



UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA

MESTRADO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: RECURSOS HUMANOS

MAURO VICENTE SALES

O DEBATE SOBRE O DESENVOLVIMENTO DA AERONÁUTICA MILITAR
BRASILEIRA NA REVISTA *A DEFESA NACIONAL* ENTRE 1913 E 1927

RIO DE JANEIRO
Outubro 2009

MAURO VICENTE SALES

O DEBATE SOBRE O DESENVOLVIMENTO DA AERONÁUTICA MILITAR
BRASILEIRA NA REVISTA *A DEFESA NACIONAL* ENTRE 1913 E 1927

Dissertação apresentada à Universidade da Força Aérea como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais - Área de concentração: Recursos Humanos.

ORIENTADOR: Prof. Dr. PAULO ANDRÉ LEIRA PARENTE

RIO DE JANEIRO
Outubro 2009



UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA

MESTRADO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: RECURSOS HUMANOS

MAURO VICENTE SALES

O DEBATE SOBRE O DESENVOLVIMENTO DA AERONÁUTICA MILITAR
BRASILEIRA NA REVISTA *A DEFESA NACIONAL* ENTRE 1913 E 1927

Dissertação aprovada pelos membros da Banca Examinadora, no dia.....de Outubro de 2009, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea.

Rio de Janeiro,.....de outubro de 2009.

BANCA EXAMINADORA

.....
Paulo André Leira Parente, D. SC. - Orientador
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

.....
Vera Parente
Universidade Gama Filho

.....
Justino dos Santos
Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

SALES, Mauro Vicente

O debate sobre o desenvolvimento da Aeronáutica Militar Brasileira na revista *A Defesa Nacional* entre 1913 e 1927. SALES, Mauro Vicente. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea / UNIFA, Mestrado em Ciências Aeroespaciais, outubro de 2009.

183 f.

Orientador: Dr. Paulo André Leira Parente.

Dissertação de Conclusão do Curso de Mestrado em Ciências Aeroespaciais - Recursos Humanos. Universidade da Força Aérea/UNIFA, Rio de Janeiro, outubro de 2009.

Palavras-chave:

1. História das Instituições Militares
2. Aviação Militar.
3. Pensamento Aeronáutico.
4. Defesa Nacional

AGRADECIMENTOS

Aos roteiristas do antigo seriado da TV “O Túnel do Tempo” por terem despertado em mim, ainda menino, a curiosidade de voltar no tempo e viver outras épocas e paixões, base emocional para qualquer trabalho científico em História.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Doutor Paulo André Leira Parente, pela paciente orientação, dicas intelectuais e “livre manobrar”, fundamentais na elaboração deste trabalho.

Ao Major-Brigadeiro do Ar Louis Jackson Josué Costa, ex-Reitor Comandante da UNIFA por ter apostado no sucesso da turma de Mestrado em Ciência Aeroespaciais – Recursos Humanos – 2008/2009.

Ao Coronel Aviador Márcio Rocha, coordenador do Programa de Pós-Graduação da UNIFA, pela cultura, conhecimento e disponibilidade de ajudar.

Ao Coronel Aviador Ubirajara Carvalho da Cruz pela benevolência de ler o trabalho inicial e incentivar a pesquisa histórica.

Ao Tenente-Coronel Infantaria Luis Carlos Fumiaki Miwa e à professora Patrícia de Oliveira Matos pelas orientações importantes na condução do trabalho.

Aos Chefes do Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC) por terem acreditado no meu trabalho e me terem permitido “voar”.

Aos Coronéis Intendentes José Teixeira Louzada e José Carlos Góes e ao Major Infantaria Ernesto Correia da Silva Neto, chefes da Divisão de Histórico e Cerimonial do CENDOC, pelos debates históricos altamente instrutivos.

À Biblioteca do Exército (BIBLIEX) do Comando Militar do Leste, em especial ao Capitão Historiador Vagner Alcides de Souza e equipe, pelo interesse, profissionalismo e apoio a este pesquisador.

À Biblioteca Nacional e seus profissionais pela presteza no atendimento a este pesquisador.

Ao Capitão QOEA SVA João Carlos dos Santos pela revisão ortográfica e gramatical.

Ao Soldado Fernando Luiz Carneiro Júnior pela digitação dos manuscritos e fontes primárias.

A todos os companheiros de turma que compartilharam das angústias e noites mal-dormidas na busca de um bem inalienável: a verdade.

A minha filha Beatriz Bastos Sales.

“A felicidade não está no ouro, mas no trabalho”
Walter Benjamin

RESUMO

O debate político e profissional militar sobre o desenvolvimento aeronáutico militar brasileiro inseriu-se em um contexto maior de modernização das Forças Armadas e em especial do Exército, nas primeiras décadas do século XX. Tal debate não ficou circunscrito à esfera militar, como um aspecto puramente profissional, mas foi objeto também de preocupação dos círculos civis nacionais. Os debates civis e militares transcorreram dentro de um contexto político nacional complexo e em um contexto econômico desfavorável para o investimento em tecnologia industrial. Realizou-se a análise das fontes documentais primárias, a saber, a revista de assuntos militares *A Defesa Nacional*, de 1913 a 1927, e o jornal diário carioca *A Noite*, de 1911 a 1927. Os debates sobre modernização inicialmente não passavam pela questão industrial, mas o início da Primeira Guerra Mundial mudou a perspectiva dos debates, pois diversas personalidades perceberam o atraso industrial brasileiro e o quanto isto afetava a segurança nacional, em relação às potências centrais e mesmo aos vizinhos brasileiros na América do Sul. Para a aeronáutica brasileira, priorizou-se o consumo de equipamentos aeronáuticos estrangeiros e as tentativas industriais em aeronáutica não contaram com o apoio governamental em encomendas. Ao fim da Primeira Guerra Mundial, foi contratada uma Missão Militar de Instrução francesa, que foi bem recebida pela revista *A Defesa Nacional*, ensejando a criação da Escola de Aviação Militar, do Exército, em 1919, e o posterior desenvolvimento da aviação nacional até a criação da Quinta Arma de Aviação, em 1927.

PALAVRAS-CHAVE: História das Instituições Militares; Aviação Militar; Pensamento Aeronáutico; Defesa Nacional.

ABSTRACT

The political and professional debate military about the development on the Brazilian military aeronautics entered into a larger context of modernizing the armed forces and especially the Army in the early decades of the twentieth century. This debate was not confined to the military sphere, as a purely professional, but also was the subject of concern for national civil circles. The civilian and military discussions took place within a complex domestic political context and an unfavorable economic environment for investment in industrial technology. Carried out the analysis of primary source documents, namely the military affairs magazine *The National Defense* from 1913 to 1927, and the Rio daily newspaper *A Noite*, 1911 to 1927. The discussion about modernization initially unspecified industrial raising the issue, but the beginning of World War I changed the perspective of the debates, because some personalities have noticed the delay Brazilian industrial and how much it affected national security, for the central powers and even neighboring Brazil South America. For the Brazilian aeronautics, prioritized the consumption of foreign aircraft and aeronautical industry attempts did not count on government support in order. At the end of World War I, was hired a Military Mission of Instruction French, which was well received by the magazine *National Defense*, allowing for the creation of the Military Aviation School, the Army in 1919 and the subsequent development of aviation legislation by creating Fifth Gun Aviation in 1927.

KEYWORDS: History of Military Institutions, Military Aviation, Aerospace Thought; National Defense.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AeCB – Aeroclube Brasileiro

BIBLIEX – Biblioteca do Exército

CENDOC – Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica

CPDOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil

EAM – Escola de Aviação Militar do Exército

EAN – Escola de Aviação Naval

EBA – Escola Brasileira de Aviação

EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A

HCE – Hospital Central do Exército

HP – *Horse Power* - designação de potência de motores

INCAER – Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

MMF – Missão Militar Francesa

UNIFA – Universidade da Força Aérea

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - O primeiro avião brasileiro, o *São Paulo*, voou pilotado pelo francês Lavaud, em 7 de janeiro de 1910 – fonte INCAER, vol.1, 1988.

Figura 2 – O avião *Alvear*, construído em 1914, no Rio de Janeiro - fonte INCAER, vol.1, 1988.

SUMÁRIO

PREÂMBULO.....	12
INTRODUÇÃO.....	14
 1. A MODERNIZAÇÃO MILITAR NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX..	 24
1.1. O CONTEXTO POLÍTICO-MILITAR.....	24
1.1.1. O sentimento de inconformismo militar.....	24
1.1.2. A revista <i>A Defesa Nacional</i> no contexto político brasileiro.....	29
1.1.2. A contratação da Missão Militar Francesa de Instrução.....	39
1.1.3. A imprensa e o tenentismo.....	44
1.1.4. O “partido fardado” e a ideia de modernização nacional.....	49
1.2. CONTEXTO ECONÔMICO.....	55
1.2.1. O marco de 1930 para a historiografia econômica brasileira.....	55
1.2.2. A revista <i>A Defesa Nacional</i> no contexto econômico brasileiro.....	59
 2. A MODERNIZAÇÃO NO DEBATE SOBRE A CRIAÇÃO DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA.....	 69
2.1. AS ESCOLAS DE AVIAÇÃO MILITARES.....	69
2.1.1. O impacto do surgimento da aviação no Brasil.....	69
2.1.2. A Escola Brasileira de Aviação (EBA).....	72
2.1.3. A Escola de Aviação Naval (EAN).....	78
2.1.4. A Escola de Aviação Militar (EAM).....	81
2.2. O INÍCIO OPERACIONAL DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA.....	84
2.2.1. A Aviação Civil do Aeroclube vai ao combate pelo Exército.....	84
2.2.2. O debate sobre o uso tático militar do avião.....	90
 3. A MODERNIZAÇÃO MILITAR E O DESENVOLVIMENTO DA AERONÁUTICA MILITAR.....	 98
3.1. O JORNAL <i>A NOITE</i> CLAMA POR MODERNIDADE.....	98
3.2. A REVISTA <i>A DEFESA NACIONAL</i> DESENVOLVE UMA PAUTA DE MODERNIDADE.....	129
3.2.1. A modernidade nacional.....	129
3.2.2. <i>A Defesa Nacional</i> defende a Indústria Nacional.....	131
3.2.3. <i>A Defesa Nacional</i> desenvolve uma pauta aeronáutica.....	145
 CONCLUSÃO.....	 171
 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	 179

PREÂMBULO

Muitas vezes o destino nos prega peças interessantes e significativas, e que podem demorar algum tempo para fazer sentido. Há casos em que as peças não formam um conjunto coerente e são, por fim, descartadas de nossa mente. Por vezes a mente forma um *insight* e surge então uma ideia que, se trabalhada convenientemente, pode vir a se tornar uma realização.

Historiador de ofício, permitir-me-ei contar uma pequena história pessoal. Como qualquer menino, de qualquer época, as minhas brincadeiras junto a meus amigos de rua sempre foram as de todos os meninos, correr, pular, jogar futebol e voar... Voar? Assim como o menino Alberto Santos-Dumont voava com seus balões de ar quente (inventados por outro menino, Bartolomeu de Gusmão) e com suas pipas coloridas, eu também voava mentalmente como eles, a bordo de meus brinquedos aéreos... De certa maneira, somos todos aeronautas, e poderia mesmo acrescentar ao velho trocadilho que, de aeronauta, médico e louco, todos nós temos um pouco...

Estas ideias me ocorreram (plagiando a maneira de falar de um amigo) estando na sala de estar do Cassino dos Oficiais, no lendário Campo dos Afonsos, berço da Aviação Brasileira, finalizando o trabalho de conclusão do curso de mestrado em Ciências Aeroespaciais – Recursos Humanos pela Universidade da Força Aérea. Estando eu, solitário, cercado de livros, fontes e citações, *laptop* sobre as pernas, eis que, defronte ao Cassino, ouço zunir fortemente os motores de um avião, a incomodar minha concentração de escritor. Saí para ver de que avião se tratava e vi, por entre as velhas palmeiras arqueadas, logo depois do “lago do *laché*” e suas placas em dourado, gravadas com os nomes dos aviadores pioneiros da Escola de Aviação Militar, formando o gládio alado, nas proximidades do marco comemorativo do primeiro voo do Correio Aéreo Militar, eu finalmente vi que quem me incomodava eram os motores de um avião Bandeirante da Força Aérea Brasileira, cujo piloto se preparava para taxiar, rumo a mais uma missão por nosso país continente.

Não poderia deixar de me comover com o momento... estava eu, então, num sábado nublado de outubro, solitário, escrevendo uma parte da história dos primórdios da Aeronáutica Brasileira e abrigado no Cassino onde, décadas atrás,

havia sido construído o primeiro campo de aviação do Brasil, com seus hangares e oficinas, e por onde passaram todos os homens que fizeram a contemporânea História de nosso país, não apenas da Aeronáutica. Taxiando na pista, o avião Bandeirante, o primeiro projeto aeronáutico da EMBRAER, sucesso brasileiro internacional, estava como a gritar: - a nossa História Aeronáutica é grande e gloriosa!

Mas não era só isso (como se fosse pouco!), ao fundo observei um outro avião brasileiro, o ERJ-145, avião a jato regional, também sucesso de vendas no mundo, fazendo da EMBRAER uma das empresas brasileiras mais bem sucedidas no mundo, exportando produtos de alta tecnologia. Assim, em um mesmo espaço e tempo, ao olhar para os hangares do Museu Aeroespacial, percebi os velhos aviões do Correio Aéreo Nacional, um *Douglas C-47*, um *Beechcraft* de instrução de voo sem as asas, um “Vagão Voador”, em formatura, alquebrados, esperando o dia da manutenção, todos testemunhas da rica história da aviação nacional, diante do futuro da Força Aérea Brasileira. Passado, presente e futuro em um mesmo espaço e ao mesmo tempo!

Assim, este modesto trabalho de História pretende se inserir neste contexto de síntese do tempo, buscando resgatar os debates dos princípios da Aeronáutica Brasileira, contando um pouco do que homens destemidos, sem medir sacrifícios, criaram e fizeram um novo Brasil, transformando *insights* em ideias, e ideias em realizações.

INTRODUÇÃO

O debate político e profissional sobre o desenvolvimento aeronáutico militar brasileiro teve grande importância no contexto de modernização das Forças Armadas e, em especial, do Exército, nas primeiras décadas do século XX.

Tal debate não ficou circunscrito na esfera militar, como um aspecto puramente profissional, mas foi objeto também de preocupação dos círculos civis nacionais, dentro de um contexto de urgência de modernidade. Em um largo espectro de debates militares, optou-se por focalizar a análise da pesquisa na criação de escolas de aviação militares, na contratação de uma missão de instrução estrangeira e de uma indústria aeronáutica no Brasil.

Para conseguir explorar tais objetivos, optou-se por priorizar duas fontes documentais primárias, que foram expressivas de maneiras diferentes na época. Em primeiro lugar, tais debates ganharam corpo paulatinamente nas páginas da revista de assuntos militares *A Defesa Nacional*, desde seu primeiro número, no ano de 1913. Em segundo lugar buscou-se localizar no jornal diário carioca *A Noite* os impactos dos debates políticos militares, em especial referentes à aeronáutica, desde 1911.

A revista *A Defesa Nacional*, o mais importante canal de comunicação do pensamento militar brasileiro na primeira metade do século XX, foi criada por um grupo de jovens oficiais do Exército Brasileiro. Estes oficiais, cognominados impropriamente “jovens turcos”,¹ estavam interessados vivamente em discutir novas ideias, técnicas e doutrinas para mudar profissionalmente a corporação. De acordo com Bastos Filho, a revista

não era uma publicação oficial do governo ou de algum ministério militar. Entre seus redatores predominaram jovens oficiais que, com o passar do tempo e em consequência dos acontecimentos em nossa política interna, vieram a ocupar, em sua maioria, destacados postos no próprio Exército, bem como no aparelho de Estado.²

Iniciando sua circulação em 10 de outubro de 1913, a revista “de assuntos militares” *A Defesa Nacional* em editorial, no seu primeiro número, anunciou o seu programa de ação:

1 INCAER. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1990, vol.2, p.38. Este autor, ao longo do texto, utilizou a palavra aeronáutica com minúsculas, ao se referir à atividade, e em maiúsculas referente à Instituição civil ou militar.

2 BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1994, p.3.

A Defesa Nacional tem o seu programa contido na fórmula que lhe serve de epígrafe. O escopo dos seus fundadores é colaborar na medida de suas forças, para o soerguimento das nossas instituições militares, sobre as quais repousa a defesa do vasto patrimônio territorial que os nossos antepassados nos legaram, e da enorme soma de interesses que sobre ele se acumulam.³

O problema da presente pesquisa foi caracterizar o debate desenvolvido pela *A Defesa Nacional* na pauta de um árduo programa de modernização do Exército, em especial a indústria siderúrgica e a criação da aeronáutica militar. Claro que a revista tratava de outros assuntos urgentes, como o aumento do efetivo em homens aptos e mobilizáveis, a compra de armamentos, a reorganização administrativa, a ativação efetiva do Estado-Maior, e a implantação de escolas militares modernas e voltadas para o ensino profissional das armas. Percebeu-se, assim, que a revista tinha planos ambiciosos, e que tais planos foram paulatinamente colocados em prática pelas autoridades militares e civis.

Conforme postulado, os debates sobre assuntos militares não eram de domínio apenas militar, mormente o início do século XX. Um dos periódicos que mais se envolveram com os assuntos militares foi o jornal vespertino carioca *A Noite*. Fundado pelo jornalista Irineu Marinho, passou a circular na Capital da República em 18 de julho de 1911. Com um estilo popular e sensacionalista, *A Noite* passou a ter grande tiragem, e em 1º de agosto deste mesmo ano anunciava que traria ao Rio de Janeiro um avião francês com o intuito de dar impulso à aviação brasileira. É interessante salientar que *A Noite* e *O Correio da Manhã* eram os jornais de maior tiragem da Capital, em torno de 40 mil exemplares por dia cada um deles.⁴

Efetivamente os entusiastas da aviação ganharam com o jornal um grande aliado, pois ele trouxe definitivamente o problema aeronáutico para o debate e para o conhecimento do grande público.

As iniciativas referentes à criação da aeronáutica e de uma escola de aviação tiveram mais eco nas páginas dos jornais do que na revista *A Defesa Nacional*, pelo menos nos seus primeiros anos. Em todo o caso, esse debate, estabelecido por militares e civis na imprensa, levou as autoridades políticas a tomarem decisões políticas referentes à modernização militar brasileira, na qual a aeronáutica militar estava necessariamente incluída.

3 *A Defesa Nacional*, No.1, 10/10/1913, Editorial.

4 BARBOSA, Marialva. *História cultural da imprensa Brasil - 1900-2000*. Mauad Editora, 2007, p. 85.

É interessante perceber que essa modernização inicialmente não passava pela questão industrial, pois que se debatia o consumo de equipamentos franceses ou alemães, as potências que disputaram o mercado militar brasileiro, pelo menos até o início da Primeira Guerra Mundial. Para a aeronáutica brasileira, a situação mostrou-se rigorosamente a mesma, com o consumo de equipamentos aeronáuticos estrangeiros e, no final da Primeira Grande Guerra, a contratação de uma Missão Militar de Instrução e a criação da Escola de Aviação Militar, em 1919. Neste período, algumas tentativas bem sucedidas de construção de aviões foram noticiadas, o que poderia ter sido o núcleo de uma industrialização aeronáutica no Brasil.

A industrialização brasileira passou a ser discutida nas páginas da revista *A Defesa Nacional* como bastante freqüência ao fim da Primeira Guerra Mundial, havendo uma série de artigos sobre a indústria militar e sobre a siderurgia nacional. Tal não ocorria antes, apesar de a ideologia industrialista não ser estranha ao debate de ideias no período focado.⁵

O industrialismo consistia na “atribuição à indústria de sinônimo de progresso, emancipação econômica, independência política, democracia e civilização. Seus adeptos esperavam que a indústria conduzisse o Brasil ao nível das nações civilizadas”.⁶ Amaro Cavalcanti⁷ e Pandiá Calógeras⁸, entre outros, ministros da Fazenda na República oligárquica, foram grandes defensores da industrialização do Brasil como uma solução do desenvolvimento nacional.

É fato que, durante e após a Primeira Guerra Mundial, a indústria brasileira recebeu um impulso no sentido de substituir as importações, e isso ocorreu nos ramos dos bens de consumo, mas não ocorreu nos ramos da economia que demandavam mais tecnologia agregada, como de bens de capital e de consumo duráveis.⁹ Há trabalhos acadêmicos atuais que indicam a presença tímida do Estado

5 BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. *Desenvolvimento e crise no Brasil: História, Economia e Política de Getúlio Vargas a Lula*. Editora 34, 2003, pp.100 e 101. CARDOSO, Fernando Henrique. “Dos governos militares a Prudente de Moraes-Campos Sales”, In: FAUSTO, Boris. (org) *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Republicano*, Tomo III, vol.8. São Paulo: Difel, 1975, pp.35 e 36.

6 CUNHA, Luis Antônio. *O ensino de ofícios nos primórdios da industrialização*. São Paulo: UNESP, 2005. p.14.

7 FERNANDES, Suzana Cristina. *Amaro Cavalcanti e a luta pela industrialização brasileira*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2001., pp.2 a 10.

8 CALÓGERAS, Pandiá. *As Minas do Brasil*. 1905.

9 PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1965. p.268; FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Fundo de Cultura, 1964, pp.

no processo de desenvolvimento industrial, com medidas de incentivos fiscais, na década de 1920.¹⁰

Um destes trabalhos foi desenvolvido no Instituto de Economia da UNICAMP por Claudilei Rodrigues da Rocha. O autor analisou a relação entre o Estado e a indústria brasileira nos anos 1920 e 1930, demonstrando mesmo uma certa independência do setor industrial brasileiro em relação aos capitais provenientes da exportação cafeeira.¹¹

Boris Fausto, neste aspecto, afirmava que, apesar dos atritos entre os interesses agrários e industriais, havia uma “complementaridade básica, nos núcleos dominantes do país – São Paulo e Distrito Federal, em particular – entre os setores agrários e industriais, sob a hegemonia da burguesia do café”.¹²

Não é objetivo deste trabalho fazer uma síntese sobre a discussão acadêmica em relação à instalação da indústria no país, nem sobre o papel do Estado no incentivo industrial, mas contextualizar o debate sobre o nascimento da aeronáutica militar e perceber como essas nuances econômicas foram decisivas sobre o modelo escolhido no Brasil.

A percepção clara do imenso poderio industrial colocado em confronto pelas potências na Primeira Guerra Mundial foi diversas vezes alertada pela revista *A Defesa Nacional*, mostrando que o Brasil ficava irremediavelmente para trás no teatro mundial, por não ter nem mesmo uma indústria militar e siderúrgica instalada. Tais dificuldades econômicas eram percebidas também por diversos atores que estiveram diretamente envolvidos com os debates sobre a defesa nacional e, no caso específico da pesquisa, relacionados à aeronáutica.

Situando a temática entre os anos de 1913, ano de fundação da revista *A Defesa Nacional*, e o ano de 1927, ano da criação da Arma de Aviação no Exército, pode-se perceber no Brasil um período rico de eventos políticos e militares, entre os quais estão a criação das Escolas de Aviação Naval (1916) e Militar (1919),

229 e 230; e MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

10 ROCHA, Claudilei Rodrigues da. *Estado e Indústria nas décadas de 1920 e 1930: uma análise da participação estatal no processo brasileiro de industrialização*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2003.

11 ROCHA, 2003, p. 93.

12 FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: História e Historiografia*. São Paulo: Cia das Letras, 1997, p.64.

formando pilotos e observadores, e cada uma contando com suas oficinas de reparos e montagem de aviões e formando seus mecânicos e especialistas.

Neste período, foram também construídos protótipos nacionais de aviões, cada qual com características próprias, em geral modelos copiados de aviões estrangeiros, e possuindo motores importados. Entretanto, quaisquer dessas iniciativas não contaram com o apoio do Estado¹³, tanto em incentivo fiscal, ou na criação de centros de pesquisas aeronáuticas, ou mesmo em encomendas, a exemplo dos EUA na mesma época.

De acordo com o INCAER, nem mesmo se poderia falar

nessa 'indústria', remontando a um tempo em que a aeronáutica brasileira mal passara da aeroestação com balões livres e aos voos em minúsculos e elementares aparelhos mais pesados que o ar, quase todos de origem estrangeira.¹⁴

Entretanto, nos países centrais, a aeronáutica surgia como uma indústria, com produção seriada e encomendas governamentais.¹⁵ Na França, por exemplo, o avião *Demoiselle*, de Alberto Santos-Dumont, era produzido em série pela fábrica de automóveis *Clement-Bayard*, já em 1908.¹⁶

Os êxitos aeronáuticos de Alberto Santos-Dumont, na França, impactaram os debates aeronáuticos no Brasil. Desde meados de 1911, o jornal vespertino *A Noite* trazia o problema aeronáutico para o grande público, citando o Pioneiro ao criticar a não existência de aviação no país.¹⁷

Porém, pode-se perceber, desde cedo, a preocupação militar com o uso prático da aeronáutica no Brasil. Já em 1867, o Marquês de Caxias, comandante das tropas aliadas na Guerra do Paraguai, usou balões de observação na preparação da Batalha de Humaitá.¹⁸ Quarenta anos depois o marechal Hermes da Fonseca, ministro da Guerra, enviaria o tenente do Exército Juventino da Fonseca à França para aprender aeroestação.¹⁹

13 MORAES, Fernando. *Montenegro*. São Paulo, Planeta, 2006, p.104.

14 INCAER. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1988, vol.1, p.482.

15 INCAER, 1988, p.406. Em 1910, a marinha norte-americana, por exemplo, já começava a projetar navios de guerra que previam espaço para pouso e decolagem de balões dirigíveis e aviões.

16 PIONNIERS: *Revue Aéronautique Trimestrielle des Vieilles Tiges*, No. 23, 15 Janeiro 1970. p.14.

17 *A Noite*, 01/08/1911, "Plauchut voará", p.1.

18 INCAER, 1988, pp.124 a 142.

19 INCAER, 1988, p.370. Foram adotadas neste trabalho de dissertação as minúsculas para todos os postos militares e cargos civis, com o objetivo de deixar o texto mais corrido e com menos aspecto de documento oficial.

Finalmente a Arma de Aviação foi criada no Exército em janeiro de 1927, como a coroar todos os debates levados a efeito na imprensa popular (*A Noite*) e na especializada (*A Defesa Nacional*), marcando temporalmente o final dessa pesquisa.

Um marco temporal será sempre um pouco aleatório. De acordo com José D'Assunção Barros, “é o problema que define o recorte”.²⁰ Buscando no ano de 1913 o início temporal da pesquisa, e percebendo que o debate sobre o desenvolvimento da aeronáutica militar no Brasil não foi um monopólio militar, poder-se-ia recuar o marco temporal a 1911, já que nas páginas do jornal vespertino *A Noite* a aeronáutica é clamada pelos seus entusiastas.

Porém, coerente com o recorte do problema e com a fonte privilegiada, manteve-se o ano de fundação da revista *A Defesa Nacional* como início desta análise, obviamente não transformando um marco cronológico em uma amarra intransponível. Finalizando, estabeleceu-se o ano de 1927 como o marco derradeiro para a pesquisa, por ter sido o ano de criação da Arma de Aviação no Exército e, enfim, o início de um novo ciclo da aviação militar brasileira, de uma nova organização que vai iniciar a resolução de diversos problemas nacionais.

Nesse período de 14 anos, que é o recorte temporal dessa dissertação, o Brasil viveu conjunturas variáveis, em termos econômicos e políticos, passando por uma guerra mundial, a ascensão do movimento operário, uma revolta camponesa-messiânica, duas revoltas militares e uma guerrilha militar contestadora da ordem oligárquica.

O cotidiano militar do Exército passou a viver uma espécie de intervenção consentida, a Missão Militar Francesa, a partir de 1919, enquanto a Marinha também vivia a Missão Norte-Americana. Dentro deste contexto, a visão militar brasileira sofreu a influência estrangeira, de quem havia vivido as doutrinas militares nos campos de batalha da Primeira Guerra Mundial, e que os contemporâneos acreditavam benéfica ao país. Se antes houve certa polêmica sobre a necessidade ou oportunidade dessa missão de instrução, a partir de sua instalação passou a haver uma unanimidade sobre sua necessidade, no sentido de haver uma unidade de doutrina militar no país.

Como pano de fundo desta dissertação, realizou-se uma contextualização da economia brasileira, que no período focado estava calcada prioritariamente para a

20 BARROS, José D'Assunção. *O Projeto de Pesquisa em História*. Petrópolis: Vozes, 2007, p.42.

defesa da cafeicultura, ou seja, a defesa, pelo governo brasileiro, do preço internacional do café face à superprodução crescente, sem um aumento da demanda internacional.²¹ Essa política de valorização do preço do café não estimulava o investimento privado na industrialização pesada de bens de capital e o Estado brasileiro, na república oligárquica, fiel aos seus princípios liberais, abstinha-se de participar efetivamente de investimentos na produção.²²

Assim, os capitais privados acumulados no país continuavam sempre investidos de preferência na expansão de novos cafezais, já que a taxa de lucros da agroexportação continuava sempre atrativa em face de outros investimentos, como no caso da indústria.²³

Em termos internacionais, viver da agroexportação não dava ao Brasil projeção, e muitas personalidades notavam que o país ficava para trás no teatro mundial, vivendo da importação de equipamentos e máquinas. O tenente Marcos Evangelista da Costa Villela Júnior, construtor de protótipos de aviões bem-sucedidos em 1917 e 1919, era um desses entusiastas que, sem apoio oficial, resolveu montar os seus próprios aviões.

O objetivo deste trabalho foi acompanhar e analisar o debate desenvolvido sobre a aeronáutica militar nas páginas da revista *A Defesa Nacional* nas primeiras décadas do século XX, período marcado por turbulências políticas, sociais e militares, sob um fundo econômico, e como esse debate repercutiu na imprensa carioca, em especial no jornal *A Noite*.

Para atingir o objetivo proposto, foram formuladas as seguintes hipóteses:

A) o debate travado por militares e civis pela modernização militar no Brasil foi progressivamente passando de uma preocupação exclusiva com a formação de recursos humanos, para uma preocupação com o desenvolvimento econômico e a instalação de indústrias bélicas e de bens de produção.

21 BRESSER-PEREIRA, 2003, p.46; FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Fundo de Cultura, 1964, p.211 e PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1965, p.266.

22 FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. vol.1; e FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: Formação do Patronato Político Brasileiro*. São Paulo: Globo, 2001. Capítulo XIII, item 1.

23 MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986; e FURTADO, 1964, p.193 e 194.

B) o debate sobre a modernização militar e o desenvolvimento da aeronáutica militar brasileira foi sendo assimilado pelas autoridades civis e militares, e que a revista *A Defesa Nacional* teve grande ressonância em tal debate.

C) o debate sobre a modernização militar e o desenvolvimento da aeronáutica militar refletiu-se na imprensa carioca, em especial no jornal *A Noite*.

Desta maneira, optou-se por contextualizar sinteticamente a economia brasileira no período proposto para a dissertação, a fim de situar os debates políticos travados nas páginas da revista *A Defesa Nacional* e no jornal *A Noite*, a respeito do desenvolvimento da aeronáutica brasileira na primeira metade do século XX.

Outro aspecto observado foi o contexto político-ideológico brasileiro, nos trinta primeiros anos do século XX, relativo ao desenvolvimento da aeronáutica nacional, estabelecendo os debates políticos e ideológicos no contexto militar brasileiro, percebendo-se que desde cedo a noção de defesa nacional surge como dado *a priori* nos discursos civis e militares envolvidos no debate sobre a criação e desenvolvimento da aeronáutica militar no país. A revista *A Defesa Nacional* em seu editorial de estréia alertava que:

Vasto país fértil, opulento e formoso, com 1.200 léguas de costas, abertas às incursões do lado do mar; com extensas linhas fronteiriças terrestres do outro lado das quais se agitam e progridem muitos povos também em formação – não seria absurdo admitir a hipótese de que o Brasil viesse um dia a encontrar um sério obstáculo às suas naturais aspirações de um desenvolvimento integral.²⁴

A produção historiográfica sobre a aeronáutica brasileira tem, em diversos momentos, mostrado essa preocupação dos contemporâneos com o uso da aviação para a defesa nacional. Entretanto, os textos, em geral, permanecem em marcos teórico-metodológicos tradicionais, notando-se uma tendência destes em enumerar fatos em um contexto político factual, não se propondo a considerar o contexto econômico-social brasileiro. Seriam, de acordo com a historiografia mais recente, obras de História Evento, de base factual, que não se propõem a problematizar a respeito dos fatos que narram em ordem cronológica.²⁵

De certa forma, as publicações sob o patrocínio do então Ministério da Aeronáutica (MAER), através do Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica

24 *A Defesa Nacional*: Revista de assuntos militares. Ano 1, no. 1, outubro de 1913.

25 CARDOSO, Ciro Flamarion e BRIGNOLI, Héctor. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro: Graal, 2002, 6a. ed., p.21; e BARROS, José D' Assunção. *O Campo da História*. Petrópolis: Vozes, 2004; e BURKE, Peter. *História e Teoria social*. São Paulo: UNESP, 2002, p.24.

(INCAER) relatam, mas não problematizam, os eventos enumerados sobre a aeronáutica brasileira. A visão de uma história evento em publicações do MAER foi percebida por Cláudio Passos Calaza²⁶, para quem “o espírito épico e mitificador de alguns autores da historiografia aeronáutica brasileira procuraram, sobretudo, mesmo que intuitivamente, valorizar o pioneirismo da iniciativa e o heroísmo de seus personagens”. Porém, segundo Pierre Vilar, a história deve ser uma “história da sociedade em movimento”.²⁷

Da literatura histórica publicada pelo MAER depreende-se um inegável valor documental, no que suas informações compiladas terem sido retiradas diretamente das fontes, como relatórios, atas de reuniões, legislação, imprensa. Na verdade, existem poucos trabalhos sobre a Aeronáutica Brasileira na historiografia acadêmica, e principalmente para o período delimitado.

Enfim, ao se pretender construir um discurso histórico, o historiador tem seus olhos voltados para o futuro para, na ação pelo presente, selecionar e recortar o objeto de seu estudo no passado. Como a atualidade da conjuntura mundial pode afetar uma visão futura referente à defesa nacional?²⁸ Ao retomar os debates militares e civis sobre a implantação e desenvolvimento da aeronáutica no Brasil, procurou-se perceber a gênese das decisões políticas que foram importantes para o futuro da Aeronáutica enquanto instituição nacional.

Assim, a revisão da literatura passou, prioritariamente, pela análise crítica das publicações citadas do MAER, problematizando o tema sobre a aeronáutica brasileira em um contexto político-militar e econômico.

Quanto à metodologia, foi realizada uma análise crítica dos debates sobre o desenvolvimento da aeronáutica militar brasileira, prioritariamente em textos publicados na revista de assuntos militares *A Defesa Nacional* e no jornal *A Noite*. A revista *A Defesa Nacional* foi escolhida como fonte principal para a pesquisa por ter sido o fórum de debates privilegiado sobre a profissionalização do Exército Brasileiro desde 1913. A revista teve, assim, um papel destacado na elaboração de uma

26 CALAZA, Claudio Passos. *Aviação no Contestado: investigação e análise de um emprego militar inédito*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UNIFA, 2007.

27 VILAR, Pierre. *La Méthode Historique*, Apud CARDOSO e BRIGNOLI, p. 349.

28 BRASIL. *Política de Defesa Nacional*. Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005. Disponível em <https://www.defesa.gov.br/pdn/index.php?page=diretrizes>. Acessado em 14 de novembro de 2008.

cultura profissional militar, em uma época em que os debates políticos partidários e regionais dividiam o Exército.

O historiador José Murilo de Carvalho percebeu “um quadro de profundas divisões”, com duas grandes clivagens no interior das Forças Armadas brasileiras: a divisão entre oficiais e praças, de um lado, que segundo ele poderia ser atenuada, “mas não podia ser eliminada”, e uma divisão ideológica, de relação com a política, entre os que defendiam o isolamento nas questões internas, “o grande mudo”, posição advogada em geral pelos “jovens turcos” da revista *A Defesa Nacional* e, de outro, o intervencionismo reformista, tributário da influência positivista, “cujos resíduos ainda persistiam na década de 1930”, e que os seguidores dessa tradição foram os tenentes rebeldes da década de 1920.²⁹

Realizou-se um cotejamento metodológico da revista *A Defesa Nacional*, encontrada em sua coleção completa na Biblioteca do Exército (BIBLIEX) do Comando Militar do Leste, com o jornal *A Noite*, encontrado microfilmado na Biblioteca Nacional, e importante para o debate aeronáutico por ter sido o primeiro jornal a trazer a questão para o grande público e ter tido papel fundamental na criação do Aeroclube Brasileiro (AeCB) e no incentivo na criação das Escolas de Aviação civis e militares na década de 1910.

Por outro lado, foi realizada uma leitura crítica dos livros *História Geral da Aeronáutica Brasileira*³⁰ e *História da Força Aérea Brasileira*³¹. Estas obras podem ser consideradas a visão oficial da Força Aérea Brasileira sobre os fatos transcorridos nos primórdios do desenvolvimento da aeronáutica brasileira, daí a sua importância metodológica neste trabalho.

Finalizando, procurou-se, nesta dissertação, realizar uma contextualização historiográfica com a produção acadêmica brasileira mais recente e clássica, tentando-se com isso romper um muro existente com a produção historiográfica realizada pelos militares individualmente ou por seus institutos de pesquisa cultural.

29 CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2005, pp.73, 74 e 75.

30 INCAER, vol.1, 1988, e vol. 2, 1990.

31 WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975.

1. A MODERNIZAÇÃO MILITAR NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

1.1. O CONTEXTO POLÍTICO-MILITAR

1.1.1. O sentimento de inconformismo militar

O oficial inicia sua vida profissional numa escola militar, onde passa a viver uma realidade diferenciada, a vida em caserna, aprendendo a pautar seu comportamento pelo uso freqüente de duas palavras, aparentemente abstratas: honra e pátria. Conforme Oliveiros S. Ferreira, as Forças Armadas existem enquanto organização porque são baseadas na hierarquia e na disciplina.³² Entretanto, podemos dizer que existe hierarquia e disciplina no mundo corporativo civil.

Uma empresa só pode funcionar mediante esse princípio simples em que os trabalhadores subordinados acatam as ordens dos capatazes, e estes dos chefes, diretores, e todos se subordinam aos presidentes. Esta máquina hierárquica funciona porque cada elemento da cadeia de comando conhece sua posição e controla, através de ordens, seus subordinados, de quem se espera obediência no sentido de uma maior produtividade do conjunto corporativo.

Para Ferreira, entretanto, a “ideia predominante”, ou “princípio constitutivo das Forças Armadas, ao contrário das demais organizações civis que estribam as condutas de seus membros na legalidade, é a honra”.³³

Assim, em nossa sociedade, os valores que pautam a convivência cotidiana no trabalho são de cunho econômico e os indivíduos são avaliados por sua riqueza aparente. Diz o filósofo que,

a honra não é um valor econômico. Não se mede pela moeda. O sentimento de honra, especialmente no meio militar, é contrário à autonomia e ao poder individuais enquanto princípios reitores da vida coletiva, pois tem como ponto de referência não a busca de status definido pela riqueza, mas a ligação patética, emocional, com a Pátria.³⁴

O militar e, em especial, o oficial é levado a defender a Pátria, ou seja, a ideia abstrata de nação, com toda a sua história, heróis, território e cultura comuns, e tem

32 FERREIRA, Oliveiros S. *A vida e a morte do partido fardado*. São Paulo: SENAC, 2000, p.25.

33 FERREIRA, 2000, p.25.

34 ibidem.

o dever legal de defendê-la, e mais do que isso, tem o dever de honra de morrer, se for preciso, por ela.

Diz Oliveiros que “a ideia de pátria e a obrigação moral de sacrificar-se em sua defesa fazem, porém, por absurdo ou tolo que pareça, o militar sentir-se diferente do civil”.³⁵ Essa alteridade, segundo o autor, se refere a “processos de socialização diferentes”, pois se o cidadão civil aprende a respeitar as normas sociais, o cidadão militar, um civil antes de cruzar os portões da escola militar, passa a perceber que entrou numa nova realidade, em que os alunos mais antigos de fato mandam, e as ordens ele, o ex-civil, agora aluno-militar, deve obedecer, se quiser continuar compartilhando a consideração do grupo³⁶; e durante toda a sua vida de caserna o militar será “mais moderno”, “da mesma turma” ou “mais antigo” que alguém também militar.

Por seu lado, José Murilo de Carvalho, outro estudioso sobre a instituição militar no Brasil, e sobre sua atuação na política nacional, lembrou que a sociologia tem mostrado exaustivamente que organizações que possuem características e vida próprias, não podem ser reduzidas a meros reflexos de influências externas.³⁷

Carvalho, citando Erving Goffman, chamou essas organizações de “instituições totais”, ou seja, “pelo fato de envolverem todas as dimensões da vida de seus membros, constroem identidades mais fortes. Quando plenamente desenvolvidas, requerem de seus membros uma radical transformação de personalidade. (...) Uma identidade mais forte aumenta o grau de autonomia da organização em relação ao meio ambiente”.³⁸

O entendimento da ideia de corporação baseada nas noções de honra e Pátria é fundamental para se compreender o que é ser militar. Este trabalho falará, predominantemente, de militares e de suas escolhas e discursos. Assim, compreender tais noções é, de certa forma, pré-requisito de compreensão do trabalho, pois voltar-se-á constantemente a elas.

Jehovah Motta, no livro *A Formação do Oficial do Exército*³⁹, não se preocupou exatamente com noções abstratas como honra e Pátria, ao tratar dos currículos e das escolas militares do Exército brasileiro, desde a chegada da Corte

35 FERREIRA, 2000, p.33.

36 Ibidem, p.35.

37 CARVALHO, 2005, p.13.

38 Ibidem, p.13.

39 MOTTA, Jehovah. *A Formação do Oficial do Exército*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 2001.

portuguesa em 1808. Como oficial que foi, tais noções estavam como que implícitas no seu pensamento, não sendo para ele necessário enunciá-las, como o fez o civil Oliveiros S. Ferreira.

Entretanto, ao analisar a evolução dos currículos das escolas militares, Motta acaba adotando a sua percepção subjetiva, como oficial que era, de pertencer a uma realidade diferenciada. Isso se percebe claramente quando ele comparou os currículos da Escola Militar da Praia Vermelha, que formaria “bacharéis”, aos currículos da Escola Militar do Realengo, que formaria em seguida militares profissionais. Os “bacharéis” formados na Escola Militar não seriam bons militares profissionais, mas sim civis fardados atuando, no final das contas, no aparelho do Estado, mas muito pouco na tropa.

Esta mistura explosiva entre a política partidária e a vida militar não abandonou a vida republicana brasileira desde, de acordo com Oliveiros S. Ferreira, a Questão Militar, no último quarto do século XIX, sendo uma das causas da derrocada do Império.

Carvalho focou seu livro *Forças Armadas e política no Brasil* primordialmente no intervencionismo militar na vida política republicana. Ele pontuou a Primeira República brasileira pelos “parênteses de duas intervenções militares”, e diversas manifestações de “menor consequência”. Para o autor, as Forças Armadas seriam o poder desestabilizador, em implícita referência ao antigo poder Moderador do Império.⁴⁰

Este “poder desestabilizador” representado pelas Forças Armadas na Primeira República foi contabilizado por Carvalho em dezoito intervenções militares entre praças, alunos e oficiais de 1889 a 1930.⁴¹ Por exemplo, a Escola Militar da Praia Vermelha se revoltou em 1895, 1897 e 1904.

Em 1904, observou-se os alunos da Escola Militar da Praia Vermelha participando ativamente na revolta popular contra a vacina obrigatória⁴².

Não há dúvidas de que esse comportamento foi associado ao tipo de militar que o país estava forjando, em fins do século XIX, menos oficiais de tropa e mais

40 CARVALHO, 2005, p.13.

41 ibidem, p.15.

42 CARVALHO, José Murilo de. *Os Bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Cia das Letras, 1987, p.107 e 108.

bacharéis civis, que nem mesmo tinham a obrigação de formar no pátio pelo horário de entrada.

Esse civilismo, diz-nos Motta, se referia à questão de que o curso de engenharia sobrepujava os cursos basicamente militares, como a cavalaria, a infantaria e a artilharia, menos para esta, que continha boa carga de estudos matemáticos aplicados. Esforços foram, de vários de seus diretores, de “cumprir o regulamento” e adotar marchas e exercícios, em que se praticassem o tiro das Armas, as manobras e os trabalhos de campanha.⁴³ Porém, diz o autor, tiveram eles de lutar “contra toda uma ambiência saturada de preconceitos, carregada de inércia e presa a uma excessiva valorização do teórico e do livresco”.⁴⁴

Desta forma, a Escola Militar da Praia Vermelha, palco para as lições de Benjamin Constant, o fundador da República, perdia sua função de formar os militares, e formava os “civis fardados” ou, conforme denominação da época, o “paisanismo”⁴⁵, por sua pouca importância dada à instrução militar. Diz Serzedelo Correia, que foi lente da Escola, participou dos eventos do pronunciamento militar que deu origem à República, e que colaborou com a reforma do regulamento da Escola que tornou o seu ensino mais científico e menos militar, o de 1890:

o que é pior é que essas escolas militares são antes de tudo escolas civis, porque a parte militar é secundária e quase de nenhum valor. Cria a Câmara que o oficial sai dessas escolas com um cabedal científico extraordinário; sabe perfeitamente a diferenciação de uma função algébrica, integrar uma expressão diferencial, determinar a passagem de um astro sobre o meridiano, quais as diferenças essenciais entre a Biologia e a Sociologia, mas em relação à parte técnica, profissional, à estratégia, à Tática, à Fortificação, ao elemento de manobra, o nosso oficial sai da Escola sabendo pouco, porque pouco é o tempo para a aquisição dos conhecimentos práticos.⁴⁶

Na verdade Serzedelo Correia renegava o regulamento de Benjamin Constant, obra que também era sua. Entretanto, como se fora uma escola civil, ou “paisana”, formadora de um “bacharelismo fardado”, a Escola Militar da Praia Vermelha participava dos acontecimentos políticos da jovem República, a queda de Deodoro e a ascensão de Floriano Peixoto, a Revolta da Armada, as agitações ao tempo de Prudente de Moraes⁴⁷.

43 MOTTA, 2001, p.165.

44 ibidem, p.165.

45 ibidem, p.181.

46 ibidem, p.182.

47 ibidem, p. 183.

As agitações políticas nos quartéis vinham desde o fim da Guerra do Paraguai, com a propaganda abolicionista e republicana⁴⁸, sob a ideologia positivista de homens como Benjamin Constant. Com a vitória do movimento republicano e o predomínio dos seus propagandistas militares, Benjamin Constant acabou dando o tom positivista da Escola Militar, nomeando lentes, o que não deixava de ser a politização da escola e de seus alunos.⁴⁹

Porém, nos diz Motta, foi com Floriano que os alunos tiveram participação destacada na repressão à Revolta da Armada, esta levantada pelo almirante Custódio de Mello, em 1893, contra o “Marechal de Ferro”. Em 1895, os alunos dão vivas a Floriano, em rebeldia ao novo comandante antiflorianista. Em 1897, recusam-se a entregar as armas e as munições à Intendência de Guerra. No ano seguinte, os alunos se envolveram em distúrbios por ocasião do aniversário de Floriano. O florianismo, como um ideal de republicanismo militar, iniciava um longo período de atividade política.

Em 1904, no dia 14 de novembro, os alunos militares, liderados pelo general Silvestre Travassos, participaram armados da revolta contra a vacina obrigatória, mas foram todos presos pelas tropas legalistas, saindo ferido o general. O governo do presidente Rodrigues Alves não perdeu a chance de fechar o perene foco rebelde florianista: era o fim da lendária Escola Militar da Praia Vermelha.⁵⁰

A Escola Militar do Realengo estava situada no subúrbio da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e passou a funcionar a partir do ano de 1904, com o fechamento da Escola Militar da Praia Vermelha. Até 1944, a Escola do Realengo formou milhares de jovens oficiais do Exército, sendo então desativada, quando passou a funcionar a Academia Militar das Agulhas Negras, em Resende-RJ.

É interessante referir-se a Realengo como um período de muitas e variadas mudanças internas, fruto de novos regulamentos que influíam na formação do futuro oficial do Exército Brasileiro, permeado pela sociedade brasileira em intensa transformação econômica e política.

Diferentemente da antiga Escola da Praia Vermelha, a Escola do Realengo era modesta, como “modestos eram seus cadetes, oriundos, em quase sua

48 MOTTA, 2001, p.189, e capítulo “A cena política: Abolição e República”

49 ibidem, p.195.

50 ibidem, p.208 e 209. No local passou a funcionar os cursos de Estado-Maior do Exército.

totalidade de famílias pobres, e muito ligados ao povo pela origem e pelo estilo de vida”.⁵¹

Pode-se perceber, ao retirar-se a formação do oficial do Exército da Praia Vermelha, e colocá-la no subúrbio distante e ainda rural do Realengo, a ideia de afastar os jovens militares do burburinho político que agitava a capital da República em seus primeiros quinze anos de debutância política. As reformas pelas quais a Escola do Realengo passou – e foram cinco ao todo - em seu regulamento, possuíam por parte das autoridades a intenção de tornar o seu ensino cada vez mais profissional militar e menos “bacharelesco”, de acordo com a denominação à época.⁵²

Apesar de instrumento do Império na vitória da Guerra do Paraguai, o Exército não teve do governo imperial um reconhecimento profissional à altura da missão cumprida nos campos paraguaios. Assim, quando a República foi implantada, a expectativa militar girava em torno de três reivindicações: aumento do efetivo, modernização administrativa e aquisição de moderno armamento⁵³.

Assim, a insatisfação e o inconformismo militar eram uma tônica no Brasil do período oligárquico, tanto em relação às questões profissionais, quanto em questões políticas, e que perpassavam o que Oliveiros S. Ferreira chamou de “partido fardado”, ou o que José Murilo de Carvalho denominou de “poder desestabilizador” e que permaneceram por toda a década de 1910 e 1920.⁵⁴

1.1.2. A revista *A Defesa Nacional* no novo contexto político

A revista *A Defesa Nacional*, surgida em 10 de outubro de 1913, iniciava uma campanha pela modernização das Forças Armadas (Marinha e Exército), batendo na tecla do aumento do efetivo na tropa, que às vésperas na Primeira Guerra Mundial, era “pouco superior àquele que o Império nos legara”.⁵⁵ Na Câmara, o deputado Pandiá Calógeras reclamava um Exército de 50 mil homens.⁵⁶

51 MOTTA, 2001, p.215.

52 Ibidem, p.215.

53 Ibidem, p.215.

54 CARVALHO, 2005, pp.13 a 61.

55 MOTTA, 2001, p.217.

56 Anais da Câmara dos Deputados, seção de 23 de agosto de 1913, p.715 e seguintes, apud MOTTA, p.217.

De certa forma, a revista acompanhou em seu programa de ação a reforma do Exército empreendida pelo marechal Hermes, em 1908, a saber:

- a) Adoção do serviço militar obrigatório, através do sorteio;
- b) Reorganização do exército, com novo agrupamento de corpos e com a instituição das grandes unidades;
- c) Reorganização do Estado-Maior;
- d) Aquisição de armamento e reaparelhamento das fábricas militares.⁵⁷

O rebentar da Primeira Guerra Mundial mudou radicalmente a perspectiva orçamentária restritiva do Congresso Nacional em relação às Forças Armadas. Para Motta,

A história do Exército, na República, divide-se em dois períodos, separados por um marco nítido: o conflito de 1914-1918. Antes era o pequeno Exército, talhado com moldes antiquados, a despeito de algumas iniciativas meritórias (...). Com a guerra, e depois desta, vieram as reformas substanciais de estrutura, o sorteio foi aplicado, os orçamentos se fizeram mais generosos, realizaram-se efetivos de maior porte, construíram-se quartéis, compraram-se armas automáticas e canhões, ampliaram-se arsenais e fábricas, o ensino militar adquiriu novo tom.⁵⁸

Com o início do sorteio militar, em 1916, na gestão do ministro da Guerra general Caetano de Faria, finalmente os efetivos do Exército vão aumentar, até que ao findar a Primeira Guerra Mundial, eles estarão em torno dos 40 mil homens⁵⁹, mas ainda abaixo do quantitativo reivindicado pelo deputado Calógeras, pelo Estado-Maior do Exército e pelos “jovens turcos”.

De acordo com o livro *História do Exército Brasileiro*, os jovens turcos foram

um grupo de jovens oficiais, em 1913, cheios de ardor pela profissão das armas, fundou uma revista militar, *A Defesa Nacional*, muito importante na evolução do pensamento militar brasileiro. A pregação deles, logo apelidados de ‘jovens turcos’, em torno de novas ideias e de novas técnicas e táticas militares, serviu para combater a rotina, entrave de modernização do Exército brasileiro.⁶⁰

Os seus fundadores eram oficiais que realizaram estágio no exército alemão entre os anos de 1906 e 1912.⁶¹ Em seu primeiro número são listadas as seguintes personalidades, na ordem em que aparecem na revista: primeiros-tenentes Bertholdo Klinger, Estevão Leitão de Carvalho e Joaquim de Souza Reis (redatores),

57 MOTTA, 2001, p.219.

58 ibidem, p.218.

59 Ibidem.

60 ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO. *História do Exército Brasileiro*. Brasília: IBGE, 1972, vol.2, p.804.

61 INCAER, 1990, p.36; e CARVALHO, 2005, p.23.

Francisco de Paula Cidade, Mário Clementino de Carvalho, Epaminondas de Lima e Silva, César Augusto de Parga Rodrigues, Jorge Pinheiro, José Pompeu Cavalcante de Albuquerque, Euclides Figueiredo, Brasília Taborda, Amaro de Azambuja Villa Nova, Maciel da Costa (grupo mantenedor), generais José Caetano de Faria, Marques Porto; coronel Tasso Fragozo; tenente-coronel Bonifácio Gomes da Costa; majores R. Seidl, J. Nepomuceno da Costa, Florindo Ramos; capitães Felix Amélio, Lima e Silva, Trindade, Sezefredo de Almeida, Adelino de Oliveira, Francisco Paes de Andrade, Mario Clementino de Carvalho, César Augusto Parga Rodrigues, Castro e Silva, Seixas, Jorge Pinheiro; tenentes Jucá, Figueiredo, Taborda, Castro Ayres, J. Marcelino, Pompeu Cavalcante, Amaro Villa Nova, Bias Pimentel, Paula Cidade, Nascimento Silva, Aquino Correa, Maciel da Costa, Alcoforado, Newton de Andrade Cavalcante, Barbosa Monteiro; Drs. Pessoa de Mello, Loureiro, Getúlio dos Santos; veterinário Paulo Raymundo; aspirantes João Pereira de Oliveira e Mário Travassos (colaboradores).⁶²

No decorrer dos anos, o grupo foi se modificando, com a chegada de novos redatores e colaboradores e a saída de outros. Dos redatores que chegaram, podemos citar Eurico Gaspar Dutra⁶³, Nilo Val, além de encontrarmos Pedro Aurélio de Góes Monteiro⁶⁴, Euclides Hermes da Fonseca⁶⁵, Newton Braga⁶⁶ e José Baker de Azamor⁶⁷ entre os representantes da revista nos quartéis do Exército e da Marinha. O papel de caixa de ressonância militar exercido pelo grupo responsável pela revista *A Defesa Nacional* é reconhecido por Motta:

a ação dinamizadora dos oficiais que haviam estagiado na Alemanha. Embora pouco numerosos, se fizeram muito atuantes, já nos gabinetes de

62 *A Defesa Nacional*. nº.1, 10/10/1913, editorial.

63 Eurico Gaspar Dutra participou da repressão do movimento tenentista na década de 1920 e foi contra o movimento golpista de 1930 liderado por Vargas. Em 1932 aproximou-se do regime ao participar da repressão à Revolta Constitucionalista de São Paulo, e em dezembro de 1936 assumiu o Ministério da Guerra, participando, junto com Góes Monteiro, da articulação do Estado-Novo. http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_euricogaspardutra.htm. Para LOPES, Theodorico e TORRES, Gentil. *Ministros da Guerra do Brasil (1808-1948)*. Rio de Janeiro, 1949, 3º ed., o período de Dutra a frente do Ministério da Guerra foi de 19/11/1937 a 09/08/1945.

64 *A Defesa Nacional*, nº.66, 10/03/1919, "Representantes da *A Defesa Nacional*" encontra-se o primeiro-tenente Dr. Góes Monteiro. O tenente-coronel Pedro Aurélio de Góes Monteiro foi o chefe militar escolhido por Getúlio Vargas no movimento que derrubou o presidente Washington Luis, em novembro de 1930. CARVALHO, 2005, p.40.

65 Euclides Hermes da Fonseca, era o comandante da fortaleza de Copacabana no levante tenentista de 5 de julho de 1922, tendo papel relevante no movimento.

66 Newton Braga participou do reide, com João Ribeiro de Barros, em 1927, entre Gênova e Santo Amaro-SP, no hidroavião *Jahu*.

67 José Baker de Azamor foi um aviador naval envolvido nas revoltas tenentistas de 1922 e 1924. *A Noite*, 14/06/1922, "A conspiração na Marinha: é oferecida denúncia contra os indiciados", p.1.

comando, já através de *A Defesa Nacional*, em cujas páginas os problemas eram lançados em tom persuasivo e vibrante.⁶⁸

Um “padrinho” da revista foi o general de divisão José Caetano de Farias, chefe do Estado-Maior do Exército, um dos seus primeiros colaboradores, cedendo as gráficas do Estado-Maior para as tiragens e mesmo escrevendo artigos.⁶⁹ Sua nomeação para o Ministério da Guerra do governo do presidente Venceslau Brás, em 1914, acompanhou todo o período da Primeira Guerra Mundial.

Ao ser nomeado, levou consigo o primeiro-tenente Estevão Leitão de Carvalho para trabalhar em seu gabinete ministerial. Não há dúvida que o alto comando do Exército estava chancelando oficiosamente a iniciativa dos “jovens turcos”.⁷⁰

A Defesa Nacional mantinha-se como uma revista técnica militar, entretanto não fugia dos debates políticos que afetassem as questões militares, como as votações do orçamento ou de leis específicas, não entrando em questões políticas partidárias. Os redatores e seus colaboradores muitas vezes não se abstiveram de criticar, com alguns artigos assinados, a “politicagem” no Congresso, de alguns de seus deputados que impatrioticamente deixavam o Exército em penúria material e de recursos humanos.⁷¹

Um outro detalhe importante se refere à juventude dos oficiais envolvidos com a revista *A Defesa Nacional*: em 1914, a revista contava entre seus representantes com um tenente-coronel, oito majores, nove capitães, 43 tenentes e quatro aspirantes.⁷² Os representantes da revista tinham um papel importante de distribuição e venda do periódico nos quartéis, recebendo os valores e repassando-os ao grupo mantenedor. Eram os contatos finais, e possivelmente defendiam os pontos de vista de modernização do Exército perante a tropa.

Mesmo “lutando” (a palavra é recorrente nos editoriais) pela modernização do Exército, os editores e colaboradores da revista *A Defesa Nacional* não se alinharam, pelo menos não de forma automática e em bloco, com o movimento tenentista, como se poderia imaginar. Não se encontra nenhum nome de proa do tenentismo na direção da revista, apesar de se encontrar alguns entre seus

68 MOTTA, 2001, p.221.

69 *A Defesa Nacional*, nº. 6, 10/04/1914, “Campos de Instrução”.

70 *A Defesa Nacional*, nº.15, 10/12/1914, “Ministério Caetano de Faria”, p.71

71 *A Defesa Nacional*, nº.6, 10/03/1914, “Praxes a eliminar”, pelo Tenente Bertholdo Klinger, e *A Defesa Nacional*, nº. 65, 10/02/1919, Editorial.

72 *A Defesa Nacional*, nº.9, 10/06/1914, “Representantes de *A Defesa Nacional*”.

representantes, como foi o caso do tenente Euclydes Hermes da Fonseca, líder da revolta do Forte Copacabana, e os tenentes aviadores da Aviação Naval José Baker de Azamor, e Fábio de Sá Earp envolvidos na conspiração contra o presidente Epitácio Pessoa.

Pelo contrário, encontraram-se colaboradores e mesmo redatores de *A Defesa Nacional* entre os elementos encarregados da repressão ao movimento rebelde. O general Tasso Fragoso, chefe do Estado-Maior do Exército, durante o governo de Artur Bernardes (1922-1926), foi encarregado da repressão aos rebeldes tenentistas de 1922 e 1924. O capitão Euclides Figueiredo, em 1922, comandando um destacamento do 1º Regimento de Cavalaria, cercou a Escola Militar do Realengo e prendeu os oficiais instrutores rebeldes (Odílio Denys, Juarez Távora, Cordeiro de Farias, Falconiére da Cunha e Canrobert Pereira da Costa).⁷³

Os movimentos rebeldes afetaram a vida profissional do antigo fundador da *A Defesa Nacional*, capitão Bertholdo Klinger que foi preso por suposta participação no movimento rebelde em 1924, tendo sido inocentado mais tarde. Devido a isso, e por não manter mais contato com a revista, Klinger solicitou sua saída da presidência de honra de *A Defesa Nacional*, certamente vexado com a situação de preso político, mas negando sua participação nas revoltas tenentistas.⁷⁴

A revista de assuntos militares procurava falar em nome do Exército e, diante da grande divisão política, exortava todos a se unirem pelo bem da “Pátria sacrossanta”.⁷⁵ No mesmo número, *A Defesa Nacional* saudava o aparecimento no mercado editorial da *Revista Militar do Brasil*, dirigida por um grupo de oficiais da reserva, na avaliação dos redatores, bem impressa, trazendo fotografias e variada

73 FROTA, Andréa G. *Quinhentos anos de História do Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2000, pp. 525-616. O coronel Bertholdo Klinger, sob ordens do general Rondon, perseguiu a coluna Prestes-Miguel Costa. Por ocasião do movimento que derrubou o presidente Washington Luiz em 1930, percebe-se nomes luminares da revista *A Defesa Nacional* lutando pelo governo legal: o coronel Estevão Leitão de Carvalho resistiu no comando do 8º Regimento de Infantaria no Rio Grande do Sul, e o general Tasso Fragoso e o coronel Bertholdo Klinger resistiram; estes últimos, ao perceberem a vitória certa do movimento, passaram para o lado vitorioso. O general Bertholdo Klinger foi o comandante militar da Revolta Constitucionalista de São Paulo, em 1932, e contou com a participação do coronel Euclides Figueiredo no comando da 2ª. Divisão de Infantaria e do coronel Brasília Taborda, na frente maranhense.⁷³ Os rebeldes tenentistas de 1922 e 1924, em sua quase totalidade, a partir de 1930 estavam do lado legalista, colaborando com a repressão à revolta constitucionalista paulista. Os antigos “jovens turcos” Klinger, Taborda e Figueiredo agora eram os rebeldes.

74 *A Defesa Nacional*, n° 139/140, JUL/AGO 1925, “O major Klinger deixou *A Defesa Nacional*”, p.208.

75 *A Defesa Nacional*, n° 147/148, MAR/ABR 1926, “Pela pátria pelo Exército”, pelo capitão L. Correia Lima.

colaboração. Entretanto, os redatores marcavam sua diferença em relação à publicação concorrente, por discordar do programa que tratava de política: “somos daqueles que entendem que a profissão das armas é incompatível com o exercício da política, pois o mesmo traz sempre o partidarismo, a competição, a cisão – fatos capazes de, uma vez introduzidos em uma organização, que deve ser homogênea como o Exército, trazer-lhe desagradáveis resultados”.⁷⁶

Tendo em vista que uma parte do Exército estava rebelado e circulava pelo interior do país pregando a revolução contra as oligarquias, a Coluna Prestes, *A Defesa Nacional*, insistia que se deveria reeducar o militar, acostumado a rebeliões, ou como definiu José Murilo de Carvalho, o “poder desestabilizador”.⁷⁷ Dizia o editorial que

O aspecto de caráter mais urgente da grandiosa obra da nossa definitiva restauração militar é o de se convencerem todos militares e civis da gravidade do nosso problema militar e ao mesmo tempo da importância que assume para a vida política e social da nação a estabilidade e eficiência de suas Forças Armadas. Para se chegar a consegui-lo, há que se fazer (...) esforço de reeducação da mentalidade dos militares (...) Se há uma transformação profunda a realizar-se em nosso meio social, outra não é a reeducação do espírito do nosso povo. E essa reeducação não é mais que semear ordem, disciplina e respeito à lei, e desvendar o Brasil a todos os seus filhos na grandeza de seus antepassados nas imensas possibilidades atuais do país (...).

Nenhum outro aparelho tanto como o Exército nacional se apropria a representar o manancial de todas as energias reeducativas necessárias (...). Quando se diz que se deve afastar o Exército da política, o que se quer é assegurar a serenidade e a autoridade moral para o exercício desta excelsa função.

Nada de pensar que o Exército se deve crucificar no silêncio de sua vida profissional e guardar-se indiferente à sorte administrativa e política da sociedade brasileira. Seria, então, a maior desonra vestir o uniforme de um tal Exército.

País novo como somos, o nosso Exército pode e deve continuar a intervir, como sempre, na vida da nação. Apenas os métodos e processos é que podem e devem ser outros.

Em tempos, que já longe vão, o oficial brasileiro não podia senão intervir pela força nos destinos da nacionalidade (...) Nos tempo atuais, as ações pela força têm repercussões que as de outras épocas não podiam produzir. As relações internacionais, o vulto das nossas transações comerciais, o desenvolvimento econômico e industrial do país são de tal monta que se faz mais mal do que bem quando se parte a gume da espada um fio que seja dessa complexa urdidura.

O oficial brasileiro deve ser o sacerdote sereno e convicto da ressurreição nacional, fazendo da caserna, do Exército nacional o templo onde todas as forças nacionais venham tomar banho lustral para novas e proveitosas atuações.

76 *A Defesa Nacional*, n° 147/148, MAR/ABR 1926, “Pela pátria pelo Exército”, pelo capitão L. Correia Lima.

77 CARVALHO, José Murilo de. *As Forças Armadas e política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2005, pp.13 a 61.

Ensinando-se com a palavra e sobretudo o exemplo que as instituições armadas no Brasil têm (...) um papel preponderante na estabilidade política da nação (...).⁷⁸

Desta maneira pode-se compreender que *A Defesa Nacional* procurava esvaziar, no Exército Brasileiro, um espírito de rebelião, procurando direcionar estas energias para uma atuação profissional. A citação acima historiava a intervenção “nos destinos da nacionalidade”. Apesar de pregar o afastamento da política partidária, o Exército deveria manter-se participativo a partir da caserna, transformando-a em local de reeducação do povo, tendo papel decisivo na estabilidade nacional.

De tudo isso se percebe a complexidade do momento político e militar nos primeiros trinta anos do século XX, em que os militares legalistas e rebeldes mudavam de lado com grande rapidez, e onde carreiras podiam se esfacelar ou decolar dependendo do posicionamento ao lado vitorioso.

O caso do tenente de artilharia Eduardo Gomes é emblemático, que rebelde sobrevivente em Copacabana em 1922, esteve na rebelião tenentista em São Paulo, em 1924, tentando usar um avião para bombardear posições legalistas⁷⁹ e, oito anos mais tarde, eis que ele apareceu na tropa federal, agora usando um avião para bombardear as tropas da rebelião constitucionalista de São Paulo. A vitória da revolução em 1930 levou Eduardo Gomes rapidamente ao posto de major, no comando do recém-criado Grupo Misto de Aviação, sediado no Campo dos Afonsos-RJ, tendo um papel de destaque na criação do Correio Aéreo Militar, em 1931, importante instrumento na consolidação da integração nacional.

Esse comportamento rebelde acabou por ser bastante comum na década de 1920. Assim Motta se referiu ao fenômeno tenentista no Exército:

A partir desse dia [5 de julho de 1922], e durante oito anos o Exército passou a ser trabalhado por duas tendências: a dos que se afervoravam nas ideias do aperfeiçoamento técnico-profissional, da mudez em face do fato político, e de atitude essencialmente constitucional e legalista, e a daqueles que ao contrário, sensibilizaram-se ante a agitação da cena política (...), sonhavam com um país de melhores costumes políticos administrativos.⁸⁰

78 *A Defesa Nacional*, n° 151, 10/07/1926, Editorial, “Deve-se reeducar o espírito militar da nação” e *A Defesa Nacional*, n° 152, 10/08/1926, Editorial, “Um só ideal – frente única! Na paz a nação precisa do Exército”.

79 INCAER, 1990, pp.115 a 126.

80 MOTTA, 2001, p. 224.

Em síntese, poder-se-ia dizer que os “jovens turcos” da revista *A Defesa Nacional* seriam os rebeldes do profissionalismo, pela modernização técnica e administrativa das Forças Armadas⁸¹, e os “tenentes” atuando desde 1922, foram os rebeldes políticos, tentando dar uma nova solução política e social ao país.

José Murilo de Carvalho também percebeu essa dicotomia entre os “profissionais” e os “intervencionistas”. Do primeiro grupo, Estevão Leitão de Carvalho, redator da revista *A Defesa Nacional*, e chefe de gabinete do ministro da Guerra, entre 1914 e 1918, “lutou sempre pela transformação do Exército num órgão nacional dedicado à preparação da defesa do país, longe das lutas políticas”. Do segundo grupo, Juarez Távora e Góes Monteiro, para quem o Exército deveria promover uma política nacional própria, ou seja, “fazer a política do Exército, e não a política no Exército”.⁸²

Entretanto, como foi dito, não se pode dizer que os “jovens turcos” estacavam na “mudez em face ao fato político”, como quis Motta, pois em diversos momentos a revista *A Defesa Nacional*, em seus editoriais e artigos assinados repeliavam a má ingerência política nas questões profissionais dos militares.

No artigo “Da província: desonestidade profissional”, o tenente Osório Tuyuty falava sobre a crise política no Rio Grande do Sul e sobre a participação de militares na política regional. Segundo ele, a “politicagem desenfreada campeia nos quartéis” (...). “Quem julga seus sentimentos políticos superiores às suas virtudes militares, por isso mesmo é um *político fardado* (grifo do autor), (...) que está em flagrante e nociva desobediência”, em “horrenda deslealdade”.⁸³

Efetivamente, nos primeiros anos da revista *A Defesa Nacional*, o que se percebe é a preocupação efetivamente técnica dos artigos. Entretanto, há momentos de manifestações políticas, bem duras, quando se critica o orçamento reduzido para o Ministério da Guerra, e se acusa a falta de patriotismo dos políticos que assim agem pensando no equilíbrio das finanças⁸⁴.

De acordo com a revista, o modelo a ser seguido seria o exército alemão. Em um artigo traduzido do alemão, o tenente-general Von Pelet Narbonne escrevia que, na Alemanha, o Exército não ficava, em momento nenhum, subordinado ao

81 O INCAER, 1990, vol.2, p.38 diz muito apropriadamente que o epíteto “jovens turcos” melhor seria “Jovem Brasil”, por trazer o espírito reformador, assim como na Turquia.

82 CARVALHO, 2005, pp.40 a 43.

83 *A Defesa Nacional*, Nº 122, 10/12/1923, p.896.

84 *A Defesa Nacional*, Nº 6, 10/03/1914, p.198, artigo assinado pelo tenente Souza Reis.

Parlamento. Estaria, em caso de paz, subordinado ao ministro da Guerra, e em caso de guerra, ao imperador. Na Alemanha, os gastos com a defesa seriam vistos como um seguro nacional para todas as riquezas do país. A conclusão seria para o Brasil semelhante: quanto valeria um seguro para as riquezas e potencialidades brasileiras?⁸⁵

Quanto a estas riquezas e potencialidades, a revista *A Defesa Nacional*, tocava exatamente nesse ponto em seu primeiro número. Entretanto, de acordo com a revista, o Exército não corresponderia, naquele momento, às necessidades de defesa e segurança nacional, estando o Brasil “completamente indefeso”.⁸⁶ É uma afirmação contundente, mas um alerta que mostra a preocupação sincera dos “jovens turcos” sobre a questão da defesa nacional.

A revista possuía um programa técnico e profissional para o Exército, que passava pelo serviço militar obrigatório, aumento do efetivo, construção de quartéis e compra de armamentos variados⁸⁷. Em 1914, a revista lançou, em seu editorial, a ideia da vinda de uma missão militar estrangeira de instrução, com o objetivo de agir “no grande laboratório da tropa, que é o campo de manobras”.⁸⁸ O debate aí passou a ser a vinda de uma missão francesa ou alemã, principalmente nos anos de 1917 e 1918.⁸⁹ A perspectiva de formação profissional possuía atuantes propagandistas nos “jovens turcos”.

A ideia geral entre os políticos profissionais era que o Brasil não seria envolvido diretamente na Primeira Guerra Mundial, pois não teria interesses seus em jogo. Entretanto, as questões comerciais com a Alemanha começaram a ocorrer, com a apreensão de uma carga de café brasileiro pelos alemães, e o revide brasileiro e a consequente apreensão de navios alemães nos portos nacionais, já em 1916.

Interessante é notar que a revista *A Defesa Nacional* colocou-se claramente contrária a este ato do Congresso que poderia ser interpretado pela Alemanha como um posicionamento pró-*Entente* e que, conseqüentemente, tirava o Brasil da sua

85 *A Defesa Nacional*, nº 5, 10/02/1914, p.157 e seguintes.

86 *A Defesa Nacional*, nº 1, 10/10/1913, editorial.

87 MOTTA, 2001, p.223.

88 *A Defesa Nacional*, Nº 5, editorial, 10/02/1913.

89 BASTOS FILHO, 1994, p. 3.

neutralidade, o que de fato ocorreu com os torpedeamentos de navios mercantes brasileiros em 1917.⁹⁰

Em outubro de 1917, o governo brasileiro decretou o estado de guerra contra a Alemanha. A participação brasileira não contou com grande engajamento militar, mas mesmo assim foram enviados aviadores da Marinha e do Exército, além de uma Força Naval, e um Corpo de Saúde de quase uma centena de médicos e enfermeiros.⁹¹

A Defesa Nacional passou a defender a vinda de uma missão francesa de instrução, mudando de perspectiva, logo que o Brasil entrou na guerra contra a Alemanha. Em janeiro de 1919, o editorial criticava ferozmente um discurso pronunciado pelo deputado Álvaro Baptista, na Câmara dos Deputados, contrário à vinda de uma missão de instrução. O deputado havia afirmado que uma missão militar estrangeira seria algo que tudo “desarticulária, deslocaria e desconjuntaria”. Este editorial criticava “o predomínio mal disfarçado de uma politicagem desbragada e imoral”, em que a União e os estados mais poderosos, através de “conluíus de patotas”, loteavam recursos e cargos.

O alvo era claro: os políticos da República seriam os responsáveis por essa “politicalha” praticamente geral dos “estadistas que o Brasil tem produzido nos últimos tempos”, os “políticos (?) profissionais”, que protegem “os audaciosos sem escrúpulos e prejudicando os que têm pudor” causando uma desarticulação social e política.

O editorial da revista não ficou nisso: em desagravo ao poeta Olavo Bilac, recentemente morto e homenageado no mesmo editorial, finalizou:

é doloroso constatar que o povo tem mantido inconscientemente alguns órgãos que, em vez de salvaguardar a sua riqueza, os seus direitos, o seu progresso, a sua soberania e os seus brios, transforma-se em agremiações subalternas encarregadas de repartir a riqueza pública, extorquir-lhe direitos (...), de entravar o seu progresso sempre que ele colida com as ambições da politicagem e seus exploradores (...), de chafurdar a sua moral, a sua religião e a sua defesa na lama das conveniências, dos agrados e da covardia (...) desses magnatas.⁹²

A posição da revista é claramente contrária ao político profissional, eleito por um processo pouco democrático,⁹³ em que havia a instituição da “degola”, na qual

90 *A Defesa Nacional*, nº. 31, 10/04/1916, editorial.

91 ARARIPE, Luis de Alencar. “Primeira Guerra Mundial” In: MAGNOLI, Demétrio.(Org) *História das guerras*. São Paulo: Contexto, 2007, p.343.

92 *A Defesa Nacional*, nº.64, 10/01/1919, editorial.

93 CARVALHO, 1987, pp.84 a 90.

os candidatos da oposição poderiam não receber aprovação pela comissão eleitoral da Câmara, sob pressão dos políticos situacionistas. É também contrária ao próprio sistema político como um todo, carregado de “conluíus” e “injustiças” “malsãs”. A “politicalha” chegaria a entravar o progresso social do povo.

Por outro lado, ao homenagear Olavo Bilac, o poeta que defendeu o serviço militar obrigatório em 1915, como “o triunfo completo da democracia, o nivelamento das classes, a escola da ordem, da disciplina, da coesão, o laboratório da dignidade própria e do patriotismo”,⁹⁴ a revista marcava sua posição entre um parlamento impatriótico, individualista e corrupto, ao Exército, escola da nação e difusor da democracia.

Assim, *A Defesa Nacional*, desde seus primeiros números, defensora da vinda de uma missão estrangeira de instrução para o Exército e para a Marinha, deixara de defender uma missão alemã, como ocorreu em maio de 1914⁹⁵, para defender uma missão francesa. Para Bastos Filho, a escolha da França se deveu à sua vitória na Primeira Guerra Mundial. A vitória dos franceses fez crescer a admiração, elevados aos olhos do mundo como vencedores dos alemães que eram considerados como expressão perfeita do militarismo.⁹⁶

1.1.3. A contratação da Missão Militar Francesa de Instrução

No livro *A Missão Militar Francesa no Brasil*, Jayme de Araújo Bastos Filho abordou aspectos importantes para se entender os debates em torno da vinda de uma missão militar francesa de instrução para o Exército Brasileiro, durante o desenrolar da Primeira Guerra Mundial (1914-1918).

Para este autor, que usou sistematicamente como fontes de seu trabalho os Anais da Câmara dos Deputados e a revista *A Defesa Nacional*, o debate partia do pressuposto de que o Exército encontrava-se desorganizado, sem eficiência para mobilizar soldados, sem unidade de doutrina e ação.⁹⁷

94 *A Defesa Nacional*, nº.64, 10/01/1919, editorial.

95 *A Defesa Nacional*, nº.8, 10/05/1914, editorial. Assinalado o nome do tenente Souza Reis. É interessante que alguns exemplares da revista existentes na Biblioteca do Exército, no Comando Militar do Leste, possuíam manuscritos os nomes dos autores dos editoriais e artigos não assinados.

96 BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1994, p.36.

97 BASTOS FILHO, 1994, p.14.

A contratação de uma missão militar para a instrução e reorganização do Exército tornou-se a ordem do dia, ganhando as páginas da revista *A Defesa Nacional*, e a escolha de oficiais franceses pelo Congresso Nacional ocorreu depois de acirrados debates, devido à vitória da França sobre a Alemanha na Primeira Grande Guerra.⁹⁸

Apesar de várias tentativas anteriores de modernização do Exército, pouco foi realizado para mudar-se a situação de desorganização das Forças Armadas brasileiras. O estabelecimento do sorteio no recrutamento esbarrava em muitas dificuldades logísticas e não se concretizava. A modernização administrativa foi tentada por praticamente todos os ministros da Guerra da República, como Mallet (1905), Hermes da Fonseca (1913), Caetano de Faria (1918), Alberto Cardoso de Aguiar (1919), Fernando Setembrino e Tasso Fragoso (1924).

Todas as reformas denotaram um esforço sincero dos ministros da Guerra em retirar o atraso organizacional e de doutrina do Exército em face do adiantado estado industrial das potências centrais. Até a Primeira Guerra Mundial, o Brasil patinava nos serviços da dívida externa, dependendo de empréstimos para financiar a venda do café do mercado internacional. Em 1898, o deputado Rodolfo Paixão declarava na Câmara dos Deputados que

o Exército fixado em 28.160 praças, não as têm, porque nós, pelo conhecimento que temos do nosso estado financeiro, concordamos que esse efetivo apenas constasse no papel (...) e por isso votamos verbas, no ano passado, para 16 mil praças (...)⁹⁹

É o reconhecimento pungente de que, antes de qualquer prioridade de defesa nacional, o que contava para os líderes do Estado brasileiro era o equilíbrio orçamentário. Tal foi o padrão de comportamento dos políticos da República.

Por seu lado, o deputado e jornalista Maurício de Lacerda, de acordo com Jayme de Araújo Bastos Filho¹⁰⁰, foi um dos parlamentares que mais lutou pelo reforço das Forças Armadas, durante a década de 1910, propugnando a criação de um aeroclube que formasse aviadores para o Exército¹⁰¹ e, mais tarde, lutando na

98 BASTOS FILHO, 1994, p.37.

99 Seção de 14/10/1898, Anais da Câmara dos Deputados, apud MOTTA, 2001, p.216.

100 BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão militar francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1994.

101 INCAER, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1988, vol. 1, p.138.

Câmara pela vinda de uma missão francesa de instrução.¹⁰² Lacerda foi, inclusive, presidente do AeCB entre 1917 e 1920.¹⁰³

Em 25 de junho de 1918, a Primeira Guerra Mundial se encaminhava para o seu término, com a vitória praticamente assegurada da Entente. Maurício de Lacerda subiu no plenário da Câmara dos Deputados para defender a vinda de uma missão francesa de instrução junto ao Exército, pois, em sua avaliação, o país havia ficado sem Exército,

com a anarquia militar em todo o conjunto de nossa organização material, mental e moral, ao estado de uma nação incapaz de empunhar uma arma para a sua defesa, e, se puder empunhar essa arma, acabando por verificar que o Exército não tem chefes. (...) pensando que, trazido o problema, o ano passado, à Câmara, e apontando o remédio, que era a grande missão militar francesa, a solução viesse. Mas topamos com o sr. ministro da Guerra declarando que precisava de créditos, que precisava de autorizações plenas em sua pasta, para mostrar como ele, marechal do Exército brasileiro, sem missões estrangeiras, faria a organização.¹⁰⁴

A questão que se coloca nesse debate é que o marechal Caetano de Faria não desejava a vinda de uma missão de instrução estrangeira, e por isso levou a cabo apenas a missão de aviação. É interessante perceber que uma missão de aviação francesa foi contratada em 10 de outubro de 1918, antes da contratação da Missão Militar Francesa de instrução (MMF).

Já em setembro de 1917, as autoridades brasileiras mostravam interesse em buscar, na França, uma missão para organizar o Serviço Geral de Aviação. O ministro da Guerra marechal José Caetano de Faria, um dos primeiros colaboradores da revista *A Defesa Nacional*, referia-se aos aviadores do Exército¹⁰⁵ mandados a estagiar na Aviação Militar Francesa, em que os mesmos “não conhecerão os segredos da organização da nova arma”, julgando mais vantajoso

102 *A Noite*, 02/07/1918, “A nova situação militar”, p.3. O deputado Maurício de Lacerda respondia ao Sr. Otávio Rocha, que o chamava de “derrotista” por ter atacado a precária situação militar brasileira “Passou então ao Sr. Maurício de Lacerda a recordar a sua atitude na Câmara (...) sempre procurando melhorar, por projetos e iniciativas, a nossa situação militar, apesar de tudo ficar esquecido e nada ser aprovado. Quer demonstrar que possuindo em 1917 tempo e dinheiro, não nos resta sequer um esqueleto de Exército, tamanho é a nossa desorganização moral e material. Se se falou em ministros civis para as pastas militares é porque (...) viu que os ministros militares despenderam um milhão e quatrocentos mil contos de réis, em 30 anos, para chegarmos à lamentável desorganização atual. Defende em seguida a proposta que então se fez de grande missão, e não pequena, como meio de preparar o Exército, de se formar o seu Estado-Maior, onde, ao lado de alguns generais de valor, há muita palha velha (...)”.

103 INCAER, 1990, vol.2, p.138;

104 *A Noite*, 02/07/1918, “A nova situação militar”, p.3.

105 Foram eles o capitão Alzir Mendes e os tenentes Bento Ribeiro e Mário Barbedo.

obter que um oficial aviador francês, bem competente, viesse organizar esse serviço aqui, trazendo todos os aparelhos necessários e um ou dois mecânicos.¹⁰⁶

Assim, a missão militar estrangeira de instrução ocorreu primeiramente com a contratação de uma missão de aviação.¹⁰⁷

Finalmente o novo ministro da Guerra, general Alberto Cardoso de Aguiar, depois de intensos debates na Câmara dos Deputados, apoiado pela revista *A Defesa Nacional* e pelo jornal *A Noite*, acabou assinando o contrato para a vinda de uma missão francesa de instrução geral para o Exército, em assessoramento do seu Estado-Maior nesses assuntos.¹⁰⁸

A aviação, depois da rápida evolução na Primeira Guerra Mundial, transformou o seu emprego militar: ajustagem do tiro da artilharia, fotografia aérea, bombardeio, escolta, supremacia aérea, patrulha e localização de submarinos.¹⁰⁹ Roland Garros e Anthony Fokker adaptaram a metralhadora aos aviões, fazendo nascer a aviação de caça.¹¹⁰

A evolução tática da aviação não poderia passar despercebida nos debates militares, desenvolvidos na revista *A Defesa Nacional*, e nos círculos de decisão do Exército. Daí que poucos meses tenham se passado entre a contratação da missão de aviação e a contratação da missão geral de instrução para o Exército. Na verdade, *A Defesa Nacional* preocupava-se com uma linha única de doutrina, e por isso colocou-se contrária à vinda de outra missão para o Exército, ou melhor, outra missão estrangeira.

É verdade que o ministro da Guerra José Caetano de Faria foi favorável à vinda de uma missão da aviação, restrita, mas mostrou-se contrário a uma missão geral de instrução para o Exército. Para ele, uma missão de grande porte criaria riscos estratégicos desnecessários para a segurança nacional, ao subordinar os segredos militares do país a militares de uma potência estrangeira.¹¹¹

106 ROSA FILHO, Cherubim. *Missão militar francesa de aviação*. Rio de Janeiro: INCAER, 2007, p.15.

107 ROSA FILHO, 2007, p.15.

108 MOTTA, 2001, p.222.

109 ARARIPE, Luis de Alencar. "Primeira Guerra Mundial" In: MAGNOLI, Demétrio (Org). *História das guerras*. São Paulo: Contexto, 2007, p.341.

110 ibidem, p.340.

111 BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1994, pp. 19, 20 e 21.

Entretanto, a revista *A Defesa Nacional* não via por este prisma e respondeu categoricamente ser favorável à vinda da missão de instrução,¹¹² solução que afinal se impôs e permaneceu ativa ainda pela década de 1930.

Em 1924, a MMF estava funcionando plenamente, e a avaliação da revista era positiva, enquanto historiava as diversas tentativas de se organizar o Exército Brasileiro dentro de marcos modernos e profissionais. Para a revista,

seria grave e chocante injustiça fazer taboa rasa dos multiplicados, notáveis e patrióticos esforços despendidos anteriormente ao advento da Missão Francesa, em várias épocas, a favor de nossa ressurreição profissional. Necessidade indiscutível da vinda de uma missão instrutora e a Missão Francesa foi contratada, correspondendo dignamente às esperanças com que a recebêramos (...) Sejam reconhecidos a quantos nos vieram trazer, já coordenados em doutrina, esses ensinamentos colhidos em duras provas (...) e teremos assim (...) lançado as bases de uma disciplina intelectual sólida, dentro da qual todos devemos raciocinar e aperfeiçoar (...) a fim de que a ação conjunta resulte a expressão máxima de uma só vontade, que é a vontade do chefe supremo.¹¹³

A MMF seria, para o Exército, uma solução providencial, dentro de um contexto de modernização, e em um quadro geral de urgência de modernidade vivida pelo Brasil nas primeiras décadas do século XX. Receber novas doutrinas militares, passadas pelas duras provas de uma guerra total, industrial, com mobilização de toda a população, era algo de suma importância no novo contexto da guerra moderna, buscado pelas Forças Armadas. A Marinha, por seu lado, também viveu o contexto de uma Missão estrangeira de Instrução, a Missão Norte-Americana, o que demonstra que esta preocupação de modernizar material e doutrinariamente as Forças estava na ordem do dia das autoridades militares.

Em 1926, *A Defesa Nacional* avaliava positivamente o primeiro chefe da MMF, o que representava um elogio sobre toda a Missão de Instrução, destacando o recebimento da comenda de Grande Oficial da Legião de Honra da França pelo general Gamelin. Os redatores destacavam os “imensos serviços pelo ilustre general prestados ao nosso país e especialmente ao nosso Exército. Foi incontestavelmente o general Gamelin o fundador de nossa atual doutrina de guerra, cujos princípios assentou em nossos regulamentos básicos”.¹¹⁴

112 *A Defesa Nacional*, nº. 64, 10/01/1919, editorial.

113 *A Defesa Nacional*, nº. 128, 10/06/1924, editorial: “Cultura profissional do Exército ação da MMF”.

114 *A Defesa Nacional*, nº. 154, 10/10/1926, “General Gamelin”, p.290.

1.1.4. A imprensa e o tenentismo

Para Jehovah Motta, somente com o fim da Primeira Guerra Mundial o Brasil começou a conviver com novos ventos de modernidade. O desenvolvimento industrial no Brasil, a ampliação das cidades, a agitação da classe média e, também, a agitação de jovens oficiais e alunos das escolas militares passavam a dar a tônica econômica, social e política do período. Como foi dito, na caserna se debatiam a modernização profissional militar e a modernização dos costumes políticos, surgindo os seus partidários muitas vezes de forma antagônica na conjuntura política.¹¹⁵

A política dos governadores, estabelecida pelo presidente Campos Salles, articulou a política regional como base da estabilidade federal e se constituiu em bloqueio à ascensão política das forças populares, a rigor fora das decisões da República. Para Jehovah Motta, como também para Oliveiros S. Ferreira, o tenentismo foi uma contestação séria à República oligárquica, explodindo no dia cinco de julho de 1922.¹¹⁶

O historiador Otávio Ianni diz que o tenentismo foi caracterizado por “agitações de cunho predominante liberal”, que se traduziram em alguns pontos básicos, como a luta pelo saneamento das práticas eleitorais, a adoção de uma legislação trabalhista sistematizada e adequada à situação emergente, a proteção da indústria nascente, a reforma do sistema de ensino, a revisão do organismo militar e reforma da administração pública.¹¹⁷

Para o INCAER, o tenentismo era um estado de espírito reformista do “soldado-cidadão”, “com profundo idealismo de responsabilidade de ordem e progresso do país”, tanto o movimento armado militar, mas também todo o impulso de mudança e reforma civil, como a Semana de Arte Moderna de 1922.¹¹⁸

Apesar de vir defendendo em suas páginas a maioria dos itens tenentistas listados, a revista *A Defesa Nacional* não acompanhou a rápida evolução dos

115 MOTTA, 2001, p.224; e CARVALHO, 2005, pp.40 e 41.

116 FERREIRA, 2000, pp.91 a 96. “A função política do Exército”; INCAER, 1990, “O tenentismo”, pp.27 a 40.

117 IANNI, Otávio. *Estado e Capitalismo: Estrutura social e Industrialização no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965, p.132.

118 INCAER, vol.2, p.39 e 40.

acontecimentos político-militares que desembocaram na primeira revolta tenentista, o levante do Forte Copacabana, em 5 de julho de 1922.

A revista era publicada rigorosamente no dia dez de cada mês. No dia dez de julho ela saiu, apenas cinco dias depois do levante militar do Forte Copacabana, sem editorial. Em seu lugar aparecia um artigo técnico militar, e nenhuma palavra sobre os graves fatos, nem sobre a crise civil-militar. A revista ficou absolutamente silenciosa sobre os fatos ocorridos e eles foram graves, pois houve confronto e mortos.¹¹⁹

O medievalista francês Jacques Le Goff, em estudo sobre a memória social, dizia que

a memória coletiva foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. Tornar-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores destes mecanismos de manipulação da memória coletiva.¹²⁰

De acordo com José Murilo de Carvalho, a revista, ainda em 1922, publicou um artigo do coronel Derougemont, da Missão Francesa, que insistia na neutralidade política dos oficiais, característica das democracias liberais. *A Defesa Nacional* só uma vez se referiu aos acontecimentos de 1922, e para condenar o movimento como um “retrocesso na evolução militar do país”.¹²¹

A revolta tenentista iniciou-se de forma espontânea, reativa e, sem conexão com os elementos civis, e sem encontrar eco nos meios militares, foi prontamente debelada.¹²²

A Defesa Nacional silenciou sobre esse evento, possivelmente por prudência, por receio de acabar sendo considerada pelas autoridades militares como uma publicação rebelde. Não seria uma preocupação infundada, pois, vez ou outra, a revista, em suas páginas, rebatia críticas de que feria a hierarquia e a disciplina na tropa com suas posições contrárias à desorganização administrativa do Exército e insuficiência em efetivos da tropa.¹²³

119 *A Defesa Nacional*, n.º.107, JUL/1922, ano IX, editorial: “Estalido da bala”. Ou seja, não houve um editorial, mas um artigo científico sobre exercício de tiro.

120 LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: UNICAMP, 2003, p. 422.

121 CARVALHO, 2005, p.40.

122 LANNA JUNIOR, Mário Clementino Martins. “Tenentismo e crises políticas na Primeira República” In FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p.317 a 319.

123 *A Defesa Nacional*. n.º.69, 10/06/1919, editorial.

Em uma seção de cartas dos leitores chamada “Notas da Província”, freqüentemente a revista dava publicidade a problemas relacionados a soldos atrasados, falta de material de trabalho e uniformes, entre outras questões, reclamadas por militares de todos os quartéis do interior do Brasil. Essas eram vozes que antes nunca eram ouvidas, e as dificuldades muitas vezes não eram conhecidas pelo público. Assim, mesmo querendo ser uma voz que lutava pela modernização profissional, *A Defesa Nacional* acabava também sendo um veículo do inconformismo das más condições de trabalho da tropa, principalmente no interior.¹²⁴

Os eventos de 1922, ao final das contas, afetaram duramente a revista, que teve dificuldades de circular. Percebe-se que a revista passou a ser bimestral e passou a usar papel jornal, de qualidade inferior e mais barato. Muito possivelmente os eventos tenentistas desarticularam a rede de colaboradores e de assinantes, levando *A Defesa Nacional* a uma situação de penúria.¹²⁵

Recapitulando rapidamente os eventos de deram origem à revolta tenentista, tem-se que a campanha presidencial de 1921 opôs o candidato da situação, Arthur Bernardes¹²⁶, apoiado pelas oligarquias tradicionais de Minas Gerais e São Paulo, ao candidato da Reação Republicana Nilo Procópio Peçanha¹²⁷, que contava com o apoio das oligarquias de Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Sul e Pernambuco. Nesta campanha, Nilo Peçanha contou também com o apoio do Clube Militar, presidido pelo marechal Hermes. Acrescentando lenha na fogueira política, houve o episódio das “cartas falsas” ofensivas aos militares, atribuídas ao candidato situacionista Arthur Bernardes, datadas de junho de 1921.

Tal conjuntura política estava extremamente acirrada e a revista *A Defesa Nacional*, em editorial de 10 de agosto de 1921, alertava que a busca, pelos elementos civis, de uma interferência militar na campanha política seria uma “subversão aos princípios constitucionais” e uma “ameaça à ordem civil”.¹²⁸

124 *A Defesa Nacional*, nº.71 e 72. “Da província”, p.386; e vários outros números da revista.

125 Em 1924 a revista comentava uma nota no jornal matutino “*O Jornal*”, transcrita e que dizia que a “lamentável agitação que culminou da revolta de julho de 1922, e cujas deploráveis consequências ainda hoje se sentem (...)” mas foi auxiliada pelo general Silva Pessoa. *A Defesa Nacional*, nº 127, 10/05/1924, “Fatos e Notas”.

126 Em http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_arturbernardes.htm

127 Em editorial, *A Defesa Nacional* destacava os “ilustres homens de Estado, Drs. Nilo Peçanha, Pandiá Calógeras, Miguel Calmon e no grande homem de letras Olavo Bilac” por se mostrarem favoráveis ao serviço militar obrigatório. *A Defesa Nacional*, nº. 27, 10/12/1915, editorial.

128 *A Defesa Nacional*, nº.98, 10/08/1921, editorial.

Dentro deste contexto político-militar, chegou a haver, em meados de 1922, uma conspiração por elementos da Marinha, que intentava contra a vida do presidente Epitácio Pessoa. Denunciada por um cabo, houve a prisão de alguns oficiais da Escola de Aviação Naval e diversos sargentos e marinheiros.¹²⁹

A vitória do candidato situacionista, na República oligárquica, era algo previsível. A partir daí o presidente Epitácio Pessoa resolveu iniciar a caça às bruxas aos dissidentes nos estados. Pernambuco, que havia apoiado o candidato da oposição, começou a sofrer intervenção federal, recebendo pronta reação. O jornal *A Noite*, de oposição, classificava a intervenção em Pernambuco, sem meias palavras, como um “crime” do presidente da República, em seu número de 1º de julho de 1922.¹³⁰

Na rápida sequência dos fatos, o ex-presidente da República marechal Hermes da Fonseca, com a anuência do Clube Militar, enviara um telegrama ao coronel Jaime Pessoa, comandante da tropa intervencionista, recomendando que ele não executasse as ordens presidenciais e não usasse a tropa federal em Pernambuco.

Em resumo, o marechal solicitava ao coronel Pessoa que se insubordinasse contra uma ordem superior do ministro da Guerra, o civil Pandiá Calógeras. Ao saber da veracidade do telegrama, o ministro da Guerra enviou uma ordem de prisão ao marechal Hermes, que acatou a decisão e recolheu-se preso ao quartel do 3º. Regimento de Infantaria.¹³¹

No dia quatro de julho, diversos deputados da maioria parlamentar, governistas, fizeram discursos insultando o marechal Hermes e o Clube Militar, da tribuna da Câmara, com os protestos veementes da minoria oposicionista.¹³²

No dia cinco de julho, explodiu a revolta do Forte Copacabana, sob o comando do capitão Euclides da Fonseca, filho do marechal Hermes, e foi decretado pelo governo o estado de sítio no país.¹³³ O movimento militar, sem a adesão dos civis, foi muito mais um desagravo ao velho marechal, do que um

129 *A Noite*, 6/6/1922, “O governo e os Militares”, p.2.

130 *A Noite*, 1/7/1922, “A intervenção criminosa do sr. presidente da República em Pernambuco”, p.1.

131 *A Noite*, 3/7/1922, “Última Hora: O marechal Hermes da Fonseca preso: todas as forças de prontidão”, p.3.

132 *A Noite*, 4/7/1922, “Deputados da maioria fazem discursos de menosprezo ao marechal Hermes e ao Clube Militar”, p.3.

133 *A Noite*, 5/07/1922, “Os acontecimentos no correr do dia”, p.1.

movimento político organizado. Não possuía nem mesmo programa político definido.¹³⁴

A prisão do marechal Hermes, ordenada pelo ministro da Guerra João Pandiá Calógeras, civil, foi encarada pelo “partido fardado” como uma afronta ao Exército.¹³⁵ Talvez os revoltosos contassem com uma indignação geral dos militares.

Entretanto, o movimento fracassou imediatamente, pois a tropa, por mais indignada que estivesse, acabou não aderindo aos revoltosos. Cercados por terra, mar e ar, os rebeldes saíram da fortaleza de Copacabana liderados pelo tenente Siqueira Campos e defrontaram-se com as tropas legalistas no calçadão da praia de Copacabana.

Em um primeiro momento, as tropas legais acreditaram que aqueles homens iriam se render. Porém, os rebeldes, em número de dezoito, mas acompanhados de longe pela multidão de curiosos, tomaram posição de combate por trás da mureta da avenida, iniciando-se o intenso tiroteio, que durou uma hora, e que terminou dramaticamente com luta de baionetas.¹³⁶ Ao final, os rebeldes estavam mortos e feridos. Entre os sobreviventes, os tenentes Siqueira Campos e Eduardo Gomes, este com curso de observador aéreo pela Escola de Aviação Militar do Campo dos Afonsos, na turma de 1921.¹³⁷

Neste contexto político e militar, o presidente Arthur Bernardes assumiu o governo tendo que conviver com a insatisfação crescente dos militares. Recorde-se o episódio das cartas supostamente escritas pelo então candidato à presidência da República e ofensivas ao Exército. O Clube Militar mandou fazer uma perícia para estabelecer a autoria¹³⁸, mas surgiu um personagem que teria forjado a letra do candidato e tentado vender a carta como um documento de chantagem.¹³⁹

Entretanto, o estrago já estava feito, e apesar dos desmentidos de Bernardes, sua eleição foi garantida pelos velhos pactos regionais; de 1922 a 1926 o presidente governou em estado de sítio, com o medo de um golpe militar, que de fato vinha sendo articulado. O receio não era absolutamente infundado, pois no seu

134 LANNA JUNIOR, 2008, p.317 a 319; CARVALHO, 2005, p.48 e 49 lembra a participação dos familiares do marechal nos acontecimentos de 1922.

135 LANNA JUNIOR, 2008, p.317.

136 LANNA JUNIOR, 2008, p.318.

137 INCAER, 1990, p.76.

138 FROTA, 2000, p.515.

139 *A Noite*, 27/06/1922, “A famigerada carta do sr. Bernardes insultando os militares”, p.4.

governo ocorreu a revolta de 1924 em São Paulo e Rio Grande do Sul, dando origem ao movimento guerrilheiro conhecido como coluna Prestes-Miguel Costa, que percorreria todo o sertão brasileiro procurando manter viva a chama da revolução.¹⁴⁰

1.1.5. O “partido fardado” e a ideia de modernização nacional

É importante caracterizar o sentimento militar brasileiro deste período para contextualizar o debate político-militar sobre a implantação da aeronáutica militar brasileira. Percebe-se que, se o sentimento de revolta e inconformismo existia entre os militares, os levantes não foram majoritários e foram derrotados militarmente.¹⁴¹

A maioria na caserna não aderiu aos rebeldes. Apesar de existir um líder claro e incontestado no “estabelecimento militar”, conforme conceituação de Oliveiros S. Ferreira¹⁴², o estado de revolta da minoria – que teve seus mártires - ficou latente no “partido fardado”. O autor define o “estabelecimento militar” como o grupo que agiria de acordo com as leis e regulamentos, enquanto classifica como “partido fardado” o grupo que age julgando-se no direito de interpretar o que seja a lei e a ordem.¹⁴³ Para o autor,

A expressão ‘partido fardado’ não designa uma facção política, no sentido em que se fala de um partido político que se constitua no mundo civil para disputar eleições.¹⁴⁴

O partido fardado não é um partido político. Mas age como uma vanguarda política, no sentido em que Wladimir Lenine definia a palavra na expressão “vanguarda do proletariado”.¹⁴⁵ O “partido fardado” seria a vanguarda de uma grande massa militar, e mesmo sendo proveniente dela, não se confunde com ela, por possuir um programa de ação, o qual espera deitar

sementes na tropa, e espera encontrar um estado de espírito favorável às proposições que apresentará. Assinale-se, porém, que o centro aglutinador não tem autoridade sobre quem pretenda seguir suas diretivas e que ele se

140 Um livro bastante detalhado sobre a Coluna Prestes foi escrito pelo jornalista Domingos Meirelles, *A Noite das Grandes Fogueiras*.

141 LANNA JUNIOR, 2008, p. 319.

142 FERREIRA, 2003.

143 FERREIRA, 2003, p.42.

144 FERREIRA, 2003, p.43.

145 LENINE, V. I. “Relatório Sobre a Revolução de 1905” In: *Oeuvres*, tomo 23, Éditions du Progrès: Moscou, 1974, acessado em <http://www.marxists.org/portugues/lenin/1917/01/22.htm>; e HOBBSAWN, Eric. *Era dos Extremos: o breve século XX*. São Paulo: Cia das Letras, 1995, p.75 em diante.

dissolve apenas cumprida a tarefa a que se propôs – sendo possível que alguns membros passem a integrar, no momento seguinte, o estabelecimento militar.¹⁴⁶

À luz dessa definição, na década de 1920 se assistirá no Brasil à decolagem política do “partido fardado”, com grupos militares, na sua maioria oficiais subalternos e capitães, que conspiravam contra as leis que sustentavam o poder das oligarquias estaduais no governo federal. Um sentimento geral de urgência de modernidade¹⁴⁷ se verificava também entre os “jovens turcos”, e nas páginas de *A Defesa Nacional*.

Por outro lado, é sugestivo perceber que, na década de 1910, período onde se viu a chamada *belle époque* morrer nas trincheiras da Primeira Guerra Mundial, muitas das ideias progressistas vão ganhar corpo no Brasil, para se tornarem vitoriosas na década de 1930, após a Revolução liderada por Getúlio Vargas.

Em um interessante trabalho, Marly Silva da Motta¹⁴⁸ fez um balanço das ideias que foram discutidas pelos intelectuais republicanos por ocasião dos preparativos do primeiro centenário da independência brasileira e como, a partir daí, as próprias ideias de nacionalidade, desenvolvimento nacional e modernidade passaram a fazer parte da pauta de discussões e urgências republicanas.

Assim, a própria República passava a ser questionada em seus fundamentos oligárquicos, por ser refém de “meia dúzia de indivíduos”,¹⁴⁹ “corruptos e desonestos”.¹⁵⁰ Para a historiadora, as reflexões empreendidas por vários intelectuais na época buscaram uma saída para a crise da República, em busca de sua pureza política. Para Álvaro Bomílcar, redator da revista *Brazílea*, essa pureza poderia ser encontrada corporificada no marechal Floriano Peixoto. Para ele, o fim do movimento florianista provocou a derrocada republicana. Assim, em abril de 1919, Bomílcar fundou a Propaganda Nativista com o fim de comemorar a data do “martírio do glorioso herói”.¹⁵¹

146 FERREIRA, 2003, p.44.

147 NEVES, Margarida de Souza. “Os Cenários da República. O Brasil na virada do século XIX para o século XX” In FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, pp.18 a 26.

148 MOTTA, Marly Silva da. *A nação faz cem anos: a questão nacional no centenário da independência*. Rio de Janeiro: FGV, 1992.

149 Conforme palavras do florianista Álvaro Bomílcar. MOTTA, 1992, p.24.

150 *ibidem*, p.26.

151 MOTTA, 1992, p.24.

O florianismo não era algo tão anacrônico na época do movimento tenentista. O alto custo de vida na época podia ser percebido nas páginas do jornal *A Noite*, que muitas vezes testemunhava as agruras das pessoas mais pobres em reportagens pungentes. O jacobinismo florianista culpava os portugueses ligados ao comércio de varejo e aluguéis pela “carestia”.¹⁵²

Além disso, o Exército sofria com atrasos constantes de pagamento dos soldos, como foi noticiado pela *A Noite* que, tomando partido dos militares, dizia que as praças não haviam recebido seus vencimentos, ou *prets*, apesar de outros veículos da imprensa desmentirem o jornal vespertino. Os oficiais também reclamaram, e o jornal dizia que todos tinham credores a pagar. Recebiam primeiro os grupos mais próximos à administração, e o jornal informava que o Ministério da Fazenda havia repassado ao Ministério da Guerra 1.500 contos para pagar o primeiro grupo, a saber, o Gabinete do Ministro, o Estado-Maior, os oficiais da Missão Francesa, os oficiais gerais.

Entretanto, as praças, que recebiam no terceiro grupo (700 contos) ainda não haviam recebido seus vencimentos. Acrescentava o jornal vespertino que um “digno comandante de um dos regimentos” da guarnição do Rio de Janeiro que “não se sentia bem, diante de seus dedicados inferiores, a ideia de já haver recebido os seus vencimentos e ver que as suas praças esperavam necessitadas seus ‘prets’”, tomou a iniciativa de usar o dinheiro do regimento para adiantar cautelas.

Entretanto, o governo do presidente Epitácio Pessoa preocupava-se em desmentir o jornal: “O sr. Presidente da República, em lugar de desmentidas se se preocupasse com as questões de pagamento (...)”.¹⁵³

Boris Fausto lembra que Nilo Peçanha era florianista¹⁵⁴, e no dia 28 de junho de 1922, uma semana antes do início da revolta do Forte Copacabana, o jornal *A Noite* noticiava uma romaria ao túmulo do “Marechal de Ferro”, onde representantes de várias entidades civis, estudantis e operárias fizeram discursos de enaltecimento

152 *A Noite*, 3/4/1921, , “O estômago carioca: está reduzida ao mínimo sua alimentação: o que o Rio de Janeiro consome diariamente”, p.1, sobre a carestia no Rio, cidade de “um milhão de almas”. *A Noite*, 1/6/1922, “A cem réis! A cem réis!”, p.4. Estudantes do centro do Rio de Janeiro protestam contra o aumento da xícara de café de 100 para 200 réis, de um para dois tostões.

153 *A Noite*, 6/4/1921, “O pagamento às tropas: uma coisa é o que diz o governo; outra é o que todo mundo sabe”, p.1.

154 FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e conflito social (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1983, p.43.

ao “soldado-estadista”.¹⁵⁵ A ideia dos militares reformando a pureza da nação e da República começava a se tornar novamente a ordem do dia.

Por toda a década de 1920, intelectuais e militares brasileiros estarão empenhados em reformar e modernizar um país atrasado, agrário, sem indústria e sem um povo educado. O pressuposto era de que havia um desconhecimento geral das reais condições do Brasil, e que o país adotara modelos políticos estrangeiros, causa de um “artificialismo” de nossas instituições. De acordo com Marly Silva da Motta, Alberto Torres foi o intelectual que mais influenciou a geração dos anos 1920, pregando o abandono dos modelos políticos importados e passando a analisar cientificamente a realidade nacional.¹⁵⁶

Conforme a autora, Alberto Torres teve grande influência sobre os pensadores do Estado-Novo, como Oliveira Vianna.¹⁵⁷ É interessante perceber que Oliveiros S. Ferreira cita Oliveira Vianna, retirando de seus escritos o conceito, um tanto irônico, de “mole militar”,¹⁵⁸ algo como a “massa proletária” leninista, ou seja, a maioria dos homens e mulheres que acompanha a política superficialmente e está mais preocupada com suas condições imediatas de vida, mas que poderia vir a sofrer a influência intelectual da vanguarda esclarecida e agir de acordo com os interesses desta.

Assim, caracterizada a década de 1920 como um período fértil de pensamentos de renovação no Brasil, encontrar-se-á uma conjunção inédita de forças sociais, tenentes revolucionários, classe média urbana descontente e oligarquias dissidentes para compor a Aliança Liberal, em campanha pela Presidência da República. Para os tenentes rebeldes de 1922, 1924 e da Coluna Prestes-Miguel Costa, a Aliança Liberal finalmente colocava a possibilidade real de tomada do poder pela via legal, com o lançamento do nome de Getúlio Vargas, presidente do Rio Grande do Sul, à disputa eleitoral. É necessário abrir um parêntese sobre a conversão ao marxismo por um dos líderes mais destacados da Coluna, o capitão Luis Carlos Prestes, em 1931. Durante a campanha eleitoral de 1930, Prestes recusou-se a aderir à Aliança Liberal, denunciando que se tratava da

155 *A Noite*, 29/6/1922, 2º clichê, “Floriano: A romaria ao túmulo do Marechal de Ferro: Os discursos enaltecedores das virtudes cívicas do soldado-estadista”.

156 MOTTA, 1992, p.26.

157 MOTTA, 1992, p.27 e FROTA, 2000, p.602.

158 FERREIRA, 2000, p.44.

outra face da mesma moeda oligárquica. Definitivamente Prestes era radical, mesmo antes de se tornar marxista.

Como foi dito, as oligarquias regionais se dividiram em torno da sucessão do presidente Washington Luis. Entretanto, a união entre as oligarquias de Minas, Rio Grande do Sul e Paraíba, os tenentes e os setores médios urbanos não foi suficiente para a vitória eleitoral. A oligarquia paulista, encampando a candidatura de Júlio Prestes, venceu, mais uma vez.

Assim, em 1930, com o apoio não unânime do setor militar, mas incorporando bandeiras de modernidade política, como o voto secreto, representação e justiça¹⁵⁹, mais uma vez a solução golpista se impôs no Brasil. Assumiu o governo uma junta militar composta pelos generais Tasso Fragoso e Mena Barreto e pelo almirante Isaías de Noronha.¹⁶⁰

De acordo com Oliveiros S. Ferreira, a chefia militar do movimento revolucionário teria sido oferecida ao coronel Euclides Figueiredo, “velho Turco”, que a recusou. Então a chefia foi oferecida por Vargas ao tenente-coronel Pedro Aurélio de Góes Monteiro, que a aceitou e, com a vitória, rapidamente galgou ao generalato.¹⁶¹

Assim, o “estabelecimento militar” não participou da organização da revolução de 1930, sendo a chefia militar oferecida a um oficial superior. A vitória da revolução redimiou e anistiou vários tenentes rebeldes de 1922, de 1924 e da Coluna, que recuperaram seu posto e posicionamento de antiguidade na turma. Um exemplo foi o do tenente de artilharia Eduardo Gomes, com curso de observador aéreo, que de clandestino no país, foi promovido ao posto de major e recebeu o comando do Grupo Misto de Aviação, no Campo dos Afonsos.¹⁶²

De acordo com Jehovah Motta, a Revolução de 1930 não trouxe ideia nova para o Exército. Para ele, “tinha o Brasil o Exército que podia ter, levando-se o seu estágio de desenvolvimento econômico, consideradas a sua pobreza e as condições de dependência econômica em que vivia”. A debilidade do Exército é percebida pelo marechal Hermes, ainda em 1907, como ministro da Guerra, afirmando ao

159 FERREIRA, 2003, p.92.

160 FROTA, 2000, p.611.

161 FERREIRA, 2003, p. 93; CARVALHO, 2005, p. 82.

162 INCAER, 1990, p.321.

presidente Afonso Pena “que pode dizer com franqueza que o Exército não está aparelhado para a guerra”.¹⁶³

A revista *A Defesa Nacional* também afirmava, em seu editorial de primeiro número, que “o Exército atual não corresponde absolutamente às nossas necessidades, e que o país está completamente indefeso”.¹⁶⁴ Mesmo em 1920, parece que a situação não havia mudado: o editorial comentava o relatório do ministro Pandiá Calógeras, da Guerra, sobre o Exército estar sem quartéis, invernadas, armas e concentrado na Capital Federal; os redatores relembram às autoridades sobre as mazelas enfrentadas pelos militares por longo tempo.¹⁶⁵

Entretanto, diferentemente do que pensa Jehovah Motta, é possível perceber novas ideias: desde 1927, na França, cursando engenharia aeronáutica, o capitão do Exército Antônio Guedes Muniz, ao retornar ao Brasil, trouxe na bagagem o avião M5, um protótipo monoplano e monomotor projetado como trabalho de conclusão de curso. A viabilidade do projeto levou a fábrica *Caudron*, na França, a construí-lo e, em 1931, o presidente Getúlio Vargas voou no aparelho remontado nas oficinas da Companhia da Aviação Militar, no Campo dos Afonsos-RJ.

O objetivo do presidente da República era mostrar sua confiança na indústria nacional.¹⁶⁶ É uma mudança de perspectiva, uma virada desenvolvimentista que se desenhava no novo governo, pois um presidente brasileiro voava um protótipo de avião nacional com o intuito claro de mostrar confiança no talento brasileiro. É um ato de modernidade, dentro de um contexto de urgência de modernidade vivido pela República.¹⁶⁷

163 LOPES, Theodorico e TORRES, Gentil. *Ministros da Guerra do Brasil (1808-1948)*. Rio de Janeiro, 1949, 3ª ed., p.159.

164 *A Defesa Nacional*. ano 1, nº.1, 10/10/1913, editorial.

165 *A Defesa Nacional*, nº. 85, 10/08/1920, editorial.

166 Antônio Guedes Muniz participou ativamente do levante tenentista de 1922. Servindo na Companhia de Aviação da Escola de Aviação Militar do Exército, no Campo dos Afonsos, passou a ser responsável pelas oficinas de manutenção das aeronaves da Escola, tendo contato com a Missão Militar Francesa e com o capitão Etienne Lafay, autor dos projetos de dois aviões *Rio de Janeiro* e *Independência*, fabricados respectivamente em 1920 e 1922, por pelo armador Henrique Lage. A partir de 1927, o capitão Muniz frequentou, em Paris, a Escola Superior de Aeronáutica. No ano seguinte, Muniz foi incorporado à missão militar brasileira para acompanhar a fabricação e testes dos aviões que estavam sendo construídos para o Brasil na França. Finalizando seu curso de engenharia aeronáutica, Muniz apresentou o projeto do M5, construído pela fábrica francesa *Caudron*, homologado pelo Serviço Técnico de Aeronáutica da França. O M5 foi remontado no Rio de Janeiro e voou em 10 de julho de 1931, tendo como passageiro o chefe do Governo Provisório Getúlio Vargas. Vargas pretendia com seu ato demonstrar sua confiança na indústria nacional. INCAER, 1900, vol. 2, p.293.

167 NEVES, 2008, pp.18 a 26;

E é também nesse ano que se inaugura o Correio Aéreo Militar, precursor do Correio Aéreo Nacional, que teve um papel fundamental na consolidação da integração nacional. Esse voo inaugural, executado por Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenére Wanderley, partindo do Campo dos Afonsos, foi o primeiro de muitos que darão um novo aspecto geográfico ao país.

1.2. CONTEXTO ECONÔMICO

1.2.1. O marco de 1930 para a historiografia econômica brasileira

A economia brasileira, de meados do século XIX a 1930, se caracterizou por um predomínio incontestável da cafeicultura como suporte das divisas internacionais para o comércio brasileiro. De certa maneira, há um consenso da historiografia econômica que, antes de 1930, período focado pela pesquisa, não houve um padrão consistente de acumulação de capitais fora da cafeicultura.

Por exemplo, para a historiadora econômica Sônia Regina de Mendonça, a industrialização brasileira teve seu arranco apenas a partir de 1930, estabelecendo-se um núcleo de indústrias de base, assim como uma redefinição do papel do Estado na atuação econômica, voltada para a afirmação do pólo urbano-industrial¹⁶⁸.

É ponto pacífico na historiografia brasileira marcar a década de 1930 como a virada industrializante no país. Segundo Otávio Ianni,

todo o esforço de desenvolvimento nacional tem por objetivo fundamental a expansão da atividades industriais. (...) anteriormente, quando a economia agrário-exportadora era hegemônica, toda a atividade estatal se restringia a medidas destinadas a preservar ou favorecer o crescimento da produção sem que se pusesse em jogo a modificação estrutural.¹⁶⁹

Para muitos autores, a cafeicultura teve papel fundamental em fornecer os capitais nacionais que se direcionaram para a indústria, após a década de 1930. Celso Furtado, por seu turno, percebeu os mecanismos anticrise executados pelo Estado durante os primeiros anos após a crise econômica mundial de 1929 e o seu papel dinamizador, direta ou indiretamente, da industrialização brasileira. Para ele, a própria política de defesa do café empreendida no pós-1930, realizada com capitais internos e não internacionais, manteve o nível de emprego e, assim, preservou o

168 MENDONÇA, Sônia Regina de. "Da industrialização restringida à internacionalização". In LINHARES, Maria Yedda (org). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000, p. 327.

169 IANNI, 1965, pp.62 e 63.

mercado interno para essa indústria nacional¹⁷⁰. Nota-se, assim, que a cafeicultura foi o suporte endógeno de investimentos na indústria.

Enfim, Mendonça diz que

Inegavelmente a visão da indústria como alternativa para o desenvolvimento ganhou corpo ao longo dos anos 1930-1940. Esboçava-se um 'projeto' de industrialização pesada que, a despeito de limitado e inconcluso, foi a tônica de organização do próprio Estado.¹⁷¹

Na mesma linha de pensamento, o economista Francisco de Oliveira afirmava que, para o período pós-1930, foi introduzido no país um novo modo de acumular capitais baseado numa realização interna crescente da produção.¹⁷² Ou, em outras palavras, a produção nacional passava a ser, gradativamente, consumida por um mercado interno em expansão.

Se a conjuntura financeira internacional era adversa devido à Crise de 1929, na qual o preço do café não parava de cair, dificultando a importação de tecnologia em função da escassez de divisas, tal conjuntura não inviabilizou, porém, mudanças na estrutura produtiva interna do Brasil sob o comando do setor de bens de produção liderado pelo Estado, “daí resultando um processo de industrialização restringida”, pois não havia capitais nacionais privados suficientes para o *take off*.¹⁷³

Ocorre então que a crise econômica mundial, ao abater a lucratividade incontestável do setor cafeeiro, abriu novos horizontes de investimentos para os detentores do capital agrário no Brasil.¹⁷⁴ A existência de um mercado interno urbano tradicionalmente abastecido pelas manufaturas importadas ou pelas poucas indústrias nacionais descapitalizadas foi o caminho percorrido por esse capital proveniente do café.

A ação do Estado mostrou-se decisiva na condução de um processo de industrialização no pós-1930, usando os escassos recursos internos: seria uma política de proteção tarifária, baixando tarifas sobre bens e equipamentos industriais; novas políticas de crédito, com taxas de juros favoráveis à indústria; uma política prioritária de importação de equipamentos e combustíveis. E, pelo lado social,

170 FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Fundo de Cultura, 1964. pp. 222 e 223; e MENDONÇA, 2000, p. 328.

171 MENDONÇA, 2000, p.328.

172 OLIVEIRA, Francisco. *Crítica da razão dualista. O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003, p.35.

173 MENDONÇA, 2000, p.329. *Take off* significa, no jargão econômico, o ponto de partida da industrialização, autônoma, em que a acumulação de capitais passa a depender menos da proteção oficial.

174 IANNI, 1965., p. 84

também uma ação reguladora sobre os sindicatos de trabalhadores, atrelando-os ao Estado e fixando, em 1940, o salário mínimo em níveis biológicos, acabando por defini-lo por baixo, ao trazer para o cálculo o baixíssimo salário do campo, e sendo, pois, um mecanismo de acumulação do setor industrial.¹⁷⁵

A nova tendência da política econômica foi a de proteger o setor agrário-exportador, mas sem deixar que ele voltasse a ocupar o lugar de destaque que tinha antes de 1930, realizando uma transferência de recursos para a indústria. Outro setor usado para apoiar a indústria nacional foi a agricultura de alimentos, que usando uma fronteira agrícola em expansão e formas de trabalho não capitalistas, tinha preços baixos, possibilitando o rebaixamento de salários urbanos dos operários e garantindo uma mais-valia adicional, possibilitando essa acumulação de capitais na indústria. De outro lado, mantinha-se no campo a estrutura agrária intocada herdada do período oligárquico pré-1930.¹⁷⁶

Uma outra mudança sentida foi a do papel do Estado, agora como ativo investidor produtivo, alargando sua base tributária, com novos impostos, como sobre a renda, o consumo e a circulação de correspondência:

a sustentação de um processo de expansão industrial acelerada com a busca simultânea de soluções técnicas e financeiras para a implantação de um setor de bens de produção (...) inscreveu-se a opção pela 'empresa pública' como alternativa de financiamento do novo padrão de acumulação, em uma conjuntura internacional de tecnologia altamente monopolizada.¹⁷⁷

Assim, setores como o siderúrgico, energia elétrica, química e produção de motores "tiveram sua solução inicial com base no investimento estatal ou na forma de economia mista", somente após 1930.¹⁷⁸

O papel da empresa produtiva estatal era claro: não somente viabilizar a implantação possível de um núcleo capitalista no país, como também fornecer bens e serviços a baixo preço, de modo a propiciar economia de custos ao capital privado. A burguesia industrial, apesar de temer os excessos do intervencionismo, continuaria investindo nos tradicionais setores produtivos, à sombra dos benefícios da ação estatal.¹⁷⁹

Em estudo de Villela e Suzigan¹⁸⁰, percebe-se claramente essa mudança estrutural da economia brasileira. Entre 1907 e 1919, a agricultura brasileira

175 MENDONÇA, 2000, p.329.

176 ibidem, p.330.

177 ibidem.

178 Ibidem.

179 Ibidem.

180 VILLELA, Aníbal e SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira*. Rio de Janeiro: IPEA, 1975, p.124.

representava 79% da produção do país em preços correntes. Em 1939 esse valor havia caído para 57%, o que mostra também que o país ainda continuava agrário. Em termos de taxa de crescimento, a agricultura, que no período de 1920-1929 cresceu 4,1%, entre 1933 e 1939 cresceu apenas 1,7%, enquanto que a indústria, nestes mesmos períodos cresceu, respectivamente, 2,8% e 11,2%.

Entretanto, essa intervenção estatal na economia, a partir de 1930, acabou limitada, “insuficiente para superar o caráter restringido da industrialização brasileira”.¹⁸¹ Isso se deve ao fato de não ter havido acúmulo de capitais suficientes para o *take off* autônomo.

Analisando esse processo nos países do chamado mundo periférico, Otávio Ianni afirmou que a industrialização, no século XX, se apresentou com características diversas das vistas em relação ao processo clássico observado na Inglaterra a partir de meados do século XVIII, em que as empresas criaram-se e progrediram de pequenas a grandes dimensões mais complexas tecnologicamente.

No século XX, as indústrias automobilística, siderúrgica, petrolífera e energia elétrica “implicam na mobilização de grandes capitais”.¹⁸² Segundo o autor,

as unidades de produção, nos setores básicos, são de largas dimensões técnicas e exigem investimento grandes e indivisíveis. (...) os investimentos necessários nesses setores comportam longos períodos de maturação, se contamos desde o momento de formulação dos projetos e reunião dos primeiros capitais até os produtos iniciais¹⁸³

Assim, o papel do Estado no capitalismo brasileiro tornou-se preponderante no pós-1930, com a necessidade de intervenção estatal com o objetivo de fornecedor de capitais diretos, mercado interno para os produtos industriais e proteção às investidas predatórias externas.

No entanto, é interessante perceber como, ao abraçar o discurso industrialista, em meados da década de 1910, a revista *A Defesa Nacional* tornou-se uma voz de vanguarda no meio militar, divulgando artigos defendendo a criação de uma indústria de base, siderurgia e energia, a fim de libertar o país da dependência estrangeira, perigosa para a sobrevivência autônoma do país frente às potências estrangeiras.

181 MENDONÇA, 2000, p.331.

182 IANNI, Otávio. *Estado e capitalismo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965, pp. 62 e 63.

183 IANNI, 1965, pp.63 e 64.

1.2.2. A revista *A Defesa Nacional* no contexto econômico brasileiro

Pode-se perceber, nas páginas revista *A Defesa Nacional*, em seus primeiros anos, uma preocupação com o reaparelhamento das Forças Armadas, mas ainda na perspectiva da importação de armamentos.¹⁸⁴

Porém, em 1916, já com a guerra na Europa estabilizada nas trincheiras, o periódico dos “jovens turcos”, em editorial, comenta os pareceres dos deputados Barbosa Lima e Ildefonso Pinto sobre os orçamentos dos ministérios da Fazenda e da Guerra, afirmando que o protecionismo à indústria seria necessário, entrando em detalhes de como deveria ser esta proteção, que vale a pena transcrever, por ter sido a primeira manifestação direta à proteção industrial no país pela revista:

o protecionismo é necessário a uma nação que quer preparar o seu futuro, procurando prover as suas principais necessidades (...), mas essa proteção só deve ser dispensada às indústrias que elaborem matéria-prima indígena ou que a transformem em objetos capazes de substituir a produção alheia. Proteger indústrias parasitárias, fictícias, que importam matéria-prima e até elementos já confeccionados, para depois de uma pequena transformação serem impingidos ao mercado como produção nacional, é roubar do povo para enriquecer meia dúzia, esfolando a economia nacional.¹⁸⁵

A visão da substituição das importações já está neste texto, além da crítica à indústria artificial estrangeira, que apenas monta no país os seus produtos, como forma de escapar das tarifas alfandegárias brasileiras.¹⁸⁶ Por outro lado, já se pode perceber que há uma certa preocupação no governo em proteger as indústrias da concorrência internacional, desde que elas elaborassem matéria-prima “indígena”.

Em um trabalho realizado no Departamento de Economia da UNICAMP, Claudilei Rocha mostrou que, antes de 1930, houve diversas medidas de incentivo a certos ramos industriais no país, apesar de não ter havido uma política industrial coerente de Estado quanto ao incentivo e proteção à industrialização. O trabalho tem o mérito de trazer à tona várias medidas protecionistas dos governos da República oligárquica, mas que esbarraram em problemas estruturais da economia

184 *A Defesa Nacional*, nº. 4, 10/01/1914, “Material de artilharia”.

185 *A Defesa Nacional*, nº. 34, 10/07/1916, editorial.

186 PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1965, p.273.

brasileira, como um mercado interno limitado, indisponibilidade tecnológica e acumulação de capitais insuficiente.¹⁸⁷

Sônia Regina de Mendonça lembrou que o capitalismo internacional, no período entre-guerras, ou seja, entre 1919 e 1939, desenvolveu um padrão de acumulação de centro a centro, ou seja, os capitais circulavam de preferência entre os centros industriais desenvolvidos. “Aos países periféricos continuava cabendo o papel de produtores de matérias-primas e bens agrícolas”.¹⁸⁸

Apesar das limitações estruturais da economia brasileira, voltada preferencialmente para a agroexportação, e a indisponibilidade de capitais internacionais no período entre-guerras, a defesa, por alguns grupos sociais brasileiros, da industrialização, revelaria um nacionalismo consciente sobre política econômica, na construção de um capitalismo nacional autônomo no país. Nesses grupos sociais podem-se colocar os “tenentes”¹⁸⁹ e os “jovens turcos”, dentro de um contexto de urgência de modernidade.¹⁹⁰

Consequentemente, o Brasil continuava atrasado em relação aos exércitos e armadas mais modernos dos países industriais centrais, e os militares permaneciam sempre insatisfeitos com este atraso.¹⁹¹ *A Defesa Nacional* foi um sintoma dessa insatisfação profissional militar, principalmente após os estágios dos “jovens turcos” no exército alemão, entre 1906 e 1912, onde tiveram contato com a máquina de guerra alemã, e toda a sua capacidade industrial.

Para Motta, a verdadeira modernidade do Exército e da Marinha estaria na “substituição da atrasada estrutura econômica do país. Para termos forças armadas autônomas, capazes de auto desenvolvimento, teríamos de possuir, antes, a nossa autonomia econômica”.¹⁹²

A revista *A Defesa Nacional*, porta-voz dos “jovens turcos”, em diversos artigos e editoriais, tocou na necessidade premente de o Brasil possuir uma indústria civil que desse suporte à sua indústria militar. Em 1917, o assunto é abordado, para

187 ROCHA, Claudilei Rodrigues da. *Estado e Indústria nas décadas de 1920 e 193: uma análise da participação estatal no processo brasileiro de industrialização*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2003. pp.2 e 3.

188 MENDONÇA, 2000, p.332.

189 IANNI, 1965, p.132.

190 NEVES, 2008, pp.18 a 26.

191 MOTTA, 2001, p.226.

192 ibidem.

não mais sair da pauta de assuntos da revista. Em editorial, o mensário de assuntos militares afirmava taxativamente que

os termos - nação armada – exprimem as duas forças essenciais à defesa: tropa e armamento, elementos ativos e meios materiais de ação, [relacionadas] às condições gerais da vida econômica do país, ao seu desenvolvimento no domínio industrial. O assunto, na esfera limitada dos interesses militares, já mereceu o exame da direção atual da Guerra (...). O governo da República não pode alhear-se à **solução definitiva que exige a magna questão da siderurgia nacional** (grifo nosso). As múltiplas aplicações que comporta a indústria do ferro, as inúmeras especialidades derivadas, algumas de exclusiva utilidade aos elementos da defesa nacional, justificam sobremodo a importância capital das providências que urge serem tomadas.¹⁹³

Os “jovens turcos” abordaram uma questão crucial para o desenvolvimento nacional, a indústria siderúrgica, afirmando que sem uma indústria de base não seria possível existir uma indústria de defesa, e o país ficaria sempre em defasagem militar em relação às potências industriais. A indústria militar e, em especial, a aeronáutica brasileira, nas décadas de 1910 e 1920, partiam de um patamar de deficiência tecnológica muito séria, e que era percebida pela *A Defesa Nacional*.

Em 1917, no artigo “A futura indústria siderúrgica no Brasil”, publicado pela *A Defesa Nacional*, os engenheiros da S.A. Usina Ferrum do Rio de Janeiro realizaram cálculos sobre a importação de aço pelo Brasil, além de tecerem considerações sobre o modelo possível de implantação da indústria siderúrgica brasileira em comparação com a siderurgia da Suécia em termos de uso de combustível (carvão vegetal), ou uso da energia elétrica.

A necessidade do ferro e aço no Brasil, para os engenheiros, poderia ser medida por uma estatística para os anos de 1910 e 1913 de ferro e aço importados:

	Tipo de ferro importado	peso	Valor em réis
A	Ferro fundido em bruto	15.500 toneladas	
B	Aço laminado	11.300 toneladas	
C	Ferro laminado	323.000 toneladas	
D	Aço e ferro em artigos simples	162.600 toneladas	
E	Ferro importado em máquinas	101.500 toneladas	80.000:000\$000
	Total B+C+D	496.900 toneladas	150.000:000\$000

193 *A Defesa Nacional*, nº.44, 10/05/1917, editorial.

O artigo concluída que “diante de tais algarismos, não se pode mais argumentar contra a necessidade nacional de usinas de ferro. Elas habitualmente instaladas e bem dirigidas, devem florescer pela força das circunstâncias. Assim, dentro de 10 a 15 anos o Brasil estaria preparado para fabricar tudo que hoje importa em artigos de metal”.¹⁹⁴ A aliança entre a burguesia industrial e os “jovens turcos” em termos de criação da indústria siderúrgica começava a se tornar clara e seria perene, acabando por amadurecer no pós-1930, com a vitória da Revolução levada a cabo pelas oligarquias dissidentes do Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Paraíba, uma parte substancial do Exército e dos “tenentes” rebeldes da década de 1920.

Neste sentido, o historiador Caio Prado Junior afirmava, baseado em dados estatísticos, que “somente durante a Primeira Grande Guerra e depois dela que a metalurgia começa propriamente a surgir no Brasil”. De acordo com o autor, usando o carvão de lenha e uma parte de coque importado, em 1921 se instalou a Siderúrgica Belgo-Mineira, com capitais franceses, belgas e luxemburgueses, na cidade de Sabará – MG.¹⁹⁵

Exemplificando, Caio Prado diz que, em 1931, a produção brasileira de aço era de 71 mil toneladas, entre aço, ferro-gusa, laminado, trefilados e peças fundidas. Essa produção, embora destinada, em sua maior parte, para a construção civil, tinha uma parte direcionada para pequenas manufaturas em SP e menos no RJ, para a produção de artefatos como pregos, ferramentas, cutelaria, máquinas de certa complexidade, como teares, geradores elétricos. Desta forma, para Caio Prado, somente a partir da Segunda Grande Mundial a siderurgia “adquirirá certo vulto e atingirá padrões mais elevados”.¹⁹⁶

Porém, é sintomática a mudança de perspectiva industrial após o fim da Primeira Guerra Mundial: em janeiro de 1919, o ministro da Guerra, general Alberto Cardoso de Aguiar, em relatório ao presidente da República Delfim Moreira, afirmava que a defesa nacional e a segurança nacional¹⁹⁷ somente estariam

194 *A Defesa Nacional*, nº 50, 10/11/1917, “A futura indústria siderúrgica no Brasil”, p.57.

195 PRADO JUNIOR, 1965, p.273.

196 PRADO JUNIOR, 1965, p.274.

197 “A segurança, em linhas gerais, é a condição em que o Estado, a sociedade ou os indivíduos não se sentem expostos a riscos ou ameaças, enquanto que defesa é ação efetiva para se obter ou manter o grau de segurança desejado”. Decreto nº 5.484, de 30 de junho de 2005, *Política de Defesa Nacional*. <https://www.defesa.gov.br/pdn/index.php?page=diretrizes> acessado em 14 de novembro de 2008.

asseguradas com a autonomia brasileira em relação aos recursos industriais estrangeiros. Vale a pena citar um trecho do relatório:

A massa colossal de armamentos, munições, engenhos de guerra e material variadíssimo, necessários a um Exército em operação, exige imperiosamente a organização de indústria militar do país que se defende e quer manter a sua integridade.¹⁹⁸

Anos antes, no mesmo mês do início da guerra européia, a revista *A Defesa Nacional*, em setembro de 1914, em editorial assinado pelo tenente Estevão Leitão de Carvalho, assinalava a preocupação com o problema de industrialização, ao observar que as potências mundiais em guerra na Europa possuíam uma poderosa indústria moderna, que “o comércio mundial põe em circulação no bojo dos transatlânticos”.¹⁹⁹

Tem o redator de *A Defesa Nacional* uma noção bastante clara sobre o poder imperialista das potências mundiais baseado no poder de sua indústria. A comparação do tenente Leitão dava-se sempre em tom de alerta, mostrando que o pacifismo de muitos políticos brasileiros poderia levar o Brasil a conhecer a derrota, assim como Cartago foi derrotada por Roma:

É fecunda essa lição de história e (...) já se pode dela ir tirando algumas conseqüências e mostrando qual a sorte das nações que não cuidam seriamente da defesa de sua soberania.²⁰⁰

Se a revista *A Defesa Nacional* tem em suas páginas a preocupação com a indústria militar e seu suporte, a indústria civil, em especial a indústria siderúrgica, mesmo antes da década de 1910 o pensamento industrialista no Brasil não era novidade.

De acordo com Luiz Antônio Cunha, o industrialismo consistia na “atribuição à indústria de sinônimo de progresso, emancipação econômica, independência política, democracia e civilização. Seus adeptos esperavam que a indústria conduzisse o Brasil ao nível das nações civilizadas”.²⁰¹

No período focado, intelectuais e políticos ligados aos governos da República oligárquica como, por exemplo, Amaro Cavalcanti²⁰², Serzedelo Corrêa²⁰³ e Pandiá

198 MOTA, 2001, p.226.

199 *A Defesa Nacional*, nº 12, 10/09/1914, editorial.

200 ibidem.

201 CUNHA, Luis Antônio. *O ensino de ofícios nos primórdios da industrialização*. São Paulo: UNESP, 2005. p.14.

202 FERNANDES, Suzana Cristina. *Amaro Cavalcanti e a luta pela industrialização brasileira*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2001. este trabalho realiza um estudo sobre o

Calógeras²⁰⁴, com passagens nos principais ministérios da República, foram grandes defensores da industrialização do Brasil como uma solução do desenvolvimento nacional. Desde 1904 o Centro Industrial do Brasil, novo nome da centenária Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, passara a ser veículo de divulgação das ideias industrialistas.

Cunha nos diz que era uma plataforma comum dos industrialistas brasileiros a defesa da indústria nacional através de uma manipulação das tarifas alfandegárias, a fim de encarecer os produtos manufaturados importados e favorecer uma reserva de mercado e a produção interna.²⁰⁵

Os industrialistas brasileiros percebiam com muita clareza que o desequilíbrio crônico da balança de pagamentos brasileira se devia ao fato de que os produtos primários exportados pelo país não conseguiam cobrir o *déficit* de importação de produtos industrializados, de máquinas e equipamentos de maior valor agregado.²⁰⁶ A saída para solucionar os *déficits* na balança comercial não seria, como vinha sendo feito, os empréstimos internacionais, nem a emissão monetária, mas sim o incentivo à produção industrial por meio de medidas protecionistas, o que viria a ser o início de um processo de substituição de importações.

Essa visão industrialista inclusive abrangia a questão social, pois defendia que “o crescimento da produção industrial levaria ao emprego de milhares de homens”.²⁰⁷

A avaliação da revista *A Defesa Nacional*, em editorial, é de crítica à situação financeira brasileira, que estaria “a mercê de fáceis desmoronamentos, devido à fraqueza de nossa organização econômica, esteiada (sic) apenas em dois ou três produtos de exportação, sem consumo forçado”.²⁰⁸ Tal posição é claramente industrialista, de crítica explícita à dependência econômica do Brasil em relação às divisas fornecidas pela cafeicultura. No editorial do seu segundo número, a revista tem uma imagem sugestiva que vale a pena transcrever:

pensamento industrialista de Amaro Cavacanti, grande defensor da industrialização brasileira, para que o país chegasse ao nível de potências como EUA, França, Alemanha, Japão.

203 Ibidem, p.15.

204 CALÓGERAS, João Pandiá. *As Minas do Brasil*. 1905.

205 CUNHA, 2000, p.15.

206 CUNHA, 2000, p. 15.

207 CUNHA, 2000, p.15; e *A Defesa Nacional*, nº 50, 10/11/1917, “A futura indústria siderúrgica no Brasil”, p.57 em diante.

208 *A Defesa Nacional*, nº 14, 10/11/1914, editorial.

Nós outros, soldados de um Exército que ainda não existe, e vós, brasileiros, de todas as classes, de um país invertebrado e amorfo, temos também (...) o nosso problema a resolver. É preciso tirar a esse país o aspecto amorfo de monte de terra frouxa, que ele tem, excelente para fins agrícolas, mas impotente contra as enxurradas sociais, para dar-lhe a contextura de uma construção de cimento armado.²⁰⁹

A comparação entre o país agrícola, “invertebrado e amorfo”, como “um monte de terra frouxa”, com o Brasil idealizado pelos “jovens turcos”, com a “contextura de uma construção de cimento armado” denuncia uma visão industrialista, que tomará conta, em pouco tempo, da pauta de artigos da revista. A influência e o sucesso da revista são indiscutíveis: em outubro de 1915, *A Defesa Nacional* chegou a mil assinantes, com o preço de cinco mil réis anuais. Ou seja, as opiniões dos “jovens turcos” chegaram aos corações e mentes dos componentes do Exército e da Marinha, em especial a juventude militar, ansiosa por novas perspectivas profissionais.

Em janeiro de 1918, *A Defesa Nacional* iniciou uma série de artigos referentes à indústria siderúrgica no Brasil, passando a ser uma preocupação constante a partir daí. O relatório de 1919, do ministro da Guerra general Alberto Cardoso de Aguiar, demonstrava perfeitamente a preocupação do setor militar brasileiro com a industrialização do país. Por exemplo, no artigo assinado pelo primeiro-tenente Péricles Ferraz, encontramos a seguinte passagem:

O problema da indústria brasileira se acha intimamente ligado ao problema mais amplo da indústria civil do país; de tal modo aquele se acha preso a este que toda a solução encontrada para a indústria militar será falha e incompleta se não levar em linha de conta o grau de progresso civil.²¹⁰

Os militares perceberam que não adiantava tentar forjar uma indústria militar se não houvesse condições técnicas e tecnológicas para uma sustentação industrial no mundo econômico. Assim, para *A Defesa Nacional*, as fábricas militares, por exemplo, não teriam condições de se desenvolver no país sem uma indústria civil robusta e independente tecnologicamente.²¹¹

Tanto para o ministro da Guerra, como para o tenente Péricles, o problema industrial brasileiro deveria ser enfrentado o quanto antes, pois que o país ficava cada vez mais defasado em relação às potências mundiais. Esse trabalho deveria começar imediatamente, devendo ser nacionalizado, e contando com “apurado

209 *A Defesa Nacional*, nº 2, 10/11/1913, editorial, p.34.

210 *A Defesa Nacional*, nº.65, 10/02/1919, p.160.

211 *ibidem*.

esforço de laboratório”.²¹² Na verdade, se percebe que o desenvolvimento econômico é uma preocupação legítima de civis e militares, e tanto os pensadores industrialistas, quanto as autoridades militares e a imprensa militar e civil tratam do assunto como uma questão de urgência política, principalmente ao fim da Primeira Guerra Mundial.

No entanto, a historiografia econômica brasileira costuma marcar o período da Primeira Guerra Mundial como um período onde houve um início de industrialização mais efetiva no Brasil em função, principalmente, da impossibilidade das potências beligerantes estrangeiras de continuar fornecendo bens manufaturados e máquinas, em função do esforço de guerra.

De acordo com o historiador econômico Caio Prado Junior, o setor industrial mais sólido, sobretudo a partir da Primeira Guerra Mundial foi o das empresas subsidiárias das grandes empresas estrangeiras, que aqui se instalaram visando escapar dos obstáculos causados pelas tarifas alfandegárias nacionais.

A *General Motors* e a *Ford Motor Company* instalaram em São Paulo oficinas para a montagem de veículos motores com peças importadas de suas fábricas norte-americanas; aos poucos, algumas destas peças ou parte dos veículos foram sendo fabricadas nessas oficinas.²¹³

Mesmo assim, diz Caio Prado, até a lona usada na fabricação dos pneumáticos é importada, apesar da borracha ser nacional. Outro exemplo de empresa subsidiária é a *Pullman Standard Car Export Corporation*, que desde 1913 instalara no Rio de Janeiro oficinas de montagem de material ferroviário. Também ocorre o mesmo com as indústrias frigoríficas de carnes, a maioria norte-americanas, que vão instalar-se principalmente após a Primeira Guerra Mundial, entre 1919 e 1932, além dos ramos de veículos motores, produtos farmacêuticos e químicos, aparelhamento elétrico, alimentação.²¹⁴

Outras empresas de capitais nacionais podem ser somadas ao grupo das subsidiárias, pois não fazem nada além de montar as peças acabadas ou semi-acabadas que importam (setor elétrico – motores, ascensores, rádios e vitrolas), ligadas ou subordinadas ao capital estrangeiro. Algumas destas subsidiárias, em

212 ibidem, p.161.

213 PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1965, p.272.

214 PRADO JÚNIOR, 1965, p.272.

certos casos, adquiriram relativa autonomia em relação às suas matrizes, “suprindo com fabricação própria a maior parte de sua produção”.²¹⁵

Caio Prado diz que essas subsidiárias mantiveram-se ligadas financeiramente às matrizes estrangeiras, mas ganharam essa autonomia no Brasil em função de diversas dificuldades de operação, como os transportes, as tarifas alfandegárias e as mudanças cambiais, além de vantagens de custos, como a mão-de-obra mais barata.

Esse estímulo, de acordo com o autor, será importante por “provocar o aparecimento e desenvolvimento de uma indústria de base no país, capaz de iniciar aqui mesmo a elaboração da matéria-prima e a produção do material semi-acabado, e mesmo maquinaria destinada às diferentes indústrias que trabalham diretamente para o consumo”.²¹⁶

Então, ocupando uma capacidade ociosa do parque industrial, o país foi, mal ou bem, resolvendo o problema do consumo de manufaturados interno, enquanto crescia a taxas altas, por conta do fornecimento de produtos primários para a Europa em guerra.

O Brasil se ressentia, é bem verdade, de uma indústria de base, de siderurgia, de combustíveis e eletricidade, de máquinas e equipamentos, além da falta de uma política consistente de governo para alavancar o desenvolvimento industrial.

A única política permanente, durante o período republicano até 1930, foi a tentativa de estabilização econômica e a valorização do café. Conforme o economista Celso Furtado, acontecia na economia brasileira uma transferência de renda de toda a sociedade para o setor exportador, através dos altos preços pagos pela população pelos produtos importados, taxados pelo governo, em uma espécie de “socialização das perdas”.²¹⁷

Por seu lado, os militares, paulatinamente, tomavam consciência de que não era apenas necessário ter efetivos adestrados. Cada vez mais uma guerra seria decidida pelo emprego de meios industriais, e um país como o Brasil, de

215 *ibidem*, p.273.

216 *ibidem*.

217 FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Fundo de Cultura, 1964, 6a. Ed., p.194.

“insignificante desenvolvimento industrial”,²¹⁸ estaria indefeso sem indústria. Pouca coisa teria mudado desde o relatório de 1907 em que o ministro da Guerra, marechal Hermes da Fonseca, informava ao presidente da República estar o Brasil “completamente indefeso”, estando o país diante de “completo desaparelhamento material”.²¹⁹ Novamente é o ministro da Guerra, general Alberto Cardoso de Aguiar, quem fala:

Sem indústria organizada nenhuma nação se achará em condições de se defender convenientemente, nem entrará em campanha. Cabe-nos o dever de envidar esforços para criar os elementos do nosso desenvolvimento futuro, com a organização da indústria metalúrgica.²²⁰

A tomada de posição do ministro da Guerra quanto à industrialização é “uma compreensão nova e lúcida dos problemas da defesa nacional”. Não se tratava mais de artigos da revista *A Defesa Nacional* direcionados ao público militar em geral e a civis interessados nos problemas militares. O relatório do ministro Aguiar representa uma mudança importante de perspectiva política, em que o desenvolvimento industrial do país passava a ter um aliado de peso no aparelho do Estado: o Exército.

218 *A Defesa Nacional*, n.º.65, 10/02/1919, “A nossa indústria militar”, p.161; Em *A Noite*, 13/7/1918, “A nossa situação militar” “Conceitos do sr. Maurício de Lacerda”, p.2. O deputado da oposição dizia “prosseguir na sua campanha em prol da nossa eficiência militar”, se referia à revista *A Defesa Nacional*, comentando-a e aplaudindo-a. Diz o deputado que a oportunidade de modernizar o Exército é atual, em face da evolução da guerra, e que o Brasil não poderia ser defendido pelos exércitos aliados e pela esquadra britânica.

219 MOTTA, 2001, p.221.

220 MOTTA, 2001, p.226.

2. A MODERNIZAÇÃO NO DEBATE SOBRE A CRIAÇÃO DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA

2.1. AS ESCOLAS DE AVIAÇÃO

2.1.1. O impacto do surgimento da aviação no Brasil

Os eventos aeronáuticos no Brasil, no início do século XX, são fruto de debates que seguem uma ideia geral de modernização do Exército e da Marinha, mas em um contexto maior de modernidade vivido pelo Brasil republicano. De acordo com a historiadora Margarida de Souza Neves, os “ideais modernos” estavam

condensados no que então era visto como a associação indissolúvel entre os conceitos de progresso e de civilização, redesenhavam o quadro internacional, acenavam com a possibilidade de um otimismo sem limites em função das conquistas da ciência e da técnica.²²¹

A aeronáutica surgia no mundo como fruto incontestável do avanço tecnológico, em que motores potentes e leves podiam finalmente ser os vetores de aparelhos voadores cada vez mais aperfeiçoados. Os países industriais de início do século XX saíram definitivamente na dianteira deste processo tecnológico.

Na França, Alberto Santos-Dumont assimilava e criava nova tecnologia, que era automaticamente repassada a outros inventores, surgindo em torno do inventor brasileiro, aglutinado no Aeroclube da França, uma massa crítica de cientistas e entusiastas da aeronáutica.

No Brasil, os feitos de Santos-Dumont impactaram fortemente a mentalidade coletiva nacional, pois o cientista brasileiro foi, sem dúvida, o primeiro patricio a ganhar notoriedade mundial.²²²

Enquanto na Europa e nos EUA o voo mecânico é corrente desde 1906, no Brasil, um dos primeiros voos mecânicos teria sido realizado em 24 de janeiro de 1910 por Gastão de Almeida, automobilista carioca, em um avião biplano francês *Voisin*, importado, e que possuía as formas do aeroplano 14 Bis²²³.

221 NEVES, 2008, pp.18 a 26.

222 ver Acervo Santos-Dumont/Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC).

223 INCAER, 1988, p. 364; De acordo com HOFFMAN, Paul. *Asas da Loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004, p.233, Charles Voisin foi um dos pioneiros da aeronáutica na França, tendo participação na construção do 14 Bis.

Ocorreu então que, na Europa e nos EUA, as fábricas de automóveis, caminhões e motores já estavam estabelecidas e irradiavam tecnologia de ponta na primeira década do século XX. A indústria automobilística necessitava de uma indústria metalúrgica, mecânica e química estabelecida.

A indústria aeronáutica se desenvolveu apoiada nessa tecnologia automobilística estabelecida. Foi com motores desenvolvidos pela indústria de automóveis que os primeiros balões dirigíveis e aviões puderam ser possíveis, por sua leveza e potência.

Santos-Dumont conta, em seu livro *O que eu vi, o que nós veremos*, sua experiência com um triciclo motorizado de sua propriedade que foi elevado por cordas e, colocado para funcionar, erguido sobre o chão, mostrou como seria possível construir uma aeronave motorizada mais leve que o ar. A partir daí, os motores fornecidos pela indústria automobilística e náutica francesa passaram a ser usados, adaptados e reconstruídos por Santos-Dumont.²²⁴

Entretanto, no Brasil, sem indústria mecânica nacional, importando todo o maquinário necessário para a sua indústria de consumo, a aviação chegou como um serviço de consumo, sem contar com mão-de-obra especializada e sem irradiar tecnologia.²²⁵

Não seria demais recapitular rapidamente alguns eventos que marcaram a aviação brasileira no início da década de 1910: o primeiro voo de um aparelho mais pesado que o ar de projeto e construção brasileira ocorreu em Osasco-SP, em 7 de janeiro de 1910. O avião monoplano *São Paulo* voou 103 metros de distância, entre 2 a 4 metros de altura em 6,18 segundos. Seus construtores foram o francês Demetrie Sensaud de Lavaud e o torneiro-mecânico brasileiro Lourenço de Pellegati, em um projeto baseado no aeroplano *Blériot* e usando um motor *Gnome*, de fabricação francesa.²²⁶ De acordo com o INCAER,

em 1910 estava pronto **o primeiro avião totalmente brasileiro**. Era um monoplano, com uma só asa, presa por cima da fuselagem com grampos e cabos de aço fabricados por uma empresa paulista. E estrutura, toda ela feita de pinho e peroba nacionais, era coberta externamente com tecido de cretone envernizado. A hélice fora esculpida manualmente, em uma só peça de jequitibá brasileiro, pelo carpinteiro Antônio Damosso. Três rodas de bicicleta, reforçadas, sustentavam o aparelho. **O motor, com seis cilindros**

224 BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a invenção do voo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

225 INCAER, 1988, p.394.

226 INCAER, 1988, p. 493.

em radial, fornecendo de 28 a 32hp, e os tanques de 'essência' e óleo lubrificante também eram de fabricação nacional. (grifos nossos).²²⁷

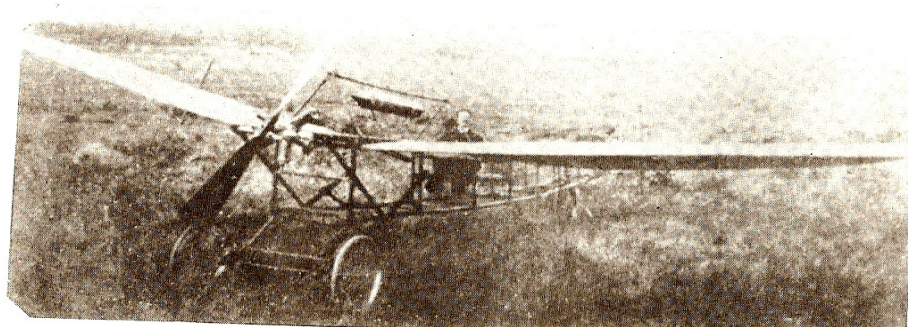


Fig. 1. - O primeiro avião brasileiro, o *São Paulo*, voou pilotado pelo francês Lavaud, em 7 de janeiro de 1910

O INCAER, apesar de indicar a fabricação nacional do motor e do combustível, talvez tenha sido induzido ao erro, pela fonte, o jornal *O Estado de São Paulo*. Muito possivelmente o motor estrangeiro foi remontado e mesmo adaptado no Brasil.

O primeiro avião brasileiro a receber patente nacional foi o *Alvear*, construído por um descendente de espanhóis radicados no Brasil, o engenheiro carioca J. D'Alvear. Este avião era monoplano, de asa média, com motor e hélices francesas, construído a partir do estudo do livro francês *Théorie et pratique de l'aviation*, de Victor Tatin. Tendo a armação em madeira, o *Alvear* voou pela primeira vez no Campo dos Afonsos-RJ, em 14 de novembro de 1914, pilotado por Ambrósio Caragiolo, ex-instrutor da Escola Brasileira de Aviação (EBA).²²⁸

O presidente da República Wenceslau Braz concedeu patente ao *Alvear* em 23 de dezembro de 1914. Entretanto, J.D'Alvear "logo abandonou a construção de aviões, aborrecido com a falta de apoio oficial para a continuidade de suas atividades, e também chocado com a morte do amigo Caragiolo, acidentado fatalmente em experiências com o *Alvear*, sobre o Derby Club, em sete de fevereiro de 1915".²²⁹ Não se tem notícia sobre qual motor francês foi usado no *Alvear*.

227 INCAER, 1988, pp.493 e 494.

228 INCAER, 1988, p. 498.

229 INCAER, 1988, p. 499 e WANDERLEY, 1975, p.36.

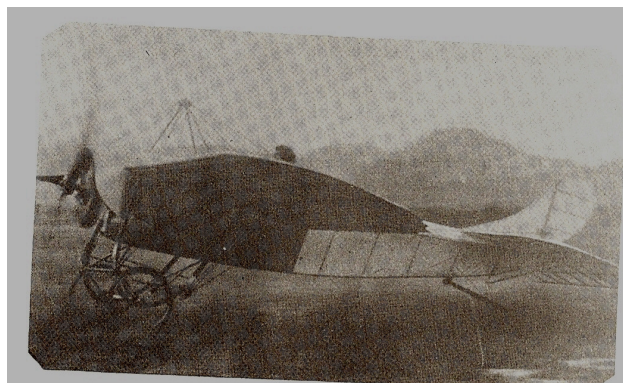


Fig.2 - Avião *Alvear*, construído em 1914, no Rio de Janeiro
Fonte: Reprodução INCAER, vol 1.

As hélices eram “um desafio à incipiente indústria aeronáutica brasileira, que se via obrigada a importá-las”.²³⁰ O industrial português do ramo de móveis, radicado no Rio de Janeiro e sócio do AeCB, Joaquim Pedro Domingues da Silva, se propôs a fabricar hélices com diferentes madeiras nacionais, mas desistiu diante das dificuldades surgidas. As hélices fabricadas foram utilizadas “na época em que as dificuldades de importação eram totais, por causa da guerra na Europa”.²³¹

A falta de apoio oficial seria a tônica para as iniciativas relacionadas às construções de aviões em território brasileiro, nas décadas de 1910 e 1920. Somente no período Vargas, como o avião M5, do engenheiro aeronáutico capitão do Exército Antônio Guedes Muniz, em 1931, é que o apoio oficial do governo em encomendas se materializou. Certo é que, dentre todos que construíram aviões no Brasil no período, apenas Muniz realizara um curso de engenharia aeronáutica na França, a partir de 1927.

2.1.2. A Escola Brasileira de Aviação (EBA)

O encaminhamento da solução da aviação brasileira, nas primeiras décadas do século XX, deu-se pela criação das escolas para a formação de aviadores. Esse caminho não parecia estar claro para as autoridades brasileiras na época. Elas, em um primeiro momento, mostravam estar mais preocupadas em patrocinar prêmios individuais a aviadores estrangeiros arrojados.

230 INCAER, 1988, p.500.

231 Ibidem.

É ilustrativo que uma companhia de demonstrações aéreas, a *Queen Aviation*, de Nova Iorque, EUA, tendo sob contrato aviadores conhecidos como Charles Voisin e Roland Garros, possuísse na sua frota “seis monoplanos *Blériots*, um *Nieuport* e um *Demoiselle*”, fazendo apresentações, no Brasil, em 1912, além de realizar passeios com passageiros, enquanto as Forças Armadas brasileiras não possuíam um único avião.

Garros chegou a ganhar um prêmio de 50 contos de réis do governo brasileiro por sua perícia aérea²³², além de um prêmio de 30 contos de réis oferecido pelo governo estadual de São Paulo por ter vencido o *raid* São Paulo-Santos-São Paulo, em março de 1912, com a ajuda decisiva do aviador brasileiro Edu Chaves.²³³

Não é demais lembrar que, ao irromper-se a Primeira Guerra Mundial, as potências européias beligerantes possuíam cerca de 700 aviões e aeronaves, usados inicialmente para reconhecimento aéreo, mas logo transformados em bombardeiros e caças, em “uma competição tecnológica que resultou em equipamentos ainda mais letais”.²³⁴

O Brasil, por seu lado, embora não estivesse envolvido diretamente no conflito, logo sentiu os efeitos da guerra. De acordo com o INCAER, “nossa aviação foi logo bastante afetada pela impossibilidade de importações, tanto de aparelhos, como de sobressalentes, o que provocou marcante atraso no seu desenvolvimento”.²³⁵

Entretanto, o atraso no desenvolvimento de “nossa aviação” não era consequência, como foi dito, da impossibilidade de realizar importações de equipamentos, mas sim de um subdesenvolvimento econômico, pois o Brasil não possuía uma indústria de base consolidada nessas décadas iniciais do século XX.

232 INCAER, 1988, p.378.

233 Ibidem, p.382; A título de exemplo do que poderia ser comprado com um prêmio de loteria, foram anotados alguns preços e prêmios: Havia prêmios de 20 contos, 50 contos, 200 contos. Um terno de legítima casimira inglesa, sob medida, entre 50, 60 e 70 mil réis. Um recital de ópera no jornal do Comércio, 20 mil réis a cadeira. Um exemplar de *A Noite*, 100 réis. Uma mala americana de camarote: 30 mil réis. Um vermífugo para crianças, vidro a dois mil réis. Uma diária completa no hotel Avenida, a partir de 10 mil réis. Um quilograma de manteiga virgem pasteurizada, 3,5 mil réis. Uma garrafa de cerveja Antártica, um mil réis. Tintura para cabelo, oito mil réis o frasco. Sapatos, oito mil réis. Chapéus panamá, 10 mil réis. Ternos de brim de linho, 25 mil réis. Smoking, 110 mil réis. Chapéu de palha, seis mil réis. Gravata de seda, de 400 réis a quatro mil réis. Paletó para o verão, dois mil réis. *A Noite*, 17/07/1913. Em fevereiro de 1914, uma viagem de gôndola, os bondes puxados a burro, custava cem réis, do Largo do Machado a Botafogo, no Rio de Janeiro, uma viagem de cinco km.

234 HOFFMAN, 2004, pp.265 e 266.

235 INCAER, 1988, p. 432.

Sendo a aeronáutica uma indústria de tecnologia cada vez mais complexa, ao país não restou senão aguardar o fim do conflito mundial para adquirir, por preços baixos, as sobras da aviação beligerante na Europa.²³⁶

Havia iniciativas particulares²³⁷ e pressão na imprensa, principalmente o jornal vespertino *A Noite*, pela criação de uma escola de aviação no Brasil. Em edição de 26 de julho de 1912, *A Noite* dizia que a organização dessa escola iria ser “um valioso concurso à Aviação Militar”, se o governo quisesse “instituir o aeroplano como arma de guerra”, como mais cedo ou mais tarde fatalmente haveria de acontecer.²³⁸ O debate era público, até alunos da Escola de Guerra participavam das discussões pela imprensa²³⁹.

Enquanto a escola de aviação não era criada, em abril de 1911, o tenente da Marinha Jorge Henrique Moller foi o primeiro militar brasileiro a ser brevetado aviador, na França, pela Escola Farman. Em julho, foi a vez de Eduardo “Edu” Chaves brevetar-se aviador na Escola Blériot, também na França. Em outubro de 1912 foi a vez do tenente de cavalaria do Exército Ricardo João Kirk brevetar-se aviador na Escola Etampes, na França.²⁴⁰ Neste mesmo ano, Cícero Arsênio de Sousa Marques, brevetou-se aviador na escola de Etampes, França. Todos os aviadores brasileiros foram brevetados no exterior, no início da década de 1910, com iniciativa e recursos próprios.

Depois de muita pressão da imprensa, a primeira tentativa oficial de se criar uma aviação para o Exército deveu-se ao ministro da Guerra general Vespasiano Gonçalves de A. Silva. Em princípios de 1913, o ministro contratou uma empresa forjada às pressas pelos aviadores italianos Gian San Felice Gino, Vitório Bucelli, Eduino Orione e Arturo Jona, intentando dar início à escola de aviação, em detrimento do AeCB.²⁴¹

236 WANDERLEY, 1975, p.60.

237 Eduardo Pacheco (Edu) Chaves, o segundo civil brasileiro brevetado na França pela Escola de Blériot, em julho de 1911, dava aulas de pilotagem em sua fazenda Guapira, em São Paulo, usando seus dois aviões modelo Blériot. No Rio de Janeiro, o italiano Ernesto Darioli ensinava pilotagem a quem tivesse 50 mil réis (aproximadamente mil reais), por duas aulas, usando um hangar construído em Santa Cruz. Com Darioli o tenente de Cavalaria do Exército Ricardo João Kirk teve suas primeiras aulas em 1912; sobre uma biografia do tenente aviador Ricardo Kirk, ver CALAZA, Cláudio Passos. *Aviação no Contestado: investigação e análise de um emprego militar inédito*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2007, pp.46 em diante.

238 INCAER, 1988, p. 384.

239 ibidem, p. 385.

240 INCAER, 1988, p.389; e CALAZA, 2007, p.52.

241 INCAER, 1988, pp.386 a 395; e CALAZA, 2007, p.55.

De acordo com o tenente aviador Ricardo João Kirk, em entrevista ao jornal *A Noite*, em 20 de agosto de 1913, “o ministro achou por bem não se valer do concurso do Aeroclube, uma vez que essa instituição ainda não tinha efetivamente uma escola organizada”.²⁴² Na presidência do Aeroclube estava o marechal José Bernardino Bormann, que havia sido ministro da Guerra, entre outubro de 1909 e novembro de 1910, no curto período da presidência de Nilo Peçanha. Bormann, de acordo com Kirk, ofereceu, “desinteressado” auxílio ao ministro Vespasiano, que o recusou.²⁴³

A polêmica girou em torno da administração de uma verba liberada pelo Congresso para a criação da aviação do Exército. Percebe-se que o tenente Kirk, através do jornal *A Noite*, tentava encerrar a polêmica com o Ministério da Guerra. Se fosse verdade que o Aeroclube desejava receber os 150 contos de réis destinados pelo Congresso Nacional ao Exército para criar o Serviço de Aviação Militar,²⁴⁴ não haveria, administrativamente, como resolver tal operação. Como o Exército poderia passar a uma entidade privada, o Aeroclube, verba do orçamento federal? Que órgão fiscalizaria a escola de aviação do Aeroclube assim fundada?

A solução encontrada pelo ministro da Guerra, se fora correta administrativamente, pois mantinha sob seu controle o repasse da verba e sua fiscalização junto à empresa de aviação contratada, tecnicamente se mostrou um desastre. Se o Aeroclube, conforme foi argumentado, não tinha uma escola organizada, que experiência o ministro da Guerra poderia esperar de uma empresa de aviação montada às pressas para fornecer uma alternativa ao Exército? Os aviadores italianos poderiam ser bons pilotos, e vinham se apresentado pelo país.²⁴⁵ Mas seriam bons administradores? Ou bons instrutores de voo? Ou teriam boas intenções?

Para Calaza, a criação da Escola Brasileira de Aviação (EBA) pelo Exército, em contrato com a empresa Gino Bucelli & Cia poderia ser vista como

uma solução pronta, que se mostrou muito oportuna num momento de desgastantes cobranças por iniciativas para a aviação do Exército. A proposta dos empresários italianos viabilizava o funcionamento de uma escola de aviação com poucos recursos orçamentários e sem maiores envolvimento materiais e humanos. Transpondo para os dias de hoje, podemos dizer que o ministro da Guerra optou por terceirizar sua escola de

242 INCAER, 1988, p.389; e *A Noite*, 20/08/1913, p.1.

243 INCAER, 1988, p.389; e *A Noite*, 20/08/1913, p.1.

244 INCAER, 1988, p.389.

245 INCAER, 1988, p.386; e CALAZA, 2007, p.55.

formação de pilotos militares. Sem dúvida foi uma decisão precipitada, pouco avaliada, mas para Vespasiano se mostrava uma excelente fuga para evitar a indesejada parceria com o AeCB, que tanto o assediava.²⁴⁶

Pelo ajuste, da verba de 150 contos de réis aprovada pelo Congresso Nacional para o serviço de aviação militar, o Exército passaria 50 contos à EBA após a inauguração e 50 contos três meses depois, na ocasião da matrícula de outros alunos, além de ceder mão-de-obra usada na construção dos hangares e custear os danos e manutenção com os aparelhos.²⁴⁷

O ajuste foi assinado em 18 de janeiro de 1913 e a EBA foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1914, com a matrícula total de 60 alunos, sendo 35 do Exército e 25 da Marinha, contando com a fiscalização do tenente da Marinha e aviador Jorge Henrique Moller, brevetado na França em 1911.²⁴⁸

De acordo com o contrato “ajustado” entre o Ministério da Guerra e a firma Gino, Bucelli & Cia, a EBA deveria comprar 11 aeroplanos, construir hangares e oficinas, além de se comprometer a ceder aparelhos aéreos, equipamentos e pessoal em caso de guerra ou manobras, bem como funcionar por um período de cinco anos, ao fim dos quais a EBA passaria à posse do Exército.²⁴⁹

A falência da EBA, apenas cinco meses depois de inaugurada, em 18 de junho de 1914, deixou muitas questões e dúvidas. Se o Exército repassou 100 contos de réis no prazo ajustado, conforme rezava o ajuste assinado, a falência da EBA pode ter sido uma grande fraude da empresa Gino, Bucelli & Cia, pois nenhum aviador foi formado nesses poucos meses de funcionamento.

O repasse das instalações e dos “aviões velhos”, conforme palavras de um de seus alunos, o tenente da Marinha Virginius Brito Delamare²⁵⁰, para o Exército, (que em seguida repassou-as para uso do Aeroclube), pode ter representado um abatimento no prejuízo material e financeiro, mas não o foi em termos de prejuízo moral para a organização da Aeronáutica no país, principalmente às vésperas da Primeira Guerra Mundial, deflagrada em 28 de julho de 1914.

Quarenta e dois dias após o fim da EBA, a Itália entrava em guerra na Europa do lado da Alemanha. Se o Brasil posicionou-se como neutro no conflito, na prática mantinha ativo comércio com a França e a Inglaterra, até que o

246 CALAZA, 2007, p.56.

247 INCAER, 1988, p.388.

248 INCAER, 1988, p.392.

249 INCAER, 1988, p.387.

250 INCAER, 1988, p.394.

torpedeamento de seus navios mercantes, nas costas da Europa, por submarinos alemães, em 1917, levou o governo a declarar guerra à Alemanha em outubro daquele ano.

A interrupção abrupta e sem explicação do funcionamento da EBA ainda é um mistério em busca de solução. Para o INCAER,

dificuldades naturais da época: demora na importação de peças de reposição, para conserto e manutenção de aeroplanos, o que os mantinha indisponíveis, parados, (...), causando irrecuperáveis atrasos na instrução; escassez de mão-de-obra especializada em mecânica de aviões (...) problemas financeiros, decorrentes de atrasos nos pagamentos, causados por escassez de recursos monetários, em face da retração do crédito brasileiro no mercado internacional, verificado no governo Marechal Hermes.²⁵¹

Os relatórios produzidos pelo fiscal da EBA, o tenente Jorge Moller, revelavam “o péssimo estado de manutenção das aeronaves, a carência de peças de reposição e a falta de interesse dos diretores da empresa contratada. Nos últimos dias de funcionamento, somente o avião argentino Ambrósio Caragiolo mantinha as instruções”.²⁵²

De acordo com o historiador aeronáutico Nelson Freire Lavenère-Wanderley, as causas do fracasso da EBA poderiam ser localizadas nos problemas econômicos gerados pelo insuficiente repasse de recursos do governo federal e na impossibilidade de se importar peças e sobressalentes, em função dos países fornecedores de manufaturas estarem envolvidos no esforço de guerra total.²⁵³

Entretanto, a proximidade entre o fim da EBA, como se sabe, de diretoria e instrutores italianos (Ambrósio Caragiolo era ítalo-argentino) e o início da Primeira Guerra Mundial também pode ser uma possível explicação: pilotos aviadores eram recursos humanos de alta prioridade na guerra que se iniciava. Além disso, é possível que uma rotina de escola fosse algo um tanto maçante para os espíritos aventureiros como o eram Gino San Felice e seus sócios.²⁵⁴

Por outro lado, não se pode perder de vista que as “dificuldades naturais da época”, como importação de peças de reposição e escassez de mão-de-obra especializada, diagnosticadas pelo INCAER, são sintomas claros de um atraso

251 INCAER, 1988, p.394.

252 CALAZA, 2007, p.61.

253 WANDERLEY, 1975, p.35.

254 *A Noite*, 08/07/1918, “O avião italiano da antiga escola Gino & Bocelli do Campo dos Afonsos foi morto em Hampstead, EUA, durante um acidente em exercício de aviação. As histórias pessoais dos primeiros aviadores eram em geral trágicas.

tecnológico nacional, o mesmo que incomodava os redatores da revista *A Defesa Nacional* desde os seus primeiros números.

O ministro da Guerra, o general Vespasiano, possivelmente ficou desapontado com a iniciativa fracassada da EBA. Se de início o ajuste parecia um grande negócio, no qual o Exército veria formados aviadores em pouco tempo, em cinco meses o “ajuste” tornou-se um grande problema e nenhum aviador foi formado na EBA. Porém, é certo, a semente aeronáutica havia sido plantada no Exército e também na Marinha.

2.1.3. A Escola de Aviação Naval (EAN)

A Marinha brasileira, por seu lado, com o fracasso da EBA, acabou por seguir um rumo diferente, investindo na criação de sua Escola de Aviação Naval, criada por decreto presidencial de 23 de agosto de 1916, na gestão do ministro da Marinha almirante Alexandrino Faria de Alencar, no governo do presidente Venceslau Brás. Far-se-á necessária uma pequena digressão.

A Marinha brasileira, já em 1908, tem estudos relacionados à organização de um serviço aeronáutico, com projeto de aquisição de dirigíveis e aeroplanos para “missões de esclarecimento”.²⁵⁵

A revista *A Defesa Nacional*, apesar de centrar seu foco nos problemas militares terrestres, do Exército, aborda questões aéreas ligadas à defesa da costa brasileira, além de publicar artigos de grande impacto militar e naval. Sendo uma revista publicada sob a iniciativa de oficiais do Exército, acaba por priorizar os assuntos profissionais do Exército. Porém, alguns artigos mostram uma preocupação genuína com a defesa nacional, que no caso brasileiro passa necessariamente pela defesa da costa.

Assim, *A Defesa Nacional*, em janeiro de 1914, abordou esse assunto, no artigo “Baterias da Costa”. O artigo ilustra bem a preocupação do capitão Paes de Andrade com a artilharia de costa, auxiliar da frota naval na proteção da soberania do país, que ficaria vulnerável ao progresso dos dirigíveis e aeroplanos. Ao finalizar, o articulista informava que a marinha de guerra da Alemanha possuía um “canhão do tipo eclipse” com “movimento esférico, onde o atirador, por meio de uma luneta

255 INCAER, 1988, p.406.

de prisma, telemétrica, acompanha o balão ou aeroplano e imprime movimento ao sistema”. O artigo tem uma interessante gravura em que o canhão antiaéreo acompanha os movimentos de um aeroplano.²⁵⁶

A Marinha brasileira mostrou vivo interesse na evolução da nova arma aérea e matriculou 25 alunos na EBA, em 1914. Com a falência da escola de aviação “terceirizada” do Exército, dois meses depois, em 22 de agosto de 1914, um Aviso do ministro da Marinha criava uma Escola de Submersíveis e Aviação, que afinal não chegou a funcionar.²⁵⁷

Assim, de fato, somente dois anos depois, foi assinado o decreto de criação da Escola de Aviação Naval, sendo designado comandante o capitão de corveta Protógenes Pereira Guimarães,²⁵⁸ novas instalações foram construídas na ilha do Rijo-RJ. É bem sugestivo que a Marinha tenha optado por material aeronáutico norte-americano da fábrica *Curtiss*, da qual foram adquiridos três aerobotes (ou como definiu Santos-Dumont, aerohidroplanos) e peças de reposição.²⁵⁹ Anos mais tarde a Marinha iria contratar uma missão norte-americana para sua Marinha.²⁶⁰

Para montar os aerobotes, veio dos EUA o mecânico e piloto Orthon Hoover. Os aviões foram testados e incorporados à esquadra e, em fins de 1916, a Marinha formou seus quatro primeiros aviadores na nova escola: o primeiro-tenente Antônio Augusto Schorcht e os ex-alunos da EBA, os primeiros-tenentes Raul Ferreira de Vianna Bandeira e Virginius Brito Delamare e o segundo-tenente Victor de Carvalho e Silva.²⁶¹

A solução encontrada pela Marinha para criar a sua Escola de Aviação foi simples, mas também arriscada: com três aviões importados e um mecânico-aviador-instrutor, qualquer acidente e imprevisto inviabilizaria o empreendimento. Em janeiro de 1917, a escola aprovou o seu regulamento, estabelecendo a formação de piloto aviador e de piloto aviador-observador.²⁶²

256 *A Defesa Nacional*, nº4, 10/01/1914, “Baterias de Costa”, p.110.

257 INCAER, 1988, p.407.

258 O almirante Protógenes Guimarães foi ministro da Marinha do governo Vargas (1931-1935). EME, *Almanaque de Oficiais do Exército*. 1932.

259 Em 1916 o ministro da Marinha, almirante Alexandrino de Alencar adquiriu os primeiros aviões militares brasileiros, três hidroplanos *Curtiss* modelo F, equipados com motores OX-Z de 90hp da *Curtiss Aerplane Company*, em Buffalo, nos EUA. Ver WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975, pp.53 a 66.

260 *A Defesa Nacional*, nº 110 e 111, nov/dez/1922, “Outra Missão”, p.492.

261 INCAER, 1988, pp.410 e 411.

262 INCAER, 1988, pp.412 e 413. Pelo regulamento aprovado em 17 de janeiro de 1917, a Escola de Aviação Naval teria dois cursos: o de aviadores e o de observadores ou aviadores navais; o

Em fevereiro de 1917, o tenente Schorcht foi designado instrutor e, em junho desse ano, a Escola de Aviação Naval já havia formado duas dezenas de aviadores, entre eles seis tenentes do Exército; ou seja, com uma fórmula simples – com três aviões, de início, e oficinas navais, a EAN formava novos aviadores militares.²⁶³

Os aviadores navais em seguida passavam à função de instrutores, e alguns iam especializar-se nos EUA. Os aviões importados eram montados no Arsenal Naval com a orientação do piloto-mecânico Hoover, da própria fábrica norte-americana. Por outro lado, a instrução da EAN era voltada para o uso bélico em missões navais. Assim, ainda no transcorrer da Primeira Guerra Mundial, a Marinha tinha disponíveis aviadores navais que, em meados de 1918, vão ser enviados para a Inglaterra, para missões aéreas.²⁶⁴

O relatório do ministro da Marinha, Dr João Pedro da Veiga Miranda, em 1922, é revelador do estado da Aviação Naval brasileira no início da década de 1920. A preocupação ministerial estava em criar uma organização aérea para a defesa do litoral brasileiro. Diz o ministro que interessava à Marinha estabelecer uma linha aérea entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre, “tendo em vista as condições estratégicas e a economia de distâncias”. Nos campos a serem construídos ao longo do litoral, deveriam constar hangares, oficinas de reparo, posto de meteorologia,

diploma correspondente ao primeiro curso era o de “piloto aviador” e ao segundo curso o de “aviador observador militar”. O primeiro curso contava do estudo dos aparelhos adotados; dos motores de explosão e combustão interna; da meteorologia aeronáutica; da mecânica aplicada à aeronáutica; de noções de resistência de materiais; de aparelhos e instrumentos usados na aviação; da leitura de cartas e outros; O segundo curso constava do estudo da fotografia aérea; da radiotelegrafia; dos diferentes tipos de navios de guerra; da defesa dos portos e vigilância no litoral; da observação do tiro de artilharia e outros; ver WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975, pp.53 a 66.

263 Durante o ano de 1918, chegaram dos Estados Unidos outros *Curtiss* (aerobotes), semelhantes aos três *Curtiss* com que a Escola de Aviação Naval iniciou os seus trabalhos; chegaram ainda os *Curtiss* HS-2, que eram hidroaviões bem maiores, apesar de serem, também, monomotores (motor *Liberty* de 400hp). Em 1919 foram adquiridos nos EUA seis grandes aerobotes F5L, equipados com dois motores *Liberty* de 300hp; chegaram, também, os *Curtiss* N-9, equipados com flutuador central e motor *Hispano Suiza* de 150hp; que serviram como hidroaviões-escola, para formar a quase totalidade dos pilotos navais, entre 1919 e 1924. Ainda em 1919 foram adquiridos, como excedentes da Primeira Guerra Mundial, alguns aviões de instrução *Avro* 504K, equipados com motor *Armstrong Siddley* “*Lynx*” e aviões de caça “*Snipe*”. Em 1921 foram adquiridos, na Itália, hidroaviões SVA – *Ansaldo*, equipados com motores *SPA* de 200hp, *Macchi* 7 monoplaces (motor *Isotta Fraschini* de 250hp) e *Macchi* 9 biplaces (motor *Fiat* de 300hp). Em 1923, usava-se na instrução o aerobote, monomotor, triplace “*Seagull* MF”. WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975, pp.53 a 66.

264 INCAER, 1988, pp.433 e 434.

posto de radiotelegrafia, farol, socorros médicos, serviço de fiscalização e depósito de óleo e combustível.

Diz o relatório que o porto do Rio de Janeiro, fazendo parte da organização aérea, como um dos centros principais da aviação, deveria ser o primeiro a ser contemplado com obras na construção de seu campo. Em São Paulo, o governo do estado doara um lote de terra, para nele ser instalado o posto de aviação de Santos, fazendo parte da organização aérea da Marinha. O governo do Estado de São Paulo mais tarde doou o material aeronáutico, ao fim da esquadrilha, em 1930.²⁶⁵

2.1.4. A Escola de Aviação Militar (EAM)

Se o Exército teve fracassada sua primeira tentativa de criar uma escola de aviação, com a EBA, ainda assim utilizou-se da Escola de Aviação Naval para formar seus aviadores, em 1917. Foram eles, então, os primeiros aviadores do Exército formados por iniciativa da corporação, já que o tenente Ricardo João Kirk havia se brevetado aviador às suas expensas na França.²⁶⁶ Foram eles Aliathar de Araújo Martins, Bonifácio Tavares, Raul Vieira de Mello, Anor Teixeira dos Santos, Aroldo Borges Leitão e Mário Barbedo.²⁶⁷

No decorrer na guerra européia, o ministro da Guerra, marechal José Caetano de Faria, havia enviado oficiais para a França com o objetivo de se especializarem e, no retorno, organizarem o Serviço Geral de Aviação do Exército.²⁶⁸ Porém o marechal, em correspondência com o adido militar brasileiro na França, expressava sua insegurança quanto à questão da aviação, julgando que “seria vantajoso para nós obter que um oficial aviador francês, bem competente, viesse organizar esse serviço aqui, trazendo todos os aparelhos necessários e um ou dois mecânicos”.²⁶⁹

Entretanto, a assunção, na Presidência da República, do vice-presidente Delfim Moreira, em fins de 1918, atalhou as providências do marechal Caetano de Faria. A posse do novo ministro da Guerra, general Alberto Cardoso de Aguiar, em

265 INCAER, 1990, p.59 e pp.111 e 112.

266 CALAZA, 2007, p.52.

267 INCAER, 1988, p.417.

268 ROSA FILHO, Cherubim. *A Missão Militar Francesa de Aviação*. Rio de Janeiro: INCAER, 2007, p.15.

269 ROSA FILHO, 2007, p.15.

novembro de 1918, foi fulminante: para a aviação do Exército foi aberto um crédito de dois mil contos de réis pelo Congresso Nacional para “organizar o Serviço de Aviação Militar, fazer as instalações, adquirir aeroplanos e o material necessário, estabelecer escolas de aviação, contratar professores e dar regulamento ao Serviço”.²⁷⁰

Em janeiro de 1919, foi aprovado o quadro de pessoal efetivo da Companhia de Aviação do Exército e, em 29 de janeiro, finalmente o Exército inaugurou a sua Escola de Aviação Militar, funcionando no Campo dos Afonsos-RJ, vendo-se surgir em obras rapidamente concluídas, o corpo da guarda, o prédio do comando e os novos hangares de concreto armado.²⁷¹

A Escola de Aviação Militar estava destinada a ministrar instrução de pilotagem e observação aérea a oficiais e sargentos do Exército, além dos cursos de mecânico a sargentos e praças.²⁷² O primeiro regulamento da Escola de Aviação Militar foi aprovado em abril de 1919, e constava que ela estaria diretamente subordinada ao Estado-Maior do Exército, destinando-se a preparar pilotos aviadores, observadores, aperfeiçoamento, mecânicos e operários especialistas para a construção e reparo de aviões. Interessante que o curso de observadores durava 10 semanas, enquanto que os demais duravam 23 semanas. O regulamento indicava que o chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, o coronel Etienne Magnin seria o responsável pela instrução técnica da escola.²⁷³

Os primeiros aviões da EAM, trazidos em 1919 e 1920, foram sobras francesas da Primeira Guerra Mundial, com seus motores e peças sobressalentes.²⁷⁴ A Aviação Naval usava o Campo dos Afonsos para instrução em aviões dotados de rodas, enquanto não dispunha do Campo do Galeão.

270 INCAER. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1988, p.448.

271 INCAER, 1988, p.449 e 450.

272 INCAER, 1988, p.449.

273 WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975, pp. 72 e 73.

274 Os primeiros aviões da EAM foram o *Nieuport* e o *Spad 84 Herbermont*, motores de 80hp e alguns *Soptwith 1AZ*. Os primeiros aviões de combate foram o *Breguet 14 AZ*, de observação e bombardeio e o *Spad 7* de caça. O *Breguet 14 AZ*, biplace, tinha um motor *Renault* de 300hp e era armado com uma metralhadora atirando para frente e outras duas fixadas em uma torre e acionadas pelo observador, e também poderia receber porta bombas exterior, radiotelegrafia e máquina fotográfica. O caça *Spad 7*, monoplace, tinha um motor *Hispano Suissa* de 200hp; era armado com duas metralhadoras sincronizadas com as revoluções da hélice. WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975, p.74.

As obras no Campo dos Afonsos começaram em 1º de março, sob a orientação do primeiro-tenente engenheiro Plínio Raulino de Oliveira. Em 12 de março foi nomeado comandante da EAM o tenente-coronel Estanislau Vieira Pamplona. Em 15 de maio foram designados instrutores da EAM os capitães Louis Etienne Lafay e Edouard Verdier, da Missão Francesa de Aviação, além do capitão Alzir Mendes e dos primeiros-tenentes Bento Ribeiro e Aroldo Leitão.

O capitão Alzir Mendes Rodrigues Lima fora o oficial mais antigo do Exército matriculado na EBA, em fevereiro de 1914. O tenente Bento Ribeiro Carneiro Monteiro era diretor técnico do AeCB, em substituição ao tenente Ricardo João Kirk, falecido em 1915 no conflito do Contestado. O tenente Aroldo Borges Leitão havia brevetado-se pela Escola de Aviação Naval, em junho de 1917.²⁷⁵

Os capitães Lafay e Verdier, franceses, tomaram parte em combates aéreos na Primeira Guerra Mundial. O coronel Etienne Magnim viria como chefe da missão militar francesa de instrução.²⁷⁶ Pode-se perceber que a EAM fazia sua estréia com instrutores altamente gabaritados, já experimentados, inclusive, em combates aéreos.

O capitão Alzir e o tenente Bento Ribeiro haviam sido enviados pelo ministro da Guerra marechal Caetano de Faria, em julho de 1918, à França, em companhia do tenente Mário Barbedo, para se prepararem para organizar, no Brasil, o Serviço Geral de Aviação.²⁷⁷ Iniciativa do marechal Caetano de Faria, tendo em vista o progresso vertiginoso da aviação na Primeira Guerra Mundial, a ideia de se criar uma aviação para o Exército não havia morrido com o fim melancólico e frustrante da EBA, em 1914.

Com o aumento da importância operacional da Aviação Militar para o Exército, na década de 1920, tornou-se imperioso realizar obras de ampliação do Campo dos Afonsos, ainda contendo as instalações acanhadas da antiga EBA. Assim, em 1921, o Ministério da Guerra conseguiu uma grande ampliação para o Campo dos Afonsos, mediante entendimentos com a Polícia Militar do Distrito Federal a quem pertencia a Invernada dos Afonsos, comprometendo-se a mudar a linha férrea, ali existente, para outro traçado já combinado, a construção de uma cerca de arame farpado fechando o restante da Invernada da Polícia, fornecer de

275 INCAER, 1988, p.417.

276 INCAER, 1988, p.444 e BASTOS FILHO, 1994, p.106.

277 INCAER, 1988, p.443.

500 espadas e fuzis *Madsen*, e providenciar para que não caíssem na invernoada os projéteis das linhas de tiro dos corpos aquartelados na Vila Militar.²⁷⁸

Assim como a Marinha, o Exército também iniciou sua expansão em direção ao sul do país, considerada a fronteira nacional a ser protegida, frente aos sinais claros de militarização da Argentina. Assim, em de junho de 1922, o ministro da Guerra criou, na 3ª Região Militar, no sul, um Grupo de Aviação, subordinado diretamente ao Comandante da Região quanto à disciplina, administração e instrução tática, e ao Estado-Maior do Exército quanto à instrução técnica e inspeção geral, e sediado em Alegrete-RS e Santa Maria-RS.²⁷⁹

2.2. O INÍCIO OPERACIONAL DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA

2.2.1. A aviação civil do Aeroclube vai ao combate pelo Exército

O emprego militar do avião deu-se pela primeira vez no Brasil na guerra do Contestado, em 1915.²⁸⁰ O historiador Cláudio Passos Calaza, em trabalho inédito, estudou o conflito em detalhes e contextualizou a aviação nacional em seu primeiro emprego militar. Vale a pena recordar algumas passagens sobre este fato, pois ele refletiu duramente para o Exército em relação à aviação, a despeito de toda a campanha pública empreendida pela imprensa, em especial, pelo jornal *A Noite* no sentido de implantar uma aviação militar no Brasil, desde o ano de 1911.

Neste sentido, o nome do tenente Ricardo João Kirk se impôs como um dos grandes incentivadores da aviação no Brasil e, tragicamente como mártir, por ter sido vítima de seu próprio sonho, na região do Contestado, em abril de 1915. Caracterizar-se-á o fenômeno social do conflito do Contestado em breves linhas.

A região do Contestado era uma longa faixa de terras férteis e, na época, de florestas cerradas, hoje pertencente ao estado de Santa Catarina, mas contestada pelo estado do Paraná, desde o desmembramento do estado de São Paulo, no Segundo Reinado.²⁸¹ A região seria “uma verdadeira terra de ninguém”²⁸², onde se

278 INCAER, Vol.2, p.78.

279 INCAER, Vol.2, pp.78 e 79.

280 CALAZA, Claudio Passos. *Aviação no contestado: investigação e análise de um emprego militar inédito*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UNIFA, 2007.

281 INCAER, 1988, p.418 a 420; e CALAZA, 2007, pp.68 e 69.

282 INCAER, 1988, p.420.

instalavam grandes latifúndios dominados pelos “coronéis”, chefes políticos do interior, que manipulavam seu eleitorado de acordo com seus interesses na política local e regional.²⁸³

Somando-se a isto, a proclamação da República, em 1889, trouxe em seu bojo o federalismo, em que as unidades federativas passaram a gozar de uma maior autonomia administrativa, possuindo constituições estaduais e elegendo seus presidentes estaduais.

O movimento revoltoso na região do Contestado iniciou-se sob a liderança messiânica do autodenominado “monge” José Maria, que fora soldado do Exército e cabo desertor da Polícia Militar do Paraná. Centenas de camponeses e trabalhadores rurais passavam a compor uma milícia irregular de guerrilha, por volta de 1911. José Maria, para se legitimar como uma liderança camponesa, procurou associar seu nome, como parente presumido, a um monge que perambulou naquela região em fins do século XIX.²⁸⁴

Entretanto, não se pode perder de vista que tal movimento social só foi possível em função da concentração fundiária, característica do Brasil desde o advento da doação de sesmarias pelo rei de Portugal, no período colonial, e o seu posterior reforço com a instituição da Lei de Terras, em 1850, que criou um mercado de compra e venda de terras, muitas vezes legalizada por forânicos e com isto expulsando antigos moradores e sitiantes.²⁸⁵

Há algumas semelhanças entre a guerra do Contestado e o conflito de Canudos, ocorrido no sertão da Bahia, em 1897. Em Canudos, um líder messiânico, o beato Antônio Conselheiro, com pregações místicas, como a volta do rei português D. Sebastião, e defendendo posições contra as autoridades republicanas (interpretadas como monarquistas na época) atraiu uma multidão de aproximadamente 25 mil homens, mulheres e crianças para a localidade de Canudos.

O “monge” José Maria estabeleceu-se com seus liderados na localidade de Taquaraçu, em Santa Catarina, mas logo foi rechaçado pela polícia catarinense. O

283 MONTEIRO, Hamilton de Mattos. “O aprofundamento do regionalismo e a crise do modelo liberal” In: LINHARES, Maria Yedda Leite (org). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000, p.302.

284 INCAER, 1988, p.420.

285 FRAGOSO, João Luis. Economia brasileira no século XIX. In: LINHARES, Maria Yedda Leite (org). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000, pp.162 e seguintes.

“monge” resolveu, então, se estabelecer na Vila de Irani, no Paraná, sendo aí perseguido e morto por uma coalizão entre a polícia militar do Paraná e o Exército. Na verdade se temia ver transformar-se o Contestado em um novo Canudos.

De acordo com o INCAER, entre 1912 e 1914, os “quadros santos” rebeldes do Contestado obtiveram várias vitórias sobre as tropas enviadas para a repressão ao movimento messiânico e pró-monarquista,²⁸⁶ adotando a tática de guerra de guerrilhas e emboscadas. A morte do “monge” não arrefeceu a luta dos rebeldes camponeses.

Em 12 de setembro de 1914, o general Fernando Setembrino de Carvalho assumiu o comando geral das forças operacionais na região do Contestado. Setembrino havia notabilizado-se na pacificação do Ceará e do Rio Grande do Norte, na época rebelados por Floro Bartolomeu e pelo famoso Padre Cícero Romão.

Assim que assumiu as tropas, assinalou o INCAER, o general de brigada Setembrino solicitou o emprego da aviação para o reconhecimento aéreo e bombardeio da área do conflito. O ministro da Guerra, general de divisão Vespasiano Gonçalves de A. Silva, ao final de sua gestão frente ao Ministério da Guerra, prontamente atendeu à solicitação, comissionando o tenente aviador Ricardo João Kirk e o aviador civil Ernesto Darioli, ambos instrutores do AeCB.²⁸⁷

Em setembro, o general Setembrino, comandante em chefe das tropas na Guerra do Contestado, em carta ao ministro Vespasiano, se “lembrou” do tenente Kirk, o primeiro aviador brevetado do Exército, mas que foi ignorado na criação da EBA, em função da polêmica do Aeroclube. Vale a pena citar uma passagem dessa carta:

era preciso, sobretudo, assinalar a existência e posição dos redutos, operação facilíssima para aviadores adestrados e valentes. Lembrei-me então da Escola de Aviação e do tenente Ricardo Kirk, a quem tocaria a primazia de inaugurar na América em operações de guerra o delicado serviço de explorações aéreas.²⁸⁸

Tal iniciativa do general Setembrino teve pronta resposta favorável do ministro Vespasiano, praticamente uma *mea culpa*, principalmente se considerarmos que, em abril de 1914, a mesma autoridade havia negado um pedido idêntico de enviar o

286 INCAER, 1988, p. 421.

287 INCAER, 1988, p.422; e SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Leuzinga, 1944.

288 INCAER, 1988, p.422 apud SOUZA, 1944.

aviador civil Cícero Marques à região do conflito, argumentando que tais reconhecimentos por via aérea seriam contraproducentes na “vasta zona de operações do Contestado”.²⁸⁹

O tenente Ricardo Kirk foi designado para o teatro de operações, na região do Contestado, em setembro de 1914 e, em 19 deste mês, embarcou de trem junto com o aviador italiano Ernesto Darioli, instrutor de voo do Aeroclube do Brasil, contratado especialmente para a missão. Tratava-se de uma missão absolutamente inédita na América.²⁹⁰

Talvez tenha sido o atendimento a um pedido de recursos de meios mais rápido até então visto: entre a chegada do telegrama proveniente do teatro de operações ao ministro da Guerra e a partida do tenente Kirk e seu amigo Darioli, embarcando cinco aviões, equipamentos e sobressalentes, transcorreram-se apenas três dias! Era como se os aviadores do Aeroclube estivessem de prontidão, à espera da convocação para qualquer momento. A não ser que o general Setembrino tivesse prevenido o Aeroclube com antecedência sobre o possível pedido ao ministro da Guerra, é de fato surpreendente a rapidez do atendimento à requisição.

Porém, é compreensível que o Aeroclube não se furtasse em atender o ministro da Guerra, o que era um reconhecimento público de utilidade que o Exército finalmente prestava à associação civil de entusiastas da aeronáutica. O Aeroclube finalmente teria a sua chance de demonstrar o seu patriotismo na prática, enviando dois de seus aviadores e cinco dos seus aeroplanos.²⁹¹

Calaza anota que o jornal *A Noite* reivindicava o uso do avião no Contestado em setembro de 1914:

Não se recorrerá à aviação? – O Aeroclube poderia prestar inestimáveis serviços. O governo terá tomado alguma providência para os preliminares da campanha que vai encetar contra os chamados fanáticos? Não o sabemos. Esses preliminares não podem ser obtidos, com êxito, senão por meio da aviação, e não nos consta que até agora esteja adotada tal medida nesse sentido. Ainda ontem conversávamos com o intrépido aviador brasileiro sr. Ricardo Kirk sobre esse assunto e o tenente que é também engenheiro militar, oficial do nosso Exército, concordou plenamente conosco.²⁹²

289 INCAER, 1988, p.423 e CALAZA, 2007, p.91.

290 INCAER, 1988, p.423 e CALAZA, 2007, p.16.

291 INCAER, 1988, p.423 e CALAZA, p.102.

292 CALAZA, 2007, p.106.

Enfim, os aviões e os aviadores finalmente embarcaram para o Contestado. Um desastre, entretanto, inutilizou dois aviões, incendiados com as fagulhas da locomotiva a vapor na viagem do Rio de Janeiro a Ponta Grossa-PR.²⁹³ Infelizmente parecia ser um fato corriqueiro os incêndios causados pelas locomotivas. A fragilidade dos aviões, feitos de tela, tinta e vernizes inflamáveis ajudaram nas perdas dos aeroplanos. É possível também que a inexperiência dos aviadores com a logística do transporte dos aviões tenha facilitado o incêndio. De qualquer maneira, ainda haviam sobrado três aviões para a execução das missões de reconhecimento sobre a vasta região conflagrada.

Apesar de todos os preparativos do tenente Kirk no Contestado, mandando construir pistas de aviação e realizando voos preparatórios, e o apoio indiscutível do general Setembrino, *A Defesa Nacional* colocou-se contrária ao envio da aviação à região conflituosa. Em artigo no número 16 da revista, o tenente Francisco de Paula Cidade afirmava ser de “êxito duvidoso o emprego da aviação no Contestado”, e isso por ser o terreno na região “coberto de mato”, impedindo a visualização aérea efetiva.²⁹⁴

Em 4 de janeiro de 1915, Kirk e Darioli realizaram o primeiro voo sobre a região, tendo ficado ambos “enregelados” com as temperaturas abaixo de zero na altitude de dois mil metros.²⁹⁵ Um sintoma de inexperiência dos aviadores, pelo menos em missões militares.

A guerrilha camponesa, sempre em movimento, estabeleceu-se na localidade de Santa Maria, o que obrigaria Kirk e Darioli a transpor as altas serras do Caçador (Espigão) e Taquara Verde. Saindo da base aérea estabelecida por Kirk em Porto União, ao norte da área de conflito, descendo ao sul, e tendo como referência a estrada de ferro São Paulo-Rio Grande, os aviadores pretendiam alcançar Santa Maria, onde seriam realizados reconhecimentos e bombardeios, com granadas adaptadas para serem lançadas a mão pelos pilotos.

Em 25 de fevereiro, Kirk acidentou-se com o melhor avião da esquadrilha, um *Morane Saunier* de 90hp, o que inviabilizava o bombardeio planejado, tendo-se de improvisar com os aviões restantes.

293 O jornal *A Noite* tem até charges ironizando a Estrada de Ferro Central do Brasil por incendiar, com suas locomotivas, as casas nas proximidades dos caminhos de ferro, o que mostra que se tratava de um fato corriqueiro, que poderia ter sido previsto no transporte dos aeroplanos.

294 *A Defesa Nacional*, no.16, 10/01/1915, “Em torno do Contestado”

295 INCAER, 1988. p.424.

Em 1º de março, Darioli e Kirk decolaram rumo a Santa Maria, a partir da base aérea de Porto União. Devido à falta de referência no solo e cartas náuticas da região, Darioli perdeu-se, conseguindo retornar depois de mais de uma hora de voo, com a ajuda de uma bússola. O tenente Kirk não retornou. No final da tarde um telegrama do delegado da colônia General Carneiro informava sobre a queda do avião e a morte do aviador.²⁹⁶

Para o INCAER, a morte do primeiro aviador do Exército em uma missão militar representou uma “perda significativa”, tanto para a corporação quanto para o Aeroclube.²⁹⁷

Para Calaza, a avaliação da missão foi mais negativa:

As operações aéreas no Contestado não surtiram os esperados efeitos. Os reconhecimento aéreos não foram profícuos. (...) A excursão fracassou por erros de navegação e adversidades meteorológicas durante a transposição da serra da Taquara Verde, quando ocorreu o acidente fatal do tenente Kirk numa tentativa de pouso. O emprego da aviação na Guerra do Contestado se mostrou uma iniciativa equivocada e por fim fracassada, tendo em vista que nenhum resultado operacional positivo foi alcançado. Consumiu ainda vultosos recursos e o saldo material da perda de quatro das cinco aeronaves mobilizadas. Contudo, a maior e irreparável perda foi a humana, a morte do único oficial brevetado do Exército Brasileiro.²⁹⁸

A revista *A Defesa Nacional* abordou com pesar a morte do aviador Ricardo Kirk, lembrando que, com ele, o Exército perdia o seu único aviador,

um desses heróis roubados à pátria pelo destino na luta cruenta do Contestado. Caiu quando fendia os ares no seu aeroplano, afrontando a tempestade em busca de posições dos fanáticos.²⁹⁹

O editorial tocou num ponto delicado: o aviador Kirk estudou aviação às suas expensas, quando foi à França, não encontrando “no Exército quem o aproveitasse!”.³⁰⁰ Cometendo um pequeno erro, o editorial diz que Kirk teria sido o “primeiro militar brasileiro diplomado aviador”, mas o tenente Jorge Henrique Moller, da Marinha, na verdade foi o primeiro aviador militar no Brasil.

O jornal *A Noite* noticiou a morte de Kirk com um profundo pesar:

uma das raríssimas pessoas que têm levado a sério a aviação no Brasil, bem de perto conhecíamos Ricardo Kirk, freqüentemente trocávamos ideias

296 INCAER, 1988, pp.426 e 427.

297 ibidem, p.447.

298 CALAZA, Claudio Passos. *Aviação no contestado: Investigação e análise de um emprego militar inédito*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UNIFA, 2007.

299 *A Defesa Nacional*, nº 19, 10/04/1915, editorial.

300 ibidem

[sobre a aviação], mas a conhecida incompetência de nossos governos, principalmente do último, tem deixado de lado, como matéria secundária.³⁰¹

O jornal oposicionista, consternado e desanimado, afirmava que a “a aviação nacional tende a desaparecer”, e que a “impressão causada pela morte de Ricardo Kirk, no Aeroclube, foi de uma verdadeira catástrofe”.³⁰²

Apesar desse forte revés, a aviação militar continuou na ordem do dia dos debates e das preocupações de entusiastas, especialistas e autoridades, em contexto de modernização das Forças Armadas brasileiras no início do século XX. O desenrolar da Primeira Guerra Mundial trouxe novidades para a aviação, que rapidamente adquiriu novas tecnologias e passou a ter seu uso cada vez mais ampliado.

2.2.2. O debate sobre o uso tático militar do avião

A trágica morte do tenente Ricardo Kirk demonstrou a limitação operacional do uso militar do avião no Brasil, no início da década de 1910. O desenvolvimento feérico da nova arma observado na Primeira Guerra Mundial levou diversas personalidades brasileiras a debater e reivindicar a criação da aviação militar, em um contexto maior de modernização das Forças Armadas brasileiras, em uma ideia geral de urgência de modernidade vivida pelo Brasil nas décadas iniciais do século XX.

301 *A Noite*, 3/03/1915, “A Morte de Kirk: O Exército e a aviação perdem um de seus melhores elementos”, p.1.

302 *A Noite*, 3/03/1915, “Morte de Kirk, p.3. O desastre de Kirk afetou a vida de sua mãe, D. Rita Kirk, viúva que anos mais tarde solicitou o auxílio da revista *A Defesa Nacional*, “procurando amenizar a sua situação de quase miséria completa”. Diz a redação a septuagenária senhora mãe do “malogrado aviador capitão Ricardo Kirk, morto gloriosamente no Contestado, em cumprimento do dever, veio a nossa redação pedir um auxílio. *A Defesa Nacional*, desejando socorrer aquela digna senhora que, sendo mãe de um camarada nosso, está integralizada na família militar, apela para seus leitores, aqui e nos estados, para concorrer com um óbulo, por pequeno que seja, a fim de mitigar a aflição da mesma. Pedimos aos nossos representantes abrirem, na sede dos estabelecimentos onde servem, uma subscrição para tal fim”. *A Defesa Nacional*, nº 125, 10/07/1924, “Capitão Ricardo Kirk”, p.209. Anos antes a revista já criticava a legislação que não protegia devidamente a família dos militares mortos em serviço ativo, e citava o exemplo de um primeiro-tenente com 25 anos de serviço que, ao falecer, deixava uma pensão 70 mil reis mensais. E deixava o alerta sinistro: “A próxima criação da Escola Militar de Aviação exige que os alunos saibam antecipadamente o que os aguarda se ficarem mutilados ou inutilizados em serviço”. *A Defesa Nacional*, nº. 61, 10/10/1918, “Os oficiais mortos em serviço e a Aviação Militar”, p.5. A título de comparação, no ano da morte de Ricardo Kirk, um capitão do Exército recebia de soldo 750 mil réis. *A Defesa Nacional*, nº 21, 10/06/1915, “Os vencimentos militares”.

O Brasil teve a honra e a glória de ter tido Alberto Santos-Dumont entre seus filhos. Uma das personalidades mais fascinantes do século XX, o inventor brasileiro foi o homem mais popular do mundo na primeira década do século, por suas vitórias aeronáuticas com a dirigibilidade dos balões mais leves que o ar e com os aeroplanos mais pesados que o ar. Santos-Dumont escreveu dois livros, *Os Meus Balões*, em 1904, e *O que eu vi, o que nós veremos*, em 1918, nos quais fez uma espécie de balanço de suas realizações.

Santos-Dumont não pode ser esquecido quando se fala de uso tático dos aparelhos aeronáuticos por ter sido o primeiro a abordar o uso guerreiro das invenções em que ele foi seguramente o pioneiro. Assim far-se-á uma retrospectiva de sua vida de aeronauta.

Santos-Dumont, após vencer o prêmio *Deutsch de la Meurthe*, ao circundar a torre Eiffel, em 19 de outubro de 1901, provando a dirigibilidade de balões,³⁰³ transformou-se em um dos homens mais famosos do mundo. Entretanto, o Aeroclube da França, tendo polemizado com o inventor brasileiro sobre a sua chegada ao ponto de partida, levou-o a desfiliar-se da entidade e a aceitar o convite do príncipe Alberto de Mônaco para lá continuar suas experiências e realizar novos voos com seu dirigível de nº 6 sobre a baía do principado.³⁰⁴

Os voos de Santos-Dumont sobre a baía de Mônaco, em 1902, levaram-no a observar, pela primeira vez, a importância marítima das aeronaves. Em 1904, ele publicou o livro “*Os meus balões*”, originalmente em francês, relatando como um “navegador aéreo” pode perceber os “corpos em movimento sob a superfície das águas”.³⁰⁵

De maneira muito perspicaz, Santos-Dumont notou que entre tais corpos subaquáticos poderia estar um submarino, e que a aeronave se tornaria “o grande inimigo dessa outra maravilha do século XX” porque “enquanto o submarino é impotente contra a aeronave, esta, animada numa velocidade dupla, pode cruzar à sua procura, seguir-lhe todos os movimentos, assinalá-lo aos navios que ele

303 DUMONT, Alberto Santos. *O Que eu vi o que nós veremos*. São Paulo: Tipografia Piratininga, 1918, p.39.

304 Pode-se encontrar informações sobre a vida de Santos-Dumont em BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a Invenção do Voo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004; e HOFFMAN, Paul. *Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

305 INCAER, 1988, p.406; e DUMONT, Alberto Santos. *Os meus balões*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1973, pp.250 e 251.

ameace”.³⁰⁶ Santos-Dumont começava a projetar no futuro a criação da aeronáutica de patrulha, ainda que realizada por balões dirigíveis:

Nada impede enfim a aeronave de destruir o submarino, dirigindo-lhe longos projéteis carregados de dinamite e capazes de penetrarem na água à profundidade que a artilharia não pode atingir de bordo de couraçado.³⁰⁷

Citar Santos-Dumont, em uma previsão de 1904, tem o objetivo de retomá-lo, onze anos depois, no Segundo Congresso Científico Pan Americano, nos EUA, com o tema “Como o aeroplano pode facilitar as relações entre as Américas”, pois o próprio autor retoma o assunto, citando a si mesmo em francês, agora levando em conta as experiências aeronáuticas da Primeira Guerra Mundial.³⁰⁸

É ainda Santos-Dumont, apoiado nas experiências de trincheiras da guerra européia, que diz com segurança sobre o uso tático do avião:

o aeroplano provou a sua importância suprema nos reconhecimentos. De seu bordo podem-se local as trincheiras inimigas, observar os seus movimentos, o transporte de tropas, munições e canhões. De bordo do aeroplano, por meio de telegrafia sem fios, ou de sinais, pode-se dirigir o fogo das forças. Por meio de informações transmitidas pelo telégrafo sem fios, grandes peças de artilharia podem precisar seus tiros contra trincheiras e baterias inimigas. O avião é de maior valor na defesa das costas do que os cruzadores.³⁰⁹

O inventor brasileiro fazia, assim, um resumo seguro e consolidado do uso do avião como elemento de reconhecimento tático aéreo. Assim como na revista *A Defesa Nacional*, já em maio de 1915, aparece um artigo defendendo o uso da aviação para a regulação do tiro de artilharia, por meio de sinais com bandeiras.³¹⁰

Assim, quando se pensa no uso tático militar do avião como instrumento de observação aérea, tem-se a experiência italiana na Tripolitânia. Nesse sentido, o tenente Francisco de Paula Cidade, em artigo na revista *A Defesa Nacional*, colocou-se contrário ao envio do avião para reconhecimento da região do Contestado, por achar contraproducente reconhecer uma região coberta por densa vegetação. Finalizando o artigo, Paula Cidade dizia que os aviões tinham sido o “dragão de papel chinês” italiano na Tripolitânia, pois haviam sido atingidos por tiros de fuzil *Mauser* a mais de mil metros de altura, obrigando-os a manter uma altura de pelo menos dois mil metros em seus reconhecimentos. Assim, diz concluindo, “o

306 DUMONT, Alberto Santos. *Os Meus Balões*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1973, p.250 e 251.

307 INCAER, 1988, p.406; e DUMONT, 1973, p.250 e 251.

308 DUMONT, Santos. *O que Eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Typografia Piratininga, 1918, p.69.

309 DUMONT, 1918, p.75.

310 *A Defesa Nacional*. nº 20, 10/05/1915, “O tiro de artilharia e a cooperação dos aeroplanos”, p.225.

aeroplano foi o dragão italiano na Tripolitânia e parece que vai ser o nosso no Contestado”.³¹¹

Palavras de “Cassandra”, essas publicadas pelo tenente Paula Cidade... As enormes dificuldades encontradas pelos aviadores do AeCB em servir o Exército, desde a saída do Rio de Janeiro em locomotivas a vapor que incendiaram com suas fagulhas dois aeroplanos, o imprevisto de bombas a serem lançadas sobre os rebeldes, os voos “enregelantes” a dois mil metros de altura experimentados pelos dois aviadores, as más condições atmosféricas de uma região ainda desconhecida, tudo contribuiria para o fracasso da missão.

Porém este episódio frustrante da aviação na guerra do Contestado mostrou que ela passara a ter no Brasil os seus adeptos táticos entre oficiais generais. Foi em abril de 1914 que o general Carlos de Mesquita requisitou o aviador Cícero Marques para voar na região, e o general Setembrino de Carvalho requisitou os aviões e os aviadores do AeCB Ricardo Kirk e Ernesto Darioli em setembro de 1914, como aviadores de observação.³¹²

Se por um lado, a revista *A Defesa Nacional*, ainda nesse período de 1913 e 1914, pouco abordou a aviação, com a publicação do artigo “Baterias de Costa” assinado pelo capitão Paes de Andrade, em que o foco é a construção de baterias de artilharia de costa (os antigos fortes ou fortalezas) ao abrigo do “rápido desenvolvimento realizado nos últimos tempos pelos aeroplanos e dirigíveis”,³¹³ a partir de 1915 o evento trágico da aviação no Contestado trouxe de vez este assunto para a pauta da redação da revista de assuntos militares.

O artigo “Questões de artilharia III”, assinado pelo tenente Pompeu Cavalcanti, abordava de passagem a aviação como reguladora de tiro da artilharia, mas não entrava em maiores detalhes; e o artigo “Tática da Artilharia de Campanha”, assinado pelo tenente Bertholdo Klinger, comentava que a aviação era recomendada “no reconhecimento de objetivos cobertos” para a artilharia, mas que existiria uma dificuldade na transmissão da informação entre o avião e a bateria que atira.³¹⁴

311 *A Defesa Nacional*, nº.16, 10/01/1915, “Em torno do Contestado”, pp.124 e 125.

312 CALAZA, 2007, pp.108 e 109.

313 *A Defesa Nacional*, nº 4, 10/01/1914, “Baterias de Costa”.

314 *A Defesa Nacional*, nº 8, 10/05/1914, “Tática da Artilharia de Campanha”, p.269.

De qualquer forma, o uso percebido para a aviação no Brasil é tático, em apoio à artilharia. Ainda será a artilharia quem deve varrer os obstáculos interpostos pelo inimigo, principalmente as baterias inimigas, para o posterior avanço da infantaria. A aviação é o olho da artilharia.

O início e o desenvolvimento da Primeira Guerra Mundial iria mudar drasticamente essa percepção do uso da aviação na guerra. Em trabalho desenvolvido pela UNIFA sobre a Revolta Constitucionalista de São Paulo, Dion de Assis Távora abordou a evolução do poder aéreo durante a guerra européia, destacando-se também a evolução do equipamento aéreo. O autor diz que

Com o propósito de impedir as missões de reconhecimento, criou-se a aviação de caça com aviões monopostos e dispoendo de metralhadoras sincronizadas com as revoluções da hélice. Verificou-se também que o avião era uma ótima plataforma para o lançamento de bombas e, surgindo a necessidade de bombardear os campos inimigos, foi organizada a aviação de bombardeio. O bombardeio poderia ser de posições no campo de batalha, em apoio às tropas amigas, ou rechaçando tropas inimigas, ou também em alvos situados nos centros vitais do coração do inimigo.³¹⁵

Em 1919, foi publicado na revista *A Defesa Nacional* um artigo traduzido de uma revista mexicana, sobre os principais empregos da aviação, de acordo com os ingleses, na Primeira Guerra Mundial³¹⁶. De todos os empregos previstos, apenas o primeiro “bombardear as bases inimigas, destruindo vias férreas, armazéns ou depósitos de materiais” aproxima-se de um emprego estratégico previsto no livro *O Domínio do Ar*, escrito pelo general italiano Giulio Douhet, em 1921. Douhet, o “Profeta do Ar”, pregava o uso do bombardeio estratégico. Conforme Távora,

Douhet imaginava que o Poder Aéreo deveria ser exercido por uma Força Aérea independente. Esta força deveria ter a capacidade de ir ao coração do inimigo e destruir os meios que possibilitassem a continuidade da guerra. Raciocinava, porém, que antes de tudo, era necessário possuir o “Domínio do Ar”, ou seja, impedir o inimigo de voar.³¹⁷

Há uma passagem de Douhet que vale a pena comparar com outro texto de Santos-Dumont. Dizia o general italiano, que:

O aeroplano é o único [meio de transporte] inteiramente livre e independente, sobre toda a superfície do globo, e requer apenas pontos de partida e de chegada. (...) o transporte aéreo está destinado a desenvolver-se. O primeiro estágio deste desenvolvimento será o estabelecimento de linhas aéreas de longa distância – que pouparão tempo – e outras sobre regiões empobrecidas que não dispõem de ferrovias. (...) podemos

315 TAVORA, Dion de Assis. *A Aviação Militar na Revolução Constitucionalista de 1932*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UNIFA, 2006.

316 *A Defesa Nacional*, nº 69, 10/06/1919, p.332.

317 TAVORA, 2006, p.32.

seguramente prever que Alexandria, no Egito, será ligada à Cidade do Cabo, na África do Sul, por linhas aéreas, mais cedo que por ferrovias.³¹⁸

Por seu turno, Santos-Dumont, em palestra proferida em 1915 nos EUA e publicada em 1918, escrevia em *O que eu Vi, o que Nós Veremos*:

Eu vos falei do comércio e da dificuldade do seu desenvolvimento, das facilidades de transporte e comunicações e do incremento das relações amistosas (...) As cidades exiladas da América do Sul entrarão em contato direto com o mundo de hoje. Os países distantes se encontrarão, apesar das barreiras de montanhas, rios e florestas (...) tudo isso será realizado pelo aeroplano. Não me parece muito longe o tempo em que se estabeleça o serviço de aeroplanos entre as cidades dos EUA e as capitais sul americanas. Com serviço postal em aeroplano a comunicação entre os dois continentes se reduzirá de vinte para dois ou três dias (...). Para fins comerciais e comunicações internacionais, tanto as estradas de ferro como os automóveis, chegaram a um ponto em que sua utilidade termina. Montanhas, florestas, rios e mares entravam o progresso. Mas o ar fornece um caminho livre e rápido para o aeroplano; para ele não há empecilhos. A atmosfera é o nosso oceano e temos portos em toda a parte!³¹⁹

Ambos os autores pregam o uso ilimitado do avião como o transporte que rompe barreiras geográficas e nisso eles estavam corretos. A questão é que sobre o uso do avião para romper fronteiras e integrar territórios, o Profeta do Ar estava atrasado em relação ao Pai da Aviação, pois Santos-Dumont percebia, desde 1904, o uso civil das aeronaves, criando riquezas, estabelecendo linhas comerciais e de comunicação entre os povos.

Enquanto a revista *A Defesa Nacional* acompanhava a aviação em linhas gerais nos seus primeiros anos, em artigos esparsos, e mesmo durante a guerra, o jornal *A Noite* acompanhava os eventos aéreos com vivo interesse, e apresentava os combates em primeira página e os aviadores recebiam destaque especial. Missões aéreas são anunciadas com manchetes sensacionalistas: “O recorde da destruição de aeroplanos”, em 01 de abril de 1918, ou “os heróis da aviação; o aviador Fonk”, no dia 02 de abril de 1918, ou mesmo “A retirada tedesca: a nova tática aérea” no dia 08 de abril de 1918.

A Defesa Nacional, sendo uma revista mensal, não poderia realmente acompanhar a guerra em suas minúcias e no dia-a-dia. Entretanto, a guerra chegou à revista como uma escola de prática profissional e, nesse sentido, os artigos publicados procuram divulgar detalhes técnicos de manobras, avaliar armamentos, comparar doutrinas, divulgar opiniões, traduzir artigos estrangeiros. Assim, bem

318 DOUHET, Giulio. *O Domínio do Ar*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978, p.109.

319 DUMONT, 1918, p.71.

rapidamente a revista vai estabelecendo uma pauta de ações profissionais dos militares preocupados em não desperdiçar a grande chance de mostrar o grande atraso militar, aeronáutico e industrial do Brasil perante as grandes potências beligerantes.

A partir de setembro de 1916, finalmente a revista *A Defesa Nacional* iniciou uma série de artigos específicos de aviação, escritos por um antigo entusiasta: o tenente do Exército Marcos Evangelista da Costa Villela Júnior, que vão aparecer até janeiro de 1917.³²⁰ Anos antes, em 1912, o tenente Villela Júnior havia apresentado ao ministro da Guerra, general Vespasiano, um projeto de avião, sendo por este recusado.³²¹

Aplicando todos os seus recursos pessoais na construção de seu projeto em uma oficina e hangar no distante subúrbio de Santa Cruz-RJ, o inventor testou diversas madeiras nacionais na fabricação de suas hélices e usou tecido de algodão na forração da fuselagem do avião. Ao chassi do *Aribu*, foi adaptado um motor francês rotativo de 5 cilindros, com 50hp. Em 16 de abril de 1917, no campo do Curato de Santa Cruz, o *Aribu* voou pilotado pelo tenente Raul Vieira de Mello.³²²

No entanto, para o tenente Villela Junior, a construção de aviões nacionais não incluía o motor como parte integrante fundamental do conjunto tecnológico.³²³

Depois do sucesso do *Aribu*, o tenente Villela Junior, com o apoio do ministro da Guerra, marechal Caetano de Faria, construiu o *Alagoas*, um biplano *biplace* adaptado sobre a fuselagem de um modelo *Blériot*, com novas asas, adaptando um motor importado *Luckt*, de 80hp.

Em 11 de novembro, esse novo avião voou por 15 minutos no Campo dos Afonsos-RJ, na presença do ministro da Guerra, e pilotado pelo tenente Raul Vieira de Mello, e levando como passageiro o mecânico Benine. O sucesso dos aparelhos projetados por Marcos Evangelista da Costa Villela Junior levou o Exército a adquirir o *Aribu* e o *Alagoas* para sua Escola de Aviação Militar, em 1919.³²⁴

Sobre o *Alagoas*, o Ministro da Guerra, marechal José Caetano de Farias, assim se expressou em Aviso Ministerial de 14 de novembro de 1918:

320 *A Defesa Nacional*, N° 36 a 40. set/1916 a jan/1917, “A aviação Militar no Brasil”

321 CALAZA, 2007, p.54.

322 INCAER, 1988, pp.502 a 504; e CALAZA, 2007, p.54.

323 INCAER, 1988, p.504.

324 INCAER, 1988, p.506.

Havendo assistido às experiências de um aeroplano construído sob a direção do capitão Marcos Evangelista da Costa Villela Junior, nas oficinas da fábrica de cartuchos e artefatos de guerra, e em cujo preparo entraram elementos nacionais, com exceção somente do motor (...), o completo êxito das mesmas experiências, mandai louvar em boletim do Exército, não só aquele Capitão, como também o primeiro-tenente Raul Vieira de Mello, piloto-aviador que dirigiu o aparelho e auxiliou a construção, e bem assim o mecânico contratado Benini.³²⁵

A ressalva feita pelo Ministro da Guerra em relação ao motor é, de certa maneira, ilustrativa da mentalidade das autoridades brasileiras quanto ao domínio nacional dos elementos tecnológicos constitutivos de um avião. Um avião seria nacional mesmo que o motor não o fosse.

325 WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. *História da Força Aérea Brasileira*. MAER, 1975, p.43.

3. A MODERNIZAÇÃO MILITAR E O DESENVOLVIMENTO DA AERONÁUTICA MILITAR

3.1. O JORNAL *A NOITE* CLAMA POR MODERNIDADE

Em julho de 1914, com o início da guerra na Europa, o Brasil tem exatamente dois pilotos aviadores militares: o tenente Jorge Henrique Moller, da Marinha, formado em 1911 e o tenente Ricardo João Kirk, do Exército, formado em 1912, ambos na França. Poderia-se dizer que a aviação no Brasil era negligenciada. O jornal *A Noite*, em 18 de julho de 1911 dizia que “nós temos um inventor com Santos-Dumont e que já tivemos um sacrificado com Augusto Severo, decuramo-nos lamentavelmente da aviação”.³²⁶

No mesmo artigo, o redator faz um panorama da aviação em todo o mundo, como a demonstrar a que ponto as autoridades brasileiras negligenciavam o “valor extraordinário que a aviação representava, especialmente para o problema da guerra”. Nesse sentido, em síntese, *A Noite* pontuava:

A França está atualmente na dianteira da aviação. A Itália segue-lhes as pegadas (...) A Alemanha, povo essencialmente prático e industrial, apesar de seus esforços em favor da aviação, pouco ou nada tem conseguido devido a entender-se mais com os aeróstatos pesadíssimos e caríssimos de Zeppelin. Todavia a Inglaterra, outro povo prático, tem conseguido brilhantes resultados com a aviação e hoje em dia tem uma brilhante série de aviadores. O Japão tem realizado prodígios na aviação. A América do Norte também se tem despreocupado um pouco dos trustes para se interessar pela aviação. No nosso continente, o Chile, o Peru, a Argentina já se dedicam, com resultados, à aviação.³²⁷

Pode-se perceber que o redator de *A Noite* tocava em um ponto que, com certeza, ele avalia como um fator de projeção de poder: são os povos “práticos e industriais” que estão na dianteira econômica e tecnológica do mundo. A aviação é percebida pelo redator como um sintoma do desenvolvimento de França, Itália, Alemanha, Inglaterra, EUA e Japão, “pela indústria formidável que representa o fabrico de aeroplanos de todas as marcas e todos os sistemas”.

A comparação com outros países da América do Sul, com o Chile, o Peru e a Argentina colocava o Brasil em situação de inferioridade quanto à sua aviação.³²⁸ Em meados de 1911 o Brasil possuía dois aviadores nacionais em atividade, o

326 *A Noite*, 1/08/1911, “Plauchut voará”, p.1.

327 ibidem

328 ibidem

tenente Jorge Henrique Moller, brevetado na França, na Escola Farman, em 29 de abril de 1911³²⁹, e Edu Chaves, que brevetou-se aviador em julho pela Escola Blériot, também na França, além de Santos-Dumont, “possuidor de todas as cartas da Federação Aeronáutica Internacional: piloto de balão livre, piloto de dirigível, piloto de biplano e piloto de monoplano”.³³⁰

O jornal *A Noite* foi fundado em 18 de julho de 1911, pelo jornalista Irineu Marinho, seguia uma linha editorial absolutamente nova no Brasil, em que os assuntos quotidianos da grande massa da população eram tratados de forma sensacionalista, com forte apoio da reportagem fotográfica. Assim, crimes passionais, homicídios, desaparecimentos misteriosos e desastres conviviam com as grandes questões nacionais, tanto da política, como da economia, no Brasil e no mundo. A aeronáutica, para o jornal *A Noite*, desde seus primeiros números, funcionava como um catalisador de notícias bombásticas. Porém, se percebe que o jornal vespertino possuía uma linha editorial liberal progressista e, desta forma, não foi surpreendente que tenha abraçado a causa da aviação, e que o próprio AeCB tenha sido fundado em sua redação.

Desde 1910 há notícias de aviadores estrangeiros realizando voos pelo Brasil, com a cobrança de ingresso para a assistência ou, para os espectadores mais corajosos, um passeio aéreo.³³¹ Em 1911, o jornal *A Noite* criticaria os voos desses aviões, chamando-os de “money-planos”.³³²

Voar ou acompanhar os passos dos audazes aeronautas era para o povo uma diversão ou, mais do que isso, uma maneira de viver uma vida nova, uma vida de emoção para além do cotidiano simples e rotineiro das grandes cidades.

Para a imprensa diária, acompanhar os eventos aeronáuticos, uma atividade extremamente perigosa na época, de motores ainda pouco confiáveis, era “um prato cheio”, uma garantia de notícias sensacionalistas, rivalizando com crimes de repercussão e escândalos, em capítulos sempre renovados de novidades de folhetim.

Destarte, desde agosto de 1911, o jornal *A Noite*, no Rio de Janeiro, a Capital da República, chamava a atenção do público geral e das autoridades em particular

329 INCAER, 1988, vol.1, p.406.

330 DUMONT, 1918, p.65.

331 INCAER, 1988, vol .1, p.368.

332 *A Noite*, 22/10/1911, “O arrojado voo de hoje – o triunfo de Plauchut”, p.1.

para o atraso e negligência das autoridades brasileiras em relação à aviação. E seguindo uma fórmula promocional, o jornal anuncia a notícia bombástica: “Plauchut voará!”.³³³

Edmond Plauchut era um aviador francês que possuía certo renome e estava realizando voos em Santos-SP³³⁴, quando o jornal *A Noite* anunciou negociações com o objetivo de promover a construção de um campo de aviação no Rio de Janeiro. Tal campo seria, de acordo com o jornal, “uma escola de profícuos resultados para o nosso Exército, atualmente desaparelhado em aviação”.³³⁵

Como o jornal afirmava, e era fato, o Exército brasileiro não possuía aviões, campo de aviação, escola de aviação e pilotos. Essa era a conjuntura contra a qual se debatia o jornal *A Noite*, e com o seu patrocínio finalmente a instituição aglutinadora da aviação brasileira, o AeCB, foi fundado em 14 de outubro de 1911.

Na verdade, o AeCB foi fundado na redação de *A Noite*. A reunião, que contou com a presidência do deputado almirante José Carlos de Carvalho, teve a presença das seguintes personalidades: Dr. Mário Brant, Cândido de Campos, João Augusto Alves, Magalhães Costa, Dunshee de Abranches (representado por Borja Reis), Leopoldo de Lima e Silva, João Castro Torres, senador Arthur Lemos, Alfredo Steinberg, Vicente Carvalho e Silva, Guilherme Probst, Dr. Domingos Jaguaribe, Dr. Vicente Neiva, Franz Rode, Eurico de Barros de Lacerda, Raphael Pinheiro, Dr. Ennes de Souza, Capitão Salats, Edmund Plauchut, Delage, cônsul da França, Joaquim de Barros, Victor de Carvalho e Silva e outros. O redator Victorino de Oliveira foi quem convidou todos à redação do jornal para a fundação do Aeroclube. Na reunião, Alberto Santos-Dumont foi aclamado presidente honorário, em evidente reconhecimento de sua importância para a aeronáutica brasileira.³³⁶

É sugestivo que a primeira gestão na presidência do AeCB tenha sido exercida pelo almirante José Carlos de Carvalho e a sua diretoria possuísse o ex-ministro da Guerra, marechal José Bernardino Bormann e o marechal Alfredo Muller de Campos. São militares do alto escalão das Forças Armadas (na reserva) participando das preocupações aeronáuticas no Brasil.

333 *A Noite*, 1/08/1911, “Plauchut voará!”, p. 1.

334 INCAER, 1988, p.372.

335 *A Noite*, 2/8/1911, p.1

336 *A Noite*, 14/10/1911, “A Fundação do Aeroclube Brasileiro: A iniciativa do *A Noite*”, p.3.

Ainda o jornal *A Noite* traz a preocupação com “a indústria dos motores e aeroplanos que tantos e tão profícuos resultados estão dando não só à França e à Itália, mas também à América do Norte”. O patrocínio para a construção de um campo de aviação traria assim, além da formação dos pilotos que o Brasil não possuía, a base para a implantação de uma grande indústria aeronáutica.³³⁷

O que se percebe é que o debate sobre a implantação da aeronáutica no país é tanto de militares como de civis, que caminham juntos no esforço patriótico. O presidente da República, o marechal Hermes, em entrevista ao jornal, dizia que o governo estava pronto a auxiliar no estabelecimento de um campo de aviação³³⁸, o que de fato ocorreu com a cessão do terreno da fazenda dos Afonsos, no subúrbio da Estrada de Ferro Central do Brasil, no Rio de Janeiro, em 1912.

Entre o início da campanha pela aviação, em 18 de agosto de 1911, e a criação do AeCB, em 14 de outubro, transcorreram dois meses e meio. Logo o AeCB lançava a campanha “Dêem asas ao Brasil” para “permitir a fundação de uma escola de aviação e dotar o nosso Exército e nossa Marinha com aparelhos de voar os mais modernos”.³³⁹

Os prêmios oferecidos aos *raids* aviatórios eram milionários, por exemplo, Plauchut recebeu 10 contos de réis (10 milhões de réis), por seu voo promovido pelo jornal *A Noite*, que representava a compra de 10 automóveis importados.³⁴⁰

No ano de 1912, a febre dos reides levou o aviador francês Roland Garros a faturar um prêmio do governo federal de 50 contos e do governo paulista de 30 contos. Uma verdadeira fortuna paga pelo governo a um estrangeiro que, afinal de contas, viajava o mundo em busca do lucro que a aviação proporcionava aos pilotos audazes. Ernesto Darioli, italiano, por essa época também chegou ao Rio de Janeiro em busca de viver da aviação pilotando seu avião Blériot. Foi com Darioli que o tenente do Exército Ricardo João Kirk aprendeu a voar,³⁴¹ e eles se tornaram amigos inseparáveis, nas tardes de aviação no Campo dos Afonsos³⁴² e, afinal, na tragédia do Contestado.

337 *A Noite*, 2/8/1911, p.1.

338 *A Noite*, 10/8/1911, p.3.

339 INCAER, 1988, p.376.

340 INCAER, 1988, p.374.

341 INCAER, 1988, p.383.

342 *A Noite*, 29/06/1914, “As tardes do AeCB: as senhoras brasileiras são entusiastas da aviação” p.3.

Seguindo este caminho de aventura e dinheiro fácil, no final de 1912, o aviador Gian Felice Gino, italiano, outro aventureiro aéreo de passagem pelo Brasil, ofereceu seus préstimos ao Ministério da Guerra e conseguiu um contrato para criar uma escola de aviação para o Exército, usando uma parte do terreno da Fazenda dos Afonsos cedido também ao AeCB.

Durante todo o ano de 1913, a EBA de Gian Felice aprontou hangares e comprou aviões para o início das atividades, enquanto o Aeroclube continuava sua campanha de subscrição pública, “dêem asas ao Brasil”. O tenente Ricardo João Kirk, como diretor técnico da Escola de Aviação do Aeroclube, acompanhava a construção do campo de aviação nos Afonsos, e com o dinheiro da campanha, em 1914, viajou para a França, de onde trouxe dois aviões *Morane-Saulniers*, com hélices reservas, para finalmente fazer funcionar a escola.³⁴³

Para o ministro da Guerra, o general Vespasiano, a escola do Aeroclube seria uma “concorrência nociva”, e por isso, na opinião do presidente do AeCB, o ministro estaria tentando impedir que o Ministério da Viação repassasse a verba federal de 30 contos para a entidade civil tocar seus projetos e terminar sua pista.³⁴⁴

É nesse contexto de intrigas e debates na imprensa que a aviação brasileira começou a dar seus primeiros passos. É difícil imaginar que o Exército criasse a escola de aviação e não comissionasse o único oficial aviador de suas fileiras para organizá-la e fiscalizá-la, preferindo chamar o tenente da Marinha Jorge Henrique Moller para o posto, se não houvesse questões pessoais envolvidas, além das questões patrióticas alegadas.

Até mesmo Santos-Dumont envolveu-se nessas discussões. É bastante sugestivo que, ao publicar o seu livro *O que eu vi, o nós veremos*, o ídolo brasileiro viesse a lançar algumas acusações duras, dentro do contexto do intenso debate de bastidores sobre a criação e desenvolvimento da aeronáutica. Para Santos-Dumont, como era de se esperar como o pioneiro dos pioneiros da locomoção aérea, como o brasileiro que seguramente descortinou o Brasil para o mundo, sua opinião deveria ser levada em conta.³⁴⁵

No livro de 1918, Santos-Dumont faz um balanço de suas realizações e de sua trajetória de vida, e ele projeta, de acordo com suas experiências, o futuro da

343 INCAER, 1988, p.389 e CALAZA, 2007, p.59.

344 INCAER 1988, p.390.

345 DUMONT, 1918, p. 34.

aeronáutica. Assim, esse livro com certeza agregou peso aos debates, por ser Santos-Dumont a personalidade reconhecida que era, no mundo. Publicado em São Paulo, o exemplar usado nessa pesquisa pertencia ao segundo milhar. Pode-se imaginar que Santos-Dumont tenha sido lido por seus patrícios entusiastas da aviação, na época da publicação.

Depois de ter passado pelos EUA, em 1915, e no Chile e na Argentina, em 1916, ao retornar ao Brasil, Santos-Dumont acabou fatalmente por comparar a aviação brasileira com a praticada, na época, pelos EUA e pelos vizinhos sul-americanos. Um detalhe vale a pena destacar:

eu, que tenho algo de sonhador, nunca imaginei o que tive de observar quando visitei uma enorme fábrica nos EUA. Vi milhares de hábeis mecânicos ocupados na construção de aeroplanos, produzidos diariamente em número de 12 a 18.³⁴⁶

É Santos-Dumont espantado com a máquina industrial dos EUA, funcionando para construir aeroplanos para a guerra, que se desenrolava mortífera na Europa. No entanto, o inventor brasileiro não chegava a defender, assertivamente, a criação de uma indústria aeronáutica no Brasil. Continuando ele, agora no Chile, também espantado quando os oficiais do exército chileno mostraram-lhe as usinas de construção, propriedade da corporação e contíguas ao campo de aviação.³⁴⁷

Santos-Dumont lembra-se de Paris e seus subúrbios, repletos de oficinas mecânicas, que ele conheceu e frequentou, possivelmente lembrou-se de suas próprias oficinas em *Saint Cloud* e depois em *Saint Cyr*, onde desenvolveu seus dirigíveis e aeroplanos, sempre acompanhado por amigos, admiradores e populares e tendo a imprensa, ávida por novidades, ao seu encalço.

Assim, enquanto EUA e os vizinhos sul-americanos do Brasil desenvolviam a sua aviação e sua indústria aeronáutica, depois de ter visto “o desprezo absoluto” com que encaravam a aviação no país, Santos-Dumont resolveu escrever ao presidente da República, levado por seu “patriotismo revoltado”, criticando o fato de não haver um corpo de aviadores, nem na Marinha, nem no Exército.

Ao reclamar do atraso da aviação nacional, também Santos-Dumont fez coro com o jornal *A Noite*, que desde 1911 alertava sobre o perigo do Brasil não possuir nem aviões, nem campo de aviação e nem contar com aviadores.³⁴⁸ “Não temos um

346 DUMONT, 1918, p.79.

347 ibidem, p.85.

348 ibidem, p.88.

campo de aviação e, no Rio, de aviadores só conhecemos o cabotino Ruggerone, voando num aparelho sem oferecer perigo”, dizia o jornal.³⁴⁹

Porém, convidado a conhecer a Fazenda dos Afonsos, onde seria implantada a Escola de Aviação do Aeroclube, em 1912, Santos-Dumont reprovou o local, achando-o “péssimo”, recomendando que o Aeroclube procurasse uma grande planície ou “se ocupasse primeiro de aviação náutica, já que nos deu a natureza um aeródromo náutico único no mundo”. Disse, então, que o Aeroclube não seguira os conselhos dados e insistira na construção do Campo dos Afonsos.³⁵⁰

Pode-se acreditar que o Aeroclube tenha seguido, neste sentido, o princípio da oportunidade. O terreno estava disponível pelo governo, era uma questão de ocupá-lo adequadamente, drená-lo, construir os hangares, montar as oficinas de reparos e iniciar as instruções aéreas.

Santos-Dumont foi menos duro com a Escola de Aviação da Marinha, que para ele “não estava mal na ilha das Enxadas”. Finalizando a carta ao presidente, apelava aos “senhores dirigentes e representantes da nação para que dêem asas ao Exército e a Marinha Nacional”.³⁵¹ Apelo realizado em 1918, doze anos após o inventor brasileiro ter realizado o primeiro voo público do avião em Paris.

O jornal *A Noite* chegou ao mercado editorial da Capital da República como o órgão da imprensa que finalmente trazia ao grande público um evento longamente esperado:

Plauchut chegou, modesto, mas ousado aviador, e não conseguiu voar (...) porque prefere disputar um prêmio, a exibi-lo com entradas pagas. *A Noite*, querendo proporcionar ao público carioca o espetáculo sempre novo de ver um homem voar suspenso apenas por um motor e duas asas de libélula, entrou em negociações com Plauchut. Plauchut voará no Rio de Janeiro. Com este voo de Plauchut, *A Noite* promoverá a construção, entre nós, de um campo de aviação.³⁵²

Ocorre, então, que *A Noite* criava para si uma expectativa do público, mas, para não parecer apenas mais um evento promocional que alavancasse a venda do jornal, em proporcionar ao leitor o espetáculo de ver um homem voar suspenso “por duas asas de libélula”, o voo do aviador Plauchut vinha envolvido em uma utilidade patriótica, “a construção entre nós de um campo de aviação”, para dotar de

349 *A Noite*, 1/08/1911, “Plauchut voará”, p.1.

350 DUMONT, 1918, p.89

351 *ibidem*, p.90.

352 *A Noite*, 1/08/1911, “Plauchut voará”, p.1.

aviadores o Exército Brasileiro. Faltava indagar se o Exército, representado por seu ministro, concordava com tal ponto de vista.

De acordo com Calaza, o ministro da Guerra do período, de 30 de março de 1912 a 15 de novembro de 1914, general de divisão Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, enfrentava o assunto aviação com resistência. Para Calaza, o ministro via a aviação como

uma missão problemática e pouco conveniente. Introduzir a aviação no Exército constituía, para Vespasiano, uma sobrecarga incômoda em seus parcos orçamentos ministeriais, uma atribuição com a qual revelava não possuir um comprometimento pessoal. Se na Europa da época ainda persistiam grandes generais que viam com reserva as aplicabilidades do avião para a guerra, no Brasil o ministro Vespasiano figurava como um de seus representantes.³⁵³

A Noite emendou sua longa reportagem de primeira página pontuando que a era da aviação nacional somente não deslanchava, aproveitando-se as aptidões, porque “entre nós atualmente, não há incentivo algum em aviação”.³⁵⁴

Esse era o contexto dos debates iniciais da aviação brasileira. Há de se destacar que a aviação surgiu no Brasil envolvendo elementos civis e militares, em uma simbiose difícil de destrinchar: se na criação do AeCB, havia vários elementos militares em sua fundação e em seus quadros, e que um militar, o tenente Ricardo Kirk tenha sido o motor inicial de suas providências, como a preparação do Campo de Aviação, na Fazenda dos Afonsos, a ida à França para a compra de aviões de instrução, e que mesmo tenha sido instrutor, em tardes felizes, junto ao aviador italiano Ernesto Dariolli, no mesmo Campo dos Afonsos, por outro lado vemos o Exército - e seu pressionado ministro da Guerra - contratar uma empresa civil, composta de estrangeiros aventureiros, em busca de riquezas e prêmios, e montar a sua própria escola, debaixo de pesadas críticas da imprensa.

É bem possível que a má vontade do ministro da Guerra sobre a aviação se aproxime da realidade. Como disse Calaza, a Aeronáutica somente se cristalizou como uma arma para os Estados-Maiores das Forças Armadas no desenrolar da Primeira Guerra Mundial. De acordo com o autor, “em 1911, o notável general francês Ferdinand Foch afirmava categoricamente que ‘aviação é um bom esporte, mas sem utilidade para a guerra’”.³⁵⁵

353 CALAZA, 2007, p.56.

354 *A Noite*, 1/08/1911, “Plauchut voará”, p.1.

355 CALAZA, 2007, p.15.

Assim, *A Noite* criou uma pauta de modernidade para o Brasil, e a aviação estava definitivamente nesta relação. Na campanha pela criação de um campo de aviação, os redatores do vespertino escreviam que possuíam “preocupação patriótica de fomentar entre nós o gosto pela aviação”. A crítica à inércia das autoridades não poderia passar despercebida dos leitores:

O campo de aviação será de futuro uma escola de profícuos resultados para o nosso Exército, atualmente desaparelhado em aviação e possuindo verdadeiras vocações, será ainda a base, talvez para uma grande indústria entre nós – a indústria dos motores e dos aeroplanos, que tantos e tão profícuos resultados estão dando não só à França e à Itália, mas também à América do Norte (...).³⁵⁶

Os redatores mostram claramente que a aviação era um vetor de desenvolvimento tecnológico e, principalmente, viam o Estado, e o Exército como sua agência privilegiada, como a base de uma grande indústria possível ao país, assim como ocorria com as potências européias e os EUA. É bem interessante perceber que a revista *A Defesa Nacional* retomará, em 1914, um discurso bem parecido, antes mesmo do início da Primeira Guerra Mundial. Como foi dito anteriormente, o industrialismo era uma ideologia com diversos adeptos no Brasil, lutando, através do debate das ideias, pela modernização nacional.

Em entrevista, Plauchut dizia que “A sorte dos povos, no futuro, está entregue à aviação. Sabe-se perfeitamente a importância que os técnicos oficiais, na Europa, ligam, para a guerra e para a paz, à arte de voar”.³⁵⁷

Esta visão de fé no futuro era algo comum nas primeiras décadas do século passado, e a ideia de modernidade ganhava adeptos no culto ao progresso e ao rompimento com a tradição do passado. O escritor italiano Filippo Tommaso Marinetti, iniciador do movimento futurista em 1909, dizia que:

a guerra é bela porque inaugura a metalização onírica do corpo humano. A guerra é bela porque enriquece um prado florido com as orquídeas de fogo das metralhadoras. A guerra é bela porque conjuga numa sinfonia os tiros de fuzil, os canhoneios, as pausas entre duas batalhas, os perfumes e odores de decomposição. A guerra é bela porque cria novas arquiteturas, como a dos grandes tanques, dos esquadrões aéreos em formação geométrica, das espirais de fumaça pairando sobre aldeias incendiadas, e muitas outras... lembrai-vos desses princípios de uma estética da guerra, para que eles iluminem vossa luta por uma nova poesia e uma nova escultura!³⁵⁸

356 *A Noite*, 02/08/1911, “A aviação no Rio” “O campo de aviação” “A iniciativa d’*A Noite*”, p.1.

357 *A Noite*, 09/08/1911, “O próximo voo de Plauchut”, p.1.

358 BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas*. São Paulo: Brasiliense, 1994. p.196.

Se Marinetti aderiu ao fascismo, em 1919, a crença no futuro e na tecnologia não era, obviamente privilégio do fascismo. O líder da Revolução Russa Wladimir Illich Ulianov Lênin era notoriamente um entusiasta do fordismo, e os comunistas russos, uma vez no poder, implantaram os métodos do produtivismo norte-americano.

A ideia de que a tecnologia pode alavancar da inércia e atraso os povos periféricos pode ser encontrada em Santos-Dumont. Segundo o inventor brasileiro, em discurso no Segundo Congresso Pan Americano de 1915, para os povos que habitam áreas inóspitas e de difícil penetração, onde estradas de ferro não podem ser construídas pela irregularidade do solo montanhoso, o avião representa a possibilidade de comércio, transporte e comunicação com outras civilizações e, até mesmo, com o progresso.³⁵⁹

Desta maneira, a crença no progresso e na capacidade da tecnologia de superar a pobreza e levar o país ao nível das potências centrais é um tema recorrente também no jornal *A Noite*, que se auto-intitulava “o primeiro jornal da América do Sul que se preocupa a sério com a aviação.”

Em diversas reportagens, *A Noite* vai criando um público aeronáutico, realizando entrevistas com personalidades públicas, como o presidente marechal Hermes Rodrigues da Fonseca, ou publicando artigos sobre a história da aeronáutica e seus visionários, como Da Vinci, Montgolfier, Gusmão, Cayley, Lilienthal, Ferber, Chanute, Wright, Santos-Dumont. Por exemplo, no dia 14 de agosto de 1911, o jornal realiza uma descrição do avião *Demoiselle*, de Santos-Dumont.

Continuando no mês de agosto a série de reportagens sobre a aviação, *A Noite* comentava que o exército italiano já possuía uma divisão aérea. Escreve o redator, possivelmente Victorino de Oliveira, que “a aviação aplicada à guerra vai se tornando, dia-a-dia, um elemento indispensável. (...) os próprios ingleses entenderam já de fazer uso dos aeroplanos e dos dirigíveis, dotando o Exército desses aparelhos”.³⁶⁰

O debate instaurado pelo jornal *A Noite* estava ligado, indissoluvelmente ao uso prático da aviação na guerra, comentando sobre a visão de submarinos por

359 DUMONT, 1918.

360 *A Noite*, 16/08/1911, “A Aviação e a guerra” “A Divisão Aérea do Exército Italiano”, p.1.

aviadores, acompanhando as evoluções da temível arma naval pelo ar, e concluindo que,

como se vê, não há atualmente um exército perfeitamente organizado que prescindia desse moderno elemento, que o é principalmente de defesa (...). De resto, o problema entre nós não tem sido descurado (...). O Sr. Marechal Hermes, que bem conhece a importância da aviação, não só como esporte, mas também como elemento técnico de um valor incalculável na arte da guerra, respondeu-nos que o governo estaria pronto a prestar todo o auxílio possível ao estabelecimento de um campo de aviação no Rio.³⁶¹

O marechal Hermes era visto como o modernizador do Exército, desde sua gestão no Ministério da Guerra, entre novembro de 1906 e maio de 1909, quando convenceu o Congresso Nacional a aprovar a lei do Serviço Militar Obrigatório, organizou o Exército em grandes corpos e adquiriu armamento moderno alemão, como o fuzil *Mauser* modelo 1908, para a Infantaria, e o canhão *Krupp*, para a Artilharia.

Possivelmente o fantasma de uma guerra com a Argentina, que esteve em litígio com o Brasil pela posse da região das Missões, no final do século XIX, hoje parte de Santa Catarina, tenha levado à aproximação do marechal, ministro da Guerra, e o Barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores, no sentido de modernização geral das Forças Armadas. Neste sentido, o marechal Hermes fora conhecer *in loco* as manobras do exército alemão, em 1906, convencendo-se em enviar três turmas de oficiais do Exército, em 1906, 1908 e 1910, para realizar um estágio de dois anos cada turma e assimilar a cultura militar do exército do Kaiser Guilherme II.³⁶²

Assim, o presidente da República surgiu como o patrocinador da criação de um campo de aviação, autorizando o AeCB escolher um bom terreno para a implantação da futura escola. Edmond Plauchut e um redator de *A Noite*, possivelmente Victorino de Oliveira, visitaram terrenos nos campos de São Marcos, em Santa Cruz e na invernada da Fazenda dos Afonsos, subúrbios rurais da Capital. Plauchut considerou a invernada dos Afonsos como um “excelente local para uma escola”.³⁶³ Interessante que para Santos-Dumont o local foi considerado “péssimo”...

Finalmente, no dia 22 de outubro de 1911, na primeira página, *A Noite* realizava uma reportagem completa, recheada de fotografias, sob o título “O arrojado voo de hoje – o triunfo de Plauchut”. Em uma manhã chuvosa, o avião francês,

361 *A Noite*, 10/08/1911, “A Aviação no Rio: o governo auxiliará o concurso da Noite”. p.3.

362 CALAZA, 2007, pp. 28 a 30.

363 *A Noite*, 12/08/1911, “A procura do campo”, p.1.

decolou da avenida Rio Branco no sentido da Praça Mauá, tendo um circuito aéreo a ser realizado, que passava pelos bairros da Glória, Flamengo, retornando pela orla do antigo cais da praça XV, seguindo pelos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo em direção à Ilha do Governador, a aterrisar na praia de Zumbi. Já por volta das cinco horas da manhã começaram a chegar os populares, que foram isolados pela polícia por cordões de isolamento.

A chegada do “intrépido aviador francês” foi descrita em detalhes pelos repórteres: o aviador vestia um costume de brim branco, botas brancas, um boné de casimira, um cronômetro, um óculos de aviador e um par de luvas de camurça. Seu avião era um modelo *Blériot*. A família de Plauchut estava presente ao evento. O aviador subiu no aparelho aéreo e “começaram a funcionar os geradores de cinematografia e os fotógrafos”. O mecânico girou a pá da hélice. Agitação da multidão. O comandante José Carlos de Carvalho, presidente do AeCB, ao lado do aparelho, acompanhava todos os preparativos.

De acordo com a descrição do jornal, a experiência foi magnífica: “diversos guarda-chuvas foram danificados pelo vento da hélice”. “Livre, o aeroplano arrancou numa corrida a caminho do cais”. A multidão correu em direção ao cais. O AeCB enviou um telegrama ao presidente da República informando o sucesso da decolagem. Estavam presentes ao evento o prefeito da Capital Federal, o general Bento Ribeiro, acompanhado do Sr. Bento Ribeiro Jr. e um neto. O redator de *A Noite*, Victorino de Oliveira, acompanhava toda a movimentação da sociedade carioca presente. Estão também presentes os repórteres de vários jornais.

Os marinheiros, a bordo dos navios, acenam para o aviador lenços brancos e seus bonés. Também a população do Morro do Pinto, da Conceição, Favela e Providência posicionaram-se para ver a passagem do avião. “As velhas mães e as mocinhas nervosas, com os seios ofegantes e o receio de um insucesso, tinham exclamações de piedade para o arrojado aviador que passava (...)”.

O avião teve uma chegada desastrosa na Ilha do Governador: com uma falha do motor, Plauchut se jogou nas águas da praia de Zumbi e o avião mergulhou e desapareceu. Finalizando a longa e sensacionalista reportagem, *A Noite* informa que “compete agora aos poderes públicos secundar esse surto de iniciativa particular, protegendo a aviação aérea (sic) que, além do interesse industrial, foi bastante considerável, constitui hoje uma elemento de defesa nacional que um país

previdente não pode desprezar”.³⁶⁴ Como não poderia deixar de ser, *A Noite* deu pouca importância à chegada desastrosa do avião e sua perda. Talvez nem mesmo o aviador francês se importasse, depois de receber um prêmio de dez contos de réis prometidos... De outro lado, o vespertino, depois dos sucessos da manhã, não deixaria de tocar no assunto Aviação-Indústria-Defesa Nacional. Para *A Noite*, deveria o Exército desenvolver a sua aviação, como vetor de industrialização, objetivando a defesa nacional.

Primeiro militar brevetado aviador no Brasil, o capitão-tenente da Marinha, aviador Jorge Henrique Moller, deixou suas opiniões sobre o atraso da aviação brasileira nas páginas do jornal *A Noite*. Em julho de 1913, sob o título “As ideias e as opiniões de um oficial da Marinha aviador”, o jornal realizava uma longa entrevista com o aviador naval, de retorno de uma viagem à França. Dizia ele que o governo do Brasil “não teve ainda um movimento decisivo em favor da aviação”.

A Noite afirmava que seria possível que o governo aproveitasse a aptidão do aviador que havia escrito o livro *Aeronáutica Militar*, um “verdadeiro programa de ensino”, ainda não existente em português. Havia capítulos como “cervos volantes, balões esféricos e balões dirigíveis”. Em outros volumes, “aeroplanos e hidroplanos” e “estudo de motores de aviação”, Moller comparava a aviação francesa, na qual seria comum como andar de automóvel, onde por 100 francos é possível realizar um voo, com o Brasil, “onde não há um aeroplano!”

Moller continuava sua entrevista dizendo que, na França, o governo dava amparo à aviação:

O Ministério da Guerra francês possui 600 a 800 aeroplanos de vários tipos e uma infinidade de oficiais aviadores que estudaram por conta do governo. A Marinha de lá possui perto de 100 hidroplanos e entre seus oficiais, raros são os que não foram já brevetados pelo aeroclube.

Em relação aos vizinhos sul-americanos, dizia o aviador naval que “agora, nas escolas francesas, estão matriculados muitos argentinos, peruanos, bolivianos, filhos de quase todos os países sul-americanos, que vão levar a sério o problema da aviação militar em nossos tempos imprescindível na guerra”. E concluía, comparando-os ao Brasil, que “nós não possuímos nem um ‘cervo-volante militar’ em nossos navios de guerra! (...) tudo isso é uma vergonha para o Brasil, país grande e forte!”

364 *A Noite*, 22/10/1911, “O arrojado voo de hoje – o triunfo de Plauchut!”, pp.1 e 2.

A iniciativa pessoal de Moller em relação à aviação militar poderia ser medida por esta passagem:

Se o sr. Ministro da Marinha tomasse a iniciativa, mandando buscar aparelhos e mais sobressalentes, eu me incumbiria de fazer 6 meses de aviação, ensinando, por exemplo, seis oficiais de Marinha e seis marinheiros. Era o bastante: com esses 12 pilotos o governo teria iniciado na Marinha a aviação. E para isso bastava que o governo, durante os meus serviços considerasse os mesmos como de guerra (...).

Para o aviador naval, bastava iniciativa governamental de importar aparelhos, que o próprio Moller, formado aviador, de acordo com a reportagem, por conta própria, sem apoio oficial, se encarregaria de montar a escola de aviação e daria as instruções necessárias. Ele via a si mesmo, como ao tenente Kirk, como os pioneiros da implantação da aviação nas Forças Armadas brasileiras:

Na Marinha estarei eu para fazer tudo em prol da aviação e no Exército lá está o tenente Kirk , também piloto aviador, ultimamente chegado da Europa. Não faltam elementos para o governo, agora é ter ele mais resolução neste caso e dentro em breve o Brasil não ficará, para a vergonha nossa, (...) alheio quase completamente ao que se passa nos grandes centros do mundo.

Sobre o AeCB, Moller percebia-o como um “um esforço patriótico, (...) mas sem o auxilio oficial, será muito difícil a vitória da aviação entre nós”.³⁶⁵ Entretanto, a subscrição na campanha pela compra de aviões para o AeCB estava adiantada, com doações de várias empresas, nas quais se destacavam, de uma lista de empresas particulares, a *Standard Oil*, doando um conto e a *Brasil Railway*, com o mesmo valor.

Pouco mais de um mês depois da entrevista com Jorge Moller, *A Noite* entrevistou Ricardo João Kirk, tenente do Exército e aviador do AeCB, publicando a entrevista em primeira página. Disse o aviador que tinha do ministro Vespasiano a “mais justificada confiança”, e que a nota do jornal *A Noite*, criticando o contrato de criação da EBA, foi “recebida com desagrado por aquela corporação”.

Falava Kirk que sabia sobre o “ajuste” tanto quanto os repórteres do jornal, ou seja, admitia nas entrelinhas que o acordo não fora o melhor caminho para a fundação da Escola de Aviação do Exército, por conter pontos obscuros. Entretanto, como um oficial que ainda poderia progredir na carreira, apesar da idade já avançada para um oficial subalterno de carreira, não poderia arriscar-se a criticar

365 *A Noite*, 16/07/1913, “As ideias e as opiniões de um oficial da Marinha aviador”, p.1.

frontalmente a decisão de seu superior hierárquico, sem que viesse a sofrer as consequências de suas palavras.

Assim, Kirk tentava encerrar a polêmica, preocupação que não precisavam ter seus amigos do AeCB e da redação do jornal *A Noite*. Para o aviador, o ministro da Guerra era um “administrador experiente e cauteloso” e não se “aventuraria às contingências de um contrato definitivo” com a firma Gino & Bucelli, antes que ela tivesse demonstrado “capacidade e competência técnica para desenvolver um programa de ensino que reclama um estabelecimento de tal natureza”.

Dizia Ricardo Kirk que quem fiscalizaria a competência do instrutor da firma ou se a mesma instrução é útil no sentido da aviação militar, é o tenente Jorge Moller, “um técnico notável e autor de importante trabalho sobre aeronavegação”.

Por sua vez os redatores do jornal atalharam que tal ajuste seria um “maravilhoso” negócio para a firma, pois o governo teria que dar tudo. Porém, Kirk dissera que a firma deveria dar os aparelhos aéreos, além de construir os hangares, mas que o corpo de aviação seria do governo. Dissera ainda que a firma quis “monopolizar tudo quanto se relacionasse com a aviação no Brasil”, encontrando oposição do AeCB e da elite da intelectualidade militar,

a fim de repatriar a bela conquista pátria que as condições imperfeitas do nosso meio industrial, fizeram imigrar para o velho mundo (...). Não seríamos dignos de habitar a mais bela região da Terra, sermos depositários das mais valiosas riquezas naturais (...) que só se ostenta no Brasil, se não tivéssemos as energias, para combatermos as causas determinantes da nossa fraqueza, assegurando, pela nossa capacidade de trabalho o lugar destacado (...) que o Brasil deve assumir no novo mundo.³⁶⁶

A deficiência industrial do país também era percebida por Kirk. Ele se referia à perda de cérebros brasileiros para os centros industriais, que se aproveitavam e desenvolviam novas tecnologias. O caso de Santos-Dumont certamente estava na mente de Kirk, quando dizia em “repatriar a bela conquista pátria”, ou seja, a aviação bastante desenvolvida na França com decisiva contribuição do inventor patricio. O aviador do AeCB percebia a aviação como um elemento de defesa nacional, e não como mais um esporte. Assim, para ele, deveria ser levada a sério, e não entregue aos “aos saltimbancos do aeroplano”, uma crítica direta aos aviadores da firma Gino & Bucelli, que haviam chegado ao Brasil e realizavam voos em busca de dinheiro, como artistas de circo.

366 *A Noite*, 20/08/1913, “O estado da aviação no Brasil: o aviador Kirk dá-nos um aspecto do movimento em prol do aeroplano”, p.1.

Dizia Kirk que o ministro não aproveitou o “curso nacional, tão desinteressado, da escola do Aeroclube”, porque ela não existia e que a então diretoria do AeCB propusera que o Ministério da Guerra entregasse os 150 contos concedidos pelo Congresso para o serviço da aviação militar. A ideia do marechal Bormann, presidente do AeCB, seria facilitar a vida do ministro, desobrigando-lhe das árduas tarefas de criação do serviço aéreo. Porém, Kirk reconhecia: “finalmente, quem era o AeCB? A que título confiaria o ministro, a uma sociedade recém criada, a verba que o Congresso lhe confiara, para estabelecer, ele mesmo, o serviço de aviação militar?”

Por fim, encerrando a longa e esclarecedora entrevista, Ricardo Kirk afirmava que “o general foi levado a essa resolução pela pressão que os senhores da imprensa faziam, reclamando insistentemente uma solução qualquer, para o problema da aviação militar no Brasil. A solução menos onerosa foi a proposta Gino, que o general aceitou. O AeCB, na ocasião, nada podia propor (...)”.

Este debate inicial sobre a criação da aviação militar no Brasil foi eivada de mal-entendidos, intrigas e vaidades pessoais, sobrepujando o interesse nacional. Kirk, agindo como um porta-voz do ministro da Guerra, acabou acusando a imprensa de pressionar a autoridade militar a adotar a primeira solução provisória. No caso, possivelmente uma reunião entre o presidente do AeCB e o ministro da Guerra poderia ter sanado as dúvidas e as “prevenções”, e teria sido nacional a criação da primeira escola de aviação militar.

Para Kirk, assim como para o AeCB e o jornal *A Noite*, a EBA não teria como atender às necessidades militares referentes à aviação. Dizia o aviador brasileiro que o AeCB não disputava alunos militares com o Ministério da Guerra e que era um órgão de propaganda, com um “programa patriótico a cumprir”.³⁶⁷

Como uma associação de propaganda da aviação, o AeCB, utilizando-se do apoio incondicional do jornal *A Noite*, organizou a campanha “dêem asas ao Brasil”.³⁶⁸ A ideia era conseguir dinheiro suficiente para a compra de aviões no exterior. Havia lista de doações de empresas, venda de livros com a renda revertida para a campanha, casas comerciais que repassavam parcela das

367 *A Noite*, 20/08/1913, “O estado da aviação no Brasil: o aviador Kirk dá-nos um aspecto do movimento em prol do aeroplano”, p.1.

368 *A Noite*, 24/1/1914, “Dêem asas ao Brasil”, p.4.

vendas, etc. Assuntos ligados a aviação nacional e mundial eram obrigatórios nas páginas do jornal *A Noite*³⁶⁹,

Em 1914, a campanha “dêem asas ao Brasil” em favor da aviação nacional deu resultados e Ricardo Kirk trouxe da Europa os primeiros aeroplanos:

Os aeroplanos que já foram adquiridos e estão recolhidos ao hangar do aeródromo, no Campo dos Afonsos, são todos os dias experimentados pelos sócios do AeCB, alguns dos quais fazem voos diários. Todas as manhãs, além desses alunos, comparecem ao aeródromo **muitos alunos** da Escola Militar, que se mostram entusiasmados com os serviços promovidos (...) pela diretoria do Aeroclube, demonstrando desejo de voar(...).³⁷⁰

A partir da aquisição dos aviões, o AeCB, mesmo que não quisesse, efetivamente passou a fazer concorrência com a EBA, inaugurada um mês depois, em 2 de fevereiro de 1914. Em maio e junho de 1914 o AeCB e o jornal *A Noite* promoveram um *raid* completo pela cidade do Rio de Janeiro e realizaram uma reportagem fotográfica aérea, a primeira do Brasil.³⁷¹ Dizia o jornal que “o campo do AeCB é, hoje, um magnífico campo de aviação, graças aos extraordinários esforços de Kirk, secundados por Nicola Santo e Darioli”.

Enquanto isso, a EBA claudicava, e acidentes aéreos eram constantes entre os alunos. Em 16 de junho de 1914, *A Noite* publicava na primeira página que “no Campo dos Afonsos: o tenente Niemeyer é vítima de um desastre num monoplane *Blériot*. A necessidade de um inquérito”. A descrição do acidente mostrava uma sequência de erros. A hélice se desprende do avião a baixa altura. Houve uma explosão, pois o aluno pulou sem desligar o magneto. Levado para o HCE, Niemeyer sofreu apenas arranhões.

Entretanto, o tenente da Marinha Virginius Brito Delamare, aluno da EBA, responsabilizava a Escola Brasileira de Aviação (EBA), por não zelar pela conservação dos aparelhos, nem pela vida dos seus alunos, comprando “aviões de segunda mão”, reconstruindo-os de forma negligente, “substituindo peças delicadíssimas, peças de madeira por outras de maior peso”. Dizia Delamare que, se fosse pesar um *Blériot* da fábrica francesa, original, e outro reconstruído na

369 *A Noite*, 26/2/1914, “A travessia aérea do Atlântico é possível”, p.14.; *A Noite*, 2/2/1914, “A chegada de Santos-Dumont”, p.3; *A Noite*, 2/2/1914, 2ª. Edição. “A recepção de Santos-Dumont assumiu proporções extraordinárias”p.1.

370 *A Noite*, 2/1/1914, “Dêem asas ao Brasil”, p.4.

371 *A Noite*, 24/5/1914, “*A Noite* faz serão com os aviadores em seu hangar”, p.1; *A Noite*, 9/6/1914, “A sensacional reportagem de *A Noite*”, p.1; *A Noite*, 12/6/1914, “uma sensacional reportagem de aeroplano” “fotografias tiradas a 750 metros acima da cidade”, p.1.

EBA, haveria uma “extraordinária diferença de peso”. O tenente Delamare fulminava os aviões e a EBA:

São verdadeiros mostrengos, com motores funcionando irregularmente, e que não estão se submetendo à arriscada aprendizagem por esporte ou gosto pela acrobacia. São todos oficiais do Exército e da Marinha, levados a tal estudo pela melhor das intenções: a de prestarem serviço a pátria. Na EBA só o sr. Caragiolo tem mostrado interesse pelos oficiais alunos, pois antes de entregam-lhes os aparelhos ele próprio os experimenta, o que já não acontece com o sr. San Felice, que só tem demonstrado o intuito único de ganhar dinheiro.³⁷²

O acidente com o tenente Niemeyer foi possivelmente a gota d'água para o fechamento da EBA. Para *A Noite*, deveria o governo mandar “abrir um rigoroso inquérito a fim de apurar a responsabilidade imputada à firma Gino, Bucceli & Cia pois, segundo nos contou o tenente Delamare, todos os alunos da escola estão firmemente resolvidos a não continuar suas aulas, sem que o governo tome sérias providências”.³⁷³

Interessante é a descrição do próprio acidentado, que informava ter sido coisa natural, que disse que a causa da queda do avião deveu-se a “uma pequena negligência do mecânico, pois o aparelho não foi convenientemente examinado, antes de eu me utilizar dele. Aliás, considero o fato como um acidente natural. Coisas do ofício, e esta é a quarta queda de que tenho sido vítima, em meus exercícios de aviação”.

Enquanto a EBA se debatia com acidentes, greves de funcionários por atraso de salários, processos na justiça e polícia nas instalações³⁷⁴, o AeCB realizava seus voos com autoridades do governo e seus familiares e o público em geral, transmitindo, pelas páginas de *A Noite*, credibilidade e segurança na aeronáutica.³⁷⁵

Entretanto, a morte de Kirk na guerra do Contestado, em 1 de abril de 1915, significou um forte revés nas atividades aeronáuticas do AeCB.³⁷⁶

372 *A Noite*, 16/6/1914, “no Campo dos Afonsos: o tenente Niemeyer é vítima de um desastre num monoplane *Blériot*. A necessidade de um inquérito”, p.1.

373 *A Noite*, 16/6/1914, “no Campo dos Afonsos: o tenente Niemeyer é vítima de um desastre num monoplane *Blériot*. A necessidade de um inquérito”, p.1.

374 *A Noite*, 22/6/1914, “Que haverá na EBA?”, p.2.

375 *A Noite*, 22/6/1914, “A tarde de aviação ontem” voo de Kirk e Darioli com o ministro da Viação e sua família (dr. Barbosa Gonçalves) todos gostaram muito da experiência; *A Noite*, 23/6/1914, “Vamos nos acostumando à aviação”, p.1, voo da esposa do ministro da Viação, com Darioli. “o Sr. presidente da República visitou hoje, pela manhã, a Escola de Aviação do Campo do Afonsos”; *A Noite*, 29/6/1914, “As tardes do Aeroclube: as senhoras brasileiras são entusiastas da aviação”, p.2. Diz que havia uma grande assistência de pessoas da localidade e de outras partes que foram assistir as “arriscadas ascensões de Kirk e Darioli”. Voo de Darioli com a sra. Léa de Souza Mendes.

376 *A Noite*, 2/3/1915, p.3, “Custo da campanha do Contestado: morte trágica do tenente Kirk” “A aviação nacional perde o seu mais valioso elemento” “O tenente Kirk (...) colocando-se ao lado da

Se a aviação sofreu uma grande desconfiança nos altos meios militares, em seus primeiros anos no Brasil, como um possível vetor de defesa, em outubro de 1917, ainda durante o período de indefinição na Primeira Guerra Mundial, os progressos da aviação eram incontestáveis e sua utilidade tática acima de qualquer reconsideração, como comprovou uma entrevista do general Silva Braga, antigo professor de fortificações do Colégio Militar e lente de astronomia. De volta do *front* francês, Silva Braga falava do moral alto da tropa francesa, das fortificações de trincheiras e sobre a aviação: Dizia ele que estava

convencido que a guerra só poderá terminar depois que os EUA levarem aos aliados o concurso de sua esquadra de aeroplanos em construção. Só quem visita o *front*, (...) pode fazer um juízo perfeito dos serviços valiosíssimos que a aviação pode prestar, quer fotografando as posições inimigas, quer bombardeando os pontos em que estas se apresentam mais fortalecidas. Creia-me: depois que alguns milhares de aeroplanos iniciarem o bombardeamento constante e diário das linhas inimigas, os alemães serão completamente dizimados. É pensando ao papel que a aviação representa na guerra moderna, que eu julgo que o nosso Exército não deve desprezar essa arma de combate, que é, sem dúvida, uma das terríveis e eficazes.³⁷⁷

O general brasileiro acreditava que o uso de milhares de aeroplanos na guerra moderna poderia dizimar os alemães. Até que ponto essa opinião já não era reflexo da própria tática da aviação na guerra, que procurava bombardear os alvos inimigos atrás das linhas, a fim de minar o seu poder de resistência industrial?

De acordo com *A Noite*, essa realidade da aviação na Primeira Guerra Mundial ficou clara nos preparativos dos aliados em bombardear cidades alemãs que têm as bases de abastecimento e as principais cidades de defesa alemã até o rio Reno; a quantidade e a qualidade dos aparelhos aéreos de que dispunham os aliados eram tais, que eles poderiam varrer completamente o território alemão por detrás das linhas de batalhas. Esse bombardeio estratégico será a grande tese de Giulio Douhet no livro *O Domínio do Ar*, publicado em 1921, mas já se mostrava em prática da guerra, como tudo indica pela reportagem de *A Noite*, desde 1917.³⁷⁸

Entretanto, o interessante foi perceber como esse debate era encaminhado na imprensa brasileira e como ganhou o grande público. As reportagens da guerra estampavam sempre as primeiras páginas, e a aviação trazia sempre novidades

corrente progressista que tinha por escopo abolir a política das fileiras do Exército” “seus superiores, reconhecendo a sua competência e dedicação, comissionaram-no para ir à Europa”; *A Noite*, 3/3/1915, “A morte de Kirk: o Exército e a aviação brasileiros perdem um de seus melhores elementos”, p.1.

³⁷⁷ *A Noite*, 15/10/1917, “O único meio: só a aviação norte-americana poderá dar fim à guerra! É a opinião do general Silva Braga”, p.1.

³⁷⁸ *A Noite*, 21/10/1917, “As represálias dos aliados contra os ataques aéreos”, p.3.

espantosas: “Os jornais ingleses e o último *raid* dos *zeppelin*: Os jornais elogiam calorosamente os aviadores franceses que com ‘maravilhosa destreza’ destruíram quatro, ou talvez mesmo cinco *zeppelin* na madrugada de ontem”. Seriam os dirigíveis que haviam bombardeado Londres.³⁷⁹ Esta notícia de primeira página informava que, em um ataque coordenado, a artilharia alemã abrira espaço e distraíra a aviação aliada inimiga para a realização de uma missão aérea independente, ou seja, o bombardeio de Londres. Que general aliado ou alemão, antes da guerra, poderia imaginar e ser levado a sério, sobre a inversão ocorrida entre as armas da Artilharia e Aviação, esta surgida como os olhos daquela?

Em outubro de 1917, o Brasil declarou estado de guerra contra a Alemanha, em função de navios brasileiros torpedeados no atlântico, enquanto realizavam os abastecimentos dos aliados. O afundamento do navio Macau teve enorme repercussão, com discursos veementes na Câmara dos Deputados. O deputado Maurício de Lacerda, da “exígua minoria”, anunciou que votava a favor da declaração de guerra, um discurso todo reproduzido na íntegra na 1ª página do jornal. Em represália ao afundamento do navio brasileiro, foi aprisionado, pela Marinha, um navio de guerra alemão na Bahia.³⁸⁰ De acordo com o jornal *A Noite*, tratava-se de um momento histórico, e o presidente Wenceslau Brás aparecia em foto de primeira página, ao lado do ex-presidente Nilo Peçanha, e o decreto possuía a assinatura do ministro da Guerra, general José Caetano de Faria, do almirante Alexandrino Faria de Alencar, e de Carlos Maximiniano Pereira dos Santos, Antônio Carlos Ribeiro de Andrade, A. Tavares de Lyra.

Os senadores Lauro Muller, Dantas Barreto (generais) e Soares dos Santos (major) se apresentaram ao Estado-Maior, colocando-se em disponibilidade para aproveitamento na mobilização. O senador Ruy Barbosa discursou, causando repercussão na França. O Brasil passava por um “frêmito patriótico”, diz o jornal.³⁸¹

Aproveitando o momento da declaração do estado de guerra, o jornal *A Noite*, no dia 26 de outubro de 1917, publica um projeto do deputado Augusto de Lima que abria créditos para a aviação. “Ainda bem que, como um eco da campanha iniciada há tanto tempo pela *A Noite* no sentido de dotarmos o nosso

379 *A Noite*, 21/10/1917, “Os jornais ingleses e o último *raid* dos *zeppelins*”, p.3.

380 *A Noite*, 25/10/1917, “Vai ser decretada a guerra com a Alemanha” “Os alemães torpedeiam um navio brasileiro e aprisionam o seu comandante e um taifeiro”, p.1.

381 *A Noite*, 26/10/1917, “O Brasil na grande guerra: o frêmito patriótico”, pp. 1 e 3.

país de uma organização de defesa aérea, podemos reviver o exclamativo título de ‘dêem asas ao Brasil’, publicando o projeto (...)”. Vale a pena transcrever os artigos do projeto, possivelmente o primeiro dedicado prioritariamente à defesa nacional por meio de engenhos aéreos:

Art. 1º fica criado o serviço de defesa das costas e fronteiras do Brasil por meio dos engenhos aéreos; Art 2º Esse serviço consistirá na instalação, que for necessária, de centros de aviação em pontos do litoral e fronteiras previamente escolhidos pelo Estados-Maiores da Marinha e do Exército, sendo principal o que tiver sede no Rio de Janeiro; Art 3º O governo nomeará uma comissão de oficiais aviadores para o fim de elaborar um parecer sobre o local, número de centros de aviação, instalação, escolha de tipos de aparelhos aéreos (...); Art 4º O governo providenciará para que sejam contratados profissionais e operários técnicos estrangeiros para a fabricação, montagem de motores e aparelhos aéreos e facilitará os meios para que uma fábrica estrangeira de notória competência e boa qualidade de marca, monte uma sucursal na capital federal, para o preparo de motores a explosão. O material importado será isento de quaisquer impostos; Art 5º A fábrica estrangeira obrigará-se a admitir 2/3, no mínimo, de operários brasileiros natos, e da sua direção farão parte alguns profissionais brasileiros; Art 6º O centro naval de aviação do Rio de Janeiro será instalado em local amplo, cuidadosamente escolhido de modo a ser acrescido no futuro; Art 7º Será formado um corpo de aviadores navais no qual serão incluídos os atuais oficiais diplomados pela Escola de Aviação Naval, quadro que será fixo e limitado e a cujos membros compete o estudo concernente à aeronáutica geral; Art 8º Na Escola Naval (...) serão anualmente matriculados oficiais e suboficiais a fim de aprender a dirigir os aeroplanos e outros aparelhos aéreos (...); Art 9º Os aviadores quando em serviço efetivo, perceberão (...) uma gratificação de 30%, serão considerados embarcados (...); Art 10º Para a instalação dos centros de aviação naval, aquisição de aparelhos, sobressalentes (...) fica aberto desde já o crédito de 5 mil contos de réis, e anualmente o de 500 contos até que fique terminado o projeto previamente estudado pelo Estado-Maior da Armada, ao qual fica subordinada a comissão de trata o art 3º; Parágrafo Único. Além deste crédito, constará do orçamento da Marinha uma verba para a manutenção e funcionamento dos centros, sob a rubrica “Flotilhas de aviação de guerra”; Art 11º Será primeiramente instalado o centro principal, na capital federal, seguindo-se-lhe os outros, a começar do sul para o norte; Art 12º A comissão a que se refere o art 3º confeccionará as tabelas concernentes ao pessoal, material, uniformes, regimento e instrução para todos os centros, com a aprovação do Ministro da Marinha; Art 13º O governo, no regulamento quer expedir para a execução desta lei, adotará as normas estabelecidas por outros países para este ramo de serviço militar; Art 14º (...) poderá o governo contratar (...) centros de aviação; Art 15º (...) (p.3)

Basicamente, o projeto se referia à aviação naval, e se preocupava com a defesa costeira do país, considerada extremamente frágil. Mesmo a revista *A Defesa Nacional*, especializada em assuntos militares, dizia – com certeza exagerando – que o Brasil não tinha Marinha.³⁸² Por outro lado, os artigos 4º. e 5º. do projeto lembravam a industrialização aeronáutica e a construção de motores mas, durante a

382 *A Defesa Nacional*, nº 71, 10/08/1919, editorial.

guerra, dificilmente haveria nos países centrais empresas disponíveis para atender tais exigências, e mesmo no Brasil não haveria mão-de-obra especializada para a fábrica de aviões.

Neste ambiente de histeria pré-guerra no Brasil, de caça às bruxas aos “germanófilos” e aos “espiões”, a primeira vítima no AeCB foi o aviador italiano Ernesto Darioli. Domingos da Silva, tesoureiro do AeCB, recomendara a demissão de Darioli do cargo de instrutor do AeCB por rumores, nascidos nas “altas camadas militares”, de que seria um espião. Na parada de sete de setembro, teria se recusado a sobrevoar o campo de São Cristóvão, como havia sido combinado. Este evento seria uma maneira de AeCB mostrar ao governo o empenho de dotar o país de um corpo de aviadores, e que a recusa atrapalhava os planos da associação aviatória.³⁸³

Por outro lado, quando o deputado Maurício de Lacerda assumiu a presidência do Aeroclube, o marechal Bormann acusava o aviador Darioli de espionagem. Entretanto, de acordo com o jornal *A Noite*, o problema teria sido que Darioli se ofertou para fazer a manutenção dos aviões do AeCB, mas levava muito tempo executando os serviços, criticando o Campo dos Afonsos, que “não prestava”. Por causa de Darioli, não houve o voo de Edu Chaves no dia 13 de maio, dia da imprensa que “daria grande impulso à aviação nacional”. Quem sabe Darioli tenha se sentido enciumado em não ser a estrela do evento de aviação? Porém, a reportagem dizia não haver provas de espionagem.³⁸⁴

Neste contexto de suspeitas de espionagem, uma reportagem interessante saiu em *A Noite*, em 12 de julho de 1918, à página 4, sobre “Voos misteriosos sobre a fábrica de cartuchos, à noite”, caracterizando o *frisson* da guerra no país:

voos de um aeroplano misterioso (...) uma luz que caminhava no espaço, (...) com velocidade, veio sempre nas alturas, descrevendo um semicírculo, passar por cima do Realengo, quando então baixou um pouco mais (...). Levando-o a conta de alguma experiência de aeroplano, mas achando-o um tanto esquisito, (...) quatro dias depois outros operários da E.F. Central do Brasil também puderam ver a luz, já então intensa, vir do lado da serra do Barata e descrevendo como da primeira vez, um semicírculo, passar por cima da fábrica de cartuchos do Realengo, contanto depois de uma reta (...). Os empregados da estrada ainda tentaram chamar a atenção do aeroplano, gritando, a ver si do aeroplano davam sinais, ou se apagavam o farol, mas nada perceberam ao que parece. Mas que espécie de voos, esses misteriosos, numa zona toda ela cheia de estabelecimentos militares, como

383 *A Noite*, 28/10/1917, “Um aviador que se torna suspeito”, p.2.

384 *A Noite*, 18/05/1918, “A expulsão de Darioli” “O que nos disse o presidente do Aeroclube”, p.3.

a Fábrica de Cartuchos e a Vila Militar? Terá disso conhecimento o ministro da Guerra? Estará sendo preparada alguma surpresa pela nossa aviação militar, estabelecida nos campos de Santa Cruz?

Dentro de um contexto de urgência de modernidade vivido pelo Brasil, principalmente durante a Primeira Guerra Mundial, quando o atraso industrial do país ficou patente em relação aos países centrais, o jornal *A Noite*, em janeiro de 1918, divulgava uma entrevista com o Dr. Ribas Cadaval referente às suas conferências no Clube Militar abordando a “Defesa Aeronáutica da República, Ciência Cartográfica Aerogeodésica”.³⁸⁵ O Dr. Cadaval prometia, na entrevista, produzir motores à explosão leves, “empregando tão somente material nacional e o operariado brasileiro (...) emancipando, assim, o Brasil da deprimente e acabrunhada tutela estrangeira”. É necessário destacar que tal conferência se realizava no Clube Militar, que era uma instituição que congregava o conjunto da intelectualidade militar do país. Sentia-se o atraso tecnológico do país como algo deprimente e vergonhoso.

Calculava o Dr. Cadaval “poder fabricar, em 12 meses, 300 aeroplanos, completamente montados e equipados com seus respectivos motores (...)”. Para produzir aviões pela metade do preço e para a formação de 200 aviadores e 50 técnicos aeronáuticos, o Dr. Ribas Cadaval requeria recursos. Dizia possuir o curso completo de fabricação de motores em Paris. Possuía também um plano geral de instalações de bases aeronáuticas a serem localizadas nas fronteiras marítimas, fluviais ou terrestres, além da estratégia ferroviária, de portos e costas, a serem apresentados aos Estados-Maiores do Exército e da Marinha. Para ele, com o fim da guerra, toda a organização teria uso pacífico, com o “descobrimento e o concomitante desbravamento de quatro e meio milhões de km² de territórios desconhecidos no nosso portentoso Brasil (...)”. Além disso, Cadaval prometia, em

385 O médico e oficial da Marinha José Ribas Cadaval interessou-se pelo estudo da ciência aeronáutica a partir de 1897, acompanhando os progressos da ciência aeronáutica. Em 1908 defendeu a criação de um serviço aeronáutico na Marinha e apresentou um projeto de dirigível para uso militar. Em 1909, pediu licença do serviço militar e matriculou-se no curso de aeronáutica da Escola Superior de Aeronáutica e Construções Mecânicas de Paris. Na França o Dr. Cadaval visitou fábricas e oficinas na Alemanha, França e Itália. Na Suíça, o médico brasileiro construiu um laboratório aerodinâmico e construiu um túnel de vento, vindo a publicar o livro *Tratado de Aeronáutica - Navegação Aérea*, o primeiro livro sobre o assunto escrito por um brasileiro. No regresso ao Brasil, reassumiu suas funções como médico da Marinha e continuou dedicando-se à aeronáutica. Em 1911, solicitou do Ministro da Marinha autorização para utilizar as instalações das oficinas da Escola Naval, na Ilha das Enxadas, para construir um hidroplano projetado por ele mesmo, sendo o pedido indeferido. Acessado em <http://www.redetec.org.br/inventabrasil/cadaval.htm>

quatro anos, fazer uma cartografia completa do Brasil, através de aparelhos a partir de aeroplanos.³⁸⁶

O projeto do Dr. Cadaval esbarrava em um detalhe importante, a falta de recursos governamentais, além de dificuldades tecnológicas nacionais, e mesmo de recursos humanos, afinal, a aviação brasileira ainda engatinhava. Porém, o Dr. Cadaval tocava em um assunto caro às Forças Armadas, e que “jovens turcos”, desde o primeiro número da revista *A Defesa Nacional*, também debatiam, ou seja, o problema ainda não resolvido da ocupação do interior do Brasil. Esta questão também tem interesse crucial no pensamento militar brasileiro, a integração nacional, como elemento de defesa. Assim, o Dr. Cadaval falava para uma platéia receptiva, e o jornal *A Noite* divulgava o assunto para o grande público. Enfim, como a justificar um investimento militar necessário, Cadaval não poderia deixar de mostrar o interesse civil e pacífico desse novo descobrimento do Brasil.

Interessante que, em abril de 1918, como a demonstrar uma nova vontade das autoridades governamentais militares, o ministro da Guerra, o marechal José Caetano de Faria, visitou, acompanhado por uma comitiva, os hangares e instalações do capitão engenheiro do Exército Marco Evangelista da Costa Vilela Junior, localizados em Santa Cruz, subúrbio da Capital Federal.

Vilela construía na época um “um aeroplano genuinamente nacional”, em suas oficinas no subúrbio rural de Santa Cruz-RJ, no campo de aviação entre os rios Ita e Guandu. Para o jornal *A Noite*,

a obra desse oficial que representa a modesta etapa dos seus esforços, e para o Brasil, atualmente, de grande significação. Basta dizer que ele conseguiu construir, com elementos genuinamente nacionais um aeroplano de sua invenção, além de reconstruir aperfeiçoando com os mesmos elementos, um outro do tipo *Blériot*. O marechal Faria, após ter ouvido as explicações que o capitão Villela deu sobre a construção do seu aparelho, as dificuldades que teve com os poucos recursos de que dispunha para levar avante o seu empreendimento e assistida aos belíssimos voos efetuados, vivamente emocionado e satisfeito abraçou-o, ao mesmo tempo que calorosamente o felicitou pela demonstração prática que acabara de dar, mostrando estarmos nós habilitados, com os nossos próprios recursos, a possuir eficientemente a quinta arma na guerra moderna. Como encarregado desta oficina é desejo do Sr. Ministro da Guerra nomear o próprio capitão Villela, que disse se prontificar, desde que lhe dêem recursos, a dar no mínimo dois aeroplanos por mês ao Ministério da Guerra (...).³⁸⁷

386 *A Noite*, 23/01/1918, “A defesa aérea do Brasil” um plano que, de tão ousado, até parece um sonho!”, p.1.

387 *A Noite*, 16/04/1918, “Uma excursão ministerial. O sr. Marechal Faria em Santa Cruz e na Vila Militar”, p.3.

Basicamente, assim como o Dr. Cadaval, também o capitão Villela solicitava apoio governamental para dar início à indústria aeronáutica nacional. Villela, inclusive, já havia construído um protótipo com recursos próprios, em 1917, chamado *Aribu*, voado pelo tenente aviador Raul Vieira de Mello. Agora construía o *Alagoas*, a homenagear o estado de seu nascimento, que voava diante do ministro da Guerra. A emoção da mais alta autoridade militar do Exército Brasileiro não rendeu apoio efetivo de recursos para oficinas de aviação para a construção de aviões nacionais. De acordo com o INCAER, estes aparelhos foram adquiridos no ano seguinte para a Escola de Aviação Militar do Exército, mas não houve um projeto industrial, e mais uma vez os protótipos aeronáuticos brasileiros ficaram apenas como possibilidades.³⁸⁸

Após a criação da Escola de Aviação Militar, em 1919, efetivamente a aviação brasileira passou a se desenvolver plenamente, com a aquisição de material aeronáutico importado, em muitos casos sobras de guerra, e diversos alunos militares de outras Armas do Exército realizaram cursos de observador aéreo, que eram considerados de maior importância que o de pilotagem propriamente dita.³⁸⁹

Em uma reveladora reportagem sobre a Escola de Aviação Militar (EAM), o jornal *A Noite* informava que diversos militares de outras Armas do Exército estariam realizando o curso de observador aéreo, principalmente oficiais de artilharia. De certa forma, a Aviação ainda era vista como um elemento auxiliar da Artilharia.³⁹⁰ Na opinião do jornal vespertino carioca,

O extraordinário surto da aviação veio (...) revolucionar a tática guerreira. Proporciona ela meios de conhecer os fenômenos topográficos do terreno ocupado pelo inimigo, os acampamentos e os efetivos deste, a localização das suas bocas de fogos, etc... informações estas que os aviadores transmitem aos respectivos comandos, pela fotografia e pela radiotelegrafia. Passou então a aviação a ser estudada em suas diferentes especialidades, pelos combatentes de todas as armas, de preferência pelos de artilharia, em vista da necessidade de conhecer a localização dos canhões inimigos, bem como de regular os disparos.

Essa utilíssima medida acaba de ser adotada no nosso Exército. Na EAM está fazendo o curso de observador uma turma de nove oficiais de artilharia e um de infantaria (...) tendo como instrutor o major Rosnag, e [como alunos] os primeiros-tenentes artilheiros Lysias Rodrigues, Plínio Cardoso, Ivo Borges, Gervásio Duncan de Lima, Silvino Cavalcanti, Amílcar Rodrigues Pederneiras e Eduardo Gomes, e os segundos-tenentes artilheiros Carlos Chevalier e Ajalmar Mascarenhas.

388 INCAER, 1988, p.504.

389 *A Defesa Nacional*, no.80, 10/03/1920, p. 268, "O observador em avião" pelo tenente Aliatar Martins (Londres, 3/10/1919).

390 *A Noite*, 2/04/1921, "A aviação grande auxiliar dos Exércitos"; "Oficiais de diferentes armas estão tirando o curso de observador na EAM", p.6.

Os alunos da EAM estudavam fotografia aérea, radio telegrafia, telefonia, bombardeamentos, caça, ligações com as diversas armas, regulação de tiro, reconhecimento e tiro aéreo.

Para maior compreensão há um grande tablado pontilhado de pequenas lâmpadas elétricas, que o instrutor faz lampear, determinando ao aluno (...) que assinale rapidamente pelo telégrafo sem fio, aos seus colegas, dispersos, pela sala, a posição das lâmpadas que acenderam. É um exercício que exige grande golpe de vista, tornando-se divertido.³⁹¹

A Aviação Naval também tentava chamar a atenção do público para si. O comandante Virginius Brito Delamare iniciou o *raid* Rio-Buenos Aires, não tendo conseguido completar o percurso.³⁹² Este *raid* iniciara-se em 5 de abril de 1921, e *A Noite* realizou uma extensa reportagem sobre a tentativa do voo, que teria escalas em Santos, Florianópolis, Porto Alegre e Montevideu e foi afinal malograda por problemas mecânicos no hidroavião *Macchi 9 bis*.

Sobre o malogro de Delamare, *A Noite* dizia que o avião sofreu um acidente, mas o “simpático aviador da nossa Marinha” recebeu uma nova onda de simpatias e a “tenacidade” e “a perseverança” “na realização de uma viagem que já agora não ofereceria maior interesse senão o de pôr em relevo as qualidades da nossa aviação naval”.³⁹³ Este *raid* foi afinal vencido pelo aviador civil Edu Chaves, meses depois, em uma sensacional disputa com uma dupla de aviadores argentinos que fazia o trajeto Buenos Aires-Rio na mesma época.³⁹⁴

As atividades aeronáuticas militares eram acompanhadas com grande interesse pelo jornal *A Noite*, inclusive os detalhes da rotina da EAM.³⁹⁵ Uma outra reportagem ilustrativa sobre as atividades aeronáuticas militares do Exército pode ser encontrada no dia 13 de abril de 1921, por ocasião do segundo aniversário de criação da Companhia de Aviação, e informava que a ela contava com um efetivo de

391 *A Noite*, 2/04/1921, “A aviação grande auxiliar dos Exércitos”; “Oficiais de diferentes armas estão tirando o curso de observador na EAM”, p.6.

392 COSTA, Fernando Hippolyto da. *Síntese cronológica da aeronáutica Brasileira (1685-1941)*. Rio de Janeiro: INCAER, 2000, p.221.

393 *A Noite*, 6/4/1921, “Asa Partida”, p.1.

394 COSTA, Fernando Hippolyto da. *Síntese Cronológica da Aeronáutica Brasileira (1685-1941)*. Rio de Janeiro: INCAER, 2000, p.254.

395 *A Noite*, 6/4/1921, “Completa-se o aparelhamento da EAM” “Foi inaugurada a sala de comando da 1ª Esquadilha Aérea”, p.1. Pelo jornal pôde-se saber que a sala de comando da 1ª Esquadilha Aérea foi inaugurada pelo capitão Anor Teixeira dos Santos, um dos mais antigos pilotos da EAM, comandante da 1ª Esquadilha de Aperfeiçoamento, liderando dez aviadores, e que a obra foi executada pelo engenheiro do Exército tenente Plínio Raulino de Oliveira. A mesma reportagem informava que o coronel Aranha, diretor da Escola do Campo dos Afonsos inauguraria em breve o gabinete fotográfico e a sala dos inferiores.

234 homens, tendo por finalidade incorporar os alunos dos cursos de mecânicos e operários especialistas, e todo o pessoal necessário ao serviço das oficinas, do campo e guarda do estabelecimento. A Companhia de Aviação – unidade de apoio e administração da EAM e de onde recebiam instrução mais de 170 recrutas – era comandada pelo tenente-coronel José Victoriano Aranha da Silva, e teria no seu corpo de oficiais o capitão Pedro Paulo Ferreira de Menezes, o primeiro-tenente Paulo Kruger da Cunha Cruz e os aspirantes Antônio Guedes Muniz e Alceu da Silva Amaral.

No dia 15 de abril, *A Noite*, sempre acompanhando com interesse a vida cotidiana da EAM, divulgava a ordem do dia lida pelo tenente-coronel Aranha, como o seguinte texto:

Comando da Escola de Aviação Militar, quartel em Marechal Hermes, 15 de abril de 1921 – boletim n° 84 – Para conhecimento da Escola e devida execução, publico o seguinte:

Hoje contam-se dois anos que foi criada a Cia da Aviação primeira e única, por enquanto existem em nosso Exército, como prova de sua importância.

Núcleo de formação dos mecânicos e operários especialistas de aviação, alma do por assim dizer da 5° Arma.

Não há aviadores sem aparelhos e nem aparelhos sem operários que os conservem e reparem.(...) ³⁹⁶

A ordem do dia revela a importância que era dada na EAM à formação de seus recursos humanos técnicos, seus mecânicos e operários, em uma época em que não existiam cursos para a formação de mão-de-obra especialista em aeronáutica.

Pouco mais de um mês antes da Revolta do Forte Copacabana, o dia-a-dia aeronáutico no Exército estava calmo e próspero: *A Noite* informava aos seus leitores sobre a “Bela manhã de aviação no Campo dos Afonsos”. Entre os eventos do dia “dignos de nota” estavam o “*lache* (solto)” do segundo-tenente Octavio Valle, de 20 anos, segundo aluno da turma do capitão Lafay a quem era entregue o comando de um aeroplano, e o voo experimental do aeroplano *Independência*, construído no Brasil pelo mesmo capitão instrutor da Missão Francesa de Aviação, que transportou quatro passageiros, “o que pela primeira vez sucede com aparelhos de fabricação nacional”. ³⁹⁷

396 *A Noite*, 15/4/1921, “O 2º aniversário da Cia de Aviação”, p.2.

397 *A Noite*, 1/06/1922, “Bela manhã de aviação no Campo dos Afonsos” “Mais um *lache* na EAM”, p.2.

Antes destes voos com o *Independência*, Lafay havia construído outro protótipo bem sucedido, o *Rio de Janeiro*, montado nos estaleiros do armador brasileiro Henrique Lage, na Ilha do Vianna-RJ, com mão-de-obra nacional. Tratava-se do avião batizado de *Rio de Janeiro*, construído com base no avião francês *Caudron G4*, biplano, *triplance*, funcionando com um motor *Gnome* de 80hp e longarinas de madeira nacional. Este avião voou no Campo dos Afonsos, em 15 de maio de 1920, tendo atingido 2.200m de altitude, além de ter realizado uma viagem de ida e volta a São Paulo, a partir do Campo dos Afonsos, e batido o recorde sul-americano de permanência no ar, por 10 horas e 30 minutos.³⁹⁸ Apesar desse projeto de sucesso, o industrial Henrique Lage não recebeu encomendas para o *Rio de Janeiro*, nem mesmo para o *Independência*.³⁹⁹

A aeronáutica, definitivamente, estava na pauta dos redatores de *A Noite*, e eventos comemorativos, *raids* aéreos e revoltas militares, nesse início da década de 1920, se alternavam nas páginas do vespertino carioca. Acompanhando com vivo interesse o *raid* entre Portugal e Brasil, comemorativo do centenário da independência nacional e que estava sendo realizado pelo almirante português Gago Coutinho e pelo aviador naval da Marinha lusitana Sacadura Cabral, *A Noite* informava, em 5 de maio de 1922, na sua primeira página, a chegada dos aviadores portugueses ao arquipélago de Fernando de Noronha, depois de várias peripécias e acidentes, e descrevia a festa popular nas ruas de Recife.

Em 17 de junho de 1922, a manchete “Sacadura Cabral e Gago Coutinho nos braços da Escola de Aviação Naval” anunciava a chegada festiva dos aviadores portugueses ao Rio de Janeiro. As homenagens continuaram, com os aviadores portugueses recebendo um banquete com 250 talheres e a presença do presidente do AeCB, senador Sampaio Correia, e autoridades ministeriais e do Congresso.

Por outro lado, na mesma ocasião, a Aviação Naval viveu um episódio que pode ter contribuído para a decadência da EAN na década de 1920. *A Noite*, em junho de 1922, informava sobre uma revolta na Marinha, da qual participaram vários

398 INCAER, 1988, pp. 506 e 507.

399 INCAER, 1990, p.288.

oficiais da EAN. Havia uma trama de atentado contra o presidente Epitácio Pessoa, onde seriam lançadas bombas aéreas sobre o “préstito da consagração”.⁴⁰⁰

Foi oferecida denúncia contra os indiciados, que se reuniam, oficiais e praças, no “clube dos chineses”, em que tratavam de política “exaltadamente”. O plano constava em que, supostamente, o presidente da República seria preso e morto no palácio Rio Negro em Petrópolis. Denunciados pelo cabo Jonas, os oficiais da EAN foram presos. Eram eles os primeiros-tenentes Belisário de Moura, Fábio de Sá Earp, Flavio Santos e o segundo-tenente José Baker Azamor.⁴⁰¹ A sindicância secreta empreendida pela Marinha enviou o capitão Trompowsky e os primeiros-tenentes Cordeiro de Faria e Netto dos Reis a procurarem os supostos rebeldes, mas não os acharam em casa.

A denúncia contra os oficiais foi de “espionagem e aliciação para se levantarem contra o governo e seus superiores”. Diz que Flávio (sic) de Sá Earp inclusive ajudou a confeccionar “setas” para lançar na cidade.

Neste clima de tensão política, o Clube Militar empossou sua diretoria, em presença dos aviadores navais portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, recém-chegados. Assumindo a presidência do Clube, o marechal Hermes da Fonseca declarou que “a classe militar não aspira ao domínio, mas pelo amor ao regime que implantou e que tem a obrigação de defender, que os militares se manifestem em questões políticas”.

O tenentismo iniciara, nestes meses de junho e julho de 1922, a sua longa trajetória de surtos revolucionários que, *pari passu* aos aspectos de profissionalização militar, iriam realizar um substrato de modernização, promovendo, pouco a pouco, e em um movimento de idas e vindas, a criação da aeronáutica militar brasileira. De qualquer forma, o jornal *A Noite* percebera, desde seus primeiros números, a aeronáutica como um vetor de progresso nacional.⁴⁰²

Se o período de Arthur Bernardes transcorreu em estado de sítio, em que o cidadão tinha suspensas suas prerrogativas e garantias individuais, as tentativas de golpe tenentistas foram freqüentes e endêmicas, e os rebeldes que haviam sido

400 *A Noite*, 6/6/1922, “O governo e os militares”, p.2. O préstito da Consagração era a comitiva presidencial que, de retorno de Petrópolis-RJ, recebia as boas vindas da população. Era uma estranha continuação dos hábitos imperiais, apesar de 32 anos de República.

401 *A Noite*, 14/06/1922, “A conspiração na Marinha” “É oferecida denúncia contra os indiciados”, p.1.

402 *A Noite*, 26/06/1922, “As asas do progresso: vamos celebrar com o Uruguai um acordo de Navegação aérea”, p.1.

expulsos das Forças Armadas, na Coluna Prestes-Miguel Costa, tentavam manter acesa a chama da revolução, pelo saneamento dos costumes políticos.

A assunção do paulista Washington Luis à Presidência da República, em fins de 1926, parecia ser uma nova etapa na vida política do país. É interessante ver que logo no primeiro dia do ano de 1927, *A Noite* noticiava a viagem aérea do ministro da Viação, Victor Konder, de Niterói-RJ a Florianópolis-SC, inaugurando a primeira linha comercial de passageiros no país.⁴⁰³ Por outro lado, alguns implicados nas revoltas tenentistas de 1922 e 1924 foram postos em liberdade pelo governo.⁴⁰⁴

Não era um período de tranqüilidade para as áreas periféricas do mundo. As potências continuavam a retalhar a periferia mundial de acordo com seus interesses econômicos e estratégicos.⁴⁰⁵ Em termos aeronáuticos, Alemanha, França e EUA disputavam a criação e exploração de serviços aeropostais e de passageiros para a América do Sul.⁴⁰⁶

Interessante perceber, em uma entrevista do ministro da Viação Victor Konder, a ideia de urgência de modernidade e o papel da aeronáutica nessa mudança nacional. Para ele, o Brasil vivia “um período de plena vertigem de realizações”, e a aeronáutica viria para encurtar as distâncias, principalmente as litorâneas. Dizia Konder que “a aviação é hoje um fato positivo comum de todos os dias”. E que

com que perfeita segurança se navega em pleno ar! Compreendi imediatamente a necessidade de fazer-se amar a aviação (...) por sua gloriosa finalidade. Quantos pretender explorar mercantilmente esse domínio em condições vantajosas para o Brasil, dispõem de nossa melhor simpatia. O fim último será o serviço oficial, enquanto não atingirmos esses resultados, devemos confiar no esforço particular e estimulá-lo. A nossa civilização é essencialmente litorânea e o hidroplano está habilitado a resolver as dificuldades atuais. Estudaremos a situação do interior onde os obstáculos são maiores e de outra ordem. Creio que se conseguirá a ligação postal de toda a faixa Marinha até 300 ou 500 km de interior. Que nexos formidáveis para a consciência de unidade nacional! (...) Encurtam as

403 *A Noite*, 01/01/1927, “A viagem aérea do Ministro Konder”, p.2.

404 *A Noite*, 03/01/1927, “O comandante Protógenes e seus companheiros em liberdade” “23 oficiais do Exército e da Armada postos em liberdade”, p.1. Entre os oficiais libertados estão os capitães Euclides Hermes da Fonseca, Carlos Pfaltsgraaf Brasil, e da Marinha, o comandante Protógenes Guimarães e Ismar Pfaltsgraaf Brasil, de uma longa lista de punidos.

405 *A Noite*, 01/01/1927, “Última hora” “Bombardearam por engano três aldeias de Haifa” “Quatro aeroplanos franceses atravessaram ontem a fronteira da Transjordânia e bombardearam as vilas de Raffid, Soum e Maffer”.

406 *A Noite*, 03/01/1927, “Carreira de navegação aérea” “pensa estabelecer-se no Brasil a empresa de aviões Junkers”, p.5. Diz que, à semelhança da Argentina, quer estabelecer um serviço aerpostal, a princípio com uma linha de Recife a Bueno Aires. O sr. Othman Parillcheg diz não contar com subvenção governamental. Diz que a empresa prepara um avião para cem passageiros.

distâncias, num sentido surpreendente de progresso é aproximar os núcleos sociais e identificá-los num mesmo sentimento comum de pátria.⁴⁰⁷

Entretanto, pode-se perceber que, se o ministro Konder via como “fim último” o serviço de aviação oficial, concluía que o governo não tinha forças nem capitais para praticá-lo. Assim, sugeria que a iniciativa privada resolvesse a lacuna. Ao governo, apenas restaria o papel de estimular as iniciativas particulares, não com recursos, mas com privilégios e monopólios.

O ano de 1927, de criação da Arma de Aviação do Exército, iniciava-se com a Coluna Prestes encaminhando-se para o exílio, via Cuiabá-MG⁴⁰⁸, com a inauguração de linhas aéreas comerciais, com uma restrição orçamentária do governo. Também surgia a Era do Rádio no Brasil, com o grupo *A Noite*, já sem Irineu Marinho, modernizando-se, inovando o acesso da informação ao grande público, e inaugurando o maior arranha-céu do Brasil, na avenida Rio Branco, Capital da República.

Entretanto, os rebeldes continuavam atuando contra a República Oligárquica. Muitos dos homens que iriam dar as cartas no regime Vargas estavam em liberdade. Em 16 de janeiro, em uma fuga espetacular, o capitão Juarez Távora, um dos futuros ideólogos do regime Vargas, se evadiu da Ilha das Cobras.⁴⁰⁹ A candidatura do capitão Luis Carlos Prestes, o “cavaleiro da esperança”, a deputado federal era cogitada.⁴¹⁰

Por fim, a modernidade militar, apesar de desejada por muitas autoridades militares e por civis, e debatida pelo jornal *A Noite*, se realizava no Brasil, no início do século XX, sem uma pauta governamental, o que apenas vai ser reconhecida e colocada em prática, paulatinamente pela revista de assuntos militares *A Defesa Nacional* a partir de seu surgimento, em 1913, e em torno da ideia de defesa nacional e do fortalecimento da Forças Armadas, em especial o Exército, procurando consolidar, inclusive um projeto nacional.

407 *A Noite*, 04/01/1927, “Para encurtar vertiginosamente as distâncias” “A viagem aérea do ministro da viação e suas conseqüências”, p.1.

408 *A Noite*, 05/01/1927, “O movimento revolucionário” “Combateu no RS e em MT” “A Coluna Prestes avança em direção a Cuiabá. Siqueira Campos entrou em Jatahy. Miguel Costa gravemente ferido”, p.1.

409 *A Noite*, 17/1/1927, “O capitão Juarez Távora evadiu-se do Regimento Naval esta noite” p.1; uma sintética biografia de Juarez Távora pode ser encontrada em http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_juareztavora.htm

410 *A Noite*, 17/1/1927, “A candidatura de Luis Carlos Prestes a deputado federal”, p.3; uma sintética biografia de Luis Carlos Prestes pode ser encontrada em http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_luiscarlosprestes.htm

3.2. A REVISTA *A DEFESA NACIONAL* DESENVOLVE UMA PAUTA DE MODERNIDADE

3.2.1. A modernidade nacional

Ao surgir, em 1913, a revista de “assuntos militares” *A Defesa Nacional* defendeu uma pauta de modernização para as Forças Armadas de então, compostas pelo Exército e pela Armada (a Aeronáutica somente viria a ser criada durante a Segunda Guerra Mundial, em 1941). Apelidado de “jovens turcos”, o grupo de oficiais, em sua grande maioria jovens tenentes do Exército enviados para estágio no poderoso exército alemão do Kaiser Guilherme II, entre os anos de 1906 e 1912, procurou transformar as páginas de sua revista em uma plataforma de modernização e profissionalização para o Exército.

Na sua pauta de modernização estava o serviço militar obrigatório e a realização do sorteio entre todos os cidadãos brasileiros, a efetivação do Estado-Maior como instância deliberativa militar, a compra de novos armamentos, a instalação de uma indústria bélica nacional, e a criação dos grandes corpos de Exército.

Dava liga ideológica ao pensamento da revista, a ideia geral de que o Brasil ainda não possuía uma nacionalidade plenamente formada, e que a grande política nacional apenas refletia os interesses regionais, dos principais estados da federação. Contrapondo-se a esta fragmentação regional, *A Defesa Nacional* afirmava que o governo brasileiro deveria reforçar o Exército. Este reforço se daria com material, mas principalmente com recursos humanos bem formados, como a escola da nação, de onde surgiriam os líderes do país, de onde vinha a verdadeira preocupação nacional. Neste sentido, o editorial de estréia focou esta visão, que se repetirá ao longo dos anos:

nas nacionalidades nascentes como a nossa, em que elementos mais variados se fundem apressadamente para a formação de um povo, - o Exército – única força verdadeiramente organizada no seio de uma tumultuosa massa efervescente, vai às vezes um pouco além dos seus deveres profissionais para tornar-se, em dados momentos, um fator decisivo de transformação política ou de estabilização social.⁴¹¹

411 *A Defesa Nacional: Revista de assuntos militares*. Ano 1, nº1, 10/10/1913, Editorial.

Desta maneira, apesar de se colocarem como porta-vozes informais do Exército, e defenderem uma corporação apolítica, os “jovens turcos” acabavam por defender bandeiras de transformação política, estabilização social, saneamento eleitoral, ou anticorrupção, em muitos editoriais em que criticavam a “politicalha”, termo pejorativo usado para desqualificar a democracia formal vivida pelo país, em que a população praticamente era desconhecida dos procedimentos eleitorais.

José Murilo de Carvalho tem um interessante cálculo em que o coeficiente de participação eleitoral da população na República oligárquica não passava de 2,5% da população, e que a fraude transformava a participação política em um risco de vida para os eleitores. No livro *“Os Bestializados”*, o historiador lembrava que a população urbana acabava por não participar das eleições, já que os capangas e bandidos alugavam os seus serviços escusos para os políticos profissionais.⁴¹²

Assim, abarcando uma temática militar, a modernização profissional das Forças Armadas brasileiras, a revista *A Defesa Nacional* acabou por participar ativamente de um movimento maior vivido pelo Brasil, nas primeiras décadas do século XX, que a historiadora Margarida de Souza Neves expressou como “sonhos de progresso e civilização”, dos “ideais modernos”. O objetivo maior destes ideais era passar o país a limpo, em uma profusão de ideias que muitas vezes se chocavam em movimentos paradoxais, abrangendo a cultura, a economia, a política e os costumes.⁴¹³

De certo modo, o debate sobre a criação da aeronáutica militar no Brasil, na década de 1910, e sua consolidação, na década de 1920, ocorreu intimamente com o que se poderá definir como “urgência de modernidade” vivida pelo Brasil. Percebe-se nitidamente, na análise de *A Noite* e de *A Defesa Nacional*, que a aeronáutica surgia, para muitos personagens importantes na vida nacional, como um fenômeno típico do progresso da civilização industrial e, mais do que isto, como um fenômeno fundamental no desenvolvimento do Brasil.

Além de tudo, não se pode esquecer que o Brasil lutava, no teatro das nações, como um ator coadjuvante que buscava obter uma posição visível no tablado. O papel periférico de fornecedor de produtos agrícolas e minerais já não era mais aceito por grande parcela da elite intelectual da Capital. Começava-se a

412 CARVALHO, José Murilo de. *Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Cia das Letras, 1987, pp. 84 a 90.

413 NEVES, 2008, pp.18 e 19.

imaginar o país ombreando-se com as potências centrais. Assim, a ideologia industrialista, sem ser uma novidade no Brasil, frequentemente aparecia associada à aeronáutica nas fontes analisadas, nestes anos iniciais do século XX.

O progresso associava-se à modernidade e combatia as práticas políticas, econômicas, militares e de costumes arcaicas, como eleições em lista aberta, as fraudes em que mortos votavam, violência e intimidação de cabos eleitorais, o uso particular do patrimônio público, o latifúndio como fonte de poder no interior do país, a alta lucratividade do setor agroexportador relativamente ao setor industrial.

Nesta conjuntura, o Brasil apresentava-se nas exposições das indústrias levando ao público produtos primários, ou manufaturados de consumo imediato, como artigos de toucador, chapelaria e vestuário.

Ainda assim, para a revista *A Defesa Nacional*, muitos dos costumes, ou melhor, maus costumes políticos, estavam dentro das fileiras do Exército, e ainda persistiam a falta de voluntários para o serviço militar e a insubmissão dos escolhidos, como sintoma de não-cidadania.

Desta maneira, analisar-se-á a revista *A Defesa Nacional* sob os aspectos profissional tendo em conta os debates sobre a criação e a consolidação da aeronáutica militar no Brasil, sem perder de vista a sua visão industrialista e desenvolvimentista, e sobre a evolução da aeronáutica como arma de guerra.

3.2.2. *A Defesa Nacional* defende a Indústria Nacional

Desde o seu primeiro número, a revista *A Defesa Nacional* – tendo vindo ao lume com a ideia de modernização do Exército – faz uma comparação do estado inercial da indústria brasileira, e em especial da indústria bélica, com os vizinhos sul-americanos. Do outro lado da fronteira sul, os militares brasileiros viam desenvolver-se um adversário capaz de disputar hegemonia geopolítica no continente. Em seu editorial de estréia, a revista dos “jovens turcos” tocava neste assunto diretamente. Sendo o Brasil um país

com extensas linhas fronteiriças terrestres, do outro lado das quais se agitam e progridem muitos povos em formação – não seria absurdo admitir a hipótese de que o Brasil viesse um dia a encontrar um sério obstáculo às suas naturais aspirações de um desenvolvimento integral.⁴¹⁴

414 *A Defesa Nacional*, nº1, 10/10/1913, editorial.

No número seguinte, a revista já abordava explicitamente a Argentina, de onde “lhe chegaram às mãos diversos objetos manufaturados por sua bem organizada e modelar indústria militar”.⁴¹⁵

Os redatores de *A Defesa Nacional* percebiam também a disputa das grandes fábricas de armamentos estrangeiras pelo mercado brasileiro, franceses e alemães, “em geral os representantes da indústria européia, mui principalmente os das fábricas de armamentos, empregam os maiores esforços para nos convencer da superioridade dos produtos de sua usina”.⁴¹⁶

Em maio de 1914, o assunto foi retomado em editorial, e os redatores afirmavam que havia um *lobby* sobre a vinda de uma missão francesa para organizar o Exército Brasileiro, e que estaria condicionada a comissões resultantes dos futuros contratos do governo brasileiro e as fábricas francesas de armamentos e artefatos militares. O Brasil estaria sendo palco de disputa comercial entre França e Alemanha para as indústrias militares destes países.

Entretanto, *A Defesa Nacional*, uma revista de redatores que conheceram e viveram na Alemanha como estagiários militares do Exército, acabaram por argumentar que o Brasil já possuía armamento alemão novo, e que trocá-lo seria um desperdício de recursos financeiros. Concluindo, os redatores afirmavam que o exército francês estava em estado de “reconhecida inferioridade em face do alemão”.⁴¹⁷

Não demoraria muito para que esse tira-teima fosse finalmente posto à prova. O início da Primeira Guerra Mundial daria ensejo para muita mudança de pensamento, ou mesmo realinhamento de concepções doutrinárias entre os “jovens turcos”. No entanto, possivelmente um frêmito de grave preocupação deve ter rapidamente atingido os redatores, com o estado de inércia das autoridades frente ao que seria a guerra mais mortífera até então vista. A redação contextualizou-a no aspecto da “poderosa indústria moderna, que o comércio mundial pôs em circulação no bojo dos transatlânticos”. Criticou os pacifistas que estigmatizaram a guerra, citando-se Cartago destruída por Roma. “É fecunda esta lição da história e (...) já se pode dela ir tirando algumas consequências e mostrando qual a sorte das nações

415 *A Defesa Nacional*, nº 2, 10/11/1913, “Carros de munição para a infantaria e metralhadoras”, p.11.

416 *A Defesa Nacional*, nº 4, 10/01/1914, “Material de artilharia”, p.117.

417 *A Defesa Nacional*, nº 8, 10/05/1914. Editorial, p.243, pelo tenente Souza Reis.

que não cuidam seriamente da defesa de sua soberania...”.⁴¹⁸ Como estaria o Brasil, em face de potências européias que colocavam milhões de homens em armas nas frentes de batalha, empenhando todos os seus recursos econômicos, e os de suas colônias em uma guerra tão mortífera quanto anônima? Os “jovens turcos” tinham a resposta:

o desenvolvimento assombroso dos recursos das nações, crescendo, impôs naturalmente a necessidade de uma expansão econômica para o exterior. Daí essa terrível luta pelo predomínio econômico através de uma concorrência comercial sem tréguas (...) acirrando os ódios (...) foi criando esses formidáveis armamentos de terra e mar, considerados como garantia do lugar já conquistado no grande certame do mundo, e com base para novas conquistas (...) coloniais.⁴¹⁹

O que impediria que o Brasil não fosse alvo das potências beligerantes, no momento em que seus recursos comesçassem a escassear na luta exangue? Alertavam os redatores da revista, tendo em vista o Brasil: “Ai dos povos que nessa época ainda não tenham consciência de suas responsabilidades e possam servir de derivativo à expansão insaciável dos fortes! É preciso, por isso, ser também forte”.⁴²⁰

Para o tenente Leitão, que assinou o editorial, ser forte não seria ter grandes estoques de armamentos, mas ter homens aptos a empunhá-los. Para Leitão de Carvalho, a história nacional daria suporte para o futuro que se projeta para a Nação brasileira. Como as guerras não eram mais feitas por exércitos, mas sim por povos em armas, concluía-se que o Exército Brasileiro deveria “despertar a consciência da Nação e indicar-lhe o futuro que o destino nos oferece. Não nos devemos contentar de sermos um povo fraco que vive sobressaltando com os acontecimentos mundiais, temendo pela nossa fragilidade, o sacrifício de nossa soberania.” Concluía o tenente Leitão que as autoridades deveriam instituir a instrução primária obrigatória, que desse os rudimentos básicos da cidadania inexistente no país, mas também o serviço militar obrigatório, que permitiria a existência do cidadão em armas

Para o historiador José Murilo de Carvalho, o Exército penetrou a sociedade brasileira, resistente ao serviço militar e, por meio da legislação federal, impôs, principalmente a partir de 1916, o sorteio para o serviço militar obrigatório, indicando punições aos insubmissos. Assim, os homens começariam a frequentar as dependências castrenses e, ao ter contato com suas características únicas,

418 *A Defesa Nacional*, nº 12, 10/9/1914, editorial: “Uma lição de história. Despertemos ou seremos vítimas...” pelo tenente Estevão Leitão de Carvalho.

419 *ibidem*.

420 *ibidem*.

retornariam ao contato social civil, como reservistas, transmitindo à sociedade a idéia do “soldado-cidadão”.⁴²¹

Ainda não se tem clara a necessidade de aparelhamento material do Exército em termos nacionais. Entretanto, o desenrolar da guerra na Europa mostra que o Brasil deveria se preocupar com a sua indústria de base, para fornecer suporte tecnológico para a sua indústria bélica.

Assim, em meados de 1916, a revista comentava sobre a necessidade de protecionismo à indústria nacional para que ela pudesse ser capaz de produzir objetos capazes de substituir a produção estrangeira, com matéria-prima nacional. Entretanto, dizia que o protecionismo deveria ser seletivo, e não poderia proteger “indústrias parasitárias e fictícias, que importam matéria-prima e até elementos já confeccionados para, depois de uma pequena transformação, serem impingidos ao mercado como produção nacional, é roubar do povo para enriquecer meia dúzia (...) esfolando a economia nacional”.⁴²²

Em breve a revista chegava à conclusão de que o país, para possuir uma indústria bélica autônoma, deveria resolver os seus problemas econômicos básicos, e instaurar uma indústria de base, em especial sua indústria siderúrgica. Apareceram, então, a partir de 1917, uma série de artigos referentes à indústria nacional do aço que, em síntese, afirmavam que os termos de uma nação armada se exprimiriam na conjunção entre tropa adestrada e armamento, compondo o conjunto de defesa de um país. Os meios materiais de defesa nacional passavam a ter a mesma importância que os meios de recrutamento e formação da tropa. Um dos editoriais explicitamente alertava que

o governo da República não pode alheiar-se à solução definitiva que exige a magna questão da siderurgia nacional. As múltiplas aplicações que comporta a indústria do ferro, as inúmeras especialidades derivadas, algumas de exclusiva utilidade aos elementos da defesa nacional, justificam sobremodo a importância capital das providências que urge serem tomadas.⁴²³

Entretanto, os redatores percebiam que, nos países desenvolvidos, onde esta indústria representa “precioso elemento de progresso e riqueza”, sua prosperidade, derivaria de iniciativas particulares com o apoio dos governos, que não participariam

421 CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2005, pp.38 a 43.

422 *A Defesa Nacional*, nº 34, 10/07/1916, editorial, p.306.

423 *A Defesa Nacional*, nº 44, 10/05/1917, editorial.

diretamente na produção, mantendo-se uma cartilha liberal, em que não seria recomendada “a ingerência dos órgãos da administração pública em negócio tão complexo, cujo trato requer ampla liberdade dos movimentos”.⁴²⁴ Para os redatores, o exemplo brasileiro a não ser seguido seria justamente um estabelecimento industrial do Exército, a Fábrica de Ferro de Ipanema, que “padrão da nossa siderurgia oficial, continuaram a imperar a rotina e os velhos processos de indiferença em matéria de serviço público”.

Captavam também os redatores que os governos da República não apoiavam uma “indústria necessária (...) para o desenvolvimento nacional”, devido à “estreiteza de vistas dos diretores econômicos de nossa terra, a cuja miopia tem escapado a importância capital do problema siderúrgico”.⁴²⁵

É interessante notar que os redatores citavam, em longo trecho, o ministro da Fazenda da época, Pandiá Calógeras, que havia escrito o livro “As Minas do Brasil”, publicado em 1905, no qual criticava os governos brasileiros por não se debruçarem na resolução do problema siderúrgico brasileiro. Assim, o próprio ministro era confrontado com suas ideias antes de chegar ao poder. Para *A Defesa Nacional*, deveria o governo alterar as normas de taxaçaõ alfandegária a fim de proteger um mercado interno para a produção nacional. De certa maneira, os redatores exasperavam-se “com uma letargia que faz pensar achar-se o Brasil em um planeta especial, que não a Terra, onde cada vez mais acirrada e forte se patenteia a concorrência mundial”. E concluíam os redatores que o dia chegará

em que a história julgará severamente os governos que, podendo ter auxiliado o surto da siderurgia no Brasil, não cumpriram o seu dever em apressar o advento de nossa independência econômica quanto a este elemento básico de todo o progresso estável.⁴²⁶

A Defesa Nacional notava que somente o desenvolvimento industrial faria com que o Brasil deixasse o *status* de país dependente e atingisse o de país independente economicamente, tornando forte para garantir a sua soberania, em uma percepção industrialista que se manterá por todo o tempo da análise desta fonte. A revista comparava, sistematicamente, o Brasil com as nações economicamente desenvolvidas, que lutavam na Europa, em termos de mobilização

424 *A Defesa Nacional*, nº 44, 10/05/1917, editorial.

425 *A Defesa Nacional*, nº 44, 10/05/1917, editorial.

426 *Ibidem*.

total de recursos econômicos e de pessoal, tanto nas frentes de batalha, como na retaguarda, com os recursos humanos das fábricas.

O contraste das potências européias beligerantes em comparação com o Brasil, onde muito mal se conseguia realizar o sorteio para o serviço militar, com alta quantidade de insubmissos (aqueles homens que, sorteados, não se apresentavam às Forças Armadas), era gritante. Na questão da siderurgia, em que os governos faziam “pouco caso”, mesmo as nações do Cone Sul eram olhadas com preocupação. Ainda durante a Primeira Guerra Mundial, em meados de 1917, a redação da revista de assuntos militares avaliava que a produção do aço representava um fator de riqueza econômica e defesa nacional.⁴²⁷

Possivelmente não foi coincidência que, pouco tempo depois, o governo federal baixava um decreto mandando reerguer a Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, na região de Sorocaba-SP, fechada 20 anos antes, por iniciativa do senador Ramiro Barcellos. Avaliava que o “dinheiro necessário a mais essa experiência da capacidade industrial do Estado (...) não irá decerto pesar sobre o orçamento da Guerra”.⁴²⁸

Historiando a questão siderúrgica brasileira, lembrava a revista que, desde o governo do marechal Hermes da Fonseca, havia a preocupação com o assunto. Além disso, rebatia as críticas dos que diziam que o Brasil não possuía carvão de qualidade, lembrando que Áustria e Suécia eram países que usavam o carvão vegetal em seus fornos siderúrgicos.⁴²⁹ Sugestivo perceber que a revista acreditava que a indústria siderúrgica poderia ser importada em bloco, e que o governo brasileiro poderia escolher o modelo a ser implantado no Brasil, citando o exemplo da Suécia e dos EUA.

No artigo chamado “Considerações gerais sobre a fundação da indústria siderúrgica no Brasil”, avaliava-se os mecanismos e aparelhos a importar pelo país. Porém, ressaltava o articulista, em plena guerra, tal caso poderia ser difícil em relação aos EUA, em função de suas encomendas de guerra, e que a Suécia, por ter os seus fornos alimentados por carvão vegetal, em processo semelhante ao do Brasil, poderia ser o modelo a ser implantado no país. “Os interesses comerciais da América do Norte não podem ser favoráveis à fundação da indústria do ferro no

427 *A Defesa Nacional*, nº 46, 10/07/1917, editorial, p.317.

428 *A Defesa Nacional*, nº 47, 10/08/1917, “O problema siderúrgico”

429 *Ibidem*.

Brasil (...)”⁴³⁰ Em seguida, a revista passou a publicar artigos técnicos sobre os processos de siderurgia. É possível que os artigos tivessem mais o objetivo de vulgarizar o tema entre os leitores, no sentido de fortalecer uma mentalidade industrialista entre os militares, do que realmente tornar-se um curso aplicável à realidade nacional.⁴³¹

Poucos meses depois, *A Defesa Nacional* relatava estarem o Congresso, a imprensa e o governo finalmente debatendo a “defesa econômica, financeira, militar e sanitária”, realizando uma espécie de relatório sobre o estado de coisas do Brasil.

Os problemas do ferro e do carvão são tratados com tal insistência que parece haver nas camadas dominantes uma luta decisiva contra interesses estrangeiros. Algumas indústrias fabris e manufatureiras progredem consideravelmente e, se forem encaminhadas e auxiliadas pelo governo na concorrência com produtos similares firmar-se-ão no comércio nacional.⁴³²

Como foi apresentado anteriormente, *A Defesa Nacional* defendia a proteção governamental às indústrias nacionais, no sentido de se realizar a substituição das importações. Tal defesa era um programa industrialista e, no contexto econômico do período pré-1930, era uma plataforma moderna, pois a agroexportação não era vista como uma atividade capaz de dotar o Brasil dos instrumentos necessários para sua defesa independente do fornecimento estrangeiro de armamentos. Se o assunto passou a estar com insistência na pauta das “camadas dominantes”, isto se deveu ao fim da Primeira Guerra Mundial e à preocupação com a fraqueza militar do país.

O primeiro-tenente Péricles Ferraz, no artigo “A nossa indústria militar” criticava o “seu estado atual de ineficiência”, a ponto de suas fábricas de pólvora não produzirem o suficiente para o uso cotidiano na tropa, tendo de importar da Inglaterra. Comentava o articulista que o ministro da Guerra general Alberto Cardoso de Aguiar mostrava-se “bem intencionado no tocante à nossa indústria militar”, uma resposta ao fim da guerra na Europa.

Em forma de relatório, o artigo publicado por Ferraz na revista de assuntos militares começava a indicar a necessidade de formação de recursos humanos direcionados para sua indústria militar, e afirmava que os técnicos brasileiros deveriam fazer, inicialmente, um estágio no “estrangeiro com maior

430 *A Defesa Nacional*, nº 52, 10/01/1918, “A Futura indústria siderúrgica no Brasil”, p.120.

431 *A Defesa Nacional*, nº 55, 10/04/1918, “Notas sobre a indústria do aço”, pp.206 e 207.

432 *A Defesa Nacional*, nº 62, 10/11/1918, editorial.

desenvolvimento”⁴³³. Dizia Ferraz, dentro da cartilha industrialista, que o Brasil era um país que procurava a sua “independência industrial”, mas que ainda não atingira um estágio semelhante ao da Alemanha e da França, de “formidável desenvolvimento industrial”. Para Ferraz, o problema da indústria brasileira se achava

intimamente ligado ao problema mais amplo da indústria civil do país (...) De tal modo aquele se acha preso a este que toda a solução encontrada para a indústria militar será falha e incompleta se não levar em linha de conta o grau de progresso civil. Devemos tratá-la com abundância de pormenores, estudando de modo exaustivo a mobilização industrial para que não nos aconteçam os imprevistos que tiveram os aliados com o princípio da guerra.⁴³⁴

O relatório citava o exemplo das fábricas de automóveis, nas quais os tornos serviriam à produção de espoletas e de projéteis, e as serrarias para o acondicionamento da munição. De acordo com Ferraz, “durante a paz é que devem ser meticulosamente estudadas [as indústrias civis] para na ocasião necessária fazer-se a mobilização integral (...)”.⁴³⁵ Desta maneira, a indústria siderúrgica surgia incontestável na pauta de assuntos tratados na *A Defesa Nacional*.

Concluía o relatório que, “país de insignificante desenvolvimento industrial, o Brasil não pode ter uma indústria de guerra sua, sem laços de dependência estrangeira, sendo de notar que a própria indústria nacional, na maior parte é de fachada, pois a matéria-prima e os elementos essenciais vem-lhe de fora”. Este relatório escrito pelo tenente Ferraz condensava o pensamento de *A Defesa Nacional* no sentido de liberar o Brasil da dependência estrangeira de armamentos, no sentido de substituição das importações. Entretanto, Ferraz não avançava muito fora e além da cartilha liberal, acreditando que a tão esperada “independência virá gradualmente, a seu tempo, pela evolução natural, com a procura de elementos nacionais que substituam os estrangeiros. Estamos na fase inicial, a da imitação; a referida independência virá com a fase final, a da elaboração consciente”. Por fim, o autor do relatório afirmava que a indústria militar deve ser nacionalizada em “trabalho de anos e anos de apurado esforço de laboratório”.⁴³⁶

433 *A Defesa Nacional*, nº.65, 10/02/1919, “A nossa indústria militar”, p.159, pelo primeiro-tenente Péricles Ferraz.

434 *Ibidem*, p.160.

435 *Ibidem*, p.161.

436 *Ibidem*, p.161.

A revista defendeu o parecer do deputado Cincinato Braga, publicado nos Diários Oficiais de 17 e 19 de agosto de 1919, em que apoiava a criação das escolas de química, mecânica e eletricidade, de veterinária e de agronomia como “passos seguros para nossa prosperidade”, e a vinda de uma missão industrial de instrução, conforme havia defendido em campanha presidencial o candidato Wenceslau Brás.⁴³⁷

Claro que a vinda da Missão Militar Francesa de instrução, em 1919, abriu novos horizontes doutrinários para o Exército Brasileiro, mas também o aperfeiçoamento dos métodos, o desenvolvimento de materiais modernos e os “últimos aperfeiçoamentos da indústria”.⁴³⁸

O padrão de comparação está no que era produzido e como era produzido no exterior. É sugestivo perceber que Japão, EUA, Alemanha e França estavam sempre sendo citados como exemplos de indústria civil e militar pelos editoriais e artigos da *A Defesa Nacional*, bem como também nas reportagens e entrevistas de *A Noite*, e como também exemplos de países que mantinham sua autonomia militar e defesa nacional. De certa forma, esta comparação mantinha o foco do objetivo a ser atingido pelo Brasil como nação periférica na busca de superação desta condição subalterna no teatro mundial.

Em abril de 1921, *A Defesa Nacional*, em editorial, mais uma vez defendia a criação de um quadro técnico militar para que se pudesse organizar a indústria militar, e que o Exército não ficasse na dependência do estrangeiro na renovação dos estoques de armamentos. Dizia explicitamente que deveríamos “imitar o Japão e os EUA”, criando uma mentalidade industrial militar, com “maior economia para o Estado”. Anotava que o ministro Cardoso de Aguiar deixou traçada a rota a seguir, pelo decreto 13.451, de 19 de janeiro de 1919. O chefe do Estado-Maior do Exército, marechal Bento Ribeiro, em relatório ao ministro da Guerra, afirmava que “importa, pois, cuidarmos sem mais protelação do recrutamento de técnicos para as nossas fábricas, arsenais e construções”.⁴³⁹ Aos poucos a pauta industrialista da revista vai sendo discutida e mesmo posta em prática pelas autoridades militares e civis, como foi o caso de reativação da Fábrica de Ferro de Ipanema.

437 *A Defesa Nacional*, nº 73, 15/09/1919, “Parecer Cincinato Braga”, p.26.

438 *A Defesa Nacional*, nº.80, 10/03/1920, “Uma importante palestra com o general Gamelin”.

439 *A Defesa Nacional*, nº 94, 10/04/1921, editorial.

Os artigos traduzidos do alemão pelo capitão Klinger exemplificavam como poderia ocorrer a transmutação de uma indústria civil em indústria bélica, no caso, como foi feito pela Alemanha na Primeira Guerra Mundial.⁴⁴⁰

Outro texto traduzido do alemão por Bertholdo Klinger era uma avaliação das causas da derrota alemã na Primeira Guerra Mundial, em que afirmava que a Alemanha não usou a técnica com a previsão de seus inimigos, apesar de tê-la em alto nível. Espantosamente, o texto dizia que para a Alemanha “a preparação econômica e industrial da **guerra faltava de todo** (grifo nosso)”. O longo artigo conclui que os EUA e a Inglaterra venceram a guerra pela massa, não pela qualidade, a técnica alemã, por possuírem “fontes inesgotáveis de matérias-primas e subsidiárias”.⁴⁴¹

Claro que havia, em *A Defesa Nacional*, textos que abordavam o esforço dos demais países beligerantes, no caso da França quanto ao fabrico de material, citando-se números produzidos de fuzis, metralhadoras, munição, artilharia, pólvora, explosivos, gases, máquinas de trincheiras, carros de assalto, ferrocarris, automobilístico e aeronáutica.⁴⁴² A MMF não poderia deixar de representar uma nova influência sobre os “jovens turcos”, e sobre os artigos militares publicados na revista.

O capitão Arthur J. Pamphiro, redator da revista durante muitos anos, retomava o assunto da industrialização militar comparando a situação brasileira com a dos países beligerantes na Primeira Guerra Mundial. Pamphiro chegava a afirmar que, mais que patriotismo, eram as indústrias aperfeiçoadíssimas dos países construtores que podiam fornecer material bélico decisivo a uma guerra.

Para ele seria difícil, mesmo impossível que, sem uma indústria particular desenvolvida, conseguir um país dotar esse Exército de todo o material complexo, “fator inseparável de vitória”. Avaliava que deveria ser criada pelos poderes públicos

440 *A Defesa Nacional*, nº 94, 10/04/1921. “A transformação da indústria civil em indústria de guerra”, p.325. O artigo foi escrito pelo engenheiro Stein Metz, da fábrica de armamentos alemã *Krupp*, publicado originalmente no livro “*Die technik im Weltkrieg*”, organizado pelo general Schwarte e traduzido pelo capitão Klinger, presidente de honra da revista *A Defesa Nacional*. É interessante perceber como Bertholdo Klinger era tido por seus pares da redação como o líder dos “jovens turcos”.

441 *A Defesa Nacional*, nº 104, MAR/1922, ano IX. “O poder militar alemão e a guerra mundial”, pp.226 a 234. Texto do general de divisão Z.D. Schwarte, introdução ao livro “A técnica na guerra mundial”.

442 *A Defesa Nacional*, nº 112, 10/02/1923 “O esforço francês na guerra de 1914-1918 quanto ao fabrico de material de guerra”, p.529.

a Indústria Militar. Para o redator, a indústria brasileira estava embrionária e seria incapaz de dotar o Exército do material de guerra preciso.

Em um país como o nosso, de indústria particular ainda rudimentar, incapaz de suprir a deficiência da indústria militar, ao contrário do que sucedeu os EUA no último período da conflagração européia (...): ou se cria a indústria militar ou se fomenta o desenvolvimento da particular sobre bases tais que torne apta a ganhar aquele característico, quando necessário (...).

Concluía o capitão Arthur Pamphiro que um país, sob os métodos modernos de guerra, que fosse obrigado a abastecer-se do material respectivo em mercado estrangeiro, seria um país “fatalmente talhado para a derrota”.

Para o autor, seria tão importante quanto educarem oficiais e formar reservistas, a dedicação do governo nos seus esforços à criação da Indústria Militar, “único fator capaz de tornar-nos uma potência sul-americana digna desse nome.”⁴⁴³

Como foi abordado, a revista de assuntos militares percebia que a existência de uma indústria civil e militar era fator primordial de defesa nacional, e que o problema ainda não resolvido da indústria militar do ferro e do aço estava sendo muito discutido na imprensa, nos relatórios oficiais e no parlamento, sendo um problema no Exército e na Armada, mesmo havendo iniciativas nesse sentido para o Arsenal de Guerra e a “malograda fundação da fábrica de ferro de Ipanema”.⁴⁴⁴

Como não poderia deixar de ser, o editorial comparava a “precária situação” brasileira à dos “países adiantados”, que resolveriam a questão do material bélico em função da indústria nacional, que seriam “correlativas”. Assim, o editorial afirmava que, sob o ponto de vista da defesa nacional, pouco o Brasil poderia aproveitar de suas atividades industriais mais características. No caso, indústrias de bens de consumo, como se definiu nos itens 1 e 2, “Contexto Econômico” desta dissertação.

Para *A Defesa Nacional*, os governos deveriam estimular o advento das indústrias correlatas ao fabrico, manutenção e a reparação de material indispensável ao Exército, pois as mesmas estariam em fase de “infância”, como as indústrias químicas e metalúrgicas. Porém, a ação do governo não seria a administração direta, pois estas empresas estariam “condenadas a falir”, por serem estabelecimentos que buscam o lucro. Cita-se o exemplo dos países da “velha

443 *A Defesa Nacional*, nº 112, 10/02/1923, “Indústria Militar”, p.551 em diante.

444 *A Defesa Nacional*, nº 114, 10/04/1923, Ano X, Editorial. “Necessidades Industriais da Defesa Nacional”.

Europa” e dos EUA que, em vez de fundarem e administrarem fábricas de munição e armamento, contratam estabelecimentos civis para o seu estabelecimento.⁴⁴⁵

Diz assim o editorial que as indústrias civis brasileiras ensaiavam os primeiros passos e que caberia ao Estado o dever de ajudá-las com concessões abertas à livre concorrência e organizados os contatos para evitar “negociatas inconfessáveis”. Os redatores, falando informalmente em nome do Exército, lembravam que do desenvolvimento de tais indústrias civis de base, além de vir ao encontro de interesses diretos e vitais de defesa nacional, importariam “em desenvolver indústrias de cujo advento estaria dependendo, em grande parte, nossa redenção econômica (...) e grande progresso coletivo da Pátria”.⁴⁴⁶

A solução percebida dentro da cartilha econômica liberal era a concessão de “favores especiais” às indústrias civis que forneçam ao governo “determinados produtos” fabricados em condições previamente acordadas. Os redatores finalizavam o editorial como um relatório a ser enviado a um superior hierárquico militar: “aí fica a ideia que, salvo melhor orientação, parece-nos, virá, senão resolver completamente, pelo menos dar um grande impulso à essa tão velha quanto magna questão, para a qual pedimos a atenção do governo e da alta administração da Guerra”.⁴⁴⁷

Entretanto, apesar de defender a criação e desenvolvimento de uma indústria de base que desse suporte à indústria militar, *A Defesa Nacional* não pensava a aeronáutica, que estava sendo implantada no Exército e na Marinha, como um vetor de industrialização. Para a aeronáutica militar, a solução de importação de equipamentos, naquele momento, a década de 1920, se beneficiava das importações das sobras de guerra, e as iniciativas de construção de aviões, mesmo as particulares, como foi o caso dos projetos do capitão Lafay, da MMF, e construídos nos estaleiros do armador Henrique Lage, em 1920 e 1922, não contaram nem mesmo com encomendas oficiais, como pregavam os “jovens turcos” em sua cartilha liberal, em que o estado mantém-se como incentivador, através de concessões especiais, aos empreendedores.

445 *A Defesa Nacional*, nº 114, 10/04/1923, Ano X, editorial: “Necessidades Industriais da Defesa Nacional”, pp.570 e 571.

446 *Ibidem*.

447 *A Defesa Nacional*, nº 114, 10/04/1923, Ano X, editorial: “Necessidades Industriais da Defesa Nacional”, p.571.

De fato, *A Defesa Nacional* possuía uma visão abrangente da questão de defesa, conectando a obtenção de energia (carvão e eletricidade) às fábricas, arsenais, vias férreas, recomendando que a mobilização e concentração do Exército dependeriam dos transportes, cortando o país com estradas ligando os vários centros produtores, encurtando as distâncias.

Esta visão incorporava, também, a resolução do desenvolvimento econômico brasileiro:

A solução dos problemas dos transportes não interessa apenas à defesa militar do país, mas igualmente ao seu comércio, a sua indústria, a sua lavoura, a ela estando presos o progresso nacional e o bem estar dos próprios cidadãos (...). Recorte-se o país de vias de comunicação e a riqueza excepcional do seu solo irradiará desde logo.⁴⁴⁸

Poucos meses depois, a revista criticava a morosidade sobre a implantação do serviço técnico de material bélico, devido à “infância” em que se encontravam, no país, as indústrias metalúrgicas e outras indústrias. Desanimados, os redatores concluíam que, “em virtude das condições gerais do país, não devemos, pelo menos no momento, sonhar com a fabricação do armamento de fogo, mesmo o portátil”, sugerindo condicionar as fábricas bélicas existentes a poder reparar o armamento, já que não é possível tecnicamente fabricá-lo. Avaliava como delicada a situação do pessoal técnico, desde a direção técnica, como mestres, contra-mestres e operários, pois que faltavam os especialistas engenheiros em química, explosivos, metalurgia, armas, viaturas.⁴⁴⁹ De qualquer maneira, foi sugestivo o artigo não ter citado a aviação como sendo uma atividade militar que se desenvolvia plenamente nas Escolas de Aviação do Exército e da Aviação Naval, e que certamente precisava de recursos humanos qualificados. A aviação militar parecia viver em outro patamar dentro das Forças Armadas.

Em abril de 1924, *A Defesa Nacional* contava no seu grupo redator, colaborador e mantenedor⁴⁵⁰ Bertholdo Klinger (presidente de honra); Paes de Andrade, S. Scheleder, A. Pamphiro (redatores); Mendonça Lima (tesoureiro); Nilo Val, Orozimbo Pereira, E. Leitão de Carvalho, L.P Souza Pinto, Eurico Gaspar Dutra, Lima e Silva, Péricles Ferraz, Newton Cavalcanti, Daltro Filho, Eloy C. Catão, Brasília Taborda, F.J. Pinto, João Pereira, Francisco P.S Fonseca e C. de Abreu.

448 *A Defesa Nacional*, nº 121, 10/11/1923, ANO XI. “A preparação do nosso Exército”, pp.834 e 835.

449 *A Defesa Nacional*, nº 125, 10/03/1924, editorial: “A Margem da indústria militar”.

450 *A Defesa Nacional*, nº 126, 10/04/1924.

Interessante perceber o nome do capitão Eurico Dutra no corpo de redatores da revista de assuntos militares, pois ele seria um dos condestáveis militares do regime Vargas, tendo sido o ministro da Guerra no momento em que a historiografia assinala a virada industrializante do Brasil. No editorial “Em torno da mudança da Capital para o planalto central”, os redatores citavam Alberto Torres, intelectual brasileiro preocupado com o desbravamento e posse das riquezas nacionais existentes no interior do país. Tal posse não significaria

a colheita e sua exportação em estado bruto para os grandes centros industriais beneficiadores de outros países, de onde nós mesmos depois de transformados, iremos comprá-las por preços exorbitantes; quer dizer-se, ao contrário, que nos cabe o dever de organizar, nas próprias regiões de que provém, o seu beneficiamento, promovendo *in loco* o surto da indústria correspondente – por outras palavras, organizando o trabalho. E há, nesse mesmo continente, um exemplo tão eloquente quanto formidável do que acabamos de dizer: a república norte-americana.⁴⁵¹

Finalizando, os redatores indicavam que o Brasil deveria buscar no interior a base de matérias-primas para sua futura indústria, assim como foi feito pelos EUA: “sigamos-lhe o exemplo, a grandeza de nosso país está na exploração das imensas e variadas riquezas de nossos campos e florestas, no desdobramento de nosso interior geográfico”.

A revista *A Defesa Nacional* realizava um balanço de suas realizações, como já era uma tradição, no primeiro número de cada ano e, como a confirmar a sua imensa influência junto às autoridades militares, destacaram que não havia

questão alguma pertinente ao progresso de nossa defesa que neste interregno, não se refletisse em suas páginas (...). Os espíritos profissionais mais cintilantes fizeram da revista o centro irradiador de seus ideais, que se iam refletir nas mais recônditas e longínquas paragens de nosso imenso país, nas modestas guarnições, levando-lhes, não raro, os únicos ecos da vitalidade militar do centro. Pode-se dizer, sem erro de apreciação, que o maior surto profissional contemporâneo coincide com o aparecimento de nosso órgão, em torno do qual se congregam, dispostos a uma árdua e brilhante evangelização os elementos mais promissores das novas gerações.⁴⁵²

Retomando Oliveiros S. Ferreira, os “jovens turcos” viam a si mesmos como uma vanguarda da profissionalização militar brasileira, e mais do que isso, como uma luz cintilante, que se irradiava e refletia-se por todo o Exército, o que fazia deles uma voz de modernização para o Exército e também para a Marinha. Se, de acordo com Oliveiros, o “partido fardado” interpretava a conjuntura política e atuava nela a

451 *A Defesa Nacional*, n° 126, 10/04/1924, “Em torno da mudança da Capital para o planalto central”.

452 *A Defesa Nacional*, n° 133 e 134, JAN/FEV/1925, editorial: “Mais um ano de existência”.

fim de modificá-la, isto se dava tendo-se em vista uma ideia geral de modernidade, e que no Brasil poder-se-ia chamar de “urgência de modernidade”. A percepção geral de intelectuais e, por que não, também dos “jovens turcos”, era a de que o Brasil deveria ser passado a limpo, e que os costumes políticos e os hábitos sociais, a economia agro-exportadora, e a própria disposição espacial da Capital deveria ser reformada e modernizada, o mais rápido possível, a fim de que o país finalmente encontrasse a sua prosperidade nacional.

3.2.3. A Defesa Nacional desenvolve uma pauta aeronáutica

Sem dúvida a revista *A Defesa Nacional*, desde seus primeiros números, se preocupou em desenvolver o tema aeronáutico, senão em longos artigos, pelo menos o levando em conta, principalmente quando se falava da artilharia e das baterias de defesa costeira, a cargo do Exército. Em novembro de 1913, *A Defesa Nacional*, no artigo “Correntes táticas na Artilharia francesa”, assinado pelo tenente Bertholdo Klinger, comentava que as baterias de artilharia seriam o elemento primordial de destruição da artilharia inimiga, possibilitando, assim, o avanço da infantaria. Nesse artigo aparece uma referência à aeronáutica “os progressos da aeronáutica também aumentam as probabilidades no êxito do combate de artilharia. (...) pelo emprego das granadas e o auxílio dos voadores, esse combate será decisivo, podendo produzir a aniquilação. A superioridade numérica será a mais segura garantia da vitória”.⁴⁵³

Um sinal claro de que a aeronáutica como recurso militar era conhecida pelos redatores de *A Defesa Nacional* era a lista de livros novos recomendados aos leitores, como o *Dictionnaire Manuel de L’Aeronautique Militaire*, de Berger Levault; o *Guide Pratique d’Aviation*; *L’ Aviation Militaire* do Capitaine Bellenger e *Les Aeroplans dans la Guerre d’Aujourd’hui*, por Lt de Bois Richeux.⁴⁵⁴

Em um artigo assinado pelo capitão Paes de Andrade, antes do início da Primeira Guerra Mundial, em janeiro de 1914, a aviação era vista como uma ameaça

453 *A Defesa Nacional*, n° 2, 10/11/1913, “Correntes táticas da artilharia francesa”, pp. 59 a 61. O mesmo número da revista, na página 63, se refere à conferência do primeiro-tenente Marcolino Fagundes publicada no *Jornal do Comércio* com o título “conquista do ar”.

454 *A Defesa Nacional*, n° 2, 10/11/1913, “Livros novos: literatura militar francesa. 1- Aeronáutica”

às fortalezas, pois que os aeroplanos colocavam as baterias de artilharia de costa a descoberto por bombardeios vindo do ar.

Entretanto, a aviação não havia conquistado a confiança do tenente Francisco de Paula Cidade, que pela *A Defesa Nacional* duvidava da utilidade efetiva dos aviões na região do Contestado. Lembrando-se do caso italiano na Tripolitânia, dizia ser êxito duvidoso, pois da missão de observar e bombardear, a imprensa não concordava com o bombardeio, e a observação dependia de condições visuais favoráveis, tanto atmosféricas, como de terreno e que, na Tripolitânia, os aeroplanos foram atingidos pelo fuzil alemão *Mauser*, a mais de mil metros de altura. Assim, concluía, um avião deveria se manter a pelo menos dois mil metros para escapar dos ataques de terra, conseguindo “assinalar perfeitamente uma coluna em marcha, a natureza das armas”, mas se o terreno fosse encoberto, a observação seria improdutiva.⁴⁵⁵

A aviação na Guerra do Contestado foi assunto tratado por Calaza em sua dissertação de mestrado pela UNIFA, concluindo-se que o primeiro emprego do avião em atividades guerreiras no Brasil redundou em fracasso operacional. Entretanto, a evolução rápida da aeronáutica na Primeira Guerra Mundial começava a levar a se pensar a colaboração possível da aviação com as armas de cavalaria, artilharia e mesmo a infantaria em um teatro de operações. Por exemplo, no artigo “O tiro de artilharia e a cooperação dos aeroplanos”, uma tradução de conferência publicada na revista do Círculo Militar de Buenos Aires, em 1914, dizia que era “preciso ver o alvo!”.

Afirmava o artigo que na Europa já se pensava na criação de flotilhas de aeroplanos permanentes aos regimentos de artilharia, e que a artilharia francesa incorporara sua aviação no seu regulamento de tática e de manobras. É sugestivo perceber que o artigo se referia à evolução tática da artilharia argentina, em que o avião já era usado em manobras da arma, enquanto que no Brasil *A Defesa Nacional* perguntava ironicamente “Que será da nossa infeliz?”, referindo-se à Escola Brasileira de Aviação (EBA), que havia falido no ano anterior.⁴⁵⁶

455 *A Defesa Nacional*, nº16, 10/01/1915, “Em torno do Contestado”, pelo tenente Paula Cidade, pp.124 e 125.

456 *A Defesa Nacional*, nº 17, 10/02/1915, “O tiro de artilharia e a cooperação dos aeroplanos”, p.159.

Como que a jogar uma pá de cal na aviação militar brasileira nestes primeiros anos do século XX, *A Defesa Nacional* noticiava a morte do aviador tenente Ricardo Kirk, na “campanha inglória do Contestado”, e não deixava de referir-se à uma parte da imprensa, que estaria “maculando a honra dos que morrem no cumprimento do dever”. Criticando diretamente as autoridades militares e civis, a revista afirmava que somente por uma associação particular, o AeCB, a aviação não teria desaparecido ainda no Brasil, a mesma que “deu asas a Ricardo Kirk”.

O editorial finalizava com a indagação: “quem em melhores condições do que ele para dirigir a nossa Escola de Aviação, ele que tinha fé em seus esforços, que era um profissional consagrado em meios competentes, além disso engenheiro e oficial de cavalaria – uma escola modesta, como ele desejava, e onde se aprendesse a pilotar um aparelho?”⁴⁵⁷

Raul Estillac Leal, coronel comandante de uma das colunas no Contestado, lamentava a perda do aviador e do recurso aeronáutico e realizava um relatório das operações na região, abordando o uso da aviação pelo Exército. Para Leal, teria sido mal planejado o voo do “destemido” aeronauta. Se Ricardo Kirk

tivesse transportado a sua máquina pela estrada de ferro até a estação do Caçador, onde tinha preparado um campo de aterrisagem, estou certo que conseguiria em poucos minutos voar sobre o reduto de Santa Maria, fazendo não só importante reconhecimento, como auxiliando poderosamente o ataque com o lançamento de bombas explosivas. Além disso, os obuzeiros teriam tido nos aeroplanos um auxiliar valioso para observação e regulação do tiro de bateria. Com pouco mais de esforço, o aeronauta teria feito o *raid* Santa Maria - São Miguel –Reduto do Caçador – Paiol dos Santos - Luiz de Souza – Claudiano, hostilizando toda a zona infestada. Partindo do campo de aviação das Perdizes tão caprichosamente preparado pelo primeiro-tenente Kirk, o aeroplano militar em menos de uma hora faria esse percurso de 50 quilômetros, cuja repetição não seria difícil e muito teria concorrido para o êxito final da campanha.⁴⁵⁸

Tal trecho leva a pensar que talvez todo o planejamento operacional do voo sobre o reduto de Santa Maria tenha ficado a cargo dos próprios aviadores, não havendo doutrina de emprego da aviação, ou mesmo um planejamento mais elaborado de objetivos conjuntos.⁴⁵⁹ De acordo com Calaza, Kirk ficara responsável pelo serviço de aviação no Contestado, por ordem do general Fernando Setembrino de Carvalho, deslocando aeroplanos, mandando construir campos de pouso, dando

457 *A Defesa Nacional*, nº 19, 10/04/1915, Editorial, pelo tenente Leitão de Carvalho.

458 *A Defesa Nacional*, nº 25, 10/10/1915, “Do Contestado: observações colhidas nas operações da coluna sul” pelo coronel Francisco Raul d’ Estillac Leal.

459 CALAZA, 2007, pp.113 e seguintes.

soluções logísticas e operacionais em uma região inóspita e ainda sem mapas precisos, e sem um serviço de meteorologia.

Um outro artigo publicado em *A Defesa Nacional* procurava dar explicações sobre os desastres da aviação, informando que a queda de um avião poderia ocorrer por rarefação do ar devido às mudanças atmosféricas bruscas, mas invisíveis. Tratando do uso do avião em manobras de artilharia, comentava sobre a possibilidade de o aparelho ser abatido por canhões ou fuzis, dependendo da altitude. “É nossa convicção que o tiro contra aeroplanos e em geral contra objetivos aéreos há de ser aplicação crescente e cada vez mais necessária na guerra”.⁴⁶⁰

Chegando ao primeiro milhar de assinantes, *A Defesa Nacional*, uma revista que não era vendida avulsa, mostrava que era um verdadeiro sucesso editorial, já que era direcionada para o público militar. Sem dúvida que o público civil deveria ser também interessado pelos assuntos militares, mas o grande contingente de assinantes estava nos quartéis.

Em setembro de 1916, *A Defesa Nacional* iniciava a publicação de uma série de artigos intitulados “A aviação militar no Brasil”, e assinados pelo primeiro-tenente engenheiro Marcos Evangelista da Costa Villela Junior. Os artigos tiveram o mérito de serem a primeira série sobre a aeronáutica publicada pela revista e referentes à aviação e à construção de aviões.

Procurando demonstrar sua experiência com o assunto aeronáutico, dizia Villela Junior que “muito antes de termos os ensinamentos fornecidos pela guerra européia atual, já combatíamos em prol da aviação militar em várias séries de escritos feitos em *A Época*, *Comércio do Paraná* e *Tribuna do Paraná* e discutíamos o modo não só de desenvolver a aviação militar como também os remédios a dar no sentido da realização entre nós dos diferentes tipos de construção”.⁴⁶¹

Finalmente a construção aeronáutica era abordada por um oficial que era do ramo e que, desde 1912, apresentara um projeto ao ministro da Guerra general Vespasiano, tendo sido recusado. Segundo Calaza, “tornou-se um idealista da construção dos primeiros aviões no Brasil. Depois de se dedicar à montagem de

460 *A Defesa Nacional*, n.º. 20, 10/05/1915, “O tiro de artilharia e a cooperação dos aeroplanos”, p.225.

461 *A Defesa Nacional*, n.º. 36, 10/09/1916, “A aviação militar no Brasil”, pelo primeiro-tenente Villela Junior, p.379.

modelos *Blériot*, no Rio de Janeiro, o tenente engenheiro desenvolveu um projeto de um aeroplano inteiramente nacional.”⁴⁶²

Villela acreditava piamente na indústria aeronáutica brasileira, a ponto de empenhar todos os seus recursos pessoais, após a recusa de apoio do ministro Vespasiano, na construção de um avião batizado de *Aribu*, uma corruptela regional nordestina de urubu, a grande ave de rapina do Brasil. Para Villela, sua equipe seria capaz de construir qualquer aparelho biplano ou monoplano, para o

reconhecimento rápido, a caça do avião inimigo e a proteção aos biplanos, bem como a proteção a outros aparelhos como os dirigíveis (...). Se julgava difícil a tarefa de construção, em virtude da falta de recursos materiais, desde a madeira até o verniz. Hoje podemos dizer que temos todos eles; quanto às madeiras, temos as melhores do globo, todas experimentadas com rigorosas experiências executadas no gabinete de resistência dos materiais da Escola Militar. Temos hélices tipo nacional, capazes de resistir aos maiores esforços, temos tela nacional que satisfaz perfeitamente a todas as exigências da aviação, e estamos com um tipo de verniz em estudos convencidos de que, terminados estes, estaremos aptos para qualquer construção. Temos lutado para darmos ao Brasil todos estes elementos, afim de que possamos enfrentar o problema da aviação militar, logo que o governo julgue necessária a criação de um grupo aéreo.⁴⁶³

Para Villela, a construção dos aviões era possível no Brasil, pois a indústria possuía madeira da melhor qualidade e vernizes testadas em laboratório e que seriam suficientes para se afirmar categoricamente estar o país preparado para construir qualquer aparelho.

Não poderia ser por desconhecimento tecnológico que Villela afirmava ter o Brasil todos os materiais para a construção dos aviões, pois, segundo ele, “existindo todo o material entre nós, a construção de um planador (chama-se assim o aparelho sem motor) não só se torna fácil, como muito barata (...) um planador *Blériot* ou *Morane-Saunier* nos custa 10 a 11 contos.”

Ora, de fato Villela se referia à construção de planadores, pois o país não tinha tecnologia acumulada para produzir seus próprios motores aeronáuticos, dependendo da importação. Assim, mesmo que Villela lograsse obter o apoio oficial para uma indústria aeronáutica brasileira, o desenrolar da Primeira Guerra Mundial praticamente fechava as portas de sua fábrica antes de nascer, pois que todo o esforço de guerra das potências industriais estava voltado para o abastecimento de seus próprios exércitos.

462 CALAZA, 2008, p.54.

463 *A Defesa Nacional*, nº.36, 10/09/1916, “A aviação militar no Brasil”, pelo primeiro-tenente Villela Junior, p.379.

Interessante que Villela, no artigo, realiza cálculos para a construção de planadores, que poderiam custar a metade do preço de um modelo francês, levando em conta, segundo ele, todos os custos com o material empregado, as horas de trabalho do operariado e uma parcela amortecedora das despesas de ferramentas, sem levar em conta o trabalho do construtor, pois

correndo por conta do governo a construção, dela se encarregarão oficiais que serão pagos da mesma maneira como seriam se efetuasse a compra do estrangeiro, e fossem eles encarregados de dirigir este ou aquele Parque, ou esta ou aquela oficina (...) a fim de obtermos no mais breve tempo a organização da nossa quinta arma atualmente indispensável a todo e qualquer Exército classificado.⁴⁶⁴

O tenente Villela compara o monoplano e o biplano para os serviços na guerra, ou como observador e mensageiro, ou como arma. Dizia ele que estudara um tipo de avião que “se adapte perfeitamente às condições impostas pela guerra”. Este artigo de Villela informava ao leitor que o aparelho de combate deveria ser muito mais poderoso, dispor de uma grande superfície sustentadora, auxiliado por um impecável grupo moto-propulsor dotado de grande energia, capaz de uma grande velocidade, devendo o excesso de força permitir-lhe que suporte uma carga útil de mais de 300 kg, de acordo com as exigências da guerra.

Assim dotado ele poderia perseguir os aviões exploradores inimigos, como também bombardear forças e sítios importantes, como sejam, **fortes, estabelecimentos militares, cidades**, (grifo do autor), onde qualquer outra arma se tornaria impotente. Interessante notar que, se não era o foco de análise direto do tenente Villela, mais preocupado com a construção aeronáutica, a ideia do bombardeio tático era ponto pacífico nas mentes dos profissionais os ligados à aviação. Mesmo o inventor civil Alberto Santos-Dumont havia vislumbrado, desde cedo, o uso militar de suas aeronaves.

A série de estudos de Villela publicados pela *A Defesa Nacional* falava também das características necessárias dos aviões para suas diversas missões aéreas militares, ou seja, de mensageiro, transporte e caça. Informava ele que o avião de caça deve trazer seu motor regulamente protegido por couraças de aço, e da mesma forma os tanques de benzina e óleo, e no interior das naceles deveria estar equipado com barômetros, altímetros, bússolas, porta-carta, além de estarem

464 *A Defesa Nacional*, nº.36, 10/09/1916, “A aviação militar no Brasil”, pelo primeiro-tenente Villela Junior, p.380.

armados com pequenos canhões, metralhadoras e algumas bombas de vários tipos, além de adaptar-se uma regular instalação rádio-telegráfica, para ficar apto a realizar todo e qualquer ataque.

Dizia Villela que o biplano seria o tipo de avião para bombardear “estabelecimentos militares”, podendo, por sua sustentação, transportar mais tripulantes e armamentos com maior segurança. O tenente Villela apresentava seu pensamento com lucidez e mesmo antecipação, quando falava dos bombardeios táticos e mesmo sobre a organização da Quinta Arma de Aviação. Escrevia ele que

Como todas as armas têm sua organização e sua tática, é justo que a aviação, já considerada a quinta arma nos exércitos modelos, tenha também sua organização e sua tática. Nestas condições [a ineficiência do bombardeio isolado] surgiu a necessidade do bombardeio em conjunto, a fim de aumentar a ação do fogo e com ela a porcentagem e rendimento do mesmo. (...) Surgiu então o grupo aéreo com suas subdivisões em esquadras e esquadrilhas.⁴⁶⁵

Claro estava que a doutrina aérea produzida na Primeira Guerra Mundial estava sendo também assimilada no Brasil, e que a série de artigos do tenente Villela era expressiva neste sentido. Ironicamente, um oficial que teve de hipotecar a casa para construir um avião no Brasil⁴⁶⁶, estava dando lições importantes para o estabelecimento da aeronáutica brasileira.

Continuando o curso de Aviação Militar, o tenente Villela historiava a necessidade de se criar os grupos aéreos para melhor defesa contra ataques inimigos e maior eficiência dos bombardeios, aproveitando as propriedades dos aparelhos. Villela realizava uma descrição da rotina de um grupo aéreo, em ordem de voo e organização do dispositivo aéreo, entre caçadores monoplanos e bombardeiros biplanos, em tática de bombardeio de posição e depois um bombardeio de massa, onde depois os observadores aéreos do Estado-Maior anotariam os resultados para transmitir para o comando.

Villela notava características psicológicas diferentes dos pilotos militares em missões de guerra. Para ele, se “o caçador deve ser audacioso, arrojado, intrépido, agressivo, levando o seu espírito de ofensiva a ponto de não medir sacrifícios quando uma boa presa se lhe depare”, por outro lado “o bombardeador deve ser calmo, refletido, cauteloso, hábil reconhecedor dos acidentes topográficos e saber tirar, para o lançamento das bombas, o melhor partido dos fenômenos atmosféricos,

465 *A Defesa Nacional*, nº 38, 10/11/1916, “A Aviação Militar no Brasil”, pp. 57 e 58.

466 CALAZA, 2007, p.54.

da velocidade e da altura de navegação, tendo a cada instante pleno domínio sobre si mesmo (...) que lhe impeça de exercer qualquer ação destruidora sobre cidades, aldeias ou bairros onde não haja o objetivo militar digno de consideração”.⁴⁶⁷

O curso de Aviação Militar informava que em 1912 a França regulamentava o tiro de artilharia com o auxílio de seus aviões, a partir de experiências observadas em 1911 e, em seguida, realizava uma síntese do regulamento aeronáutico francês para oficiais observadores de balões, instrução dos observadores em aeroplanos, oficiais de Estado-Maior, concessão de brevê militar para condutores de balões, brevê superior de aeronáutica militar, para quem já atuara nas tropas aeronáuticas como piloto ou observador de balões esféricos; brevê de piloto de dirigível; brevê de aviação militar – percursos e tempo de voo e altura; provas teóricas – leitura de cartas aeronáuticas, meteorologia, aerodinâmica e construção de aviões e motores.⁴⁶⁸

Desnecessário seria mostrar o quanto o Brasil estava atrasado em relação à aeronáutica francesa, ou a qualquer outra de país industrial, em 1917, quando se publicava um artigo com os regulamentos de 1912. Entretanto, um detalhe não pode passar despercebido, que eram as provas teóricas da aeronáutica francesa, em especial a de construção de aviões e motores. Lamentavelmente Villela não tocava no assunto da construção do motor, o coração do avião.

Enfim, a preocupação das autoridades militares em relação à aeronáutica poderia ser resumida no item VIII da série de palestras propostas pelo presidente do Clube Militar, o general Setembrino de Carvalho, “Organização, tática e serviços de Aeronáutica”.⁴⁶⁹ Setembrino, que fora o general que havia solicitado o apoio do AeCB para fornecer aviões e aviadores para atuar no Contestado, continuava preocupado com a aeronáutica do Exército, que não decolara ainda, já que a Marinha, no ano anterior, já fundara sua Escola de Aviação Naval e se preparava para formar os aviadores navais que seriam enviados para a Inglaterra e participariam da Primeira Guerra Mundial.

Em meados de 1918, um texto traduzido do espanhol comentava que, apesar da censura às informações militares que vinham do *front*, ainda assim dava para montar o quebra-cabeças do emprego da aviação na guerra moderna. Dizia o autor

467 A *Defesa Nacional*, nº 39, 10/12/1916, “A Aviação Militar no Brasil”, p.87.

468 A *Defesa Nacional*, nº 42, 10/03/1917, “A Aviação Militar no Brasil”.

469 A *Defesa Nacional*, nº 51, 10/12/1917, “Uma excelente ideia”, p.100.

que a aviação surgira com a própria guerra, logo o seu emprego tático era novo, e tinha por objetivo ligar infantaria e artilharia, uma e outra, com o comando e ambas entre si, e ao mesmo tempo conservar o contato com o inimigo. Para isso, afirmava o capitão Martinez, “não bastaram os aviões, foi preciso armá-los com metralhadoras, se bate e é tão interessante como as duas anteriores”.⁴⁷⁰

A *Defesa Nacional* debatia uma pauta de modernização para as Forças Armadas, e pregava a criação de uma indústria civil de base, siderúrgica, com o objetivo de livrar o Brasil da dependência estrangeira no fornecimento de armamento. Interessante é a tradução de um relatório do contra-almirante da Marinha dos EUA, Robert E. Peary, e reproduzido nas páginas da revista, com as proposições de Aeronáutica para a projeção de poder mundial. Eram elas três: 1) a transformação dos EUA em 1º potência aeronáutica do mundo; 2) a criação de um departamento especial de aeronáutica; 3) montagem de um patrulhamento aeronáutico de costa.

As principais ideias deste longo relatório antecipavam visionariamente a extraordinária projeção de poder geopolítico dos EUA no mundo atual. O contra-almirante Peary afirmava que da realização das proposições dependeria o futuro dos EUA e que os progressos da aeronáutica, que causariam admiração a um leigo, já estavam se realizando, e que a próxima guerra haveria de se travar e decidir nos ares. Textualmente, Peary afirmava que

o aparelhamento de aeronáutica militar de uma nação sobrepujará em importância ao do conjunto do exército e marinha. O aparelhamento aeronáutico militar e comercial será dentre todos os elementos de valor com que possa contar a nação, o mais importante, pois que a atmosfera é o que há de maior na terra. É um grande oceano que banha por completo todo o globo. A aeronáutica importa na conquista e utilização de todo este grande oceano para toda espécie de viagem e de transporte. Com a utilização, cada cidade, cada vila, cada aldeia, na realidade qualquer porção de terra ou água na superfície do globo, fica sendo um ponto possível de partida ou de chegada.

Não nos será difícil ao lado dos que com os olhos no futuro acompanhar os estupendos progressos da aeronáutica, ver os ares trilhados por milhares de aeroplanos empenhados no transporte de passageiros e materiais, bem como em outras e numerosas ocupações, que ora são exercidas por veículos de transporte no mar ou em terra. Por muitos anos tenho chamado a atenção para as três grandes questões. Tem me parecido que, não só a necessidade de nos mantermos ao nível de outras nações, mas também o brio nacional, deveriam nos inspirar a determinação de **sermos a primeira potência aeronáutica do mundo** (grifo do autor). Os nossos recursos, os nossos meios, a nossa reconhecida capacidade e perícia em mecânica e

470 A *Defesa Nacional*, nº 56, 10/05/1918, “A Artilharia e a Aviação”, pelo capitão de artilharia Martinez de Campos, traduzido pelo primeiro-tenente Péricles Ferraz, p.251.

engenharia nos habilitam, melhor que a qualquer outra nação, talvez, a atingirmos esta posição conveniente e sustentá-la.⁴⁷¹

Para Peary, a extensão do território norte-americano, além de vasta linha costeira banhada por dois oceanos, exigiria um grande aparelhamento em aeronáutica militar, que somente o desenvolvimento industrial e tecnológico dos EUA permitiriam a utilização do mais alto grau de todas as possibilidades comerciais da navegação aérea. Dizia o contra-almirante que os EUA deveriam ter “um Departamento de Aeronáutica, separado, independente”, com superintendência completa e exclusiva sobre todas as atividades aeronáuticas nacionais.⁴⁷²

Em 1924, *A Defesa Nacional* publicava que o secretário de Estado da Marinha dos EUA em seu relatório anual, estabelecera como pontos essenciais da política naval americana, dentre outros: 1) criar, manter e pôr em funcionamento uma armada não inferior à de nenhuma outra potência; 3) concentrar a atenção no desenvolvimento da parte do serviço aéreo que há de operar com os navios; (...) 7) o sistema de bases de ultramar, convenientemente distribuídas e defendidas, tanto navais como comerciais, é um dos mais importantes elementos de potência nacional. Os EUA colocavam em prática sua vocação para potência.⁴⁷³

Enquanto no Brasil a EAN e a EAM estavam em seus primórdios, formando os seus primeiros aviadores militares, apesar dos protestos quanto a este atraso na formação dos seus recursos humanos aeronáuticos, desde cedo publicados no jornal *A Noite* e na revista *A Defesa Nacional*, nos EUA já havia quem defendia a independência da Aeronáutica em relação à Marinha e ao Exército e, mais do que isso, já visualizava a projeção aeroespacial mundial do país, com base indiscutível em sua tecnologia e indústria. *A Defesa Nacional* continuava a divulgar artigos que mostravam a grande defasagem a ser superada para se atingir o desenvolvimento econômico necessário para a defesa militar do país.

Finalmente, *A Defesa Nacional* se regozijava “com uma felicidade digna de reparo” sobre o funcionamento regular da EAM, informando que dos 11 alunos que freqüentam o curso de pilotos aviadores,

471 *A Defesa Nacional*, nº 71, 10/08/1919, “Três proposições essenciais de Aeronáutica”, pp.416 a 422.

472 *A Defesa Nacional*, nº 71, 10/08/1919, editorial: “Três proposições essenciais de Aeronáutica”, por Robert E. Peary, contra-almirante reformado da Marinha dos EUA, publicado na *American Review of Review*, maio de 1919, p.416. O contra-almirante Peary era presidente da comissão de patrulhamento aeronáutico de costa, presidente da Liga Aeronáutica e membro da diretoria do Aeroclube dos EUA,

473 *A Defesa Nacional*, nº125, 10/03/1924, “Política Naval dos EUA”, p.80.

oito já estão soltos, isto é, voando sós. Além desses, freqüentam também a escola, como candidatos ao diploma de aviadores militares brasileiros, três primeiros-tenentes que já cursaram a Escola de Aviação Naval. Dentre estes já satisfez, no dia 1º do mês corrente, todas as condições necessárias para obtenção do diploma referido, o primeiro-tenente Raul Vieira de Mello. O seu sucesso foi uma consequência esperada, tal a sua dedicação ao trabalho (...). Vieira de Mello conseguiu ser o primeiro piloto aviador formado pela Escola de Aviação Militar. Vem muito a propósito lembrarmos a segurança, a perícia com que tem sido dirigida a instrução no aeródromo dos Afonsos. Cada aluno, quando o tempo permite, voa três vezes – este número é estabelecido como indispensável à instrução primária. Há, portanto, 42 voos diários, e como a E.A.M. já esta funcionando a mais de dois meses, podemos avaliar em perto de mil os voos, realizados sem acidente.⁴⁷⁴

A nota triste foi o desastre anterior ao funcionamento da EAM que vitimou o “nosso distinto camarada primeiro-tenente Mario Barbedo” e que, de acordo com a redação, poder-se-ia dizer que o Brasil, além da circunstância de ter sido o berço de Bartolomeu de Gusmão e Santos-Dumont, tinha ainda a rara felicidade de manter uma escola de aviação onde não se registram acidentes.⁴⁷⁵

De fato, a década de 1920 se iniciava com a EAN e a EAM funcionando plenamente, e *A Defesa Nacional* iniciava em suas páginas um novo curso sobre a aeronáutica. O curso de aviação foi escrito pelo tenente Aliathar Martins, que neste primeiro artigo destacava a importância do observador aéreo, tanto quanto à formação do aviador. Para o autor, com exceção feita ao aviador de caça, que teria uma capacidade excepcional e se distinguiria individualmente no voo de máquinas especialmente construídas para o combate, “em todos os outros ramos da aviação o observador é o comandante, o cérebro do aeroplano, sendo dada ao piloto a função puramente mecânica da manutenção do equilíbrio no ar e o governo do motor”.

Dizia Martins que a Real Air Force (RAF) comissionava segundos-tenentes como pilotos na Primeira Guerra Mundial para atrair os cadetes, já que em outras armas eles teriam de estudar mais para conseguir chegar ao oficialato. Para ele, “um oficial observador deveria ser do Estado-Maior”. Porém, dizia o jovem aviador que o limite físico “*flying stress*”, ou seja, a perturbação física causada pelo voo continuado, limitava a cinco anos o voo militar operacional. A importância do observador, para o tenente Aliathar Martins, seria tão grande, que sua carga de conhecimentos deveria abranger todos os ramos dos serviços aéreos, como a aviação de reconhecimento, combate, bombardeio, regulação da artilharia, e

474 *A Defesa Nacional*, nº 74 e 75, 10/10/1919. “Aviação Militar”, p.69.

475 *Ibidem*.

também deveria treinar navegação aérea, bússola, meteorologia, fotografia, telegrafia, telefonia sem fios, tiro de metralhadora, lançamento de bombas, além de tática, estratégia, fortificação, organização das diferentes armas e a leitura de mapas.

Dizia que a tensão nervosa de um observador é dupla, pelo “vazio” que se sente nas “manobras inesperadas e uma desconfiança instintiva na capacidade do piloto em se safar de uma situação difícil”. Tal dificuldade é a causa de que “pilotos experimentados, treinados em múltiplos combates aéreos declararem francamente que nunca seriam observadores, porque não teriam nervo para isso”.⁴⁷⁶

Seguindo a doutrina de emprego do avião no Brasil como apoio da artilharia, informava Martins que os observadores aéreos “são os olhos do comando (...) eles conservam o inimigo debaixo de uma vigilância constante, mantendo por meio de sinais óticos, telégrafo, telefone, fotografias e relatórios o comandante a par de todos os movimentos passados na zona vigiada”, e o reconhecimento aéreo poderia ser tático ou estratégico; se o reconhecimento tático realiza-se sobre o campo de batalha, o reconhecimento estratégico não teria limites determinados, com o uso de aviões especiais, que pudessem ficar no ar por longo tempo.

Finalizando o artigo, Martins dizia que o sucesso na guerra sempre dependeu do serviço de informações e este, quando feito por aeroplano, “atinge uma perfeição d’antes inimaginável”.⁴⁷⁷

A aviação realmente ganhou grande impulso no início da década de 1920, basicamente devido à mudança de mentalidade das autoridades militares, resolvidas a finalmente modernizar na prática as doutrinas, o armamento e a organização geral das Forças Armadas. O estado de São Paulo criava a Escola de Aviação de sua Força Pública e o AeCB inaugurava os trabalhos da construção da Escola de Aviação Civil, com a participação do “ousado e simpático capitão Lafay”, da Missão de Aviação Francesa, e de aviadores navais. Informava também que o Ministério da Marinha dos EUA ofereceria à Marinha do Brasil quatro hidroplanos e que Raul Soares mandara adquirir outros quatro. Nem tudo eram flores, porém: A *Defesa Nacional* publicava que na Escola de Aviação Militar dois aparelhos haviam pegado fogo devido ao mau estado dos tanques, e que muitos estariam cobertos de

476 A *Defesa Nacional*, no.80, 10/03/1920, “O observador em avião”, p.269, pelo tenente Aliathar Martins (Londres, 3/10/1919).

477 *Ibidem*, pp. 268 e 269.

ferrugem, e que oito alunos, dentre o total de doze, representaram contra o substituto interino do coronel Magnin, chefe da missão de aviação. Para os redatores de *A Defesa Nacional*, os motivos da desavença seria o fato de não estar ainda iniciado o curso de observadores, mas que a MMF não teria responsabilidade sobre os fatos, e que a insubordinação dos brasileiros deveria ser “rigorosamente punida”.⁴⁷⁸

Em 1920, iniciou-se a publicação, na revista *A Defesa Nacional*, uma série de artigos chamados de “O combate aéreo”, “Princípios e preceitos gerais extraídos e adaptados dos regulamentos em uso na aviação inglesa”, escrito pelos tenentes Fabio Sá Earp, da Escola de Aviação Naval e Aliatar Martins, da Escola de Aviação Militar.⁴⁷⁹

Tratava-se de uma série de textos de doutrina aérea, onde se afirmava a necessidade da superioridade aérea, pois os demais serviços de observação e reconhecimento somente seriam possíveis após o combate aéreo e a vitória sobre as máquinas inimigas. Os jovens autores indicavam a necessidade da ofensiva, por meio de patrulhas de caças, sobre a aviação inimiga e sobre objetivos táticos no solo (ferrovias, transportes, acampamentos), e realizar “ataques contra centros de importância militar situados a certa distância do campo de batalha ou no interior do país inimigo, com o fim de infligir perdas materiais, atrasar a produção e o transporte do material de guerra e abaixar o nível moral da população industrial (objetivos estratégicos)”.⁴⁸⁰

Baseado nos regulamentos aeronáuticos ingleses, não se tratava de doutrina nacional, ou adaptadas à realidade brasileira. Entretanto, já era um avanço em termos de divulgação de ideias aeronáuticas nos meios militares brasileiros. É interessante notar que a Aviação Militar estava sob as instruções dos franceses, mas a instrução da Aviação Naval estava sob a influência dos norte-americanos. Com o fim da Primeira Guerra Mundial, a EAN receberia muitos aviões ingleses e italianos. O método Gosport era o padrão na EAN e na EAM, e defendia que um aviador deveria ser capaz de voar qualquer tipo de avião.⁴⁸¹

478 *A Defesa Nacional*, nº 82, 10/05/1920, “Progressos e atrasos da aviação”, p.352.

479 *A Defesa Nacional*, nº 85, 10/08/1920, “Tenente Aliathar Martins” nota de falecimento no *Raid* Rio - Buenos Aires, que como não era “piloto diplomado”, seguia como passageiro. “sonhava com a organização da 5ª arma em nosso Exército”, p.32.

480 *A Defesa Nacional*, nº 84, 10/07/1920, “O combate aéreo”, p.395.

481 INCAER, 1990, pp.44 a 50, “O método Gosport.”

Continua o texto dos aviadores brasileiros que o objetivo das patrulhas de caça é destruir os aeroplanos inimigos, em busca da “supremacia aérea absoluta”. Diferenciavam os “ataques de objetos táticos” dos “ataques de objetivos estratégicos”, e anotavam que o regulamento inglês indicava a necessidade de bombardeios diurnos e noturnos, efetuados por grande número de aparelhos, tendo com fim o ataque de pontos importantes e longínquos, porque obrigariam o inimigo a distrair a artilharia antiaérea da linha de batalha e abater extraordinariamente o moral das tropas e operários das usinas atacadas, pelo *stress* do ataque aéreo. Mais uma vez não seria demais lembrar que o regulamento inglês se referia às condições da Inglaterra em relação aos seus inimigos potenciais no continente europeu, ou França ou Alemanha, como a ideia de bombardeio profundo estratégico nas instalações industriais e logísticas do inimigo.

Os aviadores brasileiros definiam características das aeronaves de combate, tanto de caça, reconhecimento e bombardeio a objetivos aéreos e terrestres, e sobre o comportamento do caçador no próprio combate, como a surpresa, a capacidade de manobra e a eficácia do armamento, o uso de ângulos mortos, manobras arrojadas, condições atmosféricas. Outros temas tratados pelos aviadores brasileiros, na sequência mensal, foram “O combate aéreo”, “O voo em formação”,⁴⁸² “Tática de combate”.⁴⁸³

Em seguida, *A Defesa Nacional* iniciava uma série de artigos pretendendo ser um manual para o ensino teórico de voo, a partir do método Gosport, iniciando-se no capítulo 1 “O aeroplano e como ele voa” e escritos pelos tenentes Fábio de Sá Earp e Aliatar Martins, que apareceram na revista durante todo o ano de 1921.⁴⁸⁴ O curso, como não poderia deixar de ser, era bastante técnico, mas com certeza teve bastante utilidade para divulgar a aeronáutica como a nova arma militar, tanto para o Exército, quanto para a Marinha. Não poderia ser coincidência que os autores fossem aviadores da Marinha e do Exército.

No momento em que *A Defesa Nacional*, agora redigida por Nilo Val, Eurico Gaspar Dutra e F.J. Pinto, se ressentia de problemas financeiros e solicitava “o

482 *A Defesa Nacional*, nº 89, 10/11/1920, “O combate aéreo”, p.149.

483 *A Defesa Nacional*, nº 90, 10/12/1920, “O combate aéreo” “Tática de combate”.

484 *A Defesa Nacional*, nº 92, 10/02/1921, “Como voar em um aeroplano escola”, por Fábio de Sá Earp e Aliatar Martins, p.279; publicado até dezembro de 1921.

concurso decidido e sincero de todos os membros de nosso Exército”, o assunto aeronáutico estava plenamente estabelecido na pauta de assuntos da revista.

Sintoma desta nova perspectiva foi o artigo assinado por Nilo Val “Conseqüências da conquista dos ares”. Em uma avaliação bastante lúcida do contexto mundial, Nilo Val percebia que, de fins do século XIX para o século XX, o grande desenvolvimento econômico correspondera a um fenômeno de ordem científica que modificara a tecnologia militar. Para Val, esse fenômeno correspondeu à aeronáutica, criando na tática militar a terceira dimensão.

Avaliava o redator de *A Defesa Nacional* que, antes da aviação, só se conseguia penetrar no território inimigo depois de vencer muitas dificuldades. Entretanto, a aviação permitia, por cima dos exércitos inimigos, atingir “por uma estrada ampla a vida nacional do adversário”. Mesmo que o inimigo possa reagir também com aparelhos aéreos, seria

possível iludir ou forçar a vigilância do adversário, lançando milhares de bombas nas usinas, nas estações ferroviárias, nas cidades, pois que o campo de evoluções da aeronáutica é infinito e ele poderá sempre, aproveitando-se da obscuridade, de sua velocidade, da amplitude do raio de ação de seus aparelhos, cumprir as missões de destruição ou de pânico (...). Semelhantes ações terão necessariamente uma repercussão imediata e sensível sobre os exércitos de operações de terra ou de mar, que ficarão privados dos elementos que lhes são imprescindíveis à vida e que a nação lhes fornece. Além disso (...) o desânimo irradia da retaguarda para a frente, o pânico de que for possuída a população do interior do país se refletirá duplicado nas linhas dos exércitos, que desde logo perderão o coeficiente moral (...) e daí a derrota inevitável.⁴⁸⁵

Citando o general Serrigny, que dissera que “a partida não se joga mais num campo restrito de alguns quilômetros, mas sobre o conjunto dos territórios”, Nilo Val trazia para o debate a nova operacionalidade da aviação, não mais como apoio às forças terrestres ou navais, mas pensada como um vetor independente de ataque. Este pensamento pode ser encontrado em Giulio Douhet, em seu livro “O Domínio do Ar”, que defendia ser necessário à aviação “ir ao coração do inimigo e destruir os meios que possibilitassem a continuidade da guerra”.⁴⁸⁶

É interessante perceber artigos como este na revista *A Defesa Nacional*, em que o poder aéreo passava a ser discutido como doutrina de emprego independente. Esta discussão mostrava e refletia a evolução da aeronáutica militar no Brasil, desde

485 *A Defesa Nacional*, nº 112, 10/02/1923, “Conseqüências da conquista dos ares”, p.517, pelo tenente Nilo Val.

486 Conf. TAVORA, 2006, p.32.

que a aviação fora percebida como apoio às forças de terra, como foi o caso do emprego da aviação na guerra do Contestado, em 1915. Nilo Val advertia que

a ocupação efetiva do terreno continua a ser o meio por excelência da vitória, o que implicará na marcha dos exércitos de terra pelo território adversário, mas o sucesso dessa marcha, dado o desenvolvimento atual da aviação, dependerá grandemente da ação das forças aéreas, cuja missão será destruir previamente a potência econômica do inimigo, único meio de anular sua capacidade de resistência (...).

Nilo Val afirmava que os centros industriais e urbanos seriam buscados pela aviação, porque sua destruição resultaria em prejuízos sensíveis às tropas inimigas. O autor, então, alertava que uma organização econômica concentrada poderia ser uma falha estratégica de defesa nacional.

Finalizava Nilo Val que a aviação teria de desempenhar um papel importante nas futuras guerras, principalmente como arma ofensiva capaz de determinar a vitória, sendo por isso imprescindível que as nações procurassem nessa arma à superioridade.⁴⁸⁷

Um outro assunto diretamente tratado pela *A Defesa Nacional*, e referente à aeronáutica era a saúde do aeronavegante. Nos artigos “Questões da ficha sanitária do aviador” a revista tratava de questões de regulamentação de exames de saúde diretamente relacionados à fisiologia do corpo em situação de voo. Efetivamente, os assuntos aeronáuticos eram abordados, em todos os seus aspectos, da saúde à doutrina.

Um dos artigos de saúde abordava a oftalmologia e o especialista dizia que

a vitória da luta aérea depende de importantíssimos fatores, mas a agudeza visual perfeita do órgão orientador por excelência, é o mais importante fator para o bom desempenho da difícil e arriscada missão de defensor de sua pátria, na guerra dos ares. Somos de parecer que na escola de aviação deve funcionar um centro de especialistas.

Em todos os países onde há a 5ª arma de guerra incorporada como elemento de ataque e defesa, há nas escolas de aprendizagem, médicos especialistas encarregados de acompanhar e examinar os alunos.

O artigo dava como exemplo o serviço de saúde aeronáutica dos EUA, “o maior centro de aviação do mundo”, onde havia o acompanhamento de médicos junto aos aprendizes da aeronáutica.⁴⁸⁸

487 *A Defesa Nacional*, nº 112, 10/02/1923, “Conseqüências da conquista dos ares”, p.517, por Nilo Val.

488 *A Defesa Nacional*, nº 123 e 124, JAN/FEV/1924, “Questões da ficha sanitária do aviador”, p.13; *A Defesa Nacional*, nº 125, 10/07/1924, “A propósito da ficha sanitária do aviador” parte otorrinolaringológica pelo Dr. Alfredo Isslen Vieira. Fala sobre os exames dos candidatos à carreira de aviador, examinados no HCE.

O capitão médico do Hospital Central do Exército, Dr. Florêncio de Abreu, avaliava as questões e problemas de aviadores em voo, e sua análise clínica, a partir de diversos sintomas, citando diversos estudos publicados pelo mundo. O Dr. Florêncio informava que o mal era responsável por mais acidentes de voo do que as partes dos aparelhos, e que países como a França, Inglaterra, Itália e Alemanha organizaram os seus serviços médicos de aviação ainda na Primeira Guerra Mundial, buscando um maior rendimento no serviço de voo. Dizia que inspeções médicas rigorosas eram feitas também nos EUA, em testes de reação psicomotora, agilidade mental, perseverança de esforço, em uma ficha sanitária do aviator. Concluindo, o Dr. Florêncio dizia que no Brasil, os procedimentos de saúde ainda não eram sistematicamente adotados, mas que a existência oficial da 5ª arma obrigaria à criação do serviço de saúde aeronáutica.⁴⁸⁹

A pauta de modernidade desenvolvida pela *A Defesa Nacional* em diversos momentos tocava no assunto do ensino primário para a população, como uma forma de ampliar a cidadania. Na luta contra o analfabetismo, os “jovens turcos” citavam a Alemanha de Bismarck, em que o mestre-escola era o alicerce na grandeza do país. Dizia que “mediana cultura, portanto, é necessária ao eleitor para votar em consciência, sem o que fica de fato falhado o princípio do sufrágio universal e, *ipso facto*, o sistema político nele baseado. Educar com paciência e fervor, o povo e não esquecer que ainda entre nós é o mestre-escola o obreiro obscuro, cuja ação é primacial para o evoluir nacional”.⁴⁹⁰

O capitão Newton Braga, observador aéreo, a partir de 1924 escreveu alguns artigos para revista *A Defesa Nacional*. Em um deles, comentava a função da cavalaria em conjunto com a aviação, historiando batalhas em que os comandos que acreditavam e usavam as informações provenientes da observação aérea venciam batalhas durante a Grande Guerra. Demonstrando bastante conhecimento, Braga citava passagens de cooperação operacional entre a aviação e a cavalaria, no sentido do reconhecimento aéreo.

Dizia Newton Braga que “a aviação arrastava-se quase que isolada das outras armas, desenvolvendo qualidades desportivas em detrimento das militares. É preciso que ela entre de fato, como elemento constitutivo das grandes unidades, vivendo a vida da tropa, com esta trabalhando na carta e sobretudo no terreno, em

489 *A Defesa Nacional*, nº125, 10/03/1924, “O mal dos aviadores” pelo Dr. Florêncio de Abreu.

490 *A Defesa Nacional*, nº 130, 10/10/1924, editorial: “O ensino primário obrigatório”.

ligação.” Dizia Braga que o infante, o artilheiro e o cavalariano deveriam ter visto um avião trabalhar, compreendendo o papel do avião em uma campanha.

Nas manobras do Exército realizadas em Alegrete-RS, o autor condicionou a Aviação no reconhecimento, onde a Cavalaria não pudesse ir, na missão de acompanhamento da Infantaria no objetivo tático de apoio às forças terrestres. Ainda era uma visão de apoio à tropa. Outro problema percebido por Braga era resolver a organização de um serviço meteorológico no Exército para manter informado o comando e a aviação sobre o estado das variações atmosféricas.

A conferência do capitão Newton Braga era bem técnica e entrava em detalhes de como a aviação pode ser usada em manobras conjuntas com a cavalaria, em objetivos de reconhecimento, com o estudo de caso concreto em manobras no Rio Grande do Sul. Sobre o emprego de aviões estafetas, de ligação, o autor avaliava que empregar aviões requisitados nas manobras ou mobilização “é pouco provável pelo menos presentemente, pois que a aviação civil entre nós, o que é de lastimar, ainda não se encontra suficientemente desenvolvida para tal”.⁴⁹¹

Analizando a situação de atraso industrial e tecnológico do Brasil em relação aos países centrais e sobre a economia de recursos na importação de aviões e equipamentos sobressalentes, Newton Braga dizia que seria uma boa ideia se adotar um só tipo de avião que cumprisse bem a maioria das missões de aviação,

dadas condições especiais de nosso país. Sem analisarmos e discutirmos as controvérsias nos países de capacidade industrial aeronáutica, situações militares e econômicas outras, encaremos o nosso caso, que é justamente contrário do ponto de vista industrial. (...) papel preponderante da aviação em qualquer lugar onde ela tenha de ser empregada como elemento de distribuição, esclarecimento e cooperação avultando nos países de vasta extensão e pobreza vias de comunicação e ligação.⁴⁹²

Braga notava a enorme necessidade da aviação para países extensos e pobres em estradas e vias trafegáveis, que conseguiria superar as distâncias sem maiores custos. A ideia de superar as distâncias por via aérea está sendo gestada no pensamento de diversas personalidades ligadas à aeronáutica. Santos-Dumont, como já foi abordado anteriormente, em texto de 1918, mas na verdade pronunciado em conferência nos EUA em 1915, fora um brasileiro que projetava o dia em que as cidades americanas se ligariam por via aérea, facilitando o comércio e as

491 *A Defesa Nacional*, n° 132, 10/12/1924, “Cooperação de Cavalaria e Aviação”, p.291, pelo capitão observador aéreo Newton Braga.

492 *Ibidem*, p. 292.

comunicações. A aeronáutica como meio de transporte é um ideal de modernidade, de urgência para um país que era percebido como periférico e atrasado em relação aos países centrais e industrializados.

Em outro artigo, Newton Braga exercia a função de vulgarizador de ideias para os “camaradas das outras armas” e sistematizador de conhecimentos gerais para os pilotos e observadores sobre a utilização de aeroplanos como arma nas diferentes situações de guerra. Como não há um regulamento da arma de aviação, Braga dizia que atuou como elemento de pesquisa para facilitar o estudo dos interessados. Interessante ver que Braga avaliava que os ensinamentos da MMF estavam limitados às Escolas de Aviação, Estado-Maior, e ao Aperfeiçoamento, não chegando ao conjunto da tropa.

Lamentava Braga as “referências pouco lisonjeiras sobre a aviação, denotando falta de confiança e segurança no desempenho de suas missões, se não o abandono das mesmas”. Dizia Braga que ouvia na tropa ser a aviação um serviço muito complicado e caro.

Tem-se a impressão que a Aviação fosse vista como um corpo estranho no Exército, a crer-se nas palavras de Braga. Entretanto, para ele, a Aviação possuía todas as características de uma arma, com os princípios de organização e comando estabelecidos, com tática e missões perfeitamente definidas, com uma capacidade de evolução superior às outras armas e como possuindo, em síntese, as propriedades de todas elas.⁴⁹³ A ideia de criação de uma arma de Aviação está assim lançada pelo capitão Newton Braga nas páginas da revista *A Defesa Nacional*:

Fora das distinções formalísticas, só há a aviação de combate, na maioria dos casos, ela terá de passar para cumprir as suas diferentes missões. Esta ideia dominava a aviação já no fim da grande guerra e hoje ela se traduz praticamente nas suas formações em grupos, no aumento da potência dos fogos e tecnicamente na realização cada vez mais procurada de um tipo de avião homogêneo, capaz de se adaptar, de cumprir todas as missões que a aviação possa ser mobilização e concentração, agindo em ligação com a cavalaria (...) Ora, como assim é (...) em qualquer guerra moderna, descabido será continuar a chamá-la de serviço ou esporte e temerário não imprimir-lhe desde já, uma organização de acordo com sua finalidade, dotando-a de aparelhos em condições de se poder acompanhar de perto os progressos técnicos e táticos da arma (...).⁴⁹⁴

Defendia Braga que o governo deveria continuar a fornecer recursos à aviação, completados por uma organização mais eficiente, homologando-lhe o

493 *A Defesa Nacional*, nº 143 e 144, NOV/DEZ 1925, “Papel da aviação militar nas diferentes operações de guerra”, p.25, pelo capitão observador Newton Braga.

494 *Ibidem*, p.26.

caráter de arma a que ela teria direito e da Missão Francesa de Aviação o mesmo “esforço e desvelo que até aqui tem manifestado”.⁴⁹⁵

Finalmente, no ano seguinte ao artigo de Braga, *A Defesa Nacional* anunciava a apresentação do projeto de criação da Quinta Arma de Aviação do Exército, pelo senador Carlos Cavalcanti e considerava a iniciativa lógica do ponto de vista estritamente militar, com a formação dos quadros da Aeronáutica.

Para *A Defesa Nacional*, a Aviação do Exército funcionava com dificuldades, com aviadores e observadores tomados por empréstimo das armas e seus órgãos de direção entregues a oficiais leigos no *métier* dos ares. Assim, para a revista, as formações aéreas não possuiriam consistência orgânica necessária. Uma avaliação positiva do projeto foi realizada pela revista:

Mas o projeto vai além disso. Prevê com elevação de vistas digna de registro, o recrutamento, o acesso, a reforma e as garantias materiais que devem manter sempre flamejante a chama de ousadia que levará os nossos patrícios ao domínio do ar. Ao nosso ver porém, o que há de mais notável no projeto em questão são os laços que estabelece entre a aviação militar, a aviação naval e a aviação civil – ou seja, os aspectos nacionais do projeto. Evidentemente nada adianta possuir uma aviação militar que seja um quisto na nação. Ao contrário, precisamos que ela seja ao mesmo tempo o arcabouço das asas do Brasil e constante estímulo para que as nossas asas cada dia se tornem mais amplas, vão mais longe e voem mais alto.⁴⁹⁶

Os redatores da revista de assuntos militares aplaudiam o projeto, pois o mesmo regulava o controle de toda a aviação no país, transformando em reservas militares o pessoal e o material da aviação civil. Assim, seria uma maneira de realizar uma “justaposição das questões militares às suas homólogas civis”. Para revista, a

razão principal de ainda não termos aviação de nenhuma espécie está em haveremos pretendido fazê-la no compartimento estanque dos Afonsos. Agora sim, voaremos. Não está em jogo o Exército. Nas asas da nação é que vamos voar. A nação é que voará arregimentada, instruída, abastecida e dirigida pelos técnicos militares. Muito bem!

A revista *A Defesa Nacional*, mais uma vez estava montando sua pauta de modernidade. A criação da Quinta Arma lançava um novo patamar: a busca da nação, a nação desconhecida do imenso *hinterland*. “É urgente que a nação conheça o Exército que tem e o Exército que deve ter”. Falava, então, da colaboração civil, procurando técnicos que se interessassem pelas questões da

495 *A Defesa Nacional*, nº 143 e 144, NOV/DEZ 1925, “Papel da aviação militar nas diferentes operações de guerra”, p.25, pelo capitão observador Newton Braga.

496 *A Defesa Nacional*, nº 152, 10/08/1926, “Quinta arma – salve!”, p.204.

defesa nacional, como os transportes, indústrias químicas, metalurgia, da viação marítima, fluvial, rodoviária e ferroviária, de estatísticas, de direito internacional.⁴⁹⁷

É a ideia da Nação em Armas, liderada pelo Exército Nacional. E para que a organização civil da defesa nacional ganhasse consistência, propunha-se a criação o Conselho de Defesa Nacional.⁴⁹⁸

Não que o assunto do Conselho de Defesa Nacional fosse novidade. Os redatores da revista lembravam que o relatório do ministro da Guerra de 1919, do general Alberto Cardoso de Aguiar já tratava do assunto, como um aparelho indispensável à estabilidade militar da nação. Citava também um estudo do Estado-Maior, em relatório de 1916, sugerindo a criação do Conselho Superior de Defesa Nacional, composto pelo presidente da República, Ministros da Guerra, Marinha, Viação, Exterior, Fazenda, chefe e subchefe do Estado-Maior, do Exército e chefe e subchefe do Estado-Maior da Armada.⁴⁹⁹

Em meados de 1927, a mensagem do presidente da República ao Congresso Nacional continha ideias sobre a criação do “Conselho Supremo de Defesa Nacional; nova lei de promoções; nova lei do serviço militar; plano de aquisição de material; revisão da ordem de batalha; permanência da MMF”, eram ideias que a revista *A Defesa Nacional* considerava “mais uma de suas esplêndidas vitórias”. Escreviam os redatores em editorial “Nunca pretendemos falar em nome do Exército, mas não há dúvida que *A Defesa Nacional* tem sabido sempre refletir a opinião desse grande mártir com a isenção (...)”.

Em julho de 1927, *A Defesa Nacional* apareceu com outro formato e reestruturação editorial. Não ficou claro exatamente, mas tudo indica que houve uma fusão com a revista chamada *A Bandeira*. Dois artigos chamaram a atenção, um do comandante C.C. Gil, da Missão Naval Americana, que dizia, entre outras coisas, que o desenvolvimento do Brasil passava pela melhor comunicação marítima e projeção de poder marítimo, e outro intitulado “Caminhos Aéreos”, escrito pelo comandante Virginius Brito Delamare, o mesmo que esteve matriculado na EBA, em 1914, participou da fundação da EAN, em 1916, levou Santos-Dumont em voo pela Baía de Guanabara em 1917, e participou de *raids* para o sul do país na década de 1920.

497 *A Defesa Nacional*, n° 152, 10/08/1926, “Dando o exemplo”, p.214.

498 *A Defesa Nacional*, n° 153, 10/09/1926, editorial: “A organização da defesa nacional”

499 *A Defesa Nacional*, n° 154, 10/10/1926, editorial: “O Conselho de Defesa Nacional”

Dizia o artigo de Delamare, em uma espécie de histórico sobre a aviação militar, que em torno de dez anos passados a aviação era desconhecida do povo brasileiro, e os poucos aviadores que se exibiram no Rio eram uns tipos malucos e alvos da curiosidade pública. De acordo com ele,

na Marinha, para iniciarmos a aviação como arma de guerra, foi preciso certa propaganda pela imprensa e por meio de exposições públicas. Naquela época, qualquer voo pelos aviões navais era tido como sensacional e obrigado a retrato e entrevistas nos jornais. O povo carioca vivia de nariz para o ar, seguindo as evoluções aéreas, freqüentes naquele tempo. Perdemos alguns camaradas, por morte; outros se inutilizaram e tiveram a sua carreira cortada – os demais continuaram lutando pela aviação, mas a aviação se impôs. Atualmente já não há necessidade de reclame; o povo carioca já não volve mais os olhos para o céu, procurando o avião que passou, mas sabe qual é o seu valor, como instrumento de paz ou de guerra.

Delamare afirmava em seu artigo, citando um relatório militar do governo argentino, que a aviação civil, comercial e militar deveria ser protegida pelos poderes públicos, como “moderno elemento de comunicações e transportes destinado a prestar grandes serviços em países como o nosso de considerável extensão territorial, servido por precárias vias de comunicação (...) um dos maiores entraves opostos ao seu progresso”. Ainda com base no relatório argentino, dizia Delamare que o Poder Executivo do país vizinho determinara a “**instalação de uma fábrica de aviões**, destinada a prover de material necessário tanto as entidades civis como ao Exército, e **dispensando-nos a esse respeito de toda a aquisição no mercado exterior**” (grifos de Delamare).

Assim como Newton Braga, também Delamare destacava a importância crucial da aviação como meio de transporte em países de enorme extensão territorial. E assim como era dito desde os primórdios da fundação de *A Noite*, e do AeCB, e desde as publicações de Marcos Villela Junior, em *A Defesa Nacional*, que a ideia de industrialização aeronáutica era questão pacífica para o desenvolvimento autônomo da aviação nacional. Delamare, pioneiro da aviação naval, abordava este assunto da indústria aeronáutica, e talvez mesmo não pensasse em fábricas de tecnologia totalmente nacional. Dizia o aviador naval que

quanto a nós, a não ser o Centro do Galeão, única instalação decente que a Marinha possui; a criação da Quinta Arma no Exército, ainda no papel; e a inauguração recente, de modo mais ou menos precário, da primeira linha postal aérea ao longo do litoral, entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre, nada mais temos. Sem falarmos na instalação de uma fábrica de aviões no país (...) todo o esforço de estabelecer uma rede de caminhos aéreos no Brasil, pela multiplicação de aeródromos seria um grande passo dado e assunto correlato com o das estradas de rodagem.

Delamare sugeria que o Clube dos Bandeirantes do Brasil obtivesse terrenos apropriados para a instalação dos aeródromos no Rio Grande do Sul, e que as autoridades federais, estaduais e municipais auxiliassem mantendo e conservando os aeródromos para o uso dos aviões que os procurassem. O Clube dos Bandeirantes também incentivaria a criação de aeroclubes nas principais cidades do Rio Grande do Sul, pois os fazendeiros teriam interesse comercial na transformação de sua fazenda em estação rápida de correio e transporte.⁵⁰⁰

Se Delamare diagnosticou corretamente a situação de atraso da aviação nacional em relação a outras realidades, como o caso argentino, e percebia claramente a necessidade de expandir a aviação pelo interior brasileiro, como era uma plataforma de *A Defesa Nacional*, de integração nacional, a solução apresentada de construção de aeródromos era de um amadorismo espantoso: o Clube dos Bandeirantes iria adquirir terrenos? Os fazendeiros gaúchos construiriam aeródromos? De fato, o interesse público acabaria sendo confundido com o interesse privado. Mas parece que este não foi o modelo implantado, anos mais tarde, no início do Correio Aéreo Militar, que contou com o auxílio público pelas prefeituras, e as empresas aeropostais particulares construíram seus próprios aeródromos, a partir de 1927. De qualquer forma, a ideia de expansão aérea pelo interior passava a ser algo cada vez mais presente nas páginas de *A Defesa Nacional*, ou defendida pelos seus redatores ou pelos seus colaboradores.

Um exemplo desta perspectiva foi o artigo “Instruções para escolha de um campo de pouso”, escrito pelo diretor de locomoção aérea do Clube dos Bandeirantes, contendo disposições técnicas sobre o terreno e disposições geográficas dos campos de pouso, e que seria enviado um exemplar do livro “Campos de pouso” a todos os prefeitos que o solicitassem.

A Defesa Nacional comentava que a Quinta Arma criada, depois de longo tempo de “depauperamento” e “inanição”, poderia bem cedo se tornar “elemento primordial” para as “necessidades de segurança nacional”. Para a revista, havia entusiasmo das populações do Brasil pelo novo meio de transporte. “É necessário estimular de todos os modos possíveis o desenvolvimento da aviação civil nacional e tanto quanto possível obter desde já que se criem aqui indústrias correspondentes, como fez a Argentina”.

500 *A Defesa Nacional/ A Bandeira*, julho/1927 “Poder marítimo, questão vital para o Brasil”, pelo Comandante C.C. Gil, da MNA; e “Caminhos Aéreos”, pelo comandante Virginius Brito Delamare.

A revista encarava a Aviação como um vetor necessário de segurança e integração nacional, tendo em vista o entusiasmo do povo, mesmo o do interior, justamente o mais afastado do progresso e da modernidade. A pauta de modernização encaminhava-se para a necessidade de se criar indústrias aeronáuticas nacionais, e o estímulo da aviação civil, estabelecendo rotas, como de fato será feito em princípios de 1927, com a primeira linha aérea da empresa alemã Sindicato Condor. Neste sentido, dizia a revista que “no Brasil, mais do que em qualquer parte, deveriam os governos estimular o crescimento dos meios de transporte automóveis e aviatórios mais fáceis de criar e desenvolver-se que os outros meios de comunicação”.

Para não perder o costume, *A Defesa Nacional* aproveitava para criticar os políticos, que nada faziam para resolver os problemas urgentes da nação, se preocupando com questões particulares, e não com os da Pátria. Dizia que o poder executivo parecia manifestar uma “vontade inteligente no que diz respeito à aviação”, certamente referindo-se ao Ministério da Viação e seu ministro Victor Konder, empenhados em estabelecer e favorecer a criação de linhas aéreas pelo território nacional.

Destarte, a solução do problema nacional não ficaria completa sem tratar-se da aviação naval e da aviação civil, e mesmo a fabricação do material e “a exploração no país dos materiais que servem a essa formidável arma”. Finaliza-se o artigo dizendo que estados como São Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco poderiam, em vez de reforçar seus “exércitos policiais”, estimular a aviação e a indústria automobilística em seus domínios, com o auxílio do governo federal.⁵⁰¹

O que *A Defesa Nacional* discute não é mais a criação de uma Aeronáutica, mais como essa Aeronáutica criada sob a forma da Quinta Arma do Exército, poderia ser útil na segurança nacional, bem como vetor de desenvolvimento nacional. Já não era mais o objetivo comprar aviões no exterior, mas fabricá-los, com matéria-prima nacional, em um sentido de criar uma tecnologia que libertasse o país da dependência econômica.

Não deixa de ser bastante sugestivo que *A Defesa Nacional* desenvolvesse, desde pelo menos 1916, uma pauta claramente industrialista de modernização militar e que perceba também que esta modernização não poderia chegar destacada

501 *A Defesa Nacional/ A Bandeira*, julho/1927, “A aviação”, p.95.

da modernização civil, percebida como uma urgência nacional. Se o país deveria ser passado a limpo, isto deveria ocorrer pela alfabetização do povo na escola, pela cidadania através da educação cívica dentro da caserna e alargamento da base eleitoral, pela ética na política e o fim das fraudes eleitorais, pela despolitização partidária nos quartéis, pela modernização organizacional e doutrinária implementada pela MMF, pela industrialização de base, siderúrgica e energia, pelo amalgamento dos diversos elementos sociais, vistos como ainda heterogêneos, e pela ocupação do imenso sertão e resgate de suas populações dispersas, com o uso da aviação.

Neste sentido, a revista de assuntos militares apresentava um verdadeiro projeto nacional de desenvolvimento social, político e econômico, e transforma-se em voz do Exército, o único “partido” verdadeiramente nacional e acima das classes, mas contendo em suas fileiras a verdadeira representação social do país.

Não há dúvida que *A Defesa Nacional* defendia um programa de governo e solicitava insistentemente que os políticos esquecessem a “politicalha” pessoal e de interesses restritos e pensassem a Nação. Mas mesmo os pares tenentistas eram vistos também como executores da “politicalha”, por estarem em rebelião, e circulando pelo país pregando a revolução. A Revolução de 1930, mesmo que tenha derrubado a oligarquia paulista do poder, não representou nenhum tipo de unanimidade política, nem entre as oligarquias, nem entre os militares, nem entre os operários.

A unanimidade política não será atingida nem mesmo após o Estado-Novo, em 1937, mas, na década de 1920, e principalmente após 1922, ela estava muito longe de ser colocada em prática. Entretanto, *A Defesa Nacional* já tinha um programa de modernização militar que, aos poucos, mas firmemente, se transforma em um programa adotado pelos governos. A implementação governamental dos diversos pontos da pauta defendidos nas páginas da revista mostrou que os “jovens turcos” estavam à frente da política do seu tempo, por ter um programa de ação. E a Revolução de 1930, ao implementar sua política de governo, apropriar-se-á das bandeiras dos “jovens turcos”, e colocará em prática todas as suas pautas.

Enfim, a coerência dos pontos de ação dos “jovens turcos”, e a existência de um de seus redatores no Ministério da Guerra, de 1937 a 1945, o general Eurico Gaspar Dutra, ao lado de um dos seus antigos representantes, o general Pedro

Aurélio de Góes Monteiro, só demonstram uma continuidade do programa da revista e a ação do governo.

CONCLUSÃO

O presente trabalho procurou resgatar o debate travado por civis e militares sobre os primórdios da criação da aeronáutica militar no Brasil. Um trabalho em História não tem, como se pode imaginar para a ciência exata, física ou biológica, o objetivo de provar a ocorrência de um acontecimento ou fenômeno específico, mas sim de interpretá-lo, à luz dos documentos utilizados no recorte do problema.

Mesmo os documentos devem passar pelo crivo da crítica interna, ou seja, devem ser analisados não como os depositários da verdade, mas como aqueles que respondem de acordo com as perguntas feitas. Este trabalho partiu de uma pergunta simples, ou seja, como se deu o debate sobre a criação da Aeronáutica militar brasileira nas primeiras décadas do século XX e buscou trazer à tona estes discursos, junto com seus personagens. Este então foi o objetivo deste trabalho, clarificar o debate político e profissional sobre o desenvolvimento aeronáutico militar brasileiro, em um contexto de modernização das Forças Armadas e, em especial, do Exército.

Atualmente, ao findar-se a primeira década do século XXI, o Brasil politicamente já tem duas décadas de vida democrática plena, com eleições diretas para presidente da República, além de um processo amplo de eleições representativas regionais e locais. Mantendo-se a formalidade constitucional, buscou-se localizar na “Constituição Cidadã de 1988” a instauração do reinício da democracia no Brasil. Após o Regime Militar inaugurado em 1964, apenas com as eleições presidenciais de 1989 o país retornou a uma legalidade democrática de base popular.

Este trabalho, ao levantar questões de modernização no início do século XX, no pré-1930, resgatou discussões interessantes sobre o ser militar e o ser civil dentro de um contexto político. Se hoje em dia ainda se percebe na sociedade brasileira uma certa dicotomia e uma certa desconfiança, principalmente entre o pensamento dito de esquerda com relação aos militares, no início do século XX, apesar de também ter havido esta desconfiança, ela estava mais restrita ao movimento operário, anarquista e comunista. Mesmo no movimento operário se encontrava quem defendesse a modernização militar, e mesmo entre os militares encontravam-se líderes sinceros dos operários, como foi o caso do “hermismo”, na década de 1910.

Tais questões são complexas e não se pretendeu aprofundá-las aqui, pois foram abordadas oportunamente no item sobre o contexto político-militar. Entretanto, no Brasil, país continente, as questões políticas desde sua origem tiveram o crivo regionalista, e não foi coincidência, desde o Primeiro Reinado o Brasil, em sua infância de país independente, ter vivido revoltas regionais de libertação, praticamente vivida por todas as províncias. O Segundo Reinado também viveu revoltas, a custo pacificadas. A fragmentação política – caso da América Espanhola – poderia também aqui ter se dado. Pelo menos formalmente, os partidos brasileiros do Segundo Reinado, o Liberal e o Conservador se definiam vagamente pela maior ou menor autonomia das províncias.⁵⁰²

O papel secundário cumprido pelo Exército Brasileiro desde o advento da Guarda Nacional, criada como forma miliciana regional em 1831 pela Regência de Diogo Feijó, manteve a corporação como um caminho de poucos atrativos políticos para a elites agrárias, acabando por deixá-lo mais próximo dos ideais das camadas populares. Daí perceber-se a forte penetração dos ideais abolicionistas, republicanos e da ideologia positivista no Exército, entre oficiais e praças. Esta característica do Exército Brasileiro não se perdeu com o advento da República, nem poderia ser assim, já que foi o marechal Deodoro da Fonseca, líder da corporação, quem derrubou a Monarquia.

Entretanto, os militares do Exército consideravam a República como um regime seu, e a partir do momento em que os civis, através das oligarquias regionais mais poderosas economicamente, retornaram ao poder, aos militares ficou o papel – não claramente definido na constituição de 1891 – de ser a instância moderadora política da nação.⁵⁰³

Assim, ao se resgatar o discurso e os debates militares sobre modernização, não poderia este trabalho deixar de resgatar este pensamento intrínseco aos militares brasileiros. Ao avançar a vida política na República oligárquica, nas três décadas iniciais do século XX, cada vez ficava mais claro que o Brasil vivia um arremedo de democracia parlamentar republicana, onde o voto popular era praticamente inexistente, e a representatividade se dava no voto de cabresto, nas eleições do cacete.

502 MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. 5ª edição, São Paulo: Hucitec, 2004.

503 BRASIL, Constituição de 1891, art. 14.

Este trabalho procurou resgatar o pensamento de um Exército que procurava se modernizar em relação às potências centrais industrializadas, mas esbarrava em uma sociedade pouco ou quase nada participativa, com uma idéia quase nula de cidadania, vivendo a imensa população nos liames da pobreza absoluta, sem capacidade de mobilização e transformando rebeliões e motins na única alternativa de manifestação política, conforme abordagem em clássico texto de José Murilo de Carvalho, sobre a revolta da Vacina.

Interessante perceber como a fundação da República trouxe a política para dentro dos quartéis e escolas militares. Em 1904, mais do que a revolta popular em si, o governo preocupou-se seriamente com a revolta dos alunos da Escola Militar da Praia Vermelha, pois todos eram alunos armados. A derrota dos alunos foi um alívio para o governo, que via ali a sua iminente derrubada. Muitos dos alunos foram excluídos das fileiras e anistiados mais tarde. Já a revolta popular não contaria com a benevolência do governo.

Neste contexto político-militar não poderia deixar de constar as rebeliões tenentistas e seu desdobramento para a marcha do interior, pela Coluna Prestes-Miguel Costa. Foi uma penetração do Brasil interior em busca de levar a palavra cidadania para populações internadas nos sertões brasileiros. Os rebeldes pretendiam levantar o país desconhecido contra o país conhecido e corrupto. A idéia de rebelião ou inconformismo militar, fazia dos militares, como bem definira José Murilo de Carvalho, um poder desestabilizador.

Entretanto, poder-se-ia retirar a pecha de golpistas dos militares: o estado de rebelião estaria pré-legitimado contra o predomínio corrupto estabelecido pela “política dos governadores”, de alternância regional no poder, acima dos interesses nacionais. E quem representaria os interesses nacionais?

Este trabalho teve a preocupação de mostrar que o Exército reivindicava este papel na política brasileira, de ser o representante da Nação. O órgão desta reivindicação na imprensa foi a revista de assuntos militares *A Defesa Nacional*.

Como se procurou demonstrar no trabalho, a revista teve a preocupação de representar-se como o pensamento de “ressurreição” militar. Este órgão oficioso do Exército, desde o início da sua circulação, procurou ser a voz profissional do Exército, como foi demonstrado, e não representou o papel de “grande mudo” que se esperava da corporação terrestre.

Na verdade, a presente dissertação acabou por demonstrar que, *pari passu* à preocupação técnica e profissional, a revista nunca perdeu de vista ciosamente o seu papel de porta-voz do Exército, de desenvolvedor de uma pauta modernizadora profissional e política, ao mesmo tempo.

Na historiografia que fala sobre os “jovens turcos” há uma tendência de associar os jovens oficiais brasileiros à modernização profissional, como Jehovah Motta, Oliveiros S. Ferreira e mesmo José Murilo de Carvalho, em detrimento de sua dimensão política. Mas isto, como foi abordado anteriormente, quase não foi percebido na análise da fonte. Pelo contrário, editoriais e artigos criticando a “politicalha” eram praticamente mensais, durante o período focado.

Quanto à questão do contexto econômico pré-1930, o trabalho dialogou com a historiografia brasileira ligada ao desenvolvimentismo pós-1930, ou seja, que percebia apenas no período Vargas uma virada industrializante para o Brasil. Neste sentido, Sônia Regina de Mendonça, Francisco Oliveira, Celso Furtado, Caio Prado Júnior, Bóris Fausto, Fernando Henrique Cardoso foram autores que de maneira quase unânime, mudando apenas o foco de abordagem, perceberam no pré-1930 uma etapa da economia brasileira dominada pela cafeicultura e pela defesa internacional do seu preço por parte dos diversos governos que passaram pelo Palácio do Catete.

Mesmo que alguns trabalhos, como o de Claudilei Rocha, pela UNICAMP, mostrem que alguma preocupação tarifária protecionista à indústria fosse percebida na República Oligárquica, isto não muda o fato já percebido pelos autores de que a indústria brasileira não fosse nada mais do que uma importadora de máquinas para produzir internamente artigos de consumo imediato. Se havia uma certa margem de manobra da indústria em relação à agroexportação, isso não fazia dela, a indústria, um setor de tecnologia de ponta no Brasil, e que conseguisse proporcionar um substrato de desenvolvimento autônomo no país.

Ocorreu então que, desde pelo menos 1916, começava a aparecer na revista *A Defesa Nacional* artigos e editoriais que defendiam claramente a necessidade do país se industrializar em setores de bens de produção e energia para não ficar defasado em relação ao extremo poderio militar de indústria massiva mostrado pelas potências centrais na Primeira Guerra Mundial. Se no início de 1914 havia ainda um debate sobre que armamento adquirir, se francês ou alemão, em breve esta discussão foi superada por uma visão mais aguda do problema de defesa nacional,

e que passava pela implantação da indústria siderúrgica, acompanhada pela exploração de jazidas de carvão mineral e carvão vegetal e a exploração de energia elétrica. Para a revista, o desenvolvimento da defesa nacional passava pelo desenvolvimento econômico geral da economia civil.

Sendo *A Defesa Nacional* uma revista de grande inserção na tropa, principalmente entre os oficiais, e que era lida pelos parlamentares e pela imprensa, que reproduzia muitas vezes suas opiniões, para concordar ou não, o que foi notado na análise da fonte é que, além de defender um desenvolvimentismo de incentivos e monopólios, a revista não avançou no sentido do Estado se transformar em agente produtivo ativo, investindo em empresas produtivas. Os exemplos em que o Estado participava de atividades industriais eram citados como fracassados e ineficientes, como o Arsenal da Marinha e a Fábrica de Ferro de São João Ipanema.

Desta maneira, a revista continuou no marco liberal, do Estado fiscalizador e incentivador a até fins do período de pesquisa, quando já é possível encontrar a defesa da participação do Estado na industrialização, a exemplo da Argentina.

Entretanto, em relação à Aeronáutica, a percepção de uma industrialização nacional foi mais reticente. Certo que houve várias construções bem sucedidas de protótipos de aviões por civis e por militares nacionais e estrangeiros, mas em todos os casos, mesmo o incentivo moral e a cessão de espaço e de oficinas aos construtores, faltou – como foi dito em vários momentos – o apoio governamental, até mesmo em encomendas. Assim, estas iniciativas, durante a República Oligárquica, foram natimortas, mesmo que tivessem contado com o apoio popular. Ao final da década de 1920, já começa a se perceber, também, uma mudança de perspectiva, em que a Aeronáutica passa a ser vista como um vetor de desenvolvimento nacional, com empresas civis aéreas de passageiros, e a defesa da criação de fábricas de aviões nacionais.

Além disso, como a completar a preocupação doutrinária da revista com a defesa nacional, o problema da integração de todo o território pelos novos meios de transportes, automóveis e aviões já passava a ser pensado e divulgado pelos articulistas como a próxima urgência de modernidade.

A criação da Quinta Arma de Aviação, em 1927, encerra o recorte cronológico da dissertação. Porém, como se pode perceber pela leitura do próprio trabalho, não houve a preocupação em manter marcos rígidos, para não se correr o risco de

deixar de apreender o essencial do processo histórico e a análise do debate sobre a criação da aeronáutica perder em profundidade e rigor científico.

Outra preocupação metodológica do trabalho foi realizar uma leitura crítica das publicações historiográficas do Ministério da Aeronáutica, percebendo-se nelas uma tendência de enumerar os fatos em ordem rigorosamente cronológica, sem realizar um contexto político e econômico. Na verdade não há nada demais em realizar um trabalho nos moldes da “história evento”, de enumerar os fatos, e assim se criar uma narrativa coerente da História. A questão que se coloca é que tal forma de fazer história acaba por privilegiar o pioneirismo dos heróis, mitificando fatos, sem realizar qualquer contextualização, nem mesmo tentando-se explicar os eventos em uma problematização científica. Se o Brasil não desenvolveu uma aeronáutica autônoma e dependia da importação de aviões e equipamentos, esta situação teve uma explicação, desde que seja devidamente problematizada e recortada cientificamente.

De fato, como foi argumentado no texto, a aviação desenvolveu-se no Brasil aproveitando as sobras de material da Primeira Guerra Mundial, e não houve a visão estratégica de criação de uma tecnologia aeronáutica genuinamente brasileira. Foi, ruim, foi a melhor solução? Ao citar as metas norte-americanas para desenvolver uma Aeronáutica de potência hegemônica, que se projetasse pelos oceanos Pacífico e Atlântico, ainda em fins da década de 1910, *A Defesa Nacional* com certeza mostrava aos seus leitores qual o caminho deveria ser trilhado pelos países que quisessem deixar a periferia e assumir uma posição central no mundo.

O caminho de modernização das Forças Armadas, em termos de armamento, organização administrativa, recrutamento e doutrina tomou impulso com a vinda da MMF, em 1919. A chegada dos franceses foi comemorada pela *A Defesa Nacional*, como os vencedores da Primeira Guerra Mundial. De fato, todos os autores consultados exaltaram os benefícios da MMF para o Exército. Para a EAM, representou mesmo a criação da Aviação do Exército, antes inexistente. Aliás, sobre este fato, foram escritas algumas linhas neste trabalho, em que disputas pessoais pela imprensa levaram a decisões equivocadas por parte do Ministério da Guerra e a criação da EBA, em breve falida.

Este debate foi encontrado nas páginas de outra fonte cotejada nesta pesquisa, o jornal vespertino *A Noite*, que surge bombasticamente no mercado editorial brasileiro, em 1911. Como foi visto, *A Noite* foi um jornal que atingiu o

grande público por tratar de temas em geral desprezados pelos demais jornais, ou seja, as agruras do povo carioca e fluminense. Por trazer o dia a dia em suas páginas, *A Noite* atraiu um público fiel e rivalizou com o jornal *O Correio da Manhã*. O grande interesse para esta pesquisa foi o tratamento sensacionalista para o tema aeronáutico dado pelo jornal *A Noite*, como o patrocínio de *raids* aéreos entre aviadores estrangeiros e brasileiros, o pagamento de prêmios e a campanha de subscrição popular “Dêem Asas ao Brasil” para dotar o Exército de aviões e de um campo de aviação. E foi de fato na redação do jornal que o AeCB foi fundado, contando em sua primeira diretoria com militares, civis nacionais e estrangeiros, todos entusiastas da Aeronáutica e irmanados no sonho de modernidade para o Brasil.

A aviação e a formação de aviadores estavam sendo vistas pelos redatores do jornal como um dos pontos de inserção do país na modernidade que era vivida pelo mundo central industrializado. A aviação, no Brasil, se inseria neste contexto maior de urgência de modernidade, ou nos ideais modernos, de progresso e crença no poder da tecnologia em mudar a vida dos povos.

Assim, foi este debate que se quis trazer à tona, clarificando discursos, evoluções ou involuções históricas, limitações e casos. Neste período de pesquisa o Brasil viveu várias convulsões de urgências. Tudo estava por fazer-se, e o mundo vivia uma época de saltos tecnológicos, e que não eram acompanhados por todos os povos e, nos povos, por todos os grupos sociais. Assim, cada vez mais a aviação passava a ser monopolizada pelo grande capital, em produção seriada de grande escala, como uma indústria.

A Primeira Guerra Mundial foi o divisor de águas para os países centrais em relação aos países periféricos. O Brasil, que com o tenente Marcos Evangelista da Costa Vilela Junior já apresentava um projeto de avião de instrução militar em 1912, recusado pelo ministro da Guerra, poderia antes mesmo do grande conflito, ter iniciado sua inserção no mundo moderno pela porta da frente, estabelecendo também sua indústria aeronáutica.

Se não havia acúmulo tecnológico, e isto era fato, pois o país não fabricava motores, talvez naquele período uma solução híbrida de construção aerodinâmica nacional em conjunto com um motor estrangeiro importado, proposto por Vilela, poderia ter dado início a um patamar diferente ao adotado, de montagem de Escolas de Aviação com material importado e oficinas de reparos.

Não tendo sido assim, ficar-se-ia apenas imaginando o futuro do pretérito, que não é um exercício mental muito profícuo em História. De qualquer forma, soluções aeronáuticas e industriais posteriores a 1930, entre idas e vindas, permitiram uma mudança de patamar tecnológico para o Brasil, inserindo-o no *hall* dos países mediantemente desenvolvidos, apesar dos altos índices de desigualdade social, cuja resolução exige ainda uma solução de urgência rumo à modernidade social. Será possível? Se deixarmos de acreditar no pote de ouro escondido e trabalharmos, certamente a modernidade chegará, finalmente plena de significados, como a romper, como diria Walter Benjamin, o *continuum* periférico da História nacional.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

A DEFESA NACIONAL: Revista de assuntos militares, 1913-1927.

A NOITE: jornal diário. Rio de Janeiro, 1911-1927.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBAGNANO, Nicola. *Dicionário de Filosofia*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

ARARIPE, Luis de Alencar. "Primeira Guerra Mundial" In: MAGNOLI, Demétrio.(Org) *História das guerras*, São Paulo: Contexto, 2007,

BARBOSA, Marialva. *História cultural da imprensa Brasil - 1900-2000*. Mauad Editora, 2007.

BARROS, Henrique Lins de. *Santos-Dumont e a Invenção do Voo*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

BARROS, José D' Assunção. *O Projeto de Pesquisa em História*. Petrópolis: Vozes, 2007.

_____. *O Campo da História*. Petrópolis: Vozes, 2004.

BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1994.

BRASIL, Constituição (1891). *Constituição dos Estados Unidos do Brasil*. Fundação Projeto Rondon/Ministério do Interior, s/d.

BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas*. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. *Desenvolvimento e crise no Brasil: História, Economia e Política de Getúlio Vargas a Lula*. Editora 34, 2003.

BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: Unesp, 2002.

CALAZA, Claudio Passos. *Aviação no Contestado: investigação e análise de um emprego militar inédito*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UNIFA, 2007.

CALÓGERAS, João Pandiá. *As Minas do Brasil*. 1905.

CARDOSO, Ciro Flamarion e BRIGNOLI, Héctor. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro: Graal, 2002, 6ª. ed.

CARDOSO, Fernando Henrique e FALLETO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento na América Latina*. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.

_____. “Dos governos militares a Prudente de Moraes-Campos Sales”. In FAUSTO, Boris. (org) *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Republicano*, Tomo III, vol.8. São Paulo: Difel, 1975.

CARVALHO, José Murilo de. *Forças Armadas e Política no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2005.

_____. *Os Bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Cia das Letras, 1987.

CASTRO, Celso; IZECKSOHN, Vitor; e KRAAY, Hendrik (orgs). *Nova História Militar Brasileira*. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

CORREIA NETO, Jonas de Moraes, *Prefácio* In: BASTOS FILHO, Jayme de Araújo. *A Missão Militar Francesa no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1994.

COSTA, Fernando Hippolyto da. *Síntese Cronológica da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro: INCAER, 2000.

CPDOC. Disponível em
http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_arturbernardes.htm
http://www.cpdoc.fgv.br/nav_historia/htm/biografias/ev_bio_juareztavora.htm

CUNHA, Luis Antônio. *O ensino de ofícios nos primórdios da industrialização*. São Paulo: Unesp, 2005.

DOUHET, Giulio. *O Domínio do Ar*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978.

DUMONT, Alberto Santos. *O que eu vi, o que nós veremos*. São Paulo: Tipografia Piratininga, 1918.

_____. *Os Meus Balões*. Rio de Janeiro: BIBLIX, 1973.

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO, *Almanaque de Oficiais do Exército*, 1932.

_____. *História do Exército Brasileiro*. Brasília: IBGE, 1972, vol. 2.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: Formação do Patronato Político Brasileiro*. São Paulo: Globo, 2001.

FAUSTO, Boris. *Trabalho Urbano e conflito social (1890-1920)*. São Paulo: Difel, 1983.

_____. *A Revolução de 1930: História e Historiografia*. São Paulo: Cia das Letras, 1997.

FERNANDES, Suzana Cristina. *Amaro Cavalcanti e a luta pela industrialização brasileira*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2001.

FERREIRA, Oliveiros S. *A vida e a morte do partido fardado*. São Paulo: SENAC, 2000.

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. vol.1 e 2.

FRAGOSO, João Luis. Economia brasileira no século XIX. In: LINHARES, Maria Yedda Leite (org). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000,

FROTA, Andréa G. *Quinhentos anos de História do Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2000.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Fundo de Cultura, 1964.

HOBSBAWN, Eric. *Era dos Extremos: o breve século XX*. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

HOFFMAN, Paul. *Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

IANNI, Otávio. *Estado e Capitalismo: Estrutura social e Industrialização no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.

INCAER, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Rio de Janeiro: INCAER, 1991. vol. 1 e 2.

JAPIASSÚ, Hilton e MARCONDES, Danilo. *Dicionário Básico de Filosofia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1996.

LANNA JUNIOR, Mário Clementino Martins. "Tenentismo e crises políticas na Primeira República" In FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p.317 a 319.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: UNICAMP, 2003.

LENINE, V. I. "Relatório Sobre a Revolução de 1905" In *Oeuvres*, tomo 23, Éditions du Progrès: Moscou, 1974. Disponível em <http://www.marxists.org/portugues/lenin/1917/01/22.htm>.

LOPES, Theodorico e TORRES, Gentil. *Ministros da Guerra do Brasil (1808-1948)*. Rio de Janeiro, 1949, 3º ed.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. 5ª edição, São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

MACEDO, Bernardo Gouthier. *As idéias de Raul Prebisch sobre a industrialização periférica (1949-1954)*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 1994.

MEIRELLES, Domingos. *A Noite das Grandes Fogueiras: uma história da Coluna Prestes*. Rio de Janeiro: Record, 1995.

MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

_____. “Da industrialização restringida à internacionalização”. In: LINHARES, Maria Yedda (org). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

MONTEIRO, Hamilton de Mattos. “O aprofundamento do regionalismo e a crise do modelo liberal” In: LINHARES, Maria Yedda Leite (org). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000,

MORAES, Fernando. *Montenegro*. São Paulo, Planeta, 2006.

MOTTA, Jehovah. *A Formação do Oficial do Exército*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2001.

NEVES, Margarida de Souza. “Os Cenários da República. O Brasil na virada do século XIX para o século XX” In FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p.18 a 26.

OLIVEIRA, Francisco. *Crítica da razão dualista - O Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003.

PIONNIERS: *Revue Aéronautique Trimestrielle des Vieilles Tiges*, No. 23, 15/01/1970.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1965.

ROCHA, Claudilei Rodrigues da. *Estado e Indústria nas décadas de 1920 e 193: uma análise da participação estatal no processo brasileiro de industrialização*. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2003.

ROSA FILHO, Cherubim. *A Missão Militar Francesa de Aviação*. Rio de Janeiro: INCAER, 2007.

SANTOS, Murillo. *Evolução do Poder Aéreo*. Rio de Janeiro/Belo Horizonte: INCAER/Itatiaia, 1989.

SOUSA, João Vieira de. *Ministros da Aeronáutica (1941-1985)*. Rio de Janeiro: INCAER, 1997.

SOUZA, José Garcia de. *A verdade sobre a história da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Leuzinga, 1944.

TAVORA, Dion de Assis. *A Aviação Militar na Revolução Constitucionalista de 1932*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: UNIFA, 2006.

VIEGAS, JOAO ALEXANDRE. *Vencendo o azul: a história da indústria e tecnologia aeronáuticas*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1989.

VILLELA, Aníbal e SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira*. Rio de Janeiro: IPEA, 1975.

WANDERLEY, Nelson Freire Lavenére. *História da Força Aérea Brasileira*, Ministério da Aeronáutica, 1975.