litoral brasileiro teve conhecimento das lendas de um reino de prata. O mesmo não teve dúvidas e abandonou a missão, sendo por isso punido com a expulsão da Espanha.

virtude das condições físicas dos locais onde estão inseridos ou pretender projetar sua influência política (Coronel Octávio TOSTA, 1984).

Terezinha Lima TOLENTINO (1986) tem pensamento análogo, porém disserta existir uma preocupação com as investidas lusitanas na costa brasileira, em especial com a expedição fracassada de Cristóvão Jacques em 1526 e a missão enviada por Martim Afonso de Souza em 1531 à foz do Prata e, posteriormente, com a fundação da Colônia do Santíssimo Sacramento.

A exploração da Bacia Platina tem início em 1515 (Hildebrando CAMPESTRINI & Acyr Vaz GUIMARÃES, 1991) quando João Dias de Solis explora a foz do Rio da Prata, sem contudo atingir o sul de Mato Grosso. Tolentino (1986) é enfática em afirmar a primazia do português Aleixo Garcia em pisar no solo sul-mato-grossense, não havendo a certeza da data, mas existindo indicações documentais no sentido de assinalar como 1524 o ano desta expedição. Garcia iniciou sua viagem em São Vicente, servindo-se dos caudalosos rios do Planalto Brasileiro, navegando pelo Paraná e chegando ao Rio Paraguai. Em sua comitiva incluiu numerosos índios guarani, valendo-se de sua fluência na língua deles. Além dessas rotas fluviais, o lusitano percorreu o “piabiru”, um trilheiro de oito palmos de largura, ligando o litoral atlântico ao Rio Paraná, bifurcando-se e atingindo o atual Mato Grosso do Sul. Assim como os vizinhos ibéricos, os portugueses visavam os metais preciosos. O objetivo de Aleixo Garcia era atingir a “Serra da Prata”, lenda corrente entre os primitivos habitantes litorâneos.

As grandes vias de acesso aquaviárias permitiram ao europeu ingressar na hinterland sul-americana (TOLENTINO, 1986, p. 37):

A interligação das bacias do Paraná e do Paraguai, servindo de caminho natural à penetração do europeu no desdobramento do território americano, trouxe ao solo do sul de Mato Grosso os seus primeiros povoadores.

Com o intuito de barrar as jornadas sertanejas lusitanas, o Imperador Espanhol Carlos V determina ao Adelantado⁷ Dom Pedro de Mendonza que

⁷ Ao leitor, é importante conhecer alguns títulos outorgados pela Coroa Espanhola na América, em especial aqueles ligados à administração da colônia: *Adelantado* era um título dado pelos monarcas espanhóis, sendo a primeira instância política e administrativa na América. Em troca do serviço à frente de uma região ainda não completamente conquistada recebiam títulos e

organize uma expedição para tomar posse das terras castelhanas definidas pelo Tratado de Tordesilhas, iniciativa que levaria, em 1776, a criação da Província do Rio da Prata, que compreendia os territórios argentino e paraguaio, além de grande parte do interior brasileiro.

Essa empreita realizou-se no ano de 1534, e é considerada a mais importante das oriundas da Espanha em direção à América. No dia 2 de fevereiro de 1536, Mendonza funda o forte de Nuestra Señora de Buenos Aires. Em sua companhia vieram muitos “fidalgos mendigos” (TOLENTINO, 1986, p. 38), nobres despossuídos da primogenitura e que não encontravam lugar numa Europa superlotada; sua busca objetivava lucros nas terras inexploradas da América. Todos eram homens guerreiros, que empreenderam um aspecto de “Reconquista”⁸:

Alimentados pela mentalidade da época e avessos a toda espécie de trabalho manual, que encontrariam na aventura americana a oportunidade de verem realizados seus mitos e valores. A eles, a conquista da América representava uma volta aos gloriosos dias da reconquista moura, na qual, ao lado das honras e mercês, reencontrariam o meio de recuperarem ou aumentarem suas dilapidadas fortunas. Essa conquista era, também uma “Guerra Santa” e justa contra infiéis. Nestas condições foi fácil transformar o célebre “mata mouros” em “mata índios.

Em 14 de outubro de 1536, o capitão João Ayolas e seu auxiliar, João Salazar de Espinosa, obedecendo Dom Pedro de Mendonza, partem de Buena Esperanza, outro fortim criado pelos espanhóis, acompanhados de um grande número de soldados para desbravar as possessões e tentar encontrar o caminho para o Peru. Ayolas, após sangrenta luta com nativos, funda um forte em 15 de agosto de 1537, Assunção, que seria designada, dois anos depois, como capital das terras espanholas do sul. No atual Mato Grosso do Sul, Domingos Martinez de Irala funda, em 1538, a Colônia de Maracaju (não devendo este lugar ser confundido com

privilégios. Com o crescimento dos núcleos coloniais, instituiu-se o Vice-reinado. *Vice-Rei* era um representante direto do Rei, possuindo amplos poderes, estando, contudo, subordinado às leis vindas da metrópole; era escolhido entre os mais influentes nobres da Corte. Eram todos exclusivos dos nascidos no território europeu da Espanha (*chapeltones*). Aos nascidos na América (*criollos*), impedidos de galgarem os postos mais elevados das hierarquias militar, administrativa e religiosa, era permitido, e de fato compunham a maioria de seus membros (os *Alcaides*), participar dos *Cabildos*, cujas atribuições estavam ligadas aos hoje intitulados “serviços públicos” (VASCONSELLOS, 1962).

⁸ Guerra travada entre cristãos e mouros, entre os séculos VIII e XV, para a expulsão destes da Península Ibérica.

o atual Município de Maracaju) no vale do Rio Paraná, em sua margem direita logo acima das “Sete Quedas” (hoje submersa pelo lago da Hidroelétrica de Itaipu).

A questão da ocupação do hinterland chaquenho foi permeado de interesses geopolíticos de proteção. Com a morte de Mendonza e Ayolas, Irala, mesmo sem designação oficial de Madri, consegue, valendo-se de sua grande capacidade administrativa e conhecimento da região sertaneja, lançar as bases do povoamento da Província do Rio da Prata. Suas alianças visavam à defesa do território e garantir que não seria ocupado por portugueses, cuja permanência em terras lindeiras às espanholas era uma preocupação constante:

A aliança defensivo-ofensiva e de parentesco feita com os Cários por Ayolas muito contribuiu para o êxito espanhol e sua fixação no solo de Assunção. Os índios eram necessários aos colonos, que deles dependiam para o estabelecimento do povoamento. Eram eles pertencentes à nação dos Guaranis, sendo agricultores e sedentários. Para o Cário também era importante à aliança com os espanhóis, pois significa segurança contra os ataques das tribos nômades rivais. (TOLENTINO, 1986, p. 39)

Importante ser observado que era o índio, nativo da terra, que efetivamente garantia o equilíbrio de poder no interior mato-grossense, aos menos até a Lei de Terras e a Guerra do Paraguai (Cláudio Alves de VASCONCELOS, 2005).

Espanhóis também circularam nas terras sul-mato-grossenses em expedições exploradoras: Álvaro Nunes Cabeça de Vaca, sucessor régio de Dom Pedro de Mendoza, um ano após ter assumido o governo em Assunção (1543/44, chegando às terras do Prata pelo mesmo caminho percorrido por Aleixo Garcia, subiu o Paraguai até a foz do Miranda, atravessando parte do Pantanal, então conhecido como “Mar de Xaraés” ou, nas palavras de Ruy Diaz de Gusmán, “Pais Inundado”⁹ (sic). Esse *adelantado* padecia dos mesmos problemas de Ayolas. Após seguir para o oeste, embrenhando-se na vastidão do Chaco, sofreu com a falta de informações, cidades, doenças diversas e a inquietude do grupo que liderava.

Irala, assumindo o governo da Província do Rio da Prata pelo afastamento de Cabeça de Vaca (novamente sem respaldo da metrópole europeia),

⁹ No imaginário espanhol, essa região antecedia o “Eldorado”: “Além dos Xaraés, dizem, há uma tribo que possui ouro e prata em abundância” (GUSMÃO, 1942, p.163).

explora o Rio Paraná, o Iguatemi e a Serra de Maracaju. Sua função somente é reconhecida por Madri em 1555, com a chegada do primeiro bispo da Província do Rio da Prata, Frei Pedro de Latorre.

Em 1576 Rui Dias Melgarejo funda, por ordem de João de Guaraí, governador de Assunção, a cidade de Vila Rica do Espírito Santo, em Guaíra, sessenta léguas da margem oriental do Paraná; Melgarejo também teria fundado em 1580, às margens do Rio Mbotetei (atual Miranda, também grafado como Embotetey), Santiago de Xerês (ou Jerez), redução jesuítica desocupada anos depois. Para Vasconsellos (1962), foi Ruiz Dáz de Gusmán que fundou o povoado em 1579 no local retro mencionado. Campestrini & Guimarães (1991) inferem que uma povoação homônima teria existido, fundada em 1593 por Ruy Diaz de Gusman, no atual município de Camapuã na cabeceira do Rio Pardo, mas não confirma essa informação, além de não mencionar quais seriam os pesquisadores que postulam tal fato histórico.

Esse primeiro povoado sul mato-grossense é uma das maiores incógnitas historiográficas brasileiras. Além dessa dificuldade em localizá-la geograficamente, as datas de sua criação são igualmente imprecisas. Tolentino (1986) apresenta várias versões para sua criação: Em 1535 os padres jesuítas teriam criado a redução à margem direita do Mbotetei, abandonada devido os ataques guaicurús e epidemias de maleita (malária), mesmo local indicado por Rodrigues (1945), contudo indicando a destruição por ataques paulistas.

A missão de Santiago de Xerez localizada às margens do Rio Mbotetey ou Miranda foi denominada Aldeia Araguay; nela estavam abrigados mais de 300 índios, e os jesuítas foram estimadíssimos pelo cacique D. Diego Paracu e todo o seu povo. Já na Aldeia Naeumitang, o cacique D. Luiz Tataguassu e seus índios resistiram muito ao trabalho jesuítico do padre Ignacio Martinez e somente pela sua persistência e trabalho didático com as crianças, conseguiu chegar até aos pais. A missão de Ybu, cujo Xamã era Nanduabuçu, só aceitou os jesuítas depois de muitas reservas; pacientemente, os padres procuravam ministrar o catecismo (TOLENTINO, 1986, p. 45).

Pelas dificuldades apresentadas, teria sido transferida para as margens do Rio Pardo (afluente do Paraná). Segundo a autora, a historiografia também atribui a Rui Diaz de Gusmán, como seu fundador, porém em 1593 (Tolentino, 1986); em

outra passagem seria o próprio Irala quem a teria fundado em 1554/57 além de apresentar uma 5ª opção, surgida sob o patrocínio de Cabeça de Vaca e que foi abandonada devido a atritos entre o *adelantado* e os moradores, insatisfeitos com o fracasso das incursões ao Chaco. Outra versão de Xerez foi aquela criada no alto do Planalto de Amambai, fundada por Ascenço Ribeiro, que teve a mesma sorte das demais, perecendo sob os ataques bandeirantes.

De toda sorte, esse povoado era reconhecido como integrante das terras espanholas e, juntamente com Vila Rica e Ciudad Real foram aglutinadas em uma nova província, com capital em Assunção (1621). Os motivos da emancipação foram a precariedade dos meios de comunicação¹⁰, a extensão da então Província do Rio da Prata e os riscos da penetração portuguesa. De fato, o governador Manuel de Frías sentia grande dificuldade em administrar algo tão extenso:

... convém ao serviço de Deus Nosso Senhor e de Vossa Majestade que aquele Governo de divida em dois porque não podemos desprezar que é muito difícil governar a província, conseguir a conversão dos nativos, que é muito bom para a alma, e cumprir a vontade régia. (Tradução do autor) (VASCONSELLOS, 1962, p. 68)¹¹

Em 1609, Felipe II, com poderes advindos da União Ibérica (1580-1640), determina a redução indígena, nascendo a Província Jesuítica do Paraguai (1610-1768), que chegou a desbravar com seus missionários o sul de Mato Grosso do Sul, mas fixou-se nas reduções do Guaíra, Paraná e Uruguai. Essa circunscrição religiosa foi em decorrência do superior jesuíta, Padre Claudio Aquaviva, que em 9 de fevereiro de 1604 se dispôs em constituir em Tucumán e no Paraguai uma província autônoma, em consonância com as diferenças culturais entre o Peru e as terras platinas (KOSTIANOVSKY, 1996).

Foram as missões o elemento colonizador, aquele meio pelo qual o espanhol ocuparia e manteria a posse de suas terras na América; como a espada não vencera os índios, as palavras de Jesus Cristo seriam triunfantes. Ao contrario

¹⁰ Conforme a cartografia apresentada no trabalho, não havia estradas na província e as vias fluviais eram parcamente conhecidas.

¹¹ ... conviene al servicio de Dios Nuestros Señor y de V. M. que aquel Gobierno se dividia en dos porque no se puede descargar la real conciencia en las cosas en que está muy encargado gobernando lo uno ni conseguir la conversión de los naturales que es muy grata suma de alma ni hacer en esos efectos la Real Voluntad por estas causas. (Texto original)

de outras possessões espanholas, na Província do Paraguai o meio incruento postulado pelos religiosos triunfou sobremaneira¹².

As ordens religiosas se dedicaram no Paraguai quase exclusivamente à evangelização dos índios. Os Jesuítas transcenderam amplamente a essa esfera e realizaram nos povos sujeitos a sua doutrina um extraordinário ensaio de organização política, social, econômica e cultural, que chamo a atenção do mundo, motivando acalorados debates. (Tradução do autor) (KOSTIANOVSKY, 1996, p. 20)¹³

Segundo Tolentino (1986) os jesuítas montaram sua estratégia evangelizadora de duas formas: a criação de um colégio em Assunção e a criação de reduções em diversos pontos escolhidos estrategicamente nas possessões da Coroa Espanhola, visando impedir a penetração paulista e encontrar caminhos que ligassem a região à metrópole europeia, mas não chegaram a penetrar em todo o território a que a Espanha tinha direito pelo Tratado de Tordesilhas. Kostianovsky (1996) fala que a principal finalidade das missões era efetivamente reocupar todas as terras castelhanas, levando suas fronteiras de volta a costa atlântica, empreita que não foi executada.

Grandes cidades sul-americanas tiveram origem nas reduções jesuíticas, mas no sul de Mato Grosso nenhuma tem sua gênese ligada aos povoados da Companhia de Jesus. As missões foram destruídas pelos ataques bandeirantes, ambiciosos dos lucros advindos da preação de indígenas, que foram beneficiadas pela desarticulação social e econômica do Itatim, no Alto Rio Paraguai, para onde haviam fugido os remanescentes dos povos do Guaíra. As contradições e interesses conflitantes existentes entre colonos espanhóis e aldeamentos jesuíticos¹⁴ favoreceram os ataques vindos do Planalto de Piratininga (KOSTIANOVSKY, 1996). Estes ataques retardaram em muito o povoamento do atual Mato Grosso do Sul,

¹² Rodrigues (1945, p. 41) afirma que a violência era o método em excelência utilizado pelos portugueses no trato com o indígena: "A princípio os portugueses trataram bem os índios, que os auxiliavam em tudo, mas, pouco depois, agindo com brutalidade e crueldade como era de costume deles, provocaram o levantamento geral dos índios".

¹³ Las órdenes religiosas se dedicaron en el Paraguay casi exclusivamente a la evangelización de los indios. Los jesuitas transcendieron ampliamente en esa esfera y realizaron en los pueblos sujetos a su doctrina un extraordinario ensayo de organización política, social, económica y cultural, que llamó la atención del mundo, motivando enconadas controversias. (Texto original)

¹⁴ Apesar dos protestos religiosos, os colonos castelhanos também prearam índios "infiéis", ou seja, aqueles que apresentavam resistência à catequese católica, sendo considerada um tipo de "Guerra Justa".

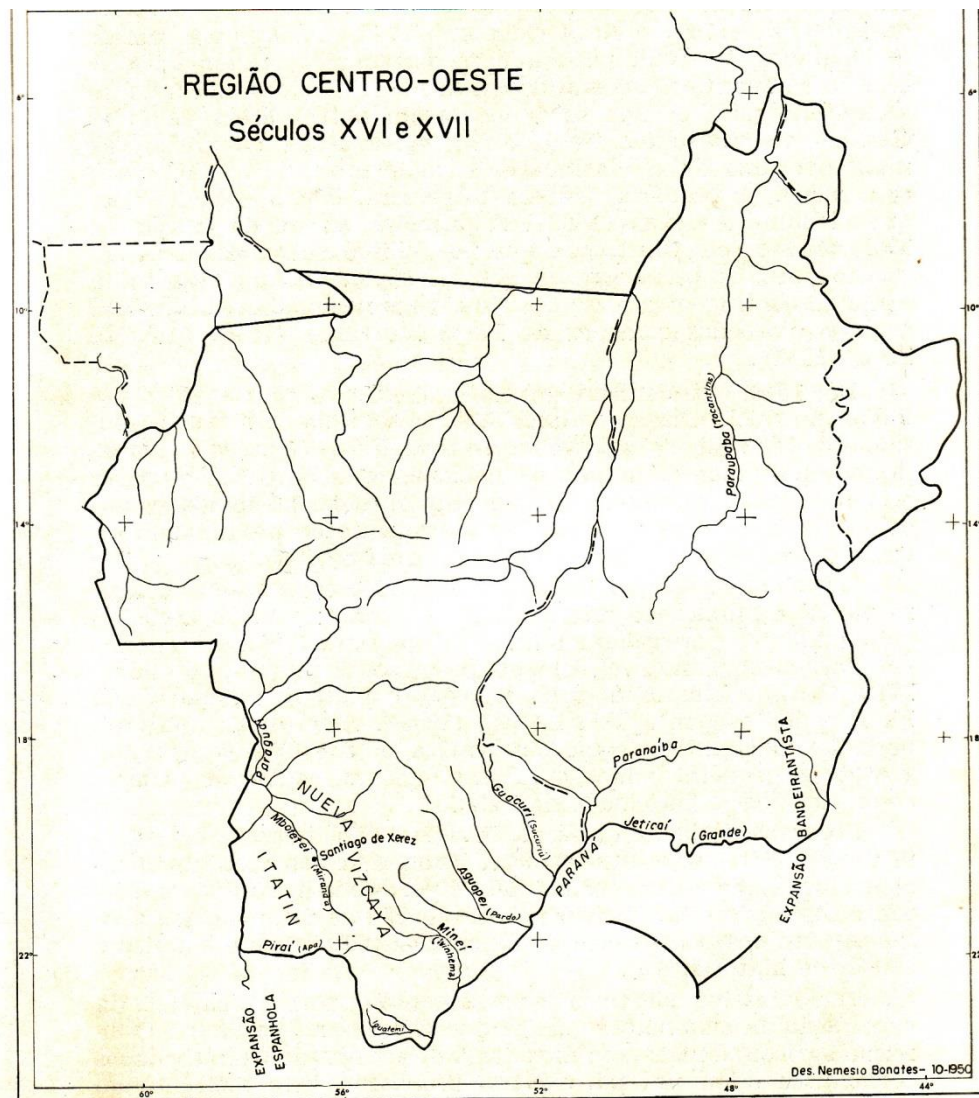
tendo o trabalho dos religiosos sido completamente destruído entre os anos de 1628 e 1648.

A caça ao indígena devastou Guairá onde eles já trabalhavam na lavoura e possuíam alguma destreza para esse tipo de atividade. Em seguida todas as missões localizadas no sul de Mato Grosso, inclusive Santiago de Xerez que foi por várias vezes reconstruída e teve um certo desenvolvimento (TOLENTINO,1986, p. 47).

Após a invasão paulista, e a destruição das missões, acontece um vácuo na literatura sobre a ocupação do sul de Mato Grosso. Isso comprovaria, segundo Tolentino (1986), que o bandeirante em nada contribuiu para a consolidação da ocupação da região, sendo sua atuação, em especial após 1717, totalmente voltada para o norte, onde Pascoal Moreira Cabral, empenhado na caça ao indígena, encontrou, na atual cidade de Cuiabá, minas de ouro. A autora credita a efetiva colonização ao pastor nômade, que vagarosamente tomou posse da terra com seus rebanhos na última etapa do “Ciclo do Gado”. Desanimados com ataques indígenas, com a falta de apoio financeiro e isolamento, os espanhóis desistem (IBGE, 1960) e suas terras, em decorrência da invasão paulista, definitivamente tornam-se portuguesas, sendo toda a experiência anterior sepultada.

Muitas outras expedições de espanhóis percorreram o sul de Mato Grosso, porém, de positivo para o povoamento e desenvolvimento dessa região nada fizeram. Tudo foi destruído pela ação dos bandeirantes, a colonização espanhola foi arrasada completamente. A Espanha pretendeu assegurar seu território com estabelecimento de núcleos em terras que pelo Tratado de Tordesilhas realmente lhes pertenciam, porém nada restou da colonização espanhola. As bandeiras asseguraram a posse da terra à Portugal graças a (*sic*) doutrina do *uti possidetis*: por este princípio cada país ficava com as terras ocupadas no momento (TOLENTINO,1986, p. 49).

Mapa 6:: Mostra a região Centro-Oeste nos séculos XVI e XVII.



Fonte: IBGE, 1960, p. 149

Com a sistemática invasão das terras ao poente da raia de Tordesilhas pelos lusos, e a real possibilidade dos mesmos chegarem aos contrafortes andinos, o Rei Carlos III foi advertido da dificuldade de Lima, capital do Vice-reinado do Peru, que governava o Paraguai então, de vigiar e tomar medidas para a efetiva ocupação do interior americano. Claval (1979, p. 16) adverte que toda preocupação com um território só começa com o interesse alheio sobre ele.

Enquanto a densidade populacional é fraca e a terra abundante, são poucas as regras que devem ser estabelecidas para melhor aproveitamento do meio; basta assegurar a cada qual o fruto do seu trabalho.

Havia, segundo De Almeida (1951), uma intenção de Madrid em controlar as ricas terras e os ervais do sul de Mato Grosso e, com isso, assegurar um caminho até Cuiabá e à Bacia Amazônica. É sugerido que a grande bacia hidrográfica platina já constituía uma unidade política em condições de ter governo próprio, que serviria de anteparo às pretensões portuguesas. Assim, em 8 de agosto de 1776 (como anteriormente anunciado) é criado o Vice-reino do Rio da Prata, com jurisdição sobre a atual Argentina, Paraguai, Bolívia, Uruguai e partes do sul e sudoeste brasileiro.

Capistrano & Guimarães (1991) inferem que a descoberta de ouro nas cercanias de Cuiabá, cuja rentabilidade era considerável, despertou em Portugal a preocupação em melhor administrar aquelas paragens. Mesmo não estando dentro das terras que lhe caberiam pelo tratado de 1494, o abandono, forçado ou não, do território pela Espanha, e a cobiça aurífera, incentivaram que no ano de 1748 fosse criada a Capitania do Mato Grosso, sendo seu primeiro governador Antônio Rolim de Moura Tavares.

A descoberta do ouro, modificando o objetivo das bandeiras, criou condições para o repovoamento e exploração de Mato Grosso no século XVIII. Dizemos repovoamento porque o caráter destruidor das invasões vicentinas havia eliminado os débeis fundamentos da ocupação espanhola.

Esta nova ocupação inicia realmente o povoamento regular de Mato Grosso. Esboçou-se então, com maior continuidade, a vida humana na região. O ouro e a pecuária encarregaram-se de prover o apoio econômico que, valorizando-a, atraiu, em consequência, a atenção do governo colonial.

Esboçaram-se assim as duas áreas de maior densidade humana em Mato Grosso: o sul e o centro-norte do Estado. A primeira usufruiu de maior continuidade histórica e concentrou fatores favoráveis a sua evolução (IBGE, 1960, p. 148).

Obedecendo a ordens lisboetas, fixou-se nas vizinhanças das possessões espanholas (Bolívia atual), sendo importante mencionar que não existiam ainda divisas precisas. Para assentar seu governo fundou a Vila Bela da Santíssima Trindade às margens do Rio Guaporé. O sul continuava negligenciado em termos de ocupação populacional. O desprezo pelos assuntos austrais era total: somente eram vistas como passagem para as minas, sendo sua administração a cargo da Capitania de São Paulo. O norte e o oeste eram o mote dos governadores, onde existia afetivamente a ameaça hispânica. A Capitania ao desmembra-se de São

Paulo teve nove governadores, existindo até a independência, quando transformou-se em província. Vila Bela foi a capital até 1820, quando foi transladada para Cuiabá por ordem do governador Francisco de Paula Magessi Tavares de Carvalho.

Passo importante na consolidação portuguesa no oeste brasileiro se deu no governo do General Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres (1772-1789). Sabedor que os seus predecessores já haviam iniciado a proteção fronteiriça, e que no Guaporé já havia uma consolidação da presença portuguesa, com os colonos fazendo roças, garimpando e criando gado, voltou-se para o poente, onde os espanhóis subiam o Rio Paraguai e fundaram, em 1774, um forte na barra do Aporé, bem perto da desembocadura do Apa (forte de São José). Em sua gestão fundou os fortes de Coimbra, na margem direita do Rio Paraguai, em 1775, e no ano seguinte o do Príncipe da Beira, às margens do Guaporé. Em 1778 fez surgir a Vila Maria do Paraguai (hoje Cáceres, Estado do Mato Grosso) e a povoação de Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, atual município de Corumbá.

Apesar de a iniciativa caber ao governador de São Paulo, Dom Luis Antonio de Souza (conhecido como Morgado de Mateus), a coroa portuguesa iniciou um povoamento na região do Rio Iguatemi, no sul de Mato Grosso, preocupada com a instalação espanhola na vertente meridional da Serra de Maracaju. Essa ocupação foi feita a partir de dois lugarejos: Nossa Senhora dos Prazeres e São Fernando Xavier. Uma monção foi organizada, sob o comando do Sargento-mor Teotônio José Juzarte, que após diversas dificuldades de ordem logística, foi destruída pelos espanhóis, que desconheciam as regras do Tratado de 1777, pondo fim às disputas territoriais. Campestrini & Guimarães (1991) inferem que a colônia do Iguatemi foi a primeira tentativa efetiva para ocupar o atual Mato Grosso do Sul.

A construção do Forte Coimbra teve grande importância na delimitação das divisas internacionais no hinterland sul-americano. Melo e Cáceres designou para a obra o capitão Matias Ribeiro da Costa, dotando-o de meios materiais e humanos para a empreita. Segundo Campestrini & Guimarães (1991), suas ordens eram para realizar as obras no “Fecho dos Morros”, um estreitamento do Rio Paraguai, situado no paralelo 21 sul, entre formações em forma de dois grandes braços por uma ilha¹⁵. Contudo, o lugar correto estaria cerca de 44 léguas à jusante do local onde as obras foram realizadas, a localidade chamada de estreito de São

¹⁵ Essa formação é a construtora da parte alagadiça pantaneira, conforme IBGE (1960).

Francisco Xavier, que mostrou-se posteriormente como o mais ajustado, visto o outro ser mais vulnerável a ataques (TOLENTINO, 1986). Em 1826, com o Brasil já independente de Portugal, o baluarte estava guarnecido com doze canhoneiras, proporcionando fogo cruzado, sendo a sede do comando militar da fronteira, estendendo sua área de atuação por todo o território do atual Mato Grosso do Sul, até Camapuã, carecendo, todavia, de elementos humanos, na medida em que seu efetivo era de oitenta e quatro praças quando deveria contar com quatrocentos (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991). A preocupação com os espanhóis é bem percebida no termo de fundação da praça de guerra, que ocasionou a criação, em 1792, do Forte Olimpo¹⁶ (espanhol), também na margem direita paraguaia:

... a indagar paragem própria que debaixo das armas de Sua Majestade F. pudesse segurar a nossa antiga navegação no Rio Paraguai para que em nenhum tempo passem vassallos de outro qualquer monarca a ocupar e invadir estes domínios meridionais do dito senhor, nem prosseguir por este rio nem pelos mais que nele desemboca, subindo suas fontes, ou isto seja com tropas civilizadas ou seja com gentes gentílicas, habitantes estes distritos, que, por serem auxiliados com armas ofensivas e outros socorros pelos vassallos de Sua Majestade Católica, costumam por essa mesma navegação fazer repetidos roubos e mortes, não só nas viagens dos comerciantes mas ainda nas povoações sujeitas a S.M.F,..." (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991, p. 25)

Melo e Cáceres inspirou o lançamento das bases da permanência duradoura portuguesa no sul de Mato Grosso ao fundar dois importantes pontos de povoamento, quais sejam a povoação de Albuquerque e o Presídio de Miranda (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991). O primeiro veio da sugestão de João Leme do Prado, sertanista a serviço do governador, que lhe sugeriu a construção do vilarejo logo acima da foz do Mondengo (nome dado ao Rio Mbotetei). O encarregado do trabalho foi o Sargento-mor Marcelino Roiz Camponês, no dia 21 de setembro de 1778. Sua importância estratégica se assenta na proteção estática da fronteira e na segurança prestada a viajantes, bem como no controle dos ataques indígenas. O presídio de Miranda foi fundado às margens do Mondengo por ordem do sucessor de Melo e Cáceres, Caetano Pinto de Miranda Montenegro. Desde o início abrigou um destacamento militar, cuja finalidade precípua era o patrulhamento

¹⁶ Originalmente esse destacamento militar era chamado *Forte Borbón*. Com a independência do Paraguai aconteceu a mudança para *Forte Olimpo* por aquele remeter à dinastia europeia e, conseqüentemente, ao período colonial. Sua existência foi conflituosa e chegou a ser ocupado por tropas portuguesas em 1811 (VASCONSELLOS, 1962).

da região sul, até o limite do Rio Apa, e manter contato com os Guaicurús, tribo já aculturada, parceira de Portugal na vigilância da região:

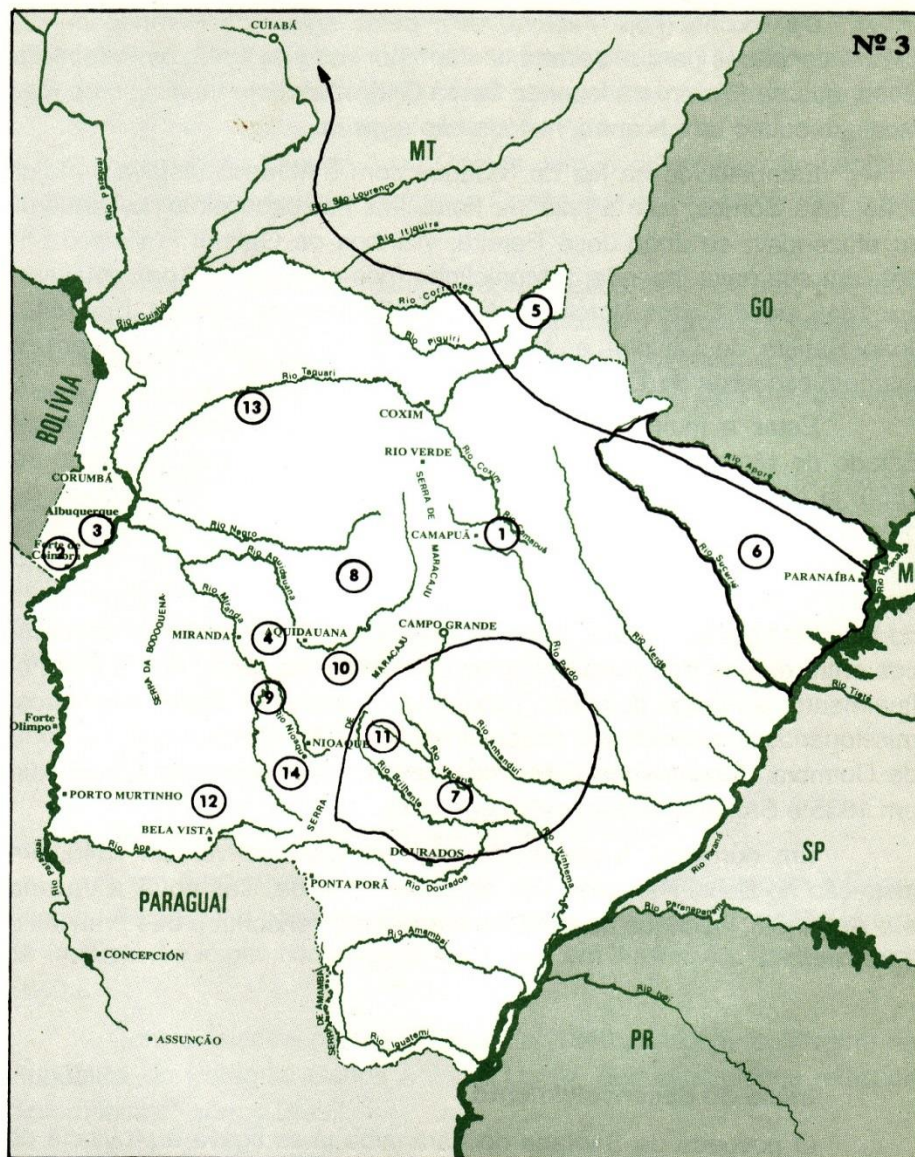
Dava-se atenção ao largo trato de terras do baixio que, no sentido leste-oeste, se desenvolvia desde a serra de Maracaju até o Rio Paraguai e no sentido norte-sul desde o rio Miranda até o rio Apa; para o leste, subiam a serra vigiando até o Canastrão e adentravam o Campo Grande, 'de sete a oito léguas de largura, sem encontrar-se nele um só arbusto'(sic) (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991, p. 29)

A Espanha tentou romper o bloqueio português à navegação no Vale Paraguaio até bem próximo da independência de suas colônias na América¹⁷. Em 1801 Dom Lázaro Ribeiro, governador do Paraguai, comandou pessoalmente as tropas que atacaram, sem sucesso, o Forte Coimbra, defendido pelo Tenente-Coronel Ricardo Franco de Almeida Serra. Em retaliação, forças lusitanas, apoiadas por indígenas, arrasaram o Forte São José. Assim, o século XIX inicia com o Rio Apa sendo o limite meridional das terras portuguesas no Pantanal, até onde iam os soldados do Presídio de Miranda e os barcos perseguidores dos Paiaguas, temíveis canoieiros que constantemente atacavam os povoados (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991, p. 31).

¹⁷ A preocupação paraguaia com a possibilidade do mediterraneismo de sua região é antiga. Essa tentativa em recuperar a parte norte do Mato Grosso para a Espanha vem do desejo em acessar a Bacia Amazônica e garantir uma segunda saída para o mar. Isso é bem claro quando em 1806 e 1807 forças navais britânicas, atacaram a foz do Rio da Prata em retaliação aos criollos bonapartistas. Além de contribuir com dinheiro, os assucenos enviaram tropas para garantir sua saída oceânica (VASCONSELLOS, 1962).

do Sul tem início, sendo seus núcleos permanentes e a atividade econômica consistente o bastante para fixar pessoas na terra.

Mapa 8: Mostra os principais núcleos de povoamento no atual Mato Grosso do Sul no século XIX.



PRIMEIROS NÚCLEOS DE POVOAMENTO NO SUL

1 - Fazenda Camapuã (1719). 2 - Forte de Coimbra (1775). 3 - Albuquerque (1778). 4 - Presídio de Miranda (1797). 5 - Piquiri (pós-1800). 6 - Sertão dos Garcias (1829). 7 - Vacaria (1839). 8 - Taboco (1840). 9 - Forquilha do Nioaque (1840). 10 - Vale do Taquaruçu (1840). 11 - Água Fria (1844). 12 - Vale do Apa (1844). 13 - Bracinho (1848). 14 - Desbarrancado e outros (1848).

Surgem então no sul de Mato Grosso povoados, vilas e cidades, em condições que, alguns anos antes, não eram imagináveis. A região era decadente e a população vivia assolada pela violência na fronteira, tudo em função do baixíssimo índice populacional na região norte e as imensas terras no sul, completamente desassistidos e afastados dos centros econômicos da época. Os habitantes das divisas sempre foram os que mais sofreram pelos poucos recursos destinados àquelas paragens (TOLENTINO, 1986, p. 56).

Esses ajuntamentos populacionais apresentam duas vertentes em sua origem: aqueles oriundos de destacamentos militares (Coxim, Dourados, Nioaque, Miranda e Corumbá) e os surgidos em locais de encontros agropecuários (Ponta Porã, Paranaíba, e Camapuã) (TOLENTINO, 1986, p. 52-55). Dai advém a formulação que o povoamento da parte meridional do Mato Grosso deu-se por motivos defensivos (IBGE, 1960, p. 150). O próprio aquartelamento já era, em si, uma forma de injeção de dividendos nos lugares onde se sediavam. Quando em 1859 foi determinado ao Corpo de Cavalaria de Cáceres (no atual Estado do Mato Grosso, às margens do Rio Paraguai) que se deslocasse para Nioaque aconteceu um desenvolvimento econômico importante na medida em que movimentou o comércio:

Aumentando o destacamento de Nioaque, agora sede do corpo de cavalaria da província, a vila tomava impulso. Além do pequeno comércio que se firmava, as fazendas ao redor tinham a quem vender seus produtos. (sic) (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991, p. 48)

Quanto aos núcleos formados nos entrepostos comerciais, eles acabaram suprimindo aquilo que faltou ao espanhol para mantê-lo com vontade para defender a terra que lhes pertencia: uma economia forte.

Não tiveram [os espanhóis] forças nem ânimo para defender uma posse ingrata e difícil que não se justificava do ponto de vista econômico e, vagamente, mantinha, apenas, algumas conveniências políticas. (IBGE, 1960, p. 148)

Se questões militares e econômicas foram as responsáveis pelo surgimento de núcleos populacionais no sul de Mato Grosso, um fenômeno bélico foi

o desencadeador de um surto despovoador. Trata-se da guerra com a República do Paraguai, onde vários embates ocorreram no Pantanal e nos contrafortes da Serra de Maracaju. Tolentino (1986) afirma que o conflito trouxe sérias consequências àquelas paragens quando ocasionou completa devastação e um grande vazio populacional aos raros núcleos humanos ali existentes, tendo os moradores, fugindo da ocupação paraguaia, rumado para o norte, retardando ainda mais o povoamento.

As disputas coloniais perduraram após o término do jugo metropolitano. O Paraguai, com sua característica de país sem saída para o mar, optou, sob a ditadura de Francia, um isolacionismo econômico e político. Suas relações com os vizinhos era apenas cordial. Em relação aos portenhos sua desconfiança repousava no desejo argentino em anexar o estado guarani e restaurar o antigo Vice-Reino do Prata¹⁸. Quanto ao Brasil, os ataques indígenas aterrorizavam os moradores da fronteira nordeste paraguaia, motivo da reclamação feita pelo presidente ao emissário imperial brasileiro. A Bolívia também não tinha boas relações com seu vizinho do sul, a Questão Chaquenha não estava resolvida e as fronteiras ainda não definidas (VASCONSELLOS, 1962).

Quando analisamos a questão da preparação militar e do sistema de vigilância de fronteiras, nesse período histórico, podemos observar que houve um desacordo entre os objetivos do governo imperial e aquilo efetivamente feito pelos comandantes responsáveis pela implementação de medidas protetivas nas fronteiras sudoestes. As animosidades entre Solano López e o Palácio da Quinta da Boa Vista eram claras desde o momento da intervenção militar brasileira na Banda Oriental (Uruguai), onde foi colocado no poder Venâncio Flores, aliado do Brasil e que ameaçava os interesses paraguaios na foz do Rio da Prata, visto a possibilidade de fechamento dessa vital rota, o que impediria seu acesso ao Oceano Atlântico e ao mundo (TOLENTINO, 1986).

Em 10 de outubro de 1864, o Presidente da Província de Mato Grosso, Brigadeiro Alexandre Albino de Carvalho, foi informado pelo Embaixador do Brasil em Assunção, Viana de Lima, e pelo Comandante da Armada no Prata, Tamandaré, através de comunicado sigiloso, das ameaças de guerra na região. Não eram esses os primeiros avisos de ameaças guaranis (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1986).

¹⁸ Como será analisado no 2º Capítulo, esse paradigma permaneceu até o fim da Guerra do Chaco (1932-1935).

Decide então o brigadeiro tomar todas as medidas para a efetiva defesa do Mato Grosso contra a invasão guarani, empreita que se tornaria mais fácil pela abundância de material bélico disponível em Corumbá, Miranda e no arsenal de Dourados, sendo possível, inclusive, armar os vapores da Flotilha do Paraguai *Jauru, Corumbá, Cuiabá e Amanbai* (ou *Anhambaí*) para que seguissem para o forte Coimbra e se agregassem aos defensores daquele baluarte. Também determinou ao comandante das armas de Mato Grosso, Coronel Carlos Augusto de Oliveira, que utilizasse toda a artilharia disponível na província em Coimbra, numa clarividência que o ataque, se ocorresse, viria através da portentosa via fluvial paraguaia (TOLENTINO, 1986). Campestrini & Guimarães (1991) não são tão otimistas, alegando que, na verdade, o Mato Grosso carecia de insumos humanos e materiais para uma defesa adequada, mas concorda que as autoridades tinham conhecimento antecipado da iminente situação beligerante.

Esse conhecimento era bem claro quando analisamos os tratados entre o Brasil e o Paraguai no que tangem às fronteiras no sudoeste brasileiro. O acordo de 1850, mais representativo de um protocolo de apoio mútuo para a manutenção da independência uruguaia, e o de 1856 não representaram, na verdade, uma solução pacificadora dos litígios lindeiros. Em 1862 a questão do Rio Apa não foi acertada e apenas uma prorrogação de seis anos foi estipulada, na qual as duas nações se comprometiam em não fixar ocupações de caráter permanente, pacto desrespeitado pelo Brasil, que manteve ao menos duas colônias militares: a de Dourados e a de Miranda¹⁹, cujos efetivos, em princípios de 1862, foram contatados por paraguaios. Seus comandantes rapidamente informaram o fato ao Tenente-Coronel José Antônio Dias da Silva, que prontamente repassou a notícia ao presidente da província, na época o Coronel Antônio Pedro de Alencastro (VASCONSELLOS, 1962).

Mas esse planejamento não demonstrou ter sido realmente executado. Diversos questionamentos levam à reflexão se efetivamente os comandantes militares tomaram as providências determinadas pelo presidente de Mato Grosso. Uma demonstração dessas dúvidas está no completo alarde provocado pela chegada das forças paraguaias ao Forte Coimbra, somente percebidas na manhã do

¹⁹ Importante ser dito que as colônias localizavam-se em locais com características geográficas distintas: a de Dourados era localizada na Serra de Maracaju enquanto a de Miranda no Pantanal, o que demonstra a intenção paraguaia de ocupar toda a região, indistintamente e que ambas estavam inseridas no mesmo contexto geopolítico.

ataque, quando já desembarcavam e avançavam sobre o quartel. Os registros disponíveis não indicam que seu comandante, o Tenente Hermenegildo Portocarrero, cujas atribuições incluíam a chefia do Distrito Militar do Baixo-Paraguai, tenha determinado patrulhamento fluvial através de pequenas embarcações com o objetivo de antever a aproximação inimiga. Também é curioso o pânico provocado com a invasão, visto os líderes militares terem tido meses para se prepararem.

Teriam realmente sido tomadas tais providências ou não passaram de meras formalidades? Qual o motivo da surpresa e do pânico que dominou a retaguarda logo que perceberam a chegada dos paraguaios às imediações do Forte de Coimbra?

Se tudo realmente foi providenciado como informou o capitão (sic!) Carlos Augusto de Oliveira o que significa que as guarnições de fronteira tivessem sido apanhadas de surpresa? Como, no caso do destacamento de Dourados, Antônio João recebeu o aviso da aproximação das forças paraguaias apenas no dia 28 de dezembro? (TOLENTINO, 1986, p. 79)

Esses questionamentos, embora apresentem certo aspecto especulativo, servem como demonstrativo que o Império reconhecia a importância estratégica das fronteiras ocidentais do país, mas a preocupação com sua guarda, até o embate com a República do Paraguai, era por demais negligenciada, sendo, em muitos casos, os encarregados omissos em suas atribuições de proteção e cuidado. Relevante é o caso da defesa do forte Coimbra e de Corumbá, entregues por seus comandantes com pouca luta e a despeito da opinião de seus oficiais, que insistiam no prosseguimento da luta. Como comparação, temos o caso do próprio Forte de Coimbra em 1801, quando o Tenente Ricardo Franco (português) foi realmente surpreendido, mas repeliu o ataque do governador espanhol do Paraguai, demonstrando que a praça de guerra era uma fortaleza capaz de enfrentar as maiores provações (TOLENTINO, 1986).

De qualquer forma, do fim da guerra do Paraguai até a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no início do século XX, o sul de Mato Grosso manteve-se num profundo abandono; apenas Santana do Paranaíba sobreviveu à catástrofe demográfica (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991). Frei Alfredo SGANZERLA (1992) atribui a depopulação mato-grossense, além dos danos provocados pelo conflito bélico platino, à epidemias de varíola, creditando uma perda estimada entre

doze e quinze mil pessoas, indígenas e não-indígenas, para uma população total em 1863 de 65000.

Em 1872 realizou-se um censo no Império do Brasil, que registrou populações muito reduzidas nas principais cidades meridionais, cujos habitantes, somados representavam apenas pouco mais de 0,1% do total brasileiro²⁰. Corumbá, apesar de não ter a maior população absoluta, é a mais dinâmica delas, polo econômico e cultural, tendo recebido, na cidade vizinha de Ladário, no mesmo ano da contagem, o Arsenal de Marinha:

Tabela 1: Mostra a população do atual Mato Grosso do Sul no censo de 1872.

	Livres	Escravos	Estrangeiros	Total
Miranda	3712	142	//////////	3854
Corumbá	2439	275	647	3361
Santana do Paranaíba	2780	354	100	3234
População brasileira	//////////	//////////	//////////	9.930.478 ²¹

Fonte: CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991, p. 91

²⁰ Como as pessoas dos demais núcleos eram em quantidade insignificante, esses números podem ser usados como valor total regional. De acordo com o IBGE, quando trata da população recenseada e estimada, nas Grandes Regiões e as Unidades da Federação, no ano de 2007, os habitantes dessas três cidades eram em 156307, representando pouco mais de 0,08%, o que demonstra a diminuição em termos relativos da participação em relação ao conjunto nacional. Contudo, devemos considerar que, nos 135 anos que separam as duas avaliações, diversos outros municípios surgiram no sul de Mato Grosso. Por isso é correto utilizar a população do Mato Grosso do Sul como fator comparativo, o que eleva o percentual da contribuição no montante populacional brasileiro para algo em torno de 1,2312% do total. Seguindo a mesma linha de raciocínio, em 1872 a densidade populacional seria inferior a 0,03 hab/km² elevando-se para 6,86 hab/km². Como comparação, a densidade brasileira era, respectivamente, 1,16 e 21,6 hab/km², um aumento de 18,62 vezes. Já no sul de Mato Grosso o aumento foi muito maior, 236 vezes. Fonte <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem.pdf>> acesso em 13 mar 2014

²¹ Com relação ao ano de 1872, os resultados não incluem 181.583 habitantes, estimados para 32 paróquias, nas quais não foi feito o recenseamento na data determinada. Fonte <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censohistorico/1872_1920.shtm> acesso em 13 mar 2014.

Mapa 9: Mostra a região Centro-Oeste no século XIX.



Fig. 131

Fonte: IBGE, 1960, p. 157

1.3 – A política republicana de ocupação no atual Mato Grosso do Sul.

Apesar da Guerra com o Paraguai ter voltado os olhos imperiais para o interior, o término do conflito fez o retorno à política pretérita. Em fins do século XIX o Mato Grosso continuava uma terra com fraco povoamento e fronteiras pouco guarnecidas, com sérios problemas nos acessos, visto o governo ter abandonado os limites a oeste e ter negligenciado na manutenção dos fortes, o que os degradou muito. A mudança oficial em relação aos confins ocidentais, que deixou de ser apenas um anteparo para as invasões castelhanas, e cujos desbravadores eram

particulares (SGANZERLA, 1992), somente aconteceu com a República (General Frederico RONDON, 1969?).

Como os interesses estatais eram de arregimentar o poente brasileiro para o convívio nacional, o Rio de Janeiro investe nas comunicações, revigorando o ideal bandeirante do sertanismo, personificado nas comissões militares desbravadoras, cujo maior expoente foi a obra da “Comissão Rondon” (RONDON, 1969?). A expedição empreendida pelo então Major Rondon teve a missão de lançar ligações telegráficas unindo a capital Cuiabá com os centros nacionais, interligando regiões bastante distantes e quase isoladas. Antes de ser uma atividade meramente técnica, a expedição, além de mapear a floresta ainda virgem, deveria apresentar um caráter colonizador.

Alferes, capitão, major, Rondon ganhara as suas divisas em pleno oeste lutando contra os pântanos do sul matogrossense. Com auxílio dos bravos borôros que migravam com ele, na medida que a construção das linhas telegráficas ia avançando e aos quais ele falava no próprio idioma, levantara ele através das terras podres, cortando extensões de lama, os ramais de Coimbra, Aquidauana, Nioac, Miranda, Margarida, Porto Murtinho e Bela Vista (sic). (GUSMÃO, 1942, p.30)

Começando suas atividades como mero membro da Comissão Construtora da Linha Telegráfica de Cuiabá ao Araguaia; posteriormente chefiou esta comissão (1897), a da encarregada das linhas do Mato Grosso (1900) e daquela que recebeu seu nome, ligando a capital mato-grossense ao Acre, no ano de 1907 (Ministério da Educação e Cultura – MEC, 1971). Essa tarefa lhe foi confiada por ser militar: Acreditava-se que somente as Forças Armadas poderiam vencer os desafios necessários.

As dificuldades eram tão grandes que o ex-presidente estadunidense Theodore Roosevelt, quando de sua visita ao Brasil no início do século XX, propôs que um assassino fosse fuzilado. Diante da negativa de Rondon, alegando a inexistência da pena capital no país, o estadista argumentou ser aquela expedição uma verdadeira campanha militar, cabendo a aplicação de legislação castrense, onde a morte, por certo, era estipulada para esses casos (GUSMÃO, 1942).

As dificuldades eram muitas. O maior problema de Rondon era os trabalhadores, na maioria soldados do Exército, recrutados entre as camadas mais

baixas da sociedade, o “restolho” dela. Geralmente a tropa era composta de criminosos, revoltosos ou pessoas desqualificadas, ocasionando constantes indisciplinas e deserções.

Desse modo, ao oficial, e ao próprio comando, impunham-se imediatamente dois grandes problemas: amansar, em primeiro lugar, os homens e, em seguida, fazê-los produzir. (GUSMÃO, 1942, p.71).

Virtualmente sem estradas ou caminhos, a região, pela sua enormidade sem limites, também era por si só um extremo empecilho ao avanço da empreita. A conformação física do terreno, aliada à densa vegetação²², tornava as distâncias relativamente bem maiores do que eram.

Era como se Caceres, que alí estava, a menos de trezentos quilômetros, ficasse no fim do mundo ... A marcha fazia-se, muitas vezes, enfrentando as maiores dificuldades (sic). (GUSMÃO, 1942, p.38).

A selva erguia-se, enorme, diante dos olhos dos expedicionários. Eram léguas e léguas de areias, de florestas de rios empantanados (sic). (Gusmão, 1942, p. 43).

A selva transmitia uma série de doença à tropa, que em pouco tempo estava esgotada fisicamente. Somava-se, ainda, o medo de animais selvagens, o assédio constante de insetos e o receio das flechas indígenas, visto diversas etnias não aceitarem a presença do homem branco em suas terras. Foi preciso um grande desprendimento de Rondon e seus oficiais que, abandonando o conforto das capitais, e dotados de grande espírito de desbravadores, aventuraram-se pelos sertões e cumpriram hercúlea tarefa. O futuro Marechal conseguiu que o Governo Federal, no momento de optar entre o extermínio dos Kaigangs, ferozes habitantes do vale do Paraná e que impediam o projeto estratégico da ferrovia entre São Paulo e o Mato Grosso, ou sua pacificação, optasse por essa ao invés do massacre (GUSMÃO, 1942).

O aparato logístico era outra imensa dificuldade do comando. O abastecimento de carne tornava-se um complicado mecanismo porque o gado

²² Às densas florestas de pequena estatura do sudoeste e noroeste costuma-se chamar de charravascais ou chavascais.

deveria ser mantido vivo até o momento do abate. As condições sanitárias regionais de então propiciavam grandes epidemias de febre aftosa, inutilizando muitas rezes e abaixando a qualidade alimentar dos operários. Essencialmente o que mantinha a tropa alimentada era a paçoca, uma mistura de carne esmigalhada com farinha de mandioca ou milho, a antecessora da conserva. Meios de transporte mais eficientes permitiriam o ressuprimento mais constante e menor necessidade de estoque próximo ao “front”.

Além disso, o transporte era uma dificuldade impar. Quase todo feito por bois ou nas costas de cavalos e muares, que padeciam horrores pelas dificuldades do assoalho e logo deixavam de ser úteis. Foi estudada a possibilidade do uso de camelos para o serviço de carga pela similitude entre as savanas e os desertos afro-asiáticos (Rondon chamava o Mato Grosso de “desertão”), não se concretizando o projeto exclusivamente por questões legais.

O que foi essa marcha para as selvas matogrossenses, as crônicas no-lo dizem. As desgraças eram sem conta. As cachoeiras que deviam ser transpostas numa dura jornada de seis meses, subiam a cem. Morriam mineiros à mingua de alimentos. Houve comboios de canoas em que morreram todos, todos, sem exceção de um (sic). (GUSMÃO, 1942, P. 22)

Não raro o próprio Rondon teve de carregar os pesados rolos de fio, juntamente com a tropa, com água pelo peito. O automóvel, meio moderno para o alvorecer da vigésima centúria, também não emplacou porque as rodas afundavam no solo arenoso dos confins ocidentais. Apesar da capacidade inovativa dos militares, que desenvolveram um mecanismo semelhante às lagartas dos blindados (os “tanks”), não houve sucesso e logo foram abandonados. Esta seria uma alternativa plausível para resolver os problemas viários do grande hinterland brasileiro. Rodrigues (1945) defende a construção de uma rodovia para se atingir os rincões do Rio Tocantins. Para ele, a escassez populacional, a falta de recursos para a implantação de uma ferrovia e a pouca navegabilidade dos rios regionais impeliam todo o projeto viário nessa direção.

Sim, a rodovia, porque é mais fácil, e mais barata, a que melhor atende os interesses da região, a única que pode realmente satisfazer e beneficiar

num largo raio de ação, e a única que podemos executar já, ali. (RODRIGUES, 1945, p. 125)

Quando o carregamento dos postes de madeira tornou-se penoso devido ao enorme peso, correspondentes em ferro fundido foram criados. Levados em pedaços montáveis, eram três vezes mais leves que os outros e resistiam bem nas condições existentes. Havia a vontade por parte dos militares em vencer as dificuldades, mas, apesar do denodo empregado, os meios disponíveis eram poucos (GUSMÃO, 1942).

A casa Dulce com que contávamos declarou que nada mais pode adiantar à Comissão por já ser demasiadamente grande a nossa dívida... Bastou a tua retirada para que cessassem os resultados das providencias que deixaste tão bem combinadas e que, certamente, não falhariam, se tivesses podido ali permanecer por mais tempo ... bem sei que tal organização nunca deixou de merecer o teu cuidado e parecerá imprudência da minha parte vir tratar do assunto que conheces melhor do que nós. Mas a verdade é que, apesar de tudo, as providências tomadas têm falhado sempre, persistindo a necessidade de acumular, quanto antes, nos sertão, todos os elementos de que pudermos precisar por longo tempo, para depois atacar novamente outros trabalhos (sic). (GUSMÃO, 1942, p.76)

A questão do transporte é fundamental para a compreensão do processo de colonização de determinada região. Isto porque quando os participantes de qualquer elo de comunicação não se encontram, a qualidade das relações cai e a quantidade de dados diminui rapidamente no momento em que uma sociedade não tem como transmitir as informações a distância. Nesse diapasão, os custos são muito importantes, porque devem necessariamente ser cobertos pelos usuários; caso contrário ficariam dependentes de subsídios para sua manutenção. A questão econômica, na verdade, suplanta a própria técnica e impõe o menor gasto possível com a movimentação de pessoas e bens. Assim, formam-se redes centralizadas, tornando as comunicações mais eficientes. Para Santos (2006, p. 177), as redes podem ser definidas de três formas:

a) polarização de pontos de atração e difusão, que é o caso das redes urbanas; b) projeção abstrata, que é o caso dos meridianos e paralelos na cartografia do globo; c) projeção concreta de linhas de relações e ligações que é o caso das redes hidrográficas, das redes técnicas territoriais e,

também, das redes de telecomunicações hertzianas, apesar da ausência de linhas e com uma estrutura física limitada aos nós.

Nessas redes as regiões mais centrais adquirem maior destaque, diminuindo à medida que se afastam (CLAVAL, 1979). Essa centralização, que é a capacidade de decisão de um centro, decorre da polarização. Esta é a capacidade de atração do meio geográfico, cuja consequência é o crescimento do centro influenciando seu entorno (DA SILVA, 1978).

A criação de modernos meios de comunicação só atingiu o centro-oeste brasileiro, no século XX e assim mesmo apenas na sua porção meridional. As ligações fluviais, apesar de portentosas, não tinham grande impacto econômico porque a bacia do Paraguai ligava diretamente o Hinterland com o exterior, desviando as mercadorias dos principais centros mercantis, localizados ao leste, no litoral ou seus arredores, e os rios amazônicos atravessavam áreas de inexpressiva atividade econômica, além de estarem muito longe das principais cidades brasileiras. Por terra os caminhos disponíveis eram muito rudimentares, picadas abertas pelos bandeirantes que acarretariam prejuízos caso fossem utilizados para a circulação dos produtos regionais, quase todos de baixo valor agregado. Excepcionasse a esta regra o ouro e o gado vacum: o primeiro, pelo alto valor, cobre qualquer custo operacional; o gado, tradicionalmente vendido magro, era transportado à pé até os pontos de abate, não necessitando de grandes investimentos em estradas para sua movimentação. A Guerra do Paraguai mudou esse cenário (IBGE, 1960).

Com o avanço da agricultura cafeeira em direção ao Oeste Paulista, ferrovias foram implantadas. A *Sorocabana*, com destino a Bauru, recebeu a conexão com a *Noroeste do Brasil*, que interligou Corumbá, no extremo ocidente pantaneiro, ao Porto de Santos. Os trilhos dirigiam-se para fora do Brasil com a interligação ferroviária em direção à Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, constituindo a Ferrovia Transcontinental, não concluída. O País do Altiplano passou a ter uma opção para o escoamento de seus produtos e recebimento dos gêneros que precisavam, apesar dos lotes lindeiros ao raio férreo não terem formado um campo econômico. Esta conexão teve valor estratégico importante quando da Guerra do Chaco. Com a bitola única de 1 metro, finalmente os rincões mato-grossenses foram

ligados com o Brasil oriental e adquiriu a região valor conectivo internacional (IBGE, 1977).

A ferrovia realmente proporcionou um notável crescimento por onde passava.

Já agora, com o simples início da estrada uma turma de pioneiros começa a povoar os terrenos à roda de Bauru. Dentro em pouco, a flor dos cafezais estará branqueando tudo. E por chapadas, colinas, vales, as plantações se estenderão a perder de vista. Há quem sonhe com o Pacífico, lá do outro lado (sic). (GUSMÃO, 1942, p. 128).

Nessa época a região de Campo Grande ainda apresentava limitações. A primeira ocupação permanente ali se deu através de migrantes mineiros, atraídos pela terra farta e de boa qualidade, sem proprietários. Essa onda migratória aconteceu após o término da guerra com o Paraguai, quando uma parcela dos soldados permaneceu em solo sul mato-grossense e a outra voltado para suas terras de origem, levando consigo histórias de um lugar amplo, de clima e solo propícios (TOLENTINO, 1986). Sua criação é atribuída a José Antônio Pereira, no ano de 1872. Muito pequena, contava com cerca de oitenta e seis casas quando da visita do Bispo de Cuiabá, Dom Carlos Luís D'Amour, em 1886 (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991), ascendeu a distrito em 1889 (lei nº 792, de 23 de novembro) e município em 1899, separando-se de Nioaque pela resolução nº 225, de 26 de agosto. Em 16 de julho de 1918, pela lei estadual nº 772, adquire o título de cidade (TOLENTINO, 1986).

O crescimento de Campo Grande, guardada as devidas proporções, foi extraordinário. Esse desenvolvimento está ligado a dois eventos que transformariam o pequeno arraial na maior cidade do extinto Estado do Mato Grosso, suplantando o antigo polo comercial, Corumbá, e a própria Capital, Cuiabá. Realmente, foi somente após a chegada da ferrovia que Campo Grande apresentou um desenvolvimento considerável. Isto se explicaria pela maior facilidade de comunicações com São Paulo, centro econômico que praticamente monopolizava o comércio campo grandense. Além disso, grande parte das cargas da região norte mato-grossense e das cidades mais ao sul para lá convergiam através de estradas (IBGE, 1977).

Já em 1930 contava com 12000 habitantes, 200 estabelecimentos comerciais, três agências bancárias, além de diversas escolas primárias e secundárias. A transferência do comando militar, feita sob determinação de Pandiá Calógeras, teve como motivos o próprio crescimento econômico da cidade de destino e por motivos de segurança (TOLENTINO, 1986). Se em Campo Grande não existisse o mínimo de infraestrutura para comportar portentosos agrupamentos militares os comandantes não empreenderiam a mudança; também é claro que a fronteira não era segura: se fosse não haveria porque deslocar toda uma estrutura, com custos forçosamente altos. Para Weingartner (1995), esta insegurança estava fundada nos violentos confrontos armados provocados pelo movimento que buscavam a emancipação política da porção meridional do estado e a concentração de tropas visava aumentar o poder repressivo na região.

Mais uma vez as questões geográficas influenciaram na realização de empreendimentos governamentais. A construção da via férrea em território sul-matogrossense foi facilitada, em alguns pontos, pela conformidade do relevo. Das barrancas do Rio Paraná até Campo Grande a planura com aclives suaves e a vegetação aberta propiciou o encurtamento das distâncias e a aceleração do lançamento dos dormentes. Sem barreiras naturais não foram necessários túneis ou contornos difíceis, que demandariam maiores investimentos e tempo. Dai em diante a obra sofreu pelas escarpas do relevo de cuevas da Serra de Maracaju, onde após Aquidauana o vale do Rio Miranda foi usado para vencer os paredões. Ultrapassada essa parte, a vastidão da planície inundada gerou inúmeras dificuldades. O regime de cheias e vazantes dos rios pantaneiros determinou a necessidade de se elevar o terreno com aterros para evitar que a água atingisse os trilhos e os danificassem. Esta compreensão das características físicas possibilitou que a construção da ferrovia não fosse interrompida em nenhuma época do ano e as comunicações com o Mato Grosso não dependessem das intempéries nem do arbítrio de plenipotenciários estrangeiros (IBGE, 1977).

A influência da ferrovia alcançava a porção setentrional do estado, a Bolívia e o Paraguai (após a criação do ramal de Ponta Porã). A Amazônia Matogrossense encaminhava seus produtos via fluvial até Corumbá, onde eram embarcados nos trens. A Bolívia mandava seus minérios até Santos e contornava os Paraguaio, com quem tinha problemas fronteiriços que envolviam seu acesso ao

Rio Paraguai. Estes podiam embarcar suas mercadorias e também enviá-las ao grande porto paulista, em especial depois que o comércio paraguaio tendeu para o lado brasileiro e afastou-se do portenho.

Contudo, a performance econômica da estrada de ferro era deficitária, em grande parte explicada pelo tipo de bens transportados, na maioria deles com grande volume e pouco peso e que, por não serem industrializados, exigem fretes baratos. Em verdade, pouco lucro teve o Brasil com sua construção, arcando com sua manutenção e a cobertura dos déficits. Numa balança, as exportações bolivianas geram muito mais lucro que as exportações brasileiras para aquele país. Devido ao irrisório mercado consumidor de nosso vizinho (IBGE, 1960). Isso leva a reflexão do por que da construção, manutenção e até expansão de uma ferrovia pelo poder público (ao invés da iniciativa privada como aconteceu nos Estados Unidos da América e Inglaterra) que não dava nenhum retorno financeiro. Ao menos duas visões podem ser encontradas: Aquela que acredita num projeto desenvolvimentista, aliado à preocupações estratégicas, e outra que descarta qualquer interesse econômico, vinculando sua criação à planejamentos militares.

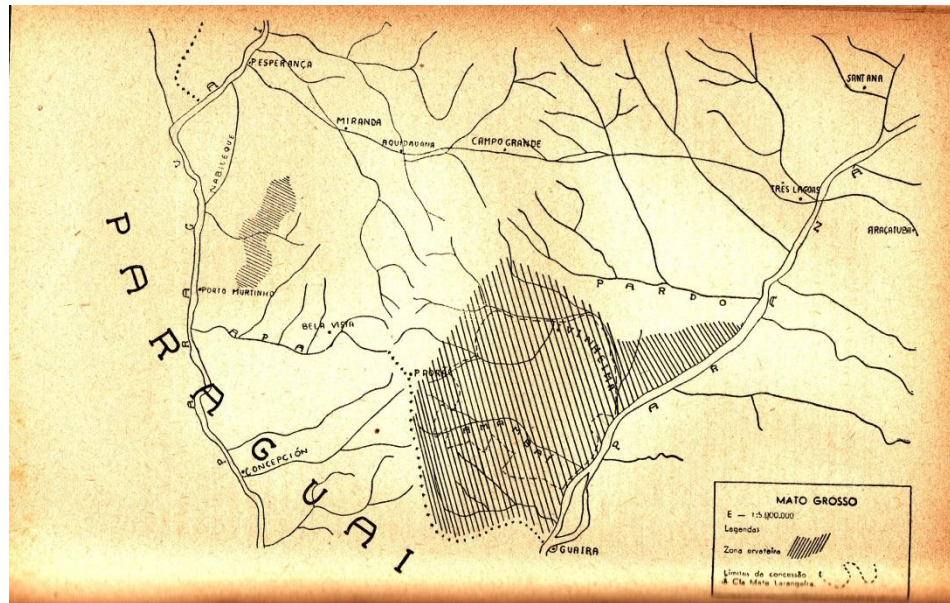
Após a ferrovia, Campo Grande, gradativamente, centraliza no Sul de Mato Grosso as principais atividades econômicas e políticas. Assim, essa sua condição de entreposto comercial propicia-lhe outra condição, a de polo irradiar de idéias, porque Campo Grande, além de situar-se fora da zona de arrendamento da Matte Laranjeira, com sua localização facilita à ferrovia o atendimento de seus objetivos econômicos e estratégicos (sic). (WEINGARTNER, 1995, p.27)

Esses interesses econômicos eram a colonização de terras por europeus, visto essas serem muito férteis, ótimas para agricultura e pecuária, o extrativismo das florestas no seu traçado, ricas em madeiras de lei, e a mineração das enormes jazidas de ferro e manganês, ainda inexploradas. Além disso, atrairia o comércio exterior paraguaio e boliviano, tanto para exportação quanto para importação. A ferrovia seria uma construtora de cidades. Seu próprio traçado já demonstraria os interesses da estrada de ferro. Ao projetarem o curso fora da área de arrendamento da Companhia Matte Laranjeira²³ (após primoroso estudo geográfico da Sul de Mato

²³ A Companhia Matte Laranjeira pertencia a Thomaz Laranjeira, cuja participação como tesoureiro da Comissão de Limites entre o Brasil e o Paraguai, propiciou-lhe contato com os incríveis ervais nativos (*Ilex paraguariensis*) do Sul de Mato Grosso. Devido seus contatos políticos,

Grosso), cujos objetivos não incluíam a vinda de pessoas para suas terras, a Noroeste do Brasil acabou por impulsionar o intercâmbio socioeconômico e político por onde passava (WEINGARTNER, 1995).

Mapa 10: Mostra a região ervateira e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no início do século XX.



SODRÉ, 1941, p. 28

A escolha por Corumbá como destino para a ferrovia também demonstra os interesses do Governo Federal. Inicialmente os trilhos, partindo de Bauru, seguiriam para Cuiabá pela proeminência que esta cidade teria como capital estadual. Mas em 1907, após fortes questionamentos, o contrato firmado dois anos antes é alterado porque tecnicamente seria muito mais fácil (pelos motivos geográficos retro mencionados), reduzindo custos e tempo na construção, além de atender os interesses estratégicos e econômicos em virtude dos convênios assinados com a Bolívia em termos do ferro-carril intercontinental (WEINGARTNER, 1995).

Paulo Roberto Cimó QUEIROZ (1997) diz que os motivos econômicos não eram suficientes para a construção de uma ferrovia. Apoiado em dados

consegue a concessão de exploração que compreendia, de forma descontínua, toda a região serrana, da foz do Rio Pardo até Sete Quedas.

estatísticos, discorre que os produtos regionais e a demanda por insumos e bens de consumo não comportariam os grandes custos da implantação dos trilhos. Tampouco o transporte de pessoas, pelo parco povoamento e estilo de vida proporcionado pela vida pastoril, seria o suficiente para pagar as despesas requeridas pela obra. Para ele, motivos de ordem estratégica foram determinantes para as preocupações governamentais em lançar projetos viários para o antigo Mato Grosso. Já em 1851 o Governo de Dom Pedro I pensava numa ligação ferroviária que, passando por Goiás, ligasse a Corte com a fronteira boliviana. A decisão republicana em melhor vigiar o território mato-grossense, além da epopeia rondoniana, teve como exemplo o projeto do Estado-Maior do Exército em unir o Estado do Paraná por meio do trem. O custo sempre foi uma questão levada em conta e os intermináveis adiamentos seriam em virtude desta variável. Contudo, os receios para com inimigos internos e externos forçaram o poder central a investir e arcar com os custos e manutenção da empreita, mesmo sabendo do possível e provável funcionamento deficitário dela.

As elites dirigentes tinham uma aguda consciência de que a questão da integridade territorial guardava estreitas relações com os problemas de relacionamento tanto com os vizinhos platinos quanto com as potências imperialistas. Seus estadistas percebiam, além disso, que as ameaças à unidade e integridade nacionais provinham tanto do exterior quanto do interior (QUEIROZ, 1997, p. 146).

Portanto, a manutenção da integridade nacional era uma preocupação elitista central. Os perigos interiores eram representados pelos grupos dominantes em regiões periféricas, muitas vezes hostis aos ditames centrais, e os riscos externos advinham do relacionamento com seus vizinhos, em especial os platinos. É preciso, portanto, estudar os meandros geopolíticos para entendermos o porquê do investimento estatal em segurança nas fronteiras oeste do Brasil.

CAPÍTULO 2 - A GEOPOLÍTICA

2.1 - A Geografia e os grandes teóricos

Conforme discorrido no 1º Capítulo, o grande Vale do Rio Paraguai representou uma forte fonte de atritos entre as Coroas Ibéricas e suas ex-colônias. A configuração geográfica da região foi a grande dificuldade para que as fronteiras fossem firmemente demarcadas e não houvesse qualquer dúvida ou ânimo para aventuras reivindicatórias. Em verdade, a planura pantaneira, aliada às baixas altitudes e pouca acidentalidade das serras no sul do Mato Grosso, foram um facilitador à penetração e um entrave para a defesa militar.

Ensina-nos J. Vicens VIVES (1961) que o vale é muito mais um elo do que um divisor, condição que é reservada às grandes escarpas montanhosas. Os vales unem as regiões elevadas, realizando a interação dos povos. As regiões planas não são empecilhos para comunicações, sendo sua importância dada justamente por sua maior ou menor capacidade para este fim. Ao contrário, as regiões íngremes possuem barreiras naturais, onde somente em alguns pontos é possível o tráfego. Esses pontos convertem-se em locais estratégicos, cobiçados e protegidos por quem os possui. Muitas vezes, a vocação defensiva montanhosa é utilizada como anteparo entre dois ou mais povos rivais, nos chamados “estados tampões”, concebidos com o objetivo de assegurar para um ou outro o controle dessas passagens. É o caso do Afeganistão e do Nepal, na Ásia Centro-meridional, que controlariam as vitais passagens do “Portão de Ferro de Derbent” e de Dzungaria. Ao se contrapor entre os contendores, funcionariam como neutros, onde o contato seria pacífico pelo afastamento das fronteiras, permitindo o fluxo de bens sem o medo de invasões.

Acontece deste modo uma inversão no papel geohistórico da montanha, que passa a ser um meio de união, função tipicamente associada ao vale. Ao ser criado uma barreira política entre as nações, guarneecendo as estratégicas passagens, as elevações cumprem a singular missão geopolítica de fomentador de relações. A Geografia Humana dá especial atenção a essa vias de comércio, dando grande espaço dentro de seus estudos à especulação sobre os transportes de

mercadorias e sistemas de comunicação, enquanto a Geopolítica e a Geohistória tem se ocupado de entender não tanto o desenvolvimento e a manutenção dos Estados, mas sim o surgimento de formações culturais e políticas, isto é, de que forma as rotas mercantis influenciam nas interações humanas. Com isso, preocupa-se também com as medidas estratégicas adotadas pelos países em sua busca por espaços que lhe permitam exercer seus interesses (VIVES, 1961).

Se a Geohistória tem a característica de observar o fenômeno histórico de acordo com as relações entre o homem e o meio físico (VIVES, 1961), inicialmente a Geopolítica foi considerada pela Escola Alemã como a ciência que estudava as relações entre os países levando em consideração as questões geográficas físicas, como o solo e suas condições. Posteriormente essa definição foi ampliada, abarcando todos os problemas políticos, tais como raça, migrações, densidade demográfica e ocupação do solo. Com isso, a Geopolítica, que pretendia ser a consciência geográfica do Estado ao analisar a dependência das decisões políticas em relação ao meio natural, surge como a aglutinadora das mais variadas ciências do homem e do planeta (Coronel Octavio TOSTA, 1984). A Geopolítica, assim, tem um aspecto dinâmico, representando as relações estatais ao correr do tempo, enquanto a Geografia Política é a análise atual da distribuição espacial dos países e povos. A Geohistória é, portanto, a Geografia Política do passado investigada no presente (VIVES, 1961).

Esses conceitos são importantes de serem vistos quando entendemos que as dificuldades geográficas são vencidas após o fortalecimento do Estado, bem delineado por Fernand BRAUDEL:

O rival do Estado Urbano, o Estado Territorial, rico de espaço e de homens, afirmava-se o único capaz de suportar as enormes despesas da guerra moderna; mantinha exércitos de mercenários, obtinha o dispendioso material de artilharia; em breve dar-se-ia ao luxo das grandes guerras marítimas. (BRAUDEL, 1984, p. 18)

Como podemos observar na parte final do texto, o mar representa um ponto importante na questão estratégica mundial, conclusão perfeitamente clara se entendermos o que é estratégia. Para o General Golbery do Couto e SILVA (1967), estratégia é a arte de movimentar as tropas com o fito de vencer o inimigo, o que,

após Napoleão Bonaparte, é conseguido nos campos de batalha. Essa arte, para ele, deixou de ser, com a estratégia de paz, um atributo exclusivo dos generais e passou a ser também do estadista, em especial porque quando se vence o rival apenas parcela dos objetivos foi alcançada. Nesse diapasão, divide a arte de dispor e manobrar os soldados no campo de batalha em dois segmentos ou estilos:

1. A estratégia das batalhas, dominante; e
2. A estratégia de objetivos limitados, onde são buscados objetivos políticos, econômicos e psicossociais.

Salienta Silva (1967) que o aniquilamento do oponente já não é mais algo viável, visto o vencedor depender do vencido para dar solução de continuidade às suas propostas de controle geopolítico, inclusive a nível mundial. Essa conclusão é alinhada com duas teorias, que influenciaram o pensamento estratégico mundial no Século XX. Trata-se da Teoria do Poder Marítimo, de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), e do Poder Terrestre, de Haroldo Mackinder (1861-1947).

Ensina-nos Tosta (1984) que o interesse do Almirante da Marinha Estadunidense Mahan pelo Poder Marítimo deu-se devido acreditar que o domínio mundial, à exemplo do Britânico, originou-se pela grande capacidade naval deste, com o controle de pontos estratégicos ao redor do mundo, justamente porque, segundo ele, a vitória acontecia quando a nação detinha o controle dos mares, assegurando o livre fluxo de mercadorias.

Desta forma, o Poder Marítimo estaria submetido a cinco fundamentos:

1. Posição geográfica;
2. Configuração física;
3. Extensão territorial;
4. Caráter nacional; e
5. Instituições governamentais

Assim, coube inicialmente a Inglaterra, por apresentar melhores características que a aproximavam destes pressupostos, ser a grande nação controladora dos oceanos. A posição insular era vista como a melhor para a defesa porque bloqueava as ameaças vindas por terra. Seu afastamento, contudo, não a impedia de participar ativamente da política continental porque sua Marinha, além de promover efetiva proteção territorial, também possuía grande capacidade ofensiva.

Sua costa, repleta de enseadas, proporcionava ancoradouros protegidos das intempéries e dos ataques navais de seus inimigos, possuindo um território de onde podia obter substancial parcela dos insumos necessários ao seu funcionamento industrial e à manutenção de seu povo. Devido sua posição mar adentro, e uma política governamental, iniciada com os “Atos de Navegação” de Oliver Crownwell, a Inglaterra via os oceanos como sua vocação nata, o que impulsionou suas conquistas marítimas.

Apesar de não ser uma ilha, a posição de supremacia naval poderia ser assumida pelos Estados Unidos devido seu afastamento dos centros europeus pelo Oceano Atlântico, o que lhe conferiria uma característica insular *sui generis*, e possuir as demais peculiaridades descritas pelo teórico. Daí advir sua oposição à expansão rumo ao oeste de seu vasto território, visto ser o mar o grande objetivo que devia ser pretendido por sua nação. Contudo, outra teoria dizia que a era das grandes navegações (a Era Colombiana), na qual o Poder Marítimo reinava soberano, foi suplantada pela força motriz das ferrovias intercontinentais (Rafael Duarte VILLA, 2000).

Em momento posterior à Teoria do Poder Marítimo, divulgada nos idos de 1910, a Teoria do Poder Terrestre de Mackinder coloca a Eurásia e a África como centros de gravidade da geopolítica mundial. O britânico acreditava encontrar a explicação dos fenômenos políticos nos mapas, crendo existir uma relação entre os fenômenos físicos, econômicos e militares, sendo suas deduções repletas de conceitos estratégicos, o que lhe rendeu a oposição da sociedade científica da época.

Suas ideias repousam nos conceitos de áreas ao redor do globo, que interagiam e cujo controle representava a hegemonia política mundial. No centro, numa Projeção de Marcator, existe a “Área Pivô” (o “Coração Continental” – *Heartland*), correspondente às estepes russas e Europa Oriental, sendo seu cerne o atual território da Ucrânia. Ao seu redor, o chamado “Crescente Interior”, onde estariam a Alemanha, Áustria, Turquia, Índia, e a China. Ao largo destes países estaria o “Crescente Exterior”, onde figuram os Estados Unidos da América, Inglaterra, África do Sul, Canadá e Austrália. Não tendo acesso aos mares navegáveis, a “Área Pivô” (ou “Região Pivô”) é facilmente circulável pelas tropas

hipomóveis; com a obsolescência do cavalo como meio de transporte, as vias férreas rasgam-na por inteiro (TOSTA, 1984).

O primeiro arco apresenta as quatro regiões geográficas onde a “Área Pivô” teria acesso aos mares:

1. O Extremo Oriente, área das “Monções”²⁴ onde predomina o Budismo, acessando o Oceano Pacífico;
2. O Subcontinente Indiano, também exposto ao clima monçoeiro, hinduísta, tendo o Oceano Índico como via de escoamento;
3. Os desertos do Oriente Médio, Islâmico e território de povos nômades, que também permitiria o uso do Índico; e
4. A Europa, cristã, chave para o Oceano Atlântico.

O círculo seguinte diz respeito às extensões comerciais criadas pela Europa com características insulares estando, portanto, livres do Poder Terrestre e acessível apenas pelo Poder Marítimo. Segundo Mackinder, a hegemonia mundial aconteceria quando a “Região Pivô” alcançasse uma das saídas para o mar e se transformasse no “Poder Anfíbio”, capaz de atuar tanto em terra quanto no meio líquido (VILLA, 2000).

Sinteticamente, podemos descrever a Teoria do Poder Terrestre da seguinte forma:

1. Quem controla a Europa Oriental controla o “Coração Continental”;
2. Quem controla o “*Heartland*” controla a “Ilha Mundo” (Eurásia e África); e
3. Quem controla a “Ilha Mundo” controla o mundo.

Villa (2000) discorre sobre o Poder Terrestre afirmando que não é esta apenas um compêndio de ideias geopolíticas, mas, antes uma verdadeira concepção histórico – geográfica. O desdobramento dessa ideia é que o sistema geopolítico internacional é um sistema fechado, ou seja, no qual os principais acontecimentos políticos e econômicos interagem. Esta interação se dá pela influência decisiva que o meio ambiente tem sobre as coletividades humanas e suas

²⁴ O Clima das Monções é típico do sul e sudeste da Ásia e caracteriza-se por um período de chuvas provocado pela umidade dos oceanos invadindo o continente em virtude de um sistema de baixa pressão na Ásia central. Ao encontrar a barreira natural dos Himalaias precipita-se sob a forma de chuvas orográficas em abundância.

organizações, moldando seu caráter nacional, criando neles uma característica continental ou marítima. É justamente a rivalidade entre povos marítimos e povos terrestres que ocasionam os conflitos.

Contemporâneo aos escritos de Mahan e Mackinder, encontramos aquele que transferiu o conceito de Geopolítica das academias científicas para o meio político, dirigindo-o ou justificando a ação estatal, Karl Haushofer (1869-1946). Seu trabalho é considerado a gênese e expressão do pensamento geopolítico das ditaduras europeias que polvilharam este continente na primeira metade do Século XX, em especial o modelo alemão, o Nazismo, e sofreu duas influências decisivas (Mário C. LOZANO, 2008):

1. Sua participação na missão diplomática alemã junto ao Governo Japonês, então vencedor da guerra com o Império Russo; e
2. Sua interação com o pensamento de Rudolf Hess.

A base de sua visão está na dicotomia terra-mar, representando o histórico conflito entre povos terrestres e marítimos. Haushofer identificou em seu tempo a Europa Continental como o poder em terra e os povos anglo-saxões (britânicos e estadunidenses) como o poder no mar. Nas áreas de contato entre as duas formas de viver existia grande instabilidade política, somente solucionada com a junção dos territórios em grandes blocos, as *pan-regiões*. Nesses locais existiria um estado-guia controlador e outros periféricos, fornecedores de matérias-primas:

1. Pan-asiatismo: Dominado pelo Japão;
2. Pan-islamismo: Esse conceito só começa a ser compreendido após a criação do moderno Estado de Israel e a união árabe em torno do ideal de sua destruição;
3. Pan-americanismo: Compreendido como a Doutrina Monroe dos Estados Unidos da América (“América para americanos”); e
4. Pan-europeísmo: Hoje correspondente, grosso modo, ao Mercado Comum Europeu.

Dentro dessas ideias surge o conceito de “espaço vital”. Representaria a região de onde os povos dominantes obteriam os recursos necessários ao seu funcionamento. Foi influenciado pelas grandes perdas territoriais sofridas pela Alemanha no final da 1ª Guerra Mundial, privando-lhe de colônias, territórios próprios

e à devolução forçada de regiões obtidas como espólio da Guerra Franco-Prussiana de 1870. Em sua forma de ver, o destino levava os germânicos ao leste, nas vastidões da Rússia, em virtude de suas origens étnicas.

Essas teorias geopolíticas, que analisavam as relações políticas estatais em nível global, serviram de alicerce para estudos que objetivavam compreender fenômenos regionais, destacando-se as reflexões do capitão do Exército Brasileiro Mário Travassos, cuja produção literária abordou as interações entre os diversos países da América do Sul e seu desdobramento em nível mundial. Em sintonia com o pensamento de J. Vicens Vives, para o qual não são as lutas que fazem o Homem trilhar os caminhos da História, mas as respostas aos estímulos internos e externos a qual é exposto, sendo um jogo onde atuam fatores físicos e humanos²⁵ (VIVES, 1961), Travassos acredita que a conformação geográfica brasileira determinou de modo direto como nossa nação se envolve nos dilemas de política exterior e, a partir dessa constatação, como deveria agir com as nações lindeiras.

Para Travassos (1947), todas as relações internacionais dos países sul-americanos estavam dirigidas por dois grandes antagonismos: aquele que representava a oposição entre os Oceanos Pacífico e Atlântico e aquela relacionada com as duas grandes bacias hidrográficas internacionais, a do Rio Amazonas e a Platina. Em termos fluviais, essa distinção dá-se pela direção dos rios, o primeiro no sentido oeste-leste, com sua foz nas proximidades da linha equatorial, na zona mediana do oceano onde desagua, com suas nascentes localizadas nas regiões andinas, portanto sujeita a regimes nivais²⁶. Apresentando afluentes cujas cabeceiras estão em ambos os hemisférios, possui dois períodos de chuvas, o que mantém estável sua capacidade hídrica, o que também é favorecida pela própria hileia que atravessa, abundante em chuvas durante a quase totalidade do ano. Em oposição, a Bacia Platina tem a origem de seus principais tributários no grande Planalto Brasileiro. Como rios de altitude, apresentam alguns entraves à navegação,

²⁵ Para melhor compreendermos essa afirmação, podemos partir da definição de Tosta (1984), para quem a Geografia é o ramo do conhecimento que trata da descrição da Terra, definindo, classificando e explicando os fenômenos em sua superfície; para o pesquisador, a geografia Humana é o braço daquela, cujo interesse é a influência do meio sobre o Homem. De sua parte a Geografia Política também perscruta de que forma o meio age, mas aqui são as relações entre os entes estatais o alvo da influência. Travassos (1947, p. 51) diz que a Geografia Política é “mais uma geografia assinada pelo Homem”.

²⁶ Diz-se que um rio possui regime nival quando suas cabeceiras são formadas, prioritariamente, do derretimento de geleiras.

em especial o encachoeiramento de suas calhas e ao regime de cheias e vazantes, o que compromete o seu calado. Com cabeceiras localizadas em região tropical continental, sofre com um razoável período seco (IBGE, 1977).

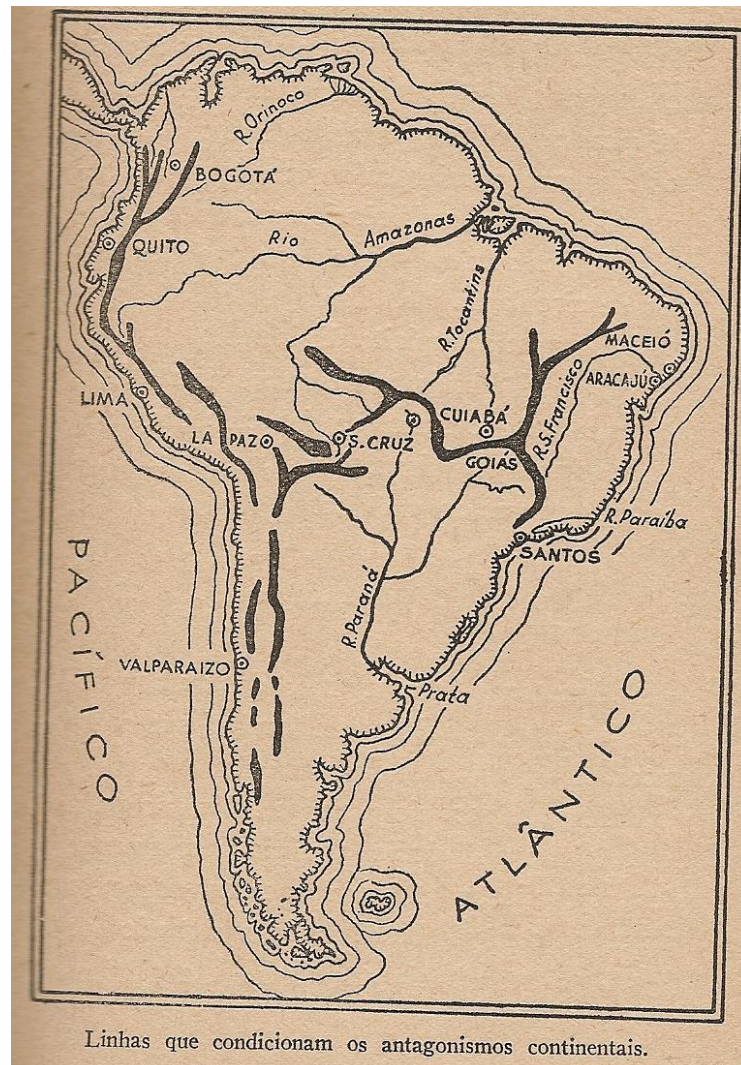
Com relação à oposição oceânica, a diferenciação dá-se, segundo Travassos (1947), pelas características dos litorais e de suas águas marítimas. Na vertente ocidental, do Oceano Pacífico, o das águas profundas, das grandes distâncias, com ilhas isoladas e, na época do autor, o da circulação regional, encontramos uma costa pouco propícia, sem ancoradouros naturais, com a zona litorânea curta, subindo abruptamente às grimpas andinas, com a rede fluvial preferindo, de modo imperativo, a sequência dos meridianos terrestres, descendo como torrentes volumosas as íngremes montanhas até encontrarem, logo depois, o mar aberto. Em oposição, o leste é banhado pelo oceano das grandes transações, o mais frequentado do mundo, com uma costa bem articulada, repleta de golfos, enseadas e baías. No seu seio, como visto, volumosos rios navegáveis prolongam esse movimento mercantil para seu mediterrâneo, ligando os rincões perdidos dos sertões aos centros europeus.

É possível, pois, com a análise dos antagonismos regionais propostos na obra de Travassos, identificar quatro regiões distintas no cenário geográfico da América dos Sul:

1. A costa pacífica;
2. A costa atlântica;
3. O interior amazônico; e
4. O interior platino.

As duas zonas costeiras, paralelas entre si, servem como elo de soldadura para os grandes sertões, além de realizar o contato exterior do mesmo, seja levando suas produções econômicas, seja trazendo tecnologias e outros bens necessários aos sertanejos. Em relação aos grandes interiores, o Planalto Central Brasileiro cria duas realidades opostas: rios que apenas concordam com a direção nos seus caudais, visto um correr para o leste e outro, quase todo o tempo, para o sul. Com isso, o Rio Amazonas é a ligação mais próxima com os grandes centros do ocidente europeu, aquele, segundo Travassos (1947), a via vocacionada para ser a ponte entre o *Heartland* sul-americano e os mercados atlânticos do Hemisfério Norte.

Mapa 11: Apresenta as áreas de antagonismos na América do Sul.



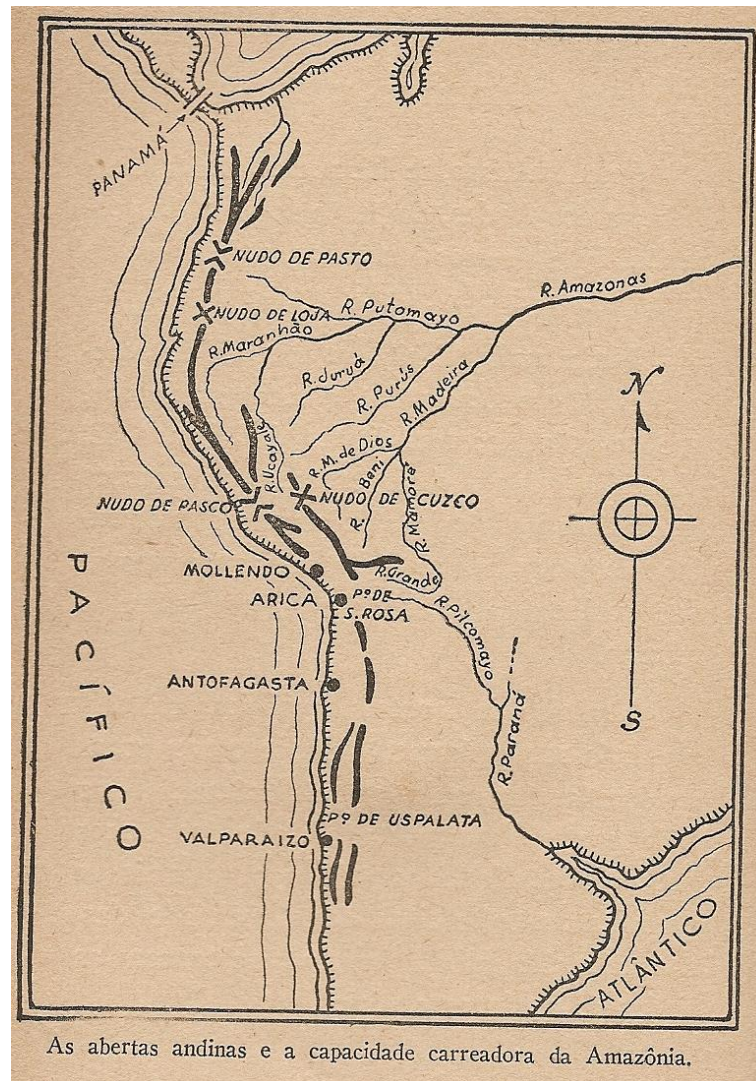
Nesse momento entra a grande visão geopolítica de Mário Travassos. Percebe-o que o litoral atlântico é, em grande parte, controlado pelo Brasil, reduzindo, portanto, as áreas de atrito com os grandes interiores. Em contrapartida, os dois sertões por ele definidos e a região da costa do Pacífico, que por suas características é conjugada com as altas montanhas andinas, esfregam-se num ponto comum, correspondendo este local à “Área Pivô” de Mackinder. Ele identificou essa região como o território da República da Bolívia.

O território boliviano pode ser considerado como centro geográfico do continente sul-americano, seja por sua posição como explosão oriental dos mais importantes contrafortes da cordilheira, seja como ponte orográfica abrindo o sistema andino, simultaneamente, às influências político-econômicas e as bacias do Amazonas e do Prata representam na massa

continental. Ao passo que o planalto boliviano é procurado instantaneamente pelas comunicações chilenas, peruanas e argentinas, é o planalto boliviano que procura escapar às tenazes dessa submissão por meio de comunicações brasileiras (sic) (TRAVASSOS, 1947, p.232).

Quando Travassos afirma que na Bolívia encontramos as pontes para acesso ao Pacífico refere-se aos “nudos” e “pasos”. Os primeiros são os planaltos e os outros as passagens naturais entre a cadeia montanhosa; sem essas passagens naturais o litoral ocidental somente estaria acessível ao oriente da América do Sul por meio da penosa navegação de cabotagem pelos Estreitos de Magalhães e Drake ou, muito recentemente no tempo histórico, via Canal do Panamá, sob controle estadunidense, ou por meio aéreo. Analisando os mapas, podemos perceber que estas pontes, à exceção do nomeado “Uspalata”, unindo o Chile à Argentina, abrem as possibilidades de se carrear as riquezas andinas para a Bacia do Amazonas, via Bolívia, e tornando as comunicações do Prata com o altiplano por demais artificiais para se tornarem viáveis comercialmente.

Mapa 12: Apresenta as passagens naturais andinas e suas possibilidades de acesso à Bacia Amazônica.



Fonte: TRAVASSOS, 1947, p. 68.

Para Travassos (1947), a Bolívia, país mediterrâneo, está dividida em dois grandes blocos, apresentando contradições essenciais entre si, provocadas por sua geografia e hidrologia. No poente existe uma sociedade indígena, com fortes ligações, apesar da amputação provocada pela Guerra do Pacífico²⁷, com o litoral ocidental, sentindo o peso das atrações peruanas e chilenas. No oriente boliviano existe uma região mais dinâmica economicamente, com seu centro firmado na cidade de Santa Cruz de La Sierra. Esta forma com Cochabamba e Sucre o

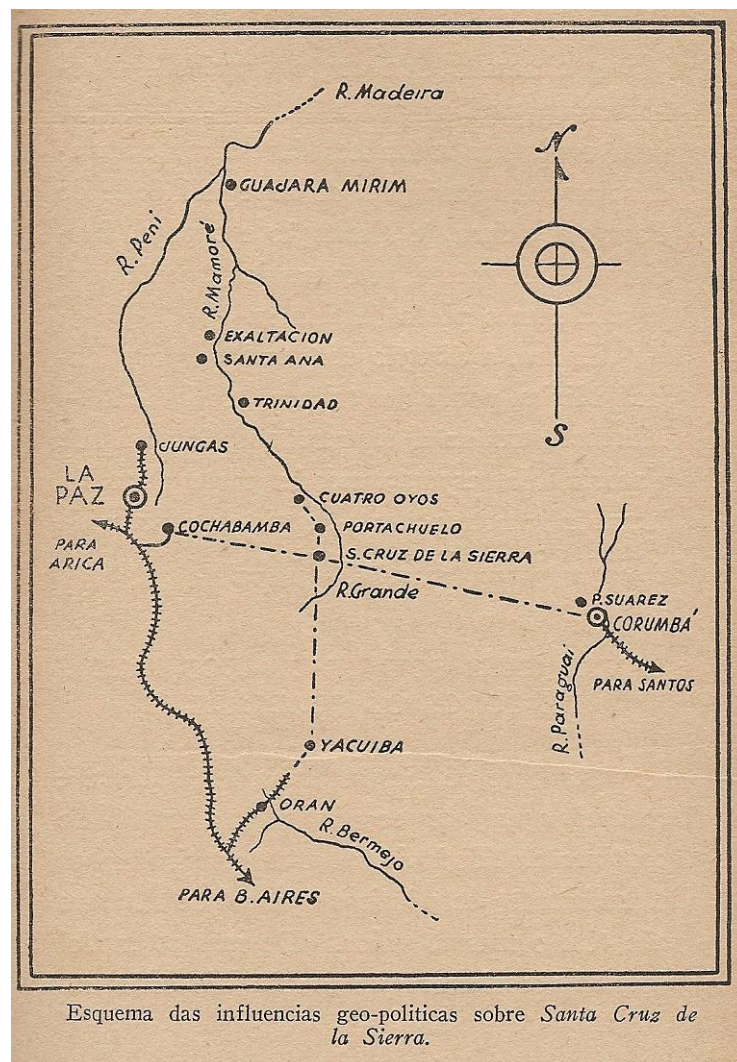
²⁷ Conflito armado envolvendo o Chile e uma coligação de peruanos e bolivianos, entre os anos de 1879-1883. Após grandes batalhas navais e terrestres, o Chile sai vitorioso; a nação que mais perdeu com a guerra foi a Bolívia, tendo deixado de ter uma saída para o mar e tornou-se um estado mediterrâneo.

triângulo nevrálgico do sistema boliviano, onde a Bacia Platina e a Amazônica, representando respectivamente a Argentina e o Brasil, travam um duelo pela hegemonia e abrangência. Com largas reservas minerais, incluindo o petróleo, na época de Travassos ainda em prospecção, a cidade *cruzeña* é, pelas possibilidades de acesso ao Rio Madeira, afluente do Amazonas em sua margem direita, a pedra de toque do controle geopolítico do *Heartland* sul-americano. Por apresentar solicitações viárias em todas as direções, Mario Travassos chama Santa Cruz de “notável carrefour²⁸ no centro do continente” (1947, p. 102).

E de todo êsse exame pode-se fixar de modo categórico o sentido político da Bolívia como o centro geográfico do continente e a causa eventual de conflito armado, cujo vulto poderá mesmo assumir o caráter de verdadeira conflagração (sic) (TRAVASSOS, 1947, p. 84).

²⁸ Cruzamento

Mapa 13: Apresenta a posição de Santa Cruz de la Sierra no grande triângulo econômico formulado por Mário Travassos.



Fonte: TRAVASSOS, 1947, p.101

Contudo, as alternativas viárias propostas pelo Brasil são as mais vantajosas ao altiplano, podendo atendê-los pelo norte, via Guajará-Mirim, economicamente interessante porque o meio fluvial é mais barato para o escoamento da economia boliviana, e pelo leste, através de uma ligação ferroviária (na época ainda por ser construída) ligando Santa Cruz a Puerto Suarez e permitindo conectar, em Corumbá, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Aos mediterrâneos é uma boa chance de se livrar das pretensões com cunho imperialista de Buenos Aires, além de ser, geograficamente, mais breve o trecho a percorrer. Em contrapartida, apesar de solicitados, o Chile e o Peru não tem a capacidade de abrir

o Atlântico à Bolívia, na época preferencial sobre o Pacífico, e a alternativa platina, mesmo sendo objeto de avaliação e temor, estaria por demais longe para se fixar.

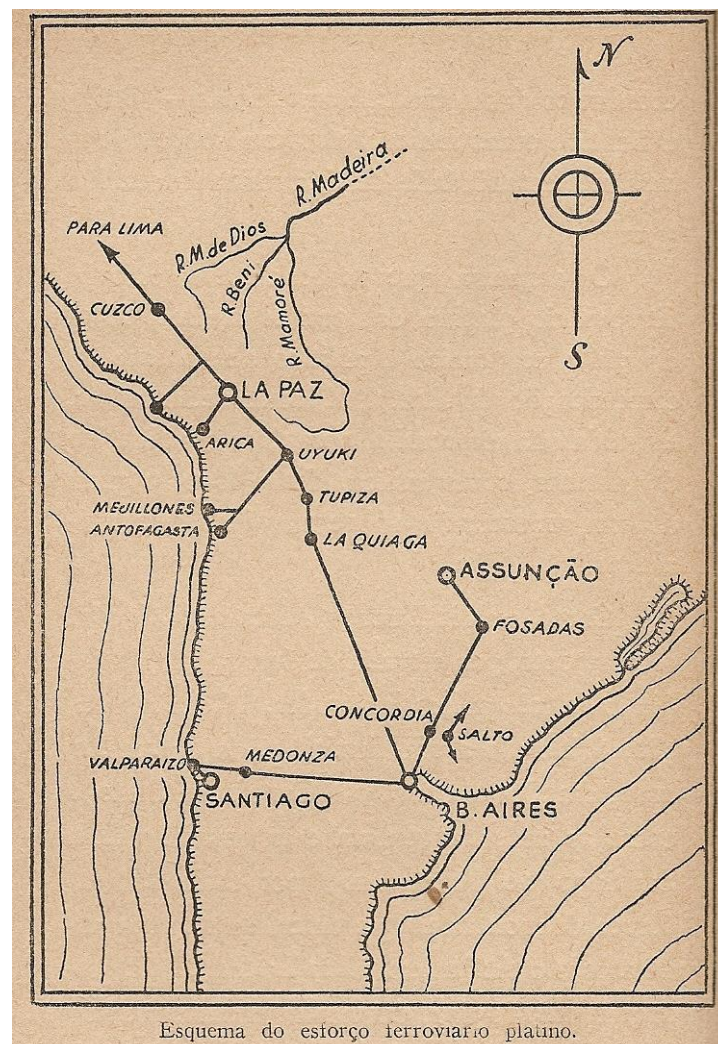
As preocupações de Travassos estão nas extensões ferroviárias que a Argentina, controladora do tráfego fluvial platino à jusante da confluência dos principais tributários daquele curso hídrico, vinha fazendo em direção à fronteira boliviana, na ligação Buenos Aires – Yacuiba – Santa Cruz. Estas ligações ferroviárias tentam neutralizar as flagrantes vantagens que o transporte amazônico possui, valendo-se das imensas dificuldades que este apresenta. Com o prolongamento das estradas de ferro até Cuzco, a Argentina carrearia todas as riquezas do *Heartland* boliviano para o Rio da Prata, unindo as duas grandes bacias hidrográficas e as duas vertentes oceânicas.

Do quanto ficou dito pode-se concluir, pois, com certa segurança, do papel da ligação ferroviária Buenos Aires-La Paz, como índice de homogeneidade em relação aos antagonismos geográficos sul-americanos, quer o de suas vertentes, quer o da oposição das suas bacias capitais da vertente atlântica. Grimpa para o planalto boliviano e coleta os trilhos que saltam pelos colos andinos num esforço neutralizante de boa parte dos aspectos daqueles antagonismos, mais em proveito do prata. (TRAVASSOS, 1947, p. 59)

Exemplificando essa afirmação, Mario Travassos cita o caso de Cochabamba, que mesmo tendo acesso ao Rio Grande, formador do Madeira, é chamado por Arica a participar do sistema ferroviário portenho e, com isto, abandonar sua opção oriental. Sabendo os empecilhos, Travassos apresenta uma solução moderna e eficiente para esse grave problema nacional, o uso dos meios aéreos:

E dadas as nossas formidáveis dificuldades para o tráfego terrestre (obras de arte sem conta, extensões incríveis, saneamento, etc.), que papel poderá representar a aviação para dar sentido prático aos aspectos geográficos decisivos do continente e que estão em nossas mãos? Até onde levaremos esse sentido prático se com os meios aéreos completarmos o que temos realizado noutros domínios dos transportes? (sic) (Travassos, 1947, p. 158).

Mapa 14: Mostra as ligações ferroviárias argentinas na direção do “coração continental”.



Fonte: TRAVASSOS, 1947, p. 58

Neste contexto geopolítico, Travassos infere a primazia do antigo Estado do Mato Grosso, sempre visto em função de suas longas distâncias e baixíssima densidade populacional, como o portal para a conexão com os Andes bolivianos, o que lhe empresta grande vulto, dada a importância, como retro mencionado, às ligações ferroviárias e aquaviárias da Bolívia com o Atlântico. Por sua posição geográfica e fazer fronteira com os dois estados nacionais interiores, é a projeção do conceito de “Área Pivô” para nosso país.

Mato Grosso é assim a grande esquina de nosso território em pleno coração da massa continental, lá onde se cruzam os mais graves problemas

decorrentes da competição entre o Prata e o Amazonas e onde o Atlântico encontra um dos mais profundos e acertados pontos de aplicação para seu antagonismo em relação ao Pacífico (TRAVASSOS, 1947, p. 236).

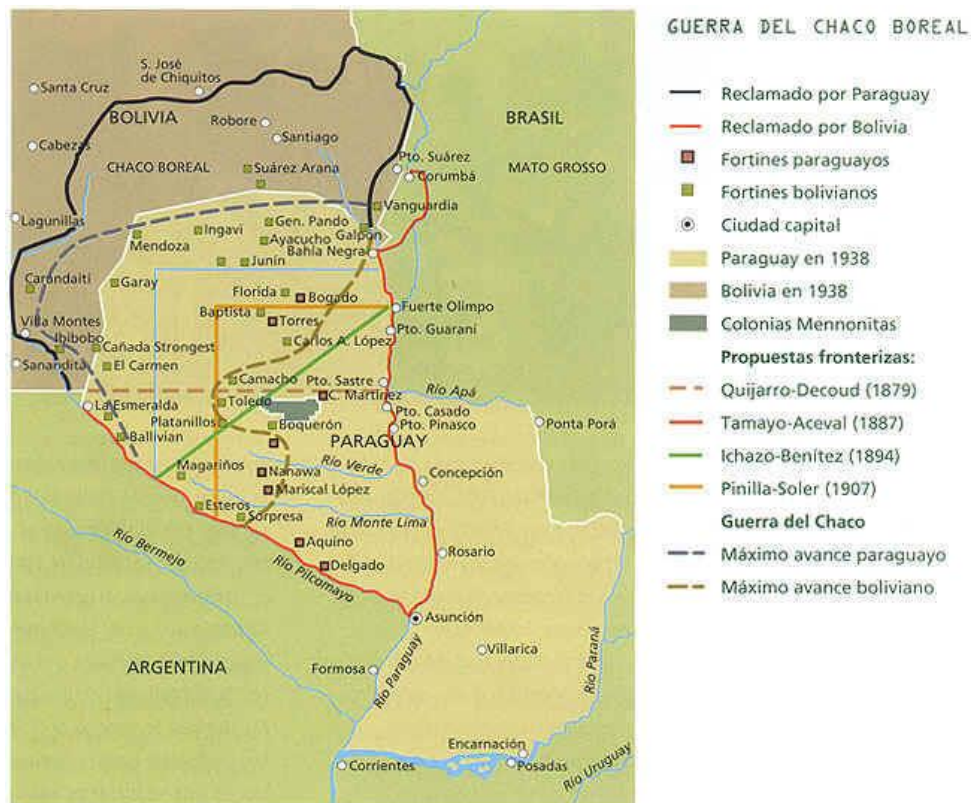
Indo mais fundo em sua análise, Travassos atribui a Corumbá, no atual território de Mato Grosso do Sul, o poder de atração do altiplano para a esfera de influência brasileira. Para ele as medidas governamentais no campo de políticas públicas de segurança nacional são um reflexo do uso sistemático e científico da Geografia nas decisões de Estado. Com a fusão entre a Noroeste do Brasil e a ferrovia Puerto Suarez – Santa Cruz em Corumbá, o Governo Vargas dá um grande passo nos terrenos político, econômico e social ao implantar o projeto “Marcha para o Oeste”, reconhecendo o investimento em rotas aéreas como fator determinante na integração do território sul-mato-grossense.

2.2 - A Geopolítica e as relações internacionais no coração da América do Sul.

A obra de Travassos foi contemporânea de um incidente internacional, a Guerra do Chaco, disputa fronteiriça entre o Paraguai e a Bolívia, considerada como o maior conflito armado no hemisfério ocidental durante o século XX. Sua importância, conforme reflete Julio José CHIAVENATO (1979), deve-se ao fato de os conflitos envolvendo o *Heartland* continental terem o potencial de envolver os principais atores geopolíticos internacionais. Segundo esse autor, a disputa entre os interesses econômicos das grandes companhias petrolíferas Shell e Standard Oil, representadas respectivamente pela Argentina e Brasil, foi o grande deflagrador das hostilidades. Matthew HUGHES (2005) compartilha desse pensamento quando diz que os arquivos governamentais e das corporações envolvidas não afastam a participação destas incitando ou apoiando um dos lados. Mesmo assim, devemos ter em mente que interesses locais ainda devem ser considerados nas avaliações da contenda. Segundo Helder Gordim da SILVEIRA (1997), as questões fronteiriças entre os Estados da Bolívia e do Paraguai remontam à época de suas independências e os tratados assinados visando a solução do impasse pouco

contribuíram por serem rejeitados ou não-ratificados pelo legislativo de um ou outro lado.

Mapa 15: Apresenta a Região do Chaco, com os limites das propostas fronteiriças e das operações militares da Guerra (1932-35).



Disponível em: <<http://www.cinefania.com/cinebraille/2chaco.shtml>> Acesso em: 06 Dez. 2014

Este conflito também é de interesse da Geohistória porque seu desfecho teve profunda influência dos fatores geográficos do teatro de operações. O abastecimento da tropa, seu deslocamento à frente de combate e a saúde dos combatentes foram tão importantes quanto o armamento empregado. Hughes (2005) fala que a estrutura logística montada pelo Paraguai antes e durante o conflito foi crucial para a vitória deste sobre o melhor e mais bem equipado Exército Boliviano, assim definindo logística em seu trabalho:

Logística é definida aqui em termos mais amplos do que aquele postulado pelo Barão de Jomini: "a arte prática de movimentar exércitos" ou a de Martin van Creveld, "a arte prática de mover exércitos e mantê-los

abastecidos” para incluir a preparação dos sistemas de abastecimento que são usados antes de uma guerra começar. Esta definição mais holística é retirada do Centro Oxford de Estudos da História Militar (2001) e sustenta a análise neste artigo: “Logística são as preocupações não só para o fornecimento de materiais a um exército em tempos de guerra, mas também a capacidade da infra-estrutura nacional e fabricação de base para equipar, apoiar e fornecer as forças armadas - o sistema nacional de transporte para mover forças - e sua capacidade de reabastecimento dessas forças, uma vez implantados. (Tradução do autor) (HUGHES, 2005, p. 4)²⁹

Apesar disto, a supremacia guarani foi profundamente influenciada por fatores humanos, tais como um corpo de oficiais muito bem instruídos, uma estratégia mais aprimorada e vizinhos estatais francamente simpáticos à sua causa, em especial Buenos Aires. Já o altiplano carecia de comandantes eficientes em todos os níveis e um sistema político caótico, com a tropa muito desmotivada, além de ter sido colocada em ostracismo internacional. O Chaco também açoitou os bolivianos no tocante às grandes distâncias que tinham de percorrer até o front.

Ambos os contendores careciam de insumos bélicos, inclusive os mais elementares, tendo de importar tudo o que precisavam e encaminhá-los aos confins chaquenhos através dos meios disponíveis. Neste aspecto os paraguaios possuíam enormes vantagens sobre os bolivianos. Estes optaram, ao longo dos anos 20, por adquirir equipamentos junto à empresa britânica Vickers, ficando esta responsável por fornecer praticamente tudo o que a Bolívia precisava; os fatos mostraram ser essa decisão um beco operacional. Ao não receber tudo o que encomendou, e o recebido ser de qualidade duvidosa, e não ter outros fornecedores, o altiplano sofreu com a falta de itens durante a campanha.

Assunção também se preparou muito para o combate. Mesmo tendo de suportar os enormes encargos financeiros da montagem de forças militares, que sorviam quase a terça parte de seu fraco produto interno bruto (PIB), uma estratégia de múltiplos fornecedores fez com que a competição entre estes derrubasse o preço e elevasse a qualidade do material entregue. Isso mostrou sua serventia quando as

²⁹ Logistics is defined here in broader terms than Baron Jomini's ‘the practical art of moving armies’ or Martin van Creveld's ‘the practical art of moving armies and keeping them supplied’ to include the preparation of the supply systems that are used once war starts. This more holistic definition is taken from the *Oxford Companion to Military History* (2001) and underpins the analysis in this article: ‘Logistics concerns not only the supply of matériel to an army in times of war, but also the ability of the national infrastructure and manufacturing base to equip, support, and supply the armed forces – the national transportation system to move forces – and its ability to resupply these forces once deployed’. (sic) (Texto original)

batalhas começaram, apesar de causar certa despadronização do que era utilizado, exigindo um maior esforço logístico (HUGHES, 2005).

O baixo nível de preparação técnica do militar boliviano influenciou sobremaneira a logística no confronto. A Vickers argumentava que os defeitos apresentados por seus produtos não advinha de sua fabricação, mas da utilização inadequada e da falta de profissionais adequados à manutenção preventiva e corretiva dos mesmos. Tão grave foi a situação dos profissionais bolivianos de material bélico que a fábrica inglesa enviou uma comissão a La Paz para resolver as pendências, e foi justamente esse grupo que desempenhou a função durante o conflito (HUGHES, 2005).

O soldado boliviano, assim como as máquinas e animais, padeceu sob as intempéries do Chaco. Desabitutados ao clima e com poucas expectativas de um dia em sua vida visitarem aquelas paragens, não entendiam o porquê de estarem ali (CHIANENATO, 1979). Melhor adaptado e lutando num ambiente próximo ao seu, o soldado guarani superou seu rival no campo de batalha (SILVEIRA, 1997).

Considerada como uma guerra moderna, a disputa entre os dois países mediterrâneos representa a volta aos preceitos dos conflitos anteriores à Primeira Guerra Mundial (1914-1918) porque ressuscita o movimento como fator preponderante para a vitória. Também antigos valores militares, como a carga de Cavalaria, encontraram no Chaco sua sepultura devido às condições geográficas locais.

Figura 1: Mostra uma equipe de morteiros do Exército Paraguaio durante a Batalha de Nanawa (Campanha do Chaco).



Disponível em:
<http://www.greatmilitarybattles.com/html/the_chaco_war.html> Acesso em: 06 Dez 2014

Com sérios problemas de abastecimento, inclusive de água, as tropas à cavalo foram logo desmontadas e lutaram à pé; o meio mecanizado (caminhões, trens, navios modernos e aviões) foram utilizados, embora com restrições (James S. CORUM, s.d.).

As lições da Primeira Guerra Mundial, em particular a superioridade do poder de fogo de defesa e a necessidade vital dos caminhões-para a mobilidade estratégica foram novamente destacadas no Chaco. O retorno à manobra genuína na guerra marcou o General José Félix Estigarribia como precursor do Marechal Erwin Rommel. Mas a guerra entre a Bolívia e o Paraguai foi uma guerra de infantaria. Assim, em virtude do terreno, a cavalaria lutou em pé; os tanques eram de pouco valor; nessas florestas com matas densas a artilharia foi menos útil do que os morteiros; Pela deficiência na doutrina empregou-se mal a aviação. (Tradução do autor) (David H. ZOOK JR, 1962)³⁰

A Bolívia tinha problemas para se movimentar no Chaco. Sem uma rede ferroviária até lá, nem dispondo de rodovias com um mínimo de estrutura, demorava ao menos uma semana para atingir o front, em trens, caminhões e a pé. A areia atolava os caminhões e entrava em seus motores, danificando-os; mesmo com a requisição de veículos particulares e a formação de um corpo de motoristas, o problema de circulação foi enorme (HUGHES, 2005). Esta deficiência foi muito danosa ao altiplano, confirmando o que pensa Aldo REBELO sobre a questão do alicerce estrutural: “Desde que o exército prussiano impôs aos franceses a derrota de 1870, o fator infraestrutura definiu-se como essencial nas estratégias de guerra”. (REBELO, 1997, p. 17)

³⁰ Las lecciones de la primera Guerra Mundial -particularmente la superioridad de la potencia de fuego en la defensiva y la necesidad vital de los camiones en la movilidad estratégica- fueron de nuevo subrayadas en el Chaco. El retorno a la maniobra genuina en la guerra marcó al general José Félix Estigarribia como precursor del mariscal Erwin Rommel. Pero la guerra entre Bolivia y Paraguay fue una guerra de infantería. Así lo impuso el terreno; por necesidad la caballería peleó a pie; los tanques resultaron de poco valor; en aquellas selvas con matorrales tupidos la artillería fue menos útil que los morteros; por carencia de doctrina se empleó deficientemente la aviación. (Texto original)

Figura 2: Mostra o transporte de veículos motorizados para a Campanha do Chaco.

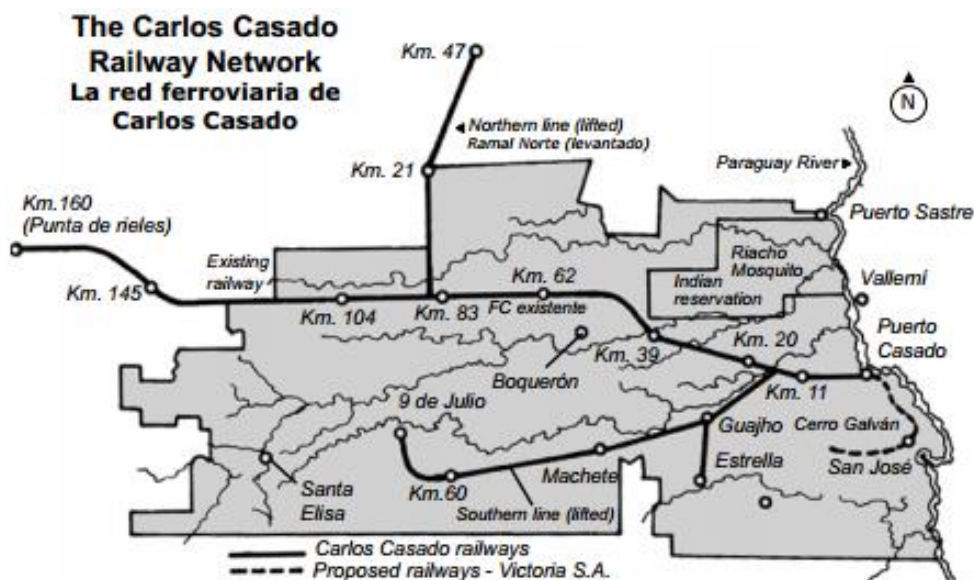


Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/45278170>> Acesso em: 06 Dez. 2014

Enquanto seu oponente, que possuía uma série de pequenas ferrovias particulares de bitola estreita no Chaco (cinco no total), para o transporte do quebracho³¹, movia suas tropas com muito maior facilidade. Ao se iniciarem os confrontos, foram requisitadas e as tropas, conduzidas até os portos fluviais pela Marinha Paraguaia a bordo das canhoneiras couraçadas *Humaitá* e *Paraguay*, adquiridas junto à Itália (CORUM, s.d.), cada uma com a capacidade de deslocar um batalhão equipado, eram levadas até os postos avançados com eficiência.

³¹ Vegetal do qual se extrai o tanino, produto utilizado no curtimento do couro.

Mapa 16: Mostra a rede ferroviária paraguaia no Chaco.

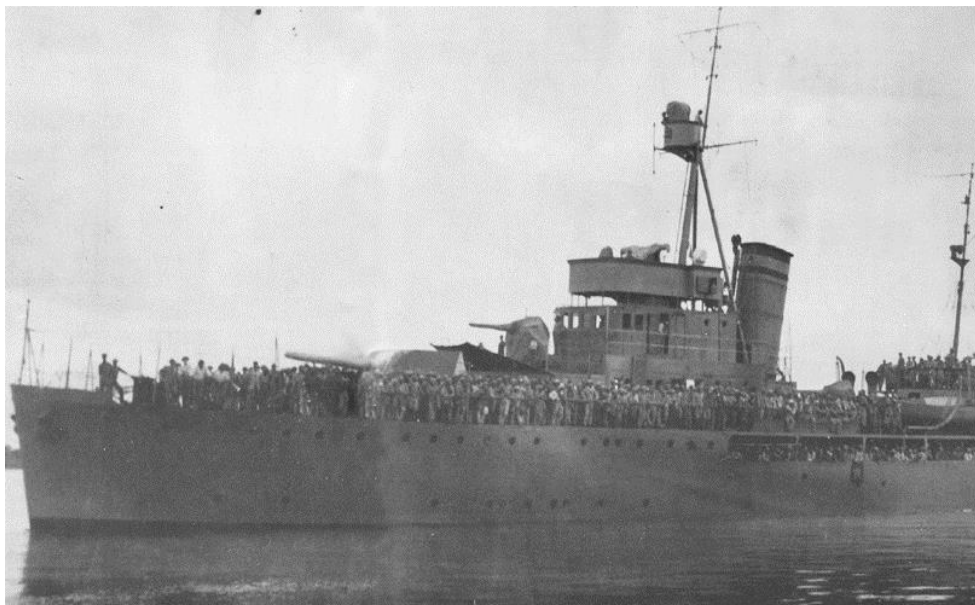


Disponível em: <<http://www.latintracks.net/e-LT18/Special%20Report.pdf>>
Acesso em: 06 Dez 2014

Do final da ferrovia até Isla Poi, principal base de operações, eram apenas 30 km (CORUM, s.d.); as principais batalhas dos anos de 1932-33 foram travadas dentro do perímetro de apoio deste porto (HUGHES, 2005)³². A interrupção desse deslocamento poderia ter sido realizada pela Força Aérea Boliviana, o que causaria o colapso do pequeno exército guarani, mas não foi feito a despeito da inicial supremacia aérea do altiplano (CORUM, s.d.).

³² Mesmo considerando as prerrogativas inerentes ao seu posto, o Coronel, depois Marechal e Presidente da República do Paraguai, José Felix Estigarribia conseguia sair do Setor Sul de combate, o principal, junto ao Rio Pylcomayo, e chegar ao Norte, na fronteira com o Brasil, em apenas 12 horas, o que sugere uma rede de transporte razoavelmente eficiente.

Figura 3: Canhoneira *Paraguay* transportando tropas para o Chaco (1932-35).



Disponível em:
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Canhoneira_Paraguay_utilizada_para_o_transporte_de_tropas_paraguaias..jpg Acesso em: 06 Dez 2014

Essa supremacia se dava, segundo esse autor, pela maior capacidade em adquirir dispositivos de voo pela Bolívia, reduzidos no início dos anos 30 pela Grande Depressão. Por volta de 1925, as forças de La Paz já dispunham de uma gama de aeronaves de combate europeias, num total de 39 aviões. Dentre esses, estavam incluídos os destinados ao treinamento, visto os bolivianos terem optado por montar uma escola própria de pilotos³³. Por ocasião da deflagração do conflito, a Força Aérea Boliviana, sob o comando do Major Bilbao Rioja, era uma instituição muito capaz para os padrões sul-americanos, sobretudo depois de ter comprado uma série de equipagens, onde se destacam os Vickers “Vespa” e os modelos aperfeiçoados do Breguet XIX.

A aviação foi utilizada amplamente nos campos do Chaco, seja na observação e no ataque direto ao solo, com o metralhamento de tropas, na evacuação médica e no lançamento de mantimentos pelo ar, sobressaindo a Batalha de Nanawa (a “Verdun” do Chaco), quando o comandante boliviano, o general alemão Hans Kundt, a utilizou para ressuprir os soldados sitiados. Contudo, os

³³ A Escola Militar de Aviação (EMA) foi criada no dia 12 de outubro de 1923. Fonte: <<http://www.revistaflap.com.br/pdf/454.pdf>>. Acesso em: 28 jul. 2014.

resultados foram pífios; os paraguaios, que rapidamente aprenderam as técnicas de camuflagem antiaérea, apagando a assinatura visual de estradas, tropas e artilharia, promoveram pesados fogos aos aviões, que eram obrigados a voar muito alto, o que diminuiu sua eficiência, lançando as cargas atrás das linhas paraguaias e não conseguindo afetar o grosso dos combatentes. De sua base em Villa Montes, atacaram em apoio às tropas terrestres nesta batalha. Mas os ataques frontais de Kundt, ao contrário do obtido na Grande Guerra, foram nulos e a luta vencida pelos guaranis (CORUM, s.d.).

Figura 4: Mostra um Vickers “Vespa”.



Disponível em: <<http://aviadejavu.ru/Site/Crafts/Craft21731.htm>>

Acesso em: 06 Dez 2014

Figura 5: Mostra um Breguet XIX.



Disponível em: <<http://gwydir.demon.co.uk/diaries/planes.htm>> Acesso

em: 06 Dez 2014

Por sua vez, o Paraguai teve a gênese de seu poder aéreo com a chegada, em 1926, de uma missão militar francesa, a exemplo de outras quatro nações da América do Sul, apesar de um aviador já ter voado em 1915, após ser aluno da Escola de Aviação Argentina. Ao eclodir a guerra, possuía um pequeno grupo de aeronaves, cerca de vinte e cinco, duas turmas de pilotos, mecânicos e montadores. Suas principais aeronaves eram o bombardeio/reconhecedor Potez 25 e o caça Wibault 73 (CORUM, s.d.).

Figura 6: Mostra o Potez 25.



Disponível em: <<http://historum.com/war-military-history/41051-war-photography-42.html>> Acesso em: 06 Dez 2014

Figura 7: Mostra um Wibault 73.



Disponível em: <<http://historum.com/war-military-history/41051-war-photography-42.html>> Acesso em: 06 Dez 2014

Mesmo em inferioridade, os guaranis conseguiram manter seu espaço aéreo, apesar de que isto foi conseguido pelo fato da aeronáutica do altiplano não conseguir autorização para o uso estratégico de suas aeronaves. Bilbao acreditava que o bombardeamento de Assunção e de Puerto Casado, lançando os ataques de seus aeródromos avançados em Ballivian e Muñoz, afetaria a condução da guerra porque abateria a moral paraguaia, ao verem seus civis mortos, e destruiria o principal elo logístico de transporte para o Chaco Central, visto que por aquele porto passava praticamente tudo que os combatentes usavam, desde munições e armas até cavalos e caminhões. O executivo boliviano relutou com essas autorizações porque temia pela repercussão internacional do ataque ao povo de Assunção e acreditava numa ingerência argentina caso cidadãos de seu país, que trabalhavam no ancoradouro e na ferrovia, fossem vítimas das bombas. Esse paradigma não foi superado e os ataques desautorizados, continuando os aviões bolivianos a serem usados apenas em missões táticas de reconhecimento, ataque ao solo e transporte (CORUM, s.d.).

Outra vantagem que Assunção soube usar a seu favor foi a colonização amigável de menonitas. Estes produtores rurais, mesmo sofrendo os perigos próprios de uma guerra e, apesar de serem estrangeiros (a maioria veio do Canadá e União Soviética), representavam a presença paraguaia no Chaco e dos quais podia obter excedentes de produção para alimentar e abastecer as tropas com razoável proximidade. Para sua vitória o pequeno estado paraguaio dependeu de muita ajuda estrangeira (VASCONSELLOS, 1962).

Em verdade, o auxílio portenho quase escancarado aos paraguaios foi um dos fatores determinantes para a vitória destes sobre os bolivianos. A historiografia reconhece a vinculação portenha com os guaranis:

No final de 1934, o Estado-Maior argentino, nos estudos feitos sobre a situação militar no Chaco e cujas conclusões o Ministro da Guerra transmitia ao governo paraguaio e comandos paraguaios, deu à luz um documento afirmando seus principais parágrafos "Temos a obrigação de dizer a verdade ao comando paraguaio, que, embora tenha alcançado muitos sucessos para beneficiar o moral de suas tropas, as pessoas e para a comunidade internacional, também causou muitas baixas e desgaste do

corpo do seu exército”³⁴. (Tradução do autor) (Roberto Querajazu CALVO, 2000?, p. 68)

Hughes (2005) infere que o grande portão para a entrada de armas para o Paraguai foi a Argentina, que além de franquear a passagem de suas vias fluviais e ferroviárias aos guaranis, negando-as aos bolivianos, estacionou tropas na margem direita do Pilcomayo, oficialmente com o intuito de garantir suas fronteiras, mas existindo indícios de que tinham o propósito de evitar uma operação de flanco do Exército do Altiplano e, com isto, garantir a integridade da linha de frente estabelecida por Estigarribia. O Coronel Capelão do Exército Paraguaio Ernesto Perez Acosta faz referência a um oficial argentino que observava os embates com especial atenção em seu posto, demonstrando grande simpatia pela causa de Assunção:

O Coronel Julio Tesón sempre foi muito afeiçoado à causa paraguaia e acompanhava com interesse a sorte da guerra, do setor Pilcomayo, na fronteira argentina, próximo do teatro de guerra daqueles tempos. (Tradução do autor) (Coronel Capellán Pbro. Ernesto Perez ACOSTA, 1964, p. 174)³⁵

Esse apoio dava-se, porque a Argentina possuía fortes interesses agrícolas no Paraguai, com pesados investimentos lá, vinculando a economia paraguaia aos capitais argentinos. Como uma produtora agrícola temperada, reservava seu território para disputar no mercado internacional de commodities, enquanto que no país vizinho cultivava os de clima tropical (Silveira, 1997). Buenos Aires também não via com bons olhos o trânsito do petróleo boliviano através do território paraguaio porque poderia ser gerada uma rivalidade com sua florescente indústria petrolífera em Comodoro Rivadavia (BANDEIRA, 1995). Existem relatos de militares argentinos atuando nas forças militares paraguaias, inclusive na aviação,

³⁴ Al finalizar el año de 1934, el Estado Mayor argentino, dentro de los estudios que hacía sobre la situación militar en el Chaco y cuyas conclusiones el Ministro de Guerra transmitía al gobierno y comandos paraguayos, dio a luz un documento que decía em sus párrafos principales: “Tenemos la obligación de decir la verdad al comando paraguayo, que si bien ha logrado muchos triunfos con beneficio de la moral de sus tropas y del pueblo y en el ambiente internacional, también ocasionaron muchas bajas y el desgaste del organismo de su ejército”. (Roberto Querajazu CALVO, 2000?, p. 68) (Texto original)

³⁵ El Coronel Julio Tesón³⁵ fue siempre muy amigo de la causa paraguaya y seguía con interés las peripecias de la guerra, desde el Sector del Pilcomayo, en la parte argentina, proxima al teatro de las acciones bélicas de esos momentos. (Texto original)

onde o comandante da arma aérea era um portenho veterano da Primeira Guerra Mundial, na qual lutou ao lado dos franceses, o Major, depois Tenente-Coronel, Vicente Almonacid:

Na famosa atuação da nossa arma aérea em janeiro de 1933, na Batalha de Nanawa, ele participou como observador do Tenente Carmelo Peralta, sentado em caixas de bombas e granadas, amarrado com fios nos grandes volumes, ocupando todo o espaço disponível no Avião.

Desde então, teve um excelente desempenho no famoso destacamento.

O comandante Luis Irrazábal afirmou em certa oportunidade, lembrando este episódio glorioso da nossa aviação, brindando, na presença de comandantes e oficiais, em honra dos pilotos heroicos: "Nunca tantos deveram a tão poucos tão poucos." (Tradução do autor) (ACOSTA, 1964, p. 3)³⁶

Tão eficiente e válida foi essa ajuda que aproximadamente trinta anos após o início das hostilidades o governo militar guarani reconhece-a, mesmo com a inclinação do Paraguai para o Brasil (VASCONSELLOS, 1962):

20 de Março de 1962: Ao 1º Tenente Aviador Jorge Eduardo Bruno, condecorado por este Governo Nacional em reconhecimento de sua participação heroica na Guerra do Chaco, com a expressão de minha mais cordial simpatia. (Fdo.) Alfredo Stroessner³⁷, Presidente da República do Paraguai. (Tradução do autor) (ACOSTA, 1964, p. 5)³⁸

³⁶ En la célebre actuación de nuestra arma aérea en Enero de 1933 en Nanawa, él participó como observador del Tte. Carmelo Peralta³⁶, yendo sentado sobre cajones de bombas y granadas, atado con alambre, sobre los pesados bultos que ocupaban todo el lugar disponible en el Avión. Desde entonces tuvo una destacada actuación en el célebre Fortín. El comandante Luis Irrazábal afirmó en cierta oportunidad, al recordar este glorioso episodio de nuestra Aviación, brindando, en rueda de Jefes y Oficiales, por los heroicos aviadores: "Nunca tantos les debieron tanto a tan pocos". (Texto original)

³⁷ O Presidente Strossner lutou no conflito como tenente da artilharia, voando num Potez 25 como observador para o tiro de sua Bateria de canhões 75 mm.

³⁸ 20 de Marzo de 1962: Al Tte. 1º Aviador Jorge Eduardo Bruno, condecorado por el Gobierno Nacional en mérito a su participación heroica en la Guerra del Chaco, con las expresiones de mi más cordial simpatia. (Fdo.) Alfredo Stroessner³⁸, Presidente de la República del Paraguay. (ACOSTA, 1964, p. 5) (Texto original)

Figura 8: Retrato do Tte 1º M.A.M Jorge Eduardo Bruno (1º Tenente Maquinista Aviador Militar).



Fonte: ACOSTA, 1964, p. 6

Por sua vez, a Bolívia somente possuía o apoio brasileiro. Apesar da antiga política do Itamaraty de não interferir nas questões internas das nações lindeiras (VASCONSELLOS, 1962) e de ter promulgado o Decreto 22.744, de 23 de maio de 1933, onde expressou sua completa neutralidade, o Rio de Janeiro, capital federal na época, permitiu explicitamente, antes da guerra, a passagem de material bélico e durante o conflito apenas impediu, ao menos oficialmente, o de armas e munições (BANDEIRA, 1995). Em 1928 o Ministério da Guerra brasileiro já havia emitido parecer favorável quanto ao trânsito pelo território nacional de produtos Vickers comprados por La Paz. Esses materiais seriam trazidos por navio até Santos, onde embarcariam em via férrea até Corumbá. Contudo, a rota não foi eficiente durante o conflito porque a cidade fronteiriça de Puerto Suarez, no norte do Chaco, era desprovida de ligações ferroviárias ou rodoviárias com o Setor do Pilcomayo, local onde se desenrolaram os principais confrontos.

Os demais vizinhos, Peru e Chile, não puderam ou não quiseram auxiliar a Bolívia. Santiago via com reservas a equipagem do altiplano com materiais modernos. Derrotada na Guerra do Pacífico, La Paz poderia intentar a retomada de

sua costa oceânica, o que, por óbvio, não era de interesse chileno. O Peru, por sua vez, teria cometido atos “desonestos”. Existem registros do desvio de grandes partes dos carregamentos destinados aos bolivianos ao cruzar seu território, o que tornava desaconselhável valer-se dessa rota (HUGHES, 2005).

A penetração de Buenos Aires no *Heartland* sul-americano era de perto observada pelo Estado Maior do Exército Brasileiro. A proprietária das ferrovias usadas na Guerra do Chaco era uma empresa argentina, a Carlos Casado S/A³⁹, que adquiriu no final do século XIX uma extensa área, explorando-a. Este latifúndio estendia-se ao longo do Rio Paraguai, inclusive no trecho em que esse curso d’água é a fronteira daquele país com o Brasil. Esta ocupação preocupava as autoridades militares do Brasil, conclusão bastante evidente ao analisarmos o documento extraído da crestomatia “Vigilância das faixas de fronteira – Questão Nabileque”, pertencente ao acervo do C Doc Ex, do ano de 1928, disponível na obra *Documentos Históricos do Estado Maior do Exército* (Cel R1 Diniz ESTEVES, 1996, p. 123), em especial quando o chamado “Caso Nabileque”⁴⁰ demonstrou que argentinos poderiam colonizar a margem oposta do Paraguai, já em território brasileiro. Os quartéis acreditavam que a venda de terras devolutas por parte do governo do Estado de Matto Grosso a um italiano trazia riscos à segurança nacional porque a área de um milhão de hectares continha em seu bojo os terrenos do Forte Coimbra, sentinela avançada vigiando o Rio Paraguai, e a apenas 24 quilômetros da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Logo após a assinatura do contrato, o comprador arrendou-a à empresa “Formento Argentino Sud-Américo”, que quase imediatamente expulsou os habitantes brasileiros de lá e introduziu trabalhadores portenhos e paraguaios. Como comparativo da gravidade da situação, a Força Terrestre infere que o governo argentino desapropriou terras fronteiriças, com vistas a defesa do país, pagando muito mais que o pago em nossa pátria. Durante toda a República Velha o Palácio do Catete no Rio de Janeiro ignorava o assunto, sendo

³⁹ Este empresário, em seu sítio na internet, declara-se como “una empresa argentina com sede em Paraguay, que viene trabajando la tierra desde 1883. Nuestras tierras se ubican en la zona de Alto Chaco, departamento de Boquerón, entre los rios Pilcomayo e Paraguay”. e que a sociedade “es un empresa Argentina que tiene sus inicios en 1883 cuando Don Carlos Casado del Alisal adquiere una gran extensión de tierras en el chaco paraguay a 500km. al norte de Asunción, la capital de Paraguay y 2.300km de Buenos Aires, la capital de Argentina” . Disponíveis em: <<http://www.carloscasadosa.com/es/inicio/>> e <<http://www.carloscasadosa.com/es/historia/>> acesso em: 02 jul. 2012.

⁴⁰ O *Nabileque* é uma subdivisão do Baixo Pantanal Mato Grossense, integralmente situado no atual Mato Grosso do Sul, na fronteira com a Bolívia e Paraguai. Fica à jusante da cidade de Corumbá e em seu interior está o histórico Forte Coimbra.

que somente no Governo Vargas medidas foram tomadas, entre elas a criação do território de Ponta Porã em 1943, para o maior controle federal das divisas ocidentais (Thomas SKIDMORE, 1982).

2.3 – Vargas e o jogo geopolítico

O Presidente do Brasil à época do conflito, Getúlio Vargas, e o Estado Maior do Exército estavam cientes da situação do Chaco e das implicações que um exército vitorioso, e com chefes dispostos a agir na política interna, poderia trazer a questão da segurança nacional. Ambos reconhecem sua influencia na questão das fronteiras em Mato Grosso, especialmente porque nacionais paraguaios cometiam atos contrários à neutralidade brasileira, infiltrando-se em território nacional. No Relatório Anual do Estado Maior de 1933 encontramos o que alarmava os militares:

Últimamente com a questão e a guerra do Chaco os incidentes desenrolados sôbre as fronteiras Sul de Mato Grosso agravaram-se de tal sorte que vieram a criar motivos de reclamações da nossa chancelaria. Na sua totalidade, essas ocorrências, que repercutiram todas no trabalho da Secção, foram provocadas por súbditos paraguaios ou autoridades desse país. Tratava-se constantemente de agentes paraguaios que aliciavam compatriotas seus domiciliados no Brasil, que perseguiam desertores dentro de nossas fronteiras ou de embarcações paraguaias que violavam as regras de nossa polícia fluvial ou investiam mesmo contra os nossos postos de vigilância da barranca brasileira (sic). (ESTEVEZ, 1996, p. 163)

No Decreto sobre a neutralidade brasileira, retro mencionado, o Rio de Janeiro menciona que a proximidade dos embates diferenciava-o dos anteriores:

Considerando que as Regras Gerais de Neutralidade adotadas pelo Brasil, durante a grande guerra, enquanto a ela não foi arrastado, as quais foram estabelecidas pelo Decreto n. 11.037, de 4 de agosto de 1914, e completadas ou modificadas por atos ulteriores, não satisfazem, plenamente, às necessidades do presente momento, porque, ao tempo da sua publicação, se tinha em vista guerra em outro continente, sendo os atos de beligerancia no mar os que mais deviam preocupar o país, ao passo que, agora, a luta se trava entre Nações vizinhas e mediterraneas, surgem problemas de navegação fluvial, e, além de ter o espirito internacional tomado um largo surto, nestes ultimos anos, as idéas sôbre a guerra se modificaram consideravelmente (sic). (BRASIL, 1933d, p.1)

Vargas também tinha consciência que o apoio argentino à causa guarani não era velado e uma união Buenos Aires-Assunção significaria a diminuição da projeção militar brasileira na América do Sul pela maior capacidade argentina nos assuntos castrenses, envolvendo aí os logísticos, aéreos e de mobilização nacional (Silveira, 1997). Já em 1916, o Chefe do Estado Maior do Exército, General de Divisão Bento Manoel Ribeiro Carneiro Monteiro, no relatório anual daquele órgão ao Ministro da Guerra, General Caetano de Faria, reconhece as nossas deficiências:

Ninguém pode ignorar as condições de extrema fraqueza em que nos encontramos em face de países poderosos, cujo espírito de domínio, apoiado na força, se faz sentir a cada instante e em todos os recantos da terra.

Na própria América do Sul, a Argentina mais providente e mais instruída, soube assumir situação preponderante e colocar-se resolutamente no bom caminho, estabelecendo definitivamente o seu programa militar (sic). (Esteves, 1996, p. 55)

Em 1937, nosso Exército entende que a fraqueza militar ocasiona uma profunda apatia política e prostração, facilmente vencidas com o fortalecimento bélico e atitudes mais ousadas no cenário internacional:

Está na convicção de todos que o Brasil se fosse país forte, senhor de hegemonia política e militar, deixaria de ser presa das apreensões fundadas, que nos fazem temer pelo seu desenvolvimento normal. As inquietações não seriam tão absorventes, a ponto de sermos, no fundo, meros caudatários na órbita da política argentina, já consagrada no continente, e na órbita de supremacia da política dos E.U.A., sob o escudo em deperecimento da doutrina de Monroe. Quanto às nações ribeirinhas do sistema fluvial do Prata, temos o máximo empenho em que a solução definitiva da questão do Chaco não venha a constituir um ponto nevrálgico em as nossas futuras relações e interesses econômicos.

Os limites entre o Paraguai e a Bolívia, a situação do oriente boliviano e da zona limítrofe com a Argentina, as questões das comunicações e do petróleo desafiam a nossa atenção e o nosso tacto, que deve evitar qualquer perturbação nas relações existentes (sic). (ESTEVES, 1996, p. 198)

Próximo ao fim do conflito militar, o Governo Federal percebeu a gravidade do quadro acima exposto e decide tomar providências, mesmo com as restrições orçamentárias então vigentes. Na véspera do Natal de 1934, Getúlio escreveu uma carta pessoal (CPDOC-FGV, AO cp 1934.12.24), classificada como

confidencial, ao então embaixador brasileiro junto aos Estados Unidos da América, Oswaldo Aranha. Do documento, podemos observar alguns pontos importantes da diplomacia brasileira, que convergem para as doutrinas e informações retro analisadas.

Não existe dúvida que Vargas via de perto a questão chaquenha. O Exército Brasileiro, bem como a sociedade no sul do Brasil, sabia dos graves riscos que o conflito traria. Sendo escrita em momento correlato ao livro de Mário Travassos, o documento possui o mesmo direcionamento doutrinário porque entende estar o Mato Grosso exposto militarmente e que poderia ser alvo de uma investida conjunta de Buenos Aires e Assunção⁴¹. Também é perceptível o temor do chefe nacional pela anexação da Bolívia pelos argentinos, alegando estes que o altiplano, em verdade, era um pedaço desgarrado do antigo Vice-Reinado do Prata; uma fusão estatal faria a Argentina controladora do centro geográfico do subcontinente. Para Silveira (1997), o pensamento geopolítico desse país, na qual se percebe o mesmo conceito de espaço vital de Karl Haushofer, encarava a anexação como consequência natural do avanço militar paraguaio, incluindo-a sob sua esfera de influência.

Em termos militares, a preocupação estava assentada na forma como os adidos das Forças Armadas eram tratados por paraguaios e portenhos. O texto nos mostra os aliados tácitos interessados em esconder as operações e táticas usadas no campo de batalha na medida que os brasileiros não tinham permissão para visualização direta da luta. Isto realmente tem pertinência quando vemos que as forças de Assunção estavam na grandeza de setenta mil homens em armas, já habituados às adversidades bélicas, e sem um direcionamento quando de sua desmobilização. A desconfiança quanto aos generais também tem fundamento quando vemos que aquela mesma geração, tanto aqui quanto na Argentina, presenciou golpes militares, seja na Revolução de 1930, depondo o Presidente Washington Luiz e montando um governo de coalizão entre as antigas elites e as emergentes (Silveira, 1997), ou a de Uriburu, que tirou do poder em Buenos Aires o Partido Radical, eleito para um segundo mandato. Segundo Bandeira (1996), estes

⁴¹ O General Góes Monteiro afirma que havia uma dicotomia na conferência de paz instituída para mediar o conflito chaquenho. De um lado os defensores da Bolívia, capitaneados pelos estadunidenses, e do outro a Argentina, advogada dos guaranis. Pelo alinhamento brasileiro com os EUA, a comitiva brasileira foi severamente hostilizada pelos portenhos, chefiados por Saavedra Llamas. (Lourival COUTINHO, 1956)

movimentos foram estimulados pelo Reino Unido, ao contrário que muitos historiadores supõem, atribuindo aos Estados Unidos as articulações para os movimentos.

De qualquer forma, o Brasil possuía bom relacionamento com os estadunidenses, sendo as disputas inter-potências usadas em benefício do país. Vargas determina a Aranha que sonde de forma discreta como seria o posicionamento destes no caso de providências armamentistas brasileiras. Pelo descrito na correspondência, Getúlio acredita que as boas relações existentes entre os principais países da América do Sul, e a política de observação sem interferência na questão chaquenha, não são impeditivos para o fortalecimento militar brasileiro. Para ele, o Brasil foi por demais retórico e pouco prático no tocante às ações que visavam à defesa nacional, mas que era imperiosa a mudança de atitude para se evitar futuros dissabores:

Como sabes, a preparação armamentista da Argentina tem derivado da nossa inepta loquacidade. Traçamos programas de preparação belica e os anunciamos. Na previsão de taes programas,os argentinos executam a contrapartida,e nós nos contentamos com as palavras. Assim foi no passado. É mistér que o presente não o imite,para garantia dum melhor futuro (sic). (BRASIL, 1934, p. 3)

Mas é possível ver a inexistência de recursos para a empreita e a vinculação a antigos esquemas de defesa, alicerçados no poder de fogo de navios e artilharia. A aviação, no documento analisado, foi negligenciada, não havendo referência a ela dentre o que devia ser investigado pela embaixada para fins de aquisição.

A própria legislação atinente à neutralidade brasileira no Chaco é pouco ruidosa quando trata de ocasional envolvimento de aeronaves contendoras no espaço aéreo brasileiro. Dos vinte e um artigos das Regras de Neutralidade do Brasil, apenas um traz informações sobre procedimentos envolvendo aeronaves. Também não era corrente o termo “espaço aéreo”. A lei apenas faz referência a sobrevoos do território e águas nacionais. Em contrapartida, é visível a inclinação para com os meios navais. Doze artigos tratam da navegação, movimentação, ressuprimento, reparos e tratamento das tripulações beligerantes; três falam de tropas encontradas em território brasileiro; um sobre o recrutamento de pessoas no

Brasil; um sobre a determinação de todos em áreas sob jurisdição brasileira se absterem de qualquer atividade de apoio aos contendores; dois sobre a proibição de apoio, por entes estatais, a qualquer dos lados.

Um único artigo estipula a proibição do uso do solo pátrio nacional para base de operações militares. Importante ser observado não existir na norma qualquer sanção para as aeronaves que utilizarem os céus para manobras militares ou simplesmente transitarem por ali. As reprimendas são destinadas apenas às que pousarem. Pode ser visto que o legislador não contemplou em suas determinações a vigilância do ar, restringindo-se apenas ao solo, desprezando o patrulhamento aéreo, ao menos com o objetivo específico de impedir os beligerantes de utilizarem a atmosfera sobre nosso país para tentar sobrepujar seu oponente nos campos de batalha do Chaco.

Contudo, é ainda prematuro supor que o governo Vargas, e seu *staff* militar, desprezavam os meios aéreos como elementos de combate, em especial porque nossas forças já os haviam utilizado em diversas campanhas onde atuaram, destacando-se o recente conflito interno de 1932, onde a Aviação da Força Pública de São Paulo conseguiu infligir danos às tropas federais empregadas para sufocar o movimento, retardando a sua progressão na superfície (Nelson Freire LAVENÉRE-WANDERLEY, 1990). Além disto, Travassos (1947) infere que o uso do avião, seja civil ou militar era importante para a ocupação do Mato Grosso. Assim, é mister continuarmos na investigação e analisar como o Catete, ciente dos riscos nas fronteiras do sudoeste, compatibilizou a falta de recursos, os modelos de defesa vigentes à época e a implementação de dispositivos aéreos para efetivamente responder a essas ameaças.

CAPÍTULO 3 – A AVIAÇÃO NO CONTEXTO POLÍTICO E LEGISLATIVO DA REPÚBLICA VELHA E NO PERÍODO VARGAS

Como demonstrado no capítulo anterior, o Governo Federal nos anos 30 tinha consciência da fraqueza nas defesas do sudoeste brasileiro e empenhou esforços para a aquisição de meios bélicos para enfrentar eventuais inimigos. Contudo, a carência de recursos foi uma constante na História Brasileira e as Forças Armadas estavam relegadas a um plano secundário nas prioridades estatais. A correspondência de Vargas com o embaixador em Washington deixa clara a falta de orçamento capaz de suprir as necessidades militares, apesar do interesse em adquirir material apropriado aos novos tempos.

Em verdade, a Guerra do Chaco chamou a atenção dos estrategistas militares para a importância dos modernos meios de guerra e a incapacidade das antigas e tradicionais Armas⁴² em suplantar um rival possuidor delas. Corroborando esta ideia, Fernand SCHINEIDER (1975), analisando o pensamento do Exército Alemão após a 1ª Guerra Mundial, diz que aquela corporação atribui à falta de veículos mecanizados a principal deficiência enfrentada pelas tropas do Kaiser, sobretudo no opúsculo bélico, e um dos motivos de sua derrota no conflito. Os brasileiros entendiam a importância desses aprendizados e o Estado Maior do Exército já apresentou seu ponto de vista no relatório de suas atividades no ano de 1922:

A última Guerra Mundial poz-nos deante de uma situação premente: Se desejássemos colher todos os fructos das experiências e lições que ella havia grangeado, teríamos, sem demora, de contractar mestres que nos viessem ensinar, concretamente tudo o que esse conflito excepcional havia posto em relevo, orientando nossos esforços no melhor sentido, quer com relação a material e a instrucção, quer com respeito às modificações introduzidas na táctica; ou então de resignar-nos a esperar serenamente que os principaes países da Entente, a saber a França e a Inglaterra, dessem a lume seus novos regulamentos tacticos, e desse modo nos proporcionassem a fonte onde saciar a nossa sede de saber e de curiosidade. (sic) (ESTEVEES, 1996, p. 100)

⁴² Arma esta grafada com letra maiúscula porque se refere às grandes ramos do Exército à época: Infantaria, Cavalaria, Artilharia e Engenharia.

3.1 - O cenário militar na República Velha.

A defasagem militar brasileira aparece no modelo adotado para a compra de armas. Sodré (1965) disserta que a falta de uma burguesia, e depois sua débil existência, foi condicionante para a ausência de uma economia nacional e de bases para o desenvolvimento material brasileiro, impedindo o aparelhamento de suas Forças Armadas com equipamento autóctone, forçando-as a se adaptarem, em sua organização para o combate, àquilo adquirido no exterior, com imensa predominância do europeu. Assim, a Infantaria usava material francês, a Artilharia canhões Krupp, alemães, e a Marinha, belonaves britânicas. Essa relação comercial levava, por óbvio, ao alinhamento tático-operacional com os ensinamentos pregados pelos estrategistas daquelas potências mundiais.

Nesse contexto de subdesenvolvimento, não apenas fuzis eram importados. Traziam-se também processos de combate, e os militares brasileiros copiavam tudo o que era referido ao aparelho castrense, numa crença de perfeição, possível de ser clonada para nossas tropas. Quando os comandantes percebem que era difícil moldar os princípios alienígenas aqui, postularam a vinda de missões estrangeiras de instrução, em especial daquelas nações portadoras de credenciais, onde existia o mito da organização e eficiência. A teoria, contudo, sucumbiu à prática. Os óbices foram creditados não a ineficiência das técnicas apresentadas, mas a motivos raciais, climáticos, geográficos, etc.

Para Maria Cecília Spina FORJAZ (1988), o Exército Prussiano recebeu as primeiras levas de oficiais para estudos. Os germanófilos, chamados de “jovens turcos” em alusão aos jovens militares implementadores de mudanças na Turquia, propunham um exército profissional, e para divulgar suas ideias renovatórias fundaram uma revista: “A Defesa Nacional”. Opunham-se aos chamados “doutores”, formados na Escola da Praia Vermelha, onde as ciências naturais eram muito valorizadas, sobrepujando-se às técnicas militares.

Figura 9: Membros da Antiga Escola Militar da Praia Vermelha, centro de formação de Oficiais do Exército Brasileiro entre 1855 e 1904.



Disponível em: <<http://www.marcillio.com/rio/hirevco1.html>>
Acesso em: 06 Dez 2014

As propostas modernizadoras foram confirmadas e aprofundadas com a vinda de uma Missão Militar Francesa⁴³ para treinar o Exército em 1920, sendo a escolha dessa nação atrelada à sua vitória na guerra de 1914-18. O acordo franco-brasileiro estipulou a incumbência dos franceses como sendo a direção das Escolas de Aperfeiçoamento de Oficiais, de Intendência e de Veterinária. Além do pagamento em espécie, o Brasil comprometia-se a dar preferência ao material bélico francês, desde que dentro de um valor de mercado aceitável:

O Governo Brasileiro dará preferência à indústria francesa nas suas encomendas de material bélico, desde que, nas mesmas condições técnicas, o material possa ser entregue a preços iguais aos propostos por outras potências, e nos mesmos prazos. (ESTEVES, 1996, p. 87)

Sobre essa escolha devemos tecer três comentários. O primeiro refere-se ao pensamento militar gaulês após o embate de proporções mundiais. Para Schineider (1975), a França saiu enxáguete desta guerra, tentando abrandar o altíssimo custo da vitória. O cidadão francês não queria mais financiar uma força dispendiosa, em especial porque não havia mais territórios a serem retomados (como a Alsácia e a Lorena). Forma-se um pensamento de imobilismo fronteiriço,

⁴³ A Missão Militar Francesa no Exército teve a assinatura do contrato em 8 de setembro de 1919 e seu comandante foi o General Maurice Gamelin (1872-1958), cujo nome está ligado à derrota francesa perante os alemães em 1940.

onde os militares eram mal pagos e o recrutamento feito com dificuldade. O expoente visível dessa estratégia é a Linha Maginot, complexo de fortalezas na fronteira com a Alemanha, cuja ineficiência foi demonstrada pelos tanques alemães em 1940. Esse pensamento já era ultrapassado para a época e foi denunciado por De Gaulle:

A noção que então domina a estratégia francesa é a da frente fixa e contínua. O mecanismo da nossa mobilização advém necessariamente dessa ideia falsa e ultrapassada. Consiste em preparar o máximo de divisões para manter sectores, sabiamente calculados na proporção dos batalhões disponíveis.

É, em suma, uma Muralha da China à base de grandes unidades que deve assegurar à França a sua integridade territorial, sobretudo graças à famosa Linha Maginot. Todas as técnicas são concebidas em função dessa ideia nefasta: o betão das obras fortificadas e até mesmo os carros, encarados somente como armas de contra-ataque. Na verdade, como salienta o general De Gaulle, esta mentalidade corresponde bem ao estado de espírito francês e ao regime político da época, caracterizado pela fraqueza do poder e pelas discórdias internas da nação: “ Tudo concorria para fazer da passividade o próprio princípio da nossa defesa nacional.” Esta visão estática das coisas não podia senão incitar a Alemanha a dar livre curso à vontade de estender o seu *Lebensraum* (espaço vital), ... (SCHNEIDER, 1975, p. 117)

Em termos geopolíticos, a vinda de franceses atendeu interesses estadunidenses. Para Forjaz (1988), Washington preferia que o treinamento das tropas latino-americanas fosse feito por militares daquela nação. No caso brasileiro, o distanciamento da Inglaterra, rival dos Estados Unidos no comércio mundial, era muito interessante porque minaria a influência inglesa na Marinha. O Exército Francês era uma possibilidade rápida e viável para o treinamento e atendia aos desejos *ianques*. Dai se formando o dogma para a política americana de se afastar dos brasileiros até o final dos anos 20.

3.2 – A aviação no processo de modernização militar paulista.

Não foi o Exército a primeira força a contratar militares para treinar seus efetivos e moldá-los aos novos tempos. Antes da deflagração dos embates de 1914,

o Estado de São Paulo trouxe um grupo de franceses para treinar sua própria tropa militar, a Força Pública⁴⁴. Marcos Antônio Severo SILVA (2013) disserta que no início do Período Republicano a milícia estadual constituía-se numa força policial capacitada para desempenhar a função de defesa territorial, podendo, assim, assegurar os interesses paulistas. José CANAVO FILHO e Edilberto de Oliveira MELO (1978) argumentam que a preocupação advinda da “Política das Salvações”⁴⁵ do Governo Hermes da Fonseca (1910-1914) ampliou o medo paulista de uma intervenção federal e cada vez mais levava o Executivo Estadual a investir em sua polícia (SILVA, M, 2012). Em 27 de março de 1906 foi assinado um contrato, no qual militares gauleses, oriundos de uma unidade do patrulhamento de rua parisiense, seriam responsáveis pela instrução dos policiais. Foi uma grande provocação do Estado ao Poder Central. Na medida do andamento das instruções, as aspirações bélicas de São Paulo cresciam e ultrapassavam as necessidades da atividade policial, transformando-se num pequeno exército regular, altamente profissional em comparação ao próprio Exército Brasileiro e as demais polícias estaduais.

Essa situação levava à esdrúxula situação onde a força terrestre federal não detinha o monopólio do uso legítimo da violência, nem para a manutenção da ordem interna nem para a proteção contra ataques externos⁴⁶. Forjaz (1988) diz que o Exército tinha de disputar espaço com as polícias estaduais e com a Guarda Nacional, outra instituição interna armada, composta da elite econômica, onde se destacava a do Rio Grande do Sul, possuidores também dos chamados “Corpos Provisórios”, somente dissolvidos próximo da instauração do Estado Novo em 1937 (SKIDMORE, 1982).

O ápice do sonho bélico paulista foi a criação, na Força Pública, de uma Arma de Aviação, levando a atual Polícia Militar de São Paulo a ser pioneira no uso de meios aéreos para o desempenho de funções genuinamente militares, antes mesmo do advento de doutrinas do uso do avião como vetor de armas e apenas

⁴⁴ A Força Pública transformou-se posteriormente na Polícia Militar do Estado de São Paulo.

⁴⁵ A “Política das Salvações” de Hermes da Fonseca consistiu em intervenções do Governo Federal nos Estados.

⁴⁶ No contrato federal com a França existia uma cláusula onde estava prevista a obrigação dos comandantes das missões estaduais em se reportar ao General Comandante quanto à instrução ministrada (ESTEVEZ, 1996).

sete anos depois do voo de Santos Dumont. Em 14 de julho de 1913 Francisco de Paula Rodrigues Alves, Presidente do Estado⁴⁷, falou ao Congresso Legislativo:

Cogitava-se da criação definitiva da Escola de Aviação que o Governo fundará, contratando o Aviador Eduardo Chaves para instrutor.

Na Missão Francesa, o Chefe, Coronel Paulo Balagny será substituído pelo Tenente Coronel Antonio Francisco Nênel, visto ser o Coronel Balagny obrigado a voltar ao serviço ativo do exército Francês. O presidente elogiou calorosamente não só o Comandante Paulo Balagny, Chefe da Missão Francesa, como também ao instrutor da arma de cavalaria, Tenente Coronel de Cavalerie Fanneau Alphonse que igualmente se retirava. (Marco Antônio Severo SILVA, 2013, p. 3)

A determinação para a criação da aviação na Força Pública paulista ocorreu através da Lei nº 1.395-A, de 17 de dezembro de 1913 onde foi fixado um efetivo de 7785 homens para seu efetivo total, distribuídos em um Estado Maior, um Estado Menor, cinco Batalhões de Infantaria, um Corpo de Cavalaria, um Corpo de Bombeiros, dois Corpos de Guarda Cívica, um Curso Especial Militar, um Corpo Escolar, um Corpo de Saúde e um Quadro de Auxiliares. A norma legal, em seu artigo 14, determinava a criação de uma Escola de Aviação, cujo objetivo era preparar aviadores militares para, quando devidamente instruídos, formarem uma Seção de Aviação. A unidade escolar foi estabelecida inicialmente no Campo de Guapira, sob a direção de Eduardo Chaves e teve, na sua primeira turma, quarenta e três oficiais matriculados, bem como civis. A escola teve vida efêmera pela eclosão da 1ª Guerra Mundial; tornava-se quase impossível a aquisição de equipagens e sobressalentes, sendo o projeto temporariamente suspenso e os aviões recolhidos, muitos deles danificados.

Dois comentários são importantes quanto a lei. É perceptível na constituição da tropa de Piratininga a vocação bélica da mesma. De sua composição, somente o Corpo de Bombeiros e a Guarda Cívica podem ser chamadas de órgãos de segurança pública, utilizando um linguajar mais moderno. A existência de grupamentos de infantaria e cavalaria demonstra o interesse estatal em constituir uma força apta a lutar nos campos de batalha dentro dos padrões operacionais do início da última centúria. Seu diretor, Eduardo Chaves, procurou a

⁴⁷ Até a década de 1930 os líderes dos executivos federal e estaduais, eram chamados igualmente de “Presidente”.

Arma de Aviação do Exército Francês com o objetivo de lutar na Guerra de 1914-18. Observando a vocação militar do instrutor; mesmo sendo civil, parece-nos, num primeiro olhar, que seria a instrução voltada para o uso armado do avião e não como mero meio de transporte. Essa reflexão pode ser comprovada quando analisarmos o emprego da aviação paulista em conflitos armados (CANAVO FILHO & MELO, 1978).

Figura 10: “Brevet” internacional concedido pela Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo.



Fonte: Canavo Filho & Melo, 1978, p. 16

O final da guerra trouxe novo impulso à aviação da polícia paulista. A Lei nº 1.675-A, de 9 de dezembro de 1919 não contemplou no efetivo da Força Pública a Escola de Aviação. Contudo, é possível ser creditado a entraves burocráticos essa omissão porque a Lei nº 1.713, de 27 de dezembro do mesmo ano, cujo objetivo era fixar as despesas e orçou a receita do Estado para o ano de 1920, contemplou a milícia com recursos para a compra de aparelhos, oficinas, hangares e acessórios, passando os serviços aéreos a operarem no Campo de Marte. O instrutor contratado foi o estadunidense Orton Hoover, que apostou sua assinatura no documento apresentado na Figura 10. A inflação pós-guerra e a movimentação operária por melhorias trabalhistas inviabilizaram o projeto orçamentário da instrução de voo, sendo encerradas novamente suas atividades (CANAVO FILHO & MELO, 1978).

A volta das atividades aéreas na Força Pública somente ocorreu com as movimentações militares características do “tenentismo”. A Lei nº 2.051, de 31 de dezembro de 1924, reorganizou a Força Pública e previu a existência de uma Esquadrilha de Aviação. Segundo Silva, M. (2013), a ativação da esquadrilha foi uma resposta à ocupação do Campo de Marte pela tropa sublevada do General Isidoro Dias Lopes e do Major Miguel Costa, que utilizou as aeronaves como arma de guerra. Quando os revoltosos de 1924 deixaram a capital na direção da barranca do Rio Paraná, a frota aérea paulista, agora já com a nova denominação de “esquadrilha”, foi usada na perseguição ao grupo rebelde em Goiás, embora, como afirma Newton Marcos Leone PORTO (2004), tenha sido empregada como meio de transporte e ligação das tropas perseguidoras com São Paulo e não tenha dado combate efetivo aos sublevados. Canavo Filho & Melo (1978) apresentam o relatório de um veterano da Força Pública de São Paulo da campanha legalista em perseguição dos sediciosos comandados por Miguel Costa onde o uso de meios aéreos como instrumento de comunicação com o sertão goiano é presente:

A notícia acalentadora era de que a nossa Esquadrilha de Aviação chegaria, trazendo, além do apoio militar, notícias de São Paulo e farta correspondência para a tropa. Conteí o fato ao meu “distinto anfitrião” de que ele logo iria ver aviões naquela altura, ao que ele me respondeu:

“...moço, o senhor está enganado. É lá por baixo que a estrada é melhor.” (CANAVO FILHO & MELO, 1978, p. 80)

A luta no interior do Brasil perdurou até 2 de fevereiro de 1927 com a internação dos amotinados na Bolívia. Durante esta aventura bélica, o Estado de São Paulo dobrou o efetivo de sua pequena corporação aérea, passando esta a possuir um efetivo de 36 homens, criando em seus quadros a função de mecânico, destinada a cabos e sargentos. O diploma introdutor destas modificações foi a Lei 2.128-A, de 31 de dezembro de 1925. Importante ser frisado que, apesar do aumento considerável do efetivo, a receita destinada ao custeio da unidade não apresentou acréscimo algum, representando receio estatal em investir ou precariedade de meios financeiros para tal.

Fato semelhante em termos de recursos é perceptível nas Leis 2.206-A e 2.215-A de 19 de novembro e 28 de novembro do ano de 1928, respectivamente. Estas legislações aumentaram o efetivo da esquadrilha em mais de 45% e não

destinaram verbas específicas para a aviação, deixando os investimentos ao livre entendimento dos Comandantes Gerais. Em termos de pessoal, a Lei 2.314-B, de 20 de dezembro de 1928, foi inovadora ao introduzir mudanças nas atribuições destinadas a Oficiais e Praças. Aos primeiros são destinadas as funções de “Fiscal Piloto Aviador” e “Piloto Aviador Experimentador”, e aos praças a de “Artífice”, com a ampliação de especialidades técnicas. Segundo Silva, M. (2013), as atribuições dadas aos Oficiais correspondem, hodiernamente, a de “Examinador Credenciado” (Checador) e “Piloto de Manutenção” (ensaio em voo) na estrutura da Aviação Civil. O final da década de 1920 não viu outras modificações na estrutura da aviação da Força Pública. Somente os acontecimentos de outubro de 1930, com a deposição de Washington Luiz da Presidência da República e a ascensão de Getúlio Vargas, trouxeram modificações na estrutura organizacional da milícia.

Com a eclosão da chamada “Revolução de 30”, a aviação paulista e a do Exército passaram a formar um grupo fiel ao Governo Federal sob o comando do Capitão Lysias Rodrigues. Terminada a querela, o Tenente-Coronel Eduardo Gomes assume o comando da esquadrilha, logo o transferindo para o Capitão Reinaldo Rodrigues.

Figura 11: Capitão Lysias Rodrigues, Comandante da Aviação Legalista.



Fonte: Canavo Filho & Melo, 1978, p. 199

O Boletim da Inspetoria Geral nº 29, de 18 de dezembro de 1930 extinguiu qualquer atividade aérea na Força Pública, determinando a entrega de todo material ao Governo Federal; no caso em tela, ao Exército Brasileiro, representado pela 2ª Região Militar.

(...) em virtude de escapar à finalidade da Força Pública e devendo ser a aviação um elemento do exército, é dissolvida, nesta data, a Escola de Aviação, cujo material será entregue ao Governo Federal (...). (sic) (SILVA, M, 2013, p. 15)

A legislação demonstra bem o interesse federal, qual seria o controle do poder de fogo das milícias estaduais. Ao mesmo tempo em que estipula a incompetência dessas corporações para o trato de assuntos aeronáuticos, determina a transferência de todo o acervo para a força terrestre. Com isto, o Rio de Janeiro obtém duas vantagens num único ato: enfraquece os poderes regionais e fortalece, sem custo, seu poderio.

No dia 29 de abril de 1931, através do Decreto 20.348, todas as forças policiais militares são privadas de suas armas pesadas e tem a dotação de munição (na Infantaria e Cavalaria), obrigatoriamente, limitada a patamar inferior àquele das Forças Armadas:

Art. 24. O Estado não poderá gastar mais de 10% de despesa ordinária com os serviços de polícia militar.

§ 1º Salvo em circunstâncias excepcionais, e mediante autorização do Governo Provisório:

- a) é vedado às polícias estaduais dispor de artilharia e aviação;
- b) a dotação de armas automáticas e munições de cada corpo de cavalaria ou infantaria, das polícias estaduais, não pode exceder à dotação regulamentar das unidades similares do Exército.

§ 2º Os interventores farão entrega ao Ministério da Guerra da munição e armamento excedentes às dotações previstas no parágrafo anterior, sendo os governos estaduais indenizados da importância das respectivas diferenças, em encontro de contas com o Governo Federal.

Canavo Filho & Melo (1978, p. 202-204) dizem que a Esquadrilha de Aviação, além de seus aviões, entregou à 2ª Região Militar o seguinte material bélico:

1. Quatorze caixas de bombas para aeroplano;
2. Dois cunhetes de munição;
3. Duas caixas de espoletas;
4. Cinquenta e quatro bombas de aeroplanos;
5. Oito espoletas para bombas de aeroplanos;
6. Onze metralhadoras, sendo sete aéreas, dois fuzis-metralhadoras, duas metralhadoras pesadas;
7. Algumas peças sobressalentes.

Mas as perdas políticas e militares paulistas não significaram seu afastamento dos acontecimentos no cenário nacional. Em pouco tempo outro conflito armado desponta no Brasil, e como estado mais pujante da nação, participa ativamente dele⁴⁸, tendo o apoio do sul do então Mato Grosso, que se separou e adotou o nome de Estado de Maracajú. Nesse ponto podemos compreender o porquê de Vargas grafar o artigo 25 no Decreto 20.348:

Art. 25. Em casos extraordinários, mediante representação do interventor, o Governo Provisório poderá dispensar ou suspender, especificadamente e por tempo determinado, em relação ao Estado ou município, qualquer das restrições ou determinações deste Decreto.

Getúlio sabia a fraqueza de suas tropas e a necessidades do apoio das forças estaduais, dentre elas destacando-se a do Rio Grande do Sul, que Skidmore (1982) diz ser a maior do Brasil durante os anos 30. Se fosse necessário, poderia entregar-lhes armamento pesado e usá-las contra seus rivais. Mas em momentos de paz estavam convenientemente desarmadas. O importante era o controle federal sobre a violência lícita. Em outras palavras, seria apenas o Exército, representando

⁴⁸ Segundo Sodré (1965), a Revolução Constitucionalista de 1932 não apresentava um caráter progressista em sua essência porque representou a última manifestação do federalismo republicano, onde as oligarquias tentaram restabelecer o antigo *status quo* baseado no tripé latifúndio – monocultura – exportação, recusando-se a ceder espaço político para os “tenentes”, ainda acreditando no dueto São Paulo - Minas Gerais.

o governo central, que teria poder; as oligarquias regionais deveriam se submeter por não terem forças para enfrentar o Rio de Janeiro:

... a faculdade conferida aos Estados de organizar milícias, punha nas mãos das oligarquias regionais uma força delas diretamente dependente e retirava do Exército o monopólio da intervenção armada. No arranque inicial de 3 de outubro [de 1930] no Rio Grande do Sul, a brigada militar e os chamados “provisórios” formaram um núcleo mais importante do que os próprios quadros do Exército. No Paraná e em Santa Catarina a iniciativa partiu dos “irregulares”. (sic) (FAUSTO, 1970, p. 103)

As medidas getulistas mostraram seu valor no movimento do ano de 1932. Com o esvaziamento dos paíóis nos dois anos anteriores, os paulistas entraram em choque com o Governo Central com um mínimo de insumos militares. Sozinhos, receberam o ataque vindo dos estados sulinos, de Minas Gerais (cujo apoio não tiveram) e do Rio de Janeiro. Um cruzador e três destroieres bloquearam o Porto de Santos logo depois da deflagração do conflito (11 de julho), apoiados por um destacamento de aviação naval, composto por cinco aeronaves. Expedito Carlos Stephani BASTOS (s.d.) postula que a revolta de 32 inovou no cenário militar brasileiro porque introduziu elementos de guerra psicológica e o uso sistemático dos meios aéreos em combate. Foram registrados os primeiros combates entre aeroplanos e o bombardeamento de uma cidade por aviões no Brasil. A Figura 11 apresenta um pequeno modelo construído por crianças paulistas para “ajudar” no esforço de guerra. Dela podemos deduzir que a aviação já estava inserida no imaginário popular.

Figura 12: Modelo de avião construído por crianças paulistas.



Fonte: BASTOS, s.d.

Como não dispunha de uma tropa em condições de combater pelo ar, logo foi criado o Grupo Misto de Aviação da Força Pública através do Decreto nº 5.590, de 15 de julho de 1932. O diploma determina a estrutura da aviação da Polícia, dotando-a de esquadrilhas de bombardeio, caça e observação, o que demonstra uma grande evolução sobre os antigos organogramas, que não contemplavam nenhuma dessas atividades. Durante as hostilidades, que perduraram até outubro, diversos aviões foram utilizados, sendo estes de múltiplas nacionalidades e incorporavam muita inovação criativa, tendo em vista a carência de meios. Em socorro do Exército Constitucionalista vieram os integrantes da Politécnica (atual Universidade de São Paulo) e os industriais. Estes rapidamente conseguiram adaptar sua produção às necessidades militares, em grande parte facilitada pela pouca evolução tecnológica dos armamentos utilizados pelos beligerantes.

Assim como posteriormente aconteceu na Guerra do Chaco, as forças contendoras logo notaram o risco imposto pela aviação e procuraram defender-se deles, convertendo armamento para a defesa antiaérea e procurando meios de se furta à observação de pilotos e metralhadores.

Figura 13: Mostra uma metralhadora *Schwartzlose* convertida para tiro antiaéreo.



Fonte: BASTOS, s.d.

Figura 14: Mostra um automóvel do correspondente do jornal *A GAZETA*, Armando Brussolo, com uma camuflagem para se esconder do ataque de aviões governistas.



Fonte: BASTOS, s.d.

Da lista das aeronaves utilizadas por São Paulo podemos perceber o grande improviso militar.

Tabela 2: Lista dos aviões da Força Pública Paulista durante a Revolução Constitucionalista de 1932.

AVIÃO	TIPO	PAÍS DE ORIGEM	QUANTIDADE	OBSERVAÇÕES
Breda 15	Civil	Itália	1	
Caudron 93 bis	Civil	França	1	
Curtiss Fledgling	Treinamento e Correio Aéreo	EUA	3	Dos três se conseguiu fazer um operacional.
Curtiss JN-4 Jenny	Civil	EUA	1	Pertencente ao Capitão Antônio Reynaldo Gonçalves.
Curtiss O-1E Falcon	Observação, bombardeio e ataque	EUA	8	Comprados nos Estados Unidos e entregues aos revoltosos, via Chile. 1 apreendido no Paraguai e 1 abatido em Santos.
De Havilland DH-60 Gipsy	Civil	Grã Bretanha	2	Um do Aero Clube Bandeirantes – SP

Moth				
Farman F-92	Civil	França	1	
Fiat AS-1	Civil	Itália	1	Sem condições operacionais
Fleet 7	Civil	EUA	1	Pertencente ao Aero Clube Bandeirantes – SP.
Great Lakes 2T-1A	Civil	EUA	1	
Hanriot H-410	Civil	França	1	Sem condições operacionais
Late 26 (Aero Postal)	Civil	França	1	Foi confiscado da Empresa Francesa Aerpostal, na Praia Grande, sendo adaptado para bombardeio, não chegou a ser utilizado.
Morane-Saulnier MS-29	Civil	França	1	
Nieuport 21 E1	Treinamento avançado	França	1	Sem condições operacionais
Nieuport 80 E2	Instrução	França	4	
Nieuport Delage 641	Civil	França	1	
Nieuport-Delage 72 C-1	Caça para grandes altitudes	França	1	Sequestrado do Rio de Janeiro pelo Capitão Adherbal da Costa Oliveira.
Potez 25 T.O.E	Observação e bombardeio de longa distância	França	2	Capturados no 4º Regimento de Infantaria em São Paulo – pertencentes à Aviação Militar
Potez 32	Civil	França	2	
São Paulo	Instrução – Força Pública de São Paulo	Brasil	1	Construído por Orthon William Hoover em 1928 para instrução na FPSP. Acidentado em 1930, foi reconstruído com melhorias e usado pelos paulistas na Revolução de 1932, Foi o único avião de construção nacional a tomar parte da revolução. Não há notícias sobre seu destino ao findar aquela revolução.
Waco C.S.O	Correio Aéreo	EUA	3	Dois pertencentes ao Correio Aéreo Militar foram

				apreendidos no campo de Marte – SP. Um sequestrado do Rio de Janeiro – DF, pelo Tenente Motta Lima.
Total	38			

Fonte: BASTOS, s.d.

Figura 15: Um Laté 26 da Aero-Postal que seria transformado em bombardeio pelos Constitucionalistas.



Fonte: BASTOS, s.d.

Figura 16: Um Potez 25 TOE sendo armado para o combate. Podemos observar a participação da indústria no esforço de guerra com a utilização de um capacete modelo inglês MK1 pelo militar no centro da imagem, fabricado no próprio estado.



Fonte: BASTOS, s.d.

Após a derrota paulista, mais uma vez seus meios aéreos foram confiscados. Mas o poder do avião estava firmemente enraizado no espírito militar.

Melo (1979) relata que a Força Pública continuou acreditando na importância dos serviços aéreos e, apesar de não dispor das equipagens necessárias, montou uma tropa paraquedista, cuja eficiência foi comprovada com um salto de resgate em 1952, na tentativa de socorro às vítimas do quadrimotor Strato Cruiser “President” da Pan American, acidentado em plena Selva Amazônica. Mesmo tendo encontrado apenas cadáveres, a tropa aeroterrestre estadual mostrou uma capacidade operacional maior que a das Forças Armadas, isso vinte anos após o cessar das hostilidades constitucionistas.

Renata Waleska de Souza PIMENTA (2008) argumenta que haviam críticas ao fortalecimento das polícias estaduais em detrimento do Exército. Essa prevalência adviria de um pensamento majoritário nos anos de 1920, onde a América era um continente de paz, sendo a manutenção de onerosas e inúteis instituições militares, cuja participação política deveria ser reduzida a um mínimo. Porto (2004) enfatiza que na Europa havia também a preocupação com os elevados custos da manutenção de um exército aéreo. Para o Brasil, país com restrições orçamentária e dependente da venda de seus produtos primários para os grandes centros, a situação era mais complexa. O Estado Maior do Exército manifestou seu descontentamento quanto ao abandono de sua arma do ar nos seus relatórios de 1922 e 1923:

O Governo passado tomou a resolução de criar no Sul duas esquadrilhas, uma em Santa Maria e outra em Alegrete, além de um parque de aviação, mas descuidou-se de provê-los dos indispensáveis recursos orçamentários. (sic) (ESTEVEES, 1996, p. 104)

A aviação militar brasileira está atravessando uma crise lamentável.

O antecessor de V. Exc^a. criou duas esquadrilhas no Rio-Grande-do-Sul, uma em Santa Maria e outra em Alegrete; mas como não foram contempladas no orçamento com a indispensável verba, têm vegetado até hoje, lutando com tôda a sorte de dificuldades e formulando sem cessar as mais justas reclamações. No entanto, é indispensável mantermos no Sul um núcleo de aviação permanente, que sirva de Escola a nossos pilotos e nos faculte passar ao pé de guerra com esperança de bom êxito. (sic) (ESTEVEES, 1996, p. 106)

Havia, portanto, que se dar utilidade prática para os investimentos federais em aeronáutica. Os planos de interiorização do Governo Vargas bem se adaptaram a essa demanda porque poderia utilizar as aviações militares rumo aos grandes sertões, já que para tanto a estrutura o Palácio do Catete possuía, embora com certo atraso na regulamentação desse tipo de atividade em relação aos centros hegemônicos de poder, visto a Convenção de Paris do ano de 1919 já o ter feito (SILVA, M, 2012).

3.3 – O processo legislativo aeronáutico brasileiro.

Para Porto (2004), a aviação do Brasil foi organizada em duas vertentes: uma comercial e outra militar. Esta, por sua vez, estava fragmentada entre o Exército, a Aviação Militar, e a Marinha, a Aviação Naval. A civil era dominada por empresas francesa, estadunidenses e alemães, interessados no promissor mercado do interior brasileiro, cujo acesso por terra era precário. A militar possuía poucos recursos e teve a sua formação a cargo de uma missão francesa contratada para tal fim. Esses oficiais gauleses trouxeram as ideias militares do pós-guerra. Essa fragmentação era contrária ao pensamento de Douhet (1988), cuja teoria pregava a subordinação de todos os meios aéreos a um comando militar unificado.

A aviação civil deve ser organizada de tal forma a garantir que ela possa ser absorvida pela aviação militar em tempo de guerra. Isto significa que deveria haver uma aviação civil poderosa capaz de ser imediatamente transformada, se necessário, numa poderosa aviação militar e que esta deveria, eventualmente, tornar-se mero esqueleto para fins de treinamento e comando. (DOUHET, 1988, p.168)

Por isso desde muito cedo houve pressão para a nacionalização das companhias aéreas para a adequação da aviação brasileira com essa doutrina. As empresas ofereceram forte resistência à proposta, visto terem imaginado o transporte aéreo nos países periféricos como uma imensa fonte de lucros. Uma das formas na qual o Governo Federal entra na concorrência direta com as empresas aéreas foi a adoção da proposta feita pelo General José Fernandes Leite de Castro, Ministro da Guerra de Vargas, em utilizar a Aviação Militar para o transporte das

malas postais ao interior, mantendo assim um meio de comunicação rápido e mais seguro, sob o controle do Rio de Janeiro, sem custos adicionais, visto os meios já existirem, embora um tanto acanhados (PORTO, 2004).

Ao analisarmos a legislação produzida pelo Governo Federal atinente à aeronáutica podemos notar um forte incremento após o ano de 1930 (SILVA, M, 2012). Embora de modo bastante incipiente, as normas legais já esboçavam o conhecimento do diferencial da atividade aérea em relação aos demais ramos militares. O Decreto nº 4,206, de 9 de dezembro de 1920, cujo teor versa sobre a divisão do pessoal em duas categorias na aviação militar e naval, entendia que os aeronavegantes permanentemente em missões de voo, chefe de esquadrilha de pista, instrutores e alunos, observadores aéreos bem com qualquer um que labutava constantemente nos aviões diferenciavam-se daqueles que só faziam missões em terra. A lei em seu artigo 8º equipara o pessoal submarinista aos mesmos benefícios da aviação. Analisando o dispositivo legal, podemos entender que, mesmo passado poucos anos da aventura de Santos Dumont, já havia consciência do maior esforço físico despendido pelos aeronautas.

A partir daí, o Rio de Janeiro inicia uma campanha legisladora aperfeiçoando o trato com a atividade aéreo, sempre distinguindo a aviação militar da civil e subordinando-as a chefias diferentes. O Decreto nº 4.436, de 30 de dezembro de 1921 autorizou o poder executivo a estabelecer duas linhas de navegação aérea entre as cidades do Rio de Janeiro e Porto Alegre, de tal modo que pudessem ser inauguradas até setembro de 1922. Essas linhas, apesar de terem a mesma origem e destino, deveriam seguir por diferentes regiões. A primeira seguiria pelo litoral e se destinaria ao serviço de aviões e hidroaviões, enquanto a segunda, indo pelo interior, ao oeste da Serra do Mar, seria apenas para aviões. Ambas deveriam contemplar no seu traçado os grandes centros políticos industriais e comerciais de cada região a percorrer, constituindo-se pontos obrigatórios de passagem, exceto quando gerarem grandes dificuldades técnicas ou onerosa remoção de empecilhos. Também estaria dispensada a inclusão de localidades onde a presença de aeronaves pudessem causar inconvenientes de ordem militar, relativos à defesa do país. É possível observar que nos primórdios da aviação, bem antes das ideias integracionistas de Getúlio Vargas, a aviação já era um meio de comunicação reconhecido e que a defesa do país a ela devia respeito. Corroborando com essa

ideia, o parágrafo 3º do artigo 1º determinava a orientação das linhas baseada nas vias férreas já existentes ligando o sul ao sudeste e às inter-regionais, donde se abstrai o grande valor dado à interação dos meios de comunicação, em especial porque o diploma já determinava a criação dos campos de pouso próxima às estações da estrada de ferro.

Muito contribuiu para o desenvolvimento das comunicações brasileiras a legislação aeronáutica. Ao instituir a instalação de estações radiotelegráficas ao longo das duas linhas, devidamente aparelhadas para o serviço de radiogoniometria⁴⁹ com capacidade para transmitir comunicações até 500km de distância, criou uma rede de transmissão abarcando toda a poção sulina do Brasil, complementada pelas estações do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, cujo alcance deveria permitir seu contato direto. Além disto, lançou o alicerce daquilo que posteriormente viriam a ser as bases aéreas. Em cada local de aterragem seriam estabelecidas e convenientemente aparelhadas oficinas, estações e postos de pronto socorro médico em apoio às equipes aeronavegantes.

A competência para administração dessas linhas aéreas foi descentralizada. Devemos ter em mente que em 1921 os teóricos do poder aéreo ainda eram desconhecidos no Brasil e a atividade funcionava de forma empírica. A linha do litoral deveria ser estabelecida, conservada e dirigida pelo Ministério da Marinha e a do interior pelo da Guerra. Mas, curiosamente, os serviços posteriormente chamados de “proteção ao voo” seriam repartidos entre os Ministérios da Viação e Obras Públicas e o da Agricultura, Indústria e Comércio. Àquele competia os serviços de radiotelegrafia e à este os de meteorologia e aerologia. O Rio de Janeiro creditava importância ao serviço na medida em que dava tratamento preferencial aos telegramas oficiais das autoridades militares sobre as linhas aéreas. Também é perceptível a proeminência do Exército sobre a Armada: as necessidades da linha do interior prevaleciam sobre a do litoral. Se a força terrestre precisasse, para execução da sua tarefa, de um campo de pouso onde existisse ou viesse a existir um da Marinha, a administração deste ficaria a cargo do Ministério da Guerra.

⁴⁹ Radiogoniometria é o método que tem por objetivo determinar, mediante o emprego de sinais radioelétricos, a direção entre duas estações, uma transmissora e uma receptora.

Mesmo essas duas linhas destinando-se precipuamente aos serviços da Marinha e do Exército, o governo entendia a possibilidade de serem utilizadas para “raids” esportivos e para viagens comerciais. Como anteriormente dissertado, o custo orçado em 4.000:000\$ (quatro mil contos de réis), bastante elevado para os padrões da época, e ter, eventualmente, discutida sua utilidade, poderia ser minorado com a cobrança de taxas de utilização da linha quando estas tivessem caráter comercial.

Em 1922 temos a formação no Exército Brasileiro de um corpo de tropa aérea. Pelo Decreto nº 15.536, de 28 de junho de 1922, o Exército aprovou o regulamento para administração dos corpos de tropa e estabelecimentos militares. Por ele havia o reconhecimento de que os meios aéreos constituíam uma unidade administrativa, seja através de parques de aeronáutica ou de uma companhia isolada de aviação. Contudo, a exemplo do que ocorria na Força Pública paulista, a aviação ainda não dispunha de orçamento próprio conforme a Lei 4.911, de 12 de janeiro de 1925, que apesar disso determinou a regulamentação pelo Governo do serviço de aviação, sempre acautelando os interesses da defesa nacional, conforme os princípios gerais estabelecidos na Constituição de 1891, então vigente. Não é crível supor que à época não existisse a prática de destinar verbas específicas para determinado órgão porque, como exemplo, temos a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que possuía um orçamento fixa-papel de 1.864:284\$000 (mil, oitocentos e sessenta e quatro contos e duzentos e oitenta e quatro mil réis) e variável-papel de 11.309:000\$000 (onze mil, trezentos e nove contos de réis), para um percurso de aproximadamente mil quilômetros. Se compararmos essa dotação com a da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), que liga o Rio de Janeiro a São Paulo (quinhentos quilômetros em média), e tinha à sua disposição quase dez vezes a dotação orçamentária da NOB, podemos perceber dois aspectos: o custo operacional da EFCB era muito maior do que o da NOB porque aquela percorria trechos de serra, exigindo grandes obras de engenharia e esta percorria planícies e a maior valorização da EFCB por ligar os dois principais centros brasileiros.

O ano de 1925 foi muito importante para a aviação no Brasil porque através do Decreto nº 16.983, de 22 de julho, o Estado Brasileiro aprovou o regulamento para os serviços civis de navegação aérea, subordinando esta atividade ao Ministério da Viação e Obras Públicas. O documento tem importância

capital porque declara expressamente a soberania brasileira sobre seu espaço aéreo, compreendido como a porção atmosférica acima de seu território e águas territoriais, bem como declara competência exclusiva da União sobre ele. No corpo legislativo encontramos dispositivos regulamentando temas como aeronaves, aeronautas e organizações de terra (instalações de apoio à navegação aérea).

Vemos nesta norma uma preocupação estatal com a soberania nacional, daí a opção por instituir mecanismos legais para impor suas vontades. Isso está em perfeita sintonia com o pensamento de Felipe Dalenogare ALVES (2010), que estudou a soberania dizendo que ela opera sobre o território jurisdicionado através de uma série de medidas coercitivas, como a imputação tributária, a legislação *erga hominis* e o monopólio da força lícita, por meio de instituições especialmente criadas para isso: as Forças Armadas e a Polícia.

As aeronaves foram separadas em dois grandes grupos: as públicas e as privadas. As primeiras são aquelas pertencentes à União e aos Estados, subdivididas em militares, quando incorporadas às Forças Armadas Brasileiras e administrativas, utilizadas em outros serviços públicos federais ou estaduais. As privadas são as de propriedade de particulares, sejam pessoas físicas ou jurídicas, compreendendo as mercantes (quando empregadas no transporte comercial de pessoas ou cargas), de instrução e de recreio ou desporto. Se levarmos em consideração que a União avocou para si com exclusividade a competência da legislação aeronáutica brasileira e declarou que apenas as aeronaves das Forças Armadas são consideradas militares, concluímos que, apesar de todo o empenho paulista, os aviões da milícia de Piratininga eram considerados civis.

A questão da preocupação com a segurança nacional também está evidenciada quando a lei restringe a matrícula de aeronave no Brasil quando esta não for de propriedade exclusiva de cidadão brasileiro ou companhia, empresa, sociedade ou instituição de nacionalidade brasileira, segundo a legislação vigente, bem como será negada àquela aeronave que já estiver validamente matriculada em país estrangeiro. O aeronauta brasileiro era uma exigência da lei para o tráfego das aeronaves nacionais. Para que um avião com matrícula no Brasil fosse pilotado por estrangeiros, era necessária uma autorização especial do Ministério da Viação e Obras Públicas, ainda existindo a exigência de constante e provisória revalidação do certificado de permissão de voo.

Os aeronautas por sua vez, também tiveram uma atenção especial na legislação, sendo-lhes exigido treinamento específico, capacidade física, moral e profissional para a execução das suas tarefas, que só lhe seriam concedidas após avaliação do Ministério de Viação e Obras Públicas, sendo que aos cursos militares de aviação da Marinha e do Exército, era concedida autoridade para expedir documento análogo com idêntica validade.

As instalações de terra, por sua vez, eram compostas, segundo o diploma legal, dos aeródromos, campos de pouso, balizamento e iluminação aéreos, escolas de aviação civil, fábricas de aeronaves e qualquer outra instalação destinada ao trato dos serviços aéreos. Importante comentarmos a distinção dada a aeródromos e campos de pouso. Para o legislador, os pontos de partida e chegada de aeronaves onde havia completo apoio, seriam os primeiros (aeródromos), enquanto que pistas de pouso, apresentariam um caráter mais precário, onde um avião deslocando-se de um aeródromo para outro poderia receber algum tipo de apoio ou reparo, seja ele previsto ou accidental. Curioso o fato de se prever a utilização de superfícies d'água como ponto de aterrissagem, demonstrando como os hidroaviões eram considerados muito interessantes para a tecnologia da época.

Os aeródromos e campos de pouso podiam ser estabelecidos pela União, pelos Estados ou particulares, mas tão logo estivessem concluídos e operacionais, passavam a ser fiscalizados pelo Governo Federal. Diferentemente de hoje, o serviço de policiamento nos aeródromos públicos era realizado pelos destacamentos da aviação militar ou naval que neles estavam estacionados. Os aeródromos privados só podiam ser estabelecidos com prévia autorização do Governo Federal, sendo-lhes negada quando não apresentassem requisitos técnicos mínimos ou quando parecer desvirtuada a sua utilização. A lei facultava ao Ministério da Viação e Obras Públicas, cassar autorizações já concedidas, todas as vezes que a exploração estivesse ocorrendo de forma inadequada aos seus fins. Essa legislação fomentou o desenvolvimento tecnológico na medida em que, para as concessões, os proprietários deveriam adotar medidas para a orientação e segurança do tráfego aéreo, sendo imposto-lhes normas de balizamento e iluminação aéreas das pistas. Grosso modo, essa forma de atuação estatal permanece até os dias de hoje quando órgãos públicos, como o Comando da Aeronáutica (COMAER) e a Agência Nacional

de Aviação Civil (ANAC) ditam normas regulamentando toda a atividade aeroespacial no Brasil.

Os artigos 49 e 57 esboçam as primeiras normas relativas ao tráfego aéreo, além de determinar quais os documentos e equipamentos de porte obrigatório pelos tripulantes. Ela estipulava medidas protetivas, como a proibição de sobrevoo em área habitada abaixo de teto que permitisse ao piloto realizar pouso de emergência em local ermo, no caso de pane mecânica. Já havia também um prévio entendimento do que hoje seriam as aéreas de aproximações dos aeroportos, onde as aeronaves tinham permissão, num círculo com raio de dois quilômetros contados do centro da pista, para voos abaixo do teto de segurança. Também é perceptível nos artigos 56 e 61, conceitos como a área de interdição aérea e a permissão do uso de força lícita para o cumprimento de determinação por órgão aéreo competente. Os dispositivos permitiam que qualquer aeronave invasora de área onde o sobrevoo estava proibido, por motivo de ordem militar ou de segurança pública, fosse obrigada, a sair do local, bem como conferia a qualquer agente da autoridade pública federal, estadual ou municipal, requisitar força necessária sempre que necessitasse ordenar ou promover a detenção de qualquer aeronave infratora de disposições do regulamento ou instruções em virtude dela expedidos.

Nesse diapasão, foi instituído o conceito de aeroporto-fronteira. Estando situados na zona limítrofe do país e localizados de conformidade com as rotas aéreas determinadas pelas autoridades competentes, seriam pontos de passagem obrigatórios para todas as aeronaves que efetuassem trajeto internacional. Assim, para transpor a fronteira nacional, todas as aeronaves deveriam seguir a rota determinada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, pousar no aeroporto-fronteira para controle e sofrer fiscalização federal; somente então estariam liberados para entrar ou sair do país. Esses aeroportos-fronteira nos remetem ao Decreto nº 9.078, de 3 de novembro de 1911, quando instituiu no Ministério da Viação e Obras Públicas o regulamento para a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais: desse órgão os aeroportos especiais tiraram grande parte de suas atribuições.

O Governo Federal também se preocupou com aquilo que era transportado e por onde circulariam as aeronaves nacionais e estrangeiras. Todos aqueles que desejassem autorização para realizar o tráfego aéreo no país deveriam

cumprir uma série de exigências estipuladas no artigo 66, mostrando aos órgãos competentes o quê, como e por onde circulariam. Uma exigência importante era a necessidade de autorização especial, concedida pela pessoa do Ministro da Viação e Obras Públicas, quando as aeronaves fossem transportar explosivos, armas ou munições de guerra, pombos correios, objetos compreendidos no monopólio postal ou qualquer outro que forem designados por motivo de ordem ou segurança pública. Apesar de a lei ser silente, é possível supor que este dispositivo, por óbvio, não se aplicaria às aeronaves militares brasileiras porque seria um contrassenso exigir de uma força armada, autorização para portar armas ou material bélico.

Apesar de o governo tentar reorganizar a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais (agora na lei chamada de Inspetoria Federal de Navegação), quanto às necessidades da aeronáutica, ele tinha a compreensão da incapacidade do órgão em gerir o assunto. Por isto o artigo 95 permitia a requisição de oficiais aviadores do Exército e da Marinha e de funcionários civis de outros órgãos para serem comissionados até a Inspetoria adquirir capacidade operacional adequada. Pela primeira vez no Brasil, em consonância com as ideias propagadas no mundo, o Brasil, através do artigo 101, determina a aviação civil nacional como reserva da Aviação Militar.

A lei nº 5.168, de 13 de janeiro de 1927, proporcionou um avanço muito importante na aeronáutica brasileira porque criou a Arma de Aviação do Exército. Até então, os serviços aéreos eram desempenhados por oficiais e praças dos demais serviços, o que causava certo amadorismo na atividade porque a qualquer momento poderiam os militares ter de retornar às unidades de suas tropas de origem. Quando a norma jurídica inovou com a quinta Arma, especializou os combatentes tornando-os dedicado exclusivamente a ela. Contudo, não havia a obrigatoriedade de transferência dos oficiais e praças, portadores de diploma militar de aviação (piloto ou observador), sendo-lhes apenas facultado optar por ela conforme artigo 4º § 1º. A preocupação com a qualidade dos profissionais também estava presente na escolha dos comandantes de unidades aéreas. O artigo 8º vedava a designação de oficiais que não tivessem satisfeito às provas aéreas periódicas.

O Governo Federal reconhece as peculiaridades atinentes aos serviços de voo. A lei concedia a contagem de tempo de serviço em dobro para todos os

militares que estivessem em atividade de navegação aérea efetiva, além das gratificações de vidas e garantias às famílias em caso de acidente. Também, no artigo 12 existe a permissão para que oficiais e sargentos aviadores atuassem em atividade técnica na aviação civil e nas indústrias correlatas, sem prejuízo em seus vencimentos ou na contagem de tempo para todos os efeitos. Isto demonstra a grande capacidade da Aviação Militar e seus integrantes, que muito puderam contribuir para o impulso nos transportes aéreos civis no Brasil.

No dia 2 de junho de 1927 o Presidente da República expediu dois Decretos, os de números 17.818 e 17.819, que tratavam, respectivamente, sobre o estatuto da Aviação Militar e o regulamento da Diretoria de Aviação. Para Lavenère-Wanderley (1975), as modificações introduzidas trouxeram alento para os aeronautas, em especial devido à estagnação observada entre os anos de 1922 e 1926. No estatuto ficou disciplinada a questão das funções desempenhadas pelo pessoal de aviação. Uma diferença aos dias de hoje imediatamente salta aos olhos: pelo artigo 2º, a função de piloto-aviador não era exclusividade do círculo de oficiais, podendo ser desempenhada por sargentos. Aparece como exclusiva de oficiais a função de navegador-aviador. Atualmente este encargo é acumulado com o de piloto. Ao pessoal técnico, também existem pequenas diferenças em relação às suas tarefas. O radiotelegrafista de aviação era destinado apenas aos oficiais, diferentemente de hoje, onde graduados a desempenham, adaptados às novas tecnologias. Uma função destinada a oficiais e outra destinada a sargentos, a de observador-aviador e de fotógrafo-aviador, destinadas respectivamente àqueles e a estes, tem na atualidade funções semelhantes e podem ser desempenhadas por qualquer militar independente de grau hierárquico (excetuando-se cabos, soldados e taifeiros), desde que possua habilitação específica.

Pelo artigo 12 e seguintes da lei, o recrutamento para a nova arma dava-se entre os militares das demais armas, da Escola Militar e pelo pessoal da própria Aviação Militar (excetuando-se os meteorologistas que, pela letra “b” do artigo 65, teriam condições especiais de recrutamento). Conforme retro discorrido, os oficiais das demais armas que, satisfeitas as condições da lei 5.168, seriam transferidos para a Aviação Militar. Quanto aos alunos do curso de oficiais da Escola Militar, foi previsto que os concluintes do segundo ano deveriam optar expressamente pela adesão à nova arma, sujeitos à aprovação em nova e específica inspeção de saúde.

Caso concluíssem o curso de Aspirante à Aviador (categoria a: piloto e metralhador), seriam nomeados 2º Tenente e inclusos nas mesmas condições previstas para os alunos das demais armas na mesma turma.

Figura 17: Mostra a Escola Militar do Realengo.



Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br/escolas.htm>> Acesso em: 06 Dez 2014

Os 2º tenentes e aspirantes promovidos para a Arma de Aviação seguiam imediatamente para o curso de oficial aviador na categoria “b” (piloto, observador e metralhador); caso não obtivessem aprovação nesta fase, permaneciam conservando o da categoria “a”.

Quanto aos graduados da Aviação Militar, os sargentos diplomados de aviação (navegantes ou técnico) possuidores de quatro anos de serviço, sendo no mínimo dois na aviação, e que contassem com no máximo 25 anos de idade, satisfeitas outras condições, poderiam ser matriculados no curso fundamental da Escola Militar. Após a conclusão do segundo ano do curso fundamental, eram promovidos a aspirantes a oficial da Arma de Aviação e matriculados no curso de Oficial Aviador da Escola de Aviação Militar nas categorias “a” ou “b” ou então de Técnico de Aviação, conforme sua habilitação anterior.

O recrutamento específico para sargentos dava-se entre as praças da aviação não diplomadas e sem especialização ou de qualquer outra arma e civis alistados voluntariamente, sendo-lhes exigidas as seguintes condições:

1. Serem julgados aptos em inspeção de saúde específica para aeronavegantes;

2. Aprovação em exame de admissão (concurso); e
3. Idade máxima de 25 anos em primeiro de março do ano em que pretendesse ingressar na Escola (praças da Aviação e outras Armas).

Os candidatos civis, além destas obrigações, deveriam provar através de documentos que:

1. Era brasileiro com mais de 17 anos e menos de 25, à primeiro de março do ano de admissão e ter autorização dos pais se menor de 18;
2. Ser solteiro ou viúvo sem filhos, possuir condição moral ilibada, atestada por oficial ou autoridade oficial, declaração de tempo de residência, de profissão ou ocupação (presume-se hoje tratar-se de atestado de antecedentes criminais, residência e prova de ocupação lícita); e
3. Em caráter facultativo poderiam apresentar diplomas universitários ou técnicos que possuísem.

A todos era exigido um período de engajamento obrigatório. Aqueles que obtivessem aprovação seria por cinco anos consecutivos e aos não aprovados o prazo seria reduzido a dois anos.

A disciplina foi valorizada desde os primórdios da Aviação Militar. O paragrafo terceiro do artigo 54 já estipulava a impossibilidade de oficiais candidatos desligados da Escola de Aviação, por faltas disciplinares e de aproveitamento, a mais uma vez concorrerem à transferência de Arma. Era possível, excepcionalmente, a autorização ministerial para os candidatos afastados por motivo de moléstia ou acidente em participarem por mais um ano do curso na tentativa da conclusão do curso, desde que a enfermidade não o desabilitasse definitivamente para os serviços aéreos.

O outro Decreto de 2 de junho de 1927, sob o nº 17.819, em cujo texto encontramos o regulamento da Diretoria de Aviação, esboça de forma primária os ensinamentos dos grandes teóricos do poder aéreo ao apresentar conceitos

relativos à aviação e definir a importância de um órgão específico para o enfrentamento às forças aéreas inimigas.

O Título I trata sobre a organização geral da aviação, repartindo-a em aviação militarmente considerada, artilharia antiaérea, aerostação⁵⁰ e divisão aérea. A lei entende a aviação militarmente considerada sendo composta por uma arma em um serviço. Na primeira está o conjunto das unidades do Exército aptas à navegação e ao combate aéreo. Diante do desenvolvimento tecnológico da época, o legislador estipula que normalmente para este trabalho eram empregados aviões. Para serviços especiais poderiam ser utilizados hidroaviões e apenas excepcionalmente, balões dirigíveis. O serviço de aviação representava todos os meios e elementos necessários à manutenção e aprovisionamento das unidades da arma e material que lhe é peculiar, compreendendo também o serviço meteorológico, cuja produção não era feita apenas em proveito da Arma e sim de toda a Força Terrestre.

A Artilharia Antiaérea, subordinada no aspecto da instrução técnica do pessoal e aparelhamento material à diretoria de material bélico, e aerostação incluíam os canhões antiaéreos, os projetores contra aviões e os balões cativos. Percebemos que na gênese da Aviação Militar Brasileira o entendimento era da íntima ligação entre a aviação e os meios terrestres de defesa contra aviões. Esse pensamento não subsistiu, tendo a tarefa cabido ao Exército quando da criação da Força Aérea Brasileira. Somente passados sessenta anos da criação do ministério da ar, a Infantaria da Aeronáutica passou a contar com companhias de Artilharia Antiaérea de Auto Defesa.

A Divisão Aérea representava o conjunto de todas as unidades de aviação, Artilharia Antiaérea e aerostação sob o mesmo comando, cuja atribuição era as inspeções relativas à instrução, organização e mobilização dos corpos de tropa, estabelecimento em escolas de aviação e de artilharia antiaérea. Incluía também a preparação das unidades aéreas para guerra. Quanto a Diretoria de Aviação, seu objetivo era congregar todos os meios aéreos a uma só autoridade no que diz respeito à instrução tática e emprego, afim de que neles pudesse haver íntima colaboração. Esta preocupação doutrinária de subordinação única é bem

⁵⁰ Aerostação é a [ciência](#) que trata da [navegação aérea](#) em aparelhos mais leves que o ar (aeróstatos), seja na construção ou condução deles.

perceptível no artigo 4º, letra “d”, § 1º, quando à primeira divisão competia centralizar os estudos relativos à organização das vias aéreas de aviões e, eventualmente, de hidroaviões indispensáveis ao Exército.

Analisando a legislação pré-1930, podemos observar iniciativas estatais quanto à interiorização dos meios de comunicação e tentativas do emprego dos meios aeres para vencer as enormes distâncias sertanejas e a profunda ausência de vias terrestres eficientes para interligar os longínquos rincões do oeste brasileiro com os grandes centros políticos e econômicos do sudeste. O Decreto nº 5.628, de 31 de dezembro de 1928, autorizava o poder executivo a contratar estabelecimentos comerciais com o fim de explorar diversas linhas do serviço aéreo, declarando competência exclusiva do Governo Federal para essas concessões incluindo a construção e exploração de aeroportos, aeródromos e campos de pouso e de emergência. Havia implícito neste documento preocupações de ordem estratégicas relativas à segurança nacional. O artigo 4º previa que para a concessão por parte do Ministério da Viação e Obras Públicas, os Estados Maiores da Armada e do Exército deveriam ser obrigatoriamente ouvidos. Também observamos no artigo 2º a obrigação por parte das contratadas em manter uma escola para formação de pilotos civis e a obrigação de possuir tripulações compostas exclusivamente de brasileiros natos em até dois anos após o início dos serviços.

Esta norma é pertinente para este trabalho porque disciplina duas rotas com destino ao sul do então Mato Grosso. Uma que partindo do Rio de Janeiro seguiria até Cuiabá e daí até Corumbá e Porto Esperança. A outra partia de São Paulo, percorria as cidades servidas pela NOB alcançando Campo Grande e finalizando em Corumbá. Se olharmos todas as rotas sobre um mapa podemos bem perceber que formavam uma grande rede aérea sobre o território nacional.

Mapa 17: Mostra parte das Regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste onde estão traçadas linhas do Correio Aéreo Militar nos anos de 1930.



Disponível em: <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/correio/6-asrotasatuais.html>> Acesso em: 06 Dez 2014 (recorte)

Apesar dos esforços federais em normatizar a aviação, o Brasil carecia de uma uniformidade organizacional, situação que permeava todas as corporações ligadas de alguma forma à execução de serviços públicos e administração da máquina governativa. O grau de despadroneização era tamanho que sequer os nomes dos órgãos eram uniformes em todo Território Nacional. A Revolução de 30 montou no país um estilo de administração que tendia à centralização e uniformização das instituições sob a égide do Rio de Janeiro. Da inteligência do artigo 2º do Decreto nº 19.398, de 11 de novembro de 1930, instituidor do Governo Provisório da então República dos Estados Unidos do Brasil, deduzimos estas afirmações:

É confirmada, para todos os efeitos, a dissolução do Congresso Nacional das atuais Assembléias Legislativas dos Estados (quaisquer que sejam as suas denominações), Câmaras ou assembléias municipais e quaisquer outros órgãos legislativos ou deliberativos, existentes nos Estados, nos municípios, no Distrito Federal ou Território do Acre, e dissolvidos os que ainda não o tenham sido de fato. (sic)

As mudanças introduzidas por meio do Governo Provisório atingiram as Forças Armadas na medida em que aos militares foi dada participação relevante quando os quartéis passaram a atuar como fator moderador da sociedade (FORJAZ, 1998). A aviação absorveu esses novos conceitos e apresentou relevante crescimento na década de 1930, aquela investigada neste trabalho. Conforme será

estudado adiante, foi a Aviação Militar a principal força motriz do emprego dos meios aéreos no extenso Centro-Oeste brasileiro e nas fronteiras sudoestes do Brasil. Contudo não podemos descartar a Marinha do Brasil como importante vetor aeronáutico, pois segundo Lavenére-Wanderley (1975) foi da fusão dessas duas forças aéreas que se originou a Força Aérea Brasileira.

A Marinha Brasileira desde os anos de 1910 manteve meios aéreos e investiu na formação de pilotos e técnicos para o emprego de aviões nas operações navais (LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975), tendo o Aviso Reservado nº 4.268, de 5 de dezembro de 1921, lançado as bases estruturais da Aviação Naval. Em 3 de outubro de 1931, através do Decreto nº 20.479, a Armada criou o seu corpo de aviação. Em semelhança à Arma de Aviação do Exército, os aviadores navais passaram a ser encarados como uma atividade específica e apartada dentro da corporação. Contudo, podemos notar uma grande diferença: Dentro deste corpo, ao contrário do que acontecia na Força Terrestre, estava prevista a figura de um oficial general, coordenador de toda a atividade. Podiam ser pilotos tanto oficiais quanto suboficiais, demonstrando um entendimento geral brasileiro da possibilidade de graduados conduzirem aeronaves, o que hoje em dia não existe mais.

A Marinha criou cinco setores aéreos de defesa do litoral através do Decreto nº 22.570, de 23 de março de 1933. A competência, organização e atribuições destes setores foram regulamentadas através do Decreto nº 232 de 12 de julho de 1935. Este documento assinalou a Aviação Naval como a responsável por toda defesa aérea do litoral marítimo e fluvial, das fronteiras e das bacias onde operavam navios de guerra. Em cada setor aéreo de defesa do litoral deveria existir ao menos uma base de aviação guarnecida com uma esquadrilha de aviões. O comandante da base exerceria a função de fiscal desse setor. Se no mesmo setor existissem mais de uma base, competiria ao mais graduado o encargo. Mas não havia propriamente um comandante aéreo do setor porque o artigo 21 não investia o fiscal com poder de comando de repartições, estabelecimentos ou unidades lá situados, não podendo interferir na administração dos mesmos. Ou seja, cada unidade agia independente, ligando-se diretamente à Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Ao contrário do Exército, muito envolvido com a aviação civil, na Força Naval optou-se, conforme § 2º do artigo 24, pelo seu uso exclusivamente militar,

evitando afastá-la da vigilância aérea costeira. O setor aéreo correspondente ao sul do Mato Grosso era o Sudoeste, com sede na cidade de Ladário.

Voltando os olhares ao Exército Brasileiro, os anos de 1930 viram um grande crescimento também na Aviação Militar. O Decreto nº 20.023⁵¹, de 21 de maio de 1931, deu um importante passo na consolidação da atividade aérea porque desvinculou o braço operacional daquele destinado ao ensino de voo. O diploma criou o Grupo Misto de Aviação com sede no Campo dos Afonsos. Tal separação deu-se porque o número de aviões existentes ultrapassava em muito a necessidade do estabelecimento de ensino, agravado pelo fato da heterogeneidade do material de guerra lá existente, o que exigia uma perfeita especialização do pessoal, impossível de ser obtida fora de uma unidade com a dotação máxima de uma esquadrilha. Também havia a preocupação com a segurança de voo, visto o congestionamento em que se encontrava a Escola de Aviação Militar, cuja preocupação precípua era a formação básica do piloto e não daqueles já prontos, exigindo uma organização destinada especificamente a isso. Daí a denominação “Grupo Misto” porque ao mesmo tempo em que era considerada uma unidade de combate também tinha como objetivo a formação continuada de militares em patamar superior ao da Escola de Aviação⁵².

Podemos perceber esta característica dualista quando analisamos a organização do grupo. Os parágrafos 3º e seguintes estipulam a existência de esquadrilhas de observação, bombardeio, caça e treinamento. Também observamos nas considerações do Chefe do Governo Provisório, no preâmbulo do documento, a constante preocupação com os custos da instalação das unidades militares. Em dois parágrafos a lei justifica a criação da unidade aérea por não acarretar qualquer custo para a União, reforçado pelo artigo 2º onde está escrito a obrigatoriedade da organização do Grupo Misto utilizando o material e pessoal já existente na Escola Militar.

Pouco tempo depois, em 29 de março de 1933, o Exército organiza as suas unidades aéreas. O Decreto nº 22.591, modificando e ampliando o Decreto nº

⁵¹ Na leitura do artigo 5º desta norma vemos o lançamento daquilo que seria a “pedra fundamental” do atual Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos, cuja atribuição seria a manutenção das equipagens da Escola de Aviação Militar.

⁵² Moura (1996, p. 42) ratifica essa ideia, indo além dela. Para ele, o grupo recebeu essa denominação “porque não era um grupo só de bombardeio ou de caça. Era de tudo”.

17.819, instituiu que a Aviação Militar seria composta pela Aviação Militar, propriamente dita, pela Aerostação Militar e pela Artilharia Antiaérea. Quanto a Aerostação Militar poucas modificações encontramos no Decreto novo, se comparado com o antigo. A Artilharia também poucas modificações encontrou, sendo digno de nota apenas a determinação de sua constituição por unidades da Arma de Artilharia, empregando canhões e metralhadoras apropriadas, aparelhos especiais de observação e projetores antiaéreos, devendo ser organizada em regimentos ou grupos. Na Aviação Militar propriamente dita, temos as maiores inovações, em especial nas unidades de tropa de aviação e de Serviços de Aviação.

As tropas de aviação eram compostas pelos elementos aptos à navegação e ao combate aéreo; empregavam normalmente aviões e anfíbios e apenas excepcionalmente hidroaviões e balões dirigíveis. Constituíam os corpos de tropa os regimentos de aviação. O Decreto nº 22.735⁵³, de 19 de maio de 1933, autorizou o início da reorganização militar sempre atendendo os recursos orçamentários, criando:

1. O Primeiro Regimento de Aviação⁵⁴, com sede no Rio de Janeiro;
2. O Terceiro Regimento de Aviação, com sede em Porto Alegre;
3. O Quinto Regimento de Aviação, com sede em Curitiba.

Não foi autorizada a instalação imediata do (a) (s):

1. Segundo Regimento de Aviação⁵⁵, com sede em São Paulo;
2. Quarto Regimento de Aviação⁵⁶, com sede em Belo Horizonte;
3. Sexto Regimento de Aviação⁵⁷; com sede em Recife;

⁵³ Este Decreto promoveu o primeiro aumento quantitativo de oficiais da Arma de Aviação (artigo 8º), preteritamente disciplinado pelo Decreto nº 22.591.

⁵⁴ O 1º Regimento originou-se do Grupo Misto de Aviação, desativado pelo Decreto 22.970, de 22 de janeiro de 1933.

⁵⁵ Em abril de 1940 o Destacamento de Aviação de São Paulo foi transformado no Núcleo do 2º Regimento de Aviação (LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975).

⁵⁶ O Núcleo deste Regimento foi instalado no dia 23 de abril de 1936, oriundo de um Destacamento fundado em 19 de maio de 1934.

⁵⁷ Lavenére-Wanderley (1975, p. 187) diz que “em 29 de julho de 1936, o Destacamento de Aviação de Fortaleza [fundado em 13 de novembro de 1934] transforma-se no Núcleo do 6º Regimento de Aviação”. Existe aí uma contradição entre a norma legal e a produção bibliográfica histórica. O Decreto 6.796, de 17 de agosto de 1944, coloca esta unidade operacional com sede permanente em Recife, não havendo manifestação a qualquer grupo aéreo na capital cearense.

4. Sétimo Regimento de Aviação⁵⁸ (material anfíbio), com sede em Belém;
5. Primeiro Regimento de Artilharia antiaérea, com sede no Rio de Janeiro;
6. Segundo Regimento de Artilharia Antiaérea, com sede em São Paulo;
7. Terceiro Regimento de Artilharia Antiaérea, com sede em Porto Alegre;
8. Primeiro Batalhão de Aerostação, com sede no Rio de Janeiro;
9. Segunda Companhia de Aerostação de Observação, com sede em São Paulo; e
10. Terceira Companhia de Aerostação de observação, com sede em São Paulo.

Analisando esta reorganização, observamos que a maioria das unidades disciplinadas pelo Decreto nº 22.591 em seu artigo 21, não foi instalada, sendo efetivadas apenas as unidades da capital federal e duas na região Sul do país, assim mesmo, somente as de voo. As demais, nenhuma no Centro Oeste, foram abarcadas pela iniciativa estatal. Lembramos que o Brasil estava envolvido nesta época num complexo jogo geopolítico do Prata, disputando com a Argentina a hegemonia do *Heartland* sul americano. É possível que o investimento aéreo no sul seja justamente uma forma de proteção contra a nação portenha. E a opção pelo litoral venha dos antigos conceitos militares baseados no poder de fogo dos canhões da Armada.

Os serviços de aviação também sofreram profundas modificações e passaram a apresentar um aspecto muito mais organizado e eficiente. O artigo 15 lança as bases do que atualmente é a Diretoria de Saúde da Aeronáutica (DIRSA) e o artigo 16 esboça as primícias dos órgãos de proteção ao voo, culminando com o atual Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, o DECEA. Já na época existia o conceito de atuação integrada entre os serviços meteorológicos militares e os análogos dos outros ministérios e estados.

⁵⁸ A 30 de junho de 1936 é organizado o Núcleo do 7º Regimento de Aviação.

Inicialmente preocupando-se apenas com os fenômenos atmosféricos, o serviço meteorológico estava dividido na Estação Central Meteorológica Militar, nas estações regionais meteorológicas militares e nos postos de sondagem meteorológicas militares. A Estação Central funcionaria anexa à Escola de Aviação, no Campo dos Afonsos. As regionais junto dos regimentos de aviação, e os postos de sondagem nos aeródromos auxiliares e campos de pouso. O Decreto nº 22.735, contudo, apenas autorizou a instalação da Estação Central Meteorológica e as anexas ao Quinto Regimento de Aviação (Curitiba) e ao Terceiro Regimento de Aviação (Porto Alegre). Mais uma vez, não houve uma preocupação do Exército em instalar postos meteorológicos no Centro Oeste.

A aviação civil não passou despercebida aos olhares legisladores do Governo Vargas. No dia 8 de junho de 1938, através do Decreto-Lei nº 483 o Brasil vê instituir o Código Brasileiro do Ar, que revogou tacitamente o Decreto nº 16.983 de 1925. Em linhas gerais, podemos dizer que a nova lei manteve diversos pontos da anterior e introduziu novos conceitos, sem, contudo mudar os princípios previamente existentes. A iniciativa estatal partiu da necessidade que o país tinha de uma legislação capaz de regular eficientemente a aviação civil e comercial. A legislação anterior não mais atendia essa demanda devido aos grandes progressos técnicos da aeronáutica e as recentes convenções e tendências do direito aéreo no meio internacional, muitas das quais ratificadas pelo Brasil.

A União continuou avocando completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima do território e das águas nacionais, declarando competência federal para os efeitos legislativos e administrativos; aos estados foram permitidas apenas atribuições administrativas nesse diapasão, e mesmo assim sob fiscalização das autoridades federais respectivas. O artigo 6º indicou como de competência judiciária brasileira julgar os atos que, originados de uma aeronave considerada território estrangeiro, produzissem ou viessem a produzir efeitos penais ou cíveis no território nacional. Este dispositivo demonstra o interesse do Governo em garantir a autonomia e a imposição da vontade política estatal ou, em outras palavras, com a soberania nacional, entendida na mais estrita definição de Jean Bodin: O poder absoluto e perpétuo de uma república (Carolina Maranhão SALIBA, 2001).

Um avanço considerável foi a instituição do Conselho Nacional de Aeronáutica, com sede na capital da República. A preocupação com a segurança

nacional é bem marcante porque a norma exigia apenas brasileiros natos entre seus membros. Todos deveriam possuir idoneidade moral e competência em questões aeronáuticas, sejam técnicas, econômicas ou jurídicas. Apesar de ser um órgão majoritariamente civil, um terço de seus membros eram militares selecionados entre oficiais superiores da Marinha e do Exército, ambos com curso de aviação e de Estado Maior, ou equivalente (um para cada força). Esse conselho conforme artigos 11 e 12, possuía competências consultivas e executivas. O longo período para o qual os membros eram designados (cinco anos, com capacidade de renovação) demonstra a preocupação do Governo com a continuidade das ideias implantadas.

Quanto ao registro de aeronaves e aeronautas a legislação não apresentou grandes inovações, permanecendo a exigência do registro em órgãos competentes e a prova da capacidade técnica dos candidatos à navegação aérea. As linhas regulares de navegação aérea deveriam possuir expressa concessão do governo brasileiro, havendo ou não necessidade de escalas em nosso território. Em qualquer caso deveria provar sua idoneidade moral, sua capacidade técnica e financeira. O governo poderia negar a concessão caso o interesse público não fosse alcançado ou uma série de condições não fossem atendidas, conforme artigo 37.

O tráfego aéreo foi franqueado a qualquer aeronave sobre o território nacional, por quanto fossem os regulamentos fielmente observados. Somente em caso de interesse público poderiam determinadas áreas ser consideradas restritas. Para isso, determinou a autoridade central, a necessidade de todas as aeronaves observarem fielmente as normas de luzes e sinais e de regras gerais de circulação durante os voos e nas vizinhas de aeródromos e aeroportos. Com isso, mais uma vez, o Governo Federal reforça sua autoridade sobre o transporte aéreo. As fronteiras nacionais marítimas e terrestres só poderiam ser transpostas por aeronaves em determinados pontos previamente assinalados; mas deixou de existir a figura do aeroporto fronteira, não mais previsto na legislação.

A estrutura legislativa montada pelo Governo Federal na década de 1930 foi acompanhada pelo aumento, em especial após o ano de 1937, da ampliação quantitativa e qualitativa dos meios aéreos do Exército. O número de aeronaves

ultrapassou o grau de centena, abarcando uma série de modelos, entre importadas e nacionais.⁵⁹

Tabela 3: Mostra a quantidade de aeronaves militares do Exército Brasileiro disponíveis entre 1937 e 1940.

QUANTIDADE	MODELO
15	Aviões Avro de instrução avançada
24	Aviões Stearman de treinamento avançado
2	Aviões Lockheed 12 A, para transporte de autoridades
3	Aviões Savoia Marchetti, <i>Ratos verdes</i> , de bombardeio
20	Aviões Muniz M-7, de instrução primária
30	Aviões Waco Cabine EGC-7
10	Aviões Vultee V-11 GB-2, de bombardeio e reconhecimento de longo alcance
2	Aviões Bellanca <i>Skyrocket</i> , para atender ao Serviço Geográfico do Exército
2	Hidroaviões Consolidated C-12 <i>Commodore</i> , adquiridos da Panair do Brasil AS para voo na Amazônia
20	Aviões Stearman A 75-L3 de instrução primária
30	Aviões North American NA 44, de instrução avançada, trazidas em voo dos Estados Unidos por tripulações brasileiras, inaugurando um novo sistema de recebimento de aeronaves importadas

Fonte: INCAER, 1990, p. 327

Na documentação normativa e nas fontes secundárias o Centro-Oeste, apesar do complexo jogo geopolítico que o envolvia, é bastante negligenciado,

⁵⁹ Ozires SILVA (1998) diz-nos que havia forte atividade intelectual quanto a construção de aeronaves. O autor enquanto adolescente na cidade de Bauru participava de trabalhos visionários relativos a construção de aeronaves nos anos de 1940.

havendo apenas referências esparsas e desconectadas. Portanto, para a compreensão de como o avião participou da ocupação do sul de Mato Grosso é necessário o cotejamento das fontes específicas sobre a região naquele tempo.

CAPÍTULO 4 – A AVIAÇÃO NO CONTEXTO MILITAR DO SUL DO MATO GROSSO

4.1 A estrutura militar

No capítulo anterior ficou demonstrado o empenho estatal em normatizar a atividade aérea no Brasil, seja na sua vertente civil ou militar. Percebemos um incremento nos meios aeronáuticos militares, sempre limitados pelo valor orçamentário alocado ao custeio da implementação de aeródromos e aquisição de equipagens. Conforme Lavenère-Wanderley (1975), os militares conheciam as dificuldades enfrentadas, mas sabiam da enorme potencialidade do avião na defesa territorial e na possibilidade de integração nacional. Os comandantes escreviam nos relatórios aos superiores as deficiências e dificuldades, mas a decisão política, centrada no Rio de Janeiro, apresentava respostas autônomas, independentes do relatado. Analisando a legislação produzida pelo Estado Brasileiro até a criação do Ministério da Aeronáutica, percebemos a existência de um contínuo aperfeiçoamento das instituições aéreas, o que demonstra ser o controle aeronáutico uma política de estado e não de governo, porque independente da orientação ideológica adotada pelos mandatários, ela não sofreu solução de continuidade.

Para adequar as diretrizes governamentais com o interesse organizacional e as aspirações profissionais dos militares, foi proposto e aceito o uso das aeronaves militares para o transporte de correspondência, pessoas e tecnologias, vencendo as enormes distâncias sertanejas com investimentos que estariam ociosos ou aguardando uma suposta utilização bélica sujeita a degradação natural do material. Essa é a gênese do Correio Aéreo Militar. Fundiam-se, assim, interesses estatais e, em certa medida, particulares. O General Osvaldo Cordeiro de Faria fala que a criação do Correio Aéreo Militar deu-se, prioritariamente, pelo entusiasmo de Eduardo Gomes, que conseguiu a aprovação de seu projeto junto ao Ministério da Guerra. As funções do CAM seriam de caráter civil e militar, desempenhando relevante papel estratégico de interiorização. (Aspásia CAMARGO

& Walder DE GÓES, 1981). Por sua vez, os pilotos possuíam grande interesse em vencer o círculo imaginário de dez quilômetros imposto pela Missão Militar Francesa (LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975) e a possibilidade de viajar para longe, a locais pouco conhecidos e agrestes, atiçava e empolgava os aeronautas de então.

Destaca INCAER (1990) que havia uma preocupação constante com a interiorização das rotas aéreas a dotadas. Já em setembro de 1931, o Estado de Goiás passa a fazer parte do circuito abrangido pelo Correio Aéreo Militar. As limitações técnicas impunham improvisações e os aviões usados, os *Curtiss Fledgling*, impunham baixa velocidade e autonomia reduzida, limitada a seis horas (LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975). Foram adquiridos pelo Governo Washington Luís e não eram aviões militares, e sim de instrução. Nero MOURA (1996, p. 42) acreditava serem os *Curtiss Fledgling* “aviões que não serviam para nada”.

Figura 18: Mostra um Curtiss Fledgling da Aviação Militar.



Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/correio/11-frotadocam.html>> Acesso em: 6 Out. 2014

Após a interrupção dos voos em virtude da Revolução Constitucionalista de 1932, o CAM recebe um grande impulso com a chegada dos novos aviões Waco CSO. Por estarem equipados com os novos motores *Wright* de 240HP, e construídos com aerodinâmica mais aprimorada, desenvolviam a velocidade de 180km/h, muito superior ao seu predecessor. Era também mais seguro por dispor de freios nas rodas, uma novidade na época (até então esse item não fazia parte das aeronaves) (INCAER, 1990).

Figura 19: Mostra um WACO CSO.



Disponível em: <http://www.musal.aer.mil.br/waco_cso.htm> Acesso em: 6 Out. 2014

Essa moderna frota aérea permitiu a expansão das linhas e ainda em 1932 foram abertas duas novas rotas: a do Paraná e a do Mato Grosso. Importante observarmos que não era alcançado, ainda, a capital do Estado, Cuiabá, e sim Campo Grande, então o maior conglomerado urbano (LAVENÉRE-WANDERLEY, 1975). Duas situações aparecem como explicações aceitáveis para a escolha da porção sul como opção do destino dos aeroplanos. Primeiramente a possibilidade de uso da NOB como ponto de referência para a navegação e o contexto geopolítico na localidade.

Para a INCAER (1990), a imprecisão cartográfica causava grandes transtornos aos navegantes. Moura (1996) diz que cartografia feita no Brasil era muito ruim. As cartas internacionais, feitas para navegação marítima, eram deficitárias quando se afastavam da costa (único local onde eram confiáveis), sendo o interior mais mapeado pelo palpite que pela ciência. O pouco existente era feito pelo Serviço Geográfico do Exército; suas prospecções interioranas eram enviadas para o estrangeiro, onde eram produzidos os mapas. Como pouco era enviado, o restante era enxertado pelos cartógrafos.

Com o fito de minimizar os riscos, ficou decidida a inscrição nos telhados das estações ferroviárias de letras indicativas da identificação local, num rudimentar sistema de direcionamento. Moura (1996) fala dessa decisão, elogiando a grande valia da orientação pelas letras pintadas nas coberturas. Onde não existissem linhas de trem, o maior telhado seria utilizado. Se sobrepuser os mapas da NOB e da rota do Mato Grosso, perceberemos que os mesmos coincidem. Para os aviadores da época uma linha vizível, rasgando as densas florestas virgens existentes entre Araçatuba e o Rio Paraná⁶⁰, seguida do vasto cerrado até Campo Grande, era um indicativo muito mais seguro que as bússolas de bordo. O Brigadeiro Doorgal Borges fala sobre as dificuldades e a simbiose ferrovia-aviação:

Havia um trenzinho cuja linha férrea nós íamos seguindo. Às vezes nós tínhamos dificuldade em identificar os lugares que estávamos sobrevoando, pois as cartas e mapas naquela época eram imperfeitos.

O Brigadeiro Eduardo Gomes chegou a pedir para escrevermos, em algumas estações de trem, o nome da localidade em cima do telhado. Isso porque a bruma seca era de tal forma que a gente não enxergava nem o chão, principalmente nos meses de agosto e setembro. Não chovia, mas se subíamos 100 metros perdíamos o chão, porque não dava para ver nada.

Era muito difícil, o Brigadeiro Eduardo teve esta idéia e quando nos perdíamos, voávamos sobre a estrada de ferro; quando passávamos em cima de estação, víamos o nome da localidade e sabíamos onde estávamos. Veja que maneira prática de se fazer um reconhecimento, de saber a nossa posição. Foi um grande trabalho.

Os aviões que nós usávamos naqueles primeiros tempos do Correio Aéreo não tinham quaisquer recursos. Do Rio de Janeiro para Belo Horizonte me guiava pela estrada de ferro, vinha com uma bussolazinha muito pequena. (sic) (Lígia Maria Leite PEREIRA & Maria Auxiliadora de FARIA, 2002, p. 24-25)

Conforme Ricardo NICOLL (1992), um dos pilotos da primeira linha internacional do CAM (BRASIL, 1932-2000), a forma insignificante com que a aviação atendia ao Estado Brasileiro e sua população mudou radicalmente com a introdução das linhas aéreas destinadas a oeste, chegando até os países limítrofes no mediterrâneo sul-americano. Ao chegarem até Assunção no ano de 1936, o Brasil assinala sua intenção de se aproximar politicamente do Paraguai. É preciso lembrar-se das contendas fronteiriças no século XIX e da recente guerra travada entre os guaranis e os bolivianos. A interligação aérea das duas capitais

⁶⁰ Essas florestas não mais existem. Foram derrubadas para a lavoura e criação de gado.

enfraqueceria a ligação paraguaia com Buenos Aires. Seria uma forma de abrandar o risco vislumbrado por Vargas⁶¹ pouco mais de um ano antes, de uma invasão ao Mato Grosso vinda do Vale do Rio da Prata.

Atravessando a fronteira outrora também transposta por forças brasileiras e paraguaias em luta; roncando como a clarinada de paz sobre os campos de velhas batalhas, terras que guardam o sangue de dois irmãos; rompendo o véu de ressentimentos que obscurecia as relações entre dois povos, o Vermelhinho como mensageiro de concórdia, chega a Assunção. Entrega dois pequenos sacos de correspondência, um diplomático e outro do Departamento dos Correios e Telégrafos do Rio, contendo cartas comuns. Esse primeiro entendimento frutificou, engrandeceu e ainda perdura entre as duas nações como elevado pacto. (NICOLL, 1992, p. 30)

Nicoll (1992) diz que a ampliação da rede aeronáutica do CAM foi possível devido ao denodo de seus participantes, mas sobretudo à criação de destacamentos avançados de aviação em Belém, Fortaleza e Campo Grande, apêndices nos Regimentos de Aviação (RAv) de Curitiba e Porto Alegre e uma oficina em São Paulo, destinada à revisar os motores dos “Vermelhinhos”⁶². Essa política pública aeronáutica efetivamente permitiu aos aviadores voarem para longe, pois tinham onde pousar e abastecer seus aviões com segurança. Apresenta-se, assim, mais uma oportunidade onde se vislumbra a conjugação de iniciativas estatais e privadas no cenário aéreo..

Apesar de especulativo, convém analisarmos a escolha de Campo Grande como rota para Assunção ao invés de Curitiba e Foz do Iguaçu. Numa observação simples no mapa, é perceptível a menor distância a percorrer se fosse adotada esta sequência de escalas. Por Campo Grande é necessário seguir a noroeste e depois voar rumo sudoeste, passando por Ponta Porã e Concepción, já em território paraguaio.

⁶¹ Ver no Capítulo 2 a análise da correspondência entre Vargas e Osvaldo Aranha sobre as preocupações do Presidente com o fim da Guerra do Chaco.

⁶² “Vermelhinho” era o apelido dado aos Waco CSO devido à pintura vermelha de sua estrutura.

Figura 20: Mostra a primeira linha internacional do CAM.



Fonte: Acervo do autor

Mais uma vez temos que recorrer à geopolítica para tentar entender essa opção. Como discorrido anteriormente, a proposta de ligação ferroviária com o Paraguai percorria, grosso modo, o mesmo traçado seguido pelos waco, ou seja, ao voarem por onde passariam os trilhos, reconhecia-se o local e demarcava-se, ao menos no plano do imaginário, a presença brasileira ali. Também devemos destacar que um destacamento no sul de Mato Grosso representava a defesa territorial não apenas na fronteira Paraguai, mas também na boliviana. A própria dispersão das tropas do exército no território do atual Mato Grosso do Sul demonstra como a região era privilegiada em termos de efetivos em relação ao resto do estado:

Tabela 4: Relação das unidades militares da CMMT em 1930.

Unidade	Local
Quartel General	Campo Grande
16º Batalhão de Caçadores (BC)	Cuiabá
17º Batalhão de Caçadores	Corumbá
18º Batalhão de Caçadores	Campo Grande
10º Regimento de Cavalaria	Bela Vista
11º Regimento de Cavalaria	Ponta Porã
Regimento de Artilharia	Campo Grande

Grupo de Artilharia de Costa	Corumbá/Forte Coimbra
Batalhão de Engenharia	Aquidauana
Hospital Militar	Campo Grande
Depósito de Remonta (cavalhada)	Campo Grande
Contingente Especial de Cáceres	Cáceres (destacamento do 16º BC)
Contingente Especial de Porto Murtinho	Porto Murtinho (destacamento do 17º BC)
Circunscrição de Recrutamento	Campo Grande

Fonte: Ferreira, 2014, p. 274

Mapa 18: Distribuição das unidades militares da CMMT onde é visível a priorização da fronteira paraguaia e boliviana (sudoeste desta).



Fonte: Ferreira, 2014, p. 274

Campestrini & Guimaraes (1991), falam da segurança no Sul do estado e seus estudos demonstram a alocações de tropas preferencialmente na porção sulina. Essas formações pertenciam à 13ª Região Militar, com status de Divisão de

Exército, cuja transferência da sede em 1908 de Cuiabá para Corumbá demonstra a importância da região fronteira no contexto político:

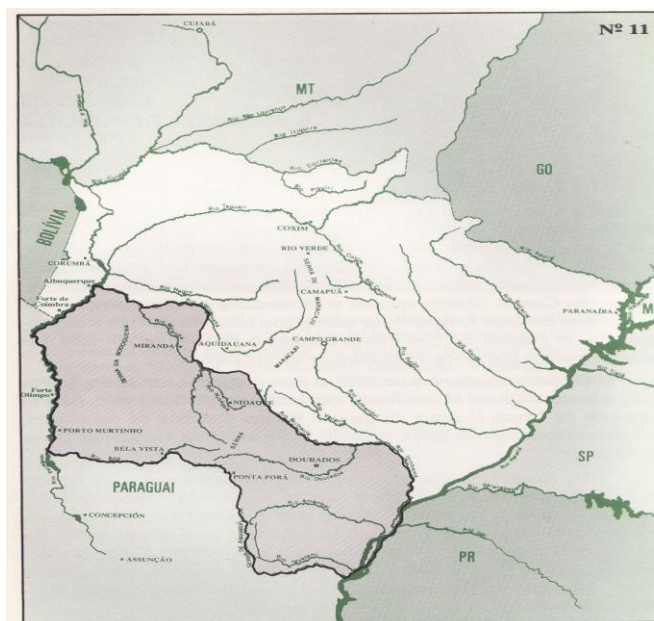
Em Corumbá sediavam-se o 3º Batalhão de Artilharia de Posição, o 13º Regimento de Infantaria (com três batalhões) e o Hospital Central do Exército; em Aquidauana, o 5º Pelotão de Estafetas e o 5º Regimento de Artilharia Montada; em Porto Murtinho, um grupo do 3º Batalhão de artilharia, o 14º Regimento de Infantaria e a 10ª Cia. De Metralhadoras; em Nioaque, o 15º Regimento de infantaria; em Ponta Porã, o 17º Regimento de Cavalaria; em Bela Vista, o 3º Regimento de Cavalaria.

A Força Pública tinha em Santana do Paranaíba 56 soldados e, guarnecendo a fronteira, como Regimento Misto do Sul, 161 (em 1914).

A Marinha tinha em Ladário o arsenal e os seguintes barcos de guerra: os avisos *Vidal de Negreiros* e *Oiapoque*, o caça-torpedeiro *Sampaio*⁶³ e o monitor *Pernambuco*⁶⁴. (CAMPESTRINI & GUIMARÃES, 1991, p. 114)

Se levarmos em conta a criação do Território Federal de Ponta Porã no ano de 1943, com vistas à melhor defesa territorial, veremos que seu território coincide de modo próximo com o posicionamento dos quartéis.

Mapa 19: Mostra o Território Federal de Ponta Porã.



Fonte: Campestrini & Guimaraes, 1991, p. 128

⁶³ Esse navio na verdade era o contratorpedeiro *Gustavo Sampaio*, embarcação de guerra pioneira no uso de torpedos na Marinha do Brasil, tendo afundado parcialmente o encouraçado de esquadra *Aquidabã* durante a Revolução Federalista no combate naval de 16 de abril de 1894, junto à Fortaleza de Santa Cruz de Anhatomirim, na Baía Norte de Santa Catarina. Percebe-se que era um navio já antigo em 1914, daí ter sido deslocado para uma base fluvial secundária. Por certo não se esperava que entrasse em conflito com os modernos *dreadnoughts*, padrão de embarcação pesada à época.

⁶⁴ Utilizado, como será visto adiante, no bombardeamento de Porto Murtinho.

Contudo, o abandono pelo qual passava o Exército no sul de Mato Grosso estava em todos os níveis e aspectos: faltavam oficiais e praças bem como meios de locomoção. No início dos Anos 30, a Circunscrição Militar do Mato Grosso (CMMT)⁶⁵ dispunha de apenas quatro automóveis e 21 caminhões, pertencentes à 2ª Região Militar (São Paulo), todos de origem estadunidense (Ford), e apenas um era orgânico seu, oriundo de requisição militar. Nelson Werneck SODRÉ (1967), conhecedor das mazelas mato-grossenses, falou sobre as dificuldades daqueles responsáveis pela CMMT:

Sem barcos e sem aviões, entretanto era impossível comandar aquela Região Militar, de tropa dispersa em extenso território, a centenas de quilômetros da sede também sem recursos. (SODRÉ, 1967, p. 144 *apud* FERREIRA, 2014, p.108)

Como virtualmente não havia estradas na região, e as poucas existentes eram de péssima qualidade, a tração animal era amplamente empregada. Mas para o efetivo de 1200 militares aproximadamente, só existiam cerca de seiscentos cavalos e bois. A falta de insumos era tanta que chegou-se a apenas aceitar conscritos⁶⁶ na cavalaria possuidores da sua própria montaria e que deveriam custear seu fardamento, adquirindo-o na própria CMMT, ficando o exército apenas responsável pela alimentação do militar e seu animal. (Bruno Torquato FERREIRA, 2014)

Essa mal aparelhada força participou ativamente dos movimentos tenentistas, alternando o lado que apoiava, mas tendendo para o reformador. Essa simpatia pelas facções antioligárquicas aproximou os mandatários locais dos militares, com especial importância porque as carências em termos de efetivo exigia o complemento das tropas legalistas com “patriotas”.⁶⁷ Essa simpatia das elites sul-mato-grossenses é atribuída, segundo Weingartner (1995), ao enfrentamento feito

⁶⁵ A transformação da 13ª Região Militar na CMMT, subordinada administrativamente à 6ª Região Militar, com sede em São Paulo, na grande reforma dos anos de 1915-1916 representou uma diminuição do prestígio das formações militares sediadas no Mato Grosso porque determinou uma grande redução dos efetivos e o rebaixamento das tropas à condição de Brigada Mista. A mudança do Quartel General de Corumbá para Campo Grande em 1921 deu-se pelos motivos já trabalhados. (FERREIRA, 2014)

⁶⁶ *Conscrito* é a designação dada à pessoa alistada nas forças armadas brasileiras em processo de seleção para o serviço militar obrigatório.

⁶⁷ *Patriotas* eram os milicianos arrematados, armados e comandados pelos grandes proprietários de terra.

contra os oligarcas da região norte do Mato Grosso, rivais no cenário político. O próprio movimento divisionista estadual teria se nutrido desse apoio. A participação do exército aliado aos grandes nomes políticos em Campo Grande e na porção sul estadual também é notada quando, por absoluta falta de Oficiais, tropas regulares da força terrestre e da força pública foram comandadas por “coronéis” e “maiores”, títulos atribuídos àqueles capazes de arregimentar pessoas para participar dos conflitos. (FERREIRA, 2014)

Em 1922 a oficialidade da CMMT aderiu com grande ímpeto ao movimento eclodido no Rio de Janeiro no mês de julho. Teria sido o próprio Comandante, General Clodoaldo da Fonseca, o insuflador da sedição, sublevando a tropa subordinada a ele. Porém, forças vindas de São Paulo sufocaram o movimento em apenas treze dias. Seus soldados foram vencidos na localidade de Três Lagoas porque as ligações fluviais entre o Mato Grosso e São Paulo foram cortadas em ação coordenada com os funcionários da NOB⁶⁸. (FERREIRA, 2014)

No movimento iniciado em 1924 na capital paulista mais uma vez foram presenciados combates na região sul do estado de Mato Grosso. Em Três Lagoas as forças do General Isidoro Dias Lopes foram confrontadas, com apoio civil, e repelidas pelos militares da CMMT. O momento nacional conturbado prosseguiu com a passagem daquela que seria a “Coluna Prestes”. Por ao menos três outras ocasiões o grupo rebelde circulou no Mato Grosso, enfrentando as tropas legalistas do Exército, Força Pública e “patriotas”; contudo, Weingartner (1995) infere que os militares leais ao Rio de Janeiro não revidavam às investidas insurretas com violência: consideravam o inimigo mais como “irmãos em armas” momentaneamente em lado oposto e não tripudiavam sobre eles, cujo comportamento mais se assemelhava mais se assemelhava a uma retirada desesperada que a um “protesto armado”.

⁶⁸ Na época não existia a ponte ferroviária unindo os dois estados. A travessia era realizada utilizando-se balsas. (QUEIROZ, 1997)

crítico aos poderes atribuídos aos “tenentes”⁶⁹. Klinger encontrou a tropa muito desfalcada em efetivo e equipamentos. Mesmo assim, em função de suas convicções, determinou manobras militares na cidade de Nioaque, onde ficou patente a carência humana e a incapacidade do CMMT em cumprir suas funções de defesa territorial, já observada quase sete anos antes no relatório enviado pelo General João Nepomuceno Costa ao Ministro da Guerra em 1924.

...sinto que estamos mentindo à Nação que nos supõe eficazes para defesa Pátria. Se autoridades militares não têm energia para recolher oficiais aos seus corpos, é preferível fechar os quartéis e restituir os sorteados às suas lavouras. [O] Exército está perdendo suas tradições de cumprimento do dever pelo amolecimento [dos] seus oficiais, transformados em mestre-escola [dos] colégios e em burocratas. As fronteiras da Pátria exigem [a] presença de oficiais que devem cultivar [o] espírito de sacrifício. Apesar [da] promessa formal [do] Presidente da República, [as] unidades desta Circunscrição continuam comandadas por jovens tenentes, existindo corpos só com três oficiais. (General João Nepomuceno COSTA, 1924, p. 10 *apud* FERREIRA, 2014, p. 249)

O comando do General Klinger foi marcado por um importante evento, onde a participação política do atual Mato Grosso do Sul foi relevante, ao menos no plano ideológico, visto ter sido pífia sua contribuição nos principais teatros de operações⁷⁰. Estamos falando da Revolução Constitucionalista de 1932. A política local e uma parcela dos militares ali sediados aderiam com entusiasmo à causa paulista. De um modo geral, as organizações militares acompanharam os políticos locais em seus posicionamentos. Os municípios das divisas mato-grossenses com São Paulo e Minas Gerais e aqueles atingidos pela NOB ou próximos a ela, ficaram ao lado dos “revolucionários”, enquanto a capital, o norte, a fronteira sudoeste e as margens do Rio Paraguai permaneceram fiéis ao Governo Provisório. Os combates assumiram a característica de confronto interno, ao praticamente só envolverem elementos da própria CMMT, da Força Pública e grupos armados civis locais. Segundo Ferreira (2014), três frentes existiram durante o conflito em Mato Grosso:

⁶⁹ Para o General Cordeiro de Faria sugere que Góis Monteiro acreditava na preferência de Getúlio Vargas pelos “tenentes” porque estes eram mais manobráveis que os políticos. (CAMARGO & DE GÓES, 1981)

⁷⁰ O General Klinger não deslocou sua tropa para apoiar as forças rebeldes no Sudeste, dirigindo-se para São Paulo acompanhado apenas por seu ajudante de ordens. Ferreira (2014) diz ser a promessa do militar apenas uma bravata porque toda a guarnição da CMMT (incluindo os fiéis ao Rio de Janeiro), Força Pública estadual e milicianos disponíveis era inferior ao prometido.

1) Nas barrancas do rio Paraná, imediações dos municípios de Três Lagoas e Paranaíba, divisa com os Estados de São Paulo e Minas Gerais; 795 2) No município de Coxim; e 3) Na serra do Amambai e barrancas do rio Paraguai, imediações dos municípios de Ponta Porã, Bela Vista e Porto Murtinho. No primeiro teatro de operações confrontaram-se as forças milicianas mobilizadas pelos coronéis sulistas contra as tropas da Força Pública do Estado de Minas Gerais e, até onde foi possível apurar, não envolveram as forças do Exército. Na região de Coxim, os conflitos foram protagonizados pelas forças do 16º e Força Pública de Mato Grosso contra frações do 18º BC e milícias a mando de coronéis sulistas. Os resultados desses confrontos permaneceram indefinidos até o final do conflito. Finalmente, a frente estabelecida na fronteira com o Paraguai envolveu a maior parte das forças federais que ficaram ao lado da “revolução”, em oposição às forças do 17º BC, da Flotilha de Ladário, companhias e esquadrões da Força Pública do Estado acantonados naquela região fronteiriça. (FERREIRA, 2014, p.301)

Mesmo estando afastado dos principais “front” de combate, o Mato Grosso não pode ser descartado como importante porque com o fechamento do Porto de Santos pela Marinha, sua porção sul era a única via de entrada para os materiais necessitados por São Paulo. Foi pelo extremo meridional do Estado que entraram a maioria das aeronaves utilizadas pelos paulistas e por esse motivo o Rio de Janeiro empenhou-se em bloquear o contato dos “constitucionalistas” com os vizinhos platinos, o que converteu a barranca do Rio Paraguai no principal cenário do conflito, onde combateu a maior parte das tropas profissionais, inclusive a Flotilha de Ladário.

Figura 21: Fotografia do General Klinger durante desfile nas manobras de Nioaque, em 1931, onde é nítida a importância das tropas hipomóveis.



Fonte: Ferreira, 2014, p. 309

Nesse diapasão, Campo Grande desponta como centro de comando, base logística e fornecedora de elementos humanos para as tropas. Sua captura representaria o fechamento da rota com o exterior. Daí o interesse da legalidade em sua conquista e o empenho dos revolucionários por sua defesa. Para estes, a cidade de Porto Murtinho se tornou o alvo principal de seus objetivos: era preciso conquistá-la ou ao menos anular sua importância, pois podia bloquear o contato oceânico via Rio da Prata. Por isso na faixa fronteiriça dali até Bela Vista, ao longo do Rio Apa, desenrolou-se o grosso dos mais sangrentos combates, ainda pouco estudados pela História. (FERREIRA, 2014)

As forças contendoras padeceram pela precariedade dos transportes, apenas abrandada por uma exuberante vegetação, fornecedora de víveres em quantidade substancial, diferentemente dos combatentes do Chaco, expostos a uma geografia agressiva e hostil. Foram empregados todos os meios bélicos disponíveis, entre eles a aviação militar e o navio Pernambuco, da Flotilha de Ladário, cuja artilharia fez disparos contra os rebelados na batalha de Porto Murtinho. O final do conflito ocorreu com a indefinição de vitoriosos no Mato Grosso, ou seja, o combate prosseguia independente do resultado no Sudeste. O próprio Coronel Euclides Figueiredo tentou transportar suas tropas para continuar sua luta no Centro-Oeste, sem sucesso. Mesmo tendo terminado os combates, indivíduos armados continuavam a realizar atos violentos, somente sendo contidos pelo Exército. As unidades rebeladas tiveram seus efetivos trocados e os líderes civis internaram-se no Paraguai, via Pedro Juan Caballero, retornando após a anistia dada por Getúlio Vargas. (FERREIRA, 2014)

Passada a fase turbulenta na força terrestre, inicia-se novo período para a CMMT, agora denominada 9ª Região Militar⁷¹. Dentre as mudanças está a criação do Núcleo do Destacamento de Aviação de Campo Grande, precursor da Base Aérea homônima e grande ponte de apoio onde as aeronaves do CAN supriam suas necessidades durante suas aventuras e voos pelos sertões ocidentais.

⁷¹ Decreto-Lei 24.287, de 24 de maio de 1934

4.2 – A Aviação Militar em Campo Grande

De acordo com BACG, os primeiros movimentos no sentido da instalação de uma organização militar voltada à aviação no sul de Mato Grosso ocorreu quando da criação do Núcleo do Destacamento de Aviação de Campo Grande (Nu.Dest.Av.CG), subordinado à CMMT e cujo efetivo inicial era de um sargento e três praças, pertencentes à Diretoria de Aviação Militar, no Rio de Janeiro⁷². Sua atribuição era dar apoio às aeronaves, trabalho somente interrompido por ocasião da Revolução Constitucionalista de 1932. Esse encarregado, o Sargento Manoel Vieira de Almeida, fez um primoroso registro dos aviões em trânsito na localidade:

Tabela 5: Mostra as aeronaves atendidas no Nu.Dest.Av.CG.

Data	Avião	Matr.	Piloto ⁷³
23 Mar. 1933	Waco CSO	C-16	1º Ten. Lima e 1º Ten. Baloussie
30 Mar. 1933	Waco CSO	C-14	1º Ten. Amarante e 1º Ten. Lamperti
06 Abr. 1933	Waco CSO	C-16	2º Ten. Nero e 2º Ten. Hortêncio
13 Abr. 1933	Waco CSO	C-7	2º Ten. Nero e Sgt. Ajud. Urupukina
20 Abr. 1933	Waco CSO	C-7	2º Ten. Aquino e 1º Sgt. Childerico
27 Abr. 1933	Waco CSO	C-19	1º Ten. Lamperti e 1º Ten. Lemos Cunha

⁷² Esses militares retornaram à Capital Federal após a conclusão de suas tarefas na longínqua Campo Grande. Como Ferreira (2014) afirma, servir no sudoeste brasileiro era um enorme sacrifício pessoal nos anos de 1930. Sobre esse assunto nos fala Sodré (1967): “Mato Grosso, entretanto, era, àquele tempo, uma espécie de *farwest*, onde os crimes não despertavam estranheza, constituíam parte da rotina; a presença de forte guarnição é que permitia, ali, a segurança mínima. Nem era esse o problema fundamental, para o comando; havia-os em quantidade, e sempre de grandes proporções. Os recursos minguados não permitiam solução, ainda que circunstancial (...) Servir em Mato Grosso era considerado castigo, salvo para alguns, ali nascidos e criados, com raízes locais, ambientados[,] portanto. Os corpos estavam sempre desfalcados, a oficialidade heterogênea, os meios poucos, muito abaixo das necessidades, os claros na tropa eram preenchidos por recrutas trazidos de São Paulo, que encaravam a convocação como castigo terrível, o próprio exílio”. (sic) (SODRÉ, 1967, p. 144 *apud* FERREIRA, 2014, p. 272). Demerval PEIXOTO (1960) também nos comenta o que era servir no Mato Grosso: “Servir nos batalhões em Cuiabá, Goiás, ou em Manaus era um pesadelo para todos os militares; geralmente uma imposição disciplinar aos indesejáveis e aos faltosos contumazes”. (PEIXOTO, 1960, p. 28)

⁷³ Aparentemente o Encarregado do Nu.Dest.Av.CG não estava preocupado com a hierarquia dos ocupantes das aeronaves porque grafou algumas vezes o posto do militar de forma diferente e não obedeceu a sequência da antiguidade na escrituração.

11 Mai. 1933	Waco CSO	C-16	1º Ten. Lamperti e 2º Sgt. Com. Osvaldo Lima
18 Mai. 1933	Waco CSO	C-7	1º Ten. Amarante, 1º Ten. Carneiro e 1º Ten. Nelson
25 Mai. 1933	Waco CSO	C-23	1º Ten. Aquino e 1º Ten. Hortêncio
1º Jun. 1933	Waco CSO	C-19	Cap. Loyola e Cap. Mesquita
8 Jun. 1933	Waco CSO	C-7	1º Ten. Lima e 2º Ten. Tíndaro
15 Jun. 1933	Waco CSO	C-10	2º Ten Aquino, 2º Ten. Edgard e 1º Sgt. Leonel Lima
22 Jun. 1933	Waco CSO	C-28	2º Ten. Almeida e 2º Sgt. Mec. Koerbel
29 Jun. 1933	Waco CSO	C-10	Cap. Amarante e 1º Ten. Neivas
06 Jul. 1933	Waco CSO	C-19	Cap. Loyola e Ten. Pires
13 Jul. 1933	Waco CSO	C-19	Cap. Almeida e 2º Ten. Moreira
20 Jul. 1933	Waco CSO	C-23	2º Ten. Osvaldo Lima e 2º Ten Dirceu
27 Jul. 1933	Waco CSO	C-19	Cap. Agliberto e 1º Ten. Aquino
03 ago. 1933	Waco CSO	C-16	Cap. Almeida e 1º Ten. Ary Presser Belo
10 Ago. 1933	Waco CSO	C-30	Cap. Loyola e Sgt. Ajt. Ferrucio
17 Ago. 1933	Waco CSO	C-30	1º Ten. Lampert e 1º Sgt. Childerico
19 Ago. 1933	Waco CSO	C-24	1º Ten. Aquino e Cel Newton Cavalcanti
24 Ago. 1933	Waco CSO ⁷⁴	C-19	1º Ten. Lima e Cap. Clovis
		C-25	Ten. Hortêncio e Ten Cantídio
		C-30	Cap. Loyola e Cap Barbosa
31 Ago. 1933	Waco CSO	C-31	Cap. Borges e Ten. Neiva
07 Set. 1933	Waco CSO	C-31	Cap. Loyola e Ten. Manoel Oliveira
21 Set. 1933	Waco CSO	C-24	Cap. Montenegro e Sgt. Ajt. Ferrucio

⁷⁴ Vieram com o objetivo de participar da inauguração da 2ª pista de pouso.

28 Set. 1933	Waco CSO	C-16	Cap. Floriano e 1º Ten. Lampert
06 Out. 1933	Waco CSO	C-30	Sgt. Ajt. Ferruccio e Sgt. Ajt Paulo Moskaleski
12 Out. 1933	Waco CSO	C-16	1º Ten. Aquino e 2º Ten. Obs. Benedito
19 Out. 1933	Waco CSO	C-10	1º Ten. Lima e Obs. Ten. Cel. Silveira Cavalcanti e Pass. Cap. Dr. Honorio Cavalcanti
26 Out. 1933	Waco CSO	C-14	1º Ten. Nero e Obs. Ten. Souto
02 Nov. 1933	Waco CSO	C-14	Cap. Odil e Obs. 2º Ten. Castro Neves
09 Nov. 1933	Waco CSO	C-31	Ten. Cel. Pederneiras e Obs. 2º Ten. Boloussier
15 Nov. 1933	Waco CSO	C-31	Cap. Loyola e Obs. 2º Ten. João Rosa
22 Nov. 1933	Waco CSO	C-10	2º Ten. Castro Neves e Obs. 1º Ten. Moutinho C. Reis
29 Nov. 1933	Waco CSO	C-10	Sgt. Ajt. Ferruccio e 2º Sgt. Mec. Dacio Lucena
06 Dez. 1933	Waco CSO	C-30	1º Ten. Aquino e Cel Newton Cavalcanti
13 Dez. 1933	Waco CSO	C-25	1º Ten. Moutinho e Sgt. Dacio Lucena
20 Dez. 1933	Waco CSO	C-7	Ten. Cel. Pedrerneiras e Maj Ararigboia e pass. Cel Newton Cavalcanti
27 Dez. 1933	Waco CSO	C-30	Cap. Amarante e Maj. Ivan
03 Jan. 1934	Waco CSO	C-14	Maj. Loyola e Asp. Of. Jeronymo Bastos
10 Jan. 1934	Waco CSO	C-16	1º Ten. Castro Neves e 2º Ten. Cantídio
18 Jan. 1934	Waco CSO	C-32	Sgt. Ajt. Childerico e Obs. 2º Ten. Ruy Lucena
24 Jan. 1934	Waco CSO	C-16	2º Ten. Cantídio e 1º Ten. Ary P. Bello e pass. Cadete João Ambrósio
31 Jan. 1934	Waco CSO	C-35	1º Ten. Ary P. Bello e Cap. Agliberto

07 Fev. 1934	Waco CSO	C-29	1º Ten. Ary P. Bello e 2º Ten. França
14 Fev. 1934	Waco CSO	C-35	2º Ten. França e 2º Ten. Gonçalves
22 Fev. 1934	Waco CSO	C-16	Cap. Perdigão e 1º Ten. Lizarralde
28 Fev. 1934	Waco CSO	C-28	Sgt. Ajt. Ferruccio e 2º Ten. Giovanini
07 Mar. 1934	Waco CSO	C-16	Asp. Of. Osvaldo Lima e Sgt. Ajt. Paulo Moscaleski
09 Mar. 1934	Waco CSO ⁷⁵	C-39	Sgt. Ajt. Licínio e 2º Sgt. Mec. Dacio Lucena
		C-40	1º Ten. Hortêncio

Fonte: Brasil, 1932-2000

Da análise deste material podemos concluir duas variáveis: Entre o primeiro registro e o último feito passaram-se onze meses e catorze dias, o que perfaz uma média de 4,5 voos mensais ou, aproximadamente, um atendimento semanal. Conclui-se que a meta da rota para o sudoeste foi cumprida, ao menos nos anos de 1933/1934. Efetivamente o *Waco CSO* foi o grande impulsionador da aviação militar no atual Mato Grosso do Sul. De acordo com a escrituração do Nu.Dest.Av.CG, todas as aeronaves militares que operaram na atual BACG eram daquele modelo.

As fontes nos remetem a uma observação importante. A atual pista de pouso da Base Aérea de Campo Grande, compartilhada com o aeroporto internacional da cidade, não coincide com a pioneira, administrada pelo Sargento Manoel Vieira de Almeida. Esta, medindo seiscentos metros de comprimento e sessenta metros de largura, estaria situada nas proximidades do cemitério de Santo Amaro; a necrópole, cuja área foi expandida sobre o antigo campo de pouso, é vizinha de propriedade da União e utilizada até hoje pelo Exército Brasileiro, fator ratificador dessa informação.

⁷⁵ Foram enviadas para integrarem o acervo do Dest.Av.CG.

Figura 22: Vista aérea de Campo Grande onde aparece assinalo o local da primeira pista de pouso da cidade e a atual, compartilhada entre a base aérea e o aeroporto internacional.



Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/place/Campo+Grande,+MS/@-20.4624323,-54.6627621,4981m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x94866e1f9e57ebe9:0xf8e924fa9e972b16?hl=pt-BR>> Acesso em: 13 Out. 2014 (Adaptado)

Da segunda pista a informação disponível é a ampliação de sua extensão e largura, passando a ter 1400 metros de extensão por cem de largura. Foi mandado construir pelo Comandante da CMMT, Coronel Newton A. Cavalcanti, sendo a empreita realizada pela 2ª Companhia do 6º Batalhão de Engenharia de Aquidauana. Estava orientada no eixo norte-sul, aproveitando os fortes ventos predominantes, sendo sua inauguração em 24 de agosto de 1933. Contudo, as fontes não são precisas em informar se a nova pista foi construída no mesmo local da anterior ou se em outro. O que é demonstrado era a falta de instalações próprias de apoio; para abrigar equipamentos e demais materiais; valiam-se os pioneiros do aluguel de casas particulares nas imediações.

O crescimento da área urbana de Campo Grande, bem como o incremento das atividades aéreas na cidade, levaram o Governo Federal através do Decreto-Lei 1952, de 2 de janeiro de 1940, a adquirir um terreno de novecentos hectares (9 Km²) com o propósito de abrigar, em caráter definitivo, as novas

instalações da Aviação Militar. A região era, à época, afastada do centro e possuía excelente topografia, bastante adequada ao pouso de aeronaves.

Não apenas Campo Grande recebeu a inovação tecnológica que era a aviação. Por todo o interior do Estado, especialmente no sul e sudoeste, vários campos de pouso foram inaugurados, apoiando e dando suporte aos voos do CAN. Diante da precariedade dos auxílios à navegação e das limitações técnicas das aeronaves, sujeitas a panes e ao tempo meteorológico regional, locais onde pousar era fundamental. O efeito psicológico provocado pela presença de um meio capaz de vencer as enormes distâncias do poente em momentos de crise era enorme. Além disso, uma pista para aviões causava nos moradores das longínquas localidades a sensação de estarem integrados aos grandes centros.

Numa nota do Boletim Diário nº 227, de 27 de setembro de 1935, da 9ª Região Militar, foi transcrito o radiograma emitido pelo prefeito da cidade de Porto Murtinho, onde é demonstrada a grande satisfação quando da ligação aérea do lugar com Campo Grande:

Povo Murtinhense vibrou momento avião militar voava cidade. Felicitamos em meu nome e povo desta terra. Maiores benefícios Exército nunca teríamos sem concurso vossencia. Cordeaes Saudações. (a) Ladislau de Oliveira – Prefeito. (sic) (BRASIL,1932-2000)

Nesse trabalho muito colaborou a 5ª Companhia de Preparadores de Terrenos de Aviação, subordinada, conforme Boletim Diário nº 297, de 18 de setembro de 1935, à 9ª Região Militar. Suas tarefas incluíam a escolha dos terrenos, contato com autoridades locais, limpeza da área dos obstáculos e preparação do solo. Pela fraca rede viária, deslocavam-se do modo que fosse possível: automóveis, barcos, andando ou montados em animais.

Tabela 6: Mostra os campos de pouso instituídos no sul do Mato Grosso durante o Destacamento de Aviação de Campo Grande.

Local	Data	Observações
Maracaju	15 Set. 1934	Os Waco 39 e 40 foram

		usados na inauguração. O campo recebeu o nome de “Cel Newton Cavalcanti”.
Fazenda Sucuri, Distrito de Entre-Rios ⁷⁶	13 Out. 1934	O Waco 40 foi usado na inauguração.
Rio Pardo ⁷⁷	29 Out. 1934	O Waco 40 foi usado na inauguração.
Porto Murtinho	27 Set. 1935	Data da publicação do evento no Boletim Diário n 227, da 9ª Região Militar.
Coxim	27 Nov. 1935	
Nioaque	11 Out. 1936	
Forte Coimbra	16 Mar. 1937	O levantamento foi realizado pela 5ª Cia Prep. de Terrenos, Dest. nº 1, sob o comando do 2ª Ten. Manoel Leite de Campos.
Bonito	28 Jan. 1938	

Fonte: Brasil,1932-2000

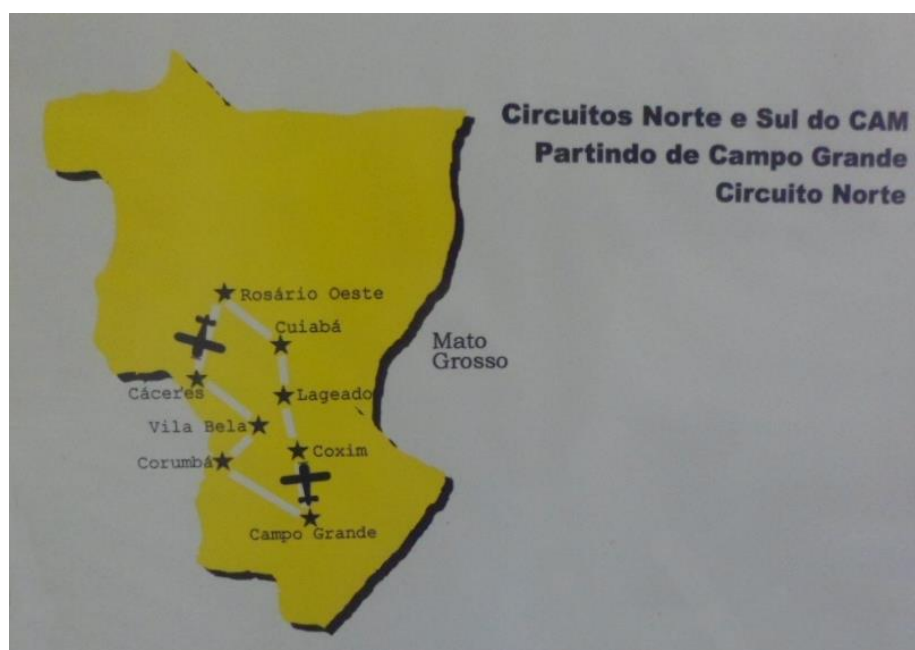
Referendando o já dissertado, o desenvolvimento da aviação no Centro-Oeste brasileiro deu-se para o apoio aos remotos destacamentos militares nas fronteiras. Para tanto, três rotas partindo de Campo Grande foram instituídas, todas utilizando aeronaves Waco CSO e tripulantes locais. O circuito norte seguia o roteiro Campo Grande – Coxim – Lajeado – Cuiabá – Rosário do Oeste – Cáceres – Vila Bela – Corumbá e Campo Grande. Assim, seguindo em direção ao norte realizava

⁷⁶ Atualmente, o Distrito de Entre-Rios é o município sul-mato-grossense de Rio Brilhante.

⁷⁷ Rio Pardo refere-se ao município sul-mato-grossense de Ribas do Rio Pardo.

um trajeto no sentido anti-horário. Pelo ofício nº 7, o destacamento informou à Diretoria de Aviação que faria duas viagens mensais ao norte do Estado, podendo transportar correspondência para as cidades de Coxim, Rondonópolis, Cuiabá, Poconé e São Luiz de Cáceres.

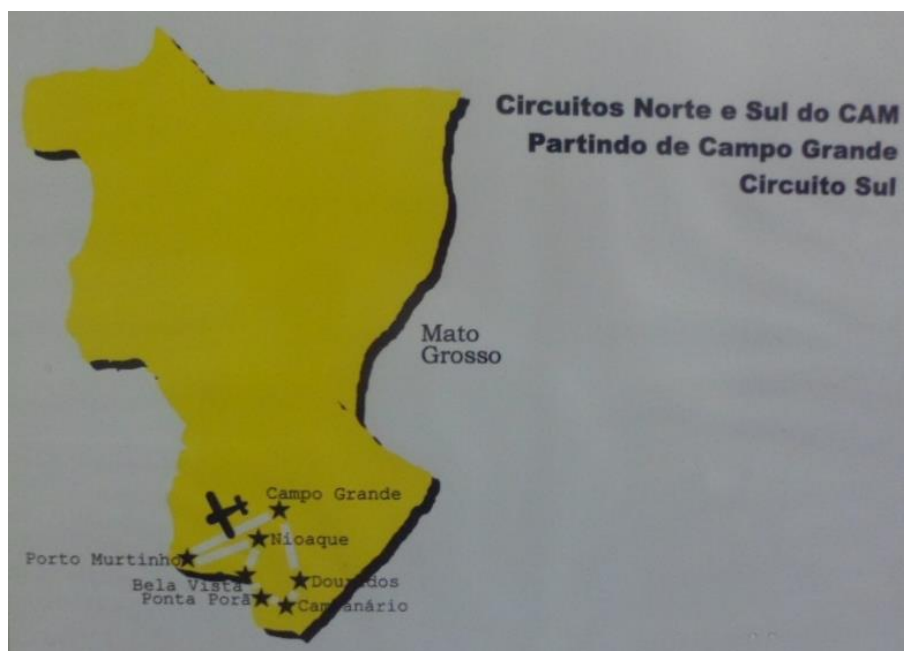
Figura 23: Mostra um esboço da rota norte do CAM no Mato Grosso (Década de 1930).



Fonte: Acervo do autor

O outro circuito, o sul, partia de Campo Grande, seguindo para Porto Murtinho (na foz do Rio Apa), Nioaque, Bela vista, Ponta Porã, Campanário, Dourados e Campo Grande, num círculo aproximado seguindo para o sudoeste, sul e retornando ao norte. Uma terceira rota foi inaugurada no dia 8 de junho de 1937 com início em Campo Grande, passando por Bioso, Coxim, Piquiri, Rondonópolis e Rio Manso.

Figura 24: Mostra um esboço da rota sul do CAM no Mato Grosso (Década de 1930).



Fonte: Acervo do autor

A 9ª Região Militar acabou por tornar público, através do Boletim Regional nº 159, de 03 de julho de 1939, as rotas e horários programados para os voos nacionais e internacionais do CAM com passagem em Campo Grande:

Do Rio a Campo Grande: às quartas feiras.

De Campo Grande à Assunção: às quartas-feiras, regressando aos sábados.

Fronteira Sul: às quintas-feiras (volta no mesmo dia).

A chegada do avião que vem do Rio é sempre depois das 14 horas e a partida para Assunção é sempre depois das 6 horas, isso se o tempo permitir e para a Fronteira Sul obedece o mesmo horário do avião que vai para Assunção. (Of. Nº 225, de 25-VI-939, do Cte. Do Dest de Av.). (BRASIL, 1932-2000, p. 9)

Partindo de uma observação conjunta das figuras 22 e 23 notaremos que os dois circuitos cobriam praticamente toda a fronteira paraguaia, em sua parcela sul-mato-grossense, e uma pequena extensão da divisa boliviana. Por ocasião dos primeiros reids as imediações dos circuitos viviam a contenda do Chaco, e uma vigilância constante fazia-se necessária, em especial depois que os observadores militares notaram a animosidade argentina para com eles e Vargas, alertado pelos

sulistas, decide aumentar a capacidade militar do país. Assim, os voos periódicos marcavam a presença aeronáutica brasileira no sudoeste.

Nesse período inicial, grande parcela dos empreendimentos aéreos no sul do então Mato Grosso deu-se pelo empenho e empreendedorismo dos jovens oficiais escalados para atuarem no comando em Campo Grande, quando o núcleo passou a destacamento⁷⁸. Apesar de não terem ficado muito tempo na unidade antes de retornarem ao Rio de Janeiro, por evidente que passaram por todas as privações inerentes à localidade (como anteriormente demonstrado) e à atividade aeronáutica.

Tabela 7: Relação dos comandantes do Destacamento de Aviação de Campo Grande.

Posto	Nome	Período
1º Ten Av	Hortêncio Pereira de Brito	10 Mar. 1934 à 02 Maio 1935
2º Ten Av	Tíndaro Pereira Dias	02 Maio. 1935 à 08 Jul. 1938
2º Ten Av	Silas Cerqueira Leite	08 Jul. 1938 à 02 Fev. 1940

Fonte: Brasil,1932-2000

⁷⁸ Conforme Boletim Diário 61, de 13 de março de 1934, o Destacamento de Aviação de Campo Grande era subordinado disciplinarmente à 9ª Região Militar e administrativa e tecnicamente à Diretoria de Aviação.

Figura 25: Mostra fotografia do Tenente Hortêncio.



Fonte: Sala Histórica da BACG

Figura 26: Mostra fotografia do Tenente Tíndaro.



Fonte: Sala Histórica da BACG

Figura 27: Mostra fotografia do Tenente Silas.



Fonte: Sala Histórica da BACG

O esforço individual é observado na trajetória da Unidade, quando os comandantes, pessoalmente, participavam das atividades, levados pelas ordens a exercerem um verdadeiro ascetismo castrense pelas dificuldades enfrentadas e já explanadas. Quando um grande incêndio destruiu completamente o hangar, construído de madeira, momento em que as três aeronaves *Waco CSO* foram perdidas, juntamente com todo material da oficina mecânica e de carpintaria, o Oficial empenhou-se para reativar todas as ordens em vigor. Como esse evento, investigado pelo Ten Cel Hipólito Paes de Campos, Chefe da 22ª CR.⁷⁹, determinou a interrupção das atividades do CAM, o segundo comandante, Tenente Tíndaro, empenhou-se pessoalmente na cessão de novas aeronaves e a construção de instalações capazes de atender o serviço do correio. O próprio Tenente Hortêncio, quando do sinistro, não estava em sede, atuando como piloto a serviço do CAM. As fontes não apresentaram o resultado do inquérito, mas pelos telegramas enviados

⁷⁹ Ver Tabela 4.

ao Comando da 9ª Região Militar, observamos como o Exército entendia importante a aviação⁸⁰.

Após a transformação do núcleo em destacamento, ocorreu um incremento do efetivo. O Boletim Diário nº 60, de 12 Mar. 1935, da 9ª Região Militar, estipulava o efetivo do destacamento como composto por 37 praças, entre sargentos, cabos e soldados, não havendo menção aos oficiais, de qualquer Arma ou Quadro. Menos de um ano de pois, pelo Boletim Diário nº 40, de 17 de fevereiro de 1936, elevou este quantitativo para quase o dobro, passando a ter setenta praças e dois oficiais. Ao contrário daquele de 1935, este não discriminava as especialidades de cada membro. Depois desta reformulação, o destacamento só teve seu efetivo modificado em 1939, quando em 24 de novembro foram postos em execução os quadros de efetivo da organização do Exército e da Arma de Aviação.

Com o trabalho de reconstrução feito pelo Tenente Tíndaro, o 1º regimento de Aviação entregou para uso em Campo Grande meios aéreos mais modernos, substituindo os CSO por outros encabinados e com maior raio de ação. Salvo no caso específico de um *Curtiss Wright* (CW-16), este em colaboração com o aeroclube local, todos eram do modelo Waco. Se levarmos em conta o acervo de aeronaves descrito por INCAER (1990, p. 327)⁸¹, veremos que o Exército optou por distribuir aviões de combate para o Centro-Oeste, mas não os mais modernos, concentrados nas Regiões Sudeste e Sul. Percebemos que a utilização dos Waco perdurou até o final da existência da Aviação Militar e sua substituição ocorreu somente após o ano da criação do Ministério da Aeronáutica.

Tabela 8: Aeronaves orgânicas do Dest.Av.CG

Aeronave	Período de utilização	Matrículas
Waco CSO	1934 a 1940	C-6, C-7 ⁸² , C-28, C-39 e C-40
Waco CPF-5	1936 a 1940	C-87 e C-89

⁸⁰ Boletins Diários da 9ª RM nº 82 (06 Abr. 1935), nº 83 (08 Abr. 1935) e nº 88 (13 Abr. 1935).

⁸¹ Ver Tabela 3.

⁸² Conforme pode ser visto na Tabela 5, nos lançamentos dos dias 18 Maio 1933 e 20 Dez. 1933, essa aeronave seguramente era *triplance*, visto estar transportando dois pilotos e um passageiro.

Waco CJC	1939 a 1940	C-60, C-61, C-67 e C-68
Waco EGC-7	1939 a 1940	5251, 5255, 5255 e 5265

Fonte: BRASIL, 1932-2000

As transformações pelas quais passou o destacamento incluíram a forma como era denominado na estrutura organizacional do Exército e sua subordinação na Aviação Militar. O ano de 1939 marca a primeira divisão territorial em Zonas Militares Aéreas, ainda vinculando os espaços do território nacional ao enfoque da Força Terrestre. De acordo com INCAER (1990) a 9ª Região Militar, juntamente com a 2ª e a 4ª, passaram a representar a 2ª Zona Aérea, com sede na capital paulista⁸³.

Em 1º de junho de 1939 o Destacamento de Campo Grande passou a ser chamado de III/2º RAv. Sobre essa nomenclatura devemos considerar que nessa data a unidade principal, segundo Lavenére-Wanderlei (1975) ainda não havia sido instalada, apesar de existir nominalmente⁸⁴. O Boletim Diário nº 12 da 9ª Região Militar, de 15 de janeiro de 1940, marca o recebimento da documentação determinadora desta nova denominação. Apenas dois dias após essa publicação a Força Terrestre, seguindo o critério de classificação das unidades aéreas, disciplinado no Decreto-Lei nº 556, de 12 de Julho de 1938, passou a denominá-la como 8º Corpo de Base Aérea, classificando um capitão para comandá-lo, e assim permanecendo até a criação do Ministério da Aeronáutica.

⁸³ Atualmente o Mato Grosso do Sul está subordinado ao Quarto Comando Aéreo Regional (IV COMAR). Os COMARes são os sucessores das antigas Zonas Aéreas, sendo a sede do 4º em São Paulo.

⁸⁴ Ver nota de rodapé 54.

CONCLUSÃO

Este trabalho verificou a questão da defesa territorial no sul do Antigo Estado do Mato Grosso e a forma pela qual o avião foi empregado como recurso neste processo. Foi apresentada a complexidade dos problemas enfrentados pelos integrantes de todos os grupos que se aventuraram pelos grandes sertões ocidentais desde a época colonial até o recorte temporal estipulado para análise. Esta data, 1940, mostrou-se adequada porque efetivamente a criação do Ministério da Aeronáutica foi um divisor de águas na implementação do Poder Aéreo no sudoeste brasileiro ao ampliar a capacidade e os recursos da unidade de aviação sediada em Campo Grande, trabalho já iniciado na gestão do Exército Brasileiro.

Também ficou bastante clara a influência do meio físico no processo de ocupação humana do centro continental sul americano. O desconhecimento da Geografia, as enormes distâncias e o constante risco de confronto entre os colonos, rivais europeus e tribos autóctones, impuseram um avanço lento e tardio na estruturação de assentamentos permanentes naquilo que hoje é o Mato Grosso do Sul. Os grandes rios da Bacia Platina funcionaram como imensas artérias para o acesso ao *Heartland*, paradigma somente superado quando o Brasil institui, no início do século XX a NOB, ligando diretamente a paisagem do extenso pantanal à costa atlântica, atraindo para o porto de Santos as riquezas sertanejas. Esta iniciativa estatal não aconteceu, como ficou demonstrado no trabalho, por mero capricho dos governantes brasileiros, e sim pela imposição do jogo geopolítico no qual estávamos envolvidos desde a época dos exploradores metropolitanos.

Sendo ocupado por três frentes rivais, o mediterrâneo da América do Sul encontrou seu ponto de equilíbrio naquilo que hoje é conhecida como a República da Bolívia. As teorias desenvolvidas por Mahan (Poder Marítimo), MacKinder (Poder Terrestre) e Haushofer (Espaço Vital) serviram como esteio para a compreensão da dinâmica envolvendo os países lindeiros ao altiplano. A transposição destes estudos, incluindo o conceito de Estado Pivô, para a realidade da América do Sul por Mário Travassos, mostrou como a região econômica de Santa Cruz de la Sierra era determinante para o controle do subcontinente. Podendo acessar o Oceano Pacífico, a Bacia Amazônica, o Rio da Prata e o Atlântico, controlá-la era essencial para a hegemonia econômica dos países periféricos, cuja ambição era exercer

influência decisiva e assegurar a primazia nas relações internacionais sul-americanas, Brasil e Argentina. Travassos entendia o sul de Mato Grosso como a chave para o controle do território boliviano, sendo a NOB o instrumento político e militar para carrear as riquezas de La Paz para a esfera brasileira.

O grave incidente fronteiriço envolvendo a Bolívia e o Paraguai, a Guerra do Chaco, asseverou a importância em se manter uma força militar e logística de transporte capaz de defender a região capitaneada por Corumbá e a livre circulação ferroviária, superando a carência boliviana de saída para o mar. As fontes são acordes em afirmar o receio do Rio de Janeiro numa investida paraguaia à fronteira sudoeste, com apoio argentino ou até mesmo participação direta das tropas *porteñas*. A superioridade bélica das forças argentinas, naquele momento, foi reconhecida na bibliografia consultada, despertando as autoridades para necessidade do reaparelhamento das Forças Armadas brasileiras, apesar do documento analisado não apresentar indícios quanto ao uso do avião como meio de combate naquele cenário. Aquilo indicado pelo presidente ao embaixador brasileiro em Washington como o vital para manter a integridade fronteiriça não incluía a aviação, restringindo-se a navios e canhões.

A análise da legislação atinente a neutralidade brasileira mostrou a despreocupação nacional com o controle do espaço aéreo, apesar das aeronaves contendoras terem demonstrado real perigo para as tropas oponentes e os aviadores do CAM terem visto os efeitos provocados pelos combates às aeronaves paraguaias. Poucos artigos empenharam-se com o assunto, legando-o a segundo plano.

Contudo, o estudo mostrou que internamente os entes federativos já se empenhavam na otimização do uso do avião como meio de guerra. São Paulo, o mais pujante estado e com força militar capaz de rivalizar com o poder central, foi o primeiro personagem a investir no poder aéreo, equipando sua milícia com modernos aviões, criando uma escola de pilotos e contratando uma missão militar para treiná-la, além de provê-la com recursos orçamentários para tal tarefa. Essa capacidade acabou por se mostrar perigosa e com o fim do conflito de 1932 a União arvorou-se como a única detentora legal de meios aeronáuticos militares e legisladora exclusiva em relação ao uso da atmosfera como meio de locomoção.

No período estudado, a década de 1930, a análise das normas legais apresentou um quadro onde a aviação estava dividida entre militares e civis. Estes eram responsáveis pelas rotas aéreas de navegação, aeroportos, escolas de formação e transporte aéreo de bens e pessoas, enquanto aqueles cuidavam da defesa aérea e dos Correios Aéreos, o Naval e o Militar, criados com o fito de treinamento dos pilotos, integração nacional e justificativa perante a sociedade dos elevados gastos com a aquisição e manutenção de pistas e equipagens. De qualquer forma, percebem-se diversos pontos da preocupação estratégica em relação ao uso das aeronaves, visto as leis (no sentido *latu sensu*) apresentarem passagens onde fica marcada a competência dos ministérios militares em decidir sobre diversos temas.

A instituição de rotas em direção ao oeste brasileiro foi, como discorrido no trabalho, uma vigorosa empreita estratégica militar, verdadeiro projeto nacional, unindo as longínquas localidades ocidentais ao cenário nacional, o que já havia sido iniciado com o lançamento dos trilhos da NOB. A linha internacional do CAM, unindo o Rio de Janeiro e Assunção, no Paraguai, passando por Campo Grande, representou a demarcação pelo ar da rota ferroviária que uniria as duas nações, apesar de somente o trecho brasileiro ter sido implantado.

A opção pelo sul do Mato Grosso, deixando de lado percursos mais curtos, mostrou a visão estratégica estatal, onde a região é reconhecida como ponto de fricção geopolítica, necessitando de atenção especial. A historiografia apresenta o cenário político da porção sulina mato-grossense como instável, periférico e dependente do poder central, atuando a Força Terrestre como fator moderador das situações conflituosas. A instalação do Destacamento de Aviação de Campo Grande, no esteio das mudanças estruturais do Exército ali, mostra o quanto a Aviação Militar era considerada no meio castrense.

Ao analisar a implantação da unidade aérea perceberemos que a Arma da Aviação não era diferente das demais alocadas no Mato Grosso. A bibliografia e as normas não deixam dúvidas quanto ao privilégio dado ao litoral e suas cercanias na concentração de forças militares. Os regimentos de aviação, denominação dada então aos quartéis da Aviação Militar, estavam sediados na costa ou numa distância onde os aviões facilmente podiam acessá-la, e concentrados nas Regiões Sudeste e Sul. Em 1940 os aviadores militares de Campo Grande continuavam subordinados

operacionalmente a São Paulo, mesmo tendo equipagens e missões dignas da independência operacional. A falta de recursos materiais também é visível: somente nesse ano o Governo Central adquiriu imóvel para sua instalação definitiva. Seus efetivos, como os demais militares designados para a localidade, pouco tempo lá permaneciam, voltando para as unidades da capital federal.

Assim, a conclusão quanto ao uso do Poder Aéreo na defesa e ocupação da seção meridional do antigo Estado do Mato Grosso é que as potencialidades do avião eram reconhecidas pelo Governo Federal, e efetivamente o alocado foi sabiamente utilizado, mas a condição periférica da região não foi superada e aquilo designado para o serviço ativo de vigilância aérea e fronteira esteve, no período investigado, em patamar inferior ao dos grandes centros.

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRÁFICAS

- ACOSTA, Coronel Capellán Pbro Ernesto Perez. **De Nanawa a La Paz**. Assunção: Editorial El Grafico, 1964. Segundo Tomo de “En la contienda del Chaco”.
- ALVES, Felipe Dalenogare. **O conceito de soberania: Do estado moderno até a atualidade**. Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIII, n. 83, dez 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8786> Acesso em 27 Out. 2014.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Ática, 1993.
- AQUINO, Italo de Souza. **Como escrever artigos científicos: sem “arrodeios” e sem medo da ABNT**: 7ª ed. São Paulo: Saraiva, 2010.
- ARAKAKI, Suzana. **Terra e política no Mato Grosso do Sul: questões para o presente**. ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História – Fortaleza, 2009.
- BANDEIRA, Moniz. **A Guerra do Chaco**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbpi/v41n1/v41n1a08.pdf>>. Acesso em: 21 jun 2014.
- _____. **Estado nacional e política internacional na América Latina: o continente nas relações Argentina – Brasil (1930-1992)**. 2ª ed. São Paulo: Ensaio, 1995.
- BARROS, José D’Assunção. **Geografia e História: uma interdisciplinaridade mediada pelo espaço**. Geografia (Londrina), v. 19, n. 3, 2010.
- _____. **Sobre o uso de conceitos nas ciências humanas e sociais: uma contribuição ao ensino de Metodologia**. Revista Brasileira de iniciação científica, tecnológica e artística, Volume 1, Número 2. Artigo – Agosto de 2011.

- BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **A aviação paulista na Revolução Constitucionalista de 1932: Luta aérea nos céus do Brasil**. Disponível em: <<http://www.ecsbdefesa.com.br/defesa/fts/AV1932.pdf>> Acesso em: 29 set 2014.
- BECKER, Bertha K. **Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?**. Parcerias Estratégicas – Número 12 – Setembro 2001. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper28.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2012.
- BLOCH, Marc. **Introdução à História**. 5ª ed. Publicações Europa-América.
- BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. Departamento Nacional de Educação. **Atlas histórico escolar**. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1960
- BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico**. Livraria Martins Fontes Editora: Lisboa, 1984. 2º Volume.
- BREITBACH, Áurea Corrêa de Miranda. **Estudo sobre o conceito de região**. Porto Alegre, Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 1988. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/teses/digitalizacao/teses_13.pdf>. Acesso em: 18 dez. 2013.
- CALVO, Roberto Querejazu. **La Guerra del Chaco**. [s.l]: Publicaciones Literarias Lider, [2000?].
- CAMARGO, Aspásia & DE GÓES, Walder. **Meio século de combate: diálogo com Cordeiro de Faria**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1981.
- CAMPESTRINI, Hildebrando & GUIMARÃES, Acyr Vaz. **História de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul, 1991.
- CANAVO FILHO, José & MELO, Edilberto de Oliveira. **Asas e Glórias de São Paulo**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado – IMESP, 1978.
- CARDOSO, Ciro Flamarion S. **Uma introdução à História**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- CARDOSO, Ciro Flamarion & BRIGNOLI, Héctor Perez: tradução de João Maia. **Os métodos da História**. 3. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1983.
- CARNOY, Martin. **Estado e Teoria Política**. 2. ed. Campinas: Papirus, 1994.

- CHIAVENATO, Julio José. **A Guerra do Chaco (leia-se petróleo)**. 2. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1979.
- CLAVAL, Paul. **Espaço e Poder**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.
- CORUM, Drº James S. **O Poder Aéreo na Guerra do Chaco**. Disponível em: http://www.academia.edu/1295435/O_Poder_Aereo_na_Guerra_do_Chaco. Acesso em: 21 jun. 2014.
- COSTA, João Nepomuceno da. **A Circunscrição Militar de Mato Grosso e o levante sedicioso de São Paulo**. Rio de Janeiro: Relatório Apresentado pelo general João Nepomuceno Costa, comandante da Circunscrição Militar e do “Destacamento de Exército” ao Exmo. Ministro da Guerra, 1924 apud FERREIRA, Bruno Torquato. **“Cidadãos, às armas”: a introdução do sorteio militar no Estado de Mato Grosso (1908-1932)**. Curitiba: Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná, 2014. 333p. (Tese, Doutorado em História).
- COSTA, Wanderlei Messias da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2000.
- COUTINHO, Lourival. **O General Góes Depõe**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Editôra Coelho Branco, 1956.
- DA CUNHA, José Marcos Pinto. **Dinâmica migratória e o processo de ocupação do Centro-Oeste brasileiro: o caso de Mato Grosso**. R. bras. Ext. Pop., São Paulo, v. 23, n. 1, p. 87-107, jan./jun. 2006.
- DA SILVA, Armando Corrêa. **O espaço fora do lugar**. São Paulo: Hucitec, 1978.
- DE ALMEIDA, Mario Monteiro. **Episódios Históricos da Formação Geográfica do Brasil**. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti Editores, 1951.
- DE VASCONCELOS, Cláudio Alves. **A colonização contemporânea em Mato Grosso do Sul**. ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História - Londrina, 2005.
- DORATIOTO, Francisco Fernando. **La política exterior del Paraguay entre 1920 y 1925**. In: ANUARIO DE LA ACADEMIA PARAGUAYA DE LA HISTORIA. **Historia Paraguaya**. Vol XXXVI. Assunção: El Grafico, 1996.

- DOUHET, Gal. Giulio. **O domínio do ar**. Tradução Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica. Rio de Janeiro, Instituto Histórico-cultural da Aeronáutica, 1988.
- ESTEVES, Cel R/1 Diniz. **Documentos Históricos do Estado-Maior do Exército**. Brasília: Edição do Estado-Maior do Exército, 1996.
- FAUSTO, Boris. **A revolução de 1930: Historiografia e História**. São Paulo: Brasiliense, 1970.
- FERREIRA, Bruno Torquato. **“Cidadãos, às armas”: a introdução do sorteio militar no Estado de Mato Grosso (1908-1932)**. Curitiba: Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná, 2014. 333p. (Tese, Doutorado em História).
- FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Geografia do Brasil: Região Centro-Oeste**. Rio de Janeiro, SERGRAF – IBGE, 1977. Volume 4.
- FORJAZ, Maria Cecília Spina. **Tenentismo e Forças Armadas na Revolução de 30**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.
- GALLO, Fabrício. **O papel do transporte aéreo na integração do território brasileiro**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas/SP, 2006.
- GALLO, Fabrício. **As preocupações com a integração territorial do Brasil e o pensamento geopolítico nacional: a relevância da aviação na ocupação do país**. Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS, ano 1, n. 2, p. 57-74, 2º semestre de 2010.
- GALVÃO, Marília Velloso. **Geografia do Brasil: Grande Região Centro-Oeste**. Volume II. Série A. Rio de Janeiro: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1960.
- GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1987.
- GUSMÃO, Clóvis. **Rondon**. Livraria José Olímpio Editora: Rio de Janeiro, 1942.

- HAGE, José Alexandre Altahyde. **Mário Travassos e a geopolítica brasileira: tensões com a Argentina e preocupações com o Imperialismo**. Revista de Geopolítica, v.4 nº 1, p.98-114, jan./jun. 2013.
- HANECKER, Marta. **Os Conceitos Elementares do Materialismo Histórico**. 2. Ed. São Paulo: Global, 1983.
- HELLER, H. Robert. **Introdução à Teoria Econômica: O Sistema Econômico**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1987.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995..
- HUGHES, Matthew. **Logistic and Chaco War: Bolívia versus Paraguay, 1932-35**. The Journal of Military History, volume 69, número 2, abril de 2005, pp. 411-437. Disponível em: <<http://bura.brunel.ac.uk/bitstream/2438/1251/3/Chaco+War+-+revised+version+1.pdf>>. Acesso em: 27 jun. 2014.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Grande região Centro Oeste**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1960. Volume II.
- INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **História geral da aeronáutica brasileira: de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. Volume 2.
- JAGUARIBE, Hélio. **Desenvolvimento econômico e desenvolvimento político: uma abordagem teórica e um estudo do caso brasileiro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1972.
- KOSTIANOVSKY, Olinda Massare de. **Importancia geopolitica de las misiones del Guayrá**. In: **Historia Paraguaya**. Anuario de la Academia Paraguaya de la Historia. Assunção: El Grafico, 1996. Vol XXXVI
- LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975. 2ª ed
- LOPEZ, Luiz Roberto. **História do Brasil Contemporâneo**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1994.
- LOSANO, Mário G. **Karl Haushofer (1869*1946): o pai da geopolítica das ditaduras européias**. Verba Juris ano 7, n. 7, jan./dez. 2008 – ISSN1678-183X.

- MACIEL, Emerita Sette Napier & VIEIRA, Pedro Delfino. **Relevo brasileiro: uma análise de suas relações com a economia, a ocupação e a dinâmica natural**. Contagem: Editora Del Rey, SD.
- MARSH, David y STOKER, Gerry (eds.). **Teoría y métodos de la Ciencia Política: versión española de Jesús Cuéllar Menezo**. Madrid: Alianza Editorial, 1997.
- MARTINS, Nelly. **Vespasiano, meu pai**. Campo Grande: Centro Gráfico do Senado Federal, 1989.
- MARTIN, André Roberto. **As fronteiras internas e a questão regional no Brasil**. 1993. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1993.
- MELO, Coronel Edilberto de Oliveira. **O salto na Amazônia**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado – IMESP, 1979.
- MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA. **A grande aventura de Rondon**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1971.
- MINISTÉRIO DO INTERIOR – SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO CENTRO-OESTE (SUDECO). **Plano de desenvolvimento da região Centro-Oeste (1987-1989)**. Brasília, 1986. 2ª Edição.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Notas sobre formação territorial e políticas ambientais no Brasil**. Revista Território, Rio de Janeiro, ano IV, nº 7, p. 43-50, jul./dez. 1999. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/07_4_moraes.pdf>. Acesso em: 03 dez. 2012.
- MOURA, Nero. **Um vôo na História**. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, 1996.
- NICOLL, Ricardo. **O vermelhinho: o pequeno avião que desbravou o Brasil**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico – Cultural da Aeronáutica, 1992.
- OLIC, Nelson Basic. **Geopolítica da América Latina**. São Paulo: Moderna, 1992.
- PARADA, Eugenio Lahera. **Política y políticas públicas** in Políticas públicas; coletânea / Organizadores: Enrique Saravia e Elisabete Ferrarezi. – Brasília:

ENAP, 2006. Disponível em:
 <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:9jqKhY7un9kJ:www.enap.gov.br/index.php%3Foption%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D2857+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>. Acesso em: 19 dez. 2013.

PEIXOTO, Gen Dermeval. **Memórias de um velho soldado: nomes, coisas e fatos militares de meio século atrás**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1960.

PEREIRA, Lúgia Maria Leite & DE FARIA, Maria Auxiliadora. **O Último Pioneiro do Ar: O vôo do Brigadeiro Doorgal**. Belo Horizonte: Editora Arte, 2002.

PIMENTA, Renata Waleska de Sousa. **A aviação no jornal O Estado de São Paulo: um discurso em tempo de paz e de guerra**. Porto alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2008. 93p. (Dissertação, Mestrado em História).

PORTO, Newton Marcos Leone. **O transporte aéreo nos projetos de integração nacional no centro-oeste e no norte do Brasil:1930-1960**. Goiânia: Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal de Goiás, 2004. 173p. (Dissertação, Mestrado em História).

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1957.

PRADO, Marta Lúgia. **O populismo na América Latina**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.

REBELO, Aldo. **Forças Armadas e soberania nacional**. Brasília: [s.n.], 1997.

RICARDO, Cassiano. **Marcha para oeste**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1942. Volume 1

_____. **Marcha para oeste**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1942. Volume 2

- _____. **Pequeno ensaio de bandeirologia**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1954.
- RISCAL, Sandra Aparecida. **O conceito de soberania em Jean Bodin: um estudo do desenvolvimento das idéias de Administração Pública**. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000225862>> Acesso em: 27 Out. 2014.
- RODRIGUES, Lísias Augusto. **O Rio dos Tocantins**. IBGE – Conselho Nacional de Geografia: Rio de Janeiro, 1945.
- ROLIM, Cássio Frederico Camargo. **Integração versus integração: a busca dos conceitos perdidos in Integração, Região e Regionalismo**, organização de Lena Lavinás, Liana Maria da Frota Carleial e Maria Regina Nabuco. São Paulo: Editora Bertrand Brasil, 1994. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/859/1134>>. Acesso em 22 dez. 2013.
- RONDON, Gen Frederico. **Pelos sertões e fronteiras do Brasil: sob as ordens de Rondon, o civilizador**. Rio de Janeiro: Reper Editora, 1969?.
- SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1989.
- SARAVIA, Enrique. **Introdução à teoria da política pública** in Políticas públicas; coletânea / Organizadores: Enrique Saravia e Elisabete Ferrarezi. – Brasília: ENAP, 2006. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:9jqKhY7un9kJ:www.enap.gov.br/index.php%3Foption%3Dcom_docman%26task%3Ddoc_download%26gid%3D2857+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>. Acesso em: 19 dez. 2013.
- SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2013.
- SEVERSKY, Major. A. P. de. **A vitória pela Força Aérea** (tradução de Asdrubal Mendes Gonçalves). São Paulo: Livraria Martins Editora, 1943.
- SGANZERLA, Frei Alfredo. **A História do Frei Mariano de Bagnaia: Missionário do Pantanal**. Campo Grande: Edição FUCMT – M.C.C., 1992.

- SILVA, General Golbery do Couto e. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1967.
- SILVA, Márcio Freire Bernardo da. **A desgermanização da Condor: estruturação e reestruturação de um sistema técnico no Brasil**. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2012. 98p. (Dissertação, Mestrado em Geografia).
- SILVA, Marco Antônio Severo. **A aviação na Força Pública do Estado de São Paulo sob a ótica do ordenamento legislativo (1913 a 1932)**. São Paulo: [s.n.], 2013. Disponível em: <<http://www.pilotopolicial.com.br/wp-content/uploads/2013/11/AviacaodaForcaPublica.pdf>> Acesso em: 09 Set. 2014.
- SILVA, Oziris. **A decolagem de um sonho: a História da criação da EMBRAER**. São Paulo: Lemos Editorial, 1998.
- SILVEIRA, Helder Gordim da. **Argentina x Brasil: a questão do Chaco Boreal**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1997.
- SKIDMORE, Thomas. **Politics in Brazil (1930-1964): An experiment in democracy**. Nova York: Oxford University Press, 1973.
- SKIDMORE, Thomas. **Brasil: De Getúlio a Castelo (1930-1964)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- SOARES, Teixeira. **História da formação das fronteiras do Brasil**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1972.
- SODRÉ, Nelson Werneck. **Oeste**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1941.
- _____. **História Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.
- _____. **Memórias de um Soldado**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967 *apud* FERREIRA, Bruno Torquato. **“Cidadãos, às armas”: a introdução do sorteio militar no Estado de Mato Grosso (1908-1932)**. Curitiba: Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná, 2014. 333p. (Tese, Doutorado em História).
- SOUSA, João Vieira de. **O papel da Força Aérea no desenvolvimento nacional: o exemplo brasileiro**. In: **AirPower Journal**. 2º trimestre, 1999. Disponível em:

<<http://www.au.af.mil/au/cadre/aspi/apjinternational/apj-p/1999/2tri99/sousa.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2012.

SOUZA, Celina. **Políticas públicas: uma revisão da bibliografia**. Sociologias. Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2012.

TAVARES, Aurélio de Lyra. **Segurança nacional: antagonismos e vulnerabilidades**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1958.

TRAVASSOS, Mário. **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947. 4ª Ed.

TOTA, Antonio Pedro. **O Estado Novo**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

TOSTA, Coronel Octavio. **Teorias Geopolíticas**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1984.

VASCONSELLOS, Victor Natalicio. **Lecciones de Historia Paraguaya**. Assunção: Livraria Freitas Bastos, 1962.

VÁZQUEZ, Adolfo Sánchez. **Ética**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1978.

VESENTINI, José William. **O conceito de região em três registros. Exemplificando com o Nordeste brasileiro**. Revista Franco-Brasileira de Geografia, nº 14, 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7377>>. Acesso em: 22 dez. 2013.

VILLA, Rafael Duarte. **Mackinder: repensando a política internacional contemporânea**. Rev. Sociol. Polít., Curitiba, 14, p. 195-199, jun. 2000.

VIVES, J. Vicens. **Tratado General de Geopolítica**. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 1961.

WEINGARTNER, Alisolet Antônia dos Santos. **Movimento divisionista no Mato Grosso do Sul**. Porto Alegre: Edições Est, 1995.

ZOOK JR., David H. **La Conducción de la Guerra del Chaco**. Assunção: Editorial Lito, 1962. Disponível em: <http://www.portalguarani.com/960_david_zook/8768_la_conduccion_de_la_guerra_del_chaco_por_david_zook.html>. Acesso em: 30 jun. 2014.

FONTES

BRASIL. **COMANDO DA AERONÁUTICA. BASE AÉREA DE CAMPO GRANDE.**

Livro Histórico da Base Aérea de Campo Grande. Campo Grande: [s.n.], 1932-2000. Volume 1.

_____. **Gabinete da Presidência da República.** Disponível em: <<https://app.box.com/s/ec93nzrcophj3pa20m2k>>. Acesso em: 30 abr. 2014.

FONTES NORMATIVAS

BRASIL. **Decreto nº 4.206**, de 9 de dezembro de 1920. Divide em duas categorias todo o pessoal da aviação militar e naval. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/Decreto-4206-9-dezembro-1920-570496-publicacaooriginal-93628-pl.html>>. Acesso em 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 15.536**, de 28 de junho de 1922. Approva o regulamento para administração dos corpos de tropa e estabelecimentos militares. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/Decreto-15536-28-junho-1922-568062-publicacaooriginal-91456-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 16.983**, de 22 de julho de 1925. Approva o regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea. Disponível em: <<http://legis.senado.leg.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=49256&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 30 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 5.168**, de 13 de janeiro de 1927. Crêa a arma de Aviação do Exercito. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1920-1929/lei-5168-13-janeiro-1927-563056-publicacaooriginal-87165-pl.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 17.818**, de 2 de junho de 1927. Approva o estatuto da Aviação Militar. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/Decreto-17818-2-junho-1927-513952-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 17.819**, de 2 de junho de 1927. Approva o regulamento da Directoria de Aviação. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/Decreto-17819-2-junho-1927-516508-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 19.398**, de 11 de novembro de 1930. Institue o Governo Provisório dos Estados Unidos do Brasil, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/Decreto-19398-11-novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 20.023**, de 21 de maio de 1931. Cria, a titulo provisório, o Grupo Misto de Aviação, com sede no Campo dos Afonsos, e dá outras providências. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=151865&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 02 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 20.348**, de 29 de Agosto de 1931. Institue conselhos consultivos nos Estados, no Distrito Federal e nos municípios e estabelece normas, sobre a administração local. Disponível em: <<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:Decreto:1931-08-29;20348>> . Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Decreto nº 20.479**, de 3 de outubro de 1931. Crea o Corpo de Aviação da Marinha. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=151865&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 02 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 22.570**, de 23 de março de 1933. Crea cinco sectores Aereos na Defesa Aerea do Litoral. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=34622&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 02 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 22.591**, de 29 de março de 1933. Organiza as Unidades Aéreas do Exercito e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/Decreto-22591-29-marco-1933-503653-norma-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 22.735**, de 19 de maio de 1933. Organização das Unidades e

Serviços Aéreos do Exército. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=151884&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 02 jul. 2013.

_____. **Decreto nº 22744**, de 23 de maio de 1933. Manda que seja observada completa neutralidade durante a guerra entre a Bolívia e o Paraguai. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=28860&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 6 jul. 2014.

_____. **Decreto nº 22.970**, de 20 de julho de 1933. Extingue o Grupo de Aviação. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/Decreto-22970-20-julho-1933-522523-norma-pe.html>>. Acesso em: 26 set. 2014.

_____. **Decreto nº 232**, de 12 de julho de 1935. Dá novo regulamento geral para a Aviação Naval. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=27134&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 02 jul. 2013.

_____. **Decreto-Lei nº 556**, de 12 de Julho de 1938. Lei da organização dos quadros e efetivos do Exército em tempo de paz. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-556-12-julho-1938-349741-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 20 out. 2014.

_____. **Decreto nº 3.251**, de 9 de novembro de 1938. Approva o regulamento de administração do Exército. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/Decreto-3251-9-novembro-1938-348231-publicacaooriginal-74067-pe.html>>. Acesso em: 01 jul. 2013.

_____. **Decreto-Lei nº 1.952**, de 2 de janeiro de 1940. Autoriza o Ministério da Guerra a adquirir um terreno em Campo Grande (Mato Grosso), para campo de aviação da Diretoria, de Aeronáutica. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=38715&tipoDocumento=DEL&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 30 jul. 2013.

SÃO PAULO. **Lei nº 1.395-A**, de 17/12/1913. Fixa a Força Pública do Estado de São Paulo para o exercício de 1914. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=157171>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 1.713**, de 27/12/1919. Fixa a despesa e orça a receita do estado para o exercício de 1920. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=65945>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.051**, de 31/12/1924. Reorganiza a Força Pública do Estado. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66290>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.053**, de 31/12/1924. Fixa a Força Pública do Estado de São Paulo, para o exercício de 1925. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66292>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.128**, de 31/12/1925. Approva, com modificações, os Decretos do Poder Executivo ns. 3.868, 3.869, 3.870, 3.871, 3.874, 3.875, 3.876-A, 3.877, 3.878, 3.878-A, 3.878-B, datados os quatro primeiros de 3 de Julho e os demais de 11 de Julho e 1925, que reorganisaram repartições publicas do Estado. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66393>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.166**, de 24/12/1926. Fixa a Força Pública do Estado para o exercício de 1927. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66752>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.206-A**, de 19/11/1927. Reorganiza a Força Publica do Estado. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66490>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.215-A**, de 28/11/1927. Fixa a Força Pública do Estado de São Paulo para o exercício de 1928. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=157153>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.314-B**, de 20/12/1928. Reorganiza a Força Pública do Estado. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/norma/impressao/?id=66611&ver_imp=true>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Decreto nº 4.570**, de 07/03/1929. Dá regulamento à Lei nº 2314-B, de 20-12-1928, na parte relativa ao Curso de Instrução Militar da Força Pública do

Estado. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=132774>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Lei nº 2.381**, de 12/12/1929. Fixa a Força Pública do Estado para o exercício de 1930. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=66683>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Decreto nº 4.847**, de 22/01/1931. Fixa a Força Pública do Estado de São Paulo para o exercício de 1931. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=132067>>. Acesso em: 06 ago. 2014.

_____. **Decreto nº 5.590**, de 15/07/1932. Cria o Grupo Misto de Aviação da Força Pública do Estado (g. m. a p.). Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=131828>>. Acesso em: 06 ago. 2014.