



**UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO**

MESTRADO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS

CLAUDIO PASSOS CALAZA

**AVIAÇÃO NO CONTESTADO:
INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE DE UM EMPREGO MILITAR INÉDITO**

RIO DE JANEIRO

Novembro 2007

CLAUDIO PASSOS CALAZA

**AVIAÇÃO NO CONTESTADO:
INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE DE UM EMPREGO MILITAR INÉDITO**

Dissertação apresentada à
Universidade da Força Aérea como
requisito parcial para a obtenção do
título de Mestre em Ciências
Aeroespaciais.

ORIENTADOR: Prof. Dr. Paulo André Leira Parente

RIO DE JANEIRO

Novembro 2007



**UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
MESTRADO EM CIÊNCIAS AEROESPACIAIS**

CLAUDIO PASSOS CALAZA

**AVIAÇÃO NO CONTESTADO:
INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE DE UM EMPREGO MILITAR INÉDITO**

Dissertação aprovada pelos membros da Banca Examinadora, no dia.....de novembro de 2007, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciências Aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea.

Rio de Janeiro,.....de novembro de 2007.

BANCA EXAMINADORA

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

.....
Vera Leira Parente, D. SC.
Universidade Gama Filho (UGF)

.....
Tânia Regina Pires de Godoy Torres de Oliveira, D. SC.
Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR)

CALAZA, Claudio Passos.

Aviação no Contestado: Investigação e Análise de um Emprego Militar Inédito. Claudio Passos Calaza. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea / UNIFA, Mestrado em Ciências Aeroespaciais, novembro de 2007.

181 f.

Orientador: Dr. Paulo André Leira Parente.

Dissertação de Conclusão do Curso de Mestrado em Ciências Aeroespaciais. Universidade da Força Aérea /UNIFA, Rio de Janeiro, novembro de 2007.

Palavras-chave:

1. História.
2. Aviação Militar.
3. Contestado.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Mario Jorge Quinta Calaza e Marlene Passos Calaza.

Ao Prof. Walquer Figueiredo da Silva, inesquecível mestre, que, com seu profícuo trabalho no Colégio Impacto – Tijuca, em 1980, fez muito mais do que se esperava de um curso de pré-vestibular: despertou em mim a grande paixão pelo estudo da História.

Ao orientador Prof. Dr. Doutor Paulo André Leira Parente pela experiente orientação, assistência e liberdade de produção.

Ao Arquivo Histórico do Exército, em especial aos seus valorosos oficiais, capitão Francisco José Correa Martins e capitão Alcemar Ferreira Júnior, e equipe, pelo apoio e profissionalismo a serviço daquele precioso manancial de fontes para este trabalho.

À Prof^a. Dr^a. Tânia Regina de Godoy Oliveira, pela orientação, incentivo e oportunidade de compartilhar a instrução de História Militar na Academia da Força Aérea.

Ao Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado, da Universidade de Santa Catarina, por ter me despertado para o tema do Contestado a partir de sua obra “Lideranças do Contestado” e ainda pela boa vontade e presteza com que me atendeu em dúvidas e orientações.

Ao Prof. Joaquim Quintino Filho pela revisão ortográfica.

À Maria Claudia, minha esposa, e aos meus filhos Flávio e Fernando pelo amor, compreensão e companheirismo.



“A História é êmula do tempo, repositório de fatos, testemunha do passado, exemplo e aviso do presente, advertência do porvir”

Miguel Cervantes

RESUMO

A Guerra do Contestado, ocorrida entre 1912 e 1916 no Meio-Oeste catarinense, calcada no messianismo sertanejo, representou, dada a sua magnitude bélica e geográfica, um dos mais importantes conflitos internos brasileiros da Primeira República. Durante quatro anos, rebeldes caboclos precariamente armados enfrentaram tropas estaduais e federais. Em um período ainda recente ao advento do avião e, sobremaneira, de sua aplicação bélica, o Exército Brasileiro realizou, em 1915, uma inédita aplicação de aeroplanos em um teatro de operações. O presente trabalho tem por objetivo investigar, nos primórdios da Aeronáutica Militar Brasileira, o episódio do emprego da aviação na Guerra do Contestado. A pesquisa foi centrada no conhecimento dos fatores que concorreram para a iniciativa mediante uma análise das conjunturas política, militar e aeronáutica do período. A investigação histórica buscou identificar doutrinas, motivações e concepções do emprego aéreo da época, bem como a elucidação do transcurso e resultados das operações aéreas no Contestado, que culminaram na morte do tenente Ricardo João Kirk, primeira vítima da aviação militar brasileira. A pesquisa utilizou fontes primárias e secundárias, onde o autor buscou resgatar os fatos e analisar, sob os pontos de vista político e militar, o episódio primordial do emprego militar do avião no Brasil. Os dados estão atualizados até mês novembro de 2007.

ABSTRACT

The war of Contestado, occurred between 1912 and 1916 in the Midwest of Santa Catarina State, based on the rustic messianism, represented, due to its war and geographical magnitude, one of the most important Brazilian inward conflicts of the First Republic. During four whole years, rebellious copper-colored men, precariously armed, confronted state and federal troops. In a period, still recent to the advent of the airplane and, exceedingly to its war utilization, the Brazilian Army achieved, in 1915, an unprecedented utilization of airplanes in an Operation Theater. The current work has the purpose to examine, in the origins of the Brazilian Military Aeronautics, the episode of the use of Aviation in the War of Contestado. The research was focused on the knowledge of factors which contributed to the initiative through an analysis of the political, military and aeronautical conjunctures of the period. The historical investigation intended to identify doctrines, motivations and conceptions of the air utilization at that time, as well as the elucidation of the elapsing and results of the air operations in the Contestado, which culminated in Lieutenant Ricardo João Kirk's death, first victim of the Brazilian Military Aviation. The research has used primary and secondary sources, where the author intended to redeem the facts and analyse, under the political and military points of view, the primordial episode of the military utilization of the Aviation in Brazil. The data are updated until november, 2007.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AeCB – Aero clube Brasileiro ou Aero clube do Brasil.

AHEx – Arquivo Histórico do Exército.

EBA – Escola Brasileira de Aviação.

EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil.

EFSPRS – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande.

FAI – Federação Aeronáutica Internacional.

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

INCAer – Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

LISTA DE FIGURAS

1 – Marechal Hermes da Fonseca	32
2 – Lançamento manual de bombas na Guerra das Balcãs em 1912.....	40
3 – Capitão-tenente Jorge Moller	42
4 – Tenente Ricardo João Kirk	48
5 – Brevê do tenente Ricardo Kirk.....	53
6 – General Vespasiano de Albuquerque.....	55
7 – Instalações da Escola Brasileira de Aviação /Gino Bucelli no Campo dos Afonsos em 1914	60
8 – Mapa da região reivindicada pela Argentina em 1881	69
9 – Mapa de limites entre as províncias do Paraná e Santa Catarina em 1865.....	70
10 – Mapa de limites entre as províncias do Paraná e Santa Catarina em 1879.....	70
11 – Traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.....	73
12 - O “monge” João Maria curando doentes.....	74
13 – Anastás Marcaf, o reconhecido “monge” João Maria	75
14 – O “monge” José Maria ao lado de suas “virgens”.....	76
15 – Coronel João Gualberto	81
16 – Grupo de jagunços do Contestado.....	84
17 – General Carlos Frederico Mesquita.....	89
18– O aviador Cícero Marques	91
19 – Mapa do território sob domínio rebelde em 1914	93
20 – General Fernando Setembrino de Carvalho	94
21 – General Setembrino de Carvalho no teatro de operações	101
22 – Mapa do teatro de operações do Contestado confeccionado para a campanha do general Setembrino de Carvalho.	104
22 - O aviador italiano Ernesto Darioli.....	109
23 – Aeronave Blériot SIT... ..	120
24 – Aeronave Morane-Saulnier tipo G	121
25 - Motor radial rotativo Gnome de 7 cilindros.....	122
26 – Aeronave Morane-Saulnier tipo L (Parasol).. ..	123
27 - Planta da aeronave Blériot XI.....	124
28 – Planta da aeronave Morane-Saulnier tipo G . ..	125
29 - Planta da aeronave Morane-Saulnier tipo H . ..	126

30 - Planta da aeronave Morane-Saulnier tipo L (Parasol)	127
31 - Desembarque de material bélico na estação de União da Vitória.....	130
32 – Aviões avariados desembarcam em União da Vitória	132
33 – Mapa do teatro de operações aéreas do Contestado	134
34– Hangares e aeronaves em União da Vitória.....	137
35 – Célebre fotografia da aviação no Contestado... ..	144
36 - Parte do original do telegrama enviado pelo general Setembrino de Carvalho ao ministro da Guerra, general Caetano de Faria, noticiando a missão aérea e a morte do tenente Kirk	157
37 – Mapa da rota de vôo da missão e o do local do acidente.....	161

LISTA DE TABELAS

1 – Quadro de especificações das aeronaves empregadas no Contestado	123
---	-----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1 CONJUNTURA POLÍTICA, MILITAR E AERONÁUTICA	24
1.1 <u>A SITUAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO DO FINAL DA MONARQUIA À SEGUNDA DÉCADA DO SÉCULO XX</u>	24
1.2 <u>O GOVERNO HERMES DA FONSECA</u>	32
1.3 <u>UMA NOVA TECNOLOGIA: UMA NOVA ARMA</u>	37
1.4 <u>O DESPERTAR DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA E O PERSONAGEM</u>	41
1.5 <u>A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL E A IMPRENSA</u>	62
2 CONTESTADO : A GUERRILHA MESSIÂNICA	66
2.1 <u>RAÍZES DO CONFLITO</u>	67
2.2 <u>O ESTOPIM EM IRANI</u>	77
2.3 <u>A PROGRESSÃO DA “GUERRA SANTA” SERTANEJA</u>	82
2.4 <u>O PRIMEIRO GENERAL</u>	87
3 O EMPREGO DA AVIAÇÃO NA CAMPANHA DO CONTESTADO	94
3.1 <u>A ASSUNÇÃO DO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO</u>	94
3.2 <u>A DECISÃO: MOTIVAÇÕES E DOCTRINAS</u>	101
3.3 <u>CONCEPÇÕES, EXPECTATIVAS E LOGÍSTICA</u>	112
3.4 <u>AS OPERAÇÕES AÉREAS NO CONTESTADO</u>	133
3.5 <u>A DERRADEIRA MISSÃO DO TENENTE KIRK</u>	150
3.6 <u>CAUSAS DO ACIDENTE</u>	156
4 CONCLUSÃO	162
5 REFERÊNCIAS	169
6 GLOSSÁRIO	179

INTRODUÇÃO

Quatro dias após assumir o comando das operações no Contestado, o general Fernando Setembrino de Carvalho enviou uma mensagem ao ministro da Guerra requisitando o emprego de aeroplanos no conflito. O dia era 16 de setembro de 1914, apenas oito anos decorridos do vôo do 14 bis de Alberto Santos Dumont no Campo de Bagatelle, na França.

O lugar em questão se situa nos, ainda longínquos e inexplorados, sertões do sul do Brasil, entre os estados do Paraná e Santa Catarina, em uma região denominada Contestado, onde desde 1912 ocorria uma revolta messiânica liderada pelo “monge” José Maria e seus sucessores. Armados de facões, espadas, carabinas e velhas garruchas, e autoproclamados de “Exército Encantado de São Sebastião”, sertanejos se rebelaram contra o sistema social e a política vigente. Ameaçando a ordem pública, desafiaram os poderes constituídos, enfrentaram tropas estaduais e inclusive o Exército Brasileiro. Este movimento atingiu grandes dimensões, colocando à prova o poder militar da República Oligárquica ao início de século XX.

Decorridos noventa anos do final do conflito, o Contestado permanece como um dos menos conhecidos e estudados episódios da História brasileira. Uma sangrenta revolta cabocla que durou de 1912 a 1916, mitificada entre os catarinenses e que permanece ignorada na historiografia nacional porque não teria passado de um movimento armado messiânico nos moldes da tão enaltecida Guerra de Canudos de 1897.

Canudos e Contestado foram conflitos motivados pelo messianismo e fundamentalismo religioso que abalaram o primeiro período republicano em sua consolidação. As páginas de *Os Sertões*, ícone da exaltada Canudos, celebraram e eternizaram a resistência do rebelde sertanejo nordestino, enquanto a valentia do caboclo sul-brasileiro permaneceria desconhecida para a memória nacional.

A Guerra do Contestado foi, na realidade, um episódio muito mais grave e de maior relevância militar que Canudos. Foi mais abrangente, duradoura, dispendiosa e mais violenta: só não foi tão narrada ou cantada quanto Canudos. Os estudiosos do assunto afirmam que lhe faltaram, por certo, as narrativas de Euclides da Cunha ou de um visconde de Taunay.

Se, no palco da História Geral do Brasil, o Contestado persiste como um episódio esquecido, o mesmo acontece no âmbito da História Militar Brasileira, e sobremaneira na História Aeronáutica, onde se tornou timidamente mencionado como o episódio em que ocorreu o primeiro emprego do avião em um campo de batalha.

Figurando como uma gota no imenso oceano histórico que representou a Guerra do Contestado, o emprego da aviação militar há muito é desprovido de um melhor conhecimento e interpretação, um primordial episódio na historiografia aeronáutica brasileira. A carência de estudos sobre a aviação do Contestado predominou e contaminou o senso comum do conhecimento histórico aeronáutico militar. Quando ocorrem menções sobre o primeiro emprego militar do avião, ou de um conceitual “batismo de fogo” da aviação brasileira, persistem enaltecidas citações atribuídas à Revolução Constitucionalista de 1932, ou até mesmo à campanha do Primeiro Grupo de Aviação de Caça na Itália durante a Segunda Guerra Mundial.

No tocante ao âmbito geográfico desse ineditismo, alguns autores citam que, na Guerra do Contestado, em 1915, ocorreu o primeiro emprego da aviação militar nas Américas¹, outros o reservam ao continente da América do Sul.² Autores mais comedidos se contentam com a menção de que foi um feito inédito apenas no âmbito do território brasileiro³, mas ocorrem inclusive citações imputando o fato como o primeiro no mundo.⁴

O tema se torna ainda mais intrigante ao evidenciarmos que, no período da Guerra do Contestado, a aviação militar mundial estava em seus estágios embrionários em que ainda era questionada por estrategistas europeus a aplicabilidade do recente invento nos campos de batalha. Em 1911, o notável general francês Ferdinand Foch afirmava categoricamente que "aviação é um bom esporte, mas sem utilidade para a guerra". Somente com a Primeira Guerra Mundial, deflagrada em junho de 1914, ocontecería, nos céus da Europa, a efetivação do avião como instrumento bélico.

¹ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 423.

² AFONSO, Eduardo José. **O Contestado** – Guerras e Revoluções Brasileiras. São Paulo: Editora Ática, 2003, p.35.

³ LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975, p 37-38.

⁴ DERENGOSKI, Paulo Ramos. **O Desmoronamento do Mundo Jagunço**. Florianópolis: Imprensa Oficial de Santa Catarina, 1986, p. 87.

A historiografia disponível revela que o episódio da aviação na Guerra do Contestado é ainda pouco conhecido e compreendido. Sobre este recorte temático persistem ainda diversas lacunas no conhecimento histórico.

A maior destas lacunas reside na compreensão das razões que levaram o Exército Brasileiro, em 1914/15, a recorrer, ineditamente, ao emprego da aviação em um teatro de operações. Considera-se ainda que a constituição da aviação do Exército só aconteceu em 1919. Em consequência do mencionado problema, outro questionamento ainda surge sobre o modo como efetivamente transcorreram essas operações.

Para solucionar o problema acima formulado, faz-se necessário examinar a conjuntura que determinou o empreendimento do Exército Brasileiro. No tocante ao contexto, é mister ampliar as observações e análises da conjuntura política, militar e aeronáutica da segunda década do século XX, considerando-se inclusive os cenários nacional e internacional.

O espírito épico e mitificador de alguns autores da historiografia aeronáutica brasileira procuraram, sobretudo, mesmo que instintivamente, valorizar o pioneirismo da iniciativa e o heroísmo de seus personagens, dispensando a avaliação dos efetivos resultados militares do emprego dos aviões no longo conflito messiânico.

Diante da problemática exposta, podemos, mesmo assim, levantar muitas indagações que persistem como lacunas de conhecimento na história aeronáutica do Contestado, as quais a pesquisa aspira responder: Qual o âmbito geográfico do imputado ineditismo do emprego aéreo no Contestado? Qual o pensamento aeronáutico da época e o estado da arte da aviação militar? Que doutrinas e experiências bélicas animaram tal iniciativa? Que situações no teatro de operações justificavam a decisão do emprego do novo recurso tecnológico? Como se encontrava organizada a aviação do Exército Brasileiro naquele período? Que circunstâncias políticas e interesses favoreceram a tomada de decisões para o emprego aéreo?

O objetivo geral desta dissertação é empreender uma investigação histórica acerca do emprego da aviação na Guerra do Contestado, buscando, a partir de conjunturas políticas, militares e aeronáuticas da segunda década do século XX, compreender as razões que levaram o Exército Brasileiro a recorrer ao inédito recurso militar durante um conflito, fato transcorrido entre nos anos 1914 e 1915.

A pesquisa também pretende identificar doutrinas, pensamentos, ações políticas e personagens intervenientes nos primórdios da aviação militar brasileira. Um dos objetivos específicos se refere ao conhecimento mais detalhado do transcurso das operações aéreas na zona de guerra, possibilitando avaliar aspectos táticos, logísticos e os efetivos resultados da expedição. Pretende-se elucidar as circunstâncias e causas do acidente aéreo que resultou na morte do tenente Ricardo Kirk, primeira vítima da aviação brasileira.

O presente estudo pretende, ainda, contribuir para o conjunto do conhecimento historiográfico da aviação militar, particularmente no tocante ao processo histórico das incorporações tecnológicas militares.

Demonstrar a relevância do presente trabalho necessariamente representa justificar a validade do conhecimento da História Militar na formação de líderes para os mais altos escalões da Força. O estudo da matéria, particularmente dos conflitos de uma nação, conduz a conclusões e realça aspectos capazes de influir na expressão militar de seu poder nacional. O estudo das campanhas militares, com seus erros e acertos, o respeito às tradições, o culto aos heróis, traduzem reflexos à formulação da doutrina, ao moral e à estrutura militares.

A autoridade da História Militar se afirma quando potências militares a compreendem como fonte para formulação em suas doutrinas militares de emprego. A ciência histórica como fundamento para o estabelecimento de doutrina militar ocorreu na década de vinte do século XX com os pressupostos do general inglês John Frederick Charles Fuller, que advogou a transformação da arte da guerra em ciência para seu melhor entendimento e aplicação.⁵ Fuller assinalava que a legítima função da História dos profissionais da guerra é ajudá-los a pensar sobre o futuro. O valor do conhecimento histórico como ferramenta de formulação da doutrina do poder aéreo também foi destacado por Holley:

A experiência histórica fornece a prova do que funcionou e do que não funcionou. A experiência nos leva além da visão e da especulação dos teóricos. A experiência prática revela o que é prático. Mas o que queremos dizer verdadeiramente por experiência? Vivenciar uma operação é, de algum modo, "experimentá-la". Contudo, não é isso que queremos dizer quando falamos em experiência utilizável para propósito doutrinário. Para ser utilizável a experiência que observamos ou vivenciamos tem que ser objeto de reflexão e tem que ser registrada.⁶

⁵ FULLER, John Frederick Charles, **The Foundations of the Science of War**, London: Hutchinson and Co Ltd., 1925, p. 97.

⁶ HOLLEY JR., I. B. Sobre cargas de sabre, caças de escolta e aeronaves espaciais. **Air University Review**, edição brasileira, Maxwell AFB, primavera 1984, p. 26-35.

No estudo da formulação das doutrinas militares o coronel Dennis Drew, pensador da Força Aérea dos Estados Unidos, menciona que, “a fonte primária de crenças sobre como melhor conduzir assuntos militares é a experiência de como as coisas foram conduzidas no passado. Em outras palavras, a fonte primária da doutrina militar é a História Militar”.⁷ Apenas o estudo sistemático da História é capaz de construir referências sólidas para posicionamentos futuros. A História Militar se torna matéria propedêutica para o estudo da tática, da estratégia e da logística.

O militar profissional, ao se aprofundar no estudo da História, objetivando a preparação para enfrentar suas responsabilidades, sejam de ordem administrativa, sejam de ordem estratégica ou tática, espera, naturalmente que a História lhe propicie os princípios práticos para guiar suas ações – mediante lições.⁸

A Guerra do Contestado, embora distante na temporalidade de sua criação, pertence, em suas raízes, à História da Força Aérea Brasileira, à memória de seu berço no lendário Campo dos Afonsos e à História do Brasil como o episódio primordial do emprego real do poder aéreo em um teatro de operações.

O advento do avião no início do século XX representou uma nova e revolucionária tecnologia para uso militar. Torna-se, deste modo, imperativo considerar que, no presente século, as inovações tecnológicas para a área militar são uma constante realidade, e a incorporação destas se tornou um constante desafio, sobretudo para a Aeronáutica, uma Força Armada que se sustenta sobre alta dependência tecnológica.

Para uma Força Armada específica a inovação manifesta-se pelo desenvolvimento de novos conceitos de combate e/ou novos meios de integração da tecnologia. Novos meios de integração da tecnologia podem incluir a revisão da doutrina, da tática, do treinamento ou do apoio.⁹

O exame da aviação militar no conflito em tela não diz respeito somente à incorporação ou desenvolvimento tecnológico, mas, sobretudo, à dinâmica do pensamento doutrinário. Embora saibamos que não proveremos respostas aos problemas futuros, a conscientização da magnitude do auxílio da História nos permitirá identificar o que aconteceu no passado. Deste modo, exercitando-nos no presente, alcançamos condições de caracterizar a tendência e presumir a seqüência

⁷ DREW, Dennis M. Of trees and leaves. **Air University Review**, jan./feb. 1982. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1982/jan-feb/drew.html>>. Acesso em: 1º mar. 2007.

⁸ WEIGLEY, Russell F. **Novas Dimensões da História Militar** - Vol. 1. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1981, p. 15-16.

⁹ ISAACSON, Jeffrey; LAYNE, Christopher; ARQUILLA, John. **Predicting Military Innovation**. Air Space Journal, Santa Monica CA: RAND, 1999, p. 46.

mais plausível dos fatos, percebendo ameaças como ferramenta de análise geopolítica e estratégia, bem como favorecendo o campo da ciência e da tecnologia militar.

A campanha do Contestado foi também marcada pela primeira implantação de uma estrutura de Estado-Maior, uma concepção militar prussiana introduzida no Exército Brasileiro em 1909. Sob o comando do general Setembrino de Carvalho, a grande expedição ao Contestado instaurou, em 18 de setembro de 1914, um inédito serviço de Estado-Maior em campanha composto por jovens oficiais.

Um aspecto relevante no estudo da Guerra do Contestado é o entendimento de que este conflito teve como causas determinantes a conjunção de fatores que envolviam o fundamentalismo religioso, a questão agrária e a incapacidade do Estado na segurança pública. Indubitavelmente, estes são temas atuais, constituindo fatores que representam ameaças na motivação de diversos conflitos, em cenários nacional e internacional.

Desclassificado durante muitos anos como uma simples revolta de cunho messiânico e anti-republicano, o Contestado vem despertando o interesse dos historiadores nos últimos anos, resultando na edição de novos títulos que trazem inéditas e novas abordagens e interpretações sobre o movimento. Apesar dos novos títulos, permanece ainda pouco estudado, para a História Militar, o episódio do emprego da aviação, às expensas do discreto reconhecimento histórico desse ineditismo.

As ligeiras menções da maioria dos autores seriam compreendidas pela incipiente participação da aviação diante da magnitude da campanha. Os textos outrora produzidos amalgamam exaltações de heroísmo pela iniciativa com um oculto resultado militar das operações. Excetuando o jornalista catarinense Nilson Thomé no original *Aviação Militar no Contestado - Réquiem para Kirk*¹⁰, nenhuma outra produção literária, ou mesmo no universo acadêmico, focou com especificidade o emprego da aviação ocorrido no conflito messiânico do Contestado.

Diante dos poucos conhecimentos disponíveis, a percepção lógica do episódio induz à formulação das seguintes hipóteses.

1. O Exército Brasileiro estava preparado para efetivar a incorporação tecnológica do avião no momento da Guerra do Contestado.

¹⁰ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986.

2. O emprego da aviação no conflito messiânico foi uma iniciativa militar bem sucedida, comprovando a efetividade do novo recurso.

Nesse sentido, a presente dissertação pretende contribuir para o resgate da História da Aeronáutica Brasileira, aspirando ampliar os conhecimentos e interpretações sobre o intrigante episódio. As conclusões obtidas desejam ainda compor um referencial histórico para a fundamentação da Doutrina de Emprego da Força Aérea Brasileira e de suas lideranças.

O sentido da disciplina de História Militar ministrada nas respectivas escolas de formação de oficiais militares é o de servir como ferramenta indispensável na constituição do pensamento militar e substituto da experiência direta em combate, além de representar uma indicação exemplar inspirada nas ações dos vultos do passado de cada Força. Mesmo que não seja doutrinário, o estudo da guerra na História (...), sem dúvida é substituto ao profissional e concorre para isso.¹¹

Quanto aos modelos teóricos, as obras acerca do Contestado podem ser divididas, quanto a sua abordagem, em duas vertentes. As primeiras, produzidas pioneiramente por militares, tendo em sua ótica, pela essência da História Militar tradicional, a narrativa episódica da batalha, a fundamentação da arte da guerra, a exaltação do heroísmo, calcadas na magnitude das operações militares.

As outras, produtos de sociólogos e jornalistas, focaram a análise antropológica do fenômeno da revolta camponesa, calcada no messianismo, conflito social, choque de civilizações, no entendimento das raízes do movimento rebelde e suas lideranças. Escolas positivistas e marxistas são respectivamente expressas nestas duas vertentes de obras.

Em se considerando a dicotomia de abordagens, o trabalho que aqui se apresenta, originalmente se enquadra no primeiro, por sua concepção castrense. Contudo, buscou-se uma diferenciação daqueles, não apenas pela especificidade do foco na aviação, mesmo porque tal trabalho já foi iniciado por Thomé¹², mas por buscar a análise sob a perspectiva da Nova História Militar, focando as relações e a compreensão do ambiente, da mente humana, da evolução do armamento, do acontecimento tecnológico e sua incorporação no meio militar no momento de um conflito.

¹¹ OLIVEIRA, Tânia R. P. de Godoy T. de. **O Estudo da Guerra e a Formação da Liderança Militar Brasileira**. 2004. 189 f. Tese de Doutorado, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2004, p. 189.

¹² THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986.

Esta abordagem de uma Nova História Militar a partir da ciência da guerra e arte militar, encontra como referencial teórico a obra de André Corvisier, *A Guerra – Ensaios Históricos*.¹³ Nesta obra o autor analisa o impacto das inovações tecnológicas na arte da guerra, sobretudo no marco histórico da conquista da terceira dimensão no início do século XX.

Desde a Antiguidade, assistimos a uma crescente evolução na arte da guerra por conta das inovações tecnológicas. Da metalurgia ao advento da pólvora, até o desenvolvimento das armas atuais de precisão, ditas “inteligentes”, a lista das aplicações científicas e tecnologias na guerra é impressionante. Cada uma dessas tecnologias provocou profundo impacto no modo de combater, mas nenhuma delas certamente alterou a arte da guerra e o ambiente tático como o advento da conquista da terceira dimensão pelo avião.

Dentro dos pressupostos teóricos da Nova História Militar, buscou-se investigar a Guerra do Contestado em seu episódio do experimento bélico do avião. Esta abordagem observa o Exército Brasileiro no momento de uma revolucionária incorporação tecnológica, diante de uma política organizacional para a constituição de uma aviação militar no Brasil. Novos pensamentos e ações aconteceram no seio de uma Força Armada induzindo novas formulações doutrinárias de emprego.

Forças Armadas se constituem como instituições complexas. Tão complexas que, são capazes de afetar em profundidade a vida das pessoas, forjando valores individuais, conduzindo destinos. Deve-se admitir ainda que, não se concebe história sem ação humana, bem como ação humana sem um contexto histórico. A tema desta dissertação também se refere a uma história de homens e suas idéias, personagens intervenientes com sentimentos, aspirações em uma permanente busca de realizações diante do momento histórico.

Nesse sentido, este trabalho busca prover ainda uma interpretação holística do elemento humano. Sob esse viés, esta é a história do tenente Ricardo João Kirk, o pioneiro aviador do Exército Brasileiro, membro de destaque no Aeroclube Brasileiro, um expoente dos primórdios da aviação militar, tombado em operação durante o conflito no Contestado.

¹³ CORVISIER, André. **A Guerra: Ensaios Históricos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora. 1999.

Em se aplicando as abordagens de Corvesier¹⁴, o episódio do emprego da aviação do Contestado também é uma história de ciência, guerra e arte militar, mas também constitui uma História Militar diante das questões do ambiente, meios e potencialidades, tendo em vista as condições geográficas, climáticas e logísticas.

A fundamentação teórica do presente trabalho também se apoiou na escola do general inglês John Frederick Charles Fuller¹⁵, formulador das bases do valor do estudo da História Militar como ferramenta para a formulação e revisão da doutrina militar, doutrina que, segundo Fuller, deve ser calcada em experiências de combate, propugnando um sentido pragmático da História para os militares.

O procedimento metodológico adotado para esta pesquisa histórica é dedutivo, empreendendo uma busca qualitativa em fontes primárias e secundárias. As fontes primárias compreenderão documentos originais, relatórios de campanha, boletins, ordens do dia, mensagens, telegramas, atas administrativas, jornais, periódicos, mapas, croquis e imagens do conflito.

Fontes primárias foram encontradas no Arquivo Histórico do Exército (AHEx.), na Fundação Biblioteca Nacional, no Museu Aeroespacial, no Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica (INCAer), no Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil da Fundação Getúlio Vargas e na Fundação Casa de Rui Barbosa.

O marco documental da pesquisa é baseado no relatório do general Setembrino de Carvalho¹⁶, comandante da oitava e última campanha da Guerra do Contestado que decidiu pelo emprego de aviões no teatro de operações.

As fontes secundárias envolveram obras de caráter metodológico da História e as obras clássicas e contemporâneas sobre a campanha do Contestado. Outros títulos e produções também foram referenciados para os temas de doutrina de emprego aéreo, História Militar e História da Aviação, nos âmbitos nacional e internacional, visando identificar e analisar as conjunturas da época.

Como fontes fundamentais, o pesquisador utilizará a produção de escritores clássicos da Guerra do Contestado, elegendo Demerval Peixoto e Herculano

¹⁴ CORVISIER, André. **A Guerra**: Ensaio Histórico. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1999, p. 73-143.

¹⁵ FULLER, John Frederick Charles, **The Foundations of the Science of War**, London: Hutchinson and Co. Ltd., 1925.

¹⁶ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

Teixeira D'Assunção que, pelas suas remotas obras, foram os pioneiros nas narrativas da campanha, respectivamente em 1916 e 1917. Como oficiais combatentes, estes autores foram participantes diretos do conflito, e suas preciosas e raras edições constituem testemunhos originais, e por isso, serão arroladas como fontes primárias.

A presente introdução pretendeu despertar o tema proposto, colocando o problema dentro de sua problemática pertinente, definindo seu objetivo e destacando relevâncias e justificativas ao presente estudo, bem como formulando hipóteses e apresentando os aspectos metodológicos utilizados.

O desenvolvimento da presente dissertação compreende três partes distintas:

O primeiro capítulo procede a uma análise do cenário político e militar mediante o exame da situação do Exército Brasileiro na Primeira República, sobremaneira, no período Hermes da Fonseca. Entretanto, prioritariamente busca investigar os primórdios da aviação no Brasil e no mundo, e como transcorreu sua evolução, para o emprego militar na segunda década do século XX. A eclosão da Primeira Guerra Mundial e o papel da imprensa também são componentes indispensáveis para um amplo exame do contexto.

O segundo capítulo realiza uma indispensável revisão bibliográfica acerca dos precedentes históricos e evolução da Guerra do Contestado, possibilitando penetrar na magnitude do conflito, suas fases e expedições e assim depreender suas implicações e repercussões na conjuntura política e militar da época.

O terceiro capítulo, como objetivo central da pesquisa, atinge a expedição final comandada pelo general Fernando Setembrino de Carvalho, que determinou a decisão para o emprego de aviões no teatro de operações. Objetivou-se, sobremaneira, elucidar o transcorrer das operações aéreas, desde as razões da tomada de decisão, o planejamento, impressões e sentimentos, movimentos e intercorrências, que resultaram na morte do tenente Ricardo Kirk.

A conclusão buscou, a partir dos objetivos propostos e dos dados obtidos nas fontes, processar uma interpretação lógica e fundamentada acerca do emprego da aviação na Guerra do Contestado.

1 CONJUNTURAS POLÍTICA, MILITAR E AERONÁUTICA

O estudo histórico acerca do emprego de aviões na Guerra do Contestado não pode ser empreendido apenas na investigação direta de fatos e seus personagens. Fatos e personagens, para a consecução do fazer histórico, estão obrigatoriamente condicionados a um conjunto situacional, os cenários configurados que permitem interpretações de suas respectivas causas e atuações. A aviação militar do Contestado precisa ser entendida como um fenômeno tecnológico na arte da guerra, multifacetado pelo ambiente político, e não como uma fórmula morta de um episódio peculiar de uma revolta sertaneja do início do século XX.

Destarte, uma ótica totalizadora preliminar dos aspectos políticos, militares e aeronáuticos do período se torna imprescindível ao exame do episódio. No tocante ao exame da conjuntura política, esta não se restringe ao tópico do governo de Hermes da Fonseca, mas a ação política encontra-se permeada nos aspectos militares e aeronáuticos. Da mesma forma, a conjuntura aeronáutica não pode se limitar ao exame isolado dos primórdios da aviação militar brasileira, mas sim carece da observação dos aspectos políticos e militares na instituição do Exército Brasileiro, no momento de uma incorporação tecnológica revolucionária. Observar a nascente aviação, seu despertar militar até o agravamento da revolta messiânica significa investigar o Aeroclube Brasileiro (AeCB), pois foi esta entidade que de fato iniciou os primeiros movimentos do pensamento aeronáutico e, por fim foi mobilizada pelo Exército Brasileiro para a grande campanha.

1.1 A SITUAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO DO FINAL DA MONARQUIA À SEGUNDA DÉCADA DO SÉCULO XX

No crepúsculo da Monarquia, o Exército Brasileiro era uma instituição estagnada, sem renovar seu equipamento e distante da evolução dos métodos de combate resultantes das últimas guerras na Europa. Sua elite militar esforçou-se para superar essa inércia, mas não logrou êxitos significativos. Pode-se mesmo assegurar que a desilusão do Exército com o regime monárquico foi um dos fatores que concorreram para a proclamação da República. Nos primeiros anos do novo regime, embora os militares ocupassem a presidência da República, não foram produzidas modernizações nas Forças Armadas.

Em 1890, iniciou-se a Reforma Benjamim Constant, que não chegou a ser concluída. Em sua concepção continuou dando aos oficiais uma formação excessivamente elitista, carecendo de instrução militar profissionalizante. A campanha de Canudos expôs as graves deficiências na preparação militar da tropa. Outro surto renovador aconteceu com a reforma Mallet, inferior em sua concepção e ainda muito prejudicada pelos cortes nos recursos orçamentários do governo Campos Salles.¹⁷ A criação do Estado-Maior em 1896, em substituição à Repartição do Ajudante General representou uma nova fase organizacional para o Exército, embora sua efetivação, na prática, ocorresse somente em 1909.

No início do século XX, apesar de todos os esforços, a situação do Exército Brasileiro era de obsolescência. Verificava-se, mesmo na capital da República, o estado precário e de abandono em que se encontrava a quase totalidade dos quartéis. A tropa vivia restrita, exclusivamente, às lides castrenses rotineiras. Desaparelhada, enfrentando dificuldades materiais de toda ordem, a instrução da tropa resumia-se, quando muito, a exercícios de ordem unida, e sua apresentação em público limitava-se apenas aos desfiles militares do Dia da Independência.

No tocante ao aspecto da composição social da oficialidade, o Exército era visto como uma das poucas vias de ascensão social para os jovens das classes menos favorecidas que não queriam seguir a vida eclesiástica. O título de alferes-aluno tornara-se a grande atração dos moços que, sem grandes recursos financeiros, sonhavam com risonho futuro.¹⁸ Nas altas patentes persistia o antagonismo entre o grupo dos “tarimbeiros” e “bacharéis” que aludia à diferença entre a formação e a origem desses oficiais.¹⁹

De um lado, ficavam os práticos ou “tarimbeiros”, oficiais que se tinham destacado em combate, mas que não tinham um nível de instrução formal. Em sua maioria, eram ex-combatentes da Guerra do Paraguai, e diziam orgulhosamente que seus galões não haviam sido obtidos em livros e sabatinas, mas às custas de Solano Lopez.

¹⁷ MAGALHÃES, J. B. **A Evolução Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora 1998, p. 320.

¹⁸ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 22-23.

¹⁹ CARVALHO, José Murilo de. As Forças armadas na primeira república: O poder desestabilizador. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III-O Brasil Republicano, 2º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 196-197.

O outro grupo era composto pelos científicos ou "doutores", formados na Academia Militar da Praia Vermelha, portadores do anel de grau ou do título de bacharel em matemática, vistos com desconfiança, por sua educação demasiado livresca e pouco prática para as necessidades operacionais do Exército.

A Escola Militar da Praia Vermelha, balizada pela doutrina positivista, tornou-se, pelos auspícios de Benjamin Constant, um centro de estudos de matemática, filosofia e letras, subestimando cadeiras de cunho militar profissionalizante. Com o tempo, distantes de um espírito militar disciplinador, onde as formaturas eram raras, a Escola Militar se tornou um centro de intelectuais politizados, e logo, um caldeirão de motins e atividades subversivas. A última delas, que resultou em seu fechamento definitivo pelo ministro Mallet, aconteceu em 1904, por ocasião da Revolta da Vacina, quando a fervente mocidade militar se pôs em armas contra o governo diante da lei que obrigava a vacinação antivariólica.

O presidente Rodrigues Alves, que horas antes havia se negado a demitir Oswaldo Cruz da direção do Departamento Nacional de Saúde, mais uma vez resistiu às pressões militares, recusando-se a desligar o ministro da Justiça de sua equipe de governo. Por isso, à noite, alunos da Escola Militar da Praia Vermelha e outros militares do Realengo rebelaram-se contra o presidente. Depois de se organizarem sob o comando do general Silvestre Travassos, cerca de trezentos alunos armados, mas com pouca munição, foram enviados à sede do governo, no bairro de Laranjeiras, com a missão de depor o presidente da República.²⁰

Forjados para uma promissora atuação política, a realidade de carreira dos jovens oficiais nos quartéis logo se mostrava bastante adversa. Para a maioria da oficialidade imperava um sistema de promoções congestionado, lento e politizado por questionados atos de bravura e publicações elogiosas. Em sua estrutura hierárquica, havia discrepante predominância numérica de tenentes em relação aos demais postos, resultando um grande conflito entre oficiais superiores e subalternos, cabendo aos últimos as lides diárias com a massa soldadesca.²¹

O engarrafamento nos escalões inferiores devia-se em parte à legislação de reforma e promoção. Os limites de idade para a permanência nos postos e nas fileiras eram muito altos em comparação com os exércitos mais modernizados. Além disso, a recorrente anistia dos alunos da Escola da Praia Vermelha, expulsos após freqüentes revoltas em que se envolviam,

²⁰ MEIHY, José Carlos Sebe Bom; BERTOLLI FILHO, Claudio. **Revolta da Vacina**. São Paulo: Editora Ática S. A., 1995, p. 33-34.

²¹ CARVALHO, José Murilo de. As Forças Armadas na Primeira República: O poder desestabilizador. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III-O Brasil Republicano, 2º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 205-208.

fazia voltar às tropas revoltosos, contribuindo para a saturação do primeiro degrau da hierarquia.²²

Em seu livro de memórias, o general Setembrino de Carvalho confirma que a ascensão hierárquica, naquele período, funcionava em bases políticas e pessoais.²³ Cotas de um terço por merecimento eram aplicadas como critério de promoção desde os postos mais subalternos da oficialidade. Permanecia-se cerca de dez a dezoito anos nos postos de alferes e tenente. A situação caótica de progressão hierárquica dos oficiais subalternos se tornaria anos mais tarde uma das raízes do movimento tenentista. Outra questão traumática é que não havia ainda uma isonomia entre os vencimentos dos postos com a Marinha, o que acentuava o ressentimento pelo maior prestígio da Força Naval.²⁴

O recrutamento das praças era forçado, só colhendo os escórias e desfavorecidos da sociedade em suas malhas. As principais fontes de recrutamento do Exército eram os nordestinos retirantes, os desocupados das grandes cidades, criminosos e inaptos para o trabalho. O método forçado de incorporação por sorteio resultava em alto índice de deserções, indisciplina e criminalidade em suas fileiras.

O barão do Rio Branco, como ministro das Relações Exteriores de consecutivos governos, preconizava a renovação das Forças Armadas brasileiras para que o país pudesse desempenhar com prestígio e segurança o papel que lhe cabia como potência continental. Rio Branco, ao mesmo tempo, motivava e prestigiava os esforços da corrente que propugnava o melhoramento da força militar.

A rivalidade com a Argentina, personificada pelos antagonismos diplomáticos entre Rio Branco e seu colega Estanislau Zeballos, pontuaram o panorama de ameaças externas na Primeira República. O fantasma de uma possível guerra com a Argentina assombrava o país, pressionando o governo a intensificar os investimentos militares. Contudo, na primeira década do século XX, somente a Marinha saíria beneficiada com essa política externa, contemplada em 1906 com um programa de expansão e modernização da Armada, desencadeando uma corrida armamentista naval com a república platina.

²² CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005, p. 36.

²³ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 24-25.

²⁴ CARVALHO, José Murilo de. As Forças Armadas na Primeira República: O poder desestabilizador. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III-O Brasil Republicano, 2º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 224-225.

No alvorecer de um século marcado pelos avanços tecnológicos, a situação do Exército ficaria condenada à estagnação se não fosse a atuação do general Hermes Rodrigues da Fonseca que promoveu novo impulso à reforma militar. Hermes, ex-comandante da Escola Prática do Realengo, implantaria uma concreta reforma que levaria seu nome, totalmente voltada para o profissionalismo, cristalizada em rígidos regulamentos, apodados pelos bacharéis como “regulamentos da alfafa”. A designação pejorativa aludia a extinção da formação bacharelesca da nova oficialidade.

Sob o comando de Hermes da Fonseca, a Escola Militar de Realengo permaneceria distanciada das agitações políticas que pontuaram o país no início do século XX. Como comandante do 4.º Distrito Militar, organizou grandes manobras militares na região do Curato de Santa Cruz, levando a tropa para a realidade da ação em campanha.²⁵ Suas iniciativas e produtivas ações de comando culminaram em sua indicação para o Ministério da Guerra do governo Afonso Pena.

Ao assumir a pasta da Guerra, o novo ministro emitiu de pronto um relatório ao presidente dizendo abertamente: “o estado do Exército não é lisongeiro, carece de pessoal e de material bélico, de organização e de comando”.²⁶ Por essa época, os exércitos da França e da Alemanha passavam por grandes transformações, decorrentes do progresso do armamento e modificações de seu emprego tático. Ao longo de sua gestão como ministro de Guerra, Hermes da Fonseca buscou colocar o Exército em moldes modernos e criou em caráter permanente as grandes unidades, então representadas pelas chamadas Brigadas Estratégicas.

Na opinião de um ilustre político da época, “coube a Hermes da Fonseca a iniciativa e a glória de iniciar a primeira transformação estrutural do Exército, ou melhor, de organizá-lo e não de reorganizar”²⁷, sugerindo que antes de Hermes o Exército era uma instituição desorganizada. A lei do serviço militar obrigatório aconteceu no papel em 1908, embora tenha sido concretizada somente após a Primeira Guerra Mundial.²⁸ “Vale registrar, contudo, dois pontos em que o plano de

²⁵ CARVALHO, L. P. Macedo. Hermes – O pai do exército moderno. **Revista do Exército Brasileiro**, Rio de Janeiro, Vol.140, 2º Quadrimestre, 2003, p. 6.

²⁶ PALHA, Américo. **Soldados e Marinheiros do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1962, p. 245.

²⁷ A frase é do Deputado Tomaz Cavalcanti, apud: GUANABARA, Alcindo. **Serviço Militar Obrigatório**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907, p. 14.

²⁸ CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005, p 22-23.

Hermes logrou êxito consistente: a constituição das grandes unidades e a aquisição de armamento”.²⁹

A extinção da Guarda Nacional, uma Força militar paralela, remanescente do Império, ocorreu somente em 1911. Essa medida foi considerada um importante avanço, legando ao Exército a condição de único responsável pela ordem interna, compelindo o governo da República a um maior investimento na instituição. A derradeira vez que a Guarda Nacional formou em público foi numa parada comemorativa do Sete de Setembro de 1911 no Rio de Janeiro, contudo sua presença no erário público persistiu até 1918, quando de fato foi extinta.³⁰ Em contrapartida, o novo poder do Exército Brasileiro na ordem interna agora passava a ser ameaçado pela grandiosidade da Força Pública do Estado de São Paulo, um verdadeiro exército a serviço do governo estadual mais forte da República.

É no período ministerial que ocorre a grande aproximação de Hermes da Fonseca com José Maria da Silva Paranhos. O militar encontrou no diplomata o apoio e o respaldo para suas reformas.

Rio Branco era apologista ativo da modernização das Forças Armadas, tendo sempre defendido a reorganização e a profissionalização do Exército, que deveria ser no seu entender, bem remunerado, equipado e adestrado, compatível com a postura estratégica do País.³¹

A ação do binômio Rio Branco - Hermes se fazia sentir por toda à parte. Tudo que dizia respeito à defesa nacional recebia o apoio do Itamaraty. Foi devido à influência de Rio Branco na Alemanha, quando embaixador em Berlim, que Hermes teve acesso à doutrina militar daquele país e lhe permitiu ser convidado pelo *kaiser* Guilherme II para assistir às grandes manobras de seu exército.³²

Se, no Exército, o clima era de estímulo às boas práticas militares, no Brasil em geral vivia-se hora de exaltação patriótica, sob o toque das realizações administrativas dos governos Rodrigues Alves e Afonso Pena e das vitórias diplomáticas do barão do Rio Branco.³³

A mais profícua iniciativa da gestão de Hermes no Ministério da Guerra foi, por sugestão de Rio Branco, o envio de turmas de jovens oficiais para estágio no Exército da Alemanha (1906, 1908 e 1910). Os estagiários passaram a ser

²⁹ MOTTA, Jehovah. **Formação do Oficial do Exército**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998, p. 220.

³⁰ BARROSO, Gustavo. **História Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2000, p. 93.

³¹ CARVALHO, L. P. Macedo. Rio Branco e o Exército. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, nº. 797,

³⁰ Quadrimestre, 2003, p.8.

³² Ibidem, p.10.

³³ MOTTA, Jehovah, op. cit., p. 240.

conhecidos como "jovens turcos", assim chamados em alusão aos revolucionários da Turquia de Kemal Atatürk. O intercâmbio possibilitou ao Exército a aquisição de armamentos mais modernos, como o fuzil Mauser modelo 1908, para a infantaria, e o material Krupp, de tiro rápido, para a artilharia.

Embalados pela melhor doutrina militar prussiana, os novos oficiais retornaram cheios de entusiasmo e impregnados de novas idéias, trazendo a semente da modernização, com ênfase a uma autêntica profissionalização dos quadros do Exército. A partir deles, a doutrina militar brasileira passa a incorporar forte influência germânica contrabalançando com a já presente influência francesa de Jules Lewal. A influência militar germânica acentua-se com a ida do ministro Hermes à Alemanha; e no controvertido compromisso de contratar uma missão militar alemã, embora os limites legais de Hermes da Fonseca não o permitissem.³⁴

Hermes, inspirado em Bismarck e admirador do Exército prussiano, dizia que o nosso Exército só estaria em perfeitas condições quando atingisse o nível germânico. Então o Estado-Maior brasileiro será como o alemão, como o japonês, o verdadeiro cérebro, o organizador da vitória.³⁵

O influxo benéfico dos "jovens turcos" se expressou na criação da revista *A Defesa Nacional*, surgida em 1913, gerando efeito multiplicador dos conhecimentos adquiridos e sobre a qual se fundamentaria a evolução do novo pensamento militar brasileiro. Os ideais expressos em suas páginas, de forte apelo ao profissionalismo e ao afastamento da política, induziam uma renovação no ideário da oficialidade dirigente, tornando-a permeável às mudanças estruturais e incorporações tecnológicas.

A revista *A Defesa Nacional* quebrou o engessamento que o pensamento militar brasileiro sofria com apoio na hierarquia e na disciplina, em muito responsável pelo equívoco do ensino militar de 1874 a 1905. Essa atitude e propósito estimularam o espírito militar criador e ajudou o Exército a progredir, a despeito das "parelhas-troncos", denominação dos comodistas e conformados que se opunham e reagiam aos reformadores "jovens turcos" .

Mas muitos oficiais superiores se sentiram ameaçados pelo entusiasmo renovador dos jovens. Os atritos chegaram ao ponto de alguns redatores da revista serem punidos com prisão por críticas a manobras mal feitas num regimento do Rio. Para outros, o movimento dos "cavaleiros da Idéia", como modestamente se chamavam os "turcos" era incômodo por perturbar

³⁴ CARONE, Edgard. **A República Velha I: Instituições e Classes Sociais (1889 -1930)**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 354.

³⁵ CARVALHO, L. P. Macedo. Hermes – O pai do exército moderno. **Revista do Exército Brasileiro**, Rio de Janeiro, Vol.140, 2º Quadrimestre, 2003, p.10.

a fácil rotina a que tinham habituado nos quartéis. Mas aos poucos os “turcos” foram vencendo.³⁶

A prospectiva modernizadora do ministro Hermes da Fonseca contemplou os ares quando em 1907 enviou à França o tenente de cavalaria Juventino Fernandes da Fonseca, não por acaso um membro da tradicional família dos “da Fonseca” do Exército, para um curso de navegação aérea em balões, embora o emprego de aeroestações fixas de observação já fosse conhecido desde a Guerra do Paraguai. A iniciativa, contudo, culminou com o trágico acidente do tenente Juventino durante sua primeira ascensão em aeróstato, em Realengo sob os olhares do próprio ministro que assistia aos testes.³⁷

Considerando-se todos os esforços de modernização, a Guerra do Contestado aconteceu em um momento de transformações e experiências para o Exército Brasileiro. A renovação de valores e de equipamentos ainda não se fazia uma realidade nas unidades mais distantes da capital, onde ainda predominavam precárias condições de uma estrutura que remontava à Guerra do Paraguai. Enquanto modernos fuzis Mauser e avançadas peças Krupp eram introduzidos em privilegiados quartéis da capital da República, as tropas do interior ainda permaneciam em situação de penúria com efetivos reduzidos, equipamentos obsoletos e cavalaria imprestável.

A segunda década do século XX representou um período de grandes transformações no seio do Exército Brasileiro. O conflito entre “tarimbeiros” e “bacharéis” cedia, progressivamente, lugar ao profissionalismo dos “jovens turcos”. Ocorreria uma ampla reforma de uniformes e uma surpreendente atualização de equipamentos e material bélico. Uma análise do contexto permite perceber que a campanha do Contestado se configuraria um oportuno laboratório de experimentos organizacionais e tecnológicos para o Exército Brasileiro, frente às suas recentes modernizações.

³⁶ CARVALHO, José Murilo de. As Forças Armadas na Primeira República: O poder desestabilizador. In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III-O Brasil Republicano, 2º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 198-199.

³⁷ PEREGRINO, Umberto. **Significação do Marechal Hermes**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1956, p. 30-31.

1.2 O GOVERNO HERMES DA FONSECA

O primeiro período republicano se caracterizou pelo domínio político das oligarquias estaduais, mantidas pelos interesses do sistema agrário-exportador. Mesmo após a saída de cena dos militares que fizeram a República pela espada, os marechais Deodoro e depois Floriano, a República Oligárquica não soube construir e manter um regime estável e consolidado, que permaneceu pontilhado de crises e conflitos sangrentos.



Figura 1 – Marechal Hermes da Fonseca
Fonte: www.historianet.com.br

A Revolta da Armada, a Revolução Federalista e a Guerra Canudos, ainda no século XIX, foram sangrentos exemplos dessa inicial fragilidade institucional republicana. A sombra da restauração monárquica, embora bastante improvável, permanecia sentinela dentre as ameaças internas do novo regime.

Ao iniciar o século XX, a política dos governadores já marcava o ritmo de um regime sustentado pela cafeicultura, onde os estados de São Paulo e Minas Gerais predominavam no jogo político das sucessões presidenciais. No centro da República Oligárquica fixou-se um núcleo de políticos hegemônicos, assentados na riqueza do café e de seus latifúndios. Controlando os dois maiores eleitorados do país, políticos mineiros e paulistas lotearam a República, administrando suas crises e sobressaltos e acabaram por reduzi-la a um monótono revezamento entre os mesmos, instaurando a denominada “política do café com leite”.

A “política do café com leite” foi fortemente desbancada em 1909 e 1910 na sucessão de Nilo Peçanha. Pela primeira vez, paulistas e mineiros divergiram na escolha de um candidato. O senador Pinheiro Machado, representante das oligarquias do Rio Grande do Sul, indicou para a presidência o militar, também gaúcho, Hermes da Fonseca. Visando aglutinar o apoio de Minas Gerais, sugeriu para a vice-presidência o nome do mineiro Wenceslau Brás. Nilo Peçanha culminou em apoiar a indicação do político gaúcho. Estava formada a chapa – Hermes e Wenceslau - sustentada por políticos do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais. Em oposição à chapa oficial, foi lançada a candidatura de Rui Barbosa, apoiada por políticos de São Paulo e Bahia.

Até o lançamento de sua candidatura à presidência, Hermes da Fonseca não se interessava pela política. O Exército, e só o Exército, era sua preocupação constante, em sua estrutura, provimentos, regulamentos, armamentos e quartéis. Consultado pela primeira vez, sobre sua indicação, em outubro de 1908, reagiu duramente: - “Não, absolutamente, não aceito; não me envolvo em lutas políticas, só quero cuidar do Exército e completar as reformas que planejei”.³⁸

A candidatura do baiano Rui Barbosa visava sensibilizar o eleitorado urbano e a intelectualidade contra o sistema oligárquico, mormente contra a volta do “militarismo” na candidatura do marechal Hermes, sendo por isso chamada de civilista. Apesar da retórica contundente de Rui Barbosa, a máquina eleitoral da estrutura oligárquica deu a vitória a Hermes da Fonseca, significando uma aparente interrupção no ciclo da “política do café com leite”.

Hermes aceitou a candidatura por insistência de seu amigo Pinheiro Machado (...). Embora politicamente incompetente como o tio, Hermes não tinha o descontrole emocional e a rigidez deste, deixando-se levar pela liderança de Pinheiro Machado. A conotação militarista surgiu muito mais pela campanha de Rui do que pela presença de Hermes.³⁹

Sobrinho do marechal Deodoro da Fonseca, fundador da República, Hermes, natural do Rio Grande do Sul, se tornou o primeiro militar a chegar à presidência legitimado pelo voto direto. Conceituado por sua gestão modernizadora à frente do Ministério da Guerra, sua vitória representou a volta do Exército ao cenário da grande política, mas como uma força sem grande autonomia, subordinada ainda aos interesses das oligarquias mineiras e gaúchas. No

³⁸ PEREGRINO, Umberto. **Significação do Marechal Hermes**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1956, p.35.

³⁹ FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III-O Brasil Republicano, 2º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 218.

Congresso, permanecia o poder de Pinheiro Machado, que se estendia aos governadores em sua órbita de influência.

O período presidencial Hermes da Fonseca foi, desde os primeiros dias, bastante turbulento. Mal tomou posse, enfrentou a Revolta da Chibata, um levante de marinheiros contra o violento regulamento disciplinar da Marinha. Mais de dois mil marujos amotinados, liderados por João Cândido, o “Almirante Negro”, agitaram a baía de Guanabara ao se apoderar da moderna esquadra de navios de guerra, ameaçando a Capital da República ao exigir o fim das punições pelas chibatadas.

Ainda pouco antes de sua posse, em uma visita a Portugal, houve uma infeliz coincidência, pois, quando era recepcionado pelo rei Dom Manuel II, chega a notícia de que se iniciara a revolução republicana que estava pondo fim à monarquia lusitana. Esses, dentre outros curiosos e infelizes episódios de seu governo, resultaram na alcunha popular de “Dudu da Urucubaca”, dada a fama de má sorte do presidente, celebrando Hermes da Fonseca como vítima de incontáveis charges, anedotas e caricaturas na imprensa.⁴⁰

Determinado a enfrentar o jogo político dos governadores, Hermes implantou a chamada “política das salvações”, nome atribuído à derrubada dos poderes estaduais com o apoio do governo federal, revelando aí a ambigüidade de um militar que antes pregara o não intervencionismo do Exército na política. Durante o governo Hermes da Fonseca, grande número de cargos e postos políticos são ocupados por militares.⁴¹ Esta tendência era combatida pelo próprio presidente e por grande parte do Exército, mas isto se tornou inevitável em sua sustentação política.

Em 1911, o governo tomou medidas para intervir em São Paulo, mas o governador paulista mobilizou sua poderosa Força Pública frustrando a iniciativa. Nesse mesmo ano o Exército interveio em Pernambuco, onde ocorreram choques armados. No ano seguinte, foi a vez da Bahia, do Ceará e de Alagoas.

Dentre estas, a intervenção cearense merece atenção especial por também ter sido um movimento sertanejo conjugado ao messianismo na figura do padre Cícero Romão Batista. A resistência dos “coronéis” do Ceará frente à política centralista de Hermes da Fonseca culminou na intervenção do Exército em 1914,

⁴⁰ POMBO, Nívea. O Presidente Urucubaca. **Nossa História**, São Paulo, Ano 3, n.32, jun. 2006, p.39.

⁴¹ CARONE, Edgard. A República Velha I: Instituições e Classes Sociais (1889 -1930). 4ª ed. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 365.

onde surge a atuação do então coronel, e logo general Setembrino de Carvalho na contenção do conflito.⁴²

Na prática a “política das salvaçãoes” revelou-se uma mera substituição de grupos oligárquicos situacionistas por militares da confiança presidencial que logo se aliaram às oligarquias da oposição. Hermes da Fonseca acabou voltando atrás em seu programa e, ao final de seu governo, o país estava em crise: as "salvaçãoes" haviam desencadeado conflitos nos estados; militares defensores desse programa acabaram sendo presos pelo próprio governo que o fomentara; foi decretado estado de sítio no Rio de Janeiro.⁴³

Para completar, sobreveio uma crise financeira. Entre 1913 e 1914 empréstimos firmados para a garantia dos preços de café não permitiram a sustentação das exportações que despencaram, agravadas pelas quedas dos preços da borracha e da cana-de-açúcar. No último ano de governo, Hermes negociava o parcelamento da dívida externa, e a deflagração da Primeira Guerra Mundial dificultou a obtenção de novos créditos. Enfrentando um quadro sombrio, não foi possível produzir uma administração grandiosa. Hermes da Fonseca se limitou a prosseguir as obras projetadas por Afonso Pena e continuadas por Nilo Peçanha, ampliando a rede ferroviária e estendendo, tanto quanto possível, a rede telegráfica.

No plano militar, o marechal presidente, preocupado em imprimir ao seu governo uma aparente orientação civilista, em razão das pressões oposicionistas de Rui Barbosa, logrou apenas manter o avanço de suas reformas quando à frente da pasta da Guerra. Não conseguiu, ainda, tornar realidade o cumprimento de sua lei do serviço militar de 1908, algo atingido somente em 1918 com a atuação da Liga de Defesa Nacional.

Infelizmente, o marechal Hermes nem sempre pôs, na execução das suas reformas, a maestria que revelou ao planejá-las e expô-las à delação e ao Congresso. Muito daquilo que concebeu como ministro, não realizou como presidente da República.⁴⁴

O gabinete do governo Hermes, inicialmente, contou com a curta permanência de dois ocupantes na pasta da Guerra – os generais Emídio Dantas Barreto (1910-1911) e Antonio Adolfo Mena Barreto (1911-1912). Ao final da fugaz

⁴² OS NOVOS GENERAIS. Promoção de Setembrino de Carvalho. **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, 9 abr. 1914, p. 2.

⁴³ A POLÍTICA das salvaçãoes. **Historianet**. Disponível em:

<<http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=652>>. Acesso em: 15 jun. 2006.

⁴⁴ MOTTA, Jehovah. **Formação do Oficial do Exército**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998, p. 218.

passagem destes, era desejo de Hermes da Fonseca entregar o Ministério da Guerra nas mãos do barão do Rio Branco, ministro das Relações Exteriores, que reclamava pela continuidade da modernização do Exército.⁴⁵

A repentina morte do chanceler, em 1912, frustrou tal iniciativa. A partir de então, a ausência de Rio Branco em seu gabinete representou a perda do grande baluarte civil do processo de modernização das Forças Armadas. Restou a Hermes da Fonseca, cedendo à política, a nomeação do general Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva para o Ministério da Guerra. Vespasiano, general-de-divisão moderno na hierarquia do posto, foi alçado ao cargo ministerial favorecido pelo apoio da política mineira, devido sua atuação à frente da diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), onde se notabilizou pela a ampliação da malha ferroviária de Minas Gerais.

Cabia ao novo ministro, dentro da política de modernização militar, a importante missão de iniciar a implantação da aviação no Exército Brasileiro.⁴⁶ Acima de tudo, algumas metas importantes seriam alcançadas, dentre elas a construção do Forte de Copacabana, uma obra de caráter de defesa costeira concluída nesse período. A introdução da aviação no Exército constituía uma importante meta militar de Hermes da Fonseca, significando a continuidade do processo de reorganização por ele iniciado. Ainda como presidente eleito, em 15 de setembro de 1910, havia realizado uma viagem à Europa, e teve a oportunidade de assistir a exibições dos pilotos militares franceses durante as manobras de outono, ficando o marechal maravilhado com a importância do novo recurso militar.⁴⁷

Na presidência, progressivamente os encargos políticos foram deixando o marechal distante dos familiares assuntos dos quartéis. O jogo político das sucessivas intervenções e crises levaram Hermes da Fonseca a subestimar, por longo tempo, o conflito que transcorria no sul, iniciado em 1912. A questão dos limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina, as oligarquias locais, os padrões de violência e o messianismo milenarista, de cunho supostamente anti-

⁴⁵ MIRANDA, Nini. **A Vida do Marechal Hermes da Fonseca**. Rio de Janeiro: Coleção Jaime Péricles de Souza Guimarães, 1944, p. 86.

⁴⁶ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 101.

⁴⁷ Orçamento para um Campo de Aviação, mar 1912, fonte : AHEx, pasta J.20 – caixa 02 – Aviação do Exército.

republicano, não estavam na pauta de sua “política das salvaçãoes”, mas chegariam a pôr em xeque o poder militar da República Oligárquica.⁴⁸

Distraído, o marechal não percebeu que o Brasil rumava para uma terrível crise. O país assistia mais um episódio sangrento: a Guerra do Contestado. Ocorrida na divisa do Paraná com Santa Catarina, tinha caráter messiânico e foi liderada pelo “monge” José Maria. O marechal não conseguiu contornar o conflito, iniciado em 1912, e sobrou para o próximo presidente, Wenceslau Braz, controlar a revolta que durou até 1916.⁴⁹

A citação acima encontra respaldo no exame das mensagens presidenciais de Hermes da Fonseca enviadas anualmente, por prescrição constitucional, ao Congresso Nacional. Em quatro anos de seu mandato, o conflito do Contestado só foi evidenciado, mesmo assim timidamente, em seu último ano, na mensagem de maio de 1914.

O banditismo exercido em terras do Sul do país, por grupos de fanáticos armados, tem constituído uma preocupação do meu governo, assás entristecido por sacrifícios repetidos de preciosas vidas imoladas na defesa da ordem e da disciplina. Medidas ultimamente postas em prática asseguram um pronto e completo restabelecimento da paz naquelas regiões.⁵⁰

1.3 UMA NOVA TECNOLOGIA: UMA NOVA ARMA

Simultaneamente ao contexto político e militar evidenciado, ocorria, sobremaneira na França, o desenvolvimento dos aparelhos mais pesados que o ar. Os feitos de Santos Dumont nos céus da Europa haviam despertado os sentimentos de orgulho de um povo que ansiava pelo desenvolvimento da aviação no Brasil. O ano de 1908 marcou a chegada ao Brasil do primeiro avião, um Voisin. Adquirido por um rico cafeicultor paulista, o avião não chegou a voar, sendo destruído ainda nos testes de montagem.⁵¹

Em 1910 já aconteciam, em São Paulo e no Rio de Janeiro, os primeiros vôos, realizados por pioneiros aviadores franceses e italianos que ao Brasil chegavam em busca de fama e premiações. Os primeiros aparelhos utilizados eram

⁴⁸ MEDEIROS, Hamilton de Mattos. Da República Velha ao Estado. O Aprofundamento do Regionalismo e a Crise do Modelo Liberal apud: LINHARES, Maria Yedda. **História Geral do Brasil**. 9ª edição. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1990, p. 235.

⁴⁹ POMBO, Nívea. O Presidente Urucubaca. **Nossa História**, São Paulo, Ano 3, n.32, jun. 2006, p. 41.

⁵⁰ BRASIL. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais: 1910-1914: Hermes da Fonseca. Brasília, DF: 1978, p. 368.

⁵¹ INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. I, dos primórdios até 1920, Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 365.

os franceses Voisin, Farman e Blériot. Primeiramente, os vôos se constituíam de exibições que atraíam o grande público das cidades, fascinado pelo recente invento.

Em seguida vieram os reides aéreos, provas desportivas de percurso onde eram testadas a perícia dos pilotos e o desempenho de seus ainda rudimentares aparelhos. Voava-se ainda pelo lazer e pela aventura. As atividades aéreas no período constituíam um desafio à coragem e evidenciavam todo um charme típico dos cenários da *Belle Époque* francesa. Situada no período da aurora do século XX, a *Belle Époque* foi uma festa da burguesia capitalista, que teve seu momento de expressão máxima na Exposição Universal de Paris em 1900. Esses tempos simbolizavam o capitalismo urbano, vitorioso e confiante, modernizado pela revolução industrial, que tentava convencer o mundo de sua capacidade de guiar a humanidade no novo século, promover a paz, o bem-estar e o progresso.

A *Belle Époque* cruzou o oceano e refletiu no Brasil com seus brilhos em diversas capitais do país. Mas foi sobretudo o Rio de Janeiro, da antiga Corte e agora a Capital da República que mais intensamente se inspirou a época áurea nos trópicos. Com a cidade saneada por Oswaldo Cruz e urbanizada pelo prefeito Pereira Passos, o chique era freqüentar os cafés e as confeitarias do novo centro do Rio para ler jornais, discutir política, exibir elegância e refinamento. Caminhar pela nova Avenida Central, o *boulevard* da capital sul-americana, ao menos para seus moradores abastados e orgulhosos, era como se sentir em Paris.

Na bagagem da *Belle Époque* chegavam as novidades, modismos e apelos da moderna civilização urbana e industrial. Entre estas estavam os ruidosos automóveis, mas nada era mais fantástico que os aeroplanos. O desenvolvimento da aviação cresceu junto com a popularização do cinema tornando a “glamourização” algo inevitável. E foi neste elegante cenário que o francês Edmond Plauchut, o ex-mecânico de Santos Dumont, pilotando seu Blériot XI, iniciou o espetacular reide, decolando da Avenida Central em 22 de outubro 1911, às vistas do fascinado público carioca. Plauchut cruzou as águas da baía da Guanabara e pousou suavemente na praia do Zumbi na Ilha do Governador.

A aviação tornava-se um esporte de jovens intrépidos mais inclinados ao pragmatismo do que à filosofia. Repleto de *glamour*, o vôo era, entretanto, uma atividade de alto risco. Em 1908, nos Estados Unidos, ocorreu o primeiro acidente fatal da história de aviação, vitimando o tenente do exército americano Thomas Selfridge, que pilotava um modelo dos irmãos Wright. O progresso aeronáutico

passou, desde então, a cobrar crescente tributo em vidas humanas. Assim, em 1909, o número de mortos subiu para três; em 1910, para 29 mortes, e em 1911, quando já havia cerca de 1.550 aeroplanos no mundo, mais de cem aviadores perderam a vida.⁵²

O pensamento militar não tardou perceber as possibilidades da aplicação bélica do invento, gerando, não só o interesse em seu desenvolvimento, mas também preocupações humanitárias e pacifistas acerca desse poder. Essa percepção já se tornara evidente durante a convenção de Haia de 1907, na qual foram incluídas resoluções formais para a condenação de bombardeios aéreos em cidades, vilas, igrejas e hospitais, mesmo que nessa época ainda não houvesse tecnologia para tal.⁵³

Os historiadores entendem que o ponto de partida para a destinação bélica do avião aconteceu em fevereiro de 1908⁵⁴, quando os irmãos Wright vendem um aparelho ao Exército dos Estados Unidos⁵⁵. A França foi a primeira nação do mundo a constituir formalmente um corpo de aviação militar em 1909, compondo sua frota com modelos Farman, Voisin e Blériot.⁵⁶ Em dezembro do mesmo ano, o departamento de guerra francês iniciou o envio de oficiais do exército, especialmente dos quadros de engenharia e artilharia, para treinamento de vôo em suas, ainda civis e pioneiras, escolas de aviação. Desvios na arrecadação de fundos para a aquisição dos aviões militares resultaram na queda do governo francês em 1912.⁵⁷

Pouco tempo depois, em 1910, o exército da Alemanha já iniciava a introdução de sua aviação militar, que já se encontrava pronta para o emprego ao início da Primeira Grande Guerra. A Inglaterra, também em 1910, decidiu comprar uma aeronave De Havilland, mas efetuou depois tão poucos progressos que em 1914 apenas dispunha de alguns aviões na maioria franceses.⁵⁸

⁵² SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: INCAER. Editora Itatiaia, 1989, p. 22.

⁵³ FULLER, John Frederick Charles, **History of British Air Power Doctrine**. London: Capo Press., 1987, p. 3.12.2.

⁵⁴ HENNESSEY, Juliette A. **1908 Wright Flyer Test Flights**. USAF Museum 1958. Disponível em: <<http://www.wpafb.af.mil/museum/history/preww1/cof10.htm>>. Acesso em 18 jun. 2006.

⁵⁵ SANTOS, Murillo. op. cit., p. 20.

⁵⁶ PACAUD, Serge. **L'Épopée des Temps Héroïques de L'Aviation**. Paris: Edite par CPE, 2005.

⁵⁷ HIGHAM, Robin. **100 Years of Air Power and Aviation**. Houston: Texas A&M University Press., 2003, p. 19.

⁵⁸ CANBY, Courtland. **História da Aeronáutica**. Lausanne: Librairie Morais Edition, 1965, p. 52.

Contudo, coube à Itália a primazia do primeiro emprego do avião em um conflito, durante a Guerra Ítalo-Turca na Líbia. Em 23 de outubro de 1911, o Exército Italiano utilizou aeronaves francesas Blériot XI e Nieuport em incursões sobre linhas inimigas, realizando múltiplas missões de reconhecimento, correção de tiros de artilharia, panfletagem e inclusive o lançamento manual de granadas. Embora esse primeiro bombardeio tenha obtido apenas um efeito moral sobre as tropas turcas, a surpresa tecnológica italiana causou grande impacto na imprensa mundial.⁵⁹

A viabilidade do bombardeio aéreo se confirmou, em seguida, durante a Primeira Guerra da Balcãs em 1912. Em missões de reconhecimento sobre posições turcas em Adrianopla, um piloto búlgaro e seu observador lançaram pequenas bombas de compartimentos especialmente adaptados na aeronave.⁶⁰ Ainda no mesmo conflito, em 1913, a Grécia realizou no mar Egeu o primeiro ataque aeronaval da história contra uma canhoneira turca, utilizando um hidroplano Farman.⁶¹

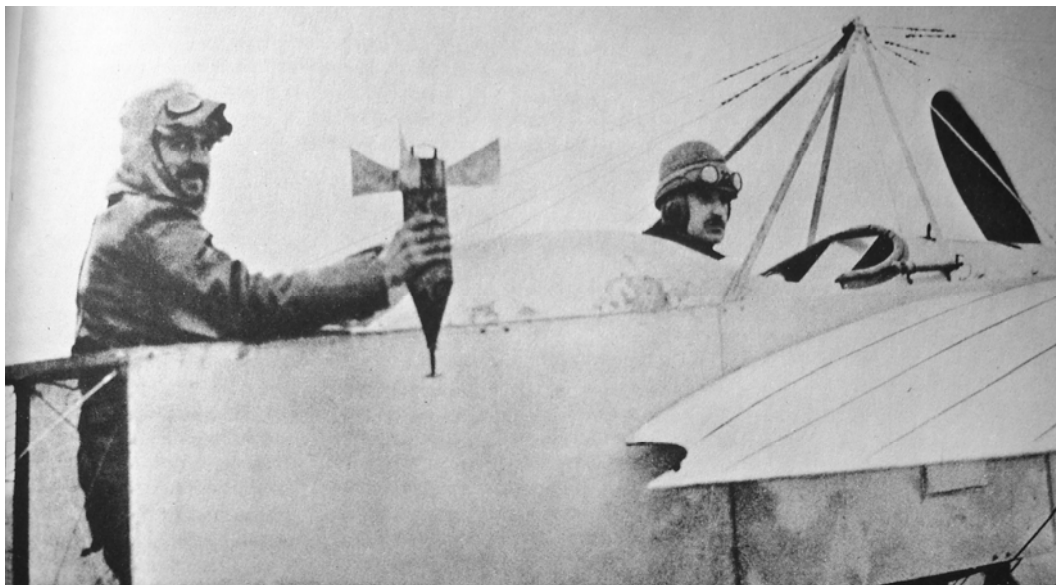


Figura 2 – Lançamento manual de bombas na Guerra das Balcãs em 1912
Fonte : INCAer.

Episódio pouco conhecido pela história da aviação, a Revolução Mexicana (1910-1917) foi o palco do primeiro emprego bélico do avião nas Américas. Em 14 de abril de 1914, o capitão Gustavo Salinas Camiña, em seu biplano Sonora, realizou lançamento de bombas, construídas pelo mesmo, sobre a canhoneira naval

⁵⁹ LA GUERRA turca di líbia. **Cronologia - 2000 Anni di Storia** – La Repubblica It. Disponível em: <<http://www.cronologia.it/storia/a1911dd.htm>>. Acesso em: 14 mai. 2006.

⁶⁰ PELLICCIA A., **Il Dominio Dello Spazio**, Roma: Edizioni dell'Ateneo, 1978, p. 64.

⁶¹ BALCAN Wars. **Hellenic Air Force History**, Hellenic Air Force. Disponível em: <http://www.haf.gr/en/history/history/history_2.asp>. Acesso em: 24 jun. 2006.

Guerrero. Os danos à embarcação, partidária do regime *huertista*, foram mínimos, mas o pânico na tripulação resultou em sua pronta evasão mar afora.⁶²

Tais empregos ocorreram às expensas de severas limitações dos aeroplanos da época. Até 1914, as aeronaves suportavam uma carga de menos de 45 kg de explosivos por aproximadamente 160 km. As primeiras bombas lançadas de um avião eram de 1,8 kg, as quais o piloto lançava pelo lado, após puxar o pino com os dentes.⁶³

Apesar de todas essas experiências, a efetiva utilidade bélica do avião sofria críticas e resistências de setores militares tradicionais em todo o mundo. A mais célebre contestação partiu do marechal Ferdinand Foch, um conceituado mestre da estratégia da Escola Superior de Guerra de Paris que em 1911 afirmou categoricamente que "aviões são brinquedos interessantes, mas sem nenhum valor militar".⁶⁴ Foch, apesar do erro histórico, terminaria consagrado como um grande estrategista ao final da Primeira Guerra Mundial.

O descrédito inicial de muitos generais acerca das potencialidades do avião podia ser compreendido pela ainda fragilidade e desempenho dos primeiros aparelhos. A maioria dos pensadores militares da época já detinha suficientes dificuldades em decidir o que fazer com novas tecnologias em incorporação: modernas peças de artilharia, veículos blindados e transporte motorizado. No máximo, aceitavam que as aeronaves poderiam ser um modesto acréscimo aos meios tradicionais de combate. Por outro lado, os entusiastas da aviação, principalmente seus pilotos, muitas das vezes reivindicavam para suas frágeis máquinas muito mais do que elas mereciam diante de tantas limitações.

1.4 O DESPERTAR DA AVIAÇÃO MILITAR BRASILEIRA E O PERSONAGEM

Enquanto o mundo descobria as aplicabilidades do fascinante engenho aéreo, fenômeno fortemente evidenciado pela imprensa da época, sentimentos nacionais foram progressivamente provocados, fazendo eclodir um movimento em favor do desenvolvimento da aviação militar no Brasil. Esses interesses contaram

⁶² CARMONA, José Antonio Quevedo. **Historia de la Fuerza Aérea Mexicana**, La Revolucion. Disponível em: <http://www.aztecmodels.com/fam/fam_frm0.htm>. Acesso: em 5 mai. 2006.

⁶³ HIGHAM, Robin. **100 Years of Air Power and Aviation**. Houston: Texas A&M University Press., 2003, p. 19-31.

⁶⁴ PACAUD, Serge. **L'Épopée des Temps Héroïques de L'Aviation**. Paris: Edite par CPE, 2005, p.78 .

com a voz de expressão do jornal *A Noite*, periódico carioca de propriedade de Irineu Marinho que tinha como redator o português Victorino de Oliveira. Desde os primeiros momentos esse diário se destacou por uma postura comprometida com a causa da aviação.

As aspirações pela introdução da aviação no Exército Brasileiro estiveram também presentes na revista *A Defesa Nacional*, onde, já em sua primeira edição de 1913, são encontradas referências de literatura francesa de aeronáutica militar.⁶⁵ Apesar da revista dos “jovens turcos” ser marcada pela influência germânica, os artigos de aviação em suas edições eram sempre de orientação francesa. É possível depreender que, apesar da incontestável liderança francesa no desenvolvimento da aviação, os “jovens turcos” em seus estágios, nada trouxeram, ou tiveram acesso, da nascente da aviação do exército do alemão.



Figura 3 – Capitão-tenente Jorge Moller.
Fonte: Moller, 1911.

As evidentes movimentações da força armada terrestre em torno de suas aspirações aeronáuticas no início do século XX não impediram que a Marinha do Brasil decolasse à frente na formação do primeiro aviador militar. Jorge Henrique Moller, tenente engenheiro do Arsenal da Marinha, se tornou, em 29 de abril de 1911, o primeiro brasileiro a obter um brevê na renomada Escola de Aviação Farman de Etampes na França. A viagem de Moller para a Europa e seu curso foram custeados pelo governo, uma iniciativa que contou com o apoio pessoal do

⁶⁵ A DEFESA NACIONAL – Revista de Assuntos Militares. Rio de Janeiro: nº. 1, ano I, 10 out. 1913, p. 32.

próprio presidente Hermes da Fonseca.⁶⁶ Em seu retorno ao Brasil, Moller publicou *Aeronáutica Militar*, uma obra pioneira em que descrevia o estado da arte aeronáutica em suas viagens de estudos pela França, Itália e Suíça.⁶⁷

O marco inicial da aviação no Brasil aconteceu na comunhão de interesses civis e militares, que culminaram com criação do Aeroclubes Brasileiro (AeCB), mais tarde renomeado Aeroclubes do Brasil. A reunião de fundação ocorrida em 14 de outubro de 1911, na sede da redação do jornal *A Noite*, foi marcada pelo ideal patriótico de suas propostas, pela homenagem a Santos Dumont com o título de presidente honorário e com a eleição do almirante (da reserva) José Carlos Carvalho para a presidência. A fundação do AeCB, embora uma sociedade civil, significou, por suas intenções congregadoras, um ponto de partida na formulação do pensamento da aeronáutica militar brasileira:

Para permitir a fundação de uma escola de aviação e dotar o nosso Exército e nossa Marinha com aparelhos de voar os mais modernos, o Aeroclubes planeja, de imediato subscrição pública em todo o país, sob o lema *Dêem Asas ao Brasil*.⁶⁸

Dentre os presentes à assembléia de fundação do AeCB, contavam-se diversas personalidades da época vinculadas à aviação, membros da política, comerciantes, representantes da alta sociedade, mas sobretudo compareceram militares da ativa e inativos da Marinha e do Exército. Dentre os do Exército, convém mencionar a presença do marechal (da reserva) José Bernardino Bormann⁶⁹, ex-ministro da Guerra do governo Nilo Peçanha e do major Tertuliano de Albuquerque Potiguara, pai do capitão de mesmo nome, oficial que viria a ter importante participação nas ofensivas da última campanha do Contestado.⁷⁰

As pressões pela causa da aviação militar brasileira se acentuaram diante do cenário sul-americano no ano de 1912, quando Chile e Argentina já apresentavam resultados concretos na incorporação da nova arma. Esses países efetivaram a organização da aviação militar mediante iniciativas diversas, mas que se mostraram efetivas nos primeiros anos da década.

⁶⁶ MÖLLER, Jorge. **Aeronáutica Militar**. Paris: 1911, p. 10.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 376.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 111.

O Chile, compelido por ameaças de escaramuças em suas fronteiras, iniciou, ainda em 1911, os primeiros investimentos diretos em sua aviação militar enviando oficiais do seu exército para cursos na escola de Etampes na França. Em 1913 o país da costa do Pacífico já possuía, em plena atividade, sua escola de aviação militar com dezenas de militares brevetados e uma frota de dezoito aeronaves de fabricação francesa.⁷¹

Na Argentina, a constituição da aviação militar seguiu um caminho peculiar a partir do Aeroclube Argentino, atuante desde 1910, e da Sociedade Esportiva Argentina; ambas entidades civis que congregaram esforços com o Ministério da Guerra Argentino para a criação de uma comissão recolhadora de fundos em prol de uma flotilha aérea militar.

A bem sucedida iniciativa platina resultou, em pouco tempo, em recursos para a criação de uma escola de pilotos militares que, inaugurada em 8 de setembro de 1912 já contava com onze aviões em sua frota, dentre eles um Demoiselle.⁷² Os primeiros oficiais aviadores argentinos tinham como instrutores os pioneiros pilotos civis do Aeroclube Argentino. Em 1913 a *Escuela de Aviacion Militar* em El Palomar formou sua primeira turma de oficiais, já iniciando treinamentos de tiro aéreo com projéteis.⁷³

A rivalidade estratégica com a Argentina era objeto de manifestações em prol da criação da aviação militar brasileira, e tinham como voz ativa na política o ferino deputado Maurício de Lacerda, um membro do AeCB.

... Considere que a Argentina tem um número de pilotos tão avultado que, citar o nosso, seria verdadeiramente vergonhoso, porque temos apenas um ou outro brasileiro brevetado na Europa, (...) Imagine-se o que vai fazer uma artilharia sem aviação, um exército sem aviação, em um país vizinho de outros em que esta arma está consideravelmente desenvolvida .⁷⁴

É possível compreender que o AeCB almejasse sua participação na aviação militar em um modelo similar ao argentino, no qual contaria com a comunhão de esforços e interesses de civis e militares do Exército e da Marinha para a

⁷¹ HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, **Los Primeros Pasos**. Disponível em: <http://www.fach-extraoficial.com/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=28>. Acesso em 17 mai 2006.

⁷² ZULOAGA, Angel Maria. “**La Victória de las Alas**”, Historia de la Fuerza Aérea Argentina y su base filosófica. Buenos Aires: Ed. Fuerza Aérea Argentina, 1958.

⁷³ PALAZZI, Rubén Oscar. **Escuela Militar de Aviación** – Génesis de la Fuerza Aérea Argentina. Córdoba: Ed. Escuela de Aviación Militar, 1995.

⁷⁴ LACERDA, Maurício de. **Anais da Câmara dos Deputados**, Apud MALAN, Alfredo Souto. Missão Militar Francesa de Instrução Junto ao Exército Brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1988, p. 54.

concretização de uma primeira escola de pilotos. O intercâmbio com o Aeroclube Argentino era uma realidade nas correspondências e reuniões da diretoria do AeCB, de maneira que o modelo bem sucedido na Argentina inspirava as intenções do clube brasileiro.⁷⁵ Buscando recursos por meio de subscrições públicas para aquisição de aeronaves para sua idealizada escola de aviação, o AeCB sobreviveu inicialmente com uma única aeronave, um Blériot XI.⁷⁶

O marco institucional da aviação militar brasileira ocorreu com a edição da lei n.º 2.544 de 4 de janeiro de 1912, que autorizou o Ministério da Guerra a organizar uma base de aeroplanos, contudo sem cogitar abertura do respectivo crédito para tal. O dispositivo legal aconteceu pouco antes de o general Vespasiano de Albuquerque assumir a pasta da Guerra, em maio de 1912, ratificando à nova gestão ministerial a tarefa de iniciar a introdução da aviação no Exército Brasileiro. As movimentações e expectativas naquela organização se tornaram intensas, contudo, as verbas destinadas aos primeiros investimentos ainda não se tornam uma realidade.

As movimentações em torno da introdução do aeroplano militar despertaram grandes aspirações e oportunidades, traduzidas na qualificação de recursos humanos e na aquisição de novos equipamentos. Depois do frutífero período dos “jovens turcos” na Alemanha, vislumbravam-se novas chances com o envio de turmas de oficiais para os cursos na França, a exemplo de outros países. No tocante às aquisições materiais, empresas européias e norte-americanas, antevendo grandes negócios no Brasil, impulsionam uma legião de representantes comerciais às portas do Ministério da Guerra, apresentando requintados catálogos e pareceres técnicos internacionais de seus produtos.⁷⁷

O primeiro estudo produzido no seio do Ministério da Guerra a tratar da constituição da aviação assim iniciava:

A lei nº. 2544 de 4 de janeiro último autorizou o governo a organizar um campo de aviação militar, sem cogitar da abertura do respectivo crédito. Pensa o governo em organizar setores de aviação militar, junto da IX Inspeção Permanente para a defesa da barra do Rio de Janeiro, e da XI e XII Inspeções para a cobertura militar da fronteira do sul do país. (...) Entre nós nada há organizado ainda, e o nosso reduzido material de aeronáutica, sem o menor uso, não está em condições desejáveis.⁷⁸

⁷⁵ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 20 mar 1914.

⁷⁶ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 125.

⁷⁷ Fonte: Arquivo Histórico do Exército, pasta J.20- cx 02 – Aviação do Exército.

⁷⁸ Relatório de necessidades e orçamento de implantação da aviação militar, fev.– mar. 1912. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, pasta J.20- cx 02 – Aviação do Exército.

Nesse momento, o contexto de justificativas e motivações para o pensamento aeronáutico militar, no AeCB e no Exército, se inspirava no pioneiro emprego na guerra Ítalo-Turca na Líbia, ocorrido em outubro de 1911, e na constatação da vocação militar daquele equipamento, sendo adotado por exércitos de diversos países do mundo, principalmente na Europa. Os primeiros pensadores utilizavam argumentações irrefutáveis em seus reclames pela aviação militar no Brasil.

O Brasil, com seu extenso território, com imensas costas e longínquas fronteiras, sem estradas de ferro necessárias, com raríssimas e incompletas estradas de rodagem, está ameaçado de um perigo grave com o progresso e as conquistas obtidas pela aviação militar. (...) É necessário dotar o Brasil com a 5.^a Arma de guerra, o aeroplano que tão estupendos resultados e vitórias deu à Itália na atual ação na Tripolitânia. Em Trípoli os turcos perdiam dia a dia terreno graças a vigilância ativa dos aeroplanos que assinalaram a todos os movimentos, as posições dos efetivos das forças do Sultão. Além disso os italianos servem-se do aeroplano para espalhar por sobre o exército turco pequenos avulsos onde se divulgam as derrotas sofridas pelos turcos.⁷⁹

O aeroplano, já adotado em todos os exércitos europeus, americanos e asiáticos de moderna organização, exigindo das nações novos sacrifícios de dinheiro e quiçá de vidas, sem o menor gesto de indecisão, tem o patriótico fim e encargo da defesa militar, constituindo uma nova arma de guerra. É bastante conhecido o desenvolvimento que a aviação tem assumido nos exércitos, onde os aeroplanos abandonaram os vôos de ensaio e de esporte para nos dar a nítida visão de que essa ave mecânica, mais pesada que o ar, é de fato uma arma imprescindível, porque é tão poderosa na exploração, quanto eficaz no ataque, e na ofensiva pelo seu grande poder moral. Nenhum exército poderá prescindir dela sem perigar a sua integridade.⁸⁰

O ano de 1912 passa a ser marcado, desde seu início, pela intensa atividade aeronáutica na Capital da República. Realiza-se no mês de janeiro a Primeira Semana de Aviação, com a distinta presença do aviador francês Roland Garros, que realiza emocionantes exibições aéreas no Prado do Jockey Clube.

Ernesto Darioli, aviador italiano, torna-se conhecido por seus vôos em um Blériot nos campos do Jockey e de São Cristóvão. Darioli inicia as primeiras instruções de vôo na Capital, cobrando cinquenta mil réis por duas aulas, utilizando um campo em Santa Cruz. Entre seus primeiros alunos, evidencia-se um certo 1.^o tenente do Exército, Ricardo João Kirk, com o qual desenvolve estreita amizade. Afinidades e companheirismo levam o tenente e seu preceptor italiano a se filiarem ao recém-fundado AeCB.

⁷⁹ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 22 mar 1912.

⁸⁰ Relatório de necessidades e orçamento de implantação da aviação militar, fev.– mar. 1912. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, pasta J.20- cx 02 – Aviação do Exército.

A trajetória de vida do tenente Kirk é típica dos homens da carreira de seu tempo. Nascido em 23 de março de 1874⁸¹, na Capital Federal, Ricardo João Kirk⁸², era filho de Rita Frutuoso Kirk e Ricardo José Kirk, um engenheiro irlandês que imigrou para o Brasil contratado pelas usinas de cana-de-açúcar do interior fluminense.⁸³ De típica família de classe média, de fé presbiteriana, o jovem ingressou no Exército em 1891, sentando praça como voluntário. Graduado como alferes (hoje aspirante) se engajou às forças legalistas durante a sangrenta Revolução Federalista (1893-1895), que marcou o período de lutas pela consolidação da, ainda frágil, República presidida pelo marechal Floriano Peixoto.

Inicialmente pertencente à arma de infantaria, transferiu-se para a cavalaria em 1896.⁸⁴ Coursou a Escola Preparatória e de Tática de Realengo, onde se dedicou ao estudo de humanidades, e ao final desse curso, já com 29 anos, conquistou a almejada matrícula na Escola Militar da Praia Vermelha para o ano de 1904.⁸⁵

Já no primeiro ano do curso, enredado pelos ferventes ideais da mocidade militar de sua época, o calouro alferes-aluno marcou sua participação, em novembro, no levante armado de alunos na Revolta da Vacina. Juntamente com os demais revoltosos, Ricardo Kirk é preso, incomunicável, passando a responder em um Conselho de Guerra. Em setembro de 1905, é beneficiado por um decreto legislativo que concedeu anistia a todos os envolvidos na revolta castrense. Todavia, é surpreendido pelo regulamento de 1905⁸⁶, a reforma do ensino militar que fechou a Escola da Praia Vermelha, frustrando assim suas aspirações bacharelescas.⁸⁷

O novo regulamento, visando eliminar o permanente foco de rebeliões da Escola Militar, realiza modificações curriculares e dispersa a formação dos futuros oficiais do Exército por diferentes escolas da Capital e do Rio Grande do Sul. Agora, a continuidade de sua formação o destina para a distante Escola Militar de Porto

⁸¹ Data de nascimento conforme consta certidão de batismo da igreja Presbiteriana. Esta data também confere com SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 129 ; embora em seu brevet conste o ano de 1876.

⁸² A grafia original da Certidão de Batismo e dos assentamentos iniciais no Ministério da Guerra era Kirck, depois foi praticada uma alteração com a retirada da letra “c”, passando a figurar Kirk.

⁸³ Dados biográficos fornecidos em entrevista realizada com a sra. Ilza Kirk de Souza Del Cima, neta do tenente Ricardo Kirk, em 15 jul 2006.

⁸⁴ De acordo com a lei nº. 1.1142 de 11 de setembro de 1861.

⁸⁵ Fé-de-Ofício de Ricardo João Kirk. Fonte: AHEx, pasta Patrono da Aviação.

⁸⁶ O Decreto 5.698, de outubro de 1905, aprovou os regulamentos para os Institutos Militares de Ensino.

⁸⁷ Fé-de-Ofício de Ricardo João Kirk. Fonte: AHEx, pasta do Patrono da Aviação.

Alegre. Relutando em abandonar suas raízes na cidade do Rio de Janeiro, agora desestimulado, Kirk resolve desistir, de próprio punho, dessa nova matrícula.



Figura 4 – Tenente Ricardo João Kirk
Fonte: Museu Aeroespacial

Essa sua desistência, motivada por não querer deixar a cidade do Rio de Janeiro, pode ser entendida pelo fato do nascimento de uma filha, Helena, em 1904, fruto de um relacionamento com Olga Almeida, sendo Kirk solteiro. O alferes de cavalaria, sem perspectivas na carreira, perdura em serviço ativo, agora dedicando-se às duras rotinas das estrebarias de seu regimento. Mesmo assim, nesse período, reuniu algumas menções elogiosas por sua destacada conduta e disciplina. Uma delas foi emanada pelo próprio marechal Hermes da Fonseca, quando de sua participação nas grandes manobras militares no Curato de Santa Cruz, ocorridas em 1905 e 1906.⁸⁸

Em 1910, com mais de 36 anos de idade, quase vinte anos de efetivo serviço, Kirk era mais um dentre os muitos velhos tenentes vitimados pelo regime de promoções do Exército da época, marcado pela lentidão e escolhas políticas, que oferecia poucas e duvidosas perspectivas de progressão hierárquica. Se as

⁸⁸ Fé-de-Ofício de Ricardo João Kirk. Fonte: AHEx, pasta do Patrono da Aviação.

emperradas promoções da época forneciam o combustível da insatisfação dos jovens oficiais, o alferes Kirk se encontrava inserido nesse contexto.⁸⁹

Promovido a 1.º tenente em 22 de setembro de 1910, de acordo com o fluxo de carreira da época, sua promoção ao posto de capitão só aconteceria provavelmente no ano de 1916⁹⁰, quando contaria 40 anos de idade. Não se tornara um dos últimos bacharéis da Praia Vermelha, nem um dos expoentes “jovens turcos”. Tinha, na nascente aviação e em sua filiação ao AeCB, uma oportunidade de realização e desenvolvimento profissional.

O despertar de João Kirk para os assuntos aeronáuticos aconteceu em 1910 quando, já tenente, foi disponibilizado para práticas no Observatório Astronômico do Rio de Janeiro. Aí realizou as primeiras ascensões em balões cativos sob instrução do capitão Thewalt.⁹¹ Os primeiros aeroplanos estavam apenas chegando no Brasil, mas Kirk procurava se destacar, buscando espaços nas novas atividades aéreas. Esse momento coincide com sua volta à Escola Militar de Realengo onde, mediante tenazes requerimentos, retoma seus exames curriculares para as disciplinas de artilharia e engenharia.⁹²

Com seu ingresso no quadro de sócios do AeCB em 1912, Kirk procura prontamente assumir uma posição de destaque na promissora agremiação. Nas reuniões é o primeiro a trazer catálogos da Casa Blériot, assessorando os diretores nas aquisições dos melhores aeroplanos.⁹³ O tenente logo se mostra um estudioso das ciências aeronáuticas, colecionando em sua biblioteca particular muitos títulos e matérias sobre aviação.⁹⁴ Em maio do mesmo ano, durante uma reunião da diretoria do clube, ocorre sua nomeação como secretário substituto.⁹⁵ Rapidamente, pela sua postura dinâmica, conquista reconhecimento e reputação, assumindo encargos e atribuições. Durante as primeiras assembleias gerais é o primeiro a propor revisões estatutárias⁹⁶. Em janeiro de 1913, é designado para o cargo de diretor técnico.⁹⁷

⁸⁹ CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005, p. 36-37.

⁹⁰ Projeção baseada no Almanak de Oficiais do Ministério da Guerra do ano de 1914, p. 113-114.

⁹¹ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim do Exército nº. 87 de 10 de novembro de 1910, p. 1.931.

⁹² MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim do Exército nº. 77 de 20 de setembro de 1910, p. 1.611.

⁹³ Ata da reunião da Sessão da Diretoria do AeCB de 19 jun. 1912.

⁹⁴ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 31.

⁹⁵ Ata da reunião da Sessão da Diretoria do AeCB de 1º mai 1912.

⁹⁶ Ata da Assembleia Geral Extraordinária do AeCB de 15 jul 1912.

⁹⁷ Ata da Sessão do Conselho Administrativo do AeCB de 4 jan 1913.

O AeCB tinha como meta primordial a criação de uma escola de aviação, sendo essencial a aquisição de uma área para o campo de aviação.⁹⁸ Pouco após a fundação, a diretoria conquistou o apoio pessoal do presidente Hermes da Fonseca para a obtenção de um terreno. Prontamente, a diretoria compôs uma comissão para escolha da área para suas instalações. Dentre os membros desta comissão, participava ativamente o tenente Ricardo Kirk, conforme consta da ata do AeCB de 1.º de maio de 1912:

...que o tenente dr. Ricardo Kirk levantou uma planta dos terrenos escolhidos em Deodoro e na Fazenda dos Afonsos, levando o sr. marechal Bormann ao sr. presidente da República as plantas desses terrenos. De combinação com o sr. presidente da República foram os srs. mal. Bormann, João Augusto Alves e Victorino de Oliveira, ao sr. general Vespasiano de Albuquerque, ministro da Guerra, para a escolha definitiva do terreno, ficando resolvida a escolha do terreno na Fazenda dos Afonsos, com um quilômetro de comprimento por um quilômetro de largura.⁹⁹

Uma análise das atas subseqüentes revela que, apesar da boa vontade do presidente da República, a diretoria do AeCB enfrentou grandes dificuldades e resistências por parte do ministro da Guerra e do ministro da Justiça na cessão do terreno. Somente depois de alguns meses, mediante influências políticas de personalidades favoráveis ao AeCB e de um intenso cortejo ao ministro da Guerra, foi conquistada a posse do campo da Fazenda dos Afonsos, mesmo assim a título precário, ou seja provisoriamente.

Diante da carência de recursos financeiros do AeCB, o serviço de terraplanagem para o campo de aviação da Fazenda dos Afonsos exigiu o esforço pessoal do próprio tenente Kirk, conforme atesta o depoimento:

"Lembro-me que minha avó sempre contava que, naquela época, vovô (Ricardo Kirk) chegava tarde, sempre todo sujo de terra, trabalhando ele mesmo com a enxada na limpeza do campo da aviação dos Afonsos. Aquele campo e os aviões significavam tudo para ele."¹⁰⁰

Em meados de 1912, pressões políticas e da imprensa quanto ao imobilismo do Ministério da Guerra frente à causa da aviação militar brasileira culminam na decisão do ministro da Guerra do envio de um oficial do Exército para um curso de vôo na França.¹⁰¹ A escolha recairia sobre o nome do tenente Ricardo Kirk, não só por sua qualificação e atuação no AeCB em prol da aviação, mas, às expensas da

⁹⁸ A Aviação no Brasil, **A NOITE**, Rio de Janeiro, 26 jun. 1912. p. 1.

⁹⁹ Ata da reunião do Aero Club Brasileiro de 1º mai. 1912. in: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, **1º Seminário de História da Aeronáutica Brasileira**, vol. 2, Aditivo, Informe Final, Rio de Janeiro: 1987.

¹⁰⁰ Depoimento da Sra. Ilza Kirk de Souza Del Cima, neta do Tenente Ricardo Kirk, em 15 jul 2006.

¹⁰¹ A AVIAÇÃO MILITAR É UMA NECESSIDADE. **A NOITE**, Rio de Janeiro, 14 mai.1912, p. 1.

influência do ajudante-de-ordens do ministro da Guerra, tenente Raimundo Barbosa, seu amigo pessoal, conforme cita o general Setembrino de Carvalho, em seu livro de memórias:

Essa iniciativa (da aviação militar no Brasil), é forçoso confessar, surgiu em conseqüência, de esforços tenazes de um distinto oficial (Ricardo Kirk), amante ardoroso da Aviação, amigo de um oficial de gabinete que dispunha de influência ao ministro, e que muito colaborou nesse sentido – o capitão Raimundo Barbosa, hoje general.¹⁰²

Setembrino de Carvalho, ainda no posto de coronel, servia, no mesmo período, como chefe de gabinete do ministro Vespasiano e sobre a constante presença do tenente acrescenta que: “Ricardo Kirk não saía do Ministério da Guerra, para que fosse uma verdade a aviação no Brasil. Kirk tinha verdadeira loucura pela aviação”.¹⁰³ Sobre essa mesma versão, um interessante depoimento do próprio Raimundo Barbosa consta no livro de José Garcia de Souza.

Fui amigo íntimo de Ricardo Kirk e recordo-me, ainda hoje, com saudades, daquele que foi, de fato, a primeira vítima da aviação no Brasil. Era tão amigo dele e tanto procurava ajudá-lo,... Essa amizade entre nós datava dos tempos em que ambos cursávamos a Escola Preparatória de Tática do Realengo (1904). Kirk seguiu para Europa por indicação minha ao general Vespasiano, então ministro da Guerra, de quem eu era então tenente adjunto,...¹⁰⁴

Mais adiante, no mesmo depoimento Raimundo Barbosa conclui sobre a atribuída indicação de Kirk: “Ele (Vespasiano) pensou nisto, pensou e mandou que eu indicasse um homem. Eu indiquei Kirk, que aceitou e foi para a Europa, onde fez um curso magnífico”.¹⁰⁵

Até o momento permanecem dúvidas e versões historiográficas divergentes sobre o custeio da viagem de Kirk à Europa, sobretudo quanto ao pagamento do curso de aviação em Etampes.¹⁰⁶ Versões da imprensa da época e da revista *A Defesa Nacional* afirmam que a viagem foi totalmente custeada por Kirk¹⁰⁷ diante das dificuldades no recebimento dos recursos do Ministério da Guerra. Somente uma investigação procedida em fontes primárias pode atingir a elucidação desta questão.

¹⁰² CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 101.

¹⁰³ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 135.

¹⁰⁴ Ibidem, p. 139.

¹⁰⁵ Ibidem, p. 140-141.

¹⁰⁶ Ibidem, p. 141-142.

¹⁰⁷ A DEFESA NACIONAL – Revista de Assuntos Militares. Rio de Janeiro: nº. 19, ano II, 10 abr. 1915, p. 198.

Em decorrência da lei n.º 2.544 de 1912, foi produzido no Ministério da Guerra um relatório preliminar de necessidades e orçamentos para a organização da aviação no Exército. Ao final do extenso relatório, o nome de Kirk figurava em uma lista de oito oficiais indicados para realizarem na França os cursos de aviação. As indicações eram baseadas na participação em uma prova de vôo com Roland Garros, durante a semana de aviação ocorrida no Jóquei Clube, na qual, segundo este documento, Kirk se recusara a se submeter.¹⁰⁸ Dentre todos os oficiais selecionados para teste em vôo com o avião francês, Kirk era o único que já possuía experiência aeronáutica, em balões aerostáticos, e inclusive em aeroplanos sob a instrução de Ernesto Darioli.

Em março do mesmo ano, Kirk é colocado à disposição do Ministério da Viação e Obras Públicas para prestar serviços na Estrada de Ferro Central do Brasil, para a prática em oficinas de máquinas.¹⁰⁹ A partir deste fato não ocorreu nenhuma publicação no Ministério da Guerra autorizando o tenente a seguir em viagem a serviço deste ministério para a Europa no ano de 1912. Contrariando as versões já descritas, as fontes documentais apontam que Kirk viajou para França e realizou o curso em Etampes com recursos próprios e sem uma autorização oficial do Ministério da Guerra.

Em 27 de julho de 1912, Kirk parte para a Europa a fim de realizar o curso de aviação, deixando, na véspera, uma entrevista no jornal *A Noite*, em que manifesta suas aspirações por uma escola de aviação do AeCB. O teor de sua declaração denota o não envolvimento do Ministério da Guerra com aquele investimento de carreira.

Tendo por escopo inicial a fundação da Escola de Aviação, o Aeroclube Brasileiro procurará desenvolver o gosto pela aviação, que parece ser nato entre os brasileiros. Naturalmente essa escola, que o Aeroclube pretende formar modelarmente, prestará um valioso concurso à aviação militar, se o governo quiser instituir o aeroplano como arma de guerra como, mais tarde ou mais cedo há-de instituir, a não ser que o nosso Exército e a nossa Marinha fiquem num verdadeiro retrocesso de meios de ação.¹¹⁰

A postura de tenente Kirk em relação ao Ministério da Guerra pode ser compreendida em face do quadro de inércia e atrasos nas questões da aviação militar. Após ter sido cogitado para o curso na França e nada ter sido efetivado, Kirk

¹⁰⁸ Relatório de necessidades e orçamento de implantação da aviação militar, fev.– mar. 1912. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, pasta J.20- cx 02 – Aviação do Exército.

¹⁰⁹ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim nº. 189 de 20 de março de 1912, p. 457-458.

¹¹⁰ A AVIAÇÃO NO BRASIL, **A NOITE**, Rio de Janeiro, 26 jun. 1912. p. 1.

não perdeu tempo, buscou caminhos próprios para realizá-lo, em razão de uma suposta falta de vontade política ou indisponibilidade de recursos do Ministério da Guerra para dar início aos investimentos naquele momento. As aspirações do postulante da aviação o conduzem assim a outras oportunidades, estas foram a sua subordinação temporal ao Ministério da Viação e Obras Públicas e um maior comprometimento ao AeCB.

Em 22 de outubro 1912, o tenente obteve o brevê de *pilote-aviateur* no berço da aviação de Etampes, passando a ser o segundo militar e primeiro do Exército Brasileiro a ser brevetado. Durante sua permanência na França, Kirk recebeu a incumbência de adquirir um avião Blériot SIT, para o AeCB¹¹¹ e deu início ao processo de filiação do AeCB à Federação Aeronáutica Internacional (FAI), sem o quê os brevês a serem concedidos no Brasil não teriam reconhecimento internacional.¹¹²



Figura 5 – Brevet do tenente Ricardo Kirk
Fonte: Museu Aeroespacial

¹¹¹ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 131.

¹¹² INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 386.

Impacientes com a longa espera pela implantação da aviação no Ministério da Guerra, ao final do ano de 1912 um grande número de jovens oficiais do Exército buscam sua filiação no AeCB. O ingresso de muitos tenentes e inclusive alunos da Escola Militar de Realengo no quadro de sócios se intensifica no decorrer do ano de 1913 e tinha como principais atrativos a abertura da Escola de Aviação do AeCB e o exemplo do tenente Ricardo Kirk.¹¹³

Um episódio de 1912 que evidencia a má vontade do ministro Vespasiano para as coisas da aviação aconteceu com o tenente Marcos Evangelista Villela Junior. Este oficial tornou-se um idealista da construção dos primeiros aviões no Brasil. Depois de se dedicar à montagem de modelos Blériot no Rio de Janeiro, o tenente engenheiro desenvolveu um projeto de um aeroplano inteiramente nacional. Em busca de apoio para seu trabalho, procurou diretamente o ministro da Guerra e apresentou seu pioneiro projeto. Vespasiano mal recebeu Villela e secamente negou qualquer apoio dizendo que julgava inoportuna a idéia de gastar dinheiro com projetos experimentais.¹¹⁴

Obstinado, o tenente Villela não se deteve. Hipotecou sua casa, vendeu bens e, com ajuda de amigos, dedicou-se a construir em casa seu pequeno monoplano, o qual batizou de *Aribu*. Este aeroplano realizaria seu primeiro vôo em 1917. O sucesso do *Aribu* resultaria no apoio do ministro da Guerra subsequente, o general Caetano de Faria, que destinou recursos para o desenvolvimento de outro projeto bem sucedido, o avião *Alagoas* que decolou em 1918.¹¹⁵

No retorno de Kirk da Europa em 1913, já designado Diretor Técnico da Escola do AeCB, a terraplanagem do Campo dos Afonsos estava praticamente concluída, mas o horizonte de suas aspirações havia tomado um rumo bastante adverso. Após uma longa espera por recursos, o Congresso disponibilizou um montante de 150 contos de réis ao Ministério da Guerra para os investimentos iniciais na aviação militar, mas o general Vespasiano se recusou a empregar esta verba na idéia de uma escola em parceria com o AeCB. O ministro opta por uma iniciativa independente e assina, repentinamente, um contrato com a recém-constituída, firma Gino, Bucelli & Cia.

¹¹³ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 4 jan. 1913.

¹¹⁴ ANDRADE, Roberto Pereira de. **A Construção Aeronáutica no Brasil 1910/1976**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1976, p.24 .

¹¹⁵ Ibidem, p.25 .

Esta empresa, de propriedade do grupo de italianos, Gian Felice Gino, Vitério Bucelli, Eduino Orione e Arturo Jona, recém-chegados ao Brasil, foi organizada para a promoção de reides aéreos comerciais. Gian Felice se notabilizara com seus aeroplanos realizando apresentações pelas capitais para um concorrido público pagante.

Pouco tempo antes, em outubro de 1912, os mesmos empresários italianos haviam ofertado ao AeCB seus serviços para a organização de uma escola de aviação, mas a proposta foi veementemente recusada pela diretoria sob argumentos nacionalistas. Tal proposta nem sequer foi levada ou discutida em uma reunião de diretoria. “Frustrados em seus propósitos junto ao AeCB, Gino Bucelli & Cia. vão propor a prestação dos mesmos serviços ao Ministério da Guerra, dirigindo-se diretamente ao General Vespasiano, titular daquela pasta”.¹¹⁶

Em janeiro de 1913, sob pesado bombardeio da imprensa, o ministro da Guerra assinou, voluntariamente, com a Gino Bucelli & Cia., um contrato definitivo, ou ajuste, conforme publicado, para a instalação da Escola Brasileira de Aviação (EBA), confirmando as impressões pregressas de que Vespasiano possuía um projeto de exclusão do AeCB para sua escola de aviação militar.



Figura 6 – General Vespasiano de Albuquerque
Fonte: AHEx.

¹¹⁶ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 386.

A opção do ministro pelo contrato com a Gino Bucelli & Cia. pode ser interpretada 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 envoltimentos materiais e humanos. Transpondo para os dias de hoje, podemos dizer que o ministro da Guerra optou por terceirizar sua escola de 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.

A trajetória das ações de Vespasiano para o trato da aviação militar evidenciam que o ministro enfrentava o assunto com resistência, 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.

Diante do ajuste ministerial com a Gino Bucelli & Cia., o jornal *A Noite*, alinhado à causa do AeCB, publicou a virulenta reportagem intitulada - Um Contrato Escandaloso- denunciando a suspeita transação do Ministério da Guerra.

O que se quer fazer passar nesse contrato é pela inexequibilidade das suas disposições, uma verdadeira negociata, em que, além da injúria ao decoro e a honestidade administrativos, o governo esbanjará muito dinheiro, sem tirar o proveito que desejava e os benefícios com que a falácia dos “avoadores” está longe de acenar.¹¹⁷

A mesma matéria revelava ainda que o contrato com a Gino Bucelli & Cia havia sido assinado sem a apreciação do Estado-Maior do Exército, órgão para onde havia sido endereçada a proposta e ao qual cabiam os estudos de viabilidade.

Não se compreenderia o fato de se mandar lavrar o contato “reservadamente”, sem a prévia audiência do Grande Estado-Maior, cuja opinião é de indispensável acatamento em todos os assuntos que interessam à vida do Exército, como este que é de máxima importância (...). Esta proposta, embora esteja endereçada ao Grande Estado-Maior do Exército, não foi conhecida oficialmente por esta repartição, constando-nos

¹¹⁷ A AVIAÇÃO MILITAR ENTRE NÓS, Um Contrato Escandaloso. **A Noite**. Rio de Janeiro: 15 ago. 1913, p.1.

que, apresentada pelos autores fora recusada por inexecutável e atentatória aos interesses nacionais.¹¹⁸

A chefia do Grande Estado-Maior do Exército era ocupada, desde 1910, por José Caetano de Faria, um general parceiro das iniciativas modernizadoras de Hermes da Fonseca na pasta da Guerra do governo anterior. Caetano de Faria era, desde o início do governo de Hermes, um general mais antigo hierarquicamente que Vespasiano, mas acabou não sendo contemplado com a indicação política para o Ministério em 1912, permanecendo à frente do Grande Estado-Maior.

A matéria obteve péssima repercussão nos meios políticos e militares, atingindo sobretudo, a figura do ministro da Guerra, general Vespasiano de Albuquerque, reputado por sua personalidade vingativa e intransigente, ou conforme o definiu na época seu chefe de gabinete, coronel Setembrino de Carvalho “um amigo de seus amigos, mas um inimigo rancoroso”.¹¹⁹

O presidente Hermes da Fonseca, sentindo-se pressionado politicamente pelo caso envolvendo seu ministro, defendeu-se perante o Congresso Nacional. Hermes justificou o controvertido contrato como a melhor solução, sob os aspectos técnicos e econômicos, para o pronto estabelecimento de uma escola de aviação, tendo em vista ser um problema de palpitante atualidade para a modernização do Exército.¹²⁰

Outro dado controvertido do contrato é o estabelecimento de que ao governo caberia a nomeação de “um oficial superior do Exército para a fiscalização dos trabalhos e do bom funcionamento da escola”.¹²¹

Entretanto, esta cláusula do contrato, não foi estritamente seguida, pois além de não ser nomeado qualquer oficial superior, muito menos o foi do Exército, sendo que, para o cargo de fiscal, a escolha recaiu sobre o 1.º tenente da Marinha Jorge Henrique Moller, primeiro militar brevetado, na França em 29 de abril de 1911 na Escola Farman.¹²²

Destarte, a situação acima descrita reforça claramente o pensamento de descrédito de Vespasiano quanto ao AeCB, e o propósito de isolamento de seu

¹¹⁸ A AVIAÇÃO MILITAR ENTRE NÓS, Um Contrato Escandaloso. **A Noite**. Rio de Janeiro: 15 ago. 1913, p.1.

¹¹⁹ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 101.

¹²⁰ BRASIL. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais: 1910-1914: Hermes da Fonseca. Brasília, DF: 1978, p. 218.

¹²¹ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 127.

¹²² MELLO, Gustavo. **O Pensamento Aeronáutico na Aviação Naval e Militar**. 2001. 48 f. Monografia de Pós Graduação Latu-sensu, Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2001, p. 17.

comprometido associado, o tenente Kirk, do projeto da aviação militar do Ministério da Guerra. Algum tempo depois, ainda tentando reverter o quadro provocado pelas opiniões, o jornal *A Noite* produz uma entrevista com o tenente em que ele tenta contemporizar a estremecida relação com o ministro.

Administrador experiente e cauteloso como é, não se aventuraria a contingenciar o regimen da sua aceleração.(...).O general Vespasiano foi levado a essa resolução, sem maiores delongas, estou certo, 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, que surgiu no momento, foi a proposta Gino, que o general aceitou, depois de convenientemente decepada das pretensões iniciais.¹²³

Ainda no mesmo depoimento, Kirk reforçou os ideais do AeCB, confirmando seu compromisso com a entidade.

... O Aero clube não disputa alunos militares para a sua escola de aviação: não é concorrente aos lucros entrevistados por qualquer empresa, seja ela italiana, hebraica ou chinesa, organizada nos confins do planeta, para instruir os brasileiros. O Aero clube é uma instituição de propaganda, tem um programa patriótico a desenvolver, uma missão nacional a cumprir. Formamos um núcleo firmemente resolvido a interessar o país pela sua defesa aérea. (...) O Aero clube longe de solicitar as verbas dos orçamentos militares, porá à disposição do Exército e da Marinha as frotas criadas espontaneamente pelo povo. Então o general Vespasiano nos fará a justiça que merecemos: reto e justo, como é, estreitará contente a mão amiga que lhe estende o Aero clube Brasileiro e aplaudirá sinceramente a tenacidade do nosso trabalho e a perseverança do nosso esforço.¹²⁴

A transigência diplomática do aviador e do AeCB, buscando uma nova reaproximação com o ministro da Guerra tinha seus objetivos, a necessidade de uma nova viagem à França. Em setembro 1913, Ricardo Kirk realiza sua segunda viagem à Europa, desta vez sim, comissionado pelo Ministério da Guerra.¹²⁵ Sua missão oficial é a aquisição de aviões para o Exército, mas também, realiza a viagem com o objetivo primordial de adquirir novos aparelhos para o AeCB, visando à instalação de sua escola.

O tenente-aviador era um dos poucos homens no Brasil de sua época que detinha conhecimentos acerca dos aviões fabricados na França, suas marcas, modelos e especificações¹²⁶. O AeCB agora dispunha de recursos, advindos da campanha *Dêem Asas ao Brasil*, listas de subscrições públicas impulsionadas pelo próprio aviador. Contava também com uma verba de 30 contos de réis disponibilizada pelo Ministério da Viação desde 1912, mas que só foi possível

¹²³ O ESTADO NA AVIAÇÃO NO BRASIL. *A Noite*, Rio de Janeiro, 20 ago. 1913, p.2.

¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim nº. 297 de 5 de setembro de 1913, p. 1.532.

¹²⁶ Ata da sessão da Diretoria do AeCB de 3 set. 1913.

receber no início do ano de 1914. O atraso no recebimento deste recurso governamental foi atribuído a mais uma ação do general Vespasiano contra o AeCB, conforme ata desta diretoria.¹²⁷

Foi uma verdadeira campanha, vencida à custa de ingentes esforços durante mais de seis meses. Por esse tempo o Ministério da Guerra tratava de criar também uma escola de aviação militar e o titular dessa pasta considerava uma concorrência nociva à escola do governo a existência de outra escola civil mantida pelo AeCB, e por isso exercia a sua formidável influência no governo no sentido de não ser dada aquela quantia ao AeCB.¹²⁸

Kirk retornou dessa última viagem à França em abril de 1914, trazendo consigo dois aviões Morane-Saulnier, hélices de reposição e a conquista da almejada filiação provisória do AeCB à Federação Aeronáutica Internacional. A chegada do aviador de sua segunda viagem à Europa foi assunto de destaque na imprensa carioca:

Deve chegar hoje a bordo do paquete *Araguaya*, vindo da Europa, onde se deteve em estudos sobre aviação, o dr. Ricardo Kirk. Esse oficial do Exército é o diretor da Escola de Aviação do Aeroclube Brasileiro e pretende reorganizá-la, instalando sob os moldes observados nas congêneres européias.¹²⁹

Ainda durante a segunda viagem à França, ocorreu a inauguração da Escola Brasileira de Aviação (EBA), estabelecida pelo contrato da firma Gino Bucelli & Cia. com o Ministério da Guerra.

Também instalada no Campo dos Afonsos, na mesmo campo cedido precariamente ao AeCB, a EBA/Gino Bucelli & Cia iniciou suas atividades em fevereiro 1914, com uma primeira turma de 35 oficiais do Exército e 25 da Marinha. Sem dúvida uma elevada pretensão de número de alunos frente aos meios disponíveis, dois instrutores e nove aeronaves.¹³⁰

Embora fosse brasileira em sua designação, toda a diretoria era de estrangeiros. Os únicos instrutores eram o proprietário italiano Gian Felice Gino e o argentino Ambrósio Caragiola, um aviador contratado. O capitão-tenente Jorge Moller, aviador da Marinha, atuava apenas como fiscal do governo. Quanto ao tenente Ricardo Kirk, mesmo brevetado na França e sendo oficial do Exército, não pertencia à

¹²⁷ INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, **1º Seminário de História da Aeronáutica Brasileira**, vol. 2, Aditivo, Informe Final, Rio de Janeiro: 1987, p. 56.

¹²⁸ Ata da Assembléia Geral Ordinária do AeCB de 1º out. 1914.

¹²⁹ AVIAÇÃO NO BRASIL- Regresso da Europa do Dr. Ricardo Kirk. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 6 abr. 1914, p. 1.

¹³⁰ MELLO, Gustavo. **O Pensamento Aeronáutico na Aviação Naval e Militar**. 2001. 48 f. Monografia de Pós Graduação *Latu-sensu*, Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2001, p. 20.

escola de aviação de sua própria Força, dedicando-se ao vizinho AeCB, onde era diretor técnico. Configurou-se assim o incoerente e inusitado quadro dos primórdios da aviação militar brasileira em 1914, marcado pela dicotomia de esforços e conflitos de natureza política.

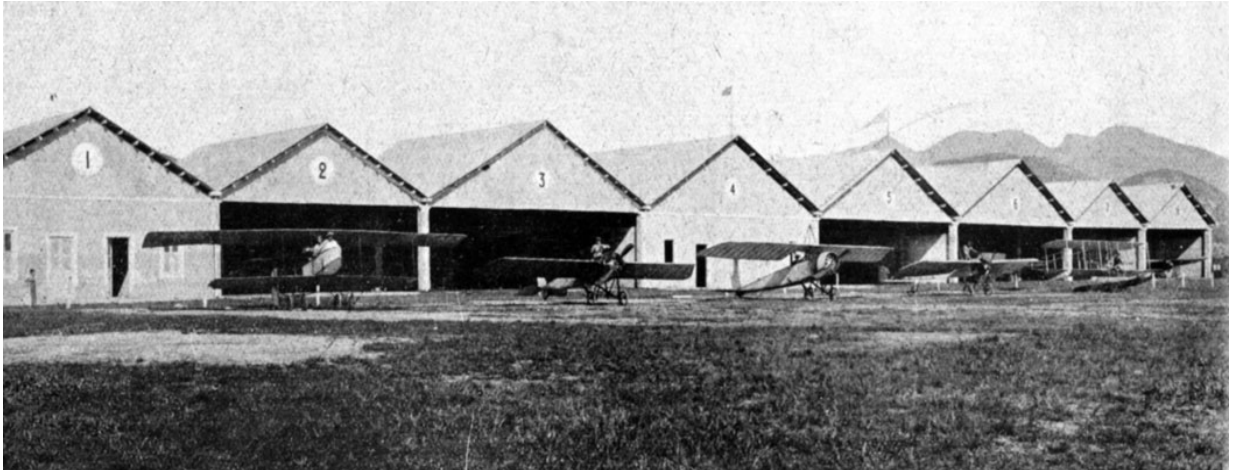


Figura 7 – Instalações da Escola Brasileira de Aviação/Gino Bucelli no Campo dos Afonsos em 1914.
Fonte: Museu Aeroespacial

Confirmando as previsões, a EBA/Gino Bucelli & Cia teve vida curta, sendo fechada após quatro meses de operações, sem concluir a formação de um único piloto militar.¹³¹ Segundo Lavenère-Wanderley, as causas do malogro residiram nos problemas financeiros gerados pelo repasse de recursos do governo e na dificuldade de importação de peças da Europa em razão da eclosão da Primeira Guerra Mundial.¹³²

A falta de recursos para aviação foi de fato um problema concreto enfrentado pelo governo nesse período. Hermes da Fonseca, ainda no início de 1914, reclama ao Congresso a insuficiência de verbas alocadas para o desenvolvimento da aviação militar, grande parte delas já comprometidas pelo contrato com a firma Gino, Bucelli & Cia..¹³³

Contudo, estudos mais recentes de Mello identificam diversas falhas no cumprimento do contrato pela Gino Bucelli & Cia., dentre elas, a aquisição das

¹³¹ A DEFESA NACIONAL – Revista de Assupmtos Militares. Rio de Janeiro: nº. 19, ano II, 10 abr. 1915, p. 198.

¹³² LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

¹³³ BRASIL. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais: 1910-1914: Hermes da Fonseca. Brasília, DF: 1978, p. 373.

aeronaves previstas no contrato.¹³⁴ A análise dos relatórios da época, feitos pelo fiscal Moller, revelam 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 Caragiola mantinha as instruções. Em 16 de junho, ocorreu um acidente em vôo envolvendo um aluno da escola. O tenente João Moraes de Niemeyer sofreu uma pane a bordo de um Blériot, sendo ele obrigado realizar um arriscado pouso forçado que danificou a aeronave. Uma perícia técnica, realizada pelo fiscal Moller, apontou as causas para as críticas condições de manutenção da aeronave.¹³⁵

Quanto à segunda causa apontada por Lavernère-Wanderley, basta lembrar que a grande guerra só iniciou em 1.º de agosto, portanto, um mês e doze dias após o fechamento da Escola, não podendo ser apontada como fator para o fim das atividades (...). Pela parte do governo, um fator de nota, é a aparente falta de entendimento entre o comando do Exército e o fiscal do governo, com relação aos alunos da Escola. (...) Moller também, reclamava sobre alunos que se ausentavam sem autorização, chegando mesmo a pedir que fosse substituído um oficial que, ao ser interpelado pelas faltas constantes, que chegavam a duas por semana, passou a não mais cumprimentá-lo militarmente na chegada e na saída da Escola.¹³⁶

Pouco depois do acidente, em 18 de junho de 1914, já em situação agonizante, falta de peças e abandono dos proprietários, a EBA/Gino Bucelli & Cia. paralisa suas atividades, alegando não receber os devidos repasses do Ministério da Guerra. O governo decidiu por rescindir o contrato, mas o proprietário Gino Gian Felice não aceitou os termos da rescisão e manteve a questão em litígio.¹³⁷ Para evitar o abandono das instalações e a deterioração do material aeronáutico, o acervo foi cedido ao AeCB, conforme recomendação ao governo do capitão-tenente Jorge Moller, que inclusive ocupava um cargo no clube como bibliotecário.¹³⁸

O fechamento da EBA/Gino Bucelli & Cia acontece em um momento de auge nas atividades de sua concorrente, a Escola de Aviação do AeCB, situada no mesmo Campo dos Afonsos, sob a direção do tenente Ricardo Kirk, e com a filiação provisória da FAI. A almejada filiação fora conquistada pelo tenente em sua última viagem à

¹³⁴ MELLO, Gustavo. **O Pensamento Aeronáutico na Aviação Naval e Militar**. 2001. 48 f. Monografia de Pós Graduação *Latu-sensu*, Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2001, p. 17.

¹³⁵ Parte nº 70 de 18 de junho de 1914, do fiscal capitão-tenente Jorge Moller ao ministro da Guerra. Fonte: AHEx., pasta J.20 – cx 02 – Aviação do Exército.

¹³⁶ MELLO, Gustavo. *op. cit.*, p. 20.

¹³⁷ MINISTÉRIO DA GUERRA. **Relatório Apresentado ao Presidente da República pelo General de Divisão José Caetano de Faria em maio de 1915**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 15.

¹³⁸ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 24 abr. 1914.

França, apesar de intensa campanha difamatória promovida por Gino Felice para desacreditar o AeCB perante aquela entidade internacional.¹³⁹

Em um momento em que o Exército buscava saídas para a implantação de sua aviação militar, o estado de São Paulo, por meio de sua poderosa Força Pública iniciava também seus empreendimentos aeronáuticos. Em dezembro de 1913, é criada a Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, por iniciativa do então governador paulista Rodrigues Alves, forte opositor do governo Hermes da Fonseca em sua “política das salvaçãoes”.

A criação desta escola aconteceu quase que simultaneamente à do Exército e visava dotar a poderosa força estadual paulista de mais um meio de persuasão para enfrentar uma tentativa de intervenção federal em São Paulo. A Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, situada em Guapira, tinha como instrutores os aviadores Edú Chaves e Cícero Marques, ambos brevetados na França. Contudo, sua duração também foi efêmera, sendo fechada em meados de 1914 por deficiências de infra-estrutura e de peças de reposição para suas aeronaves.

1.5 A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL E A IMPRENSA

Para completar o exame da conjuntura da época, é imprescindível abordar a eclosão da Primeira Guerra Mundial, ocorrida em agosto de 1914, que representou um importante acontecimento externo para a análise do transcurso do conflito messiânico do Contestado. Embora distante, a grande guerra na Europa despertou sentimentos de setores do poder nacional que provocaram reações políticas e diplomáticas nunca antes percebidas.

Tal impacto se deveu, sobretudo, a participação de uma já desenvolvida imprensa escrita nacional, representada pelos grandes jornais de circulação das grandes capitais. Gambarone descreveu com propriedade esse momento nacional e a influência da florescente imprensa:

Non éramos muitos. Vinte e seis milhões de brasileiros assistindo à crise do café e ao surgimento da industrialização. Os que liam acompanhavam as notícias, frescas ou não, através dos jornais. Não havia outro veículo de comunicação de massa. Quem não sabia ler pedia explicações ao vizinho de bonde. No Rio, capital federal, a população beirava o milhão de habitantes. Diariamente, aos berros de pequenos jornaleiros uniformizados, eram oferecidos 300 mil exemplares de sete grandes jornais. A nova elite brasileira, procurando não ter vínculo algum com o antigo regime imperial

¹³⁹ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 14 set. 1914.

derrubado em 1889, estava ainda se formando. E a imprensa escrita era a única voz que ecoava a opinião pública das ruas ao mesmo tempo em que formava esta mesma opinião. Jornalistas e homens de letras tentavam se inserir nesta nova elite em formação no início do século. Havia espaço. (...) E de repente, no meio deste panorama interno em ebulição, a Guerra.¹⁴⁰

A Primeira Guerra Mundial significou o gérmen da interação entre a comunicação de massa, poder político e opinião pública. Pela primeira vez, assuntos pertencentes à macroestrutura sociopolítica atingiam diretamente o cidadão comum. A evolução do conflito, as operações militares, a ordem geopolítica, os horrores da guerra atraíram para a esfera do poder segmentos da elite antes pouco influentes.

No aspecto da repercussão nacional, o conflito mundial que ocorria na Europa passou a ocupar posição de destaque nos noticiários da imprensa já após os primeiros combates. Foi pouco antes da eclosão do conflito mundial que a imprensa se desenvolveu com a ajuda do telégrafo, permitindo aos correspondentes a remessa de notícias de locais distantes. O interesse do público despertava, ávido por informações, o que contribuía para que os jornais duplicassem suas tiragens, principalmente por não haver ainda uma censura organizada.¹⁴¹

Na capital da República, os jornais mais representativos em circulação eram o *Jornal do Comércio*, o *Correio da Manhã*, o *Jornal do Brasil*, *O País*, *Gazeta de Notícias* e o *A Noite*. O noticiário da grande guerra tornou-se um pilar nas vendas destes periódicos que progressivamente conseguem ocupar espaços cada vez mais significativos. Sodré confirma a grande atenção dos jornais da época para a Primeira Guerra Mundial, e sua crescente dramaticidade.¹⁴² Machado descreveu que, após julho de 1914, os principais espaços da imprensa são ocupados pelo início da guerra europeia em detrimento do conflito no Contestado.¹⁴³

O conflito no Contestado era tratado pela imprensa da capital como uma situação de desordem e banditismo sertanejo provocada pelo fanatismo religioso. Os combatentes rebeldes eram sempre referidos como “um bando de fanáticos em armas”. As notícias sobre a situação no Contestado ocupavam espaços de pouco destaque nos jornais, geralmente numa segunda página. A partir da eclosão da grande guerra no Velho Mundo, as manchetes de primeira página dos jornais se

¹⁴⁰ GARAMBONE, Sidney. **A Primeira Guerra Mundial e a Imprensa Brasileira**. Rio de Janeiro: Mauad, 2003, p. 22-23.

¹⁴¹ MATTOS, Sérgio. **Censura de Guerra** – Da Criméia ao Golfo Pérsico. Salvador: Sindicato dos Jornalistas Profissionais da Bahia. 1991, p. 9.

¹⁴² SODRÉ, Nelson Werneck. **História da Imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad, 1998, p. 32.

¹⁴³ MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**. Campinas: Editora UNICAMP, 2004.

ocupavam, quase que integralmente, dela, seus movimentos e do emprego das novas armas. Notadamente o *A Noite* se destacava pelas notícias do emprego da aviação.

O aspecto impactante da eclosão da Primeira Guerra para o presente tema foi a efetivação do avião como arma de guerra, após um período de incertezas e experiências sobre sua aplicabilidade militar. Antes de 1914, as unidades aéreas militares em muitos países praticamente inexistiam. Os mais belicosos países da Europa possuíam aproximadamente 50 aeronaves cada um. Os esquadrões eram compostos de tipos variados de aeroplanos ainda desarmados e com motores pouco confiáveis. Então, em 1914, ocorreu o *boom* expansionário do período de guerra, e com ele o desenvolvimento da aviação.¹⁴⁴

A primeira efetiva atividade aérea do conflito partiu da Alemanha, quando em 30 de agosto um primeiro avião alemão sobrevoou Paris, descortinando o preparo germânico para o emprego aéreo em contraposição à reputada liderança francesa na arte. A partir daí, os sobrevôos de reconhecimento de ingleses e alemães se tornaram constantes nos meses subsequentes.¹⁴⁵

Segundo Fuller, a Primeira Guerra Mundial distinguiu-se das anteriores pela incorporação tecnológica de três novas armas – os gases venenosos, os carros de combate blindados e os aviões.¹⁴⁶ As três invenções, adotadas e adaptadas para a arte da guerra, passam a ser consideradas, a partir daí, inovações militares. Dentre essas inovações militares, as duas últimas representaram um aumento significativo na mobilidade das tropas, provocando novas concepções táticas e influenciando radicalmente na arte de condução da guerra. Ultrapassando os limites do campo de batalha e transformando os céus numa rota universal, o avião acrescentou nova dimensão à guerra.

Foi em 3 de agosto de 1914, que um jornal carioca, o *Correio da Manhã* publicou a primeira reportagem sobre os aviões na grande guerra.¹⁴⁷ A confirmação da eficiência do emprego aéreo no conflito ocorreu em setembro de 1914 na batalha do Marne. Informações aéreas foram decisivas para a contenção da ofensiva alemã

¹⁴⁴ HIGHAM, Robin. **100 Years of Air Power and Aviation**. Houston: Texas A&M University Press., 2003, p. 17.

¹⁴⁵ The War in the Air, 1914–1918. The Encyclopedia of World History. 2001. Disponível em: <<http://www.bartleby.com/67/1764.html>>. Acesso em: 28 jun. 2006.

¹⁴⁶ FULLER, John Frederick Charles, **A Conduta da Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2002, p.229.

¹⁴⁷ AEROPLANOS FRANCESES EM AÇÃO. *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro, 3 ago. 1914, p.1.

sobre a França.¹⁴⁸ Em contrapartida, no flanco oriental da ofensiva germânica sobre a Rússia, o marechal alemão Von Hindenburg reconhecia que sem aviadores não atingiria a vitória em Tannenberg.¹⁴⁹

Nesse momento, os noticiários dos jornais passam a dar um maior enfoque à novidade do emprego dos aviões na Grande Guerra.

Os aeroplanos são os olhos da artilharia, cuja eficácia decuplica com seu auxílio. Cedo os aeroplanos, ainda na fase vacilante dos aperfeiçoamentos, são chamados a prestar o seu concurso nas grandes operações de guerra. E, no entanto, apesar de não terem atingido ainda o grau de perfectabilidade de segurança que esperam atingir os construtores, o fato é que esses maravilhosos engenhos representam desde já, para os exércitos que deles dispõem, um formidável elemento de superioridade.¹⁵⁰

Já no primeiro dia do ano de 1915, com a manchete “Os aviadores aliados perturbam o jantar de natal do *Kaiser*”, as ações dos aviões na guerra se tornam matérias quase que diárias nas primeiras páginas dos jornais da Capital.¹⁵¹ Um clímax dessas abordagens aconteceu em 24 de fevereiro de 1915, quando o *A Noite* publicou a contundente manchete: “A aviação torna-se a mais temível das armas”, selando para sempre a percepção da humanidade para o destino militar dos aviões.¹⁵²

A concepção de emprego aéreo começou a ser modificada no dia 5 de outubro 1914, quando aviadores franceses abateram a tiros de carabina, nos céus da França, um avião alemão. Este foi considerado o ponto de partida da guerra ar-ar e início da fase da aviação de caça.¹⁵³ Somente no ano de 1915 é que se verificaram os primeiros grandes bombardeios e os combates aéreos em maior escala na Primeira Guerra Mundial.

¹⁴⁸ BATTLES: The First Battle of the Marne, 1914. **First World War.com**. Disponível em: <<http://www.firstworldwar.com/battles/marne1.htm>>. Acesso em: 28 jun. 2006.

¹⁴⁹ THE WAR IN THE AIR - Observation and Reconnaissance. The War in the Air. **First World War.com**. Disponível em: <<http://www.firstworldwar.com/airwar/observation.htm>>. Acesso em: 28 jun. 2006.

¹⁵⁰ A AVIAÇÃO DURANTE A GUERRA, **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 16 ago. 1914, p. 1.

¹⁵¹ A AVIAÇÃO NA GUERRA: Os aviadores aliados perturbam o jantar de natal do Kaiser. **A Noite**, 1 jan. 1915, p. 1.

¹⁵² A AVIAÇÃO TORNA-SE A MAIS TEMÍVEL DAS ARMAS. **A Noite**, Rio de Janeiro, 24 jan. 1915, p. 1.

¹⁵³ DRUMOND, Cosme Degenar. **Ases da 1ª Guerra Mundial**. História Militar. Defesanet, 03 out. 2005. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/rv/history/wwwl_aces.htm>. Acesso em: 17 abr. 2006.

2. CONTESTADO: A GUERRILHA MESSIÂNICA

Foram quatro anos de combates, embora com períodos de ligeiras tréguas. Todavia, pelo número de mortos, estimado por alguns autores em cerca de 25 mil, entre civis e militares, tem-se uma idéia da magnitude do conflito. A revolta messiânica dos sertões do Sul, que ficou conhecida como Guerra do Contestado, se tornou um tema que, por sua complexidade, vem oferecendo um rico manancial para estudos, em suas diversas abordagens da História, Sociologia, Ciências Políticas e Antropologia. E, como não poderia deixar de incluir, as ciências militares também encontram no Contestado um tema para originais estudos e discussões.

Revolvendo as sempre inevitáveis comparações dentre os três conflitos messiânicos da história do Brasil – Canudos (Bahia, 1897), Juazeiro (Ceará, 1914) e Contestado (Paraná e Santa Catarina, 1912-1916) – o primeiro figura sempre na memória. Entretanto, nem Canudos, nem sequer Juazeiro atingiram as proporções do ocorrido no sul do Brasil, que, com a questão de limites entre dois estados, manteve uma conexão apenas incidental.¹⁵⁴

Dentre os três movimentos messiânicos, a despeito da atribuída causa anti-republicana presente no conflito baiano, o Contestado foi o único que assumiu um caráter milenarista. Contrários à República, os participantes da irmandade rebelde diziam-se monarquistas, entretanto, a monarquia a que aspiravam, mais do que um regime político, era percebida como a realização de um império escatológico. A monarquia do Contestado seria parte de um reino divino, uma nova ordem que resultaria da união entre guerreiros terrestres e o “Exército Encantado de São Sebastião”.¹⁵⁵

Considerando os aspectos militares, a campanha do Contestado foi mais desgastante para o Exército do que Canudos. Na guerra nordestina foram, inquestionavelmente, quatro as expedições militares até a derrota final dos sertanejos e destruição do arraial do Belo Monte. No Contestado, muitas foram as campanhas em mais de quatro anos de combates. Alcebídes Miranda enumerou um

¹⁵⁴ MONTEIRO, Douglas Teixeira. Um Confronto entre Juazeiro, Canudos e Contestado In: FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III - O Brasil Republicano, 2º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978, p. 71.

¹⁵⁵ Ibidem, p. 75.

total de oito campanhas organizadas¹⁵⁶; contudo Demerval Peixoto contabilizou em dezessete as expedições¹⁵⁷, ocorridas desde as escaramuças ocorridas na região em 1905 até as perseguições finais de 1916.

No conflito nordestino o inimigo ficou desde logo localizado, estando todo o óbice nas marchas de deslocamento da infantaria, no posicionamento da artilharia e, sobretudo, na logística de acesso ao único reduto no inóspito semi-árido baiano. No Contestado, a zona de operações abrangia uma superfície de 70 léguas de sertão bravio e impenetráveis florestas, estando o inimigo disseminado em numerosos e inacessíveis redutos.¹⁵⁸

Neste extenso teatro de operações, aviões foram pela primeira vez aplicados, e, para a adequada compreensão do objeto central deste estudo, é mister penetrar no contexto do conflito desde suas origens e evolução.

2.1 RAÍZES DO CONFLITO

Contestar significa reclamar, questionar, discutir. Contestado, então, é aquilo que se discute ou que se questiona. Ao contrário do que se supõe, não ocorreu no local uma guerra entre paranaenses e catarinenses pela posse de um território, mas, a questão de limites entre os estados originou essa denominação para a região, a partir da qual foi designado o violento conflito messiânico aí instalado.

Para que se possa compreender as raízes dessa revolta, faz-se necessário remontar à formação da região e sua ocupação. No início do século XX, a região conhecida como o Contestado ocupava uma área de cerca de 40.000 quilômetros quadrados, entre os rios Negro e Iguazu, ao norte, e Uruguai, ao sul.

As primeiras ocupações ocorreram pelos bandeirantes paulistas que começaram a invadir aqueles sertões à caça de índios para escravizar. No século XVII foi aberto o “caminho do sul”, que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo. Por ali era conduzido o gado e passavam as tropas de mulas que transportavam couro e charque rumo à feira de animais de Sorocaba.

Foi nos pontos de parada dos tropeiros, ao longo do caminho, que surgiram

¹⁵⁶ MIRANDA, Alcebíades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p. 29-126.

¹⁵⁷ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 242.

¹⁵⁸ CARNEIRO, Glauco. **História das Revoluções Brasileiras**, 1º volume. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965, p. 204.

os primeiros povoados e vilas. O povoamento cresceu com a expansão da pecuária e o cultivo de erva-mate. Curitiba e Lages foram as primeiras cidades que deram início à ocupação populacional entre São Paulo e o Rio Grande do Sul.

Aquela era uma região bastante inóspita, habitada pelos índios Kaingang e Xokleng, de grandes precipícios, serras e de densas matas de araucárias e imbuías, assolada por invernos rigorosos. Mesmo assim, a região foi sendo progressivamente ocupada durante o século XIX. Conflitos entre colonos e indígenas eram constantes, mas a mestiçagem entre ambos foi intensa.

Ao final desse século chegaram levas de colonos sulistas que fugiam da Guerra dos Farrapos (1835 - 1845) e da Revolução Federalista (1893 - 1895). Entre essa gente encontravam-se famílias de lavradores e ainda refugiados políticos e criminosos de todo tipo. Estes últimos sabiam que ali estariam em segurança, fora do alcance das autoridades tanto do Paraná quanto de Santa Catarina e protegidos pela estrutura política do coronelismo.

O coronelismo representou um sistema de poder político próprio dos chefes locais que se iniciou no Império, mas teve seu apogeu na República Velha. Os “coronéis”, cujos títulos eram uma reminiscência dos tempos da Guarda Nacional, eram chefes políticos prestigiados pelo governo. Seu poder às vezes era tão amplo que eles influenciavam decisões da administração federal. Não era apenas a posse de terras ou de fortuna que abria caminho para o acesso às funções de “coronel”. O casamento com filhas de homens poderosos e o exercício de profissões liberais davam também essa qualificação.

O cenário que envolvia e promovia o coronelismo era o do mundo rural brasileiro, dominado pelo latifúndio, o engenho, a fazenda. Um universo próprio, interiorano, bem afastado das grandes cidades, isolado do mundo. As comunicações eram raras e difíceis, feitas por canoa, barco, carro de boi, charrete, ou na sela do cavalo, da mula ou do jericó. Na verdade, o “coronel”, personificação mais acabada do poder privado no Brasil, mandava num pequeno feudo do qual ele era um senhor com poder de vida e morte sobre os seus, ainda que não reconhecido juridicamente.

A questão de limites remontava à criação do estado do Paraná em 1853, pelo desmembramento da província de São Paulo. Paranaenses procuraram, em seguida, firmar suas posses sobre as terras a oeste da vizinha província ainda litorânea de Santa Catarina. A partir de 1881, a Argentina iniciou reivindicações pela posse da região, dando origem à Questão das Missões, que se arrastou até 1895,

quando o presidente norte-americano arbitrou favoravelmente ao Brasil, pelos méritos da diplomacia Rio Branco. A questão ainda pairava como ameaça externa gerada pela política de chanceler argentino Estanislao Zeballos até o início do século XX.¹⁵⁹

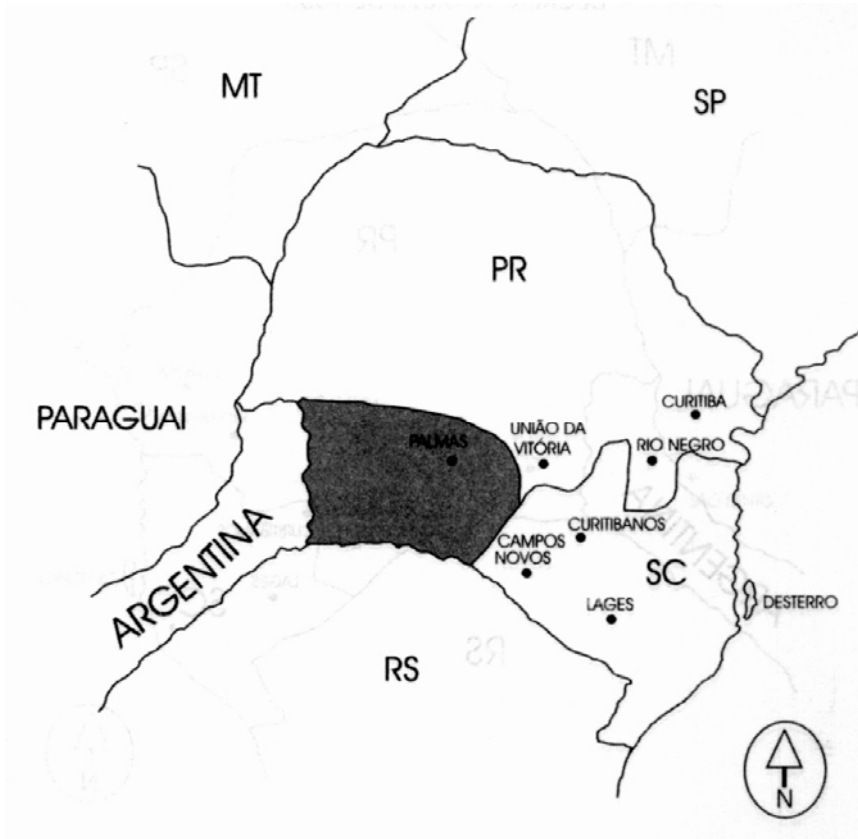


Figura 8 – Mapa da região reivindicada pela Argentina em 1881.
Fonte: Machado, 2004, p. 375.

Resolvido o litígio internacional, o impasse dos limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina se reacendeu, sendo objeto de embates políticos e sucessivas decisões judiciais e arbitramentos federais que adentraram o período republicano sem solução. A definição de divisas territoriais entre os estados do Paraná e Santa Catarina não era um caso único na Primeira República. No mesmo período ocorriam outras reclamações de limites entre unidades da federação, como entre Minas Gerais e Espírito Santo.¹⁶⁰

¹⁵⁹ FRAGA, Rosendo. Fronteiras do Brasil. O Olhar Adversário. **Nossa História**, São Paulo, ano 3, n. 25, nov. 2005, p. 28.

¹⁶⁰ UMA QUESTÃO DE LIMITES. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 7 abr. 1914, p. 1.

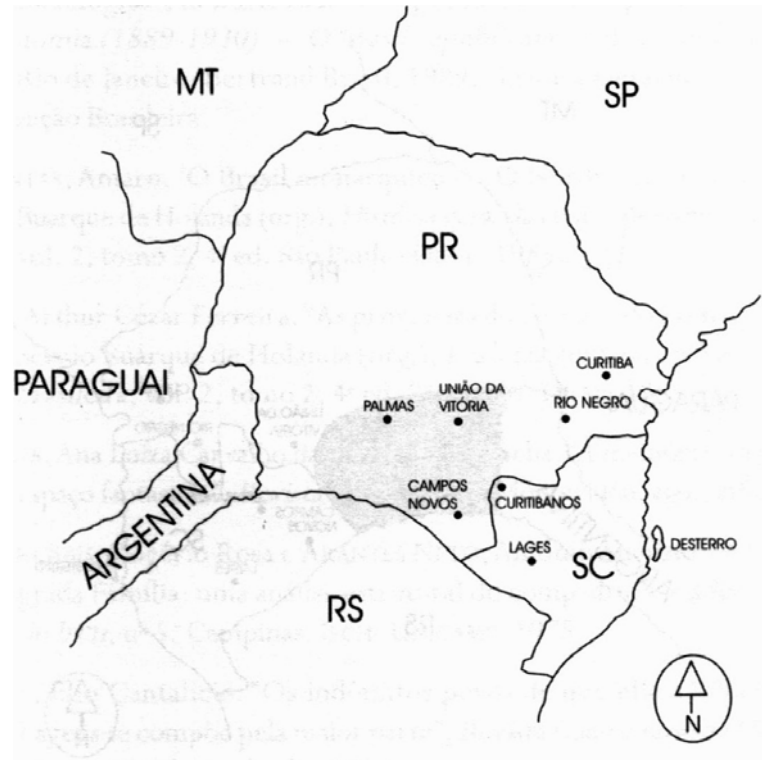


Figura 9 – Mapa de limites entre as províncias do Paraná e Santa Catarina em 1879
 Fonte: Machado, 2004, p. 377.



Figura 10 – Mapa de limites entre as províncias do Paraná e Santa Catarina em 1865
 Fonte: Machado, 2004, p. 376.

As práticas políticas da Primeira República cederam lugar ao arcabouço do coronelismo e aos desvios do mandonismo. Nesse ínterim, prevaleceram os padrões de violência na região pela posse da terra, favorecidos pela ausência do poder público e inépcia das forças estaduais em razão da indefinição dos limites. A região do Contestado se torna assim um atrativo valhacouto para foragidos da justiça e violentos errantes do sertão.

Nos aspectos econômicos, a região baseava-se na criação extensiva do gado bovino e no cultivo da erva-mate. Na pecuária, destacavam-se duas frentes pastoris, uma que começava em Lajes e outra em Curitiba, ambas do tipo extensivo e de baixa rentabilidade. A extração de erva-mate era outra atividade econômica importante, quando, após a segunda metade do século XIX, a região se tornou fornecedora em larga escala para os países do Prata.

A crescente atividade do mate no interior, o beneficiamento e o comércio da produção acirraram as contendas entre os estados do Paraná e Santa Catarina, que buscavam na questão de limites argumentações para seus interesses fiscais. Enquanto a produção se intensificava na região litigiosa, o beneficiamento da erva-mate era feito no Paraná, trazendo rendimentos a este Estado.

Na segunda década do século XX foi criada uma usina de beneficiamento no município de Joinville. A concorrência desencadeou uma reação fiscal por parte do estado do Paraná que criou barreiras que taxavam a erva exportada da região contestada para a cidade catarinense. As ações resultaram até em choques entre as forças policiais dos dois estados.

Sob o aspecto agrário, a duplicidade de jurisdições provocava situações confusas nas questões de propriedade rural, às expensas das práticas de violência preexistentes pela posse da terra. Fazendeiros e posseiros se utilizavam da indefinição territorial entre as unidades da federação para a grilagem, pendência de registros e a progressiva ocupação de terras devolutas.

O Contestado não era uma região atípica dos demais sertões do Brasil. Imperavam aí as práticas do coronelismo e do mandonismo. Tanto o poder político quanto o poder econômico repousavam sobre alguns proprietários, que controlavam a criação do gado e o cultivo da erva-mate. Ali dominavam os “coronéis” Juca Pimpão, no município de Palmas; Amazonas Marcondes, na região de União da Vitória; Tomás Vieira, em Canoinhas; Artur de Paula, em Iguazu; Henrique Rupp, em Campos Novos; e o chefe máximo, ligado diretamente à família mais poderosa de Santa Catarina, o

“coronel” Francisco (Chiquinho) de Albuquerque, superintendente de Curitiba.

O poder desse grupo de “coronéis” era contraposto por outro, menos poderoso, que imprimia uma oposição política: Aleixo Gonçalves, Bonifácio Papudo e Antônio Bonifácio, na região de Canoinhas. Na conflituosa cidade de Curitiba, opunha-se ao poderoso Chiquinho de Albuquerque o “coronel” Henriquinho de Almeida, que se fazia conhecer como “o pai dos pobres”.

Abaixo destes “coronéis”, ocorria uma hierarquia de bens e poder, onde figuravam os pequenos fazendeiros com propriedades que abrangiam dezenas de alqueires e centenas de cabeças de gado. No patamar inferior desta estrutura social encontravam-se os pequenos criadores de gado, pequenos proprietários e posseiros, vivendo em pequenas roças, e por fim os estrangeiros – colonos poloneses, alemães e italianos – que, desde o final do século XIX, progressivamente chegavam à região. Nessa ordem social, jagunços e capangas armados, a serviço de proprietários e líderes políticos locais, definiam o estado de direito pelas vias da violência e mantinham assim o equilíbrio de forças na região.

A expansão da malha ferroviária se tornara, no início do século XX, um ponto de interesse estratégico, sobretudo para questões de defesa nacional. Ao final da primeira década, o acentuado clima de beligerância com a Argentina fez o governo brasileiro apressar a conclusão da ferrovia do Sul, visando integrar o país e facilitar o envio de suprimentos diante de um possível conflito. Em 1908, teve início a construção da ferrovia São Paulo - Rio Grande que provocou um forte impacto nas estruturas sociais e políticas do Contestado.

Depois do fracasso de um grupo nacional, a empreita da conclusão da ferrovia foi entregue à empresa norte-americana *Brazil Railway Company*, pertencente ao milionário Percival Farquhar, que recebeu do governo Afonso Pena (1906-1910) uma faixa de terra de 30 quilômetros de largura ao longo da linha, cortando os quatro estados. No contrato, a empresa ganhou ainda todos os direitos de exploração da madeira e a revenda dos terrenos desapropriados às margens da ferrovia. Para isso, a *holding* Farquhar pôs em ação uma subsidiária, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*.

As obras de construção da ferrovia exigiram a contratação de milhares de trabalhadores, que chegaram de diversos estados, gerando maciço fluxo de migrantes, estimados em cerca de 8 mil homens. A região cortada pela ferrovia e explorada pela madeira era habitada por posseiros e pequenos agricultores que foram

progressivamente expulsos ou tiveram suas pequenas propriedades desapropriadas.

Gente que há quase um século povoou estes campos devolutos é de repente surpreendida com a notícia da venda ou arrendamento a terceiros, os quais armados de títulos de propriedade, não tardam a procurar desalojá-los como intrusa. Note-se, porém, que os novos proprietários não a desalojam porque precisem das terras para beneficiá-las. Longe disso. Essas grandes extensões territoriais continuam sempre incultas, esperando os felizes proprietários a ocasião de vendê-las. O governo, pois, não respeitando os direitos do primeiro ocupante e consentindo nessa perseguição sistemática ao nacional, verdadeiro pária dentro de sua pátria, é, pode-se afirmar, o maior culpado pela atitude belicosa dos caboclos.¹⁶¹

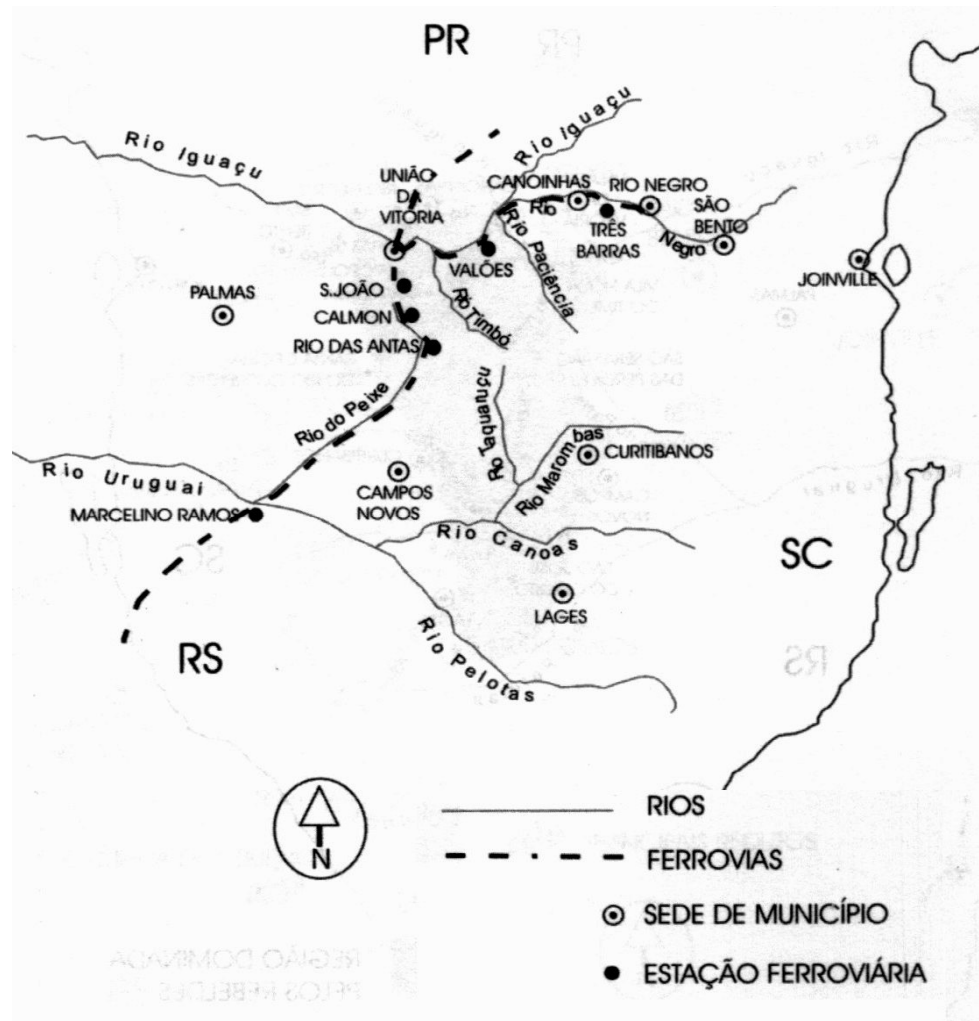


Figura 11 – Traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande
Fonte: Machado, 2004, p.379.

Em 1910, a ferrovia foi concluída, dispensando toda a mão-de-obra. Levas de desempregados sem destino permaneceram na região, perambulando, invadindo terras e buscando trabalho nas propriedades, muitos dos quais se oferecendo como jagunços aos “coronéis”. A conjuntura fez crescer as tensões sociais e políticas na região e aquela população encontrou no messianismo sua opção.

¹⁶¹ A TRIBUNA. Curitiba: 5 set. 1914, p. 2.

Este fenômeno político-religioso surgiu no Brasil ainda no final do século XIX, nas áreas sertanejas mais afastadas e esquecidas, em razão de um vácuo na presença da Igreja Católica. O messianismo se caracteriza por um movimento religioso que tem por base a crença em futuros apocalipses dos quais só se salvarão os que forem adeptos de um salvador, um messias.

O caso do Contestado se insere perfeitamente no que se denomina de catolicismo rústico do interior brasileiro. A exemplo do beato ou conselheiro no Nordeste, emergiu no Sul a figura dos “monges”, anacoretas e ermitões com atributos mediúnicos e proféticos, que vagavam pelos sertões realizando benzeduras e batismos nas populações do interior. Dentre eles destacou-se o mitológico personagem do “monge” João Maria.



Figura 12 – O “monge” João Maria curando doentes.
Fonte: Acervo do pintor Willy Alfredo Zumblick.

Autores mencionam a existência de dois “monges” João Maria.¹⁶² O primeiro teria sido João Maria D’Agostini, imigrante italiano, que levava uma vida austera, pregando o bem e perfazendo curas. Desapareceu não se sabe quando nem como. O segundo, cujo nome verdadeiro seria Anastás Marcaf, um imigrante sírio, despontou durante a Revolução Federalista. Sua atuação se notabilizou por curas e rezas entre a população sertaneja, mas extrapolou a ação religiosa, alcançando

¹⁶² QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 47-49.

influência política pelo seu posicionamento em favor do líder gaúcho Gumerindo Saraiva e pelas pregações milenaristas mescladas por ideais monarquistas.

O mito do “monge” João Maria criou raízes profundas no imaginário popular do caboclo do interior de Santa Catarina e Paraná, persistindo enquanto forte crença depois de seu desaparecimento.

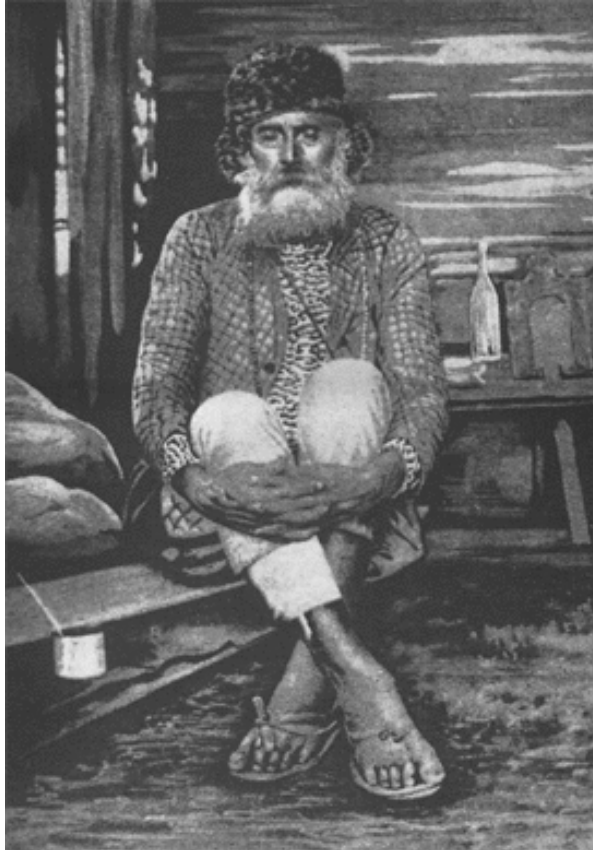


Figura 13 – Anastás Marcaf o reconhecido “monge” João Maria.
Fonte: Museu do Contestado

Fertilizado pelo mito, surgiu em 1912, na cidade de Campos Novos, região contestada, um novo “monge”, dizendo-se chamar José Maria de Santo Agostinho, se afirmando irmão e sucessor do venerado “monge” João Maria. José Maria não era analfabeto, benzina e produzia curas prescrevendo medicamentos por meio de um notável conhecimento das ervas do sertão. O novo “monge” do Contestado, de tipicidade cabocla, usava boné de pele de jaguatirica, buscando se assemelhar com o mitológico João Maria, anunciando-se como seu irmão e sucessor.

A sucessão e aceitação de um novo líder messiânico por uma atribuída descendência ou parentesco encontrou raízes no fértil terreno social do Contestado. O aparecimento do novo “monge” do Contestado seria, posteriormente, muito bem compreendido pelos estudos de Max Weber. O problema desta rotinização da

liderança carismática pode ser entendida, segundo Max Weber, por uma suposição de que as características do carisma possam ser transmitidas hereditariamente. Weber também defende a procura de pessoas que possuam sinais de carisma semelhantes aos possuídos pelo líder; tal pessoa substituiria o líder quando do seu desaparecimento.¹⁶³

O novo personagem messiânico tinha por real identidade o nome de Miguel Lucena de Boaventura, que teria sido ex-praça do Exército ou um desertor da Força Pública do Paraná, sobre o qual repousavam antecedentes criminais de charlatanismo, estupro e rapto de menores. Perambulando pelo interior do Paraná e Santa Catarina, o novo monge do Contestado se fazia acompanhar por meninas adolescentes vestidas de branco, denominadas “virgens”, com as quais dormia, afirmando que recebera ordem divina para tal.



Figura 14 – O “monge” José Maria, ao lado de suas “virgens”.
Fonte: Museu do Contestado

José Maria produzia curas com receitas de ervas e orações por ele prescritas. O número de doentes a sua procura aumentava cada vez mais. A assistência espiritual e de saúde dos “monges” estava arraigada na cultura daquela população dos sertões, que muita das vezes rejeitava a ação de padres e médicos.

Receita dada pelo célebre monge José Maria de Agostini ao senhor Joaquim Nunes da Rocha no dia 3 de setembro na casa do senhor Antonio Calumby, no lugar chamado São João, município de Campos Novos, não se lembrando o sr. Joaquim Nunes do nome da pessoa que escreveu a receita, que foi ditada pelo mesmo monge: < ponha

¹⁶³ NOGUEIRA, Jairo Dias. **As Origens do Pensamento Social de Max Weber**. Disponível em: <<http://www.jaironogueira.noradar.com/jairo31-weber.htm>>. Acesso em: 26 ago. 2007.

em duas medidas de cachaça 700 gramas de arruda e 700 de guiné e 700 da casca da cortiça e 700 da erva de passarinho e 700 da erva do touro e 700 da erva de bixo e 700 da casca da caroba e 700 da casca da sassafras e 700 da casca da palmeira e 800 de assucara branco, e deche na infusão 15 dias, e depois, passe em outra vasilha e ponha 12 vidros de ensensa junto para tomar um calezinho de note e outro de manham>. A letra é boa e conservamos a ortografia original. Nota: o curandeiro tinha à sua disposição três e mais secretários e ele próprio também escreve bem; a fluência do povo era tão enorme; carneou-se uma vaca gorda, que foi toda gasta naquele dia. A bem do sr. Joaquim Nunes pode ter acesso à consulta foi preciso esperar até às dez horas da noite, ficando ainda 15 pacientes aguardando a vez(...).¹⁶⁴

Rapidamente o novo “monge” adquiriu fama e uma legião de seguidores, bem como a proteção do “coronel” Francisco de Almeida, por ter curado sua esposa, há muito desenganada por um grave mal. O rico fazendeiro, maravilhado, ofereceu ao “monge”, em gratidão, terras e uma grande quantia em ouro. José Maria recusou a recompensa. Por esta atitude de desprendimento material, passou a ser considerado um homem santo, que dedicava sua vida a curar doentes e ajudar necessitados. Entretanto, sob outra ótica a respeito do novo “monge” escreveu Demerval Peixoto:

Espertalhão de modernos tempos, José Maria não passava de um embusteiro caçador de dinheiros e também de amores. Tinha em seu convívio íntimo, numa mesma barraca, a pretexto de praticar curas, as mais lindas moçoilas filhas de seus adeptos. Para criar um farmácia do povo, ele arrecadava todas as somas que os incautos sertanejos lhe entregava; mas em vez de drogas, distribuía orações e rezas terapêuticas capazes de livrar do mal quem as possuísse.¹⁶⁵

O movimento messiânico do “monge” José Maria cresceu, arrebanhando adeptos entre a população sertaneja vitimada pelo descrito contexto social do Meio-Oeste catarinense. O “coronel” Francisco de Almeida, buscando ainda dividendos políticos, decide dar guarida ao “monge”, alojando o novo homem santo e seus seguidores em suas terras em Campos Novos, formando aí um arraial.

2.2 O ESTOPIM EM IRANI

Em meados de 1912, José Maria recebeu no arraial a visita de um grupo de festeiros – organizadores de festas religiosas. Convidavam o “monge” para a tradicional festa do Senhor Bom Jesus em Taquaraçu, vilarejo da região de

¹⁶⁴ O MONGE E SEU RECEITUÁRIO, Afinal – Quem é. **A Notícia**. Lajes: 19 out. 1912, p. 2.

¹⁶⁵ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 64.

Curitibanos, cidade fronteira de uma disputa política entre dois “coronéis”: Chiquinho de Albuquerque e Henriquinho de Almeida. Sob um tenso clima, agravado pelas pressões sociais e políticas desencadeadas, é que se deu a concentração de sertanejos para a festa religiosa de Taquaraçu.

Convidado ilustre para a festança, o “monge” José Maria deixou a fazenda do “coronel” Francisco de Almeida com seus cerca de trezentos seguidores e adentraram no vilarejo da região de Curitibanos. Na verdade, o motivo dos festeiros não era apenas religioso, mas residiam no convite interesses políticos locais.¹⁶⁶ A vila de Taquaraçu ficava em terras do “coronel” Henriquinho, o “protetor dos pobres”. A simples presença do “monge” lhe daria mais prestígio, provocando conseqüentemente a ira do desafeto político.

Terminados os festejos, o líder religioso permaneceu em Taquaraçu por um mês e organizou um movimento místico, ao qual deu o nome de “Quadro Santo”. Estruturou um grupo de elite, de cunho religioso e paramilitar, denominado de “Doze Pares de França” em alusão à história de *Carlos Magno e os Doze Pares de França*, obra que carregava consigo e era lida rotineiramente para os seguidores. Encantava seus seguidores descrevendo feitos épicos permeados com mensagens religiosas.

A história de *Carlos Magno e os Doze Pares de França* esteve, durante muito tempo, presente na cultura popular do interior do Brasil, onde era lida e divulgada. É uma obra clássica que reúne contos e lendas acerca do Imperador francês Carlos Magno (século IX) e os doze cavaleiros (pares, nobres) que formavam sua guarda de honra. O “monge” José Maria reverenciava a obra como um livro santo. A história de Carlos Magno não era uma leitura que tinha um sentido cultural ou recreativo; era interpretada com acentuado fervor místico e religioso. A leitura dos trechos era feita para os adeptos que se ajoelhavam em demonstrações de muita fé e devoção.

(...) José Maria fez da história do famoso rei a sua bíblia. Que teria nesse livro que tanto impressionou o espírito grosseiro desse caboclo? Qual seria façanha que o levou a fazer desse livro o seu evangelho. Recordemos com Bastide, a história de Carlos Magno. Carlos Magno tinha três condições virtuosas. A primeira era fazer a todos igual justiça, sem que ninguém se queixasse. A segunda, ouvir e responder a todos com paciência, e a terceira era ser manso e pacífico no falar e repreender.¹⁶⁷

¹⁶⁶ AFONSO, Eduardo José. **O Contestado** – Guerras e Revoluções Brasileiras. São Paulo: Editora Ática, 2003, p.13.

¹⁶⁷ **DIÁRIO DA TARDE**. Curitiba, 1 nov. 1912, p. 2.

Outro aspecto do movimento messiânico do Contestado, bem como de Canudos, foi o sebastianismo. O sertanejo do Contestado que se tornava membro do “Quadro Santo”, acreditava que a guerra de Carlos Magno completaria mil anos, fato que criava condições para a vinda de Dom Sebastião para empreender uma guerra santa. O sebastianismo existe no Brasil desde o século XVII, quando o rei português Dom Sebastião morreu na África combatendo os mouros na batalha de Alcácer-Quibir. São Sebastião, protetor dos fracos e oprimidos, santo da guerra, tornou-se o protetor daqueles fiéis em armas.

José Maria proclamou a “Monarquia Celeste” e coroou imperador Manoel Alves de Assunção Rocha, um fazendeiro analfabeto. Essa “monarquia”, conduzida pelo “monge”, mantinha forte simbolismo em tradições medievais. Sua guarda de elite era composta, não por doze, mas por vinte e quatro cavaleiros, pois entendia erroneamente o termo “par” como uma dupla. No “Quadro Santo” todos seriam irmãos, a propriedade seria comum, e o comércio, proibido. Todos fariam parte de uma coletividade fraterna, a irmandade do “Quadro Santo”.

O ajuntamento de seguidores do “monge” com sua guarda armada gerou ameaças e desavença política entre os “coronéis” da região. O poderoso “coronel” Chiquinho de Albuquerque, superintendente de Curitiba, temendo as tensões sociais em sua cidade e preocupado com crescimento político do “coronel” Henriquinho, seu desafeto político, telegrafou ao governador de Santa Catarina, informando que “fanáticos” haviam proclamado a monarquia nos sertões de Taquaraçu.¹⁶⁸

O telegrama do superintendente alertou as autoridades de Santa Catarina e do Paraná. O governador catarinense já afirmava que o movimento representava uma segunda Canudos. O fato chamou a atenção da imprensa da Capital da República, enquanto o presidente Hermes da Fonseca era informado do início de uma grave revolta de cunho monarquista no Sul. A lembrança da Guerra de Canudos permanecia, ainda na segunda década do século XX, como uma ameaça para as autoridades do regime republicano. Qualquer notícia de manifestação anti-republicana, ainda que apenas boato, colocava a estrutura do coronelismo em alerta para a segurança da República Oligárquica.

¹⁶⁸ O termo “fanáticos” do Contestado se tornou uma designação corrente da época para rotular pejorativamente os sertanejos do movimento messiânico em função de suas crenças e doutrina. Tal termo, muito utilizado no presente trabalho, não constitui juízo de valor, portanto, doravante, excetuando as citações, o termo será utilizado pelo autor entre aspas.

O governo de Santa Catarina agiu prontamente, enviando um pequeno contingente estadual de trinta soldados para Curitiba. Por cautela, o arraial não foi atacado frontalmente. Emissários avisaram José Maria, que também evitando um sangrento confronto, abandona Taquaraçu com seus seguidores, em setembro de 1912, seguindo para oeste, atravessando Campos Novos, transpondo o rio do Peixe. Na ocasião, o governo central enviou para a região uma força do 14.º Regimento de Cavalaria com a missão de impedir que os “fanáticos” de Taquaraçu transpusessem a linha férrea, internando-se no território do Paraná, mas a expedição falhou.

Durante a ação repressora, alguns fiéis do “monge” que ainda permaneceram em Taquaraçu acabam sendo aprisionados pela polícia catarinense e têm seus cabelos raspados. A partir desse momento, em solidariedade aos que tinham sido presos, todos os seguidores do “monge” passam a raspar a cabeça e a se auto-intitular “pelados”, reforçando o simbolismo da Monarquia Celeste, que denominava seus inimigos, as forças repressoras da República, de “peludos”.

Perseguido, José Maria e seus seguidores buscam refúgio e atingem os campos de Irani, ao sul da cidade paranaense Palmas. Esse município era paranaense, mas ficava em plena área de limites das contendas estaduais do Contestado. Instalados em Irani, José Maria voltou a organizar seu movimento, atraindo mais adeptos por causa de sua assistência aos enfermos e sacramentos. Tal fato fecundou a preocupação do governo paranaense que, em 13 outubro de 1912, destacou o Regimento de Segurança do Paraná, sob o comando do coronel João Gualberto Gomes de Sá Filho, para dissolver a concentração dos “invasores catarinenses”.

Com um efetivo de 158 homens e uma metralhadora¹⁶⁹, a força paranaense embarcou em um trem rumo à União da Vitória, cidade próxima ao acampamento dos “fanáticos” do “monge”. João Gualberto, homem ambicioso e militar destemido havia anunciado previamente arrasar o arraial e prender todos os “fanáticos” para apresentá-los à população pelas ruas de Curitiba em sua volta triunfal. Para tal havia levado muitos arreios de animal para amarrar os caboclos como tal.

Na chegada ao local, “coronéis” e chefes políticos da região iniciam negociações para a dispersão do reduto, mas essas se mostraram fracassadas. Acampado num lugar próximo àquele onde se encontrava o novo arraial do “monge”,

¹⁶⁹ MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado** - A Guerra Cabocla. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003, p. 72.

o coronel João Gualberto mandou-lhe um bilhete convocando-o para uma reunião. Alertava que, caso não se apresentasse, sofreria um ataque devastador.

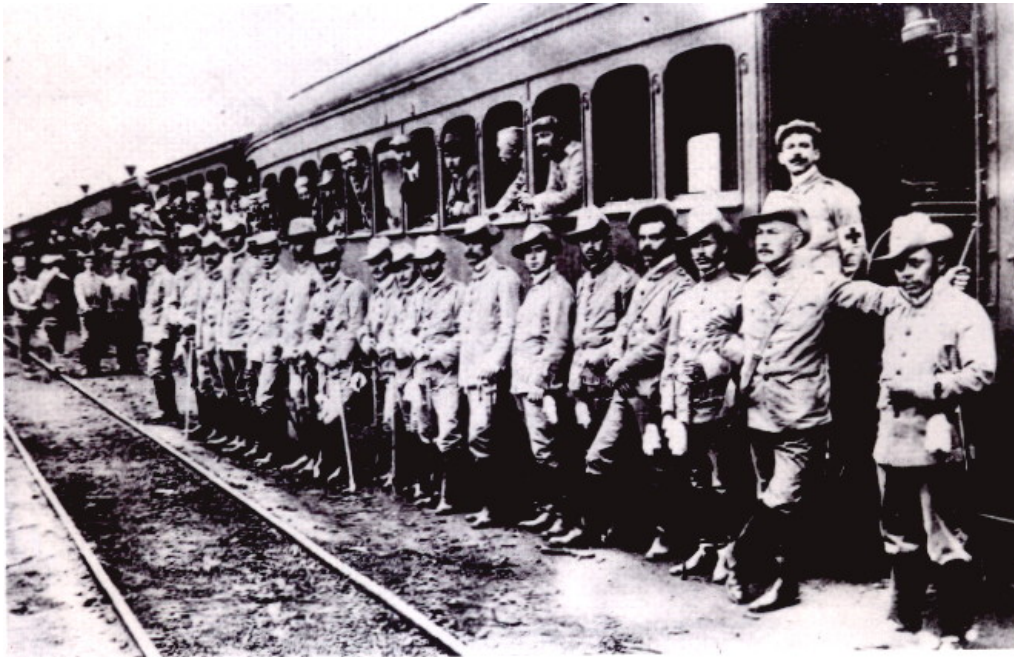


Figura 15 – Coronel João Gualberto (segundo à direita) com o destacamento do Regimento de Segurança do Paraná rumo a Irani
Fonte: Museu do Contestado

Domingos Soares, chefe político local, foi encarregado de levar a mensagem a José Maria, com a intenção de demover o “monge” de um confronto. Obteve êxito parcial: o “monge” disse que não se apresentaria ao coronel por medo de ser maltratado, mas que concordava em retirar-se para Santa Catarina, para o qual solicitava algum tempo para levantar acampamento com seus fiéis. Domingos Soares retorna com a proposta a João Gualberto, pedindo que não atacasse o “monge”, garantindo que ele sairia do local em um dia. O comandante da força estadual refuta a proposta e decide atacar pela madrugada.

Na marcha apressada pela mata, ocorreu um incidente com a metralhadora, que caiu em um córrego arenoso. Ao amanhecer, a tropa paranaense com apenas 64 homens inicia a investida contra um grupo de jagunços de José Maria. Ao fogo aberto, os sertanejos esconderam-se para um contra-ataque.

Eram 7 horas da manhã quando uns duzentos sertanejos, a pé e a cavalo, armados com facões, garruchas e velhas carabinas atacaram os soldados paranaenses. Imediatamente o coronel João Gualberto requisitou a metralhadora, a qual emperrou.

(...) O auge do combate se produziu em torno da metralhadora engasgada. No meio da luta, José Maria caiu prostrado por uma bala. Quando já se

dispersava correndo a força do Paraná, João Gualberto – que não pudera montar porque outro lhe fugira com o cavalo – foi cercado e morto por uma pequena multidão de caboclos enfurecidos. Enquanto o matavam, gritou um fanático para os outros: - Piquem este desgraçado, que ele é o único culpado.¹⁷⁰

Na trágica batalha de Irani, pereceram onze soldados do Paraná e seu comandante, o coronel João Gualberto. A tropa estadual atemorizada recuou abandonando armas e munições em poder dos revoltosos. Do outro lado tombaram cerca de seis sertanejos e seu líder, o “monge” José Maria. Ao final do combate, sepultaram o corpo de líder religioso numa vala rasa coberta de tábuas, pois esperavam favorecer a ressurreição do “monge” quando levantasse.

Os fiéis remanescentes dispersaram-se, permanecendo uma forte crença de que o “monge” haveria de ressuscitar, reaparecendo numa cidade santa acompanhado do “Exército Encantado de São Sebastião”.

2.3 A PROGRESSÃO DA “GUERRA SANTA” SERTANEJA¹⁷¹

O ano de 1913 experimentou uma trégua, tudo indicando que o conflito não teria novos desdobramentos, entretanto, taciturnamente foi retomado em Perdizes Grande, localidade de Curitiba, um novo “Quadro Santo”, reunindo cerca de três mil fiéis. É interessante lembrar que vinte anos antes do combate de Irani, o segundo “monge” João Maria (Anastás Marcaf) havia anunciado que uma guerra

¹⁷⁰ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 106.

¹⁷¹ O termo “Guerra Santa” é utilizado por diversos autores do Contestado, pois teve suas raízes nos próprios sertanejos, principalmente a partir da chefia da virgem Maria Rosa, em Caraguatá. Foi parte da linguagem messiânico-milenar, formada no eixo Taquaruçu-Perdizes, onde os rebeldes (pelados) afirmavam que defendiam a liberdade, a monarquia e a “Santa Religião”. Consideremos ainda que o movimento messiânico do Contestado possuía suas raízes no sebastianismo, nas guerras mediáveis de Dom Sebastião contra os mouros e na proteção de São Sebastião como padroeiro dos combatentes. O conceito difere do aplicado aos conceitos clássicos do termo para os cruzados medievais e os muçulmanos. Este conceito só pode ser aplicado contextualizado, ele não existe “em estado puro”. A denominação de “Guerra Santa” já aparece nos primeiros cronistas militares (Setembrino, Peixoto, Macedo Soares). De lá para cá esta denominação ficou consolidada pelos estudiosos mais especializados, começando pela professora Maria Isaura Pereira de Queiroz, cuja tese, na Universidade de Paris, em 1957 denominava-se “La Guerre Sainte au Brésil: Le mouvement messianique du Contestado”. Outros pesquisadores fundamentais, como Maurício Vinhas de Queiroz (1966) e Douglas Teixeira Monteiro (1974) mantiveram esta denominação de “Guerra Santa”, apoiados em muitos depoimentos que colheram de sertanejos que participaram do movimento e de vaqueanos que lutaram ao lado das tropas oficiais.

santa em Perdizes Grande iria começar. Pois era assim que os sertanejos da região pensavam: a predição de João Maria começara a se concretizar.¹⁷²

A nova liderança do “Quadro Santo” surge a partir de Euzébio Ferreira dos Santos, antigo fazendeiro, possuído de intensa admiração pela figura de José Maria. O novo guia espiritual era a “virgem” Teodora, neta de Euzébio, menina de 15 anos que se dizia inspirada por José Maria. Por meio de visões mediúnicas do “monge”, transmitia instruções para a nova irmandade, provocando nova concentração dos fiéis caboclos.

O filho de Euzébio, Manoel, jovem de 18 anos, suplantou Teodora e tornou-se outro líder carismático. Dizia encontrar-se com o “monge” nas matas, e ele ordenara que os fiéis se reunissem em Taquaraçu. Manoel passa a ser chamado de “O Enviado de Deus” liderando uma comunidade com aparatosas procissões, rezas diárias e transes coletivos. Anunciava que a ressurreição de José Maria devia ser esperada por todos.

Os fiéis idolatravam Manoel, que conduzia seus princípios de fé com severa disciplina. Quaisquer contestações aos seus mandos eram punidas em flagelos públicos com varas de marmelo. Quando estava no apogeu de sua autoridade, reuniu o povo da irmandade e anunciou que o “monge” José Maria lhe ordenara que dormisse com duas “virgens”. Os fiéis interpretam essa comunicação como apócrifa e destituem-no do comando, condenando Manoel a uma surra e banimento da comunidade.

Para substituí-lo, foi designado um neto de Euzébio, de nome Joaquim, que com 11 anos foi declarado “Menino Deus”. O menino impõe uma nova organização e mediação das ordens emanadas do “monge”, transmite-as diretamente aos “Doze Pares de França” e cabe a estes passá-las aos demais.

Dentro do “Quadro Santo” a hierarquia era baseada na fé e na observância das leis de José Maria. O poder estava distribuído entre o chefe ou comandante de reza (chefe espiritual), o comandante de acampamento, que cuidava dos problemas internos do grupo, e um comandante de guerra (chefe militar), que por sua importância numa época de conflito, se sobrepunha aos demais.¹⁷³

O preparo do reduto de Taquaraçu era para a guerra. Uma bandeira branca com uma cruz verde é instituída como símbolo da irmandade. O elemento místico

¹⁷² TOTA, Antonio Pedro. **Contestado**: A Guerra do Novo Mundo. São Paulo: Editora Brasiliense S. A., 1983, p. 43-44.

¹⁷³ AFONSO, Eduardo José. **O Contestado** – Guerras e Revoluções Brasileiras. São Paulo: Editora Ática, 2003, p. 25.

era intensamente explorado, a disciplina era rígida, persistindo a estrutura dos “Dozes Pares de França”, elite guerreira formada de 24 jagunços habilmente adestrados no uso de armas brancas. Os caboclos defendiam a “Monarquia Celeste” muito mais como ideal religioso do que político, apesar de que para eles a República era um regime do diabo: viam nela o domínio dos “coronéis” e das grandes empresas estrangeiras, responsáveis pelas mazelas da região.

O movimento permanecia cercado de lendas e misticismo. A “virgem” Teodora, e agora também Maria Rosa, continuavam com suas visões. Em algumas, era José Maria que descia do céu cercado de cavaleiros celestes. Em outras, esses guerreiros eram acompanhados por São Sebastião para lutar em favor dos sertanejos fiéis.



Figura 16 – Grupo de jagunços do Contestado
Fonte: Museu do Contestado

Progressivamente foi se instituindo uma série de regras, condutas militares e uma típica liturgia. Os novos adeptos ou mesmo simpatizantes não podiam mais abandonar o reduto. Organizavam-se as formas, formaturas diárias onde todos os fiéis davam vivas à monarquia e aos “monges”. Eram ainda realizadas as procissões internas em um quadrilátero de cruces erguidas nos limites da vila, daí “Quadro Santo”. Institui-se o beija-pé diário e as ladainhas obrigatórias, quem não o fizesse era duramente castigado.

O crescimento do novo “Quadro Santo” preocupou os fazendeiros da região de Curitiba, que tentaram negociações e até a intermediação do clero, por meio do frei Rogério Neuhaus, com o objetivo da dissolução do ajuntamento. Nos últimos dias de dezembro de 1913, a pedido dos “coronéis” e da *Brazil Railway*, o governo mobilizou tropas federais e um contingente da Força Pública Catarinense. O ataque não obteve sucesso. Surpreendido pelos caboclos, esse pequeno exército bateu em retirada deixando mais armas e munição em poder dos rebeldes.

Em fevereiro de 1914, uma nova ação conjunta do Exército com a Força Pública de Santa Catarina, com um efetivo de 754 homens e artilharia, lançou um novo ataque contra o arraial de Taquaraçu, iniciando um violento bombardeio. O fogo continuou noite adentro e, pela manhã, do dia 9 jaziam noventa corpos, incluindo jagunços, mulheres e crianças. Aparentemente bem sucedido, o massacre de Taquaraçu permitiu a fuga de muitos sobreviventes para o arraial de Caraguatá, no coração do Contestado.

O novo reduto messiânico de Caraguatá passa a ter sua população acrescida dos refugiados de Taquaraçu. O comando paramilitar fica nas mãos de Elias de Moraes, major da Guarda Nacional, pequeno fazendeiro que, por razões não muito claras, acabou se transformando num dos líderes do movimento. Aí novos líderes sertanejos surgem, dando um aspecto ainda mais militarizado ao movimento, entre estes, Venuto Baiano, ex-marinheiro participante da Revolta da Armada (1893 - 1894). Com ele o caráter monarquista do movimento tornou-se mais evidente.

A partir da organização de grupos liderados por Venuto Baiano, os jagunços começaram a efetuar incursões para saques e apropriação de gado nas fazendas vizinhas, inserindo progressivamente o movimento numa fase de banditismo ou jaguncismo. Relatos atestam que a população de Caraguatá consumia cerca de trinta cabeças de gado diárias, fato que nos permite uma idéia do número de habitantes do reduto e as implicações produzidas pelas invasões predatórias que se faziam nas fazendas da região. O grupo armado de Venuto Baiano, os chamados piquetes, foi engrossado pela adesão de pequenos madeireiros que tiveram seus pinheirais desapropriados pela *Lumber*, a grande serraria do grupo norte-americano.

Coube também a Venuto Baiano a organização de um serviço de inteligência sertaneja. Os “bombeiros” eram caboclos treinados para se infiltrarem nas tropas e manter contatos amistosos com os soldados “bombeando” informações vitais para os chefes de combate do movimento. A utilização de falsos guias vaqueanos,

comprometidos com a causa do movimento, também foi um artifício essencial para dissimular a localização dos redutos e levar as tropas às desastrosas emboscadas.

O reduto de Caraguatá era quase uma fortificação natural, cercado de abismos profundos e colinas na mata fechada. O local era de difícil acesso e, uma vez conhecido o terreno, sua defesa era vantajosa. A descoberta do perigoso foco de sertanejos “fanáticos” redundou no envio de outro contingente militar misto, sob o comando do tenente-coronel José Capitulino Freire Gameiro, com ordens de destruição, para a manutenção da ordem e a paz social. As tropas do Exército chegaram em março de 1914 e iniciaram uma marcha por picadas no meio da floresta, sendo constantemente fustigada pela retaguarda por fogo dos jagunços.

Capitulino Freire encontrou toda a sorte de dificuldades. Primeiro, o sertanejo encarregado de guiá-los até Caraguatá conduziu-os para uma região oposta. Depois, o novo guia, propositalmente, conduziu as tropas até as melhores posições defendidas de Caraguatá. Como se observou, os sertanejos da região apoiavam os rebeldes. Profundos conhecedores da região, os sertanejos não iam para um combate direto. Escondidos no meio da mata fustigavam as tropas com ataques relâmpagos. As emboscadas se sucediam, levando as forças do governo ao desespero.¹⁷⁴

Logo em seguida, verificou-se que a força estava sendo guiada por um caminho errado: teve de retroceder; outros minutos perdidos. Ao penetrar na picada que de fato se dirigia a Caraguatá, novas surpresas aguardavam os soldados do governo. Alguns avistaram ao longe umas mulheres que fugiram para o mato à aproximação da tropa. Soldados houve que não resistiram e, quebrando a disciplina, seguiram as tais mulheres pelo mato: não eram mulheres, mas fanáticos transvestidos, que esperavam os soldados em lugar apropriado e os matavam com facão. Logo em seguida, as forças do legais toparam nutrido fogo pela frente e principalmente pelo flanco. Os jagunços atiravam de dentro da espessura, sem serem vistos, pois cautelosamente se ocultavam nas matas.¹⁷⁵

O pavor tomou conta dos soldados, e uma retirada desordenada aconteceu com elevadas baixas e o abandono de mais armas e munição. O ataque à Caraguatá em 9 de março de 1914 foi um novo fracasso militar, dando ânimo aos jagunços da irmandade, reforçando suas crenças de que eram guiados pelas forças do “monge” e seu “Exército Encantado”. O movimento voltou a se reafirmar com a difusão dos redutos e o aparecimento de novas lideranças, sobretudo antigos maragatos, como eram conhecidos os ex-combatentes da Revolução Federalista.

A partir daí se configuram o emprego de táticas de guerrilha pelos rebeldes. Os corpos dos soldados sepultados eram desenterrados pelos jagunços e expostos

¹⁷⁴ MOCELIN, Renato. **Os Guerrilheiros do Contestado**. São Paulo: Editora do Brasil, 1986, p. 26.

¹⁷⁵ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 165.

no caminho das tropas, outros eram pendurados enforcados em galhos de pinheiros, para que o odor do putrefato ao ar livre provocasse terror nos combatentes, desencorajando novas investidas. O desconhecimento do terreno desfavorecia as tropas legalistas que se mostravam despreparadas para aquela modalidade de combate.

Eles não enfrentavam, senão quando certas condições os facilitassem ou forçassem a tanto. Naquele vaivém de avanços e recuos, esgueirados pelas dobras caprichosas das selvas, contornando rincões, varando florestas e atravessando rios, eram insensíveis aos fogos poderosos das Mauser magníficas. Raros eles aceitavam o combate. Fugiam sempre e, na fuga, venciam os soldados que se esfolavam no terreno adverso. Enquanto cada disparo isolado de bacamarte alijava um soldado de forma, os feixes de projéteis das descargas cerradas da tropa tinham como pára-balas os troncos seculares das imbuías e dos pinheiros. Era um singular sistema de luta em que o fraco ia vencendo o forte.¹⁷⁶

Os sertanejos do Contestado haviam herdado muito da experiência militar das lutas ocorridas à época da Revolução Farroupilha e mais tarde Federalista. Isto, somado aos diversos conflitos locais, à caça e à vida no sertão, propiciava aos jagunços “fanáticos” o acúmulo de uma série de conhecimentos de combate que foram aplicados contra as forças do governo.

2.4 O PRIMEIRO GENERAL

A confiança diante da vitória sobre as tropas de repressão aumentou a audácia dos rebeldes que organizam novos piquetes ampliando o raio de ação das incursões de saque. Atingem-se os arredores de importantes cidades, dentre elas Curitiba. A “virgem” Maria Rosa, a bela adolescente de cabelos loiros cacheados, desponta como nova vidente e guia espiritual. A jovem passa a anunciar uma nova investida dos “peludos” e orienta a mudança da comunidade para um novo arraial. Em fins do mês de março de 1914, cerca de dois mil fiéis se deslocam com seus pertences para a localidade de Pedras Brancas. A “virgem” segue guiando o povo ao centro de um cortejo de cem cavaleiros fortemente armados.

Simultaneamente formam-se novos redutos sob outros líderes de briga, dentre eles Henrique Wolland, vulgo “Alemãozinho”, que recebe autoridade de Maria Rosa para formar seu próprio piquete e estabelecer seus próprios conceitos de

¹⁷⁶ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 450.

disciplina. A proliferação dos “Quadros Santos”, agora dezenas, passa a dificultar o planejamento de uma ação tática por parte das forças militares.

Diante do recrudescimento da situação no Contestado, em abril de 1914, o próprio Ministério da Guerra organiza uma nova expedição, tendo por base uma força de 1.500 homens, agora comandados diretamente por um general, Carlos Frederico Mesquita, um veterano da Guerra de Canudos. Mesquita assume o comando em meados daquele mês e passa em revista a tropa que, derrotada em Caraguatá, era desde então mantida em um acampamento na fazenda do Pires, próximo a Calmon.

Encontrou a tropa descalça, esfarrapada, quase nua, parecendo mais um bando de derrotados; barracas imprestáveis, todos bivacados em cabanas e choças. Em sua primeira Ordem do Dia, liberou os remanescentes da tropa estadual por ser mais precária, sem condições de combate e de pouca instrução como tropa combatente. Não parecia mais uma tropa, era um bando.¹⁷⁷

O general depara com um forte imaginário na tropa acerca da invencibilidade dos sertanejos, chegando até as vias de acreditarem que os jagunços contavam com o apoio de forças sobrenaturais. Havia um estado geral de irritação ao desconforto e abandono. Oficiais remanescentes reclamavam de atrasos no pagamento do soldo, falta de medicamentos e comida. Mesquita dizia que “pouco faltava para se lançarem nos braços de uma revolta”, todos acusando o governo pelo desleixo e o ministro da Guerra, Vespasiano de Albuquerque, pelo desinteresse.¹⁷⁸

O comando do general Carlos Mesquita atentou para as deficiências da tropa e para as causas dos insucessos das expedições predecessoras. Preocupou-se com o planejamento das operações, suprimento e com a atualização dos precários esboços de mapas existentes. Tem-se aí o primeiro relato de que compôs uma estrutura de oficiais típica de um Estado-Maior em campanha.¹⁷⁹ Passou um mês inteiro no acampamento, redigindo solicitações aos superiores para que lhes dessem recursos necessários para a adequação moral e material de sua tropa. Deslocou-se para Curitiba, sede da 11.ª Região Militar, a fim de buscar recursos financeiros que julgava imprescindíveis à sua expedição.

¹⁷⁷ MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado** - A Guerra Cabocla. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003, p. 107.

¹⁷⁸ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 85.

¹⁷⁹ MOURA, Aureliano Pinto de. op. cit., p. 107.

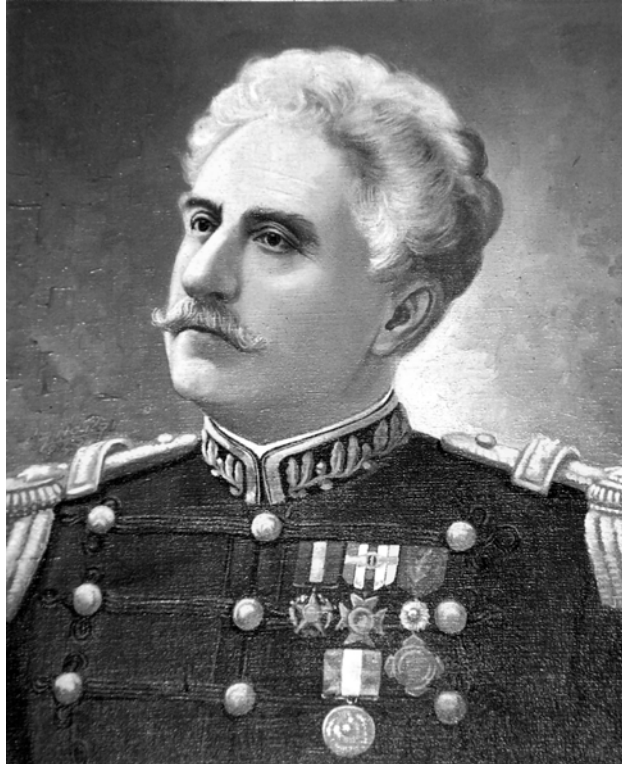


Figura 17 – General Carlos Frederico Mesquita
 Fonte: Exército Brasileiro – galeria da 3.^a Região Militar

Antes de iniciar a ofensiva, tentou contato com os jagunços “fanáticos”, pela intermediação do padre José Lechner, vigário de União da Vitória, na intenção de convencê-los a depor as armas. Conforme revelou o reverendo, a maior parte dos jagunços preferia lutar, pois se julgavam invencíveis, como que protegidos por forças divinas. Diante do insucesso da intermediação, o padre, em fidelidade às tropas legais, retornou ao acampamento e esboçou croquis dos redutos que resultariam nos primeiros mapas da região. Esses mapas, ainda rudimentares, serviriam de base para o general realizar seu plano de ofensiva.

Iniciando uma ofensiva, dividiu então suas forças em duas colunas. Uma partiu para Caraguatá, encontrando-o praticamente abandonado. O reduto havia sido evacuado sob a liderança da “virgem” Maria Rosa em finais de março devido a uma epidemia de tifo que dizimou muitos adeptos. A outra coluna rumou para o arraial de Santo Antônio, na região de Timbó, dando início ao ataque. Após uma luta intensa de dois dias, os soldados conseguiram entrar no reduto, mas os jagunços partiram em debandada, aproveitando a escuridão da mata. O general Mesquita deu, então, por encerrada as operações, deixando na área apenas alguns soldados e oficiais.

A expedição do general Carlos Mesquita é encerrada sob um ambiente de dúvidas quanto ao seu atribuído fracasso. O citado militar alega que sua expedição não obteve o apoio e verbas necessárias. Mesquita teve negado, pelo ministro da Guerra, general Vespasiano, o emprego da 14.^a Brigada Estratégica para que o combate aos sertanejos fosse “enérgico, pronto e profícuo”. Foram realmente disponibilizados 70 contos de réis para sua campanha, mas, de fato, somente 40 foram por ele recebidos. O restante dos recursos permaneceram nas mãos de seu superior na XI Região Militar, general Alberto Abreu. Este último aproveitou as verbas concedidas e utilizou-as para outros assuntos importantes de sua jurisdição militar.¹⁸⁰

Tendo cumprido a minha missão, solicitei o regresso das Forças aos quartéis por se acharem estas extenuadas e sem roupas, e grande parte atacada de reumatismo e bronquite, devido ao passar mal com a estação invernososa que se aproximava, chegando o termômetro nessa região a zero grau. Solicitei também minha exoneração por ter concluído, como acima disse, a minha missão, não me competindo mais andar com tropas federais à caça de bandidos, como capitão do mato do tempo da escravatura. Aos governos do Paraná e Santa Catarina competem, agora, com suas forças policiais, exterminar os bandidos que aparecerem, limpando, assim, a zona de elementos perniciosos. Em parte, a culpa é dos referidos governos, que descuram da instrução, deixando campear livremente, chegando ao fanatismo a constituir o grupo, como o que acabo de aniquilar numa luta inglória.¹⁸¹

Corroborando as versões da falta de apoio à expedição do general Carlos Mesquita, atinge-se o objeto da presente investigação quando, ainda em abril de 1914, o aviador Cícero Marques se prontificou, voluntariamente, para se engajar à campanha do Contestado: “Ofereço ao Exército Brasileiro, e gratuitamente, os meus serviços profissionais para enfrentar o elemento sertanejo em armas contra a lei”.¹⁸²

Cícero Arsênio de Souza Marques, conhecido esportista e aviador paulista brevetado em Etampes na França, atuava como instrutor da Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, e se notabilizara recentemente por realizar os primeiros vôos sobre Curitiba com um monoplano Blériot XI denominado *Bahiano*. O aviador argumentava que conhecia bem a região e estava condicionado a voar sobre os pinheirais serranos do Sul. Carlos Mesquita recebeu com surpresa tal proposta, mas

¹⁸⁰ MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**. Campinas: Editora da UNICAMP, 2004, p. 248-249.

¹⁸¹ Relatório final do General Carlos Frederico de Mesquita apud: PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). *A Campanha do Contestado – Episódios e Impressões*. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p.212-213.

¹⁸² Idem.

certamente consciente da aplicabilidade do emprego de aviões no teatro de operações informou ao ministro, que claramente negou o pretendido, conforme relatório:

Levado pelo desejo patriótico de coadjuvar a expedição para dominar o elemento sertanejo em armas contra a lei, o aviador Cícero Marques ofereceu a este comando os seus serviços profissionais gratuitos, apenas pedindo lhe fosse fornecido um dos grandes aeroplanos que a Escola Brasileira de Aviação adquirira, pois que o motor da aeronave daquele aviador não desempenhava a força suficiente para as necessárias e rápidas excursões de observação. Nesse sentido me dirigi ao sr. ministro da Guerra, secundando o pedido do jovem e arrojado aviador patricio: mas a resposta que obtive foi desoladora. O sr. ministro negara o seu apoio à idéia de semelhantes reconhecimentos por via aérea, por julgar improfícuo e contraproducente a utilização de aeroplanos na vasta zona de operações do Contestado.¹⁸³

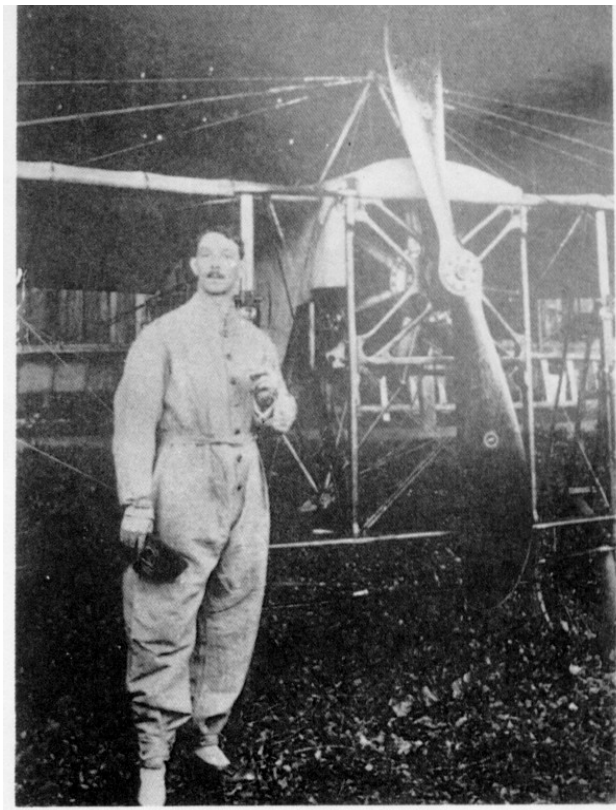


Figura 18 – O aviador Cícero Marques
Fonte: Aero clube do Paraná

Carlos Mesquita, que expressou claramente sua decepção com mais esta falta de apoio, pretendia utilizar o avião para missões de reconhecimento e observação, necessidade vivenciada nas expedições anteriores em razão da carência de mapas da região e da dificuldade das incursões da cavalaria frente à

¹⁸³ Relatório final do General Carlos Frederico de Mesquita apud: PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p.212-213.

natureza do relevo e sua vegetação. A utilização de guias vaqueanos, sempre pouco confiáveis, na localização dos redutos sediciosos tinha se mostrado temerária, levando, muitas das vezes, a tropa a situações traiçoeiras.

A disposição de Cícero Marques incluía a concessão de aparelhos de maior potência. Ele sabia da existência de aeroplanos mais avançados em serviço no Rio de Janeiro. Estes se encontravam na Escola Brasileira de Aviação (EBA), que funcionava desde o mês fevereiro de 1914 no Campo dos Afonsos, mantida por um contrato entre o Ministério da Guerra e a firma Gino, Bucelli & Cia., iniciando a formação dos primeiros pilotos militares no Brasil. O *Bahiano* de que se utilizava Cícero Marques, com um motor Anzani de apenas 25 HP, era um dos primitivos modelos da Casa Blériot, possuindo limitações de potência para missões mais arrojadas.

O voluntariado de Cícero para o Contestado e o imperativo de uma aeronave mais potente foi notícia nos jornais da Capital da República. O pedido despertou preocupações administrativas à diretoria do AeCB que, no início de 1914, já havia recebido um pedido do aviador paulista para o empréstimo do potente Blériot SIT de 80 HP, a fim de servir a algumas exposições remuneradas.¹⁸⁴ O pedido de um avião de maior potência para emprego no conflito contava com o apoio do governador do Paraná, conforme reunião da diretoria do AeCB.

Finalmente o sr. general Muller de Campos perguntou à Comissão Administrativa qual devia ser a sua atitude caso o governador do estado do Paraná solicitasse ao Aeroclube, conforme já haviam falado os jornais, a cessão do aeroplano Blériot SIT para o aviador Cícero Marques fazer reconhecimentos nos acampamentos dos fanáticos. A Comissão foi de parecer que se cedesse o aparelho desde que fosse colocada na tesouraria do AeCB a quantia suficiente para a garantia integral do aparelho.¹⁸⁵

Com a dissolução do contingente de Carlos Mesquita, interpretada pela ótica mística dos rebeldes como uma “graça do monge”, permaneceu na região um destacamento sob o comando do capitão João Teixeira de Matos da Costa, também um ex-combatente de Canudos, com a missão de guarnecer o ramal da linha férrea.

Matos da Costa buscou, em sua permanência, travar contatos com os redutos sediciosos, adotando uma postura de compreensão em relação à causa rebelde a fim de atingir uma mediação pela paz. Contudo, a partir desse momento, o

¹⁸⁴ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 4 fev. 1914.

¹⁸⁵ Ata da Sessão da Comissão Administrativa do AeCB de 24 abr. 1914.

conflito entrou em nova etapa de recrudescimento de violência indiscriminada, que marcou o desvio do movimento para a fase da barbárie sertaneja.

Os sertanejos, sob novas lideranças de Venuto Baiano, Alemãozinho, Aleixo Gonçalves, Alonso e Adeodato, com a orientação espiritual da “virgem” Maria Rosa, retomam a construção de novos redutos, partindo para uma ofensiva de destruição e saques. Tem início uma onda de ataques contra a *Lumber Company*, assaltos a fazendas, incêndios em vilas, destruição de estações ferroviárias, cortes na rede telegráfica e inclusive o bloqueio da linha férrea.

Mesmo adotando uma ação pacificadora, Matos da Costa e sua pequena tropa, em defesa de uma estação ferroviária, são atacados pelos jagunços rebeldes. No combate caiu morto o capitão. O pânico e a insegurança se espalham por todo o Contestado, clamando uma conclusiva intervenção federal.

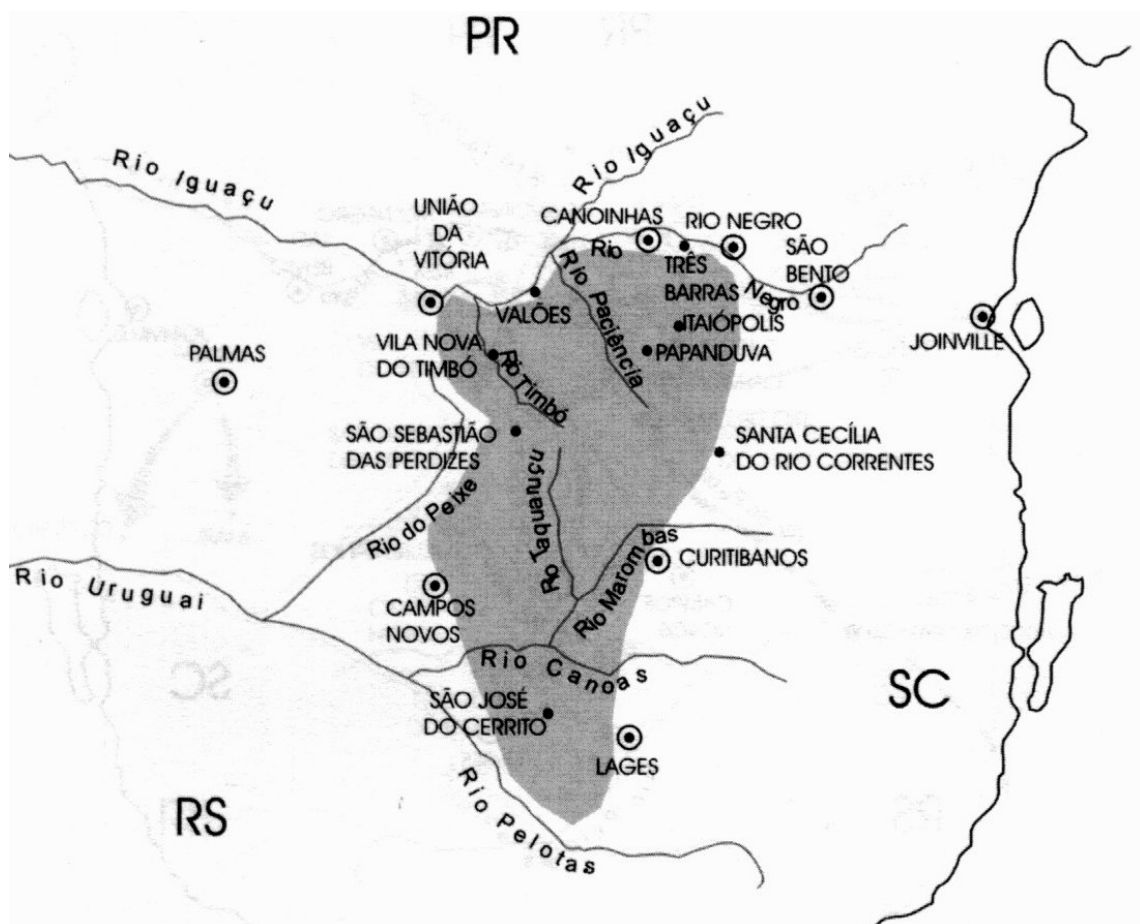


Figura 19 – Mapa do território sob domínio rebelde em 1914.
Fonte : Machado, 2004, p. 380.

3 O EMPREGO DA AVIAÇÃO NA CAMPANHA DO CONTESTADO



Figura 20 – General Fernando Setembrino de Carvalho
Fonte: AHEx.

3.1 A ASSUNÇÃO DO GENERAL SETEMBRINO DE CARVALHO

Nos primeiros dias de setembro de 1914, o planalto de Santa Catarina era submetido a um permanente estado de terror. Para um jornal de Florianópolis “a situação anárquica dos nossos sertões, assolados por um bando de bandoleiros fanáticos, tornava-se cada vez mais crítica e ameaçadora”.¹⁸⁶

O mandato do marechal Hermes da Fonseca chegava a seu ocaso diante do agravamento de um conflito por longo período negligenciado. O desgaste político para o governo da República atingira seu clímax, pesando ainda mais a demonstrada inabilidade do Exército, reorganizado pelo próprio presidente, em resolver a contenda por repetidas expedições. O descrédito recaía, sobretudo, no ocupante da pasta da Guerra, responsabilizado pelo desempenho de um exército que sucumbia diante dos mal armados “fanáticos”. O julgamento de sua gestão considerava ainda a situação do fechamento da escola de aviação militar.

Foi por essa época que começou a circular pelo Contestado um manifesto público de cunho monarquista, que ficou conhecido como “Carta Aberta à Nação”.

¹⁸⁶ O DIA, Florianópolis, 11 set. 1914, p. 1.

Esse manifesto passou a ser publicado em diversos jornais do interior de Santa Catarina e Paraná, para em seguida, ser transcrito nos principais periódicos das capitais, aumentando ainda mais o contexto de ameaças institucionais à República.

CARTA ABERTA À NAÇÃO – Eu D. Manoel Alves de Assunção Rocha, aclamado imperador constitucional da Monarquia Sul-Brasileira, em 1.º de agosto do corrente ano, com sede no reduto de Taquaraçú do Bom Sucesso, convido a nação para lutar para o completo extermínio do decaído governo republicano, que durante 26 anos infelicitava esta pobre terra, trazendo o descrédito, a bancarrota, a corrupção dos homens, e finalmente, o desmembramento da pátria comum. Comprometo-me: 1.º – Em pouco tempo a eliminar o último soldado republicano do território da Monarquia, que compreende as três províncias do Sul do Brasil (...).¹⁸⁷

O polêmico texto¹⁸⁸, em sua íntegra, possuía trinta pontos de compromisso, em que o suposto imperador caboclo expunha uma série de medidas a serem adotadas pelo novo regime, dentre estas, algumas tratavam especialmente de temas militares como a modernização da Armada, do Exército, a volta da Guarda Nacional e a obrigatoriedade do serviço militar. Não obstante, o item mais instigante do manifesto, no interesse do presente trabalho, é o seguinte: “24.º – A criação do exército aviador que atualmente está dando resultado na guerra européia”.¹⁸⁹

Para enredar-se ainda mais o quadro político e o pânico público, o inspetor da 11.ª Região Militar, general Alberto de Abreu, atribuiu ao governo de Santa Catarina a responsabilidade de ter entregue armamento aos guerrilheiros para atacarem o território contestado pelo Paraná. A despeito de vários incidentes, a repercussão da morte do capitão Matos da Costa e, acima de tudo, os ataques às instalações da *Brazil Railway e Lumber Company*, dada à influência política e poder econômico do grupo americano, se tornaram determinantes numa nova postura do governo em relação ao Contestado. Isso aconteceu a partir do segundo semestre de 1914.

¹⁸⁷ AURAS, Marli. Guerra do Contestado. **A Organização da Irmandade Cabocla**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1984, p. 107.

¹⁸⁸ Na atualidade, os estudiosos do Contestado, em consenso, admitem que o manifesto da Monarquia Sul-Brasileira, atribuído a Manoel Alves de Assunção é um documento falso. Ele foi redigido na época pelo comerciante, Jorge Gartner, e teve ampla divulgação na imprensa regional na época do conflito. Em 1971 Gartner assumiu a autoria do texto como forjado no periódico “Blumenau em Cadernos”. Manoel Alves de Assunção Rocha era um antigo morador da região de São Sebastião das Perdizes, participou da primeira reunião em torno de José Maria, na festa de Bom Jesus, em Taquaraçu, e era uma das pessoas que dizia, após o combate do Irani, que José Maria não tinha morrido, mas “se passado” para o “Exército Encantado de São Sebastião”. Como era muito idoso, morreu no início da guerra (antes mesmo da publicação da “Carta”). Muitos autores consideraram o documento verdadeiro, mas antes da revelação de Gartner, Maurício Vinhas de Queiroz (a maior autoridade sobre o movimento do Contestado) não acreditava no documento.

¹⁸⁹ AURAS, Marli. Guerra do Contestado, op. cit., p. 108.

O impacto político da ofensiva dos “fanáticos” armados no Contestado culminou, ainda em 26 de agosto, na indicação, pelo ministro da Guerra, do general Fernando Setembrino de Carvalho, logo após seu regresso do Ceará, onde fora interventor e obtivera grande reconhecimento. Sua nomeação foi recebida com desconfiança pela imprensa e com temor pelos políticos locais, mas Setembrino recusou claramente a acumulação de poderes políticos, como ocorrera no Ceará. O temor dos chefes políticos locais era de que a presença do Exército no Contestado se tratasse de mais uma intervenção das “políticas das salvações”, tendo em vista que Setembrino, um gaúcho, era um velho amigo e homem de confiança do senador Pinheiro Machado.¹⁹⁰

Ao contrário da expedição anterior, o novo general possuía não só uma firme determinação para o cumprimento da missão, mas também lhe seriam disponibilizados pelo governo recursos e apoio de toda espécie. Contava com um importante trunfo: era amigo pessoal e conhecia muito bem, em sua difícil personalidade, o ministro Vespasiano de Albuquerque, com o qual servira como chefe de gabinete, quando ainda coronel.

Diante do desafio de suas atribuições e da magnitude que alcançara a revolta, Setembrino pesou seus trunfos e responsabilidades, os reflexos dos insucessos das várias expedições anteriores, em particular da última do general Carlos Mesquita, e concluiu que não poderia correr riscos. Percebendo a fragilidade do desgaste do governo em seu crepúsculo, requisitou, e obteve tudo o que quis.

Ao ministro da Guerra, o general (Setembrino de Carvalho) não tivera tempo de transmitir o seu propósito. Foi chamado, naquele mesmo dia, pela manhã, a comparecer ao Palácio do Catete para uma reunião com o general Vespasiano d’Albuquerque e com o marechal Hermes da Fonseca, então presidente da República. (...) Ao declarar-se pronto para assumir o comando da 11.^a Região Militar, transmitia ao marechal Hermes da Fonseca as suas preocupações em relação às tropas regionais, desprovidas de todos os recursos materiais necessários para as operações e com moral baixo, deixando muito a desejar. Desgastados estavam os efetivos pelos desastres experimentados pela incapacidade dos chefes.¹⁹¹

As informações preliminares diziam que não seria possível sufocar a grandiosa revolta em poucos combates. O general Setembrino concebeu seu plano de operações e o submeteu ao ministro da Guerra. Conquistou verbas suficientes e, além disso, pôde contar com uma boa parcela do contingente nacional de então,

¹⁹⁰ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 219.

¹⁹¹ MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado** - A Guerra Cabocla. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003, p. 136.

mais de sete mil combatentes, o que representou a mobilização de mais de um terço de todo efetivo do Exército Brasileiro da época.¹⁹²

O novo general almeja combater os caboclos armados não com os combalidos exércitos disponíveis na região, com seus desníveis e diferenças, mas sim com um Exército Brasileiro exemplar, nos moldes dos melhores da Europa, e o modelo adotado era alemão. Setembrino de Carvalho, promovido ao novo posto em abril de 1914, quer se mostrar um general representante de um novo século de sua instituição.

Contrastando com a penúria e o atraso das tropas operadas no Contestado nas expedições anteriores, agora, o novo comandante da guerra busca levar um Exército Brasileiro diferente, modernizado em sua organização e equipamento. Solicita justamente as unidades de elite da Capital, do Rio Grande do Sul, de São Paulo e de Minas Gerais. Aquelas que haviam sido mais bem aquinhoadas pelas reformas de Hermes. Tropas que já se encontravam dotadas e adestradas com os melhores fuzis Mauser, canhões Krupp, metralhadoras Madsen e lanças Ehradt. Novos uniformes de cor cáqui, adotados recentemente, desfilariam alinhados rumo aos sertões do Sul, marcando a nova imagem dos soldados de um Exército em novos tempos.

A grande mobilização incluiu dezesseis batalhões de infantaria, dois regimentos de cavalaria, dois destacamentos estaduais, oito baterias de artilharia montada, uma bateria de obuses, uma companhia de metralhadoras, um esquadrão de trem, uma companhia de infantaria, um pelotão de estafetas e ainda um contingente do 8.º Regimento de Infantaria. A estrutura contaria ainda com um nunca visto suporte logístico. O serviço de saúde contaria com seções de ambulância e hospitais de sangue. Tal contingente requisitado, uma vez completos os efetivos, os quadros e postos e provido do material necessário, constituiria uma verdadeira Divisão de Exército estabelecida em uma zona de guerra.¹⁹³

Embora consciente do *modus operandi* do inimigo e do terreno, o general mobiliza um força de combate convencional, semelhante às empregadas naquele momento nos campos da Europa. Pretende, sobretudo, provocar um impacto na opinião pública e nas autoridades. É perceptível que faz de sua campanha uma

¹⁹² AFONSO, Eduardo José. **O Contestado** – Guerras e Revoluções Brasileiras. São Paulo: Editora Ática, 2003, p.35.

¹⁹³ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 259.

mostra nacional de modernidade da Força, aproveitando a abertura da pauta das questões militares desencadeadas pela Primeira Guerra Mundial.

Com suas solicitações, Setembrino se mostra politicamente perspicaz, pois, mais do que conquistar o desgastado ministro ele seduz o próprio presidente Hermes da Fonseca, em seu melancólico final de mandato. O presidente visualiza a iniciativa de Setembrino como uma oportunidade para justificar à nação a aplicabilidade de tantos recursos despendidos por ele na reorganização do Exército, um processo iniciado em 1906.

Outro aspecto a ser considerado se refere à efetivação do serviço militar obrigatório, um dispositivo legal há muito desejado pelo Exército, conquistado pelo marechal Hermes em 1908, mas que ainda se era uma lei que na prática não “pegava”. A eclosão da Primeira Guerra se mostrava uma oportunidade para uma campanha patriótica em prol da concretização do serviço militar obrigatório.

Era aquele um momento ideal para apresentar um Exército diferente daquele costumeiramente depreciado pela sociedade como destino para seus melhores filhos. Poderiam assim desconstruir a péssima imagem de uma instituição obsoleta, que praticava um recrutamento violento dos párias da sociedade. Enfim, o Exército Brasileiro deveria se mostrar pronto para a efetivação do serviço militar obrigatório, abrigando os filhos da florescente classe média urbana.

A iniciativa também atrai uma parcela influente da jovem oficialidade do Exército, os editores e leitores da revista *A Defesa Nacional*. Os “jovens turcos” visualizaram a nova campanha do Contestado como um laboratório de todo um processo de profissionalização. A melhor doutrina prussiana e o manejo de seus avançados equipamentos, tão intensamente propagados pelo periódico militar seriam agora aplicados em um campo de batalha.

Diante de tantos interesses e implicações, percebe-se a orientação política na formulação de sua campanha. Sobre política na guerra, encontramos nas memórias de Setembrino de Carvalho extratos que denotam o pensamento do militar que viria a se tornar, nos anos vinte, ministro da Guerra:

Não se ignora que nas suas elevadas combinações estratégicas que imprimam à orientação da guerra, a política exerce uma preponderância notável. (...) A guerra, diz Von der Goltz, é a continuação da política pelas armas, de onde a influência desta sobre o modo porque é conduzida a guerra. É a política que cria a situação do meio do qual o estado entra na luta, e esta situação exercerá uma influência essencial sobre as decisões, sobre a conduta do general em chefe, e mesmo sobre as disposições

morais do Exército. Muitas vezes a política reage mesmo sobre as decisões do comando supremo.¹⁹⁴

Setembrino de Carvalho jamais tinha comandado grandes forças combatentes e era, pois, estreante como dirigente de ações estratégicas.¹⁹⁵ Estabeleceu, ainda na Capital, um plano clássico de campanha que consistia em cercar a vasta área dominada pelos rebeldes, dezenas de redutos sediciosos, por meio de quatro frentes. Assim, visava, pelo bloqueio dos suprimentos às vilas, e progressivo fechamento do circuito, reduzir pela fome e escassez de recursos o ímpeto guerreiro dos jagunços “fanáticos” e assim poupar vidas, sobretudo de seus comandados.

Compreendi, então, comparando os recursos ao meu alcance com a vastidão do território infestado pelo fanatismo, que só um largo sítio, começando pelos centros populados mais importantes e trancando pouco a pouco o inimigo, garantiria, sobre ele, o triunfo seguro das nossas forças. Era preciso, antes de tudo, quebrar-lhe a impetuosidade, lentamente, à fome; e não expor a tropa à influência desmoralizadora das emboscadas traiçoeiras, lançando-a, em massas compactas, para o desconhecido.¹⁹⁶

Em 12 de setembro de 1914, Setembrino chegou à Curitiba para assumir o comando da 11.^a Região Militar, que abrangia os estados do Paraná e Santa Catarina. Somente no dia 18, instalou o quartel-general das forças em operações de guerra, nomeando treze jovens oficiais subalternos e intermediários para seu Estado-Maior, tendo como chefe o capitão José Osório.¹⁹⁷

Com um serviço de Estado-Maior montado pela primeira vez em campanha, o Exército passou a preparar as suas organizações militares visando ao emprego no teatro de operações da região contestada. Regulamentou os diversos serviços de apoio administrativos: de saúde, de subsistência, de intendência, de transporte, de transmissões, de engenharia, de armazéns, de trem e estabeleceu fardamentos.¹⁹⁸

Contudo, essa não foi sua primeira tomada de decisão ao assumir o comando. A primeira decisão operacional tomada pelo general ocorreu já no dia 16 de setembro, quando enviou uma mensagem ao ministro Vespasiano, solicitando o

¹⁹⁴ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 139.

¹⁹⁵ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 306.

¹⁹⁶ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 43.

¹⁹⁷ MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado** - A Guerra Cabocla. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003, p. 138.

¹⁹⁸ Ibidem, p. 140.

emprego de aviões no teatro de operações, objetivando o “delicado serviço de explorações aéreas”.¹⁹⁹

No dia 19, quando já havia constituído seu Estado-Maior, o general estabeleceu “in loco” as quatro linhas de cerco, suas sedes, unidades e respectivos comandantes. Seus relatórios de comando atestam a realização de reuniões de “estudo da situação”, sobretudo para organização de apoio logístico, a fim de evitar uma temida repetição de Canudos.²⁰⁰

Apesar de tantas condições aparentemente favoráveis, logo nos primeiros dias de comando, o general Setembrino de Carvalho deparou-se com o estado precário em que se encontram os efetivos locais encarregados de garantir a segurança na região. Faltavam homens, armamentos, munição, estratégias para o ataque e para a defesa.

Fato que provocou grande irritação ao general foram as sucessivas e elevadas baixas às enfermarias nos primeiros dias de seu comando. O moral da tropa remanescente era indesejável. A oficialidade, segundo consta em seus relatórios, estava desmotivada, mal-orientada, discordando da missão recebida, que era vista como “uma questão de polícia”. Alguns até se negavam a participar dos combates.²⁰¹

Enquanto tomava medidas administrativas e aguardava a chegada das unidades requisitadas, numa grande marcha que duraria semanas, Setembrino priorizou missões para o restabelecimento do tráfego da ferrovia, o guarnecimento de estações, a segurança de pontos estratégicos visando impedir o suprimento rebelde e a recuperação das linhas telegráficas, interrompidas pela onda de vandalismos e crimes produzidos pelos “fanáticos” armados. Contudo, em seguida o general revela-se ainda um pacificador. No dia 26 de setembro, emitiu um apelo dirigido aos rebeldes, solicitando a rendição em troca da garantia de meios de subsistência e a promessa de concessão de títulos de terras.²⁰²

¹⁹⁹ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 48.

²⁰⁰ Ibidem, p. 78.

²⁰¹ Ibidem, p. 34.

²⁰² QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 220-221.

3.2 A DECISÃO: MOTIVAÇÕES E DOCTRINAS

Um dos grandes questionamentos provocados na presente dissertação se refere à tomada de decisão, por Setembrino de Carvalho, quanto ao emprego de aviões. Tal decisão, ousada pelo experimento de uma incorporação tecnológica, ocorreria, em tese, baseada em circunstâncias estratégicas e táticas. Consideremos, entretanto, que essa iniciativa não tinha nada de original no aspecto doutrinário, pois seu predecessor, Carlos Mesquita, já havia requisitado, sem sucesso, tal recurso.

O general Setembrino tomou sua decisão no dia 16 de setembro, quatro dias após seu desembarque em Curitiba, quando ainda não havia constituído seu corpo de oficiais de assessoramento, o que confirma a premissa de que não foi uma decisão que emergiu de um “estudo de situação” no Estado-Maior. Foi, indubitavelmente, uma decisão pessoal, concebida pelo comandante, em um intervalo de tempo entre sua nomeação e sua assunção do comando, tendo em vista a emissão da solicitação ao ministro após sua chegada à Curitiba. Embora Setembrino tenha conquistado, ainda na Capital, um amplo apoio de mobilização e preconcebido seu plano inicial de cerco, não ocorrem dados de que já teria cogitado o emprego de aviões junto ao Ministério da Guerra.

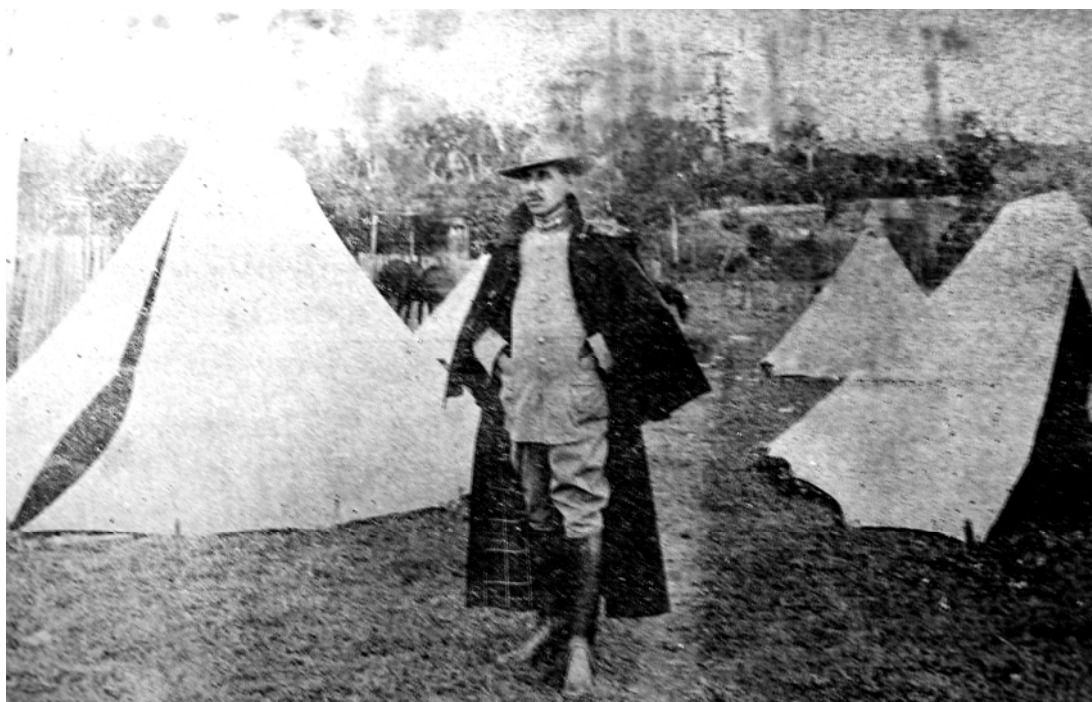


Figura 21 – General Setembrino de Carvalho no Teatro de Operações.
Fonte: AHEx.

É possível admitir que Setembrino de Carvalho tenha, em seu projeto de levar um moderno Exército ao Contestado, pensado no emprego de aviões ainda em suas formulações iniciais de campanha. Contudo, diante do presidente da República e do ministro da Guerra não ousou incluir ainda tal pedido. Sabia das reais condições da aviação do Exército, um processo paralisado, carente de recursos humanos e materiais para se cogitar em um pronto emprego. Talvez ainda receoso de requerer a arma, esperou chegar à zona de guerra, assumir o comando e se revelar fundamentado para emitir tal pedido à Vespasiano.

Acerca de sua insólita decisão, Setembrino, oficialmente, em seu relatório revelou:

Sabe-se já quão vasta era a zona conflagrada e quão precários os caminhos os que as sulcavam. É sabido igualmente que não havia cartas itinerárias minuciosas e precisas, tornava-se indispensável, para o serviço conveniente das explorações militares, uma cavalaria atrevida e bem montada. Ora, vimos em páginas anteriores, que a cavalaria não estava em condições de prestar, tão de logo, semelhantes serviços. Mas era preciso reconhecer. Era preciso sobretudo assinalar a existência e posição de redutos, operação fácil para aviadores adestrados e valentes. Lembrei-me então da Escola de Aviação e do tenente Ricardo Kirk, a quem tocava a primazia de inaugurar na América, em operações de guerra, o delicado serviço de explorações aéreas. Pedi ao sr. ministro (16 de Setembro), expondo-lhes estas razões; e três dias depois recebia um telegrama seu comunicando-me a partida daquele oficial com o material necessário à tarefa que se lhe exigia.²⁰³

Setembrino, já inicialmente, aponta a deficiência de mapas da região. Este foi um dos problemas levantados por Carlos Mesquita na expedição anterior. No início do século XX, o interior de Santa Catarina ainda era um imenso sertão inexplorado. Seu relevo e limites eram pouco conhecidos, ao que se valha a origem do conflito numa questão de indefinição de limites.

Na República do início do século XX, o mapeamento cartográfico do Brasil estava a cargo da Comissão da Carta Geral do Brasil, criada a partir de uma estrutura imperial para estabelecer os, ainda em definição, contornos físicos do país. Ao Exército da época, por conta do Serviço Geográfico, cabia a tarefa de mapear o

²⁰³ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 48.

país da melhor forma técnica possível, surgindo assim, a carreira de engenheiro geógrafo militar.²⁰⁴

Esse trabalho foi iniciado em 1900, mas sua produção inicialmente concentrou-se na confecção de mapas sobre o Rio Grande do Sul, pois, dentre as diversas áreas fronteiriças do país, a região Sul era a que apresentava maior possibilidade de conflito bélico. Porém, em 1910 o trabalho foi praticamente interrompido sem atingir a região de Santa Catarina e Paraná. O trabalho de mapeamento do território só seria retomado no ano de 1922.²⁰⁵

A falta de cartas geográficas da região foi um sério óbice enfrentado pela grande expedição. Existiam apenas alguns esboços, dentre eles um graças às ordens do antecessor Carlos Mesquita que, embora bem elaborado, não era muito preciso.²⁰⁶ Nos escalões superiores, distantes da realidade da campanha, esta necessidade não ecoava como grande preocupação, embora, sua percepção fosse evidente em edições da revista *A Defesa Nacional*.

Uma das maiores dificuldades com que luta uma tropa enviada a combater insurreições desse gênero, é o desconhecimento completo do terreno em que vai operar. Tem de ir às apalpadelas, na dependência de vaqueanos que muitas vezes estão a serviço do adversário, enquanto este, conhecedor de todas as veredas, pode atacá-la quando bem lhe apraz e se retira a salvo sempre que isso lhe convém.²⁰⁷

Alcebíades Miranda, um combatente da Linha Norte, atesta em seu livro que:

Os rios são traçados mais ou menos por estimativa, sendo até a localização de povoados feita por informações ou conjecturas; enfim, quase a esmo. Na marcha da Coluna Potiguara, em direção ao acampamento de Santa Maria, lutei com dificuldade para assinalar os lugares de combate, combinado-os com o traçado do rio Timbó, copiado do último mapa do estado de Santa Catarina, feito de acordo com as mais recentes informações. As distâncias percorridas pela força, em função do tempo gasto, absolutamente não condizem com as consignadas na carta.²⁰⁸

A urgente necessidade de mapas fez Setembrino lançar mão das habilidades de Walther Schmidt, um velho engenheiro alemão que havia anos vivia internado nos sertões catarinenses a fabricar esculturas. Schimidt foi engajado, em

²⁰⁴ EVANGELISTA, Helio de Araújo. **O Serviço Geográfico do Exército**. Revista Geo-Paisagem on line. Vol. 1, número 2, 2002. Julho/dezembro de 2002. Disponível em: < <http://www.feth.ggf.br/SERVIGEOEX.htm>>. Acesso em 20 mai. 2006.

²⁰⁵ Ibidem.

²⁰⁶ MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado** - A Guerra Cabocla. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003, p. 139.

²⁰⁷ CIDADE, F. Paula. Os Fanáticos, Liame Histórico. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, nº. 13, ano 2, 10 out. 1914, p. 13.

²⁰⁸ MIRANDA, Alcebíades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p. XI.

dezembro de 1914, ao 58.º Batalhão de Caçadores, iniciando os trabalhos que definiriam a cartografia do teatro de operações do Contestado.

Ao agrimensor Walther Schmidt foi afeta a incumbência de desenhar a << Carta do Teatro de Operações>>, na escala de 1:150.000, já então completa nos seus informes. E o velho alemão, com paciência e habilidade, fez, sob as vistas do coronel Estillac, um esplêndido trabalho de cartografia. Essa carta só ficou pronta no dia 24 de dezembro. Dela foram extraídas duas cópias: uma foi enviada ao Ministério da Guerra, que a fez reproduzir na 3.ª secção do Grande Estado-Maior; a outra, ao comando em chefe das forças em operações no Contestado, para servir de achega ao << Mapa do teatro de operações das Forças Federais no Contestado>>, que estava sendo elaborado pelo seu respectivo Estado-Maior.²⁰⁹

Quando Setembrino menciona em seu relatório a situação da cavalaria, se refere ao desempenho daquela arma com a qual se contava o arriscado serviço de reconhecimento do inóspito sertão em suas traiçoeiras veredas. Estradas precárias, densas florestas e montanhas consistiam difíceis obstáculos à mobilidade da arma.

Se as dificuldades do terreno e o sistema de guerra dos fanáticos justificam a pouca atividade da maior parte da cavalaria nos reconhecimentos, são ainda estes os motivos por que não vimos durante toda a campanha, um único ataque desta arma.²¹⁰

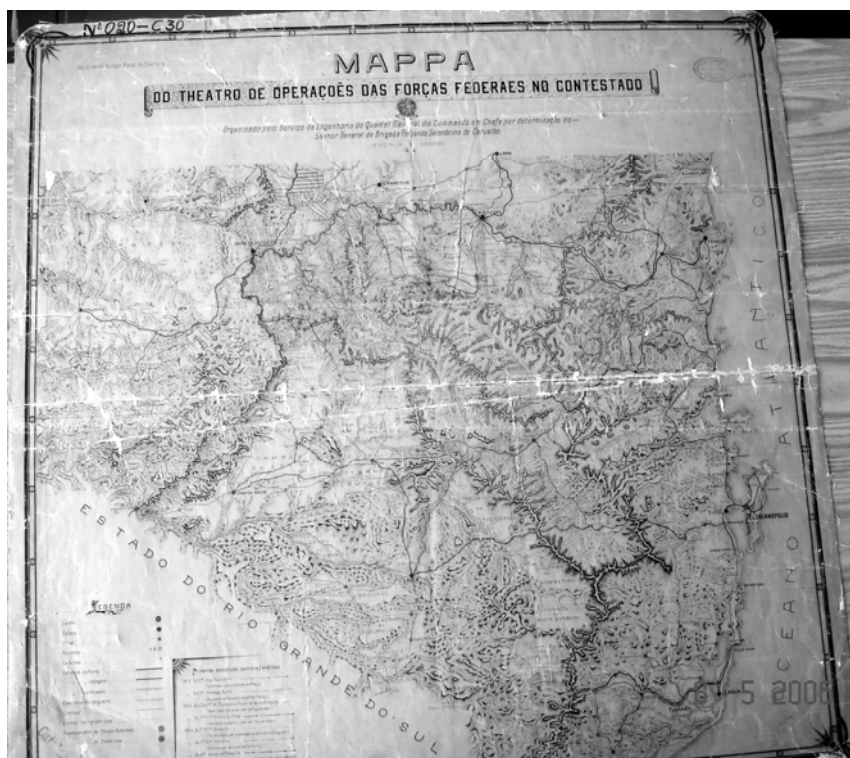


Figura 22 - Mapa do Teatro de Operações do Contestado confeccionado para a campanha do general Setembrino de Carvalho.

Fonte: AHEx.

²⁰⁹ D'ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume I, 1917, p. 366.

²¹⁰ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 175.

Já estava evidente, no conhecimento militar daquela época, a aplicabilidade da aviação nas missões de reconhecimento, até então afeitas à arma de cavalaria. O avião era considerado como precursor de reconhecimento, capaz de suplantar a cavalaria na realização de tarefas de observação do inimigo. Sua capacidade de penetrar muito além das linhas inimigas, com segurança e rapidez, permitia uma visualização privilegiada do terreno, fazendo do avião um vetor precioso em uma zona de guerra.

Em seus primórdios, devido à destinação para as missões de reconhecimento, a aviação era vista como um recurso destinado à arma de cavalaria, o que fez com que, em muitos países, esta arma exigisse para si a exclusividade sobre emprego aéreo. Entrevia-se a idéia de uma cavalaria aérea. Até o início da Primeira Guerra Mundial, se concebia basicamente a utilização dos aeroplanos no campo de batalha com duas finalidades: operação isolada de reconhecedores e a observação dos movimentos do inimigo.²¹¹

A arma de artilharia também advogava para si o emprego da aviação como auxiliar de regulagens de tiro no bombardeio terrestre.²¹² O bombardeio aéreo, embora já testado precariamente na Líbia, nas Balcãs e no México, ainda não comprovara sua desejada eficiência tendo em vista a capacidade de carga e lançamento dos primeiros aeroplanos. As pequenas bombas aéreas, lançadas manualmente, produziam ainda um impacto meramente moral, muito mais pelo fator surpresa. Aos grandes dirigíveis, em pleno desenvolvimento na Alemanha, presumia-se uma maior vocação para as missões de bombardeio aéreo de grandes proporções.

No que era, então, o estado da arte militar, os demais recursos do poder aéreo, exceto o reconhecimento, eram reputados como ainda pouco eficazes. A realidade da época mostra que a eficácia real do poder aéreo para quaisquer outros propósitos era insignificante antes do início da Primeira Guerra Mundial.²¹³ No que diz respeito à existência de doutrinas, Fuller é categórico em afirmar que, no período

²¹¹ SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: INCAER. Editora Itatiaia, 1989, p. 24.

²¹² O Tiro de Artilharia e a cooperação dos aeroplanos. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, nº. 19, ano 2, 10 abr. 1915, p. 34.

²¹³ HOWARD, Michael. **O Conceito de Poder Aéreo: Uma Avaliação Histórica**. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-p/howard.html>>. Acesso em: 7 abr. 2006.

que antecedeu a esse grande conflito, não havia ainda nenhuma concepção de doutrina de poder aéreo, bem como nenhuma estratégia para este emprego.²¹⁴

Na busca de embasamentos teóricos ou motivações doutrinárias que teriam levado Setembrino à decisão do emprego aéreo na expedição ao Contestado, nada foi possível encontrar em fontes primárias ou outras referências. Mesmo em seu livro de memórias, escrito após a Segunda Guerra, não é possível encontrar nenhuma menção a quaisquer doutrinas de poder aéreo.²¹⁵ O que se pode observar são as influências clássicas de pensadores como Clausewitz, Jules Lewal e Von der Goltz. Cabe mencionar que Setembrino de Carvalho seria ainda ministro da Guerra de 1922 a 1926, no governo Arthur Bernardes, quando gerenciou uma aviação já constituída e em processo de gestação para uma arma independente, fato ocorrido em 1927.

Ainda buscando justificativas para a tomada de decisão de Setembrino do dia 16 de setembro de 1914, não se pode desprezar a influência da imprensa, da opinião pública, pelo noticiário da recém-eclodida Primeira Guerra. Já no mês de setembro, as bem sucedidas operações aéreas de reconhecimento nas frentes ocidentais ocupavam lugar de destaque nas manchetes. Os jornais evidenciavam a guerra aérea destacando as vantagens da nova arma.²¹⁶

Curiosa e impressionante pela coincidência da data - 16 de setembro de 1914 - foi a reportagem publicada pelo jornal *A Noite* sobre as primeiras ações do comandante do Exército no Contestado, onde se questiona abertamente o recurso da aviação:

Não se recorrerá à aviação? – O Aeroclubes 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.²¹⁷

²¹⁴ FULLER, John Frederick Charles, **History of British Air Power Doctrine**. London: Capo Press., 1987.

²¹⁵ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950.

²¹⁶ A GUERRA NO AR. Entra mais ativamente em ação a quarta arma. **A Noite**, Rio de Janeiro, 15 jan. 1914, p. 1.

²¹⁷ OS FANÁTICOS. O General Setembrino telegrafia. **A Noite**, Rio de Janeiro, 16 set. 1914, p. 2.

Quando Setembrino menciona “Lembrei-me então da Escola de Aviação e do tenente Ricardo Kirk...”²¹⁸, podemos então inferir algumas ilações acerca de suas justificativas. Sua lembrança de Kirk é decorrente do período em que era coronel como chefe de gabinete no Ministério da Guerra (1912), vivenciando os primeiros movimentos da pasta pela introdução da aviação. A presença de Kirk era constante no Ministério até a viagem para o curso na França.²¹⁹

Na menção sobre a Escola de Aviação, Setembrino se refere à malograda Escola Brasileira de Aviação/Gino Bucelli, da qual Kirk era um proscrito. Toda aquela conflituosa situação das escolas de aviação era certamente de seu conhecimento e lamento. Em seu livro de memórias, revela ainda suas impressões finais sobre a gestão da aviação no período de Vespasiano de Albuquerque:

O único problema importante de que tratou seu gabinete, interessado ao Exército foi o da aviação militar. Realmente, deve-se-lhe a inauguração desse serviço com a construção dos primeiros hangares no Campo dos Afonsos, efetuado mediante contrato, com a firma Bucelli e Cia. Adquiriu igualmente dois aeroplanos na Europa. Devido, porém, a controvérsias com o contratante, não se avançou grande empreendimento, como era desejável. Quando deixou o Ministério os resultados eram precários. Tudo estava estacionado.²²⁰

Contudo, a lembrança da EBA/Gino Bucelli, naquele momento, teria ainda como causa outro componente, que provavelmente tenha influenciado ou assessorado o general Setembrino em sua decisão. Realizando uma investigação mediante o cruzamento de nomes dos oficiais do Estado-Maior no Contestado com o dos 35 oficiais do Exército matriculados na encerrada escola de vôo dos Afonsos, depara-se com a sobreposição do nome do 2.º tenente João Moraes de Niemeyer.

Niemeyer foi um dos alunos de aviação que não pôde concluir o curso em decorrência do fechamento do mesmo em 18 de junho de 1914. Nesse momento, o tenente ficou conhecido por ter sido vítima, em 16 de junho, de um acidente aéreo no qual sobreviveu ileso. O fato, atribuído às péssimas condições de manutenção foi destaque na imprensa da época, marcando os últimos dias de operações daquela já alquebrada escola de aviação.²²¹

²¹⁸ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 48.

²¹⁹ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p. 135.

²²⁰ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 101.

²²¹ Parte nº 70 de 18 de junho de 1914, do fiscal Capitão-Tenente Jorge Moller ao ministro da Guerra. Fonte: AHEx., pasta J.20 – cx 02 – Aviação do Exército.

O jovem tenente, pouco tempo depois é convocado para a grande campanha ao Contestado. Embarcou no Rio de Janeiro rumo ao Paraná no mesmo de trem que o general Setembrino²²², sendo nomeado em 18 de setembro, para a função de ajudante-de-ordens do Estado-Maior²²³. Esta função permitia ao tenente Niemeyer, um postulante da nascente aviação militar, um alto grau de acesso e influência perante o general. Uma observação cuidadosa do acervo fotográfico da campanha do Contestado é possível identificar Niemeyer em grande parte das fotos, sempre próximo ao general Setembrino de Carvalho.²²⁴ Niemeyer registrou sua presença, ao lado de Ernesto Darioli, na célebre fotografia do avião Morane-Saulnier Parasol em frente aos hangares de Porto União (fig. 33).

João Moraes de Niemeyer representa o elo entre o Estado-Maior da grande campanha e a aviação, o elemento comum entre um fracassado empreendimento do Exército e a Guerra do Contestado. Sua trajetória de carreira o coloca diante um processo de incorporação tecnológica e, na seqüência, ocorre sua convocação para um conflito, onde ocupa uma função relevante na cadeia de comando. Outro dado importante que demonstra a instigante ligação é que os tenentes Ricardo João Kirk e João Moraes de Niemeyer, em 1914, serviam na mesma unidade militar da Capital, o 6.º Regimento de Infantaria.²²⁵

No que diz respeito à pronta autorização e apoio do ministro Vespasiano à solicitação de Setembrino, constatamos então uma mudança de opinião em relação ao pedido anterior do general Carlos Mesquita, quando o ministro julgou, meses antes, “improfícua e contra-producente a utilização de aeroplanos na vasta zona de operações do Contestado”.²²⁶ Em verdade Vespasiano tinha razões de ordem política para não atender o pedido de Mesquita.

A principal delas é que o aviador paulista Cícero Marques era instrutor da Escola de Aviação de Aviação da Força Pública de São Paulo. Esse era um incômodo e tanto para o governo Hermes da Fonseca, que se opunha ao poder estadual paulista em seu projeto de fortalecimento de sua Força Pública frente ao Exército

²²² Fé-de-ofício de João de Moraes de Niemeyer: Pasta nº XII-8-4-SAP-AHEx.

²²³ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 41.

²²⁴ Álbum do Contestado, disponível na Seção de Iconografia do AHEx.

²²⁵ MINISTÉRIO DA GUERRA. Almanak de Oficiais, ano 1914. Fonte: AHEx.

²²⁶ Relatório final do General Carlos Frederico de Mesquita apud: PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p.212-213.

Brasileiro. Outro ponto é que Cícero Marques solicitava ainda o empréstimo de aeronaves da Escola Brasileira de Aviação ou do AeCB para suas missões. O Exército possuía apenas dois preciosos Morane-Saulnier nos hangares do Campo dos Afonsos. Em abril de 1914, o conflito no Contestado não havia atingido proporções políticas que exigissem tais comprometimentos por parte do Ministério da Guerra.



Figura 22 – O aviador italiano Ernesto Darioli
Fonte: Museu Aeroespacial

O ministro Vespasiano, a dois meses de transmitir seu cargo, não só confirmou seu apoio irrestrito à expedição de Setembrino bem como disponibilizou recursos humanos e materiais inusitados. Acabou por convocar o tenente Ricardo Kirk, o único e exilado aviador do Exército. Contratou ainda mais um aviador, o italiano Ernesto Darioli²²⁷, vencendo um conto de réis mensalmente.²²⁸ Ambos atuantes instrutores da escola de aviação do AeCB.

Em seus últimos despachos ministeriais, Vespasiano decidiu colocar à prova todos aqueles patrióticos e “desinteressados” compromissos do AeCB na causa da aviação militar brasileira: convida-o para o jogo da guerra. Requisitou o empréstimo

²²⁷ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim nº. 379 de 30 de setembro de 1914, p. 1275.

²²⁸ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 603.

de suas aeronaves, material aeronáutico sobressalente e ferramentas de suas oficinas, pedido que foi de pronto e placidamente acatado pelo clube.²²⁹

O posicionamento da diretoria do AeCB em se engajar à campanha militar, cedendo seus preciosos recursos materiais ao Exército, é logicamente compreendido não apenas pelas aspirações pessoais de seu diretor técnico, o tenente Ricardo Kirk, mas especialmente pelos interesses do AeCB no reconhecimento e ampliação de sua escola de aviação para a formação de aviadores militares. Desde sua fundação, o AeCB cortejava compartilhar investimentos governamentais com o Ministério da Guerra, para a patriótica causa da aviação militar brasileira.

Vespasiano de Albuquerque, com seu projeto independente de aviação, de clara prevenção ao AeCB, tornara-se um óbice a qualquer chance de parceria, mas ao final de sua gestão, com o fechamento da EBA/Gino Bucelli, acabava por estender a mão ao clube, tentando sustentar, a qualquer custo, o projeto da aviação militar mediante uma causa de esforço de guerra.

Entende-se nitidamente que o AeCB ambicionava, engajando-se à campanha do Contestado, despertar a gratidão nacional e recuperar a credibilidade perante o Ministério da Guerra, para, após o conflito, se beneficiar de uma nova fase de impulso da aviação militar.²³⁰

A proximidade da sucessão presidencial de Hermes da Fonseca por Wenceslau Brás, em 15 de novembro de 1914, com um novo ministro indicado para a pasta da guerra, o general Caetano de Faria, indicavam melhores ventos políticos para o AeCB. O momento transparecia a todos que a guerra na Europa resultaria em um período de novos e maciços investimentos militares. A visão prospectiva de Kirk e do AeCB era tão lógica e válida que acabaria sendo confirmada pela História.

Depois do marechal Hermes, como ministro e presidente (1907-1914) tivemos a guerra na Europa, e novo governo. Dois fatores atuariam então, favorecendo a ação do novo ministro, general Caetano de Faria: a própria guerra, com o seu clima propício às iniciativas no campo da administração militar, de um lado, e do outro, a ação dinamizadora dos oficiais que haviam estagiado na Alemanha. (...) O ministro Caetano de Faria teve, desta forma, condições para realizar alentado programa, no qual se destacaram a execução da lei do sorteio militar e a reorganização do Exército, de 1915.²³¹

²²⁹ Ata da Assembléia Geral Extraordinária do AeCB de 1º out. 1914.

²³⁰ A AVIAÇÃO VAI SOFRER NO IMPULSO. **A Noite**, Rio de Janeiro, 30 mar. 1915, p.1.

²³¹ MOTTA, Jehovah. **Formação do Oficial do Exército**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998, p. 221.

José Caetano de Faria, o futuro ministro da Guerra, possuía um perfil e personalidade bastante diverso dos de Vespasiano de Albuquerque. Compreensivo, transigente, permeável a críticas e sempre bem humorado, Caetano de Faria havia sido um dos condutores, ao lado de Hermes da Fonseca, do processo de reorganização do Exército.²³² Para os “jovens turcos” e a revista *A Defesa Nacional*, Caetano de Faria era um colaborador, o mais afinado general e o grande patrocinador de suas idéias.

Ocupando a chefia do Grande Estado-Maior do Exército desde 1910, o general indicado para o próximo governo era um experiente conhecedor da situação da força terrestre e suas dificuldades, não superadas por Vespasiano, na continuidade das modernizações, dentre elas a da aviação. É por demais oportuno recordar o episódio em que Caetano de Faria, em seu alto posto de assessoramento ministerial, foi mantido à margem de todo o processo decisório no caso do contrato da firma Gino Bucelli & Cia. para a Escola da Brasileira de Aviação em 1913.²³³

No dia 18 de setembro de 1914 a notícia do emprego da aviação na guerra contra os “fanáticos” do Sul já ocupava lugar de destaque nos jornais da época: “Pela primeira vez no Brasil, ao lado das forças regulares, a aviação militar entra como a quinta arma de guerra”.²³⁴

A diretoria do Aeroclub Brasileiro acaba de colocar à disposição do Ministério da Guerra, de acordo com as patrióticas disposições dos seus estatutos, todo o seu material de aviação e aviadores para operar no território litigioso. (...) É inútil estimar o grandioso concurso que a aviação militar vai prestar nessas operações. O próprio general Setembrino, reconhecendo a ineficácia da cavalaria para fazer reconhecimentos naquela zona perigosa, requisitou um serviço de aviação para consegui-lo. E deve ser agradável para todos nós que lutamos em prol do Aeroclub Brasileiro, para o povo que o auxiliou...²³⁵

Setembrino de Carvalho revelaria mais tarde, em 1919, em um discurso no Campo dos Afonsos, que antes de emitir o telegrama de solicitação dos aeroplanos ao ministro Vespasiano, decidira antes consultar Kirk.

Solicitamos, então, ao sr. ministro da Guerra, a colaboração da nova arma, e não tardou Sua Exa. a comunicar-nos, por telegrama, a partida daquele oficial com o material necessário à tarefa que se lhe exigia. É de notar que não recorreremos à autoridade suprema sem, previamente, apelar para o valente aviador, que entusiasticamente e sem obrigação, não vacilou em

²³² BENTO, Claudio Moreira. Marechal Caetano de Faria- Projeção de sua obra como Chefe do EME e Ministro da Guerra na Reforma Militar. *A Defesa Nacional*, Rio de Janeiro, nº. 724, mar./abr. 1986, p. 98-100.

²³³ A AVIAÇÃO MILITAR ENTRE NÓS, Um Contrato Escandaloso. *A Noite*. Rio de Janeiro: 15 ago. 1913, p. 1.

²³⁴ OS FANÁTICOS DO CONTESTADO. *A Noite*, Rio de Janeiro, 18 set. 1914, p. 1.

²³⁵ Ibidem.

prontificar-se a cooperar no apaziguamento das populações em revolta. Realizaria ele, assim, uma sua nobre e ardente aspiração.²³⁶

Quando, onde e em que termos foi realizado este prévio contato entre o general e o tenente aviador, a presente investigação, pelas fontes disponíveis, não logrou precisar. Tais respostas certamente pertencem apenas aos interlocutores ou, possivelmente ao elo, o tenente João Moraes de Niemeyer.

Sob uma visão mais ampla, a iniciativa de empregar aviões no Contestado significava parte do pensamento do general Setembrino de Carvalho de fazer de sua grande expedição a mostra de um Exército Brasileiro reorganizado, levando suas melhores unidades com seus novos equipamentos. O Exército seria apresentado à nação, em combate nos sertões, à altura dos grandes exércitos europeus em ação na Primeira Guerra Mundial, e o avião era um componente que não poderia ser excluído do arrojado conjunto de intenções.

Sob outro viés de interpretação, consideramos que, especialmente, Setembrino de Carvalho aproveitava também um momento de união nacional para congregar esforços, outrora dissidentes, para reverter um ponto fracassado no conjunto da modernização do Exército, a questão da aviação. Esse foi o contexto de motivações e possíveis conspirações daqueles que perceberam, na Guerra do Contestado, a oportunidade para ressuscitar, ou reascender, sob novos horizontes políticos, um paralisado projeto de aviação militar brasileira.

3.3 CONCEPÇÕES, EXPECTATIVAS E LOGÍSTICA

O planejamento do concurso da aviação no Contestado era, a princípio, a realização de missões de reconhecimento, de acordo com a melhor concepção do estado da arte. Contudo, enquanto as nações do Velho Mundo experimentavam o novo recurso tecnológico militar em terras milenarmente mapeadas e ocupadas da Europa, o Exército Brasileiro buscava introduzi-lo numa região distante e ainda não desbravada, as densas florestas do Sul do Brasil.

Tal façanha, em um primeiro momento, não despertou maiores dificuldades na mente dos arrojados estrategistas e aviadores brasileiros. O pioneirismo seduzia

²³⁶ Integra do discurso do general Fernando Setembrino de Carvalho em 19 de novembro de 1919, por ocasião da inauguração da Escola de Aviação no Campo dos Afonsos, in: SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p.197.

e entorpecia, de maneira que, os mais detalhados planejamentos logísticos e operacionais deveriam ser pouco considerados, sob pena de colocar a oportunidade em risco. Nesse momento, a iniciativa do emprego de aviões no Contestado não encontrou críticas em nenhum segmento da sociedade da época, muito pelo contrário, era enaltecida pela opinião pública como uma da atitude de pujança e modernidade.

Em sua proposta de apresentar no Sul um novo Exército, Setembrino estava propondo uma validação das recentes reorganizações iniciadas pelas reformas Hermes. Estariam sendo colocadas à prova novas doutrinas, estruturas organizacionais e material militar. Contudo, diferentemente dos novos equipamentos já operados nas privilegiadas unidades, a aviação não era ainda uma realidade em atividade no Exército. Não havia ainda, de fato, nenhuma unidade de aviação constituída, equipada e em treinamento, nem sequer preparada para um efetivo emprego em campanha. Era difícil admitir, mas, comparadas às nações sul-americanas com expressivo poder militar, Argentina e Chile, o Brasil de 1914 figurava em posição de evidente atraso na organização de sua aviação.

Um aspecto fundamental a ser considerado, sob o qual repousa uma importante abordagem da presente investigação, é que Setembrino de Carvalho, ao requisitar todo um moderno arsenal para sua campanha, estava apenas lançando mão de meras evoluções tecnológicas militares. As novas peças de artilharia, armamentos leves, munições, fardamento, equipamentos individuais de combate e suporte logístico representavam apenas atualizações de recursos militares já introduzidos no Exército. Nenhum desses enaltecidos aparelhamentos traduzia uma nova concepção nos métodos de combate.

Quanto ao avião, este sim, constituía uma inédita inovação tecnológica, um invenção original e não uma mera renovação de recursos técnicos como as anteriores. O novo equipamento militar era revolucionário ao assumir a dinâmica de uma nova dimensão para a arte da guerra. Embora ainda rudimentar e limitada, a aviação exigia novas concepções e requisitos para seu emprego, que se fundamentariam em uma nova doutrina, ainda em evolução naquela época. De certo, o novo general do Contestado não tinha condições, a seu tempo, para realizar tais reflexões e análises. Considerou o aeroplano apenas mais uma moderna arma, assim como os demais itens introduzidos no recente processo de modernização do Exército.

Retomando as lições de Fuller, durante a Primeira Guerra Mundial foram consideradas, genuinamente, inovações tecnológicas militares, os carros de combate, os gases tóxicos e os aviões, a despeito da evolução de diversos outros armamentos já incorporados pelos exércitos europeus.²³⁷ Buscando apresentar a modernidade dos recentes modelos militares europeus, Setembrino de Carvalho estava, então, aplicando no Contestado uma genuína inovação militar do momento, ainda experimentado nos campos de batalha. Uma tecnologia ainda em seus primeiros estágios de desenvolvimento para fins bélicos, sem uma doutrina de emprego estabelecida.

O tempo decorrido desde que uma arma seja inventada até que alguém encontre uma aplicação eficaz e efetiva, um uso sem o qual não se pode mais passar, é conhecido como período da invenção à inovação. Segundo Douglas Beason, a maior parte dos sistemas de armas passou pelo mesmo uso inesperado e aleatório que todos os novos instrumentos tecnológicos importantes: uma vez que os guerreiros põem suas mãos em um recurso, quase invariavelmente aparecem com uma aplicação nova e talvez ainda mais importante. No que se refere à observação da História das incorporações tecnológicas militares, Beason concluiu que o melhor uso de uma invenção ou inovação, nem sempre foi o primeiro uso.²³⁸

Sob outro espectro, verifica-se que Setembrino de Carvalho não estava apenas lançando mão do pioneirismo do emprego militar de aviões no território brasileiro, mas também o fazia efetuando um desdobramento desses elementos para um combate em uma região distante, inóspita e desconhecida em sua geografia.

A operação dos primeiros aeroplanos no Brasil ainda era restrita às áreas urbanas das grandes capitais como Rio de Janeiro e São Paulo, onde os reides aéreos eram apenas provas desportivas que representavam grandes espetáculos para o público.

Mas, como referido anteriormente, o entusiasmo, a audácia e os louros do ineditismo entorpeciam a todos, sobretudo aos combatentes, que imaginavam marchar gloriosos sob modernas máquinas voadoras nos céus do Sul.

²³⁷ FULLER, John Frederick Charles, **A Conduta da Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2002, p.229.

²³⁸ BEASON, J. Douglas; LEWIS, Mark. A Necessidade de Ciência e Tecnologia para o Combatente. **Air Space Power Journal em Português**, 1º trimestre 2006. Santa Monica CA: Rand, 2006, p.10-1.

As fontes primárias e secundárias deixam claro o entusiasmo da aplicabilidade de aeroplanos na campanha do Contestado. Assim se manifestaram os autores da época, testemunhas da campanha.

Foi essa a melhor das idéias e a de mais apreciáveis proveitos. O ministro da Guerra mandou o tenente Ricardo Kirk, com três aparelhos, e começaram os preparos dos campos de aterragem em Porto União, Canoinhas e Rio Negro, bem como construção de hangar na primeira destas cidades, após a chegada do tenente Kirk.²³⁹

Ao tenente Ricardo Kirk, esforçado aviador militar foi entregue a direção do serviço, ficando este oficial à disposição do Inspetor da XI Região, desde nove daquele mês. A aviação, portanto, começara com a expedição.²⁴⁰

A aviação foi considerada como um precioso auxiliar para o serviço de reconhecimento dos sertões do Contestado, embora as continuadas e extensas florestas, altas e cerradas, constituíssem sérios empecilhos às aeronaves, por aqueles lugares.²⁴¹

Naquele momento, no imaginário popular a ida de aviões para a Guerra do Contestado significava um encontro de dois mundos repleto de simbolismo. Distante da realidade dos sertões do Brasil, cidadãos urbanos imaginaram a iniciativa militar como um choque de civilizações, do racional urbano contra o fanatismo sertanejo, da tecnologia contra o arcaico. Modernas máquinas voadoras enfrentariam o cavalo e a carroça. E assim, o progresso tecnológico enfrentaria a barbárie cabocla.

A nova ameaça monárquica convocava os brasileiros do século XX à defesa da República. Um rústico Brasil dos sertões, insurgente, ameaçava suas elegantes cidades da *Belle Époque*. Contra a ilusão do sertanejo que acreditava que seu “Exército Encantado de São Sebastião” desceria dos céus para restaurar a monarquia celeste, o moderno soldado seria convocado para aplicar reais máquinas voadoras, que cortariam os céus do Contestado na restauração da lei e da ordem.

Como principal protagonista do momento, Kirk recebeu sua convocação não apenas com o acato de um militar no cumprimento do dever, mas, sobretudo com evidente entusiasmo. Segundo Nilson Thomé, a nova incumbência, para o tenente, vinha ao encontro de seus anseios: provar ao governo a utilidade e as vantagens do emprego de aviões em atividades militares.²⁴² Em verdade, a utilidade do emprego

²³⁹ MIRANDA, Alcebíades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p. 60.

²⁴⁰ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 603.

²⁴¹ D’ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume II, 1917, p. 24.

²⁴² THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 46.

de aviões para fins militares já era um fato consumado em todo o mundo, embora com limitações operacionais.

Ao governo da República da época, diante do mundo em plena Grande Guerra utilizando intensamente aviões, já não havia mais necessidade de comprovar a aplicabilidade da aviação em um Exército. Os anseios de Kirk em verdade seriam mostrar ao Ministério da Guerra seus erros políticos na condução do processo de incorporação tecnológica do avião no Exército, em particular seu próprio isolamento e do AeCB em todo este processo. Seria como dar um esperado “tapa de luva” na política ministerial de Vespasiano de Albuquerque.

O tenente aviador, em seus vôos mentais, há muito conjeturava a possibilidade de sua convocação para o Contestado, afinal, ele já havia manifestado essa disposição em declarações à imprensa. Quando Setembrino de Carvalho é anunciado para o comando de uma grande campanha, Kirk já vislumbrava suas possibilidades. Grandes unidades estavam sendo mobilizadas, as modernas peças de artilharia alemã seriam empregadas. Diante das narrativas dos combates das expedições anteriores, o aviador já destacava situações que recomendavam o emprego de meios aéreos com sucesso.

Na mesma reportagem do jornal *A Noite*, em que se cogitava o recurso da aviação, Kirk inclusive antecipa-se, em nome do AeCB, para o empréstimo das aeronaves para a campanha de Setembrino.

Eu não preciso afirmar-lhe, disse-nos Kirk, que estou inteiramente à disposição do governo para os trabalhos de reconhecimento que devem preceder qualquer ação militar na região do Contestado. É indispensável reconhecer primeiro a região e depois a posição do inimigo a combater. – E os aparelhos para isso? – Os do Aeroclube servem maravilhosamente. Empregando-se os dois facilmente se fará o reconhecimento de uma região até 1.400 quilômetros, o que me parece mais que suficiente. Foi mesmo um dos intuitos do Aeroclube, como sabe, prestar, serviços dessa natureza ao Brasil.²⁴³

Essa sua prévia oferta seria logo ratificada, em oportunidade, pela diretoria do AeCB que acatou com louvor a iniciativa de seu diretor técnico. Observa-se claramente que Kirk detinha ampla autoridade no clube, a ponto de poder se manifestar previamente, em nome da diretoria, pela cessão das aeronaves, ferramentas e sobressalentes ao Ministério da Guerra. Evocava para isso os nobres dispositivos estatutários que previam a colaboração do AeCB em ações de interesse da defesa da pátria.

²⁴³ OS FANÁTICOS DO CONTESTADO. *A Noite*, Rio de Janeiro, 18 set. 1914, p.2.

(...) foi lido um ofício do sr. aviador dr. Ricardo Kirk, diretor da escola de aviação, comunicando um ato seu, já aprovado pelo sr. presidente, e que também a Comissão Administrativa louvou. Tratava-se de um oferecimento que o aviador Kirk, lembrando a alínea “O” do artigo 2.º dos nossos estatutos, fizera ao sr. ministro da Guerra, que mostrara a necessidade de empregar-se a aviação nas operações contra os fanáticos da zona do contestado do estado do Paraná. A Comissão Administrativa foi unânime em aceder essa necessidade do ministro da Guerra, porém, não de acordo com a letra “O”, e sim de conformidade com a alínea “I” do mesmo artigo, que determina a sessão de todo o material do clube a fim de executar comunicações entre os diferentes pontos da República.²⁴⁴

Tendo o ministro da Guerra em conversa com o diretor Kirk manifestado o desejo de fazer uma aplicação de aeroplanos nas operações de guerra contra os fanáticos que infestam as zonas do contestado em Santa Catarina e Paraná, foram-lhe oferecidos, por aquele diretor, os aparelhos de propriedade do clube. Aceito por aquela autoridade e comunicado à diretoria, foi ele de opinião que se devia aprovar o procedimento do tenente Kirk.²⁴⁵

As notícias acerca da inédita operação ganharam destaque na imprensa, atraindo a atenção nacional para a grande campanha militar comandada por Setembrino de Carvalho, agora ainda mais enaltecido pela sua ousadia, pioneirismo e pela determinação em derrotar, com todos os modernos recursos tecnológicos, o “fanatismo armado contra a República”. O objetivo político do general, uma grande repercussão na opinião pública, é assim atingido. Sobretudo o periódico *A Noite*, reconhecido por sua postura pró-aeronáutica, dedicou constante espaço de suas edições na cobertura da operação e seus preparativos, com destaque para a figura do cavalarião dos ares.

Certa vez, indagado sobre se não temia o pior em sua convocação para aquela guerra, Kirk categoricamente respondeu: “Um aviador deve contar nos seus planos com a morte. Também a gente só morre uma vez”.²⁴⁶ Com esta declaração, desejava transparecer sua bravura e devotamento ao nobre chamado, mas também desvendava sua consciência dos altos riscos que representavam a atividade aérea naqueles tempos. Kirk em dois anos de atividade aérea já fora vítima de alguns acidentes, em muitos dos quais saíra ileso, mas até aquele momento a aviação no Brasil não tinha feito nenhuma vítima fatal.²⁴⁷

²⁴⁴ Ata da Sessão da Comissão Administrativa Extraordinária do AeCB de 24 set. 1914.

²⁴⁵ Ata da Assembléia Geral Extraordinária do AeCB de 1º out. 1914.

²⁴⁶ A MORTE DE KIRK – Angústia de uma mãe. **A Noite**, Rio de Janeiro, 3 mar. 1915, p. 1.

²⁴⁷ OS VÔOS DE EDU CHAVES E DARIOLI NO CAMPO DOS AFONSOS – Um Acidente com o Aviador Kirk. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 9 jul. 1914, p.1.

Interessante citar a reportagem de um periódico de Florianópolis sobre o assunto, transparecendo inclusive as atenções que ocorriam em torno da Primeira Guerra Mundial:

No Aeroclube Brasileiro, Capital Federal, 19 de setembro de 1914, a rotina é quebrada pelo tipo de atividade que se nota em uma das seções. Os aviadores Ricardo Kirk e Ernesto Darioli encaixotam, muito às pressas, um material que já está devidamente separado.

- Porque tanta pressa no manuseio deste material se por aqui não tem guerra nenhuma como lá na Europa? - pergunta um freqüentador do Aeroclube.

- Acontece que o mecânico que fazia este serviço partiu para a Europa no mês passado. Agora, nós, os próprios aviadores, é que devemos preparar o material para o próximo voo.

- Para onde?

- Segredo militar!

É verdade o segredo militar. Os dois aviadores acabam de receber ordem do Ministério da Guerra para seguir rumo ao Contestado, em Santa Catarina, a fim de auxiliar a força federal na desesperada luta contra um bando de fanáticos religiosos transformado em fanáticos armados.²⁴⁸

Tenha, ou não, ocorrido o fato conforme o publicado no jornal catarinense da época, o texto reflete o clima de euforia em torno da notícia da ida de aviões para o front. A rápida disponibilização do material pelo AeCB em menos de três dias indica uma decisão tomada às pressas, ajustada por Kirk, com o pronto consentimento do presidente do clube, general (da reserva) Muller de Campos, e depois com o elogioso aval de toda a diretoria. Além de suas três aeronaves, o AeCB colocou à disposição da campanha do Contestado preciosas peças de reposição, dentre estas, hélices, carburadores, velas, magnetos, hastes de motores, narizes e farta ferramentaria.²⁴⁹

Três dias depois da convocação, a 19 de setembro, foi disponibilizada uma composição ferroviária especial, onde foram embarcadas cinco aeronaves, sob a supervisão e acompanhamento pessoal de Kirk e Darioli.²⁵⁰ Peixoto descreveu que: “não foram medidos os custos desta operação, cabendo diretamente ao tenente aviador a direção do serviço”.²⁵¹ Alcebíades Miranda acrescenta ainda que essas e outras providências, de larga envergadura, demandaram verbas importantes.²⁵²

²⁴⁸ O DIA, Florianópolis, 29 set. 1914, p.1.

²⁴⁹ Ata da Sessão da Comissão Administrativa do AeCB de 29 mar. 1915.

²⁵⁰ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, 46.

²⁵¹ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 603.

²⁵² MIRANDA, Alcebíades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p. 60.

A preciosa carga era composta de um Blériot SIT *biplace* com motor Gnome de 80 HP, um Morane-Saulnier *biplace* com motor Le Rhône de 80 HP, um Morane-Saulnier *monoplace* com motor Gnome de 50 HP, um Morane-Saulnier *biplace* com motor 60 HP e um Morane-Saulnier Parasol *monoplace* com motor de 90HP. As três primeiras aeronaves pertenciam ao AeCB e as duas últimas ao Ministério da Guerra, remanescentes da flotilha da recém-encerrada EBA/Gino Bucelli & Cia.²⁵³

Nas fontes secundárias ocorrem ligeiras divergências quanto às precisas especificações das aeronaves, sobretudo com relação a seus motores, contudo o dado acima descrito confere, no tocante às de propriedade do AeCB, com as atas das assembléias em que constam a relação do material cedido para o Exército.²⁵⁴ Pesquisas adicionais indicam que as aeronaves do Ministério da Guerra também utilizavam motores radiais rotativos Le Rhône/Gnome.²⁵⁵

Quanto à questão da adequabilidade dos aparelhos, muito já se especulou em relação às características das aeronaves destinadas ao Contestado. Argumentou-se que não eram voltadas para emprego militar, que eram aeroplanos meramente esportivos ou mesmo já bastante ultrapassados para sua época. Tais impressões se basearam na origem dos aparelhos do AeCB, uma presumida agremiação aerodesportiva.

Os aviões dos anos 10 do século XX encontravam-se ainda num estágio muito primitivo de desenvolvimento, sem condições efetivas de desempenhar papel de maior relevo em uma batalha. A maioria dos pensadores e chefes militares limitava o uso potencial das aeronaves a tarefas de observação e reconhecimento. Em 1914, o que era considerado um aeroplano militar estava ainda desarmado, tinha uma velocidade de 80 a 120 quilômetros por hora, teto máximo de 3.000 metros e reduzido raio de ação.²⁵⁶

Um estudo técnico das aeronaves levadas à Guerra do Contestado demonstra que os modelos em nada eram obsoletos ou impróprios, em se comparando com os empregados na Europa no momento da eclosão da Primeira Guerra Mundial.

²⁵³ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 604-605.

²⁵⁴ Ata da Sessão da Comissão Administrativa do AeCB de 29 mar. 1915.

²⁵⁵ THE Aircraft of World War I. **The Aerodrome**. Disponível em :

<http://www.theaerodrome.com/aircraft/by_name.php?pageNum_aircraft=2&totalRows_aircraft=8>.

Acesso em: 5 jul. 2006.

²⁵⁶ SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: INCAER. Editora Itatiaia, 1989, p. 24.

Quando rebentou a Primeira Guerra Mundial, os aviões de todos os combatentes eram semelhantes, sobretudo nas imperfeições. Eram fracos, pequenos, lentos, pouco manejáveis, e diferenciavam-se muito pouco uns dos outros. Nenhum estava armado, pois as autoridades militares desconfiavam do aeroplano e apenas lhe confiavam missões de reconhecimento.²⁵⁷

A aeronave francesa Blériot XI, primeira a realizar travessia do Canal da Mancha em 1909, foi o monoplano mais representativo da era pioneira da aviação. Originalmente concebido pelo engenheiro francês Louis Blériot a partir do Demoiselle de Santos Dumont, o modelo XI foi intensamente testado pelos italianos na Guerra Ítalo-Turca da Líbia em 1911. O sucesso deste modelo foi tamanho para o emprego militar que passou a ser produzido sob licença na Itália pela *Societá Italiana Transaerea* em Turim, até 1915.

Desenvolvido a partir do consagrado tipo XI, o Blériot SIT ou tipo XI-2 era, a sua época, um robusto, confiável e seguro monoplano equipado com motores radiais rotativos, como o Anzani de 25 HP, ou nas versões mais potentes com motores Le Rhône/Gnome de até 80 HP.²⁵⁸ Documentos atestam que o Blériot SIT *biplace* do AeCB cedido para a expedição era “tipo militar”, completo e novo,²⁵⁹ tendo sido adquirido mediante contribuições do empresário italiano Jacono Rosário Staffa, dono do Cinema Parisiense.²⁶⁰

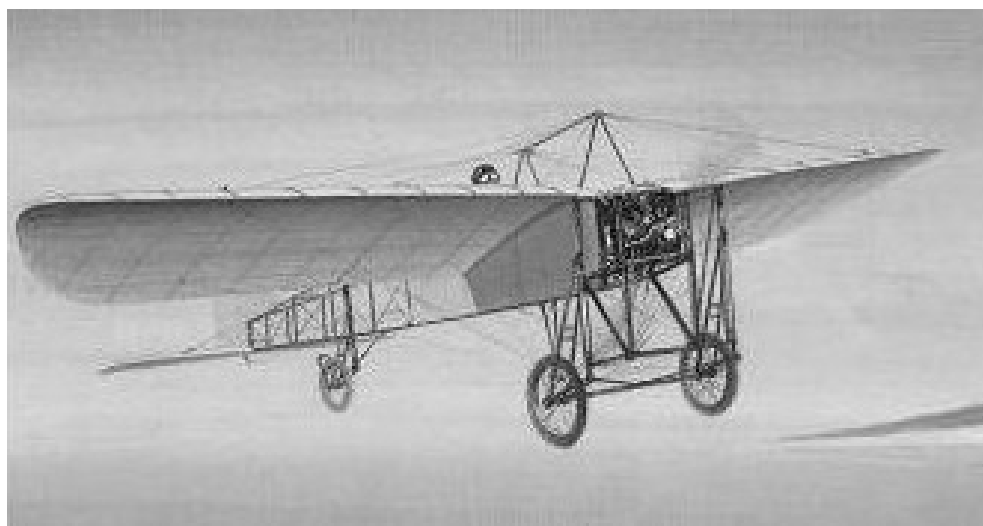


Figura 23 – Aeronave Blériot SIT
Fonte: <http://www.navfltsm.addr.com/bleriot-1.jpg>

²⁵⁷ CANBY, Courtlandt. **História da Aeronáutica**. Lisboa: Livraria Moraes Editora, 1965, p. 54.

²⁵⁸ Il Blériot in Itália. **Amati Modelismo**. Disponível em: <http://www.amatimodel.com/bleriot.html>. Acesso em 14 mai 2006.

²⁵⁹ Ata da Sessão da Comissão Administrativa do AeCB de 29 mar. 1915. in: INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, **1º Seminário de História da Aeronáutica Brasileira**, vol. 2, Aditivo, Informe Final, Rio de Janeiro: 1987.

²⁶⁰ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 4 fev. 1914.

Quanto aos monoplanos Morane-Saulnier, eram aeronaves francesas de concepção mais avançada que os Blériot e se tornaram famosos pelas primeiras travessias do mar Mediterrâneo e Alpes em 1913. Os Morane-Saulnier levados ao Contestado foram de dois tipos: três eram do tipo G/H, e um do tipo L ou Parasol.

Os Morane-Saulnier G e H, variantes mono e *biplace* respectivamente, foram construídos, a partir de 1913, em versões militares para reconhecimento e empregados com sucesso na defesa de Paris no outono de 1914, já no início da Primeira Guerra. Possuíam motores radiais rotativos Gnome de sete e nove cilindros que lhes garantiam, nas versões mais potentes, um excelente desempenho de velocidade para a época (135 km/h).²⁶¹ Esses motores, fabricados em liga de ferro e níquel, eram o que existia de mais moderno em termos de propulsão aeronáutica na segunda década daquele século.



Figura 24 – Aeronave Morane-Saulnier tipo G
Fonte : <http://www.airwar.ru/image/i/fww1/msg-i.jpg>

Os motores radiais rotativos Gnome permitiam atingir níveis de potência elevados para a época, porém o peso e dimensões que requeriam desaconselharam o seu desenvolvimento posterior por criarem forças giroscópicas apreciáveis que perturbavam a estabilidade das aeronaves, sobretudo na decolagem. A sua grande vantagem residia na ausência de qualquer sistema de arrefecimento, uma vez que o

²⁶¹ Morane-Saulnier history. **The Pioneers**. Disponível em:
<<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/pioneers.html>>. Acesso em: 7 jul. 2006.

corpo do motor rodava solidário com a hélice, permitindo a dissipação do calor libertado pelas cabeças dos cilindros em movimento relativo com o ar circundante.²⁶²

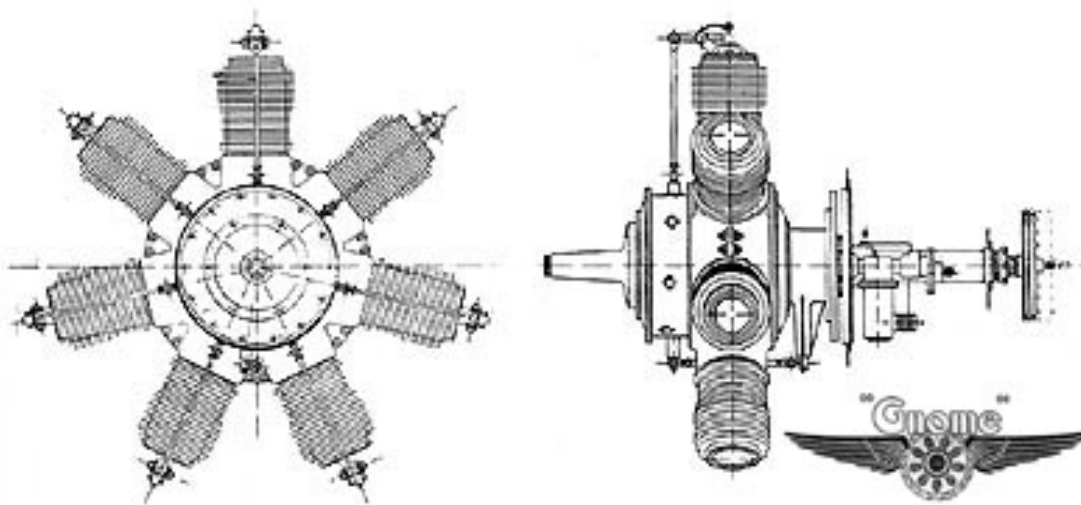


Figura 25 – Motor radial rotativo Gnome de 7 cilindros
Fonte: http://www.leavalleyexperience.co.uk/Gnome_engines.htm

Uma outra característica, relativa à manutenção dos motores radiais rotativos da época, era seu intenso desgaste das peças do eixo central, provocado pela ação centrífuga do óleo lubrificante. Contudo era uma máquina simples, de fácil reparo e troca de peças.

O Morane-Saulnier tipo L, conhecido como Parasol pela sua asa mais alta, era uma das aeronaves mais modernas de sua época. Embora mais lento (123km/h) que o tipo G/H, tinha maior peso de decolagem. Concebido já para uso militar de reconhecimento, com um elevado teto de vôo de 4.000m, o Parasol foi o primeiro avião, ao início da Primeira Guerra, a ser armado com uma metralhadora fixa frontal com defletores na hélice, uma invenção do célebre aviador francês Roland Garros. A partir de 1915, foi usado com sucesso nos primeiros combates aéreos, o que o transformaria oficialmente em um dos primeiros aviões configurados para missões de caça. No decorrer da Primeira Guerra foram construídos ao todo 600 exemplares, sendo, depois da França, a Rússia uma das maiores operadoras do modelo.²⁶³

²⁶² Tipos de Motores Aeronáuticos. **Eagles Gate News**. Disponível em: <http://www.geocities.com/egnnews/tipomotores.htm> . Acesso em 11 set 2007.

²⁶³ Morane-Saulnier history. **The Pioneers**. Disponível em: <http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/pioneers.html> . Acesso em: 7 jul. 2006.

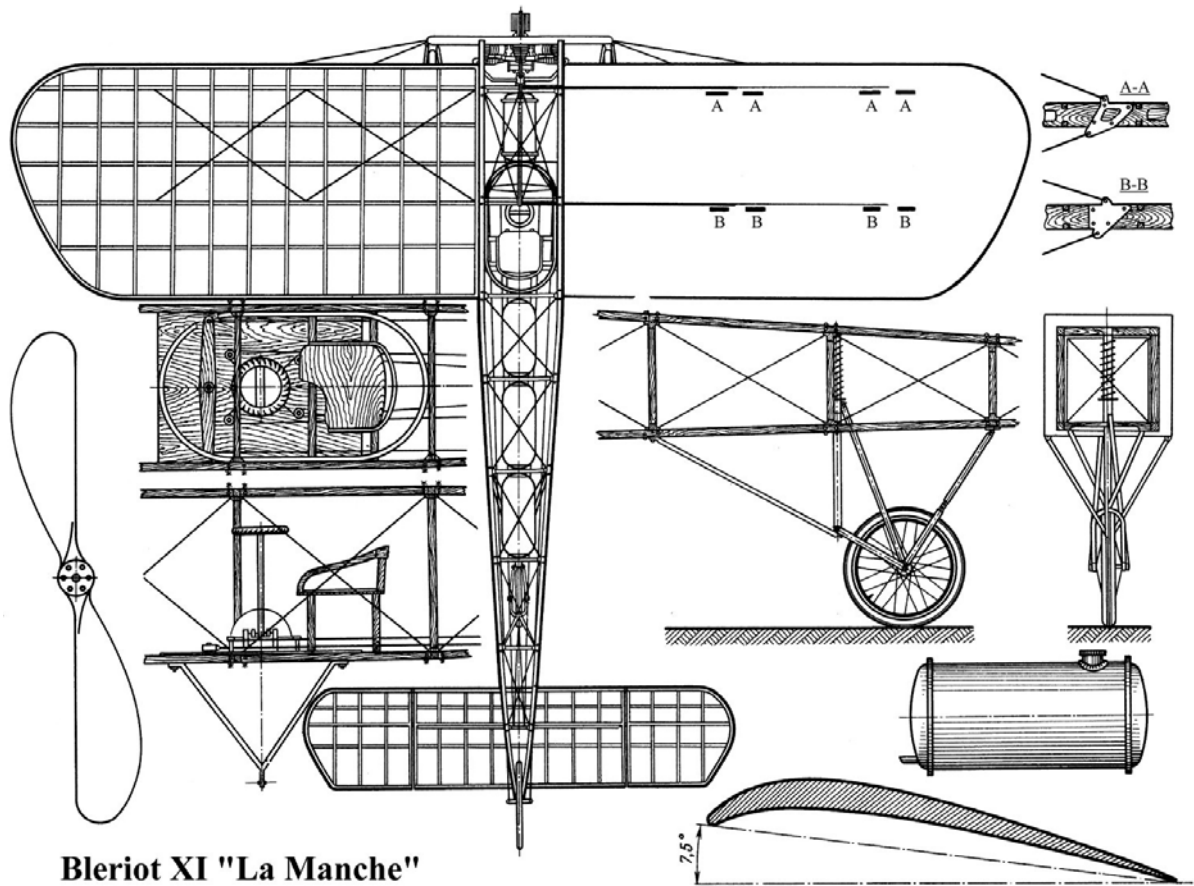


Figura 26 – Aeronave Morane-Saulnier tipo L (Parasol)
 Fonte: <http://www.avrosys.nu/aircraft/Flygkomp/07ThulinD.htm>

Consideremos sobretudo que, os aviões da época tinham uma constituição frágil, suas estruturas e a hélices eram de madeira, cabos de aço finos e o recobrimento das asas e da fuselagem feitas em telado de linho envernizado. Extremamente leves e instáveis no ar, tinham baixo peso de decolagem e não possuíam sequer instrumentos de vôo. Bússolas, relógios e termômetros eram instrumentos levados nos bolsos dos próprios pilotos. A sustentabilidade e a dirigibilidade do vôo eram ainda condições críticas para essas aeronaves, não havendo ainda maiores preocupações de segurança por parte dos destemidos aviadores.

	Blériot SIT	MS tipo G/H	MS tipo L
<i>motor</i>	Gnome 80 hp	Gnome 80 hp	Le Rhône 90 hp
<i>envergadura</i>	10,3 m	9,6 m	10,3 m
<i>comprimento</i>	7,5 m	6,6 m	6,3 m
<i>altura</i>	2,5 m	2,6 m	2,9 m
<i>superfície alar</i>	20,3 m ²	16,8 m ²	18,2 m ²
<i>raio de ação</i>	300 Km	450 km	450 km
<i>peso vazio</i>	349 kg	318 kg	328 kg
<i>peso máximo</i>	625 kg	529 kg	560 kg
<i>vel. máx.</i>	106 km/h	135 km/h	123 km/h

Tabela 1 – Quadro de especificações das aeronaves empregadas no Contestado
 Fonte: do Autor



Blériot XI "La Manche"

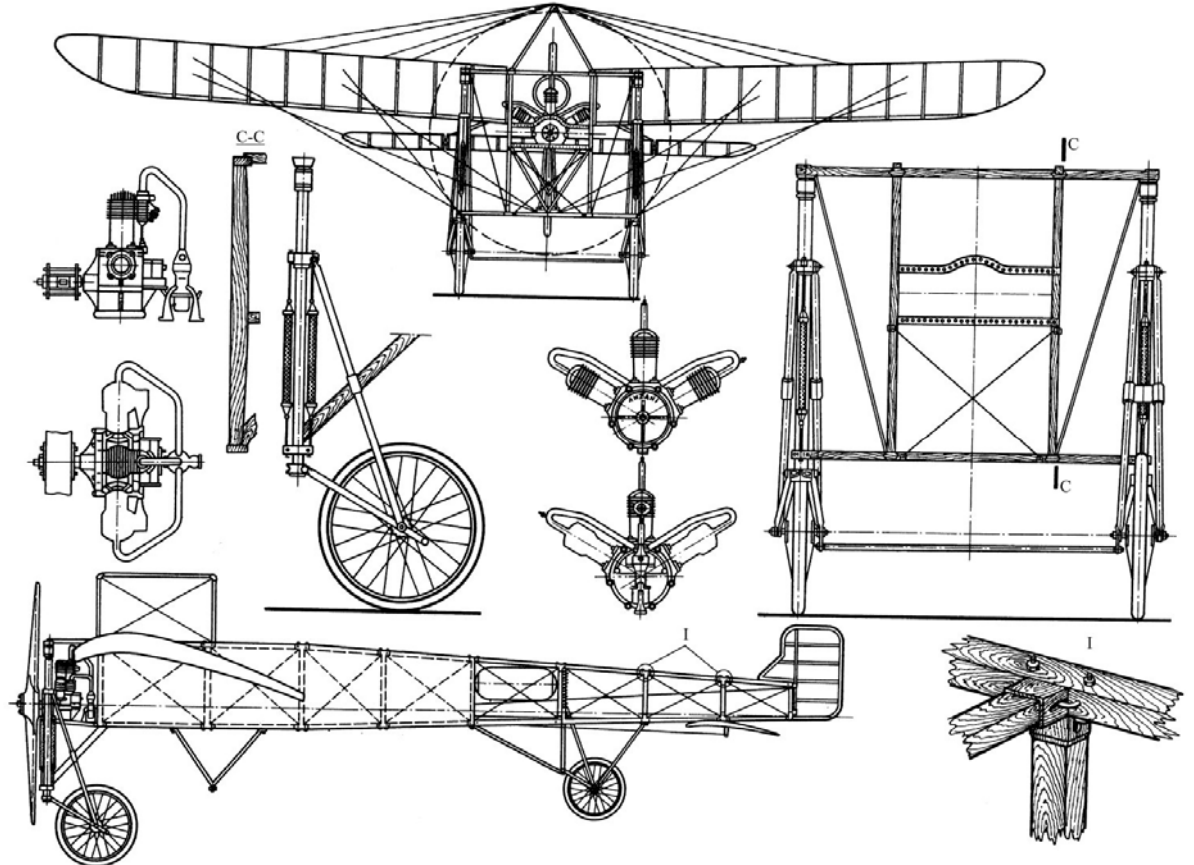


Figura 27 – Planta da aeronave Blériot XI.
 Fonte: <http://richard.ferriere.free.fr/3vues/bleriot-XI.jpg>.

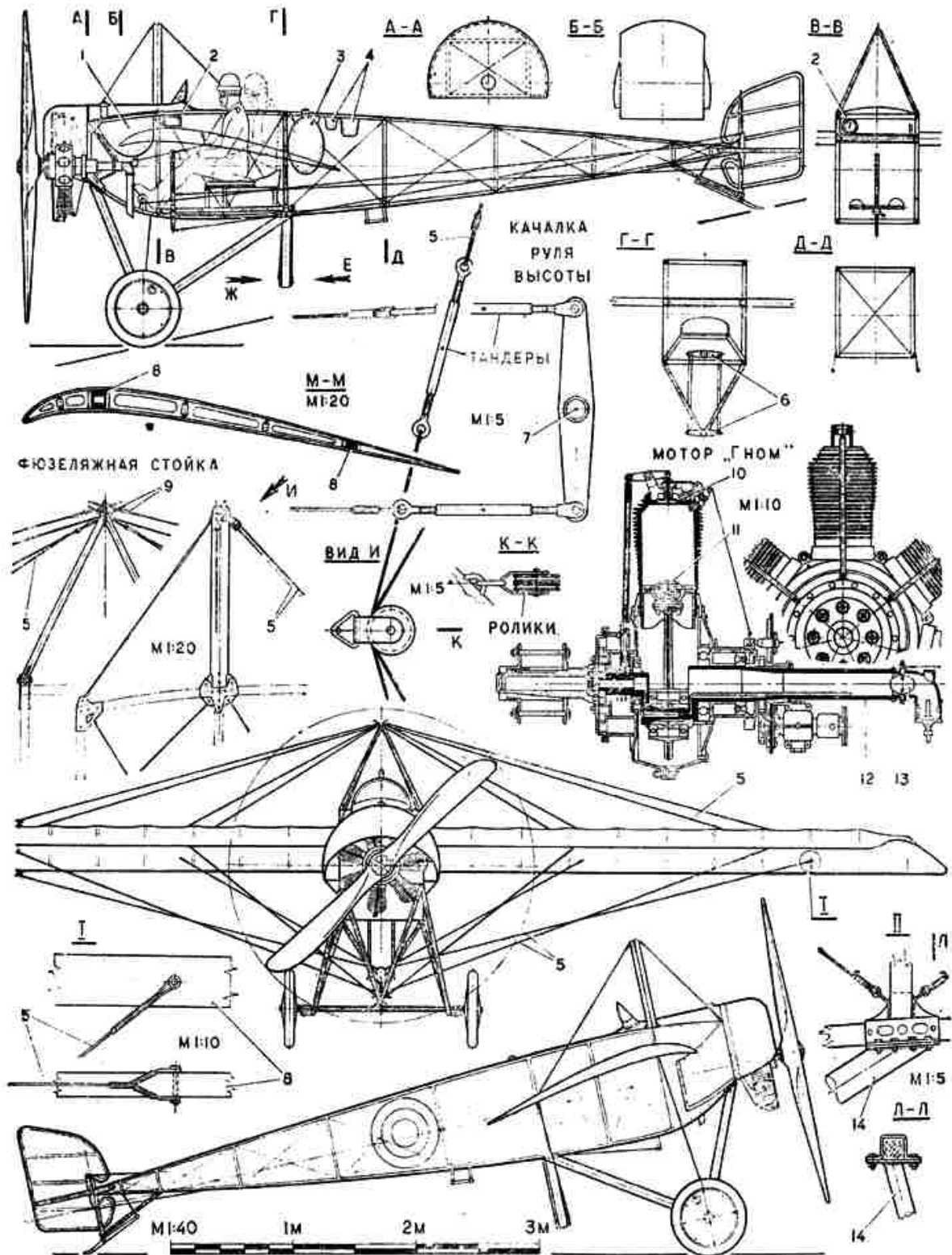


Figura 28 – Planta da aeronave Morane-Saulnier tipo G.
 Fonte: http://richard.ferriere.free.fr/3vues/moraneG_1_3v.jpg.

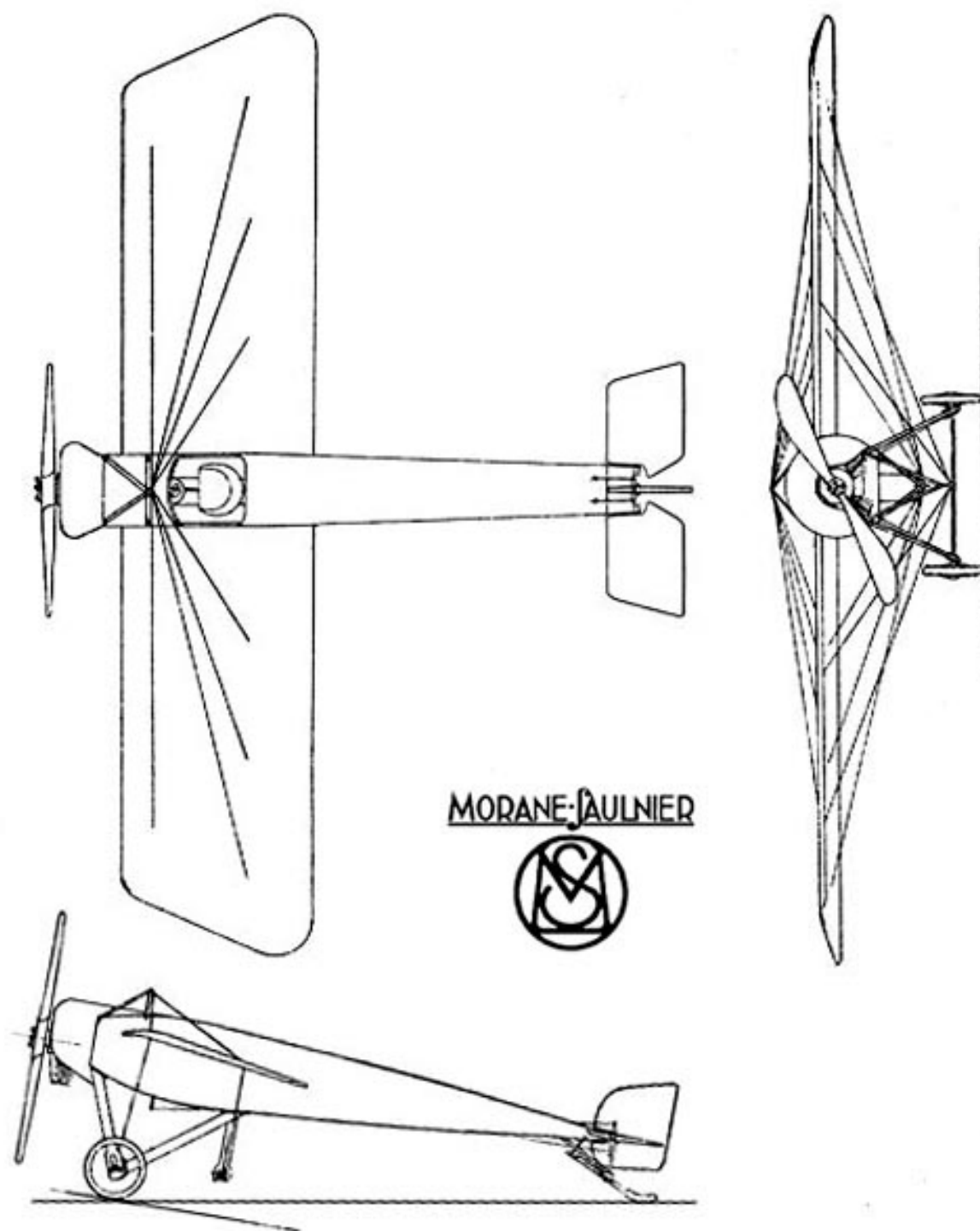


Figura 29 – Planta da aeronave Morane-Saulnier tipo H ,
Fonte: http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/images/morane_H_1_500.jpg.

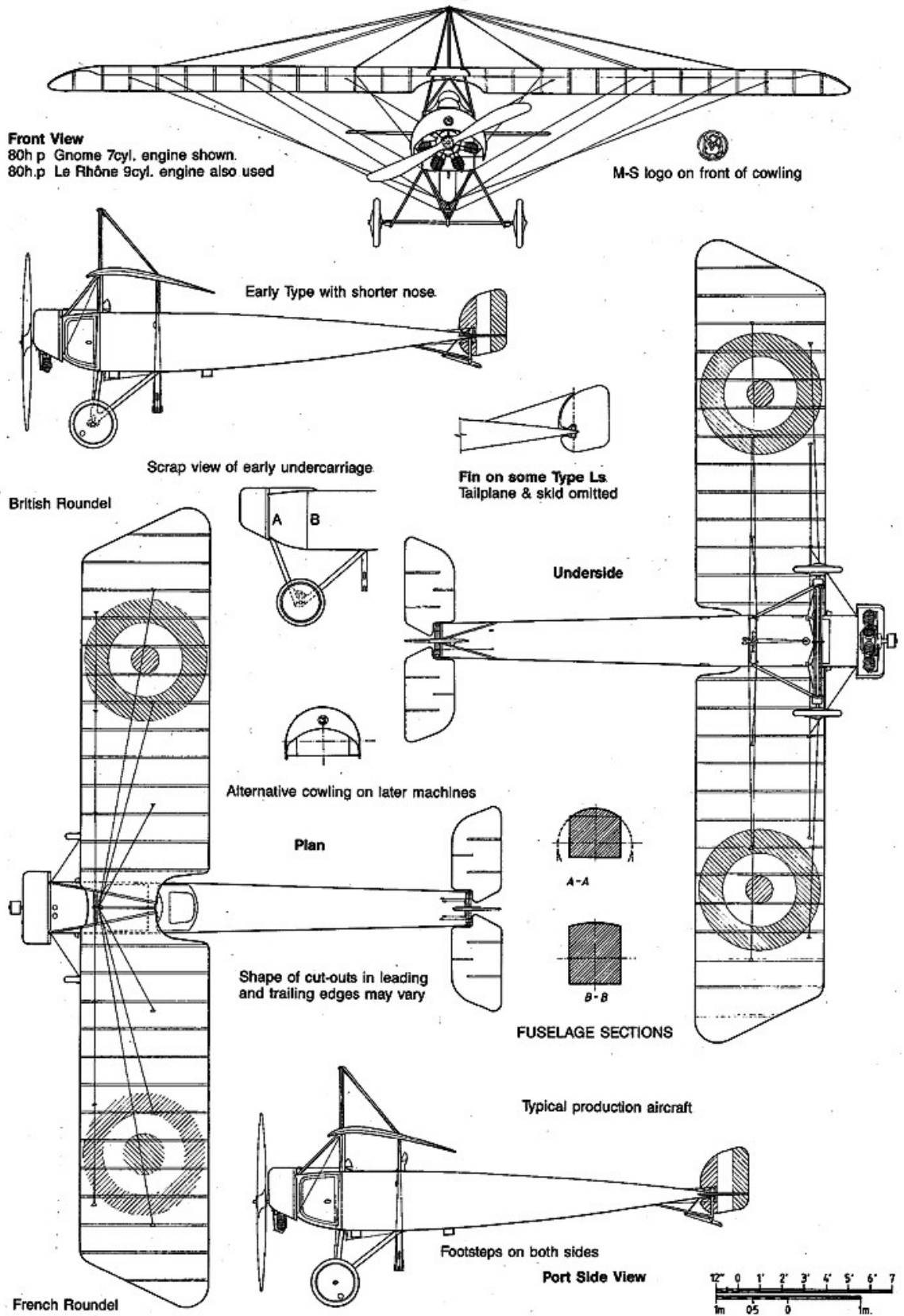


Figura 30 – Planta da aeronave Morane-Saulnier tipo L (Parasol) ,
 Fonte: <http://www.century-of-flight.freeola.com/drawings/images/m/33.jpg>.

Sem tempo para um planejamento detalhado, bem como nenhuma experiência logística para tal emprego, a primeira expedição aeronáutica militar no Brasil, composta de dois pilotos e cinco aeronaves, partiu apressadamente do Rio de Janeiro na manhã do dia 26 de setembro de 1914, a bordo de um trem especial.²⁶⁴ No mesmo dia Kirk teve de ser submetido a uma inspeção de saúde regulamentar, de última hora, e declarado apto e pronto para sua missão.²⁶⁵ Seguiriam pela Estrada de Ferro Central do Brasil até São Paulo, de onde alcançariam a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, em direção à União da Vitória na região do conflito.

O modal ferroviário era na época a melhor alternativa, mais rápida e segura, para o transporte de tropas e material militar rumo à região conflagrada, embora alguns contingentes tenham seguido por via marítima, do Rio de Janeiro até Itajaí em Santa Catarina. A partir daí as tropas da Frente Sul seguiriam por via fluvial até Blumenau, quando então embarcavam em composições ferroviárias para o interior catarinense, rumo à zona de conflito. Outros contingentes oriundos do Rio Grande do Sul também utilizariam o transporte ferroviário rumo ao norte.

As ferrovias representavam, no início do século XX, uma estrutura estratégica para fins militares em todo o mundo. A primeira utilização para fins bélicos aconteceu na Áustria que, em 1848, despachou rapidamente suas tropas para sufocar a revolta nas principais províncias italianas sob seu domínio. Foi na Guerra de Secessão Americana que as ferrovias começaram a desempenhar um papel importante na estratégia militar.²⁶⁶

Mais tarde a Guerra Franco-Prussiana (1870-1871) comprovou o valor do modal ferroviário, quando permitiu à Prússia derrotar a França na Alsácia-Lorena, em 1870, graças à superioridade de seu sistema de ferrovias. Ao eclodir o conflito mundial de 1914, todos os esforços dos estados-maiores europeus tinham sido justificados a fim de aperfeiçoar a rede ferroviária para uso militar. As frentes no Marne, em setembro, comprovaram sua eficácia na mobilização das tropas francesas e alemãs.²⁶⁷

²⁶⁴ OS AVIADORES QUE PARTEM PARA O PARANÁ. **A Noite**, Rio de Janeiro, 26 set. 1914, p.1.

²⁶⁵ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim do Exército nº. 380 de 5 de outubro de 1914, p. 1350.

²⁶⁶ CORVISIER, André. **A Guerra: Ensaios Históricos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora. 1999, p.93.

²⁶⁷ KEEGAN, John. **Uma História da Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras 2006, p.94.

Desde então, a exemplo da Alemanha, exércitos de muitos países implantaram serviços de estado-maior para operação de suas ferrovias. No Brasil não foi diferente, o Exército Brasileiro mantinha oficiais em treinamento e desempenhando funções em postos-chave da administração ferroviária da época. O próprio ministro da Guerra, Vespasiano de Albuquerque, quando ainda coronel, havia sido diretor da EFCB nos anos de 1893 e 1894.²⁶⁸ Ricardo João Kirk fora um oficial comissionado no serviço ferroviário, em 1912, para praticar em estações e oficinas de máquinas da EFCB.²⁶⁹

As fontes confirmam que toda a supervisão e preparativos para embarque do material aeronáutico no dia 26 de setembro ficaram a cargo do tenente Kirk e de Ernesto Darioli. Contudo, na mesma composição, grande quantidade de combustíveis foi embarcada por funcionários da rede ferroviária em um vagão não blindado. A falha na logística de transporte não tardou a produzir um acidente grave. Ainda no Estado do Rio de Janeiro, entre as estações Saudade e Pombal, município de Barra Mansa,²⁷⁰ fagulhas lançadas pela locomotiva a vapor atingiram um galão com gasolina, produzindo uma explosão que gerou um incêndio, se propagando para o vagão TR30 onde se encontravam as preciosas aeronaves.²⁷¹

Outra falha, atribuída ao pessoal da rede ferroviária, foi quanto à alimentação da máquina a vapor que comboiava a composição. Foi abastecida com lenha e não com carvão, conforme seria o previsto.²⁷² Era conhecido que a queima da lenha, ao contrário do carvão, produzia grande quantidade de fagulhas pela chaminé da locomotiva, comprometendo a segurança da carga. O inadequado abastecimento da máquina a vapor ocorreu a cargo de funcionários da EFCB em alguma estação após a partida do Rio de Janeiro. Devemos considerar, contudo, conforme apurado anteriormente, que o tenente aviador possuía experiência em práticas ferroviárias e que tais falhas ocorreram às expensas de sua supervisão e conhecimentos.

A seqüência de erros foi a causa de toda uma lamentável perda. O incêndio atingiu duas aeronaves, o Blériot SIT e um Morane-Saulnier, ambas do AeCB,

²⁶⁸ HISTÓRIA DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Disponível em: http://www.aenfer.com.br/0102_Historico2.html. Acesso em: 17 ago. 2007.

²⁶⁹ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim do Exército nº. 189 de 20 de março de 1912, p. 457-458.

²⁷⁰ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_ramal.asp. Acesso em: 15 abr. 2006.

²⁷¹ A AGITAÇÃO NO SUL. **A Noite**, Rio de Janeiro, 29 set. 1914, p.1.

²⁷² Ibidem.

ficando uma totalmente destruída (o Blériot SIT) e outra seriamente danificada.²⁷³ Peixoto afirma que foram duas aeronaves destruídas e uma avariada.²⁷⁴ Setembrino, em seu relatório de campanha, corrobora a versão de uma aeronave inutilizada e uma danificada.²⁷⁵ Contudo, o que se constata nos relatos seguintes é que entraram em operação no Contestado apenas três aeronaves Morane-Saulnier: um tipo L Parasol de 90HP, um tipo G de 50HP e um tipo H de 80 HP, sendo, certamente, somente a segunda cedida pelo AeCB.

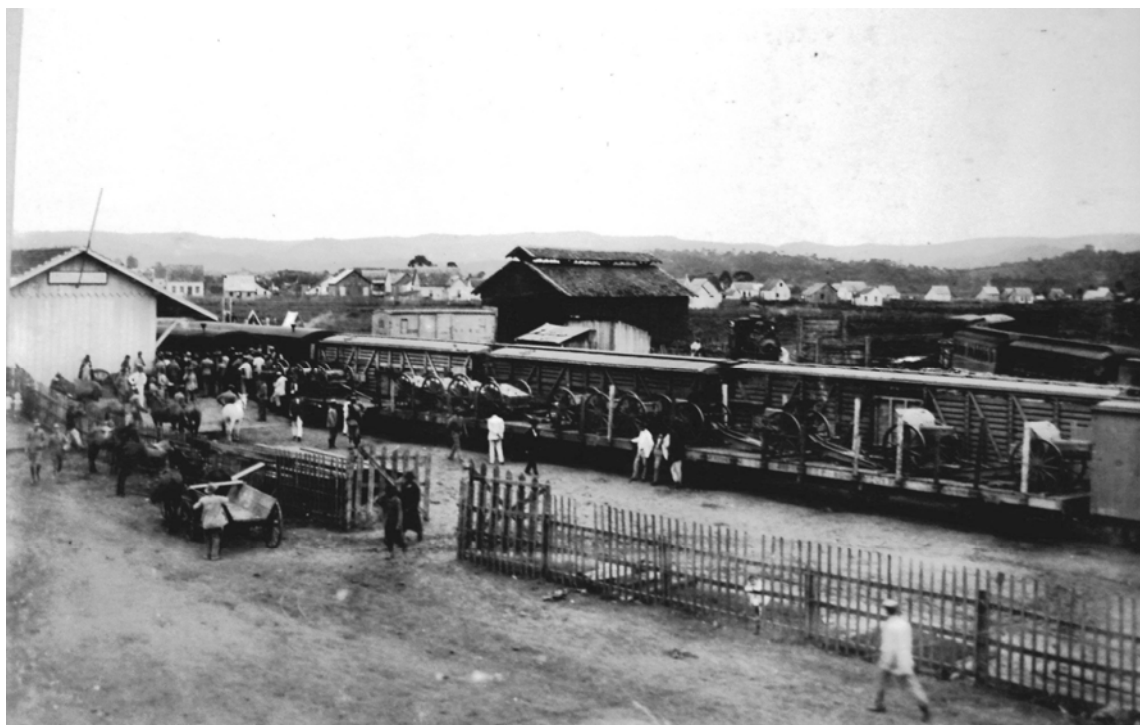


Figura 31 – Desembarque de material bélico na estação União da Vitória.
Fonte: AHEX.

Sobre os problemas decorrentes do transporte ferroviário na campanha, Setembrino de Carvalho dedicou um item especial de seu relatório final.²⁷⁶ O general aponta diversas deficiências na logística do referido transporte que prejudicaram as operações militares: tráfego, composição dos comboios, horários, embarque de carga, funcionários despreparados, manutenção das linhas e carros, burocracia e custo elevado.

²⁷³ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 46-47.

²⁷⁴ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 605.

²⁷⁵ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p.48.

²⁷⁶ Ibidem, p. 170-171.

Nos transportes das nossas forças em estrada de ferro, bem como das cargas militares, nota-se que o pessoal ainda não está habilitado a empreender esse serviço com rapidez e segurança necessárias. Daí a necessidade de proceder-se a contínuos exercícios de embarques e desembarques de tropas, tendentes a instruir neste serviço o pessoal militar e os funcionários civis.²⁷⁷

Para refutar a premissa de uma suposta responsabilidade de Kirk pelo acidente, encontramos queixas do general Setembrino atribuindo aos funcionários civis das ferrovias a responsabilidade pelos erros na condução dos transportes militares. Setembrino reclama por uma regulamentação que dê aos militares maior controle e autoridade sobre seus serviços nas ferrovias.

Bastam estas falhas para mostrar quanto é urgente uma regulamentação especial do caso, único meio de garantir-se a regularidade dos transportes militares. Seria mesmo necessário, quando uma operação militar impusesse a utilização permanente de uma estrada de ferro, confiar a funcionários militares não só a fiscalização do tráfego, como a direção do movimento dos trens militares nas estações, que fazem parte das linhas de etapas propriamente ditas.²⁷⁸

Diante de tantas queixas acerca do transporte ferroviário militar é necessário questionar quais foram os limites impostos ao tenente Kirk na condução do embarque de suas aeronaves. Teria ele tido autoridade sobre a ordem de embarque do material e combustível nos vagões? E sobre a responsabilidade da alimentação da locomotiva?

Os problemas com o transporte ferroviário também são evidenciados em muitos segmentos das narrativas de Demerval Peixoto.²⁷⁹ Ao considerar a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG), no período preparatório da expedição, uma vital via estratégica para a grande campanha militar, observamos a utilização de velhas locomotivas com manutenção precária colocadas a serviço do Exército sob um alto custo. Considera-se que, esta linha férrea havia sido concebida estrategicamente pelo governo diante da ameaça de um conflito com a Argentina.

A concessionária da EFSPRG, a *Brazil Railway Company*, a maior interessada na solução do conflito messiânico, tendo seu tráfego interrompido pelas ações dos “fanáticos” em trechos poucos rendosos, foi vantajosamente recompensada pela renda extraordinária que obteve com o transporte militar.

²⁷⁷ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 171.

²⁷⁸ Ibidem, p.171.

²⁷⁹ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 292-195.

O trem especial, conduzindo a avariada carga aeronáutica e seus aviadores, chegou silenciosamente, numa das noites de outubro, a União da Vitória²⁸⁰, mas o ministro Vespasiano, informado do desastroso incêndio, emitiu ao AeCB a promessa de breve substituição das aeronaves perdidas.²⁸¹

Diante da notícia dos prejuízos ao seu patrimônio, a diretoria do AeCB imediatamente se reuniu a fim identificar os possíveis responsáveis pelo acidente, o Ministério da Guerra ou a EFCB, e buscar meios para uma reparação. Kirk remete então uma carta à diretoria, que é lida em reunião, mas nela não há detalhes sobre o acidente. Ao final da reunião a diretoria do AeCB assim pronunciou:

A respeito do incêndio dos nossos dois aparelhos, quando em viagem para o Paraná, resolveu-se esperar explicações mais detalhadas do tenente dr. Kirk afim de, por meios suasórios e amigavelmente, obter-se uma indenização cabível da estrada de Estrada de Ferro Central do Brasil ou do Ministério da Guerra.²⁸²



Figura 32 – Aviões avariados desembarcam em União da Vitória
Fonte: Aeroclub do Brasil

²⁸⁰ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 605.

²⁸¹ MIRANDA, Alcebiades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p. 60.

²⁸² Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 22 out 1914.

3.4 AS OPERAÇÕES AÉREAS NO CONTESTADO

A expedição de aviadores desembarcou em uma cidade quase abandonada por seus habitantes, que em pânico fugiram nos dias seguintes aos ataques dos jagunços à estação São João, fatos que resultaram na morte do capitão Matos da Costa. Apenas ocupavam as ruas de União da Vitória os militares e um pequeno remanescente de moradores.

Kirk, Darioli e seus aeroplanos estavam sendo engajados na Linha Oeste, sob as ordens do coronel Eduardo Sócrates, um oficial com pouco traquejo nas práticas de comando. Este coronel esforçava-se para se fazer passar por um tipo disciplinado, sempre com a espada na cintura. Era perspicaz e delicado, não tratando seus subordinados com a rispidez comum a outros comandantes. Era um comandante quase sempre bem humorado e avesso a cortejos bajulatórios.²⁸³

A rotina das forças sediadas em União da Vitória era mais amena que em outras linhas de frente do Contestado. Poucas vezes as forças no Oeste foram atacadas pelos “fanáticos”. Kirk e Darioli instalaram-se numa vivenda aprazível²⁸⁴, mais bem alojados e separados dos demais combatentes, que se amontoavam acantonados em barracas pelas ruas cidade. Utilizavam as boas refeições da Pensão Paulina, como ficou conhecido o farto rancho dos oficiais do contingente do 53.º Batalhão de Caçadores. Para o entretenimento da tropa de Linha Oeste aconteciam saraus dançantes, quase sempre prestigiados pelo coronel. Aos domingos eram improvisadas sessões de cinema e apresentações de prestidigitação do mágico Jaconiani na sala da delegacia local, onde havia um gramofone.²⁸⁵

Os aviadores cedo dedicaram-se aos primeiros trabalhos na seleção dos locais para a instalação das primeiras pistas de pouso e decolagem. Kirk escolheu construir pistas em Canoinhas, Rio Negro e União da Vitória. Nesta cidade, vértice noroeste da estratégia das linhas de cerco, instalou-se a primeira base aérea em um teatro de operações, onde foram construídos três hangares. Sobre esta resolução, Setembrino assim relatou:

... o tenente Ricardo Kirk, depois de escolher em Rio Negro, Canoinhas e União da Vitória campos apropriados para avoçar, (...) fixou, com meu

²⁸³ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 385-390.

²⁸⁴ Ibidem, p. 605.

²⁸⁵ Ibidem, p. 385-390.

As localidades ficavam às margens dos importantes rios Negros e Iguaçu, e também do ramal São Francisco da EFSPRG, o que garantia condições estratégicas de navegação aérea e suprimento logístico. Os armazéns de campanha com grandes depósitos de víveres foram instalados em Rio Negro, Canoinhas e União da Vitória.²⁹⁰ A escolha de Kirk também tinha razões táticas, de acordo com o plano das linhas de cerco concebidas pelo general Setembrino. Os rios Negro e Iguaçu haviam se tornado importantes vias de suprimento dos redutos rebeldes. O general até havia cogitado a organização de uma flotilha naval nestes rios para o patrulhamento da Linha Norte, chegando a solicitar a cooperação do ministro da Marinha para tais manobras.²⁹¹

A missão aeronáutica exigiria recursos para a manutenção de aviões naquela longínqua região. Logo essas deficiências logísticas vieram à tona e revelaram outras carências. Tornaram-se urgentes mais peças e ferramentas, sobretudo um mecânico especializado, embora o próprio Kirk desse conta da manutenção básica. Recursos para uma nova e também inédita concepção de emprego, o lançamento de bombas aéreas, fizeram-se necessários.

Passara-se outubro. O campo foi aplainado a gosto dos aviadores e com a boa vontade das forças da guarnição local. E parecia único obstáculo o campo mal preparado. Mas, justamente quando os últimos desaterros completavam o nivelamento do terreno, os aviadores regressaram... para o Rio. Faltavam hélices sobressalentes e precisavam de bombas.²⁹²

Os aviadores regressaram à Capital Federal ainda em outubro e por lá permaneceram por dois meses. Neste período estiveram na Fábrica de Cartuchos do Realengo, buscando e adaptando granadas de obuseiros de 105 milímetros para um idealizado bombardeio aéreo.²⁹³ O desenvolvimento de tais artefatos seria fruto de um projeto apresentado voluntariamente ao AeCB pelo sr. Fúncio Carneiro. Desta forma, o clube se revela uma agremiação que promovia e abria espaço ao desenvolvimento tecnológico, e, num enfoque mais amplo desses avanços, chega-se à óbvia constatação de que a Guerra do Contestado se erigia também como palco para a apresentação de inventos e experimentações no campo da arte da guerra, a exemplo do que acontecia em outros países industrializados.

²⁹⁰ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 291.

²⁹¹ MIRANDA, Alcebíades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p. 59.

²⁹² PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial), op. cit., p. 605.

²⁹³ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 423.

Foi também lido um requerimento do sr. Fúncio Teixeira Carneiro, inventor de uma bomba para uso nos aeroplanos, que pedia auxílio do AeCB para executar as suas experiências e para que os técnicos lhe dessem um parecer sobre a mesma. Tendo o diretor da Escola de Aviação, aviador Ricardo Kirk, se prontificado a fazer experiência da sua bomba no Contestado, foi-lhe entregue a que o sr. Fúncio tinha trazido ao clube.²⁹⁴

Diante do prolongado afastamento, em dezembro o pagamento mensal a Ernesto Darioli foi suspenso, de acordo com um aviso do Ministério da Guerra.²⁹⁵

Durante o período de permanência dos aviadores na Capital, ocorreu a troca de governo em 15 de novembro de 1914. O marechal Hermes da Fonseca transmitia a presidência para seu vice, o mineiro Wenceslau Brás, marcando o retorno da “política do café com leite”. Na pasta da Guerra, assumia o general Caetano de Faria, proveniente da chefia do Estado-Maior do Exército. Novos horizontes políticos e a evolução da Grande Guerra na Europa renovavam os ânimos para a retomada da modernização do Exército e com esta o projeto de ativação da aviação militar. Kirk, em suas aspirações e interesses, tinha plena consciência daquele momento político-militar. Com o general Vespasiano fora do governo, o tenente e seu clube podiam agora se posicionar à frente de um novo processo. O engajamento à guerra referendaria o novo arranjo político.

Na volta ao front em janeiro de 1915, Kirk e Darioli trouxeram um mecânico, o italiano Zanchetti Francesco, também mediante um contrato com o Ministério da Guerra.²⁹⁶ A demora no retorno dos aviadores foi tamanha que as tropas do local já viam com desânimo os aviões parados nos hangares enquanto a relva rebrotava no campo de pouso, antes tão bem roçado. Na frente de batalha, a ofensiva das colunas progredia conforme o planejado, mesmo diante da ausência dos aeroplanos realizando os desejados reconhecimentos aéreos.²⁹⁷

A estratégia das linhas de cerco do general já estava obtendo os resultados desejados, promovendo o estrangulamento do suprimento aos “fanáticos”. A fome já imperava em muitos redutos. Conforme o planejado, ocorreram as primeiras rendições, dentre elas as dos líderes Bonifácio Papudo e Henrique Wolland, entregando uma legião de jagunços, mulheres e crianças. Mesmo assim, milhares de “fanáticos”

²⁹⁴ Ata da Sessão da Diretoria do AeCB de 19 nov. 1914.

²⁹⁵ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim nº. 395 de 21 de dezembro de 1914, p. 1649-1650.

²⁹⁶ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 424.

²⁹⁷ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 607.

resistem e migram para outros redutos, principalmente para o oculto e desconhecida vila de Santa Maria, que vê crescer sua população a cada dia.

Às 16 horas e 15 minutos do dia 4 de janeiro de 1915, ocorreu enfim o primeiro vôo na região Contestado. Kirk e Darioli, em seus respectivos Morane-Saulnier de 80 e 50 HP, partiram de União da Vitória e realizaram um vôo experimental de reconhecimento seguindo o curso do rio Iguaçu até ao afluyente Timbó, a uma altitude de 600 metros. Deste ponto em diante, os aviadores tomaram cursos distintos: Kirk subiu pelo rio Timbó até Vila Nova, e Darioli rumou até a vila Guarani, reencontrando-se em União da Vitória após uma hora e dezoito minutos de vôo.²⁹⁸

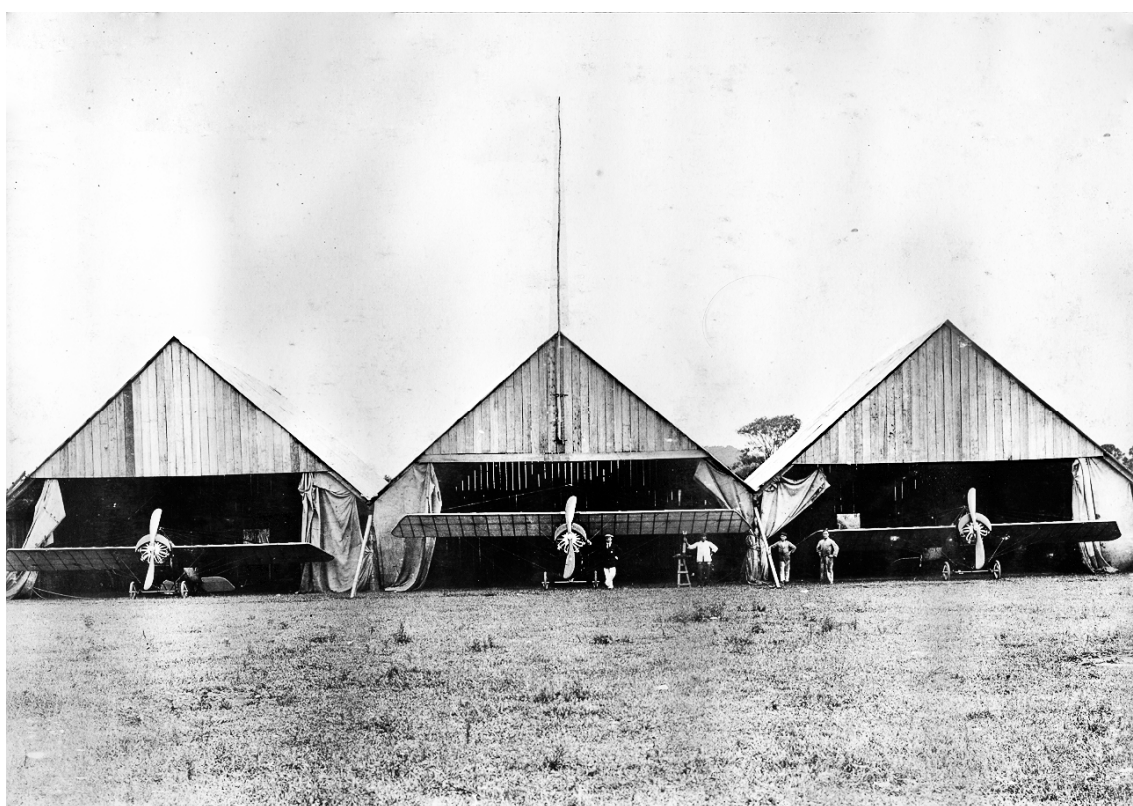


Figura 34 – Hangares e aeronaves em União da Vitória
Fonte: AHEx.

Se naquela época o vôo consistia num grande espetáculo reservado ao público das grandes cidades, é de imaginar a sensação provocada na população daqueles afastados sertões, conforme descreveu Demerval Peixoto: “Os ensaios

²⁹⁸ Parte de missão anexo nº 23 in: CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

reproduziram-se. Ora Kirk, ora Darioli, ora os dois curveteavam em evoluções surpreendentes, sempre às vistas da população local em basbaque”.²⁹⁹

Similares efeitos se produziam na mente das tropas locais, que viam na operação aérea a oportunidade de sonhar com experiências antes inimagináveis. Alguns oficiais pretenderam voar em companhia de piloto, mas nenhum conquistou tamanha distinção. O tenente esquivava-se delicadamente da companhia dos camaradas em seus fascinantes vôos. Apresentando-se como um nobre entre seus pares, Kirk não trajava o uniforme militar, fazendo uso rotineiro de suas diferenciadas vestes de aviador, só se fardando diante da primeira visita de inspeção do general à União da Vitória.³⁰⁰

Kirk deixava transparecer que não se tratava de mais um rude oficial cavalariano. Fazia questão de se distinguir como um cavaleiro da modernidade, em detalhados aprontos para um combate de outras dimensões. A resistência de Kirk ao uso regulamentar da farda pode ser entendida não apenas como o início da construção de um *ethos* próprio dos aviadores, mas também, por outro lado, pela inadequação dos trajes da cavalaria do Exército para as atividades de vôo. Essa inadequação do uniforme, vivenciada pela primeira vez por ele em 1915, se arrastaria como uma questão relevante para a formação da arma de aviação, que somente surgiria na década seguinte.

A oportunidade da presença do Setembrino na base de operações não foi perdida sem que ocorressem homenagens ao estrategista idealizador da inédita iniciativa do emprego dos aeroplanos naquela Guerra. Kirk se preocupou com o batismo das três aeronaves. Seu preferido, o modelo L de 90 HP, foi distintamente batizado de *General Setembrino*, enquanto o modelo G de 80HP foi denominado *Iguassú* e o de 50 Hp recebeu o nome de *Guarany*.

Se por um lado a chegada da novidade produziu um clima favorável ao moral da tropa combatente, a fantástica notícia logo chegou aos redutos dos “fanáticos”, levada pelos “bombeiros”. Suas lideranças aproveitaram a oportunidade para lançar dissuasão invocando suas crenças e predições.

Souberam os jagunços da chegada dos gaviões do governo e, ao invés de se atemorizarem, galhofaram. Tavares (líder de reduto) disse possuir boas

²⁹⁹ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 606.

³⁰⁰ Ibidem.

armas para alcançá-los, e os fanáticos predisseram um desastre: - o gavião cairia quando pretendesse voar para lhes jogar as bombas.³⁰¹

Até então ocupados somente com vôos experimentais, em 19 de janeiro, os pilotos receberam do coronel Eduardo Sócrates a primeira ordem de missão oficial de reconhecimento aéreo. Sobre esta primeira missão de reconhecimento, Setembrino redigiu o seguinte trecho em seu relatório:

E na Linha Oeste, a 19 de janeiro, subsecutivamente a uma série de ensaios, o sr. Ernesto Darioli e o 1.º tenente Ricardo Kirk, estreando em nossa terra as aplicações militares da aviação, exploraram a região banhada pelo rio Timbó, sem divulgar ninguém. (Anexo n. 23) era uma observação falha. Mas não era prejudicial. Corrigia-a o conjunto das informações.³⁰²

Setembrino percebeu aí as limitações dos esperados reconhecimentos aéreos naquelas regiões, mas os louros do ineditismo compensavam todos os esforços. As limitações se referiam, mormente, aos problemas de navegação restrita ao curso dos rios, estradas e povoados, já que pontos de referência para orientação eram facilmente perdidos pela imensidão das verdes florestas de araucárias e imbuías. A despeito dos resultados, essa missão confirmou a efetiva aplicação de um avião em um teatro de operações no Brasil, embora, como insinuou o general, não tenha produzido a esperada utilidade, já que os necessários reconhecimentos prosseguiram às expensas das forças terrestres em outras frentes.

As narrativas de Alcebiades Miranda também contemplam comentários sobre validade desta primeira missão de reconhecimento:

...o caso é que apenas uma exploração tinha sido praticada, no dia 19 de janeiro, na região do rio Timbó, mas sem resultados apreciáveis. A viagem durara uma hora e fora feita em aparelho de dois lugares, mas realizada a grande altura (mais de 2 mil metros); não foi pois possível colher dados proveitosos. Ninguém foi visto pelos observadores; apenas algumas casas que pareciam desertas foram por eles deparadas, mas sem que lhes fosse possível localizá-las, tal a extensão das matas, sobre que voaram, tal a quantidade de cursos d'água que se ofereciam às vistas.³⁰³

Eis a íntegra da parte da missão do primeiro vôo do reconhecimento no Contestado:

Porto União, 19 de janeiro de 1915.
Ao sr. coronel Eduardo Sócrates – Parte sobre o serviço de exploração.
Levamos ao vosso conhecimento que, segundo as instruções que nos destes, partimos, hoje, às 11 horas e cinquenta e cinco minutos, no

³⁰¹ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 605-606.

³⁰² CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 93.

³⁰³ MIRANDA, Alcebiades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987, p.96.

aeroplano *biplace* < *General Setembrino*>, em viagem de exploração sobre os rio Iguassú e Timbó, durando o vôo de ida e de regresso, uma hora de tempo.

Seguindo o Iguassú, rumo este, até a foz do rio Timbó, nada observamos que nos indicasse a presença de habitantes, exceto, na estação de Lança, onde nos pareceu ver uma tênue fumaça.

Subindo o rio Timbó, rumo norte, encontramos um grupo de casinhas, destacando-se três de pintura branca; esse grupo, supomos, ser Vila Nova do Timbó; antes, vimos também, próximo a Vila Nova, alguns casebres ou ranchos inteiramente desertos; observamos que nada denuncia em Vila Nova, existirem habitantes. Subindo o Timbó, ainda vimos uma casa branca e algumas casinhas e amontoado de cousas informes, como madeira empilhada; nesse lugar passa um pequeno rio que supomos ser o Timbosinho.

Ainda aí, não vimos ninguém. Continuando, Timbó acima, um outro pequeno rio, afluente. Continuando, Timbó acima, um outro pequeno rio, afluente da margem esquerda, que supomos ser o Cachoeira; na confluência do rio Cachoeira com o Timbó, não vimos casas, fumaça, nada que denunciasse a presença de pessoas e, mesmo em grande extensão, ao longo do Cachoeira acima, nada vimos que nos atraísse a atenção. Defronte a foz do rio Cachoeira, na margem esquerda do rio Timbó, e, a seis quilômetros desse rio, vimos uma grande bandeira, na parte mais densa dos pinheirais, bandeira de cor branca, dominando todo o pinheiral, colocada sobre um dos morros mais elevados, morro esse ladeado por dois outros ainda mais altos. Essa bandeira deve ser visível de grande distância para as pessoas que se acharem no vale do Timbó. O vale do Timbó e todas as vertentes do rio Cachoeira em diante, são completamente fechados por imensos pinheirais e nenhuma fumaça, nem um único ponto se destaca, que indique habitações ou, presença de pessoas. Essa vasta região parece completamente deserta. Além do Cachoeira, 15 quilômetros, um grupo de casinhas brancas situadas a margem de um rio que supomos ser o Encruzilhada; aí, algumas clareiras de pequenas dimensões que supomos ser pastagens. Antes desse ponto, o rio Timbó tem uma cachoeira, e uma ilha de areia amarela, na ilha nenhuma vegetação, completamente deserta.

Daí voltamos, enregelados; na altitude de 2.200 metros em que nos achávamos, o termômetro estava abaixo de zero, e imprevidentemente, confiados no grande calor que fazia quando partimos, não nos agasalhamos com coberturas suficientes. De regresso, atravessamos novamente a foz do Timbó e observamos um grupo de cavaleiros que se moviam nas imediações da ponte do caminho de ferro, sobre o rio Timbó. Daí descemos o Iguassú até Vallões, onde existiam algumas casinhas, mas nenhum indício de habitações – tenente Ricardo Kirk, aviador – Ernesto Darioli, aviador.³⁰⁴

Como se verifica, os aviadores realizam uma observação minuciosa dos acidentes geográficos e buscam identificar instalações e a presença de ajuntamentos humanos. Não obstante, a missão aérea ocorre em uma área e em um momento já isentos de combates e por isso não carecendo de maiores reconhecimentos. Havia sido uma rota previamente estabelecida e nota-se que e em todo o momento o vôo segue a orientação do curso dos rios.

³⁰⁴ Parte de missão anexo nº 23 in: CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de Guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

A bandeira branca mencionada no texto era um artefato instalado pelos próprios soldados a pedido dos aviadores para auxiliar a marcação do percurso. Temendo possíveis ações antiaéreas dos jagunços ocultos nas matas, Kirk e Darioli buscaram segurança pela elevação da altitude. Este procedimento fez revelar os primeiros problemas de despreparo diante da natureza climática do vôo naquela região. A brusca queda de temperatura surpreendeu os aviadores, que jamais haviam experimentado no Rio de Janeiro correntes tão congelantes.

Acerca das peculiares condições climáticas do Contestado, o combatente tenente Herculano D'Assunção dedicou um importante capítulo de sua obra.³⁰⁵ Nele descreve aspectos físicos e climáticos da região percebidos pelas tropas terrestres que denotam as dificuldades que encontrariam as missões de vôo naquele período do ano.

A região é constantemente batida de chuvas, que quase, sempre, são acompanhadas de fortíssimas trovoadas; os impetuosos ventos sudestes açoitam-na com freqüência. Mesmo assim, ela possui um excelente clima, um tanto frio no inverno, no qual a temperatura desce, às vezes, alguns graus abaixo de zero centígrado. No verão, época em que lá operamos, a temperatura oscilou sempre entre 8º e 16º centgr.; todavia, no dia 14 de março foi registrada uma excessiva baixa (...) O nevoeiro, no platô das Perdizes, é denso e permanente: há dias em que ele se apresenta tão intenso que o campo visual se restringe até o ponto de não ser possível divulgar-se o vulto de um homem a pé ou a cavalo, numa distância superior a uns 20 ms. O sol aparece, em geral, após as 9 h., e, muitas vezes, somente depois das 12, para, invariavelmente, ocultar-se antes das 18hs., com os seus raios já interceptados pelo forte nevoeiro. A superfície da região é bastante dobrada, constituída, como é, de colinas mais ou menos elevadas(...).³⁰⁶

Durante os meses de dezembro de 1914 e janeiro 1915 a ofensiva de Setembrino, fundamentada nas colunas cardeais, progride com o esperado resultado. As Colunas Norte, Leste e Oeste avançam com vitórias sobre os redutos dos líderes Aleixo, Marcelo, Josephino e Pedro Ruivo. Ao norte e ao leste a aura do triunfo parece pertencer às tropas legalistas. O inimigo se mostra cedendo bastante, sendo rechaçado em quase todos os postos e redutos ante os avanços das tropas pela floresta.

A Coluna Sul, concentrada em Perdizes Grandes, fica encarregada de atacar Tamanduá e Santa Maria. A Coluna Oeste, do coronel Eduardo Sócrates, na qual estavam engajados os aviadores, nenhum vislumbre do adversário, nem dos furtivos jagunços arrebanhadores de gado. As ordens do general para a Coluna Oeste conferiam missões menos fustigantes. Pelos planos do comando geral, o

³⁰⁵ D'ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume II, 1917, p. 213-214.

³⁰⁶ Ibidem.

importante para a Frente Oeste era impedir a invasão do território paranaense pelos jagunços através do rio das Antas e garantir o suprimento logístico a partir de União da Vitória. Para Kirk, agora seu posicionamento em União da Vitória deixava de ser estratégico diante de seus planos de colocar seus aeroplanos em combate no front. Nesse momento, os aviadores viam se esvaír suas oportunidades de decisivas participações naquele conflito.

Agora os jagunços pouco combatem e fogem em direção à serra, buscando uma nova posição com melhores condições táticas de defesa. O fenômeno é perceptível aos comandantes das colunas. E assim narrou Demerval Peixoto:

Mas, infelizmente, observa-se que os fugitivos no Norte, do Sul, do Leste e do Oeste, onde as tropas avançavam, tinha uma determinada meta, adrede preconcebida. As estradas e os caminhos denunciavam as furtivas passagens dos retirantes, fugidos às pressas, mal conduzindo os parcos haveres, arrastando os míseros filhinhos, aos bandos, no ziguezaguear das montanhas, atravessando léguas de florestas, vadeando ribeiros, contornando banhados e atalhando pelos esquisitos; dirigiam-se os retirantes para o acampamento geral – o reduto de Santa Maria. Para o reduto chefe-chefe estavam se transportando todos os outros redutários fustigados pela tropa legal. As atenções, por isso, voltam-se, naturalmente, para aquele recanto da serra do mar, que abrigava nos seus escuros grotões uma multidão de jagunços batidos ou fugidos da tropa, quando esta começava a penetrar nos seus domínios, num aproximar intrépido e destruidor de seus esconderijos. Batidos ou foragidos, recorriam todos os rebeldes à proteção da “cidadela santa” do vale de Santa Maria. Seria o último reduto a bater...³⁰⁷

Cumprindo as ordens para sua coluna, em 8 de fevereiro de 1914 o coronel Estillac Leal concentrou sua tropa em Perdizes Grandes e dali iniciou a investida sobre o desconhecido vale de Santa Maria. As poucas informações sobre a localização do reduto foram fornecidas pelo velho alemão Walter Schmid, cartógrafo contratado. Reunindo três batalhões, reforçados por duas seções de metralhadoras, o comandante da Coluna Sul era detentor de numerosa e equipada tropa em marcha. Informados por “bombeiros” da aproximação dos “peludos”, os líderes do reduto preparam a defesa. Agora é Adeodato que surge como liderança de briga, comandando cerca de cem jagunços entrincheirados nos desfiladeiros da serra.

O combate tem início pela manhã e se prolonga por todo o dia sem que os soldados conseguissem romper a defesa dos jagunços tocaiados na mata. Conforme relatos da época: “130 homens puseram 600 pra correr”.³⁰⁸ A tropa se vê

³⁰⁷ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 557.

³⁰⁸ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966, p. 255.

obrigada a bater em retirada com pesadas baixas, inclusive de oficiais, um batalhão quase perdido. Nenhuma outra expedição, nem outro combate no Contestado abatera tanta gente. E novamente, mais armas e munição em poder dos jagunços. O ataque do dia 8 foi, reconhecidamente, um insucesso. Para muitos, havia sido uma reprodução de Caraguatá.

Diante de tantas perdas, Estillac Leal, antes de tentar nova investida, solicita reforçar sua coluna com mais um batalhão de infantaria, metralhadoras, obuses e mais duzentos vaqueanos contratados do “coronel” Fabrício Vieira. O efetivo da Coluna Sul necessitaria atingir dois mil homens para um novo ataque, tendo em vista as estimativas de que o reduto-mor possuía uma população estimada em 10.000 habitantes.³⁰⁹ Seria aquele o mais sangrento e decisivo combate. O general busca todo o apoio requisitado, toda a infantaria e toda a artilharia disponível, mas também lhe é sugerido conceber uma oportunidade de participação para os aeroplanos.

Uma nova chance para o emprego da aviação começa a se delinear após o desastre de 8 de fevereiro, agora com uma doutrina de emprego mais arrojada. Setembrino é levado a conceber um ataque por via aérea, um reconhecimento seguido de um bombardeio aéreo sobre o reduto de Santa Maria. O cerco e ataque final ao reduto sedicioso seria mais uma grande oportunidade para o experimento dos aviões em combate.

O reconhecimento aéreo, contudo, se tornava mais imperioso do que antes. A imprecisão da localização do reduto de Santa Maria colocava as tropas legais em sérios riscos diante de um avanço direto. A topografia montanhosa e a vegetação facilitavam a resistência dos jagunços rebeldes, notáveis conhecedores das matas de araucárias e seus vales. Relatórios de campanha do avanço da Coluna Sul em direção a Santa Maria oferecem uma percepção dos sentimentos dos combatentes, e da necessidade de um reconhecimento aéreo avançado:

Ninguém o conhecia, a princípio. As poucas informações que dele detínhamos, vagas e contraditórias, indicavam-no apenas como ponto final da resistência sertaneja. Mas a indicação era aceitável, porque a confirmava a progressão estratégica normal dessa rudíssima campanha. Assentou-se o primeiro ataque. E malgrado a insuficiência das explorações, que não lograram, pela natureza do terreno, definir bem a situação tática dos combatentes, deu-se o primeiro encontro, indeciso e sangrento. Divulgou-

³⁰⁹ MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**. Campinas: Editora UNICAMP, 2004, p. 306.

se uma ponta de casaria, verificando-se, então, que a infantaria só, não conseguiria penetrar na Meca do fanatismo.³¹⁰

O reduto de Santa Maria estava localizado num vale estratégico, em meio a um desfiladeiro com estreitas gargantas naturais, perfeitas para um sistema de defesa. Para alcançá-lo era preciso galgar uma encosta passando por um único e estreito caminho a beira de alturas consideráveis. A vila dos “fanáticos” era ainda cercada por densas matas que facilitavam a formação de barricadas praticamente invulneráveis ao avanço das tropas.

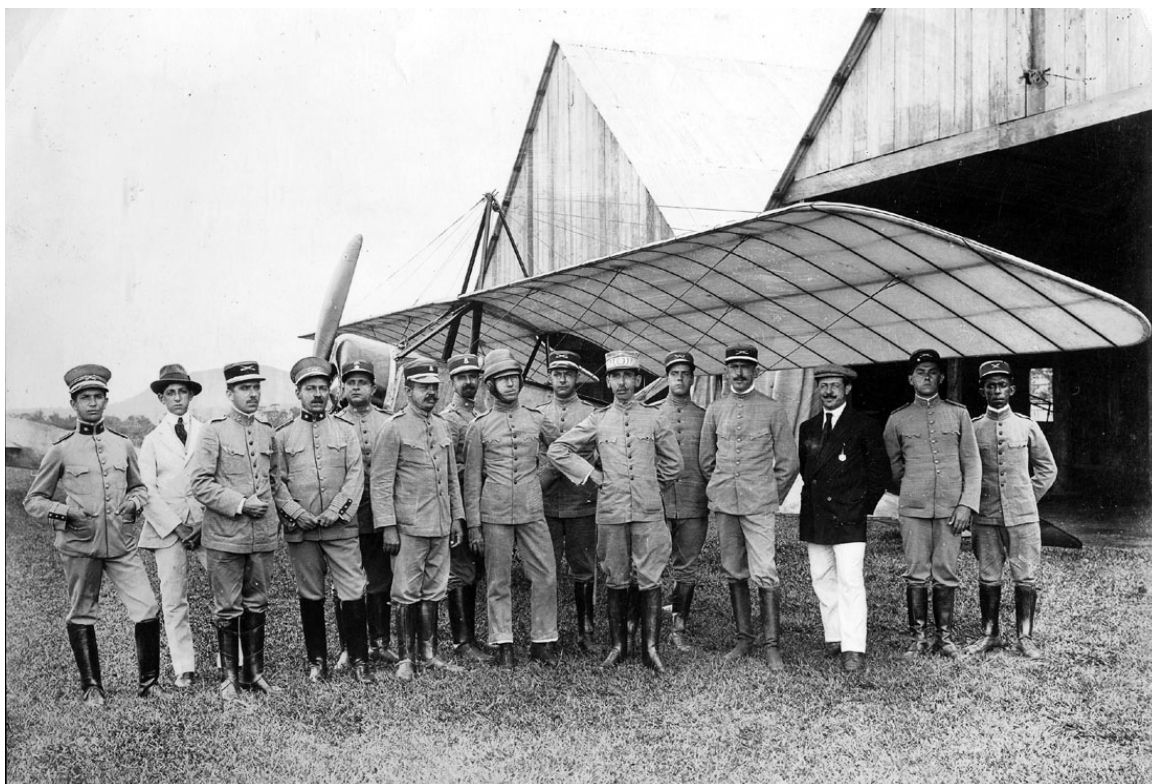


Figura 34 – Célebre foto da aviação no Contestado (28/02/1915). Da esquerda para direita: tenente Burse, dr. Urbano Setembrino de Carvalho, tenente Antonio Brício Guilhon, coronel Fabriciano, tenente Rego Barros, capitão José Osório, capitão Oscar Paiva, tenente Ricardo Kirk, tenente Daltro Filho, general Setembrino de Carvalho, tenente Euclides de Figueiredo, capitão Souza Reis, sr.r, Ernesto Darioli, tenente João Niemeyer, tenente Aurélio Vieira.
Fonte: Museu Aeroespacial

Os densos pinheirais facilitavam a instalação de jiraus, onde os sertanejos instalavam sentinelas avançadas e dali podiam em segurança alvejar qualquer incursionista. Nas partes mais baixas do terreno vicejavam xaxins, que em área pantanosa dificultavam a penetração. O acesso à Santa Maria obrigava qualquer aventureiro à transposição de desfiladeiros e colinas, provendo o reduto de

³¹⁰ Relatório do avanço da coluna, pasta de ofícios recebidos da Coluna Sul, fevereiro de 1915. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5541.

condições para uma defesa prolongada com alto custo de vidas para os atacantes.³¹¹

Tomar Santa Maria pressupunha um longo e desgastante combate para os homens da Coluna Sul. O emprego dos aviões poderia, de tal modo, poupar as incursões arriscadas de reconhecimento. O lançamento de bombas aéreas infligiria ainda um grande dano moral aos jagunços. O centro de gravidade da resistência sertaneja indicava, para Setembrino de Carvalho, o momento ímpar para o lançamento da surpresa tecnológica.

O planejamento do ataque aéreo ao reduto de Santa Maria demonstra que o general e seu tenente aviador evoluíam uma percepção avançada dos princípios de emprego de poder aéreo, selecionando objetivos e concebendo ações aerotáticas que estavam sendo introduzidas pelos exércitos europeus no irromper da Primeira Guerra. Fica evidente que Setembrino e seus oficiais se inspiravam nos momentos iniciais da Primeira Guerra. A inovação do emprego aéreo se constituía no apoio tático às forças terrestres, no qual o armamento e as bombas seriam utilizados contra as linhas de frente, visando apoiar o avanço das tropas terrestres amigas e impedir o deslocamento do adversário. Utilizadas desta maneira, as aeronaves operavam próximo às tropas ou a pequenas distâncias, na retaguarda do inimigo, contra pontos de reagrupamento e evasão.³¹²

Segundo as novas concepções, ocorreria na “meca do fanatismo” um bombardeio aéreo de efeito moral, utilizando as bombas adaptadas por Kirk e Darioli na Fábrica de Cartuchos do Realengo, desenvolvidas a partir das idéias apresentadas pelo senhor Fúncio Carneiro no AeCB. A respeito destas bombas, Ernesto Darioli revelou:

As bombas eram simplesmente as granadas dos obuseiros de 10 ½ cm; devido a não termos ainda, aqui, esta especialidade. Estas granadas, porém, foram modificadas para serem utilizadas. Na parte posterior, onde elas são reforçadas para receber o choque da carga de projeção, foram cortados 10 milímetros para obter um perfeito equilíbrio na queda e, aplicada uma haste de 30 centímetros de comprimento, sendo fixada na sua extremidade uma antena. Na ogiva da granada foi substituída a espoleta Schrapnell por uma comum, devido ter a primeira inconvenientes para esse gênero de trabalho e a segunda, ser munida de uma pequena mola, que detona ao chocar-se contra um corpo estranho com a resistência de 50 kilogramas. Feitas essas modificações, experimentamo-las na linha de tiro da Vila Militar, onde, lançadas de uma altura de 10 metros, na posição

³¹¹ TOTA, Antonio Pedro. **Contestado**: A Guerra do Novo Mundo. São Paulo: Editora Brasiliense S. A., 1983, p. 68.

³¹² MENEZES, Lauro Ney. **O Poder Aéreo e seus Teoristas**, parte 3. Disponível em: <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/poderaereo/3-parte3.html>. Acesso em: 1 set. 2007.

horizontal, endireitavam-se, descendo verticalmente sem oscilação nenhuma.³¹³

Para os aviadores, voar para um ataque ao povoado, localizado a sudeste de União da Vitória, exigiria a transposição da Serra do Espigão (hoje Serra do Caçador). A distância da base de União da Vitória apontava para a mobilização dos elementos aéreos para um campo de pouso próximo à nova frente de combate. O cruzamento da elevada serra em vôo direto ao reduto rebelde foi logo descartado pelos aviadores em face dos riscos de navegação, sobretudo em caso de mau tempo na temerosa Serra do Espigão. Como solução, Kirk planejou um contorno pelo oeste, seguindo a linha férrea até a estação Caçador, onde deveria ser preparada mais uma pista de pouso para escala.

Mas, cada vez novas dificuldades para o emprego da aviação sobre o imenso mar dum verde confuso e sem referência para os rumos das aeronaves. Depois das dificuldades materiais que foram, aos poucos, sendo sanadas, surgia, por final, outra circunstância técnica que o aviador (Kirk) não divulgava por um capricho de vaidade, mas que deixava transparecer num semblante preocupado depois dos preparativos de rumar pelos ares até as serras de Santa Maria. O difícil vôo de alcance, entre a cidade de União da Vitória e a estação Caçador, era o que mais preocupava os aviadores. Não pela distância que seria vencida em 40 minutos ou menos; mas pela dificultosa travessia da serra, para nordeste da aeronave, que deveria alçar por sobre espigões da serra, entre Calmon e São João, descortinando um verdadeiro oceano de relva, onde constantemente se amontoam nos cumes das montanhas os densos nevoeiros, e há confusão da planura aparente daquelas florestas intermináveis. Seria tal o panorama que, do alto, o aviador descrevia ainda pior.³¹⁴

Conforme acima descreveu Peixoto, foi evidente a preocupação da transposição de outro obstáculo natural, a serra da Taquara Verde, entre União da Vitória e Rio Caçador. O destemido aviador não se preocupava com os horrores do confronto com o inimigo, mas sim com a navegação aérea, necessária ao desdobramento. O tenente e o italiano, experimentados aviadores de outrora, encontravam-se diante de um cenário nunca antes vivenciados.

Pontos de referência visual, como os morros, o mar, as construções urbanas não estavam aí presentes como na Capital da República. O cenário das densas matas das serras catarinenses se mostrava bastante adverso, sobretudo visto dos ares. Do mesmo modo, viam-se obrigados a praticar vôos em condições atmosféricas críticas, diferente dos costumeiros reides realizados sobre o Rio de

³¹³ DARIOLI, Ernesto. A Primeira Manifestação da Aviação Militar no Brasil. **Revista do Aero Club do Brasil**, Rio de Janeiro, ago. 1915, p. 11.

³¹⁴ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 608-609.

Janeiro, quando praticavam vôos em horários e condições climáticas selecionadas. Em pleno verão, fortes ventos e nebulosas frentes já assolavam constantemente aquelas obscuras serras do sul.

Mesmo assim Kirk e Darioli, empreendendo curtos vôos de reconhecimento, planejaram uma rota de passagem, com o desvio das mais altas colinas da Taquara Verde³¹⁵, contudo sem ainda transpô-las. O vôo visual utilizaria o traçado da linha férrea como orientação.

A proximidade do apoio da Coluna Sul levou Kirk à decisão de construir mais um campo de pouso em terras da tapera do Claudiano, uma fazenda abandonada onde seriam armazenadas as especialmente preparadas bombas aéreas e por meio do qual poderiam realizar repetidas incursões sobre o inimigo. O local denominado Campo das Perdizes, após ser preparado, serviria de base avançada para as novas operações aéreas sobre a serra.

Em meados de fevereiro, enquanto o general Setembrino coordenava as ações do cerco ao inexpugnável vale para a grande ofensiva, depois de pronto o campo de aviação do Rio Caçador, Kirk engajou-se ao comando da Coluna Sul, sob as ordens do coronel Estillac Leal. Pessoalmente, o destacado aviador dirigiu os trabalhos do roçado para o preparo do campo de pouso da tapera do Claudiano. Nessa oportunidade, Kirk manteve contato com os combatentes da fustigada coluna e ouviu as impressionantes narrativas sobre a suposta invencibilidade dos jagunços em seu impenetrável reduto. O serviço perdurou por oito dias, sendo concluído no dia 24 daquele mês.³¹⁶

Um exame das mensagens telegráficas expedidas por Estillac Leal, no comando da Coluna Sul, para o quartel-general em União da Vitória, registra a expectativa presente nas tropas que cercavam o reduto de Santa Maria, quanto ao emprego da aviação:

Oficial n.º 82. Santa Maria, 16/2/15.
...tenente Kirk continua preparação campo aterragem. No dia 14 este Oficial esteve comigo sentido combinarmos ação conjunta.

Oficial n.º 88. Santa Maria, 17/2/15.
...logo chegarem obuseiros e feitos reconhecimentos aeroplano poderei vos informar sobre emprego artilharia montanha (...) confio emprego combinado aeroplano e obuseiro para abalar resistência inimigo.

³¹⁵ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 51.

³¹⁶ Ibidem, p. 53.

Oficial n.º 95. Santa Maria 18/2/15.

A continuação de minhas operações depende apenas das explorações do avião cujo campo de aterragem está pronto segundo acabo de ser informado.

Oficial n.º 101. Santa Maria, 20/2/15.

...e esperamos apenas a chegada do tenente Kirk para iniciar o bombardeio, o que fazemos ansiosos.

Oficial n.º. 104. Santa Maria, 21/2/15.

...infelizmente linha telefônica ainda não chegou. Perdizes e tenente Kirk ainda não deu por terminado campo de aviação.³¹⁷

Dentre as três aeronaves francesas Morane-Saulnier, Ricardo Kirk tinha clara preferência pelo tipo “L”, ou Parasol, o qual batizara de *General Setembrino*. O Parasol possuía peso de decolagem superior e já operava, nos campos da Europa, com armamento desenvolvido por Roland Garros. Ernesto Darioli acompanhava Kirk pilotando o *Iguassú* ou o *Guarany* (Morane-Saulnier G/H).

Quanto ao preparo das aeronaves para a nova missão, foi instalado no Parasol um dispositivo especial de lançamento de bombas. Infelizmente, em 25 de fevereiro, em um vôo de experiência em União da Vitória, Kirk enfrentou nesta aeronave uma pane em vôo. Ocorreu uma ruptura no comando de válvulas do motor que resultou no rompimento do capô e por fim a quebra da hélice, obrigando Kirk a um arriscado pouso de emergência. O piloto saiu ileso, mas a principal aeronave acabou totalmente destruída.³¹⁸ O episódio foi, posteriormente, muito bem narrado por Darioli na revista do AeCB:

Este aparelho (Morane-Saulnier Parasol), que era o único que possuíamos para fazer esse serviço (lançamento de bombas), foi, infelizmente inutilizado, devido à ruptura de uma haste de comando de válvula de escapamento do motor. Este fato se deu quando Kirk voava, a uma altura de uns 500 metros, experimentando o aparelho, resultando daí rasgar-se o capô do motor, e este, por sua vez, ir sobre a hélice, partindo-a e desequilibrando completamente o aparelho, pois é sabido quão funestas conseqüências provêm da ruptura da hélice em pleno vôo. Só mesmo devido ao seu grande sangue-frio, conseguiu Kirk dominar o aparelho até a aterrissagem, a melhor forma que pode, tendo feito uma capotagem, devido a ter chocado uma cerca com as rodas do aparelho.³¹⁹

³¹⁷ Telegramas constantes do livro de registro de telegramas expedidos e recebidos pelo comando da Coluna Sul. fev. 1915. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I-15, prateleira 12, pasta 5541.

³¹⁸ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 425.

³¹⁹ DARIOLI, Ernesto. A Primeira Manifestação da Aviação Militar no Brasil. **Revista do Aero Club do Brasil**, Rio de Janeiro, ago. 1915, p. 11.

Sobre as causas da pane, cabe lembrar que a referida aeronave, embora nova, pertencia ao Ministério da Guerra, remanescente da EBA/Gino Bucelli, sobre a qual pairavam sérios problemas de manutenção das aeronaves.³²⁰

O ataque da Coluna Sul, sob o comando de Estillac Leal, ao reduto de Santa Maria, vinha sendo rotineiramente adiado no aguardo de condições de infraestrutura, e depois meteorológicas, para o emprego aéreo simultâneo:

O novo assalto pelo sul, estava sendo transferido todos os dias, nos fins de fevereiro, à espera dos aeroplanos com as bombas explosivas. Os obuses estavam referidos ao reduto, boladas ao alto, prontos à ordem de fogo. (...) Tudo estava pronto. As bombas e os mecânicos estavam na fazenda do Claudiano onde uma guarda do 14.º Batalhão protegia o local; mas, a inclemência do tempo, não permitia o arrojado percurso sobre a serra.³²¹

Em 26 de fevereiro, o comandante Estillac Leal recebeu do Estado-Maior a notícia do acidente de Kirk, vindo em seguida ordens para não mais protelar o ataque ao reduto, diante de mais uma impossibilidade do emprego dos aviões. O general Setembrino, cultivando tradições do espírito militar, desejava o ataque para o dia 1.º de março, marcado pela efeméride da vitória da Guerra do Paraguai.³²²

Conforme descreveu Peixoto, a espera dos preparativos e condições para a tão almejada participação dos aviões provocou sucessivos adiamentos e atrasos para o derradeiro ataque ao reduto de Santa Maria.

Estavam, pois, aparecendo novos motivos para ser empenhada com demora a ofensiva de conjunto, quando outra inesperada particularidade ainda veio a embaraçar o problema. Os aeroplanos, que nenhum serviço tinham prestado, apesar de estarem desde setembro às ordens da expedição os pilotos tenente Kirk e civil Darioli, com três excelentes aparelhos nos hangares erguidos em União da Vitória, não puderam ser empregados militarmente. Uma vez que se caminhava para o desfecho da luta, sem terem as modernas máquinas de guerra efetuado, sequer, os reconhecimentos aéreos, que, pelo menos, abateriam um pouco o moral dos ignorantes rebeldes, ia-se apelar para seu emprego no lançamento de bombas explosivas sobre os redutos.³²³

³²⁰ MELLO, Gustavo. **O Pensamento Aeronáutico na Aviação Naval e Militar**. 2001. 48 f. Monografia de Pós Graduação *Latu-sensu*, Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2001, p. 20.

³²¹ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 608.

³²² D'ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume II, 1917, p. 249.

³²³ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial), op. cit., 1916, p. 329.

3.5 A DERRADEIRA MISSÃO DO TENENTE KIRK

A perda do Morane-Saulnier Parasol, especialmente adaptado para o lançamento de granadas, deixou a expedição aeronáutica do Contestado com apenas duas aeronaves disponíveis, os Moranes G/H de 50 e 80 HP. Nilson Thomé relata que o mecânico italiano Zanchetti Francesco efetuou então adaptação de uma hélice sobressalente do Parasol no modelo G/H de 80 HP (*Iguassú*), com a finalidade de melhoria de desempenho para a missão de lançamento de bombas.³²⁴

A determinação da ofensiva sobre Santa Maria para 1.º de março, independente da participação da aviação, não frustrou a possibilidade da continuidade do emprego, que não foi descartada por Setembrino, diante da perseverança do tenente Kirk e das solicitações do coronel Estillac Leal. Em 28 de fevereiro, foi expedida a ordem de missão de sobrevôo do reduto de Santa Maria, conforme descreveu D'Assunção:

O concurso que o 1.º tenente Kirk devia prestar à Coluna do Sul, era o seguinte: a) fazer um reconhecimento em Santa Maria, lançando bombas explosivas sobre o reduto; auxiliar os obuses, fazendo observação e regularização do tiro de bateria; e se possível, fazer um reide de 50 km: Claudiano - Santa Maria - S. Miguel –reduto do Caçador – Guardo do Santo – Luiz de Souza – Claudiano. (S. Miguel era o nome de um antigo paiol, onde existia uma guarda de bandoleiros).³²⁵

Estillac Leal insistia na oportunidade do emprego dos aviões para dobrar os meios de sucesso do ataque de sua coluna. Mesmo sem contar com um eficiente lançamento das bombas pelos aeroplanos, o coronel argumentava que, com as ações da sua artilharia sobre o reduto, esperava-se uma evasão em massa dos rebeldes pelas matas. Além do reconhecimento, os aviadores poderiam ainda observar a direção da fuga dos jagunços e orientar pelo ar a infantaria em diligências de perseguição. Em um sentido oculto, Estillac também pensava na ação dos aeroplanos como um artifício para levantar o moral de sua tropa.

Official n.º 136. Santa Maria, 29/2/15.

...O coronel Estillac Leal desejava a cooperação do aeroplano, mas se desiludido da vinda do mesmo nestes dias. A menção do ataque não impede que os aviadores ainda façam uma excursão, e isto terá a vantagem de impedir que os fugitivos, difíceis de perseguir com a

³²⁴ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 57.

³²⁵ D'ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume II, 1917, p. 253-254.

infantaria, se escapem em direção do velho reduto de Caçador, que neste caso será atacado com bombas incendiárias pelos mesmos.³²⁶

A Coluna Sul contava já com um efetivo bastante reforçado. Para o general, jamais o efetivo do inimigo em Santa Maria constituía-lhe objeto de preocupações.³²⁷ Por mais elevadas que fossem as estimativas, Estillac Leal contava com uma superioridade numérica, mais de dois mil homens. As preocupações residiam em poupar ao máximo a vida de seus combatentes num embate direto onde os rebeldes eram exímios conhecedores do terreno e das táticas de guerrilha. Kirk e seu parceiro tinham plena consciência das dificuldades de sua missão.

O reduto de Santa Maria é temeroso. Além de ser vastíssimo, é ponto estratégico de primeira. Os fanáticos, na luta que vem sustentando há tempos têm aprendido a combater com as forças federais, e já são senhores de todos os segredos de campanha. Constroem fortificações sob todos os sistemas, simulando aqui e ali trincheiras e levantando adiante ocultos, sob o espesso matagal, pontos de defesa quase inexpugnáveis. Para vencer Santa Maria, só com um serviço completo de aeroplanos, o que aliás ainda é bem difícil, porque por lá é só mata virgem, precisando o aviador lançar mão de bússola, como se estivesse no mar.³²⁸

No dia 1.º de março, tudo estava pronto para a tão adiada missão do emprego aéreo. A Coluna Sul, à qual os pilotos iriam se integrar, contava com os “aeroplanos para bem orientar o tiro de artilharia e atirar bombas do alto sobre o reduto”.³²⁹ As pesadas granadas 105 mm com espoletas adaptadas já haviam sido transportadas pela ferrovia até a estação Rio Caçador, e dali em diante carroças seguiram até o campo de pouso da tapera Claudiano, onde ocorreria a última escala do vôo para o ataque aéreo.³³⁰ O novo elemento de combate seria a vedete do grande ataque. As esperanças e expectativas voltavam-se para os efeitos daquele recurso militar em ação, nunca antes visto por soldados e jagunços.³³¹ Estariam praticando o princípio da surpresa tecnológica, concepções da doutrina militar que desde os mais remotos tempos modificaram a história das guerras.

³²⁶ Telegramas constantes do livro de registro de telegrama expedidos e recebidos pelo comando da Coluna Sul. fev. 1915, p. 49-A. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I-15, prateleira 12, pasta 5541.

³²⁷ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 160.

³²⁸ CONTESTADO. O Aviador Darioli, Hoje Chegado do Sul. **A Noite**, Rio de Janeiro, 26 mar. 1915, p. 1.

³²⁹ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915, p. 114.

³³⁰ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 58.

³³¹ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 612.

A expectativa da missão aérea levou todo o quartel-general, inclusive Setembrino de Carvalho, ao campo de União da Vitória. Os aviões se prepararam para a decolagem na presença de grande número de oficiais.

Por volta das 11 horas e 15 minutos, Darioli decolou no *Guarany* (Morane-Saulnier 50HP) rumo à Santa Maria com escala na pista da estação Rio Caçador, conforme o próprio narrou mais tarde numa edição da revista do AeCB.

Após o último exame dos aparelhos e de fazer a experiência do funcionamento dos motores, tomei lugar no Morane 50HP Le Rhône, e combinando com Kirk, ele resolveu dar-me uma luz de 15 minutos. Parti, então, antes dele, com destino ao reduto de Santa Maria, onde deveríamos fazer um reconhecimento e ir, depois, aterrar no campo das Perdizes (tapera Claudiano), a 10 km de lá, onde reuniríamos as forças a fim de fazer diariamente vôos sobre ele.³³²

Cerca de quinze minutos após Darioli, sob aplausos entusiásticos dos oficiais presentes³³³, decolou o tenente Kirk com o *Iguassú* (Morane-Saulnier 80HP), seguindo a mesma direção, rumo à pista da Estação Caçador. Sobre a diferença de tempo entre as decolagens, Darioli justificou:

A luz me foi dada em vista da grande diferença de velocidade que existia entre os dois aparelhos, pois Kirk pilotava um Morane de 80HP, que desenvolvia, na média, 150 km a hora, o que faria, naturalmente, com que chegasse ao mesmo tempo sobre o reduto.³³⁴

Setembrino de Carvalho revelou mais tarde que, nos aprontos finais da decolagem, Kirk demonstrava-lhe preocupação. E, diante do semblante receoso do aviador, o general manifestou que, se houvesse alguma insegurança no cumprimento da missão, Kirk não seguisse, e que de bom grado, dispensaria sua cooperação. Mas o tenente se manifestou de pronto: “Não, general, tranqüilize-se, seremos felizes”.³³⁵ O aviador tinha a plena percepção das expectativas acerca de sua missão e de seu papel: aplicar o novo recurso tecnológico em combate igualaria o Exército Brasileiro aos mais modernos da Europa.

A suposta insegurança do tenente repousava nas condições do tempo que, se tornara inclemente, dificultando a transposição da serra da Taquara Verde.³³⁶ Um novo adiamento da missão aérea representaria perder a oportunidade de participação numa operação decisiva naquela fase dos combates. A derradeira

³³² DARIOLI, Ernesto. **Revista do Aeroclub do Brasil**. Rio de Janeiro: abr. 1916, p. 19.

³³³ SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944, p.198.

³³⁴ DARIOLI, Ernesto, op. cit. , p. 20.

³³⁵ SOUZA, José Garcia de, op. cit., p.198-199.

³³⁶ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 609.

batalha vinha sendo adiada há semanas na espera do preparo dos campos de pouso para os aeroplanos. Setembrino não admitiria novas delongas.

A excursão fora exaustivamente planejada por Kirk e Darioli, em suas etapas e rotas. O primeiro percurso seguiria a referência visual da estrada de ferro até a estação de São João, quando ocorreria, a partir daí, a transposição da serra da Taquara Verde. A travessia da serra tinha sido uma opção de rota definida por Kirk, ao invés de seguir o traçado da linha férrea até a estação Rio Caçador, conforme registrou Demerval Peixoto: “Talvez alcançando a estação de Caçador pela estrada de ferro, o reide fosse mais simples; mas Kirk, embora preocupado com o insucesso, não preferia essa variante”.³³⁷

A observação do traçado da ferrovia nos mapas da época revela que o trecho entre as estações São João e Rio Caçador era bastante sinuoso, o que talvez justificasse a opção do piloto pela transposição das montanhas da serra da Taquara Verde, mesmo que arriscada. Kirk havia escolhido os melhores pontos entre as colinas para a dificultosa transposição. Após a superação da serra, o destino ao campo de pouso da estação Caçador seguiria um vôo visual tranqüilo pelo traçado da linha férrea, contando ainda com a sinalização de lençóis brancos estendidos na copa das árvores.

Importante apontar que os aviadores planejam toda a missão, mas não realizam sequer uma precursora, ou seja, um ensaio preliminar de reconhecimento, verificando em vôo a validade de toda a rota e aferido o tempo do percurso. Assim, poderiam identificar possíveis falhas, estudar correções e alternativas. Os aviadores não o fizeram porque não dispunham de mais tempo hábil para tal. O general Setembrino já contava com o ataque ao reduto-mor para 1.º de março, não admitindo novos adiamentos, principalmente por conta do emprego aéreo que, até aquele momento, havia sido o principal motivo de atrasos ao ataque da Coluna Sul.

Para a grande ofensiva ao povoado, Setembrino de Carvalho havia instalado uma rede telefônica para as comunicações com a Coluna Sul, a partir da nova sede do quartel-general em União da Vitória. Todas as estações e postos receberam, então, ordens de informar o comando da passagem dos aviões durante as etapas do

³³⁷ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 609.

deslocamento. O general permaneceria na estação de União da Vitória acompanhando a evolução da missão aérea pelos informes telegráficos.³³⁸

Após uma hora da última decolagem, inesperadamente Darioli retornou a União da Vitória e efetuou o pouso de sua aeronave. O piloto italiano alegava que não conseguira transpor a serra da Taquara Verde devido às fortes rajadas de vento, fora as nuvens densas que se seguiam adiante. Queixava-se também de falhas no seu motor Le Rhône de 50 HP. Darioli havia retornado com o auxílio de uma bússola e, seguindo o curso da estrada de rodagem para Palmas.³³⁹ Demonstrava, acima de tudo, séria preocupação com Kirk, o qual não tinha mais avistado.³⁴⁰

Decorrido o tempo presumido da passagem de Kirk pela estação São João, o comando interpelou aquele posto telegráfico que informou não ter avistado ainda a aeronave.³⁴¹ Os postos subseqüentes nada informavam. Um clima de tensão então tomou conta de todo o Estado-Maior em União da Vitória. Após quatro horas de verdadeira angústia, segundo Setembrino³⁴², lá por volta das 16 horas, chegou-lhe uma mensagem telegráfica do subdelegado de polícia da Colônia General Carneiro com o seguinte texto: “general Setembrino - Porto União - O avião caiu no quilômetro 42 estrada de Palmas Colônia General Carneiro. Avião morto. Aguardo resposta”.³⁴³ Minutos depois uma outra mensagem telegráfica de Colônia Jangada confirmou a notícia.

O corpo do tenente no avião acidentado fora encontrado por um lavrador, Ricardo Pohl, que trabalhava naquele momento na conservação da estrada de Palmas. Apesar da formal declaração sobre a sorte de Kirk, Setembrino, requisitou incontinentemente recursos médicos para o resgate e traslado.³⁴⁴ Um destacamento composto por dois oficiais, um sargento e três soldados rapidamente se deslocou, chegando à noite no local do acidente. Logo após seguiram para o local o avião Darioli e o mecânico Zanchetti, ali chegando madrugada adentro.

³³⁸ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950, p. 103.

³³⁹ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1 dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988, p. 426.

³⁴⁰ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 610.

³⁴¹ CARVALHO, Fernando Setembrino de. op. cit.

³⁴² Ibidem.

³⁴³ INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. op. cit., p. 426.

³⁴⁴ CARVALHO, Fernando Setembrino de. op. cit.

Seguindo orientação telegráfica do chefe do Estado-Maior, capitão José Osório, o corpo de Kirk e seus pertences foram retirados do aeroplano pelos moradores locais e translados em uma carroça para a casa de um comerciante local, o italiano José Tessarolli. O destacamento militar encontrou a comitiva nas proximidades do passo do Jangada, dali se dirigindo à casa comercial do sr. Tessarolli, onde foi improvisado um caixão, a seguir colocado numa carroça puxada a quatro cavalos, saindo do Jangada às duas da madrugada para Porto União, encontrando ainda Darioli e Zanchetti a caminho na estrada. O mecânico e o aviador permaneceriam no local até o amanhecer dando início às investigações acerca das causas do provável acidente.³⁴⁵ Pela manhã do dia seguinte, para a comoção de todo o quartel-general, o corpo de tenente chegou à União da Vitória.

Enquanto isso o grandioso e tão adiado ataque ao reduto de Santa Maria aconteceu sob as ordens do coronel Estillac Leal, que às 18 horas informado do acidente de Kirk, manteve a notícia em segredo a fim de não abalar o ânimo de seus combatentes, que ansiosamente esperavam pelo sobrevôo das aeronaves. A artilharia com seus melhores canhões Krupp estava posicionada para o bombardeio. A reforçada infantaria com seus modernos Mauser 1908 aguardava as ordens para o avanço. As expectativas dos combatentes da Coluna Sul foram expressas nos relatos de Demerval Peixoto:

E, ainda, o novo elemento de combate – o aeroplano – entraria em ação pela primeira vez. Kirk era ansiosamente esperado; as esperanças estavam todas voltadas para o efeito moral de um espetáculo inédito para os jagunços e para os atacantes. A par do efeito destruidor das granadas que seriam atiradas pelos obuses e lançadas do espaço pelo avião sobre o casario dos rebeldes, tornaria a avançar a tropa de infantaria.³⁴⁶

Muitos dos soldados da Coluna Sul já haviam tido contato com o aviador durante o tempo de preparo do pista de pouso de Perdizes. Alguns haviam trabalhado diretamente sob suas ordens no roçado do campo, e se sentiam ainda mais comprometidos com aquela missão.

Na tarde do dia 1º. de março os aeroplanos não vieram, e o ataque à “meca do fanáticos” aconteceria mesmo assim. Os infantes aguardavam sua vez diante de um ensurdecido bombardeio que ocultaria o suave roncar das esperadas aeronaves. Mantinham, por isso, seus olhares voltados para os céus na esperança

³⁴⁵ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986, p. 63.

³⁴⁶ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 612.

de ver passar aqueles espetaculares aparelhos. Todos aguardavam pelo grande momento do aceno ao tenente Kirk e Ernesto Darioli. Saudariam os valentes aviadores e assim seguiriam confiantes na vitória. Seriam heróis ao lado dos novos cavaleiros dos ares. O poder sobrenatural do “Exército Encantado” do “monge” e o medo da morte no sangrento enfrentamento dos “fanáticos” jagunços seriam assim aplacados.

Apesar das ordens de Estillac Leal para um sigilo em sua Coluna, logo a trágica notícia do acidente aéreo atinge o seio da tropa levada pelos praças do 58.º Batalhão de Caçadores que acampavam próximos à central telegráfica.

A notícia da morte do 1.º tenente Kirk não se espalhou no mesmo dia pela tropa: ela ficou limitada ao comandante da Coluna, ao seu Estado-Maior e ao telefonista que a recebeu. Somente no dia seguinte, após o combate, tornou-se ela conhecida de toda a Coluna.³⁴⁷

Conforme previa o coronel Estillac, o moral de sua tropa foi abalado pela notícia da morte de Kirk, pois circulavam entre seus soldados as predições dos “fanáticos” que afirmavam que “o gavião do governo cairia quando pretendesse voar para lhes jogar bombas”.³⁴⁸ As crenças de que os “fanáticos” eram invencíveis e tinham o “corpo fechado às balas” havia contaminado negativamente o imaginário dos soldados, o que já vinha comprometendo o sucesso da ofensiva. “O desastre do avião militar ecoara em todos os espíritos que, sofregamente, tinham as vistas firmadas no espaço, na ânsia de divulgarem a aparição da aeronave rasgando o horizonte em direção do acampamento”.³⁴⁹

3.6 CAUSAS DO ACIDENTE

Pouco se descreveu a respeito das efetivas causas que levaram a queda da aeronave do tenente Kirk nas proximidades da estrada Palmas – Porto União no dia 1.º de março de 1915. Demerval Peixoto afirmou que Kirk, ao tentar cruzar a serra da Taquara Verde, perdeu o rumo, ou pretendendo desviar-se de correntes aéreas,

³⁴⁷ D’ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume II, 1917, p. 254.

³⁴⁸ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 606.

³⁴⁹ Ibidem, p. 612.

tentou aterrar numa clareira, mas tal manobra resultou na colisão fatal com um isolado pinheiro.³⁵⁰

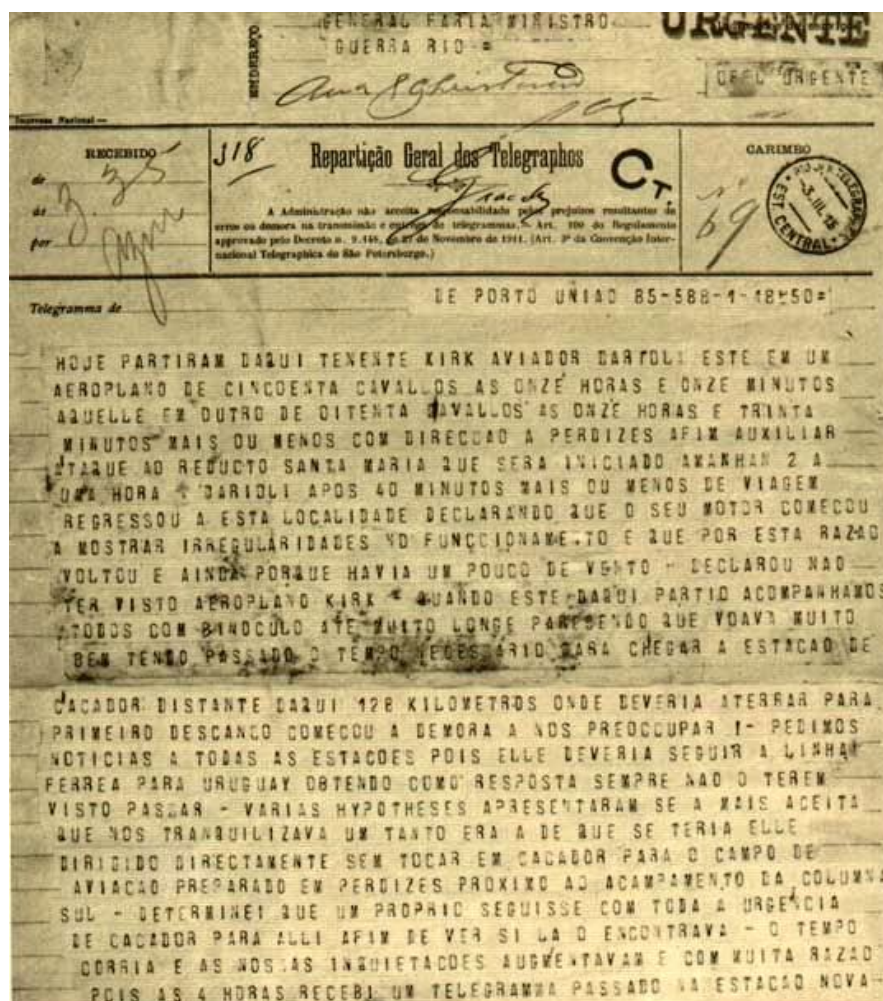


Figura 36 – Parte do original do telegrama enviado pelo general Setembrino de Carvalho ao ministro da Guerra, general Caetano de Faria, noticiando a missão aérea e a morte do tenente Kirk.
Fonte: AHEx.

A dificuldade de orientação para a navegação visual, naquela “confusão da aparente planura daquelas florestas intermináveis”³⁵¹, tinha feito com que, desde os primeiros vôos, os aviadores lançassem mão do uso de caieiras de lenha queimadas, no sentido de guiarem-se pela fumaça.³⁵² Outro recurso usado por Kirk para facilitar a localização da pista do campo das Perdizes foi a colocação de lençóis estendidos sobre os pinheiros mais altos.³⁵³

³⁵⁰ PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editor Heitor Ribeiro e Cia., 1916, p. 610.

³⁵¹ Ibidem, p. 609.

³⁵² Ibidem, p. 607.

³⁵³ D'ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, volume II, 1917, p. 236.

Acostumados a reides urbanos no Rio de Janeiro, marcado por incontáveis pontos de referência visuais, os aviadores no Contestado logo sentiram as dificuldades do vôo em uma imensa região de matas virgens, para os quais ainda careciam os mais rudimentares mapas.

Sobre seu vôo mais tarde Darioli assim se pronunciou:

Depois de me despedir do sr. general Setembrino e dos demais oficiais, fiz a decolagem e, apenas tinha galgado a altura de 300 metros, tomei rumo da estação de Caçador; porém, depois de estar um pouco além da estação São João, que fica a uns 60 km de Porto União, a temperatura mudou repentinamente, começando a soprar um vento forte, em direção contrária à marcha do aparelho. Além disso, surpreendido também, com o mau funcionamento do motor que começou a falhar (...) acossado pelo vento e temendo uma pane de motor, executei imediatamente a manobra de regresso, porém, vi então que havia perdido o rumo da estrada de ferro, o único ponto de referência que tínhamos naquela região de matas espessas. Lancei mão da bússola (...) pude achar o curso do rio Iguassú, pelo qual me dirigi até Porto União(...).³⁵⁴

Sobre a apuração das causas do acidente, foi aberto, na época, um inquérito, instaurado no quartel-general da XI Região Militar por ordem do general Setembrino de Carvalho. A primeira investigação de acidente aeronáutico da História da aviação brasileira teve início no dia seguinte ao acidente, a cargo do 1.º tenente de engenharia Eduardo Monty: “Aos dois dias do mês de março de 1915, dirigi-me ao local em que se deu a queda do aparelho pilotado pelo tenente Kirk, da qual resultou a sua morte, parei em casa do sr. José Tessaroli e inquiri-o sobre o sinistro”.³⁵⁵ Nesse ponto, o rico manancial do Contestado dá início à uma nova história de importantes estudos, a história da prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos do Brasil.

O tenente Monty realizou um trabalho minucioso, arrolou diversas testemunhas, dentre estas colonos locais que se encontravam próximo ao local do acidente e presenciaram as passagens das aeronaves. Monty também inquiriu Ernesto Darioli e o mecânico Zanchetti Francesco. Trechos dos depoimentos e a conclusão do inquérito do acidente atestam que houve um erro de desvio de rota para oeste no cruzamento da serra da Taquara Verde, quando então ambos os

³⁵⁴ Depoimento de Ernesto Darioli. Parte do inquérito acerca do acidente do tenente Kirk, instaurado na IX região militar em 2 mar 1915 a cargo do tenente Eduardo Monty: Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5542.

³⁵⁵ Inquérito acerca do acidente do tenente Kirk, instaurado na IX região militar em 2 mar 1915 a cargo do tenente Eduardo Monty: Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5542.

aviadores se perderam. O erro de rota foi imputado, por Monty, a Ernesto Darioli que primeiro decolou e foi seguido por Ricardo Kirk. Embora não tivesse experiência aeronáutica, Monty afirma conclusivamente em seu inquérito que Darioli confundiu, em seu vôo visual, a estrada de rodagem para Palmas com a estrada de ferro, a qual deveria seguir.

Os aviadores deviam partir para a estação de São João da linha férrea S. Paulo - Rio Grande, devendo sair em primeiro lugar o sr. Darioli e logo depois o tenente Kirk. Era intenção de ambos seguir a linha férrea. O sr. Darioli estava ainda a vista quando partiu o tenente Kirk; este tomou naturalmente a mesma direção do primeiro aviador, julgando-a boa, sem prever que era possível um erro no caminho, dada a dificuldade de que há em distinguir uma estrada de rodagem de uma linha férrea, impossível como é enxergar os trilhos de uma certa altura. E concebe-se que a confusão é tanto mais fácil de dar-se do alto quanto melhores são as condições técnicas da estrada de rodagem: as obras de arte, o traçado, os cortes, os aterros, em tudo se parecem com as de uma linha férrea. A confusão deu-se certamente: julgando seguir a linha férrea, o sr. Darioli teve dúvidas em declara-lo: disse ele que deu pelo erro quando inesperadamente viu um rio (o Jangada) sobre o qual não havia ponte. Com afeito rio é transposto por meio de balsa. Logo adiante, a 500 metros da balsa, está sobre a estrada a casa do sr. Tessaroli (testemunha), sobre o qual o sr. Darioli passou para logo voltar, reconhecido o erro, na intenção provavelmente de procurar a linha férrea para alguém da estrada. Em seguida o sr. Darioli retornou primitivo rumo e isso deve significar que o aviador não o achou, indo procurá-lo para além. O sr. Darioli declara que chegou até perto de São João depois dessas buscas, e que regressou porque o motor não funcionava bem.³⁵⁶

Este parecer final do relator do inquérito não encontrou nos depoimentos de Darioli a mesma versão que persistiu em afirmar que a causa da perda da rota ocorreu em razão um de “vendaval medonho” que os surpreendeu na tentativa de cruzar a serra da Taquara Verde.³⁵⁷

Os colonos locais, embora não tenham presenciado diretamente o momento do acidente, confirmaram as passagens das aeronaves pelo mesmo local. Darioli realizou quatro passagens sobre o mesmo ponto, sendo duas em direção à transposição da serra e dois retornos. Quanto a Kirk, identificado pelas testemunhas pela aeronave Morane-Saulnier de maior porte (*Iguassú*), realizou apenas uma passagem de ida e outra de retorno.

Duas testemunhas confirmaram a tentativa do aviador de buscar um pouso próximo a um banhado, tendo inclusive arremetido, demonstrando não haver pane no motor da aeronave. No inquérito, o tenente Monty concluiu que Kirk, vendo-se

³⁵⁶ Inquérito acerca do acidente do tenente Kirk, instaurado na IX região militar em 2 mar 1915 a cargo do tenente Eduardo Monty: Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5542.

³⁵⁷ AS BARBARIDADES DO CONTESTADO. **A Noite**, Rio de Janeiro, 26 mar. 1915.

perdido da rota e não querendo retornar, decidiu pousar para informar-se do rumo, mas após algumas tentativas, numa arremetida mal sucedida chocou-se contra um pinheiro.³⁵⁸

O tenente Kirk, segundo todas as probabilidades, não quis voltar, preferindo aterrar para informar-se do bom caminho. Essa hipótese é tanto mais plausível quanto é certo que não havia avarias no aparelho durante as tentativas de aterrissagem; as que foram encontradas no aparelho sinistrado tendo se dado seguramente na ocasião ou nos instantes que precederam imediatamente a queda fatal; demais uma avaria no motor determinando a sua parada, excluiria a idéia de ter havido mais de uma tentativa de aterrissagem, como se deu. Não é necessário ser especialista para reconhecer ser todo ponto justa a hipótese explicativa do sinistro segundo a qual teria faltado campo, depois da última tentativa de aterrissagem para que o monoplane, sob um ângulo compatível com sua construção e sua força, ganhasse altura sem tocar nas árvores. De uma vez eu mesmo observei que o tenente Kirk não conseguiu aterrar no campo de aviação dessa cidade com 400 metros de comprimento devido a grande velocidade que trazia; a descida não se fez com *plané*, mas com intermitências de marcha e parada do motor. A grande velocidade proveniente dessa manobra deslocaria muito para adiante o ponto de incidência com o solo que lhe daria uma boa aterrissagem. Isso provavelmente repetiu-se na última e infeliz tentativa no pequeno espaço em que se deu o desastre, não lhe sobrando campo para elevar-se.³⁵⁹

A premissa da tentativa de pouso ter sido motivada por uma pane na aeronave foi efetivamente refutada no inquérito pela perícia técnica da aeronave acidentada realizada pelo mecânico italiano. As avarias, segundo atestou Zanchetti, eram resultantes da colisão contra o obstáculo, e o motor não apresentava sinais de superaquecimento ou falhas mecânicas, bem como os comandos estavam intactos. Já a perícia na aeronave que Darioli conduzia foram constatados problemas no motor.

A morte do tenente Ricardo João Kirk encerrou definitivamente as operações do emprego de aviões na Guerra do Contestado. Seu corpo foi sepultado no cemitério de União da Vitória, no dia 2 de março, com honras fúnebres de um pelotão do 12.º Regimento de Infantaria. No dia 4 de março de 1915, ocorreu a promoção *post-mortem* ao posto de capitão por ato de bravura, conforme decreto do ministro da Guerra.

Apesar das sucessivas rogativas de sua mãe, Rita Fructuoso Kirk, publicadas na imprensa da época, os restos mortais de Kirk foram trasladados para o Rio de

³⁵⁸ Inquérito acerca do acidente do tenente Kirk, instaurado na IX região militar em 2 mar 1915 a cargo do tenente Eduardo Monty: Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5542.

³⁵⁹ Ibidem.

Janeiro somente em 1943.³⁶⁰ Sendo Kirk solteiro, ela requereu os benefícios da pensão militar, ocorrendo a concessão em junho de 1915.³⁶¹

O conflito do Contestado continuou de forma intensa, sob o comando do general Setembrino de Carvalho até o dia 5 de abril de 1915 com o arrasamento do reduto de Santa Maria, último baluarte da resistência sertaneja, mas a perseguição dos últimos rebeldes fugitivos, entre eles o terrível Adeodato, prosseguiu até agosto de 1916.

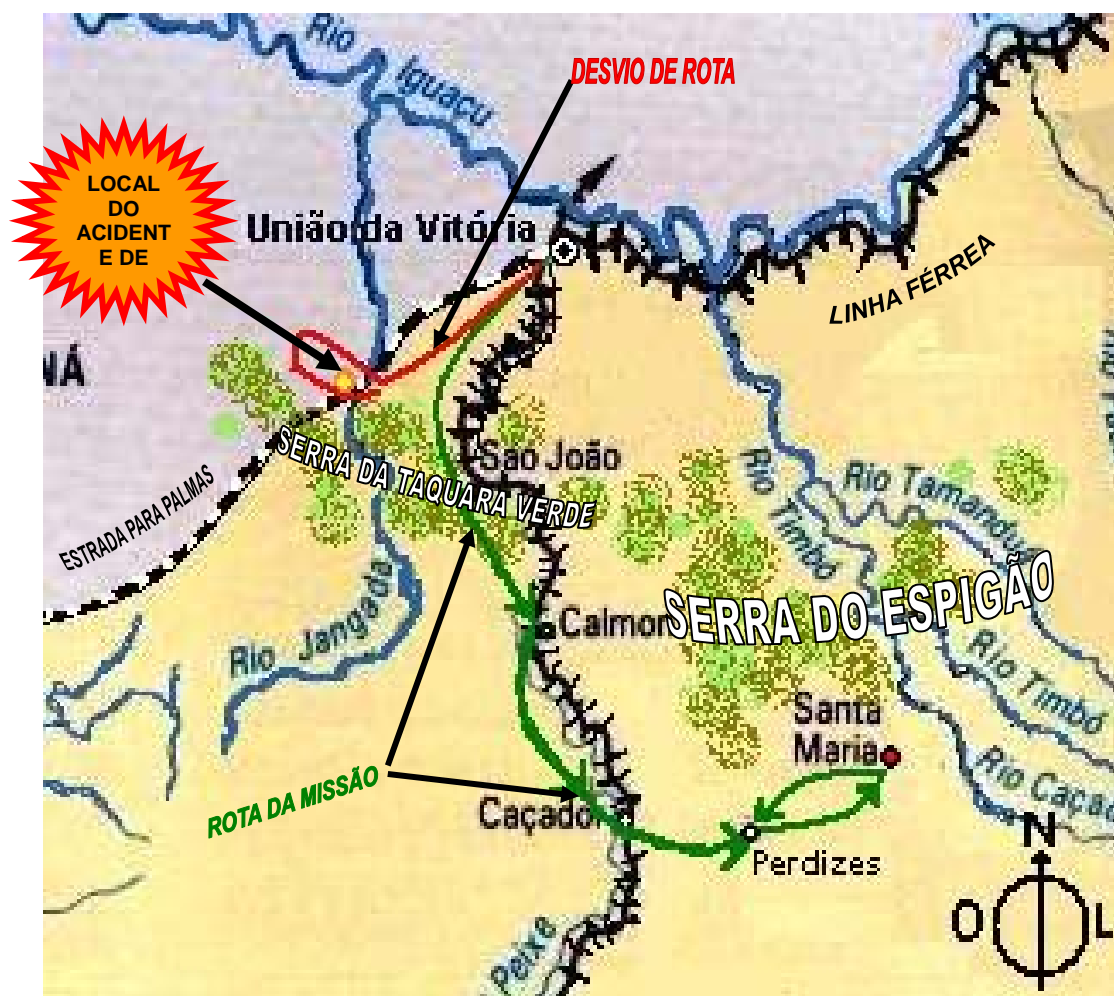


Figura 37 - Mapa da rota de vôo da missão e o do local do acidente.
Fonte: do Autor.

³⁶⁰ A MORTE DO AVIADOR NO CONTESTADO.- A Noite, Rio de Janeiro, 3 mar. 1915, p. 1.

³⁶¹ MINISTÉRIO DA GUERRA, Boletim nº. 430 de 5 de julho de 1915, p. 844.

4 CONCLUSÃO

Ao finalizar esta pesquisa, verificamos que a Guerra do Contestado representou um episódio primordial na História da Aeronáutica Brasileira, pois nela aconteceu o primeiro emprego de aviões em um conflito, fato ocorrido em 19 de janeiro de 1915, com a efetiva introdução de aeroplanos em um teatro de operações, realizando uma missão de reconhecimento sobre os rios Iguaçu e Timbó.

A investigação tornou patente que o emprego da aviação no Contestado é um rico manancial, pois se confunde com importantes episódios da história política, social e militar do Brasil, e por eles se deixa permear, propiciando relevante compreensão da importância do episódio. O tema também revelou constituir um exemplo histórico de um processo de incorporação tecnológica militar, assim como da simultaneidade do conflito no qual se deu o experimento.

Objetivando prontamente responder às questões apresentadas, que constituem lacunas do conhecimento histórico do tema, foi possível chegar às conclusões abaixo.

No tocante ao ineditismo do âmbito geográfico desse emprego, o Contestado representou a primeira aplicação militar de um avião na América do Sul, tendo em vista que o primeiro emprego mundial ocorreu na Tripolitânia em 1911, durante a Guerra Ítalo-Turca. Nas Américas, fato similar ocorreu durante a Revolução Mexicana, em 14 de abril de 1914.

Uma qualitativa investigação da historiografia aeronáutica dos países sul-americanos, também empreendida nos bastidores do presente trabalho, não permitiu encontrar nenhum evento de emprego da aviação em conflito anterior ao conflito messiânico brasileiro. Dentre as muitas obras publicadas acerca da revolta messiânica, que fazem menção ao ineditismo do uso de aviões, a única que disponibiliza a informação precisa quanto ao âmbito geográfico é a de Eduardo José Afonso.³⁶²

Quanto ao pensamento aeronáutico militar, tal conflito aconteceu num momento em que as doutrinas de emprego aéreo eram praticamente incipientes e, inclusive, duvidosas em todo o mundo. Somente após a Primeira Guerra Mundial é

³⁶² AFONSO, Eduardo José. **O Contestado** – Guerras e Revoluções Brasileiras. São Paulo: Editora Ática, 2003, p 35.

que se pode construir um referencial doutrinário para a aplicabilidade bélica do avião.

No início da segunda década do século XX, a utilização do recente invento em missões de reconhecimento e observação parecia ser a melhor concepção para o emprego militar. Assim caberia à aviação suplantar os encargos afeitos à arma de cavalaria, executando-os com maior amplitude, penetração, segurança e velocidade. Os aeroplanos da época, ainda bastante rudimentares, impunham limitações operacionais para seu desempenho no campo de batalha.

O bombardeio por meio de aeroplanos, ainda experimental, apesar de prospectivamente promissor, ainda não revelara sua eficiência. Esta modalidade de emprego, concebida no transcurso do conflito abordado, no planejado assalto ao reduto de Santa Maria, seria viabilizada com recursos de engenhosidade pioneira, assim como fora nas experiências da Europa e México.

O experimento da aviação no Contestado encontrava, sobremaneira, respaldo baseado nas experiências de países da Europa que pioneiramente lançaram mão desse recurso nas guerras da Líbia e dos Bálcãs. Nos anos dez daquele século o avião estava sendo testado em pontuais conflitos, parecendo promissor seu desenvolvimento para fins militares. O fato desencadeou uma corrida armamentista pela constituição dos primeiros corpos de aviação militar em diversos países, inclusive na América do Sul.

Entretanto, a eclosão da Primeira Guerra Mundial com suas primeiras atividades aéreas se tornou preponderante no conjunto de inspirações e motivações. O conflito europeu serviu, pontualmente, de modelo e exemplo para encorajar as iniciativas aeronáuticas. Estavam presentes naqueles campos de batalha os mais modernos exércitos da época, dentre eles o da Alemanha, o qual o do Brasil utilizava como padrão. Contudo, apesar da influência militar germânica no Exército Brasileiro, o pensamento aeronáutico em nosso país foi despertado e influenciado por franceses e italianos.

A busca de situações envolvendo o teatro de operações e o método de combate do inimigo que justificaram o indicativo do emprego de aeroplanos no Contestado redundaram, a expensas de uma melhor investigação, em respostas contidas nas próprias justificativas do general Setembrino de Carvalho em seu relatório final de campanha. Mesmo assim, foi possível identificar com maior clareza os aspectos táticos e operacionais que indicavam ou exigiam a iniciativa aérea.

Dentre elas, a mais premente era a necessidade de reconhecimentos diante da carência de mapas da região. O território da zona de guerra era extenso e quase que totalmente inexplorado e inóspito. Um atribuído insucesso da cavalaria para suas missões também apontava para a utilidade do emprego aéreo na localização dos redutos, na ofensiva das colunas e na observação do inimigo diante da modalidade de combate utilizada pelos rebeldes sertanejos. Embora não fosse uma guerra convencional, pois se tratava de uma típica guerrilha sertaneja, a utilização de aviões em missões de reconhecimento, observação e apoio aéreo aproximado se mostrava plenamente indicada, considerando o estado da arte militar da época.

No que diz respeito à organização da aviação no Exército Brasileiro naquele período, verificamos que ela se encontrava em um estágio embrionário e conturbado. Oficialmente, o processo de introdução do aeroplano militar ocorreu a partir do ano de 1912, enfrentando óbices e resistências, tanto políticas como financeiras. O tenente Ricardo Kirk era o único militar brevetado do Exército, tendo realizado seu curso na França mediante seus próprios recursos.

Imperava uma contenda e conseqüente dicotomia de esforços entre o Ministério da Guerra e o AeCB para a criação de uma escola destinada à formação de pilotos militares. Para a efetivação de sua escola de aviadores, o Ministério da Guerra realizou um polêmico contrato com um grupo de empresários italianos. A EBA/Gino Bucelli funcionou durante quatro meses e foi encerrada sem haver concluído a formação de nenhum piloto. O Exército possuía apenas duas aeronaves Morane-Saulnier, adquiridos na França, que após o fechamento da escola permaneciam parados no Campo dos Afonsos. Dentre as nações sul-americanas com expressivo poder militar, Argentina e Chile, o Brasil de 1914 figurava em posição de evidente atraso, ou melhor, mal havia iniciado a organização de sua aviação militar.

A tomada de decisões para o emprego aéreo ocorreu em função de circunstâncias militares e políticas. Foi uma decisão pessoal de comando do general Setembrino de Carvalho, fundamentado em argumentos militares, mas, sobretudo, calcado em conveniências de ordem política, influências pessoais e pressões da imprensa. Ficou claro que a tomada de decisão não foi concebida a partir de um estudo de Estado-Maior, já que este só foi constituído posteriormente à decisão. Essa e outras ações observadas no mesmo período, no que se refere à

incorporação tecnológica do avião, confirmam que o conceito e a filosofia de Estado-Maior não estavam solidificados no seio do Exército Brasileiro da época.

A pesquisa identificou ainda um importante personagem, coadjuvante em todo o conjunto de influências pessoais do Setembrino de Carvalho, o tenente João Moraes de Niemeyer. O Ex-aluno da malograda EBA/Gino Bucelli servia no mesmo regimento de tenente Ricardo Kirk e, convocado para o conflito, foi designado ajudante-de-ordens do general em seu Estado-Maior.

A iniciativa aérea para o conflito messiânico foi conseqüência, ou mesmo um reflexo, de uma conturbada política de incorporação tecnológica da aviação no Exército Brasileiro, inserida no contexto de reorganização da força terrestre iniciada pelo marechal Hermes da Fonseca. A guerra do Sul agravada e provocando um grande desgaste político ao governo, se tornou um oportuno palco para a validação daquele processo de modernização do Exército.

O conflito no Contestado, em sua fase de agravamento, aconteceu em um momento de malogro da política da organização da aviação militar. A nomeação do general Setembrino de Carvalho marcou uma mudança política do governo no enfrentamento da revolta catarinense. O novo chefe militar solicitou um grande contingente e recursos, propondo levar ao Sul um Exército modernizado em equipamentos e reorganizado em sua estrutura. Recebendo todo o apoio do governo e da parcela do jovem pensamento militar, incluiu, posteriormente, a aviação no conjunto de experimentos militares.

Embora enfrentando uma guerrilha sertaneja, Setembrino de Carvalho mobilizou uma força de combate convencional, em similaridade aos exércitos em atividade naquele momento na guerra da Europa. Buscando provocar um grande impacto político favorável à sua campanha, ele fez do conflito um desfile de modernidade de um novo Exército, aproveitando a abertura da pauta de assuntos de defesa nacional provocados pela eclosão da guerra européia.

Politicamente, a decisão do emprego aéreo no Contestado surgiu diante de um momento favorável de união nacional em torno do conflito. O general utilizou esse momento para sustentar um componente fracassado no conjunto de modernizações do Exército. Buscava promover a reunião de esforços e assim reverter o quadro de paralisia na aviação, almejando ressuscitá-la sob novos horizontes políticos após a guerra.

O engajamento do AeCB à campanha do Contestado era do interesse da agremiação e para isso se utilizou do jornal *A Noite* para realizar uma campanha na imprensa para fomentar e apoiar a iniciativa do emprego aéreo. Este periódico era alinhado à causa da aviação e atuou como um instrumento político dos interesses do clube. O AeCB visava despertar o reconhecimento nacional e recuperar a credibilidade perante o Ministério da Guerra, para, após o conflito, se beneficiar de uma nova fase de impulso da aviação militar. Havia, também, interesses pessoais do tenente Ricardo Kirk que, isolado pela política do ministro da Vespasiano, almejava uma recuperação política pessoal, colocando-se à frente da organização da aviação militar em um novo governo.

Ricardo Kirk foi o personagem principal dos primórdios de aviação militar brasileira. Com uma trajetória de vida típica dos oficiais de sua época no Exército, tomou parte em conflitos e presenciou as profundas transformações ocorridas no Exército Brasileiro na aurora do século XX. Almejando melhores perspectivas e oportunidades de carreira, dedicou-se à nascente e promissora aviação. Revelando-se, até seu fim, tenaz e fiel a seus ideais, anteviu numa guerra a oportunidade ímpar para ser gloriosamente projetado à liderança de um novo processo de organização da aviação militar.

No que diz respeito ao planejamento operacional e logístico da expedição aérea, constatamos que foram incipientes, acarretando para uma seqüência de falhas e óbices. A quimera do ineditismo e a inexperiência fizeram com que seus idealizadores dispensassem importantes avaliações e estimativas. Enquanto as nações do Velho Mundo experimentavam o novo recurso tecnológico em terras milenarmente mapeadas e ocupadas, o Exército Brasileiro efetivou a aviação em um conflito numa região longínqua e desconhecida, mediante um deslocamento para um sertão inóspito, carente de infra-estrutura para tal tipo de experimento.

Sob a ótica da incorporação tecnológica, observamos que o Exército Brasileiro da época se lançou em um conflito efetivando o emprego de um novo invento, uma original inovação militar, mas simplesmente desconsiderou suas novas concepções e formulações de emprego. Não se ateu à necessidade de maiores reflexões e revisões doutrinárias. Considerou o avião uma mera renovação tecnológica como as demais armas e equipamentos introduzidos na força terrestre naquele momento.

O transcurso das operações aéreas na zona de guerra revelou despreparo, evidenciando-se diante de problemas logísticos e operacionais. Os pioneiros aviadores depararam com condições adversas de clima e navegação, diferente daqueles vôos aos quais estavam condicionados no Rio de Janeiro, denunciando as diversas limitações no emprego do novo recurso.

As operações aéreas no Contestado não surtiram os esperados efeitos. Os reconhecimentos aéreos não foram profícuos. A expedição terminou com uma tentativa de desdobramento aéreo para a frente de combate Sul, para o ataque ao reduto de Santa Maria, onde ocorreriam sobrevôos de reconhecimento e lançamento de bombas aéreas. 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.

O primeiro aviador do Exército Brasileiro não foi apenas vítima de um acidente aéreo, ou mesmo mais um tombado nesse conflito, foi, sobretudo, uma vítima de um processo político de incorporação tecnológica militar. Conforme o próprio general registrou em seu relatório final: “o desastre de que foi vítima o intrépido 1.º tenente Ricardo Kirk, não permitiu a execução de trabalhos que me facilitassem julgar o auxílio dos aeroplanos nesta pequena guerra”.³⁶³

Buscando submeter à validação as hipóteses apresentadas ao início do trabalho, apresentamos as seguintes considerações.

1. A primeira hipótese, a de que a força terrestre estava preparada para efetivar a incorporação tecnológica do avião no momento da Guerra do Contestado, analisamos que seria de presumir, pela lógica do planejamento militar, que se o Exército Brasileiro recorreu à aviação no momento do conflito, é porque estava, em tese, preparado para efetivá-la, ou pelo menos houvesse um grau mínimo de condições, treinamento e recursos materiais para tal. Pelo evidenciado da situação

³⁶³ CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

da aviação do Exército no ano de 1914, em conturbado período de incorporação tecnológica, fica claro que tal hipótese não pode ser acatada.

Uma evidente conclusão que se pode atingir é que, indubitavelmente, o Exército Brasileiro não se encontrava preparado para efetivar o emprego da aviação no conflito messiânico. Este despreparo pode ser abordado sob diversos aspectos, organizacionais, humanos e materiais. A força terrestre da época recorreu ineditamente ao recurso sem possuir nenhuma unidade de aviação constituída, equipada e em treinamento.

2. A segunda hipótese, a de que o emprego aéreo foi uma iniciativa bem sucedida, comprovando a eficácia do novo recurso militar, diante de todo o exposto, pode-se também invalidá-la. Foi constatado que o emprego de aviões nenhuma contribuição trouxe ao sucesso da campanha de Setembrino de Carvalho. A mesma terminou vitoriosa derrotando o movimento de jagunços armados pelo princípio militar da massa, ao utilizar uma força militar convencional e desproporcional.

As perdas e o fracasso do emprego aéreo no Contestado provocaram conseqüências negativas para a reorganização da aviação militar no Exército Brasileiro. A prematura morte do tenente Ricardo Kirk foi um duro golpe que recaiu sobre a validade do emprego aéreo, comprometendo o respaldo do pensamento aeronáutico brasileiro. Instalou-se, a partir de então, um breve período de paralisia e estagnação de novas iniciativas. O quadro desfavorável só pôde ser revertido após o término da Primeira Guerra Mundial, em 1919, a partir da tutela da Missão Militar Francesa, quando foram retomados os investimentos para a aviação do Exército Brasileiro.

Como contribuição final, inferimos que a experiência histórica da aviação no Contestado se presta para análises e futuras reflexões doutrinárias, não só para a Força Aérea Brasileira, mas para as Forças Armadas de outras nações, ensinando-nos que pressões políticas e personalismos, tanto extrínsecas quanto intrínsecas, para o experimento precipitado de inovações militares no decorrer de um conflito podem ter resultados indesejáveis.

O malogrado emprego experimental da aviação no conflito do início do século XX pode assim referendar o preceito de que a incorporação tecnológica militar é um processo complexo, sujeito a interferências de natureza política, requerendo minucioso planejamento institucional e revisão doutrinária.

5 REFERÊNCIAS

5.1 FONTES DOCUMENTAIS

A AGITAÇÃO NO SUL. **A Noite**, Rio de Janeiro, 29 set. 1914.

A AVIAÇÃO DURANTE A GUERRA, **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 16 ago. 1914.

A AVIAÇÃO MILITAR É UMA NECESSIDADE. **A Noite**. Rio de Janeiro, 14 mai. 1912.

A AVIAÇÃO MILITAR ENTRE NÓS, Um Contrato Escandaloso. **A Noite**. Rio de Janeiro: 15 ago. 1913.

A AVIAÇÃO NA GUERRA: Os aviadores aliados perturbam o jantar de natal do Kaiser. **A Noite**, 1 jan. 1915.

A AVIAÇÃO NO BRASIL, **A NOITE**, Rio de Janeiro, 26 jun. 1912. p. 1.

A AVIAÇÃO TORNA-SE A MAIS TEMÍVEL DAS ARMAS. **A Noite**, Rio de Janeiro, 24 jan. 1915.

A AVIAÇÃO VAI SOFRER NO IMPULSO. **A Noite**, Rio de Janeiro, 30 mar. 1915.

A DEFESA NACIONAL – Revista de Assuntos Militares. Rio de Janeiro: n.º. 1, ano I, 10 out. 1909.

_____ Rio de Janeiro: n.º 19, ano II, 10 abr. 1915.

A GUERRA NO AR. Entra mais ativamente em ação a quarta arma. **A Noite**, Rio de Janeiro, 15 jan. 1914.

A MORTE DE KIRK – Angústia de uma mãe. **A Noite**, Rio de Janeiro, 3 mar. 1915.

A NOITE, Rio de Janeiro, 26 jun. 1912.

A TRIBUNA. Curitiba: 5 set. 1914.

AERO-CLUB BRASILEIRO. **Livro de Actas de Reuniões** - período de 1911 a 1915. Rio de Janeiro: 1915.

AEROPLANOS FRANCESES EM AÇÃO. **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, 3 ago. 1914.

AS BARBARIDADES DO CONTESTADO. **A Noite**, Rio de Janeiro, 26 mar. 1915.

AS CONSEQÜÊNCIAS DA GUERRA, Paris diminui iluminação particular com receio dos aeroplanos. **A Noite**, Rio de Janeiro, 19 jan. 1915.

AVIAÇÃO NO BRASIL- Regresso da Europa do Dr. Ricardo Kirk. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 6 abr. 1914.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Mensagens Presidenciais: 1910-1914**: Hermes da Fonseca. Brasília, DF: 1978.

_____. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. **Doutrina Básica da Força Aérea Brasileira**: DCA 1-1. Brasília, DF: 2005.

_____. Lei n.º 2.544 de 4 de janeiro de 1912.

CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias** - Dados para a História do Brasil. Rio de Janeiro: 1950.

_____. **Relatório Apresentado ao General José Caetano de Faria**, Ministro da Guerra, pelo comandante das forças em operações de guerra no Contestado. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

Certidão de batismo de Ricardo João Kirk. Igreja Presbiteriana da Capital, pelo pastor Antônio B. Trajano, Rio de Janeiro, 9 jun. 1891. Fonte: AHEx., pasta Patrono da Aviação.

CIDADE, F. Paula. Os Fanáticos, Liame Histórico. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, n.º 13, ano 2, 10 out. 1914.

D'ASSUNÇÃO, José Herculano Teixeira. **A Campanha do Contestado**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 2 vols., 1917.

DARIOLI, Ernesto. A Primeira Manifestação da Aviação Militar no Brasil. **Revista do Aero Club do Brasil**, Rio de Janeiro, ago. 1915.

_____. **Revista do Aeroclube do Brasil**. Rio de Janeiro: abr. 1916.

DIÁRIO DA TARDE. Curitiba, 1 nov. 1912.

Fé-de-Ofício de João Moraes de Niemeyer: Pasta n.º XII-8-4-SAP, -AHEx.

Fé-de-Ofício de Ricardo João Kirk. : Pasta Patrono da Aviação, AHEx.

Fé-de-Ofício de Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva : Pasta n.º V-4-7-Ministros da Guerra , AHEx.

Ficha necrológica de acidente aéreo 001 – capitão Ricardo João Kirk. Fonte: Museu Aerespacial, seção de arquivo histórico.

GUANABARA, Alcindo. **Serviço Militar Obrigatório**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907, p. 14.

Campanha do Contestado. Álbum fotográfico da Campanha do General Fernando Setembrino de Carvalho. AHEx. Seção de Iconografia.

Inquérito acerca do acidente do tenente Kirk, instaurado na IX região militar em 2 mar 1915 a cargo do tenente Eduardo Monty: Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5542.

Livro de registro de telegramas expedidos e recebidos pelo comando da Coluna Sul. fev. 1915. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I-15, prateleira 12, pasta 5541.

MINISTÉRIO DA GUERRA. **Almanak de Oficiais**, ano 1910. Rio de Janeiro, Imprensa Militar:1910.

_____. **Almanak de Oficiais**, ano 1911. Rio de Janeiro, Imprensa Militar:1911.

_____. **Almanak de Oficiais**, ano 1912. Rio de Janeiro, Imprensa Militar:1912.

_____. **Almanak de Oficiais**, ano 1913. Rio de Janeiro, Imprensa Militar:1913.

_____. **Almanak de Oficiais**, ano 1914. Rio de Janeiro, Imprensa Militar:1914.

_____. **Almanak de Oficiais**, ano 1915. Rio de Janeiro, Imprensa Militar:1915.

_____. **Boletim do Exército, Coleção ano 1910**. Capital Federal: 1910.

_____. **Boletim do Exército, Coleção ano 1911**. Capital Federal: 1911.

_____. **Boletim do Exército, Coleção ano 1912**. Capital Federal: 1912.

_____. **Boletim do Exército, Coleção ano 1913**. Capital Federal: 1913.

_____. **Boletim do Exército, Coleção ano 1914**. Capital Federal: 1914.

_____. **Boletim do Exército, Coleção ano 1915**. Capital Federal: 1915.

_____. **Relatório Apresentado ao Presidente da República pelo General de Divisão José Caetano de Faria em maio de 1915**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1915.

_____. **Relatório Apresentado ao Presidente da República pelo General de Divisão Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva em maio de 1913**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1913.

_____. **Relatório Apresentado ao Presidente da República pelo General de Divisão Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva em maio de 1914**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar, 1914.

_____. **Relatório de necessidades e orçamento de implantação da aviação militar**, fev.– mar. 1912. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, pasta J.20- cx 02 – Aviação do Exército.

O DIA, Florianópolis, 11 set. 1914.

_____. Florianópolis, 29 set. 1914.

O ESTADO DA AVIAÇÃO NO BRASIL. **A Noite**, Rio de Janeiro, 20 ago. 1913.

O MONGE E SEU RECEITUÁRIO, Afinal - Quem é. **A Notícia**. Lajes: 19 out. 1912.

Termo de arrolamento de espólio do tenente Ricardo João Kirk, instaurado na IX região militar em 2 mar 1915 a cargo do tenente Eduardo Monty: Fonte: Arquivo

Histórico do Exército, série Revoluções Internas, sub-série Forças em Operações no Contestado, estante I -15, prateleira 12, pasta 5542.

O Tiro de Artilharia e a cooperação dos aeroplanos. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, n.º 19, ano 2, 10 abr. 1915.

Orçamento para um Campo de Aviação, mar 1912, fonte : AHEx., pasta J.20 – caixa 02 – Aviação do Exército.

OS AVIADORES QUE PARTEM PARA O PARANÁ. **A Noite**, Rio de Janeiro, 26 set. 1914.

OS FANÁTICOS DO CONTESTADO. **A Noite**, Rio de Janeiro, 18 set. 1914.

OS FANÁTICOS. O General Setembrino telegrafia. **A Noite**, Rio de Janeiro, 16 set. 1914.

OS NOVOS GENERAIS. Promoção de Setembrino de Carvalho. **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, 9 abr. 1914, p. 2.

OS VÔOS DE EDU CHAVES E DARIOLI NO CAMPO DOS AFONSOS – Um acidente com o avião Kirk. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 9 jul. 1914.

PEIXOTO, Demerval (Clivelário Marcial). **A Campanha do Contestado** – Episódios e Impressões. Rio de Janeiro: Editora Heitor Ribeiro e Cia., 1916.

Parte n.º 70 de 18 de junho de 1914, do fiscal capitão-tenente Jorge Moller ao ministro da Guerra. Fonte: AHEx., pasta J.20 – cx 02 – Aviação do Exército.

TRÁGICA MORTE DE KIRK, **A Noite**, Rio de Janeiro, 2 mar. 1915.

UMA QUESTÃO DE LIMITES. **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 7 abr. 1914.

5.2 FONTES ORAIS

Ilza Kirk de Souza Del Cima, neta de Ricardo João Kirk. Entrevista realizada em 15 jul. 2006.

5.3 BIBLIOGRAFIA

AFONSO, Eduardo José. **O Contestado** – Guerras e Revoluções Brasileiras. São Paulo: Editora Ática, 2003.

ANDRADE, Roberto Pereira de. **A Construção Aeronáutica no Brasil 1910/1976**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1976.

AURAS, Marli. Guerra do Contestado. **A Organização da Irmandade Cabocla**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1984.

BARROS, José D'Assunção. **O Projeto de Pesquisa em História** - da Escolha do Tema ao Quadro Teórico. Petrópolis: Editora Vozes, 2005.

BARROSO, Gustavo. **História Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2000.

BEASON, J. Douglas; LEWIS, Mark. A Necessidade de Ciência e Tecnologia para o Combatente. **Air Space Power Journal em Português**, 1.º trimestre 2006. Santa Monica CA: RAND, 2006.

BENTO, Claudio Moreira. Marechal Caetano de Faria.- Projeção de sua obra como Chefe do EME e Ministro da Guerra na Reforma Militar. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, n.º 724, mar./abr. 1986.

BERNARDET, Jean-Claude. **A Guerra Camponesa no Contestado**. São Paulo: Editora Parma, 1979.

CANBY, Courtland. **História da Aeronáutica**. Lausanne: Librairie Morais Edition, 1965.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. ; BRIGNOLI, Héctor Pérez. **Os Métodos da História**. 6.ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal Ltda. , 2002.

CARNEIRO, Glauco. **História das Revoluções Brasileiras**, 1.º volume. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

CARONE, Edgard. **A República Velha I: Instituições e Classes Sociais (1889 - 1930)**. 4.ª ed. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978.

CARVALHO, José Murilo de. **Forças Armadas e Política no Brasil**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

CARVALHO, L. P. Macedo. Hermes – O pai do exército moderno. **Revista do Exército Brasileiro**, Rio de Janeiro, Vol.140, 2.º Quadrimestre, 2003.

CARVALHO, L. P. Macedo. Rio Branco e o Exército. **A Defesa Nacional**, Rio de Janeiro, n.º 797, 3.º Quadrimestre, 2003.

CLAUSEWITZ, Carl Von. **Da Guerra**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora. 1996.

CONTRERAS GUZMÁN, Victor. **Historia de la Aeronáutica Militar de Chile**. Santiago: Imprensa Universitária. 1916.

CORVISIER, André. **A Guerra: Ensaios Históricos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora. 1999.

DERENGOSKI, Paulo Ramos. **O Desmoroamento do Mundo Jagunço**. Florianópolis: Imprensa Oficial de Santa Catarina, 1986.

FAUSTO, Boris. **História Geral da Civilização Brasileira** - Tomo III-O Brasil Republicano, 2.º Volume - Sociedade e Instituições. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1978.

FRAGA, Rosendo. Fronteiras do Brasil. O Olhar Adversário. **Nossa História**, São Paulo, ano 3, n. 25, nov. 2005.

FULLER, John Frederick Charles, **A Conduta da Guerra**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2002.

_____, **The Foundations of the Science of War**, London: Hutchington and Co. Ltd., 1925.

_____, **Armament and History: A Study of the Influence of Armament on History from the Dawn of Classical Warfare to the Second World War.**(New York: Charles Scribner's Sons, 1945.

_____, **History of British Air Power Doctrine**. London: Capo Press., 1987.

_____, **The Reformation of War**. London: Hutchinson, 1923.

GARAMBONE, Sidney. A Primeira Guerra Mundial e a Imprensa Brasileira. Rio de Janeiro: Mauad, 2003.

GRANT, R. G. , **Flight – 100 Years of Aviation**. New York: Smithsonian Institution, DK Publishing, Inc., 2002.

HIGHAM, Robin. **100 Years of Air Power and Aviation**. Houston: Texas A&M University Press., 2003.

HOLLEY JR., I. B. Sobre cargas de sabre, caças de escolta e aeronaves espaciais. **Air University Review**, edição brasileira, Maxwell AFB, p. 26-35, primavera 1984.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. 1, dos Primórdios até 1920. Rio de Janeiro: Editora Itatiaia, 1988.

_____, **1.º Seminário de História da Aeronáutica Brasileira**, vol. 2, Aditivo, Informe Final, Rio de Janeiro: 1987.

ISAACSON, Jeffrey; LAYNE, Christopher; ARQUILLA, John. **Predicting Military Innovation**. Air Space Journal, Santa Monica CA: RAND, 1999.

JARA, Carlos A. de la. **Historia Aeronáutica del Perú**. Lima: Ed. Ausonia Talleres Gráficos, 1975.

KEEGAN, John. **Uma História da Guerra**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

LACERDA, Maurício de. **Anais da Câmara dos Deputados**, Apud MALAN, Alfredo Souto. Missão Militar Francesa de Instrução Junto ao Exército Brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1988.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

LINHARES, Maria Yedda. **História Geral do Brasil**. 9.ª edição. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1990.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**. Campinas: Editora UNICAMP, 2004.

MAGALHÃES, J. B. **A Evolução Militar do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora 1998.

MATTOS, Sérgio. **Censura de Guerra – Da Criméia ao Golfo Pérsico**. Salvador: Sindicato dos Jornalistas Profissionais da Bahia. 1991.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom; BERTOLLI FILHO, Claudio. **Revolta da Vacina**. São Paulo: Editora Ática S. A., 1995.

MELLO, Gustavo. **O Pensamento Aeronáutico na Aviação Naval e Militar**. 2001. 48 f. Monografia de Pós Graduação Latu-sensu, Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2001.

MIRANDA, Alcebiades. **Contestado**. Estante Paranista, volume 28. Curitiba: Ed. Lítero-Técnica, 1987.

MOCELIN, Renato. **Os Guerrilheiros do Contestado**. São Paulo: Editora do Brasil, 1986.

MÖLLER, Jorge. **Aeronáutica Militar**. Paris: 1911.

MORAES, Mascarenhas de. **Memórias**. Volume I, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1969.

MOTTA, Jehovah. **Formação do Oficial do Exército**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1998.

MOURA, Aureliano Pinto de. **Contestado – A Guerra Cabocla**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 2003.

OLIVEIRA, Tânia R. P. de Godoy T. de. **O Estudo da Guerra e a Formação da Liderança Militar Brasileira**. 2004. 189 f. Tese de Doutorado, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2004.

PACAUD, Serge. **L'Épopée des Temps Héroïques de L'Aviation**. Paris: Edite par CPE, 2005.

PALAZZI, Rubén Oscar. **Escuela Militar de Aviación – Génesis de la Fuerza Aérea Argentina**. Córdoba: Ed. Escuela de Aviación Militar, 1995.

PALHA, Américo. **Soldados e Marinheiros do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1962.

PELLICCIA A., **Il Dominio Dello Spazio**. Roma: Edizioni dell'Ateneo, 1978.

PEREGRINO, Umberto. **Significação do Marechal Hermes**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1956.

POMBO, Nívea. O Presidente Urucubaca. **Nossa História**, São Paulo, Ano 3, n.32, jun. 2006.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1966.

SANTOS, Murillo. **Evolução do Poder Aéreo**. Rio de Janeiro: INCAER. Editora Itatiaia, 1989.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História da Imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

SOUZA, José Garcia de. **A Verdade Sobre a História da Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger, 1944.

_____. **Histórico do Aero Clube do Brasil**. Rio de Janeiro: Gráfica Leuzinger S. A., 1943.

THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado** – Réquiem para Kirk. Caçador: FEARPE, 1986.

_____. **Insurreição Xucra. In.: Álbum O Contestado**. Rio de Janeiro: Index/FCC/Fund. Roberto Marinho, 1992.

_____. **Rio Branco e o Contestado** - Questão de Limites Brasil-Argentina. Caçador (SC): UnC, 1993.

_____. **Sangue, Suor e Lágrimas no Chão do Contestado**. Caçador (SC): Incon Edições, 1993.

TORRES, Theodorico Lopes Gentil. **Ministros da Guerra do Brasil : 1808 – 1950**. Rio de Janeiro: S/ ed, 1950.

TOTA, Antonio Pedro. **Contestado: A Guerra do Novo Mundo**. São Paulo: Editora Brasiliense S. A., 1983.

VIAZZI, Luciano; VALENTE, Emiddio. **I Cavalieri del Cielo** - L'Aviazione Militare Italiana dalle origini alla Grande Guerra Le "Aviazioni con le stellette" in Italia oggi. Cremona: Persico Edizioni, 2001.

WEIGLEY, Russell F. **Novas Dimensões da História Militar** - Vol. 1. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1981.

ZULOAGA, Angel Maria. **“La Victoria de las Alas”**, Historia de la Fuerza Aérea Argentina y su base filosófica. Buenos Aires: Ed. Fuerza Aérea Argentina, 1958.

5.4 REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS DA INTERNET

A POLÍTICA das salvações. **Historianet**. Disponível em: <<http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=652>>. Acesso em: 15 jun. 2006.

BALCAN Wars. **Hellenic Air Force History**, Hellenic Air Force. Disponível em: <http://www.haf.gr/en/history/history/history_2.asp>. Acesso em 24 jun. 2006.

Battles: **The First Battle of the Marne**, 1914. First World War.com. Disponível em: <<http://www.firstworldwar.com/battles/marne1.htm>>. Acesso em: 28 jun. 2006.

CARMONA, José Antonio Quevedo. **Historia de la Fuerza Aérea Mexicana**, La Revolucion. Disponível em: <http://www.aztecmodels.com/fam/fam_frm0.htm>. Acesso em: 5 mai. 2006.

DREW, Dennis M. Of trees and leaves. **Air University Review**, jan./feb. 1982. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1982/jan-feb/drew.html>>. Acesso em: 1.º mar. 2007.

DRUMOND, Cosme Degenar. **Ases da 1.ª Guerra Mundial**. História Militar. Defesanet, 03 out. 2005. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/rv/history/wwwl_aces.htm>. Acesso em: 17 abr. 2006.

EVANGELISTA, Helio de Araujo. **O Serviço Geográfico do Exército**. Revista Geo-Paisagem on line.Vol. 1, número 2, 2002. Julho/dezembro de 2002. Disponível em: <<http://www.feth.ggf.br/SERVIGEOEX.htm>>. Acesso em 20 mai. 2006.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_ramal.asp>. Acesso em: 15 abr. 2006.

HENNESSEY, Juliette A. **1908 Wright Flyer Test Flights**. USAF Museum 1958. Disponível em: <<http://www.wpafb.af.mil/museum/history/preww1/cof10.htm>>. Acesso em 18 jun. 2006.

HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE, **Los Primeros Pasos**. Disponível em: <http://www.fach-extraoficial.com/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=28>. Acesso em 17 mai 2006.

HOWARD, Michael. **O Conceito de Poder Aéreo: Uma Avaliação Histórica**. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apjp/howard.html>>. Acesso em: 7 abr. 2006.

LA GUERRA turca di líbia. **Cronología - 2000 Anni di Storia** – La Repubblica It. Disponível em: <<http://www.cronologia.it/storia/a1911dd.htm>>. Acesso em: 14 mai. 2006.

MENEZES, Lauro Ney. **O Poder Aéreo e seus Teoristas**. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/poderaereo>>. Acesso em: 1 set. 2007.

MORANE-Saulnier history. **The Pioneers**. Disponível em: <<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/pioneers.html>>. Acesso em: 7 jul. 2006.

NOGUEIRA, Jairo Dias. **As Origens do Pensamento Social de Max Weber**. Disponível em: <<http://www.jaironogueira.noradar.com/jairo31-weber.htm>>. Acesso em: 26 ago. 2007.

THE Aircraft of World War I. **The Aerodrome**. Disponível em : <http://www.theaerodrome.com/aircraft/by_name.php?pageNum_aircraft=2&totalRows_aircraft=8>. Acesso em: 5 jul. 2006.

THE War in the Air - **Observation and Reconnaissance**. The War in the Air. First World War.com. Disponível em:
<<http://www.firstworldwar.com/airwar/observation.htm>>. Acesso em: 28 jun. 2006.

THE War in the Air, 1914–1918. **The Encyclopedia of World History**. 2001.
Disponível em: <<http://www.bartleby.com/67/1764.html>>. Acesso em: 28 jun. 2006.

6 GLOSSÁRIO

“**Bacharéis**” – Denominação dos oficiais do Exército, do final do século XIX e início do XX, com formação superior na Escola Militar da Praia Vermelha, marcada pelo ensino demasiadamente intelectualizado e elitista. Também eram conhecidos como “doutores” ou “científicos”.

Batismo de fogo – Primeira campanha em que um militar toma parte, estréia em combate, ingresso em um teatro de operações. Primeira participação em conflito real de indivíduo, técnica ou equipamento militar.

Belle Époque - Expressão de língua francesa que designa o clima intelectual e artístico do período que vai aproximadamente de 1880 até o fim da Primeira Guerra Mundial, em 1918. Foi uma época marcada por profundas transformações culturais que se traduziram em novos modos de pensar e viver o cotidiano. Inovações tecnológicas como o telefone, o telégrafo sem fio, o cinema, a bicicleta, o automóvel, o avião, inspiravam novas percepções da realidade. Com seus cafés-concertos, balés, operetas, livrarias, teatros, *boulevards* e alta costura, Paris era considerada o centro produtor e exportador da cultura mundial. A cultura boêmia imortalizada nas páginas do romance de Henri Murger, *Scènes de la vie de bohème* (1848), era um referencial de vida para os intelectuais brasileiros, leitores ávidos de Baudelaire, Rimbaud, Verlaine, Zola, Anatole France e Balzac. Ir a Paris ao menos uma vez por ano era quase uma obrigação entre as elites, pois garantia seu vínculo com a atualidade do mundo.

Biplace – Aeronave de dois assentos, geralmente utilizada em instrução.

“**Bombeiro**” – Denominação utilizada durante a Guerra do Contestado para o sertanejo espião ou informante infiltrado a serviço dos rebeldes.

Caboclo – Mestiço de branco com índio, sertanejo.

“**Coronel**” – Título da extinta Guarda Nacional atribuído ao chefe político, em geral proprietário de terras no interior do país.

Coronelismo – Estrutura de poder político baseada nos “coronéis”.

Estado-Maior – Estrutura militar composta por um grupo de oficiais que assessoram um comandante, no planejamento, no controle e execução das operações militares.

“**Fanático**” - Termo utilizado pela sociedade e imprensa para designar os adeptos do movimento messiânico do Contestado. Se tornou uma designação corrente da época para rotular pejorativamente os combatentes sertanejos em função de suas crenças e doutrinas.

Garrucha – Arma de fogo de carregar pela boca, pistola antiquada.

Huertista – Denominação dos partidários do general Victoriano Huerta durante a Revolução Mexicana.

Imbuia – Frondosa árvore típica das florestas do Sul do Brasil. Outrora abundante,

mas hoje escassa, produz madeira nobre de alto valor comercial para o ramo moveleiro por sua afabilidade ao entalhe e longa durabilidade, afora excelente aparência: de cor parda em geral, possui veios que vão do amarelo ao marrom com riscas pretas. Devido à exploração depredatória hoje a imbuia está ameaçada de extinção.

Jagunço – Capanga, bandido, bandoleiro, homem armado a serviço de um “coronel”. Receberam também essa denominação os combatentes sertanejos de Canudos e do Contestado.

“**Jovens Turcos**” – Oficiais que haviam estagiado no Exército alemão entre 1906 e 1910 e pretendiam modernizar o Exército Brasileiro. A denominação surgiu em alusão aos revolucionários da Turquia, de Kemal Atatürk.

Mandonismo – Costume e abuso de poder, prepotência.

Maragato – Ex-combatente da Revolução Federalista, partidário de Gaspar Silveira Martins.

Messianismo – Crença em indivíduos providenciais ou carismáticos, para o surgimento de uma era de plena felicidade espiritual e social.

Milenarismo – Crença que supõe um reinado terrestre de uma divindade, reinado esse que para alguns, mediante interpretação apocalíptica, teria a duração de um milênio.

“**Monge**” – Pregador, beato, misto de pregador e curandeiro ou religioso. Esta designação é típica do Sul do Brasil.

Monoplace – Aeronave de um só lugar.

Monoplano – Modalidade de avião com um plano de asas.

Obuseiro – Obus, peça de artilharia.

Oligarquia – Grupo ou elite política dominante.

“**Pelado**” – Termo utilizado pelos membros do movimento messiânico do Contestado para se auto-denominarem, em contraposição à denominação “peludos”.

“**Peludo**” – Denominação utilizada pelos membros do movimento messiânico do Contestado para denominar os representantes do governo e as forças de repressão.

Posseiro – Pequeno agricultor que ocupa terras devolutas e as cultiva por muitos anos adquirindo por isso o direito de posse, embora sem dispor de documentos de propriedade.

“**Quadro Santo**” – Irmandade mística-religiosa do Contestado. O nome advém do quadrilátero de cruces que eram erguidos no perímetro dos redutos e que serviam ao percurso das procissões e rezas diárias da comunidade.

Reduto – Vilarejo construído pelos fanáticos, núcleo de povoamento rebelde.

Reide – Incursão, prova de percurso, excursão aérea.

Sertanejo – Habitante do sertão, do interior , das matas.

Sebastianismo - Movimento místico-secular que ocorreu em Portugal na segunda metade do século XVI como consequência da morte do rei D. Sebastião na batalha de Alcácer-Quibir contra os mouros, em 1578. Por falta de herdeiros, o trono português terminou nas mãos do rei Filipe II da rama espanhola da casa de Habsburgo. Basicamente é um messianismo adaptado às condições lusas e à cultura nordestina do Brasil. Traduz uma inconformidade com a situação política vigente e uma expectativa de salvação, ainda que miraculosa, através da ressurreição de um morto ilustre.

Tapera – Fazenda ou aldeia abandonada.

Tarimbeiros – Denominação dos oficiais que, no final do Império e início da República, não possuíam uma instrução formal em uma escola militar. Estes oficiais, que atingiram altos postos na hierarquia do Exército da época, tiveram sua ascensão conquistada pela participação na Guerra do Paraguai. Eram ainda conhecidos como “práticos”.

Teutônico – Relativo aos teutões, aos germânicos ou alemães.

Vaqueano – Civil combatente, contratado pelas tropas legais para guiar e combater.

“Virgem” – Jovem menina, adolescente sobre a qual é atribuída pureza.