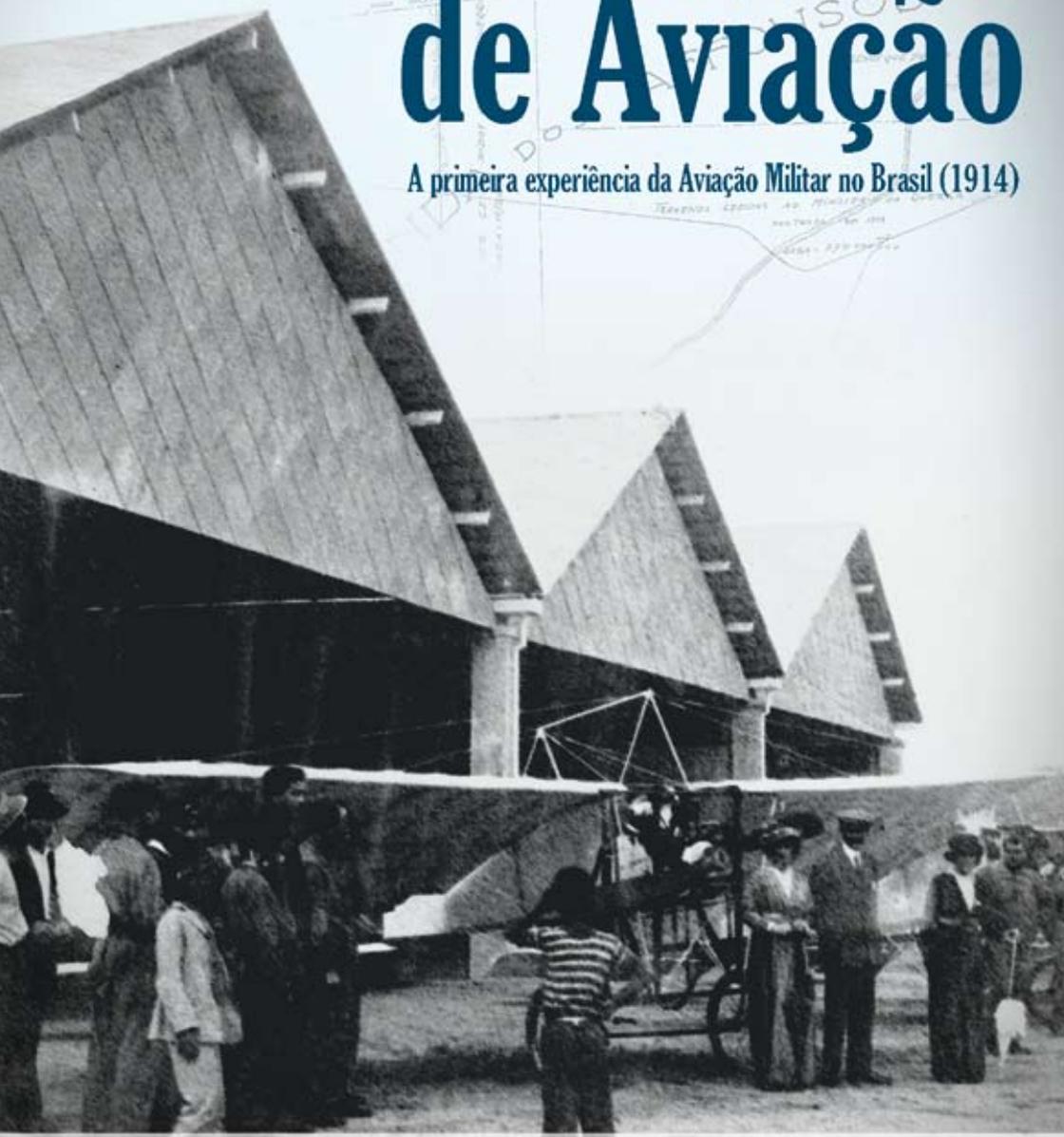


Escola Brasileira de Aviação

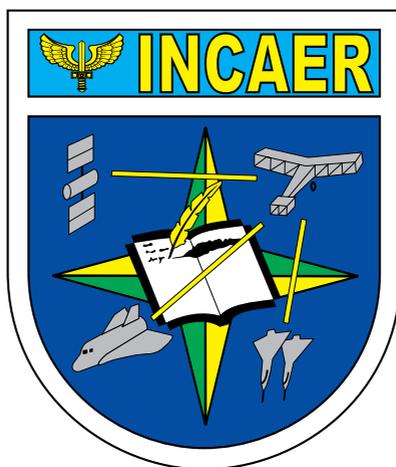
A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

ESCOLA BRASILEIRA DE AVIAÇÃO

A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2014

FICHA TÉCNICA

ESCOLA BRASILEIRA DE AVIAÇÃO
A primeira experiência da Aviação
Militar no Brasil (1914)

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor Responsável

Maj Brig Ar R1 Wilmar Terroso Freitas

Organizador

Mauro Vicente Sales

Projeto Gráfico

Seção de Tecnologia da Informação

Capa

3S TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

INGRAFOTO

Rio de Janeiro

2014

Apresentação

Nem bem o mundo tivera tempo para se acostumar com a invenção do avião, obra do genial Alberto Santos-Dumont, e já nos deparávamos com o primeiro passo dado à formação de aviadores militares no Brasil.

No, sempre ele, Campo dos Afonsos, o que eram sonhos, esperanças e ideias se transformavam em inovações, vontades e precursores. Tudo, logicamente, muito bem temperado por um espírito de aventura próprio da gente que voa e que nunca está satisfeita com seus horizontes inalcançáveis e, por isso, continua a buscá-los incessantemente.

O ímpeto pelo desconhecido, pela busca do limite, por vezes até mesmo de uma forma que pode beirar a irresponsabilidade, não mede horizontes para a conquista temporária, porque o aviador nunca está plenamente satisfeito, já que a meta sempre é a próxima, é a inatingível, é a incomensurável paixão por conquistar aquilo que está além do horizonte, e que nunca lhe chega e, por isso, não lhe satisfaz.

A semente daquelas que, anos mais tarde, seriam as futuras escolas genuinamente militares a formarem seus pilotos, nascia em 1914, no longínquo bairro carioca que abrigou o pungente futuro – ainda que por pouco tempo, apenas alguns meses –, mas que perenizou, na importância das raízes fincadas, a certeza de que a cepa era de boa qualidade e a colheita seria proveitosa.

Escola Brasileira de Aviação – EBA – um marco na história da aviação brasileira. Semente da aviação militar brasileira.

Neste seu centenário, as justas homenagens à instituição que deu asas às primeiras águias combatentes do Brasil.

Maj Brig Ar R1 José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

Escola Brasileira de Aviação

A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)

Mauro Vicente Sales

INTRODUÇÃO

Poder-se-ia imaginar, atualmente, um mundo sem a rapidez na circulação de pessoas, informações e valores? Muitas das modernidades corriqueiras para o cidadão comum são fruto de pesquisas acuradas e de produtos e serviços derivados dessas pesquisas.

Não haveria tempo e nem espaço, neste breve opúsculo, de realizar uma lista exaustiva de objetos que são itens imprescindíveis na vida cotidiana. Porém, um deve-se destacar pelo efeito que causou e ainda causa na vida moderna atual: o motor de combustão interna.

Forjado nos primeiros tempos do aço, tem, como princípio básico, transformar a queima de combustível fóssil (um processo químico) no interior de pistões móveis, em energia mecânica que se transfere para um sistema dado. Diferentemente dos motores a vapor que impulsionaram a Revolução Industrial no século XIX, o novo processo permitiu, juntamente com o avanço dos materiais de construção das peças mecânicas, uma diminuição

do peso dos motores de combustão em relação à potência desenvolvida. Ou seja, mais força produzida relativamente ao peso intrínseco do motor.

O motor, como se sabe, foi rapidamente disseminado como força motriz da indústria, e logo surgiram os primeiros automóveis e embarcações motorizados nos países desenvolvidos no século XIX, bem como se expandiu a malha rodoviária, e toda a produção de insumos a eles referentes.

A aeronáutica era uma atividade, nesse período, basicamente artesanal e desenvolvida por alguns poucos teóricos, como o alemão Otto Lilienthal, o norte-americano Samuel Pierpont Langley e outros.

Seria, portanto, uma questão de tempo para que o motor a combustão interna se tornasse o insumo indispensável para a atividade aeronáutica. Assim, o avião, uma invenção que possui vários pioneiros indiscutíveis, entre eles, o brasileiro Alberto Santos-Dumont, mudaria definitivamente a face do planeta.

A AERONÁUTICA NO MUNDO, NOS PRINCÍPIOS DO SÉCULO XX

Nos primeiros anos do século XX, a atividade aeronáutica foi resultado do avanço tecnológico dos países industrializados. O desenvolvimento de motores a combustão interna, potentes e leves, levou à construção de aparelhos voadores mais aperfeiçoados.

Nos EUA, os irmãos Wright, desde 1903, desenvolviam, em segredo, planadores que seriam a base consistente, anos mais tarde, de aviões plenamente desenvolvidos.

Na Europa, principalmente em torno do Aeroclube da França, se reuniam diversos teóricos da aviação e outros homens práticos e de espírito científico, que também deram origem à indústria aeronáutica. Entre eles, estava o brasileiro Alberto Santos-Dumont.

Conta-nos o próprio Santos-Dumont, no livro *O que eu vi, o que nós veremos*, publicado em 1918, que, em 1891, quando esteve no Palácio da Indústria, em Paris, acompanhado do pai Henrique Dumont, ficara extasiado com a visão de um leve motor a combustão interna, de um cavalo de potência. Essa experiência, diria ele, mudara sua cabeça (SANTOS-DUMONT, 1918).

No ano seguinte, com a autorização paterna, radicou-se na Cidade-Luz, passando a dedicar-se ao automobilismo, no qual aprendeu a mexer em seus motores e mecanismos, tendo mesmo participado de corridas de automóveis.

Seu interesse pela atividade aeronáutica levou-o, a partir de 1898, a construir balões de hidrogênio esféricos e fusiformes.

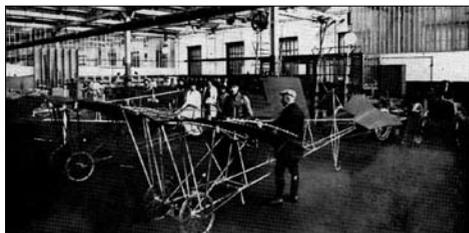
Santos-Dumont contou que imaginou o uso de um motor a combustão interna como propulsor de seus primeiros dirigíveis, a despeito da observação de temeridade quanto à associação entre balões de hidrogênio e motores a combustão, tendo em vista o risco de explosão da aeronave devido ao contato possível do gás inflamável com faúlhas do funcionamento do motor (Ibid, 1918).



Santos-Dumont contornou a Torre Eiffel com o balão nº 5.

Em 19 de outubro de 1901, Santos-Dumont venceu um prêmio oferecido por um sócio do Aeroclube da França, provando a possibilidade da dirigibilidade aérea, ao contornar a torre Eiffel com o balão nº 6 (HOFFMAN, 2004; Acervo Alberto Santos-Dumont/CENDOC).

A partir de 1905, Santos-Dumont iniciou os estudos que culminaram com seu primeiro avião, o 14 Bis, com o qual decolou no Campo de Bagatelle, em Paris, em 23 de outubro de 1906. Foi o primeiro voo público de um avião no mundo. No ano seguinte, Santos-Dumont iniciou uma série de experiências com o projeto de avião conhecido como Demoiselle, na prática, um avião completo, e que seria construído em série pelas indústrias francesas, para venda ao público (PIONNIERS, 15 jan. 1970).



O Demoiselle foi construído pela indústria francesa.

Sem dúvida, os feitos aeronáuticos de Santos-Dumont, na França, impactaram fortemente a mentalidade coletiva brasileira. Ele foi o primeiro patricio a ganhar notoriedade mundial.

A AVIAÇÃO NO BRASIL, NOS PRINCÍPIOS DA DÉCADA DE 1910

No início do século XX, a modernização brasileira era defendida pelos setores industriais e pelos grupos médios urbanos, em especial, os assuntos de defesa nacional, tendo, como temas, as questões

relacionadas ao recrutamento de homens, a questão da indústria nacional, a compra de equipamentos militares estrangeiros e a atualização da doutrina de emprego dos meios militares.

O país vivia um período de modernidade e liberalismo, e tais ideias eram disseminadas pelos jornais da imprensa carioca, como por exemplo, O Correio da Manhã e A Noite, com tendências oposicionistas. O debate desenvolvido nos meios da imprensa carioca, sobre a aviação tinha, justamente, estes conceitos na pauta.

A modernidade era defendida pela classe média e pelos grupos empresariais ligados à indústria, que elogiavam o uso do avião como um meio moderno de locomoção, sem barreiras no terreno, rápido e cada vez mais seguro, ligando regiões antes apenas acessíveis por meio de estradas, caminhos precários e rios, nem sempre plenamente navegáveis.

O liberalismo era um conceito hegemônico no país e, em relação à implantação da aviação, nos primeiros anos da década de 1910, funcionou no sentido de deixar a formação dos aviadores brasileiros para a iniciativa particular e individual, sem o auxílio direto do governo.

Esses debates eram percebidos nas páginas dos jornais citados, e os jornalistas cariocas lembravam que as autoridades brasileiras deveriam seguir o exemplo dado por nações mais desenvolvidas economicamente e investir na criação da aviação, pois que ela não existia no país. Não seria novidade o fato de que, no nosso país, os primeiros a voar tenham sido es-

trangeiros, normalmente realizando voos em aviões particulares e para assistências pagas.

Entretanto, o primeiro voo, limitado, de um avião de projeto particular e inteiramente nacional, ocorreu em Osasco – SP, em 7 de janeiro de 1910. Seus construtores foram o espanhol naturalizado brasileiro, Dimitri Sensaud de Lavaud, e o torneiro-mecânico italiano Lourenço Pellegati (ALEXANDRIA & NOGUEIRA, 2010; INCAER, 2013). Poucos dias depois, em 10 de janeiro de 1910, o automobilista Gastão Ferreira de Almeida tentou, sem sucesso, realizar um voo em avião Voisin, importado, no Prado da Mooca, na cidade de São Paulo (O Paiz, 10 jan 1910, p. 3; O Paiz, 12 jan 1910, p. 7).



Dimitri e o avião São Paulo

OS PRIMEIROS VOOS NA CAPITAL DA REPÚBLICA

A aviação no mundo surgiu como uma atividade realizada por aventureiros, em busca de fama, glória e dinheiro (INCAER, 1988, p. 378). Na então Capital da República, os primeiros voos foram

realizados pelo italiano Eros Ruggerone, em janeiro de 1911, depois de outros aviadores terem passado pela cidade prometendo realizar voos, mas sem cumprir o programa (Correio da Manhã, 27 jan. 1911, p. 2).



Aviador Ruggerone em foto de jornal

No limiar da década de 1910, esses aviadores estrangeiros realizavam voos decolando de espaços amplos e improvisados, como o Jockey Club (no Engenho Novo), o Derby Club (no Maracanã), a Praia de Copacabana (Correio da Manhã, 10 ago. 1913, p. 4), a Lagoa Rodrigo de Freitas, o Curato de Santa Cruz e o Campo de São Cristóvão. Para assistências pagas, os voos eram realizados em espaços alugados no Derby ou no Jockey.

Muitas vezes, os jornais reclamavam do baixo público para estes voos realizados para assistências que pagavam ingressos. A população, em geral, preferia ver os voos de locais altos e de graça:

As cabeças dos morros circunjacentes, como as do Pinto, da Conceição, da Favela e da Providência, iam aos poucos se povoando de gente, ávida de assistir à passagem do único concorrente que se apresentou para disputar o prêmio

d'A Noite. (...) Não obstante a distância importante em que se achava Plauchut, o povo atirava frases de simpatias e encorajamento (...). (Correio da Manhã, 23 out. 1911, p. 3).

Uma solução para essa falta de interesse popular foi o oferecimento de prêmios, como era feito também no exterior, com o intuito de atrair aviadores para a cidade. Um desses aviadores foi o francês Edmond Plauchut. No dia 22 de outubro de 1911, o aviador realizou o primeiro voo aéreo no Brasil, entre a Praça Mauá e a Ilha do Governador, pelo qual ele recebeu o prêmio de 10 contos de réis do jornal A Noite (INCAER, 1988, p. 374; A Noite, 22 out. 1911, p. 1).



Aviador Plauchut em imagem de jornal

Outro aviador estrangeiro, dentre tantos que chegaram ao Rio, foi o italiano Ernesto Darioli. Tendo realizado voos pelo Brasil, desembarcou na cidade e, em 7 de dezembro de 1911, Darioli realizou um rápido voo sobre o Campo de São Cristóvão, em um avião Blériot equipado com motor Anzani de 50 HP. O mecânico do aviador declarou à imprensa que o motor falhou algumas vezes, em virtude da “má qualidade de óleos vendidos nesta capital” (Correio da Manhã, 7 dez. 1911, p. 3).

A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)

Diferente da maioria dos aviadores estrangeiros, Darioli tinha vocação para a instrução e ensinava pilotagem a quem tivesse 50 mil réis, no campo do Curato de Santa Cruz, situado na zona rural do Distrito Federal. O Tenente e primeiro aviador do Exército, Ricardo João Kirk, teve suas primeiras aulas de aviação com o italiano, em 1912 (CALAZA, 2007, p. 46 em diante; COSTA, 2000, p. 192).



Aviador Darioli em imagem de jornal

Em 1912, a febre dos prêmios levou o aviador francês Roland Garros a desembarcar no país e disputá-los no Rio e em São Paulo, conseguindo a fortuna de 80 contos de réis (Correio da Manhã, 20 jan. 1912, p. 3).

Outros aviadores aportaram e voaram na capital da República, entre 1912 e 1913. Foram os franceses Barrier, Audemars, Deneau, os irmãos italianos Napoleone, Elena e Michelle Rapini, Gian Felice Gino, o paulista Edu Chaves e o norte-americano McCulloch. Em seguida, algumas imagens de jornal.



Aviador Audemars



Aviador Lucien Deneau



Aviador Garros



Aviador Barriers



Aviador Rapini

Mais tarde, após a construção dos campos de aviação na Fazenda dos Afonsos, durante o ano de 1913, um, pelo Aeroclube Brasileiro (AeCB) e outro, pela Escola Brasileira de Aviação (EBA), este sob encomenda do Exército, os voos passaram, também, a ser realizados neste subúrbio do Distrito Federal.

Em 24 de maio de 1914, foi realizada uma prova de velocidade aérea entre o aviador do Exército Ricardo João Kirk, pilotando um avião monoplano Morane Saulnier e o aviador italiano Ernesto Darioli, pilotando um avião monoplano Blériot-Sit, em um circuito entre o Campo dos Afonsos, o centro da cidade do Rio, Niterói, Ilha do Governador, finalizando no campo do Curato de Santa Cruz (COSTA, 2000, p. 202).

Em 12 de junho de 1914, o AeCB e o jornal A Noite realizam uma reportagem fotográfica aérea no Rio de Janeiro, a primeira de que se tem notícia no país (A Noite, 24 mai. 1914, p. 1; A Noite, 9 jun. 1914, p. 1; A Noite, 12 jun. 1914, p. 1; SOUZA, 1944, p. 131; COSTA, 2000, p. 203).



Aviador Kirk

A inauguração da futura “ponte aérea”, entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, coube ao paulista Eduardo Chaves. Em 5 de julho de 1914, pilotando um avião Blériot, o aviador decolou da capital paulista, pela manhã, e aterrisou no campo da Escola Brasileira de Aviação

(EBA), nos Afonsos, no início da tarde, surpreendendo o Presidente da República Hermes da Fonseca e outras autoridades (EDU CHAVES, 2012; GARCIA, 1944, p. 260; COSTA, 2000, p. 203).

O percurso realizado no 'raid' de ontem foi de cerca de 450 quilômetros, vencidos em 6 horas e meia. Edu Chaves fez o vôo na altura de 2.000 metros, subindo a 3.000 metros ao atravessar a Serra do Mar. A velocidade desenvolvida pelo Blériot foi de cerca de 80 quilômetros por hora. Foi uma verdadeira surpresa a chegada de Edu Chaves no campo de aviação da fazenda dos Afonsos. Recebido com efusivas demonstrações de aclamação, por Darioli, Nicola Santo, Kirk e outros aviadores presentes, Edu Chaves foi felicitado entusiasticamente pelo "raid" que realizara com um sucesso tão brilhante (...) (O Diário, 6 jul 1914).

Sobre a aviação brasileira dos primeiros anos, o pioneiro italiano Nicola Santo declarava em 1944:

Ufanamo-nos de termos sido os primeiros fundadores do esteio do Campo dos Afonsos, isto é, construído ali o primeiro hangar, e feito ali voar o primeiro aeroplano. Os voos daqueles tempos eram sensacionais. Ir do Campo dos Afonsos à cidade é como hoje ir a Natal.

Nossos pequenos e sensacionais vôos! Quando perdíamos o campo de vista, perguntava-me Darioli pela mímica italiana: "Onde estamos? Onde está o seu hangar? A bandeirola branca?" Pois, por muitas vezes, acoçados pelo vento de cauda, íamos perdendo a vida batendo no próprio hangar. "Vamos descer", dizia eu a Darioli. "Quinze minutos mais e esta carangueijola explode. Não viemos ao Brasil para morrer tão cedo!" Os voos eram sempre executados pela manhã e à tardinha e a nossa meteorologia era a fumaça vertical das chaminés próximas ao nosso hangar (SANTO, 1944, p. 27-28).



Aviador Edu Chaves em imagem de jornal



Engenheiro Nicola Santo em imagem de jornal

rou o AeCB para a vanguarda quanto às providências de construir um campo de aviação na cidade do Rio de Janeiro (Correio da Manhã, 9 ago. 1913, p. 2).

Dessa maneira, o AeCB formou uma comissão composta pelo General Henrique Martins, Tenente Ricardo João Kirk e o aviador francês Edmond Plauchut para a escolha do terreno a ser destinado às práticas aviatórias no Rio de Janeiro. Os aviadores estrangeiros reclamavam pelo fato de voarem em campos improvisados, como o Derby, o Jockey e o Campo de São Cristóvão.

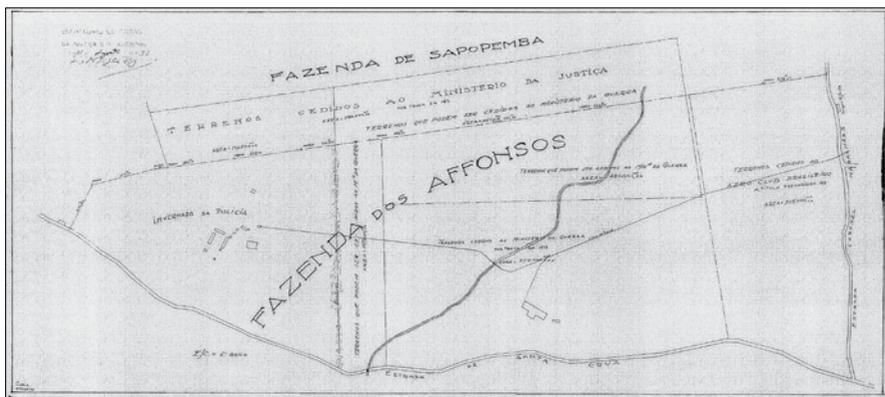
A comissão escolheu a antiga Fazenda dos Afonsos, nos limites dos atuais bairros de Marechal Hermes, Deodoro e Sulacap. A Fazenda dos Afonsos era oportuna por ser um amplo terreno plano pertencente ao Ministério da Justiça, ocupado pela internada de cavalos da Brigada Policial do Distrito Federal, situado próximo à Estrada de Ferro Central do Brasil, cortado pela estrada Rio-São Paulo e vizinho aos quartéis da Vila Militar.

É importante destacar que o Presidente Marechal Hermes e o Ministro da Guerra Vespasiano de Albuquerque estavam acompanhando, de perto, este trabalho da comissão para a escolha do terreno.



O Marechal Hermes, Presidente da República, incentivou a implantação da aviação no Brasil.

A efetivação da cessão de parte do terreno da Fazenda dos Afonsos para o AeCB ocorreu por ofício do Ministro da



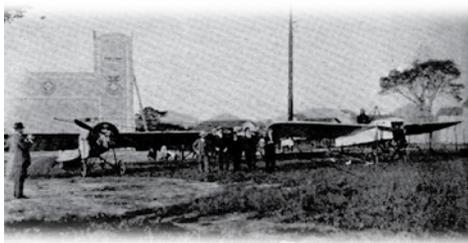
Mapa da Fazenda dos Afonsos, ocupada pela aviação brasileira a partir de 1912

Justiça e Negócios Interiores, Rivadávia da Cunha Corrêa, ao Comandante da Brigada Policial, Coronel José da Silva Pessoa, datado de 12 de dezembro de 1912 (INCAER, 1988, p. 389; Arquivo Nacional, 12 dez. 1912). A partir dessa data, o AeCB iniciou a construção do campo de aviação, imaginando que o Ministério da Guerra apoiaria a iniciativa. Entretanto, isso não ocorreu.



Nos primeiros anos, aos Afonsos se chegava em bondes puxados por muars.

Em abril de 1913, o engenheiro italiano Nicola Santo construiu um hangar e oficinas de aviões no Campo dos Afonsos, iniciando a efetiva ocupação do local (INCAER, 1988, p. 488; COSTA, 2000, p. 193).



Hangar de Nicola Santo no Campo dos Afonsos

Consta que, em 25 de julho de 1913, Santo tinha, em seu hangar, um monoplano Blériot-Sit pronto para voar (ANDRADE, 1976, p. 20). Em 20 de dezembro de 1913, o jornal A Noite informava que o aviador italiano Ernesto Darioli já realizava voos diários no aeródromo dos Afonsos, com aviões montados nas oficinas de Santo, e com a presença de muitas pessoas curiosas (GARCIA, 1944, p. 251; A Noite, 20 de dezembro de 1913, p. 4). De fato, os primeiros voos no Campo dos Afonsos foram realizados pelos aviadores do AeCB (A Noite, 29 dez. 1913, p. 2).

A ESCOLA BRASILEIRA DE AVIAÇÃO (EBA)

Como foi dito anteriormente, muitos aviadores estrangeiros chegavam ao Brasil, em busca de dinheiro que os chamados “circos aéreos” proporcionavam. Um deles foi o aviador italiano Gian Felice Gino.

Muito jovem, cheio de entusiasmo, Gino Gian Felice [sic] demonstrara notáveis qualidades para a pilotagem, nos primitivos aviões da Escola de Gianni Caproni, em Tagliedo (perto de Milão), onde se brevetara.

Sabe-se que Gino Gian Felice associou-se a um outro piloto, brevetado na mesma Escola Caproni, e com ele partiu para a América do Sul para fazer demonstrações aéreas com um pequeno monoplano Blériot, equipado com um motor Anzani de HP 50 (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p.5).

Aportando primeiramente em Belém, acompanhado do aviador italiano Angelo Bigliani, perdeu este companheiro em um desastre de aviação na cidade, em fevereiro de 1912. Apesar do trauma, Gino consertou o avião e continuou realizando voos pelo país. Recife, Olinda, Salvador, Vitória e Campos dos Goitacazes também receberam a visita do aviador e testemunharam suas evoluções aéreas no avião Blériot de 50 HP.



Aviador Gian Felice Gino em imagem de jornal

Gian Felice Gino aportou no Rio de Janeiro, em 16 de agosto de 1912 (*A Noite*, 16 ago. 1912, p. 1). Em 22 de setembro, realizou seu primeiro voo sobre o bairro de São Cristóvão, em festa do AeCB (*Correio da Manhã*, 22 set. 1912, p. 3).

Informando-se dos debates na imprensa carioca e das intenções das autoridades brasileiras de fundarem uma escola de aviação na cidade do Rio de Janeiro, o aviador italiano e seus patrícios, jornalista Vitório Buccelli, engenheiro Eduino Oriane e Arturo Jona procuraram o Ministro da Guerra Vespasiano Gonçalves de Albuquerque Silva, propondo a criação de uma escola para o Exército. Os entendimentos entre as partes interessadas levaram ao ajuste entre a empresa Gino, Buccelli & Cia e o Ministério da Guerra,

assinado em 18 de janeiro de 1913 (SOUZA, 1944, p. 125; INCAER, 1988, p. 387-395).

O ajuste acabou gerando uma grande polêmica na imprensa da época, e o Ministro da Guerra explicou, em relatório de 1913, ao Presidente da República, o porquê da assinatura de um ajuste ao invés de um contrato:

Exige o artigo 5º do Decreto nº 2.511, de 20 de dezembro de 1911, que os contratos celebrados pelo governo sejam publicados no Diário Oficial. Não convindo, porém, ao Estado que sejam dados a público os termos de aquisição de material de guerra, tem o Executivo lançado mão da faculdade de celebrar ajustes, como o único meio de dotar o país dos elementos necessários a sua defesa, sem, entretanto, deixar de parte a discricção que se faz mister observar em assunto de tamanha relevância (MINISTÉRIO DA GUERRA, out. 1914, p. 29-30).

O teor da proposta de Gino era o seguinte:

♦ Criação, às próprias custas, de uma escola de aviação, denominada Escola Brasileira de Aviação, nos moldes das melhores da Europa; aquisição de uma flotilha de 11 aeroplanos adequados à instrução, de diversos tipos e potências; construção de hangares e oficinas; cessão ao governo de todos os aparelhos, equipamentos e pessoal, em caso de guerra, manobras militares ou quando necessário; cumprimento do contrato por cinco anos, quando, então, a Escola passaria à posse do Governo, bem como todos os aviões.

Por sua vez, o Ministério da Guerra se comprometia a:

♦ Permissão para uso do campo na Fazenda dos Afonsos; garantia de matrícula de, pelo menos, cinquenta militares do Exército e da Marinha, mediante pagamento de dois contos de réis por aluno; pagamento de cinquenta contos de réis, logo após a matrícula dos primeiros vinte e cinco alunos, e de cinquenta contos de réis, três meses após, havendo já oficiais brevetados; a matrícula de novos alunos; cessão de dez homens do Exército para a construção dos hangares e montagem dos aparelhos; custeio mensal das despesas, com a recuperação de danos aos aparelhos causados na instrução; e a designação de um oficial superior do Exército para a fiscalização das atividades da Escola (INCAER, 1988, p. 387-388; Correio da Manhã, 11 mar. 1913, p. 2).



*Ministro da Guerra
Vespasiano de Albuquerque*

Na imprensa carioca, o ajuste ganhou destaque, pois vinha ao encontro dos anseios dos entusiastas da aviação:

Como já temos noticiado, o Ministro da Guerra, havendo adquirido um campo de aviação na Fazenda dos Afonsos, no Realengo, contratou com uma firma particular a criação da Escola Brasileira de Aviação.

Essa escola será montada por esta firma, que manterá à sua custa, por espaço de 5 anos, e sob bases e regulamentos idênticos aos das melhores da Europa, os custos de adaptação para a pilotagem e praticagem aérea. A Escola Brasileira de Aviação, segundo contrato já firmado pelo titular da pasta da Guerra, será instalada, com todos os aparelhos, frotas e materiais que se tornam necessários a esse gênero de sport tão aproveitado pela arte da guerra.

O governo cede aos contratantes o terreno que adquiriu para o campo de aviação, obrigando-se os mesmos contratantes, findo o prazo estabelecido, a entregar ao governo, sem ônus para o estado, o hangar, oficina, e outras benfeitorias, exceção feita dos aparelhos de aviação, que serão cedidos com 50% de abatimento.

A escola difundirá aos civis e militares os conhecimentos necessários de molde a hábitos na arte do voo.

Os aviadores habilitados obterão o diploma de pilotos e de aviadores internacionais para a execução do seu programa, a escola manterá uma flotilha de onze aparelhos, além de oficinas e gabinetes meteorológicos, obrigando-se a construir qualquer tipo de aparelho, seja monoplano ou biplano, dispondo para este fim, de pessoal técnico e de longa prática.

Em caso de guerra ou por ocasião das manobras, serão os contratantes obrigados a pôr à disposição do governo, todos os aparelhos e respectivo pessoal.

O governo, segundo a escritura que será assinada, obriga-se a matricular os oficiais e inferiores do Exército e Armada, pagando por cada aluno 2:000\$ [dois contos de réis] em duas prestações semestrais.

São esses, em geral, os traços da Escola Brasileira de Aviação (Correio da Manhã, 11 mar. 1913, p. 2).

Logo em seguida, foram iniciadas as obras de terraplanagem de um campo de pouso e decolagem na Fazenda dos Afonsos e a construção de oito hangares, em local diferente do campo do AeCB. De acordo com o historiador aeronáutico, Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues, a escolha do Campo dos Afonsos, como local de instalação da EBA, ocorreu devido ao terreno ser o “mais próximo da cidade, o de mais fácil acesso, embora tivesse que ser feito num grande trabalho de aterro, drenagem e nivelamento” (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p. 5). De acordo com Lysias,

Outro fator que concorreu grandemente para a escolha do Campo dos Afonsos foi a facilidade de transporte oferecida pelo ramal ferroviário construído pelo Tenente Pulcherio Sena (sic)¹, encarregado de grandes construções em Marechal Hermes e Vila Militar; destinado

ao transporte de pedra. Os caixões contendo os aviões da Escola eram desembarcados precisamente onde é hoje o centro do campo, onde era o ponto terminal do ramal ferroviário. Foi assim que aquele terreno alagadiço, cheio de buracos e montículos foi escolhido para o campo de aviação (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p. 5).

É interessante destacar que atualmente não existe mais o ramal ferroviário para o interior do Campo dos Afonsos, desativado em fins da década de 1960 (BENTO, 8 out. 2013).

ORGANIZAÇÃO DA ESCOLA BRASILEIRA DE AVIAÇÃO

Em seguida, durante o ano de 1913, os diretores da firma responsável pela organização da EBA tomaram providências para instalação da mesma. Enquanto Gino viajava para a Europa a fim de comprar os aviões de instrução, o sócio Eduino Orione embarcava para Buenos Aires, onde já havia duas escolas de aviação, uma civil, instalada em Lugano, e outra militar, instalada em Palomar, a fim de estudar os programas e métodos ali adotados. Na Argentina, Orione conheceu o

¹ O Tenente do Exército Palmyro Serra Pulcherio, a pedido do Presidente Hermes da Fonseca, projetou o bairro de Marechal Hermes, inaugurado em 1914, tendo este sido o primeiro bairro construído especialmente para os trabalhadores pelo governo federal, em uma concepção pioneira de modernização das estruturas sociais do país. Ver OLIVEIRA, Alfredo César Tavares de e FERNANDES, Nelson da Nóbrega. “Marechal Hermes e as (des) conhecidas origens da habitação social no Brasil”. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon. FERNANDES, Nelson da Nóbrega (orgs), “150 Anos de Subúrbio Carioca”, Rio de Janeiro: Lamparina/FAPERJ/EDUFF, 2010.

aviador argentino Ambrosio Garagiola, piloto especializado em voos nos biplanos Farman e, também, mecânico de aviação. Conseguindo convencê-lo, contratou-o como instrutor dos biplanos da EBA (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p. 5).

Garagiola, conforme reportagem, era descrito como “um tipo de criança, tão esguio é o seu talhe, possui fisionomia bastante insinuante” (Correio da Manhã, 3 fev. 1914, p. 3).



Aviador e instrutor Garagiola, da EBA

Os outros sócios da firma, Vitório Buccelli e Arturo Jona, ficaram com a incumbência de trabalhar no preparo do terreno nos Afonsos, bem como para acompanhar a construção de oito hangares de concreto e cobertos de telhas eternit, invento europeu recém-importado. Dois destes hangares foram destinados à administração, salas de aula e depósito de sobressalentes.



Aspecto dos hangares da EBA no dia da inauguração, em 2 de fevereiro de 1914

No início de janeiro de 1914, com as obras terminadas e o apronto dos aviões, assim como a existência de um corpo de mecânicos contratados na Europa, os diretores procuraram o Ministro da Guerra a fim de que fossem indicados os alunos a matricular e o dia do início das atividades escolares. Destarte, depois de um ano de obras, a EBA foi inaugurada em 2 de fevereiro de 1914 (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p. 5).

De fato, encontramos referência à EBA no orçamento de 1914. Pela lei nº 2.842, de 3 de Janeiro de 1914, que fixava a despesa geral do Brasil para o exercício de 1914, estava prevista uma despesa total, em réis, de 435.773:469\$182, em papel, e 95.469:809\$235, em ouro, distribuída pelos respectivos Ministérios e diversos órgãos da União. No caso particular do Ministério da Guerra, coube, deste total, a quantia de 71.978:542\$431, em papel, e 250:000\$, em ouro. Deste orçamento do Ministério da Guerra, coube, para a aquisição de aeroplanos, sua conservação e auxílio a uma Escola de Aviação, 100:000\$000 (cem contos de réis). O Presidente, em mensagem ao Congresso Nacional, em maio de 1914, relatava que

Consoante o ajuste, estabelecido entre o Ministério da Guerra e a firma Gino, Buccelli & Cia, foi inaugurada em 1º de fevereiro [sic] último, a Escola Brasileira de Aviação, sendo nessa data matriculados 35 oficiais, aspirantes e inferiores do Exército. A verba especificada no nº 28, da 13ª consignação do artigo 20 dessa lei é sobremodo insuficiente para o serviço de aviação no Exército, pois que, além das obrigações que tem o governo em virtude do ajuste referido, há necessidade de adquirir já aparelhos para treinamento e outros de larga envergadura para constituírem as equipagens de aeroplanos, à proporção que se forem habilitando na escola os alunos militares matriculados em cada ano.” (Correio da Manhã, 4 maio 1914, p. 6)

No mesmo relatório, o Presidente Hermes da Fonseca informava que também a Marinha havia “matriculado oficiais e praças”.

A INAUGURAÇÃO DA ESCOLA BRASILEIRA DE AVIAÇÃO (EBA)

A comitiva do governo, destinada a inaugurar a EBA no Campos dos Afonsos, saiu às cinco e meia da madrugada, do dia 2 de fevereiro de 1914, da Estação Central do Brasil, e embarcou em um trem especial. Era composta do Ministro da Guerra, o General Vespasiano de Albuquerque, dos representantes das altas autoridades da República, militares convidados e da imprensa. Na estação de Deodoro, o trem entrou no ramal ferroviário que levava até o campo e hangares, onde aguardavam os diretores da Escola, os alunos mandados matricular e numerosos convidados.

Quando o trem se aproximava da Escola, o aviador e instrutor Ambrosio Garagiola, em um biplano Farman, e o aviador e diretor Gian Felice Gino, num monoplano Blériot, passaram sobre o trem, a baixa altura, realizando uma série de demonstrações de perícia.

Ao aterrarem, foram recebidos pelo General Vespasiano, entre aplausos entusiásticos. Nesse momento, apareceu voando sobre o campo o aviador italiano Darioli, em um avião Blériot, trazendo as saudações do Aeroclube à EBA.

Os instrutores da EBA começaram a fazer voos com passageiros e levaram, para um passeio, o General Faro, o Coronel Cordeiro de Farias, o Coronel Setembrino de Carvalho, o Capitão Manoel Rodrigues e os Tenentes Rego Barros e Jorge Dodsworth Martins. A seguir, pilotando um biplano Farman, o Capitão-Tenente Jorge Moller, com Garagiola como passageiro, realizou belas curvas sobre os assistentes.



Ao fim das apresentações, foi servido um almoço, no qual o diretor da Escola, Sr. Vittorio Buccelli, assim se expressou:

O aviador Jorge Moller, da Marinha Brasileira, fiscal da EBA

É com a alma cheia de sincero entusiasmo que tomo a liberdade de vos dirigir a palavra para agradecer a honra de vossa presença ao início dos trabalhos da Escola brasileira de aviação... Os esforços empregados para conseguir o que aí está foram grandes, mas a nossa satisfação agora é maior pela convicção que temos de ter fundado a primeira Escola de Aviação no Brasil, propugnando para que ela nada deixe a desejar no seu objetivo.

O General Vespasiano, em resposta, pronunciou as seguintes palavras:

Dêem asas ao Brasil – foi o grito que muitas vezes li estampado nos jornais do Rio, como uma das grandes necessidades do progresso de nossa pátria. O Brasil tem asas – é a divisa que agora encontro à minha vista, como lema da Escola Brasileira de Aviação. Levanto a minha taça em honra a estes honestos trabalhadores (os diretores da Escola Brasileira de aviação), que vêm colaborar conosco na realidade da implantação da aviação no Brasil (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p. 5).

Após o almoço, todos os convidados foram conhecer, mais amiúde, as instalações da EBA.

OS PRIMEIROS ALUNOS MATRICULADOS

A EBA contou com a matrícula inicial de 35 alunos do Exército e, em abril, a Marinha mandava matricular 25 alunos. Esta escola contou com a fiscalização do aviador da Marinha, Capitão-Tenente Jorge Henrique Moller (INCAER, 1988, p. 392).

O número de alunos militares que se apresentaram voluntariamente para o início das instruções na EBA era expressivo, levando-se em conta a aviação ser uma atividade cercada de numerosos perigos de vida, causados pela incipiência dos aviões dos primórdios e pela inexistência de mapas precisos e estudos meteorológicos.

O Ministério da Guerra apresentou a seguinte relação de alunos para a matrícula: 1º Tenente Alzir Rodrigues Mendes de



Em pé à esquerda, os aviadores Garagiola e Gino, sócios da EBA e o aviador Gino; sentados, os mecânicos da EBA

Lima, 2º Tenentes: Anor Teixeira dos Santos, Wolgrand Pinheiro Cruz, Raul Vieira de Mello, Heitor Augusto Borges, Manoel Tibúrcio Cavalcanti, Alcibíades Dracon Barreto, Alcide de Mendonça Lima Filho, João Moraes de Niemeyer, Pedro do Pinho, Penedo Pedra, Rodolpho Lima de Vasconcellos, João Barbosa Monteiro e Carlos de Andrade Neves; Aspirantes: Coriolano de Andrade, Juvêncio Correia de Araújo, Alfredo Maciel da Costa, Ayrton Plaisant e Granville Bellerophonte de Lima; Sargentos: Luciano da Gama e Cruz, Manoel Augusto de Azevedo Falcão, Manoel Machado de Mattos, Francisco Salles de Senna, Edgard Colona, Hercules Mollito, Luiz Madureira Freire, Albano de Azevedo Falcão, Antônio Almeida Razeiro, Jaciel Cillelo, Aggeo Henrique de Souza, Olivio Fernandes de Araujo, Julio Ferreira Alves, Augusto Barbosa e Hastimphilo Cesar Curado F. Cury (RODRIGUES, 19 jan. 1939, p. 5).



Anor Teixeira

A Marinha apresentou a seguinte relação de alunos: Capitão-Tenente Estanislao Przevodowski, os 1º Tenentes: Raul Ferreira de Vianna Bandeira, Virginius Brito Delamare, Affonso Celso de Ouro Preto, os 2º Tenentes: Fábio de Sá Earp, Belisário de Moura, Irineu Ramos Gomes (maquinista), e os Guardas-Marinha maquinistas: Mario da Cunha Godinho, Victor de Carvalho e Silva e Heitor Plaisant (INCAER, 1988, p. 392; Correio da Manhã, 7 abr. 1914, p. 3).



Alzir Mendes



*Sargento
Madureira Freire*



Raul Vieira



Raul Bandeira



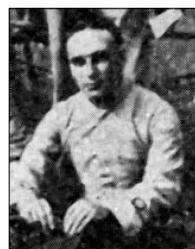
Virginius Delamare



Sá Earp



Mário Godinho



Belisário de Moura



Heitor Plaisant



Ouro Preto

búrcio Cavalcanti e Heitor Augusto Borges, sendo substituídos pelo 1º Tenente Cid Carneiro e pelo 2º Tenente Tibúrcio de Paula Borges Fortes (A Noite, 3 jun. 1914, p. 2).

A ROTINA DAS AULAS NA EBA

Nos quatro meses, a partir da inauguração, pode-se dizer que a EBA funcionou regularmente, com instruções teóricas e práticas de motores, táxi em solo e voos solos.

Não era comum aparecerem notícias sobre a rotina das aulas na EBA. Entretanto, no dia 17 de abril de 1914, o jornal carioca A Noite estampou, na sua primeira página, uma reportagem sobre a Escola do Exército (sic) no Campo dos Afonsos e os progressos da aviação no Brasil. Era informado que a Escola, dirigida pelos aviadores Gino “Sanfelice” e Ambrosio Garagiola, estava pronta a brevetar sua primeira turma de aviadores. Seriam eles os 2º Tenentes do Exército: Raul Vieira de Mello, João Moraes de Niemeyer, Anor Teixeira dos Santos e o Aspirante Alfredo Maciel da Costa, na direção de monoplanos; e os Sargentos: Manoel Augusto de Azevedo, Fleury Falcão, Luiz Madureira Freire, Augusto Barbosa e Hercules Mellite, na pilotagem de biplanos. Estes alunos, conforme foi informado, “maior interesse mostraram pela arte aviatória, frequentando assiduamente o aeródromo da Fazenda dos Afonsos, mesmo fora das horas de aula, para acompanhar, nas oficinas, os trabalhos de reparos e construção de aparelhos” (A Noite, 17 abr. 1914, p. 1).

Destacava-se que, nos hangares da EBA, eram guardados onze aparelhos, dos quais sete monoplanos de 25 e 50 cavalos, três biplanos de 50 cavalos e um hidropiano de 100 cavalos de potência, sendo prevista a chegada de mais três aparelhos, além da construção de um monoplaneo “modelo do engenheiro Gino Sanfelice”.

Gino era o instrutor de aviões monoplanos, e Garagiola, instrutor de biplanos. De acordo com A Noite, os progressos na instrução levaram o Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, a solicitar ao Ministro da Guerra a matrícula de 25 alunos, os quais seriam o futuro núcleo do Serviço de Aviação Naval.

A Marinha demonstrava vivo interesse em desenvolver um corpo de aviadores, e alguns, como os 1º Tenentes Raul Bandeira e Victor de Carvalho e Silva, “têm revelado grande aptidão e boa vontade para os novos estudos a que se dedicaram, sendo visíveis os seus progressos” (A Noite, 17 abr. 1914, p. 1).

Assim, vale a pena transcrever a notícia publicada no jornal O Correio da Manhã, no dia 30 de abril de 1914, que descreve a rotina de um dia de instrução:

Ontem os alunos fizeram exercícios no campo. O aluno 1º Tenente Raul Bandeira fez sozinho, em biplano “Farman”, duas voltas do aeródromo, com aterrissagem magnífica. Ao descer do aparelho, foi saudado pelos seus companheiros. O aluno 2º Tenente Vieira de Mello fez um vôo regular em monoplaneo “Blériot”. Voaram ainda, com Garagiola, os alunos Guardas-Marinha Victor de Carvalho e Godinho, e os Sargentos Madureira Freire, Augusto Barbosa e Azevedo Falcão.

Fez retas a pequenas alturas o aluno 2º Tenente Anor Teixeira dos Santos. Fizaram “taxi” os alunos Tenentes Niemeyer, Andrade Neves e Ouro-Preto e Sargento Rozeiro. O comandante Moller deu aula prática de motores na oficina (Correio da Manhã, 30 abr. 1914, p. 7).

Enfim, havia uma sequência lógica nas aulas: primeiro, os alunos recebiam aulas teóricas e práticas de motores; segundo, realizavam voos como passageiros; terceiro, iniciavam manobras de avião no solo (taxiar); quarto, passavam a voar em linha reta, a baixa altura; quinto, solavam o avião. Entretanto, a rotina das aulas sofreu com a falta de equipamentos e mão de obra mecânica especializada e experiente.

A instrução de vôo iniciou-se enfrentando algumas dificuldades. Dos 11 aviões prometidos no ajuste, só 9 foram adquiridos: em lugar do monoplaneo Blériot para concursos, do Deperdussin, do Nieuport e do Hidro, chegaram apenas um biplano Farman e um monoplaneo Aerotorpedo, ambos de 80HP (INCAER, 1988, p. 393).

De fato, as instruções aéreas eram dadas por apenas dois instrutores: o aviador Gino e o aviador Garagiola, sob a fiscalização do aviador Jorge Moller.

Como comentado, embora as dificuldades vivenciadas e a falta de material aéreo suficiente dificultassem sobremaneira a fluidez da instrução, ainda assim, vários alunos se destacaram nas aulas, como, por exemplo, os alunos Raul Ferreira de Vianna Bandeira e Raul Vieira de Mello (Correio da Manhã, 30 abr. 1914, p. 7).

Nas últimas semanas, antes da interrupção das atividades, os acidentes aéreos na instrução passaram a ser constantes. Em 16 de junho de 1914, *A Noite* publicava, na primeira página, que, “no Campo dos Afonsos, o Tenente Niemeyer é vítima de um desastre num monoplane Blériot”. Foi noticiado que a hélice se desprendera à baixa altura e Niemeyer pulara do avião sem desligar o magneto, havendo uma explosão em seguida. Levado para o Hospital Central do Exército, o aluno sofrera apenas arranhões.

Em virtude disso, houve uma dissidência entre os alunos quanto às responsabilidades pelo ocorrido. Um dos alunos, o Tenente da Marinha Virginius Brito Delamare, responsabilizava a EBA por não zelar pela conservação dos aparelhos, nem pela vida dos seus alunos, comprando “aviões de segunda mão”, reconstruindo-os de forma negligente, “substituindo peças delicadíssimas, peças de madeira por outras de maior peso”. Dizia Delamare que, se fosse pesar um Blériot da fábrica francesa, original, e outro reconstruído na EBA, haveria uma “extraordinária diferença de peso”.

Dizia ele que os aviões eram

Verdadeiros mostrengos, com motores funcionando irregularmente, e que não estão se submetendo à arriscada aprendizagem por esporte ou gosto pela acrobacia. São todos oficiais do Exército e da Marinha, levados a tal estudo pela melhor das intenções: a de prestarem serviço à pátria. Na EBA só o sr. Garagiola tem mostrado interesse pelos oficiais alunos, pois antes de entregar-lhes os aparelhos ele próprio os experimenta, o que já

não acontece com o sr. San Felice, que só tem demonstrado o intuito único de ganhar dinheiro (A Noite, 16 jun. 1914, p. 1).

Interessante é a descrição do próprio acidentado, que informava ter sido coisa natural, dizendo que a causa da queda do avião deveu-se a “uma pequena negligência do mecânico, pois o aparelho não foi convenientemente examinado, antes de eu me utilizar dele. Aliás, considero o fato como um acidente natural. Coisas do ofício, e esta é a quarta queda de que tenho sido vítima em meus exercícios de aviação”.

Por outro lado, em resposta a Delamare, um grupo de alunos escreveu uma carta publicada na imprensa, na qual defendiam o aviador Gino. Foram eles os 1º Tenentes: Marcos Evangelista da Costa Villela Junior e Affonso Celso Ouro Preto e os 2º Tenentes: Belisário de Moura, Anor Teixeira dos Santos e Raul Vieira de Mello. Os oficiais alunos diziam serem todos “imensamente gratos ao carinho com que os trata o professor Gino, e tanto não o culpam de desídia de espécie alguma, que o acidente de ontem não lhes causou o menor esmorecimento, tão certos estão de que nenhuma responsabilidade podia ter tido nele a administração [da EBA]” (*A Noite*, 17 jun. 1914, p. 2).

Mesmo com tantas dificuldades, os oficiais alunos informavam que já estavam prontos a serem brevetados, como pilotos aviadores, os Tenentes: Raul Vianna Bandeira, Raul Vieira de Mello, o Guarda-Marinha Victor de Carvalho e os Sargentos Curado Fleury e Barroso, enquanto já realizavam “voos largos” os Te-

nentes: Niemeyer, Andrade Neves e Anor Teixeira (A Noite, 17 jun. 1914, p. 2).

De fato, nos últimos dias de funcionamento, a administração da EBA se viu envolvida com acidentes, greves de funcionários por causa de atraso de salários, processos na justiça e polícia nas instalações (A Noite, 22 jun. 1914, p. 2). O acidente com o Tenente Niemeyer foi a gota d'água para o fechamento da EBA. Para A Noite, deveria o governo mandar “abrir um rigoroso inquérito a fim de apurar a responsabilidade imputada à firma Gino, Bucceli & Cia pois, segundo nos contou o Tenente Delamare, todos os alunos da escola estão firmemente resolvidos a não continuar suas aulas, sem que o governo tome sérias providências” (A Noite, 16 jun. 1914, p. 1).

Enfim, em 18 de junho de 1914, poucos meses após o início das atividades, a EBA interrompeu suas atividades de instrução no Campo dos Afonsos, sem ter brevetado um único aluno, apesar de vários deles já estarem voando solo (A Noite, 17 jun. 1914, p. 2; INCAER, 1988, p. 394.).

O Exército ainda reclamou, em edital publicado na imprensa, que os sócios da EBA aparecessem para realizar o inventário do material aeronáutico que havia ficado guardado nos hangares. Com o não

comparecimento, os hangares foram lacrados, “estando o material existente em estado de abandono”, ficando sob a guarda de soldados do 1º Batalhão de Engenharia da Vila Militar (Correio da Manhã, 24 jul. 1915, p. 7).

Durante o ano de 1915, o aviador Gian Felice Gino continuou voando no Rio de Janeiro e, em meados desse mesmo ano, ele retornou à Itália para servir sua Pátria envolvida na Primeira Guerra Mundial. Lá recebeu o posto de Sargento-instrutor do Serviço de Aviação em Mirafiori e Malpensa, treinando os aviadores militares italianos. Em outubro de 1917, o aviador recebeu a patente de Tenente do Corpo de Aviação Italiana na América, onde adestrou quarenta pilotos do Exército dos EUA. Em abril de 1918, a bordo de um avião Caproni, estabeleceu um recorde mundial de velocidade. Em 7 de julho de 1918, sofreu um acidente fatal de aviação (GINO, 3 set. 2013; A Noite, 8 jul. 1918, p. 2).

O LEGADO DA EBA

O modelo representado pela EBA era o padrão adotado em muitos países, ou seja, a contratação de aviadores instrutores estrangeiros para instruir os aviadores nacionais². No caso da EBA, a organização logística e administrativa dependia

2 “Consta que a Escola Civil de Aviação argentina, situada em Lugano, estava modestamente instalada em dois barracões de madeira, que abrigavam três ou quatro Bleriot, nos quais o piloto francês Castalbert instruíra seis argentinos e três uruguaios”. RODRIGUES, Lysias A. [Tenente-Coronel Aviador] “A aviação militar, comercial e civil: Informações do paiz e do estrangeiro”. In: Correio da Manhã, 19 jan. 1939, p. 5.

totalmente dos recursos fornecidos pelo Exército, como se depreende do ajuste.

Durante as atividades da EBA, a guarda e segurança dos edifícios, equipamentos e aviões foram realizadas pelo Exército, como se verifica na seguinte notícia publicada no jornal O Correio da Manhã: “Escola Brasileira de Aviação: Serviço para hoje (quinta-feira): Oficial de Dia, Tenente Belisário de Moura. Auxiliar de Dia, Sargento Augusto Barbosa” (Correio da Manhã, 30 abr. 1914, p. 7).

A fiscalização da EBA (não seria o Comando, pois o modelo não era totalmente militar) foi dada ao Capitão-Tenente Moller, que enviava relatórios frequentes sobre a situação da instrução da Escola ao Ministro da Guerra. Tratava-se, na prática, de uma escola militar, com instrutores civis que atuavam em um espaço militar, sob fiscalização militar. Na verdade, devemos observar a EBA pelo objetivo final a que se propunha e pelo qual fora criada para o Ministério da Guerra. Em um espaço militar, ela deveria formar pilotos militares, que voassem aviões do tipo militar e que pudessem cumprir missões militares. Em caso de conflito armado e manobras militares, a EBA deveria ceder todo o seu equipamento aéreo para que o Exército ou a Marinha pudessem cumprir suas missões.

A escolha da EBA, e, não, o AeCB, gerou uma forte polêmica na imprensa carioca, principalmente para o jornal A Noite, em torno da administração de uma verba liberada pelo Congresso para a criação da aviação do Exército. A solução encontrada pelo Ministro da Guerra foi

correta administrativamente, pois mantinha sob seu controle o repasse da verba federal à EBA e a sua fiscalização.

Para Calaza (2007, p. 56), a criação da Escola Brasileira de Aviação (EBA) pelo Exército, em contrato com a empresa Gino Bucelli & Cia poderia ser vista como

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

Pelo ajuste, da verba de 100 contos de réis, aprovada pelo Congresso Nacional para o Serviço de Aviação Militar (Correio da Manhã, 4 maio 1914, p. 6), o Exército passaria 50 contos à EBA após a inauguração, e 50 contos três meses depois, na ocasião da matrícula de outros alunos, além de ceder mão-de-obra usada na construção dos hangares e custear os danos e manutenção com os aparelhos (INCAER, 1988, p. 389).

O fechamento da EBA, apenas cinco meses depois de inaugurada, em 18 de junho de 1914, deixou muitas questões e dúvidas, mas que poderiam ser causadas pelas dificuldades industriais do Brasil, dependente da importação de peças de reposição e sem mão-de-obra especializada para o conserto e manutenção dos

aeroplanos, o que os mantinha indisponíveis, causando irrecuperáveis atrasos na instrução. Além disso, havia os problemas financeiros, decorrentes de atrasos nos pagamentos (INCAER, 1988, p. 394).

Os relatórios produzidos pelo fiscal do Ministério da Guerra para a EBA revelaram “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 aviador argentino Ambrósio Garagiola mantinha as instruções” (CALAZA, 2007, p. 61).

De acordo com o historiador aeronáutico, Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley, as causas do fechamento precoce da EBA poderiam ser localizadas nos problemas econômicos gerados pelo insuficiente repasse de recursos do governo federal e na impossibilidade de se importar peças e sobressalentes, em função dos países fornecedores de manufaturas estarem envolvidos no esforço de guerra (WANDERLEY, 1975, p. 35).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora não tenha brevetado nenhum aviador, não se pode avaliar negativamente a criação e as atividades da EBA, levando-se em conta o curto período de tempo de funcionamento, pois muitos de seus alunos efetivamente aprenderam a voar. Como dissera o Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues, “a semente lançada em 1914 só veio a frutificar anos depois, de forma a justificar, plenamente, o orgulho dos nossos patrícios” (SOUZA, 1944, p. 127).

Não há dúvida de que a interrupção precoce das atividades da EBA acabou por levar a Marinha a criar a Escola de Aviação Naval em 1916, seguindo seu próprio caminho. E o Exército, ao criar, em 1919, a Escola de Aviação Militar, utilizou-se das instalações que lhe pertenciam nos Afonsos e que tinham sido usadas pela EBA. As atividades aviatórias ocorridas nos Afonsos, por parte do AeCB e da EBA, acabaram por consolidar o sítio como sede da Aviação do Exército e da formação dos seus aviadores.



*Aviadores
Delamare, Garagiola,
Vieira de Mello
e Ouro Preto*



O Exército, em 1919, realizou obras de ampliação do Campo dos Afonsos, dirigidas pelo Tenente Plínio Raulino de Oliveira.

Por outro lado, não podemos esquecer que muitos alunos que iniciaram as instruções na EBA tiveram, posteriormente, uma atuação destacada na Aviação Militar e na Aviação Naval: Alzir Rodrigues Mendes da Silva, Raul Vieira de Mello, Marcos Evangelista da Costa Villela Junior e Anor Teixeira dos Santos, pelo Exército; e Raul Ferreira de Vianna Bandeira, Virginius Brito Delamare, Fábio de Sá Earp, Belisário de Moura, Irineu Mario da Cunha Godinho, Victor de Carvalho e Silva e Heitor Plaisant, pela Marinha (INCAER, 1988, p. 392.), tendo sido o esteio para a atividade aeronáutica posterior, em suas respectivas Forças.

Por fim, um outro aspecto deve ser lembrado: a EBA foi a primeira experiência conjunta de Exército e Marinha na formação de aviadores. Os alunos de ambas as Forças tinham instrução comum e conviviam em saudável espírito de camaradagem, com o objetivo comum de aprender a voar.

De fato, apenas com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de

1941, é que a instrução de aviadores oriundos de ambas as Forças voltou a ocorrer no mesmo local dos primórdios da EBA, agora na Escola de Aeronáutica, no mesmo e lendário Campo dos Afonsos.



No Campo da EBA, nos Afonsos, estavam os alunos da Marinha e do Exército. Em pé, da esquerda para a direita: Heitor Plaisant, Ouro Preto, Raul Bandeira, João Niemeyer, Salustiano, uma pessoa não identificada e Sargento Madureira. Sentados, da esquerda para a direita: Fleury, Mario Godinho e Belisário de Moura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIVROS, MONOGRAFIAS E ARTIGOS

ALEXANDRIA, Susana e NOGUEIRA, Salvador. 1910: O primeiro voo do Brasil. São Paulo: Aleph, 2010.

ANDRADE, Roberto Pereira de. A Construção Aeronáutica no Brasil (1910-1976). Rio de Janeiro: Brasiliense, 1976.

CALAZA, Cláudio Passos. Aviação no Contestado: investigação e análise de um emprego militar inédito. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2007.

COSTA, Fernando Hippolyto da. Síntese Cronológica da Aeronáutica brasileira. Rio de Janeiro: INCAER, 2000.

HOFFMAN, Paul. Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004; Acervo Alberto Santos-Dumont/CENDOC.

INCAER. História Geral da Aeronáutica Brasileira. Rio de Janeiro: INCAER, 1988.

INCAER. História Geral da Aeronáutica Brasileira. Rio de Janeiro: INCAER, 2000.

INCAER. Dimitri Sensaud de Lavaud: O primeiro voo no Brasil e na América Latina. Rio de Janeiro: INCAER, 2013.

OLIVEIRA, Alfredo César Tavares de, FERNANDES, Nelson da Nóbrega. “Marechal Hermes e as (des) conhecidas origens da habitação social no Brasil”. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon. FERNANDES, Nelson da Nóbrega (orgs). 150 Anos de Subúrbio Carioca. Rio de Janeiro: Lamparina/FAPERJ/EDUFF, 2010.

RODRIGUES, Lysias A. [Tenente-Coronel Aviador] “A aviação militar, comercial e civil: Informações do país e do estrangeiro”. In: Correio da Manhã, 19 de janeiro de 1939, p.5.

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

SANTO, Nicola. “Reminiscências”. Revista Esquadriha, 1944, ano III, nº16, p. 28.

SOUZA, José Garcia de. A verdade sobre a História da Aeronáutica. Rio de Janeiro: Gráfica Leuzinger, 1944.

SANTOS-DUMONT, Alberto. O que eu vi, o que nós veremos. São Paulo: 1918.

DOCUMENTOS

Acervo Alberto Santos-Dumont/ Centro de Documentação da Aeronáutica (CENDOC).

ARQUIVO NACIONAL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Diretoria de Justiça. Protocolo de entrada, p.191, Série Justiça. IJ² - 5207.

MINISTÉRIO DA GUERRA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo General de Divisão Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva, Ministro de Estado da Guerra, em outubro de 1914. Capital Federal: Imprensa Militar/Grande Estado-Maior do Exército, 1914, p. 29-30.

PERIÓDICOS

A Noite. 22 out. 1911, p. 1, “O arrojado voo de hoje: o triunfo de Plauchut”.

A Noite. 16 ago. 1912, p. 1, “O aviador Gino está no Rio”.

A Noite. 20 dez. 1913, p. 4, “Dêem asas ao Brasil!”.

A Noite. 29 dez. 1913, p. 2, “Dêem asas ao Brasil”.

A Noite. 17 abr. 1914, p. 1, “Os progressos da aviação no Brasil: A Escola Brasileira vai ‘brevetar’ a sua primeira turma de aviadores”.

A Noite. 24 maio 1914, p. 1, “A Noite faz serão com os aviadores em seu hangar”.

A Noite. 3 jun. 1914, p. 2, “Escola Brasileira de Aviação”.

A Noite. 9 jun. 1914, p. 1, “A sensacional reportagem de A Noite”.

A Noite. 12 jun. 1914, p. 1, “Uma sensacional reportagem de aeroplano” “Fotografias tiradas a 750 metros acima da cidade”.

A Noite. 16 jun. 1914, p. 1, “No Campo dos Afonsos: o Tenente Niemeyer é vítima de um desastre num monoplano Blériot. A necessidade de um inquérito”.

A Noite. 17 jun. 1914, p. 2, “A propósito do desastre de ontem: falam-nos da EBA quatro militares aviadores”.

A Noite. 22 jun. 1914, p. 2, “Que haverá na EBA?”.

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

A Noite. 08 jul. 1918, p. 2, “O aviador Gino San Felice”.

Correio da Manhã. 27 jan. 1911, p. 2, “Aviação no Rio: Ruggerone realizou três magníficos vôos... em pleno ar!”

Correio da Manhã. 15 out. 1911, p. 6, “Funda-se nesta cidade o Aero-Clube Brasileiro”.

Correio da Manhã. 7 dez. 1911, p. 3, “A Aviação no Rio: um monoplano Blériot sobre a cidade”.

Correio da Manhã. 22 set. 1912, p. 3, “O aviador italiano Gino voará hoje sobre a cidade”.

Correio da Manhã. 11 mar. 1913, p. 2, “A Aviação Militar: O General Vespasiano resolveu o problema, contratando a criação da Escola Brasileira de Aviação”.

Correio da Manhã. 7 abr. 1914, p. 3, “Escola de Aviação: Matrícula de Oficiais da Armada”.

Correio da Manhã. 30 abr. 1914, p. 7, “Escola Brasileira de Aviação”.

Correio da Manhã. 24 jul. 1915, p. 7, “Editais: Ministério da Guerra: Escola Brasileira de aviação”.

O DIÁRIO. Rio de Janeiro, 6 jul. 1914. Recorte de jornal PASD/CENDOC.

O PAIZ. 10 jan. 1910, p. 3, “O primeiro voo de aeroplano no Brazil”.

O PAIZ. 12 jan. 1910, p. 7, “A aviação em S.Paulo”.

PIONNIERS: Revue Aéronautique Trimestrielle des Vieilles Tiges. 15 jan. 1970, n°. 23.

INTERNET

EDU CHAVES. Disponível em:

<http://www.jblog.com.br/hojenahistoria.php?itemid=12540>

Acesso em: 7 mar. 2012.

BENTO. Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/bento.htm.

Acesso em: 8 out. 2013.

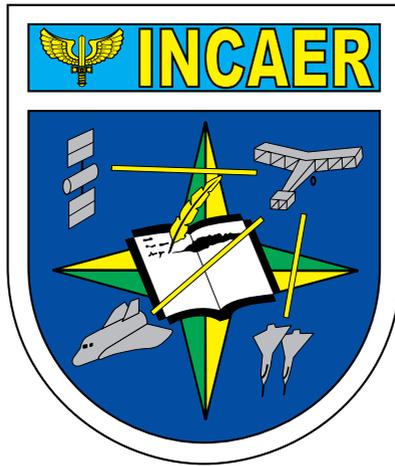
GINO. Disponível em:

http://it.wikipedia.org/wiki/Gian_Felice_Gino.

Acesso em: 3 set. 2013.

Mauro Vicente Sales, ex-oficial Convocado da Aeronáutica (QOCON), é graduado em História e professor do Estado do Rio de Janeiro.





Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

