



A AVIAÇÃO MILITAR NO RIO GRANDE DO SUL EM 1926

Coralio P. Cabeda

Neste artigo, o autor conta um pouco da história da aviação militar no Rio Grande do Sul, em função do movimento tenentista de 1926.

No momento em que o Exército Brasileiro tão jubilosamente comemora a recuperação de sua arma aérea, com a criação do 1º Batalhão de Aviação do Exército (1º BAvEx), talvez fosse de algum interesse uma mirada no passado, no já distante ano de 1926, teatro de mais uma sublevação tenentista. Esse movimento, integrante do ciclo revolucionário iniciado em 1922 e retomado com maior vigor em 5 de julho de 1924, é relativamente pouco conhecido. A razão deve-se, talvez, à sua curta duração, um mês e meio,

de meados de novembro a fins de dezembro daquele ano, considerando-se o território do Rio Grande do Sul, onde ocorreram as ações mais importantes.

Entretanto, na sua gênese havia um interessante e ambicioso plano de campanha, que contemplava operações com apoio aéreo e de elementos da Marinha. Estes últimos, a empregar no apoio logístico, explorando os recursos oferecidos pela navegabilidade do rio Jacuí, no trecho entre Cachoeira do Sul e Porto Alegre. Guardadas as devidas proporções e

considerando-se a época e os elementos disponíveis, era um embrião de operações combinadas.¹

Sua concepção estava a cargo do Estado-Maior revolucionário, chefiado pelo Capitão Fernando Távora e sediado na localidade argentina de Paso de los Libres. Tudo, entretanto, sob a supervisão direta do General Isidoro Dias Lopes, o velho, dedicado e incansável chefe militar da revolução, sempre esperançoso na vitória final e a quem nada parecia abater. Nem dificuldades materiais, nem reveses, nem defecções. E essas eram muitas, como se pode ler nos jornais da época.

Mas, qual o papel da aviação militar no aludido plano?

Levando-se em conta o estágio em que ela se encontrava e os meios existentes no Rio Grande do Sul, um papel modesto, provavelmente utilizada mais em missões de observação avançada, do que em bombardeiro ou metralhamento de concentrações inimigas.

Esses meios estavam localizados em dois municípios — Santa Maria e Alegrete.

No primeiro, sede do Grupo de Esquadrilhas de Aviação (GEA), estacionavam a 2ª Esquadrilha de Caça e a 3ª Esquadrilha de Observação. Em Alegrete, a 1ª Esquadrilha de Bombardeio.

Alegrete, município de forte

tradição oposicionista, onde "até as pedras estão contra nós", no pitoresco dizer atribuído ao deputado da situação, Flores da Cunha, contava com uma guarnição federal onde os revolucionários tinham muitos simpatizantes. O ir e vir de oficiais emigrados paulatinamente recrutava adeptos para o movimento que se avizinhava. Até porque a cidade estava no trajeto da principal coluna invasora, a chamada "Coluna do Sul", que se organizava no vale do Quaraí, do lado uruguaio da fronteira. Seu coordenador era o delegado militar revolucionário em Rivera, Capitão Ruy Zobaran.²

Santa Maria, importante entroncamento ferroviário comandando as comunicações do estado, era o núcleo da concentração revolucionária, antes da arremetida em direção a Porto Alegre. Daí que a adesão da guarnição federal, onde se incluía o Grupo de Esquadrilhas de Aviação, fosse objetivo primordial dos aliciadores. E em Santa Maria, não se perca de vista, estacionava um dos esteiros da legalidade, o veterano e aguerrido 1º Regimento de Cavalaria da Brigada Militar, que teria papel importantíssimo nos acontecimentos posteriores.

Estaria, entretanto, a aviação militar em condições de cumprir as missões que lhe seriam atribuídas? A resposta talvez pudesse ser encontrada em

um evento que mereceu expressivo destaque na imprensa gaúcha, o *raid* aéreo Rio Pardo-Porto Alegre.³

Com efeito, em 23 de outubro de 1926, inaugurava-se em Rio Pardo, sua terra natal, o monumento ao barão do Triunfo, um dos nomes ilustres da cavalaria brasileira e avô do então comandante da 3ª Região Militar, General Eurico de Andrade Neves. Abrilhantando os festejos, uma representação do Exército e da Brigada Militar desfilara pelas ruas da histórica cidade, sob o comando do Major Eliézer Abbott. A aviação militar também se fez presente, deslocando dois aparelhos, pilotados pelo Capitão Raul Vieira de Mello e pelo Tenente Antônio Fernandes Barbosa, que partiram de Alegrete e de Santa Maria, respectivamente. Durante a aterrissagem em Rio Pardo, danificou-se o avião do Tenente Fernandes Barbosa.⁴ No dia 2 de novembro, o Capitão Vieira de Mello seguiu sozinho de Rio Pardo para Porto Alegre, pilotando o *São Borja*, um Breguet de 300 HP e velocidade de 150 km/h, naquele que a imprensa noticiou como o "primeiro vôo da Aviação do Exército a Porto Alegre..."⁵ O trajeto foi coberto em quase uma hora de vôo!

Chegando à capital do estado, o Capitão Vieira de Mello, comandante da 1ª Esquadilha de Bombardeio, concedeu longa

e interessante entrevista à imprensa, publicada no dia 4 de novembro, na qual analisava a situação da aviação militar. Essa entrevista, talvez impensável nos dias atuais, pelo sigilo que envolve assuntos relativos à segurança nacional, punha a nu a precariedade dos recursos aeronáuticos do país. Dizia o Capitão Vieira de Mello, "...além do aeroplano em que vim até esta capital (o *São Borja*), possui o Grupo de Esquadilhas do Rio Grande, com sede em Santa Maria, trinta aparelhos, sendo dez da 1ª Esquadilha de Bombardeio, de Alegrete, dez da 2ª Esquadilha de Caça e dez da 3ª Esquadilha de Observação, estas duas últimas em Santa Maria.

"Devido a vários acidentes ocorridos e que a imprensa tem noticiado, 26 desses aparelhos acham-se inutilizados, estando guardados no hangar de Santa Maria, transformado, assim, num verdadeiro cemitério... de aviões. Os quatro aparelhos que ainda não foram danificados pertencem à esquadilha de Alegrete. São eles, o *São Borja*, o *Uruguayana*, o *Itaquy* e o *Livramento*. Até há bem pouco, só existia um avião em boas condições na esquadilha de Santa Maria. Este, porém, ficou completamente danificado no acidente que sofreu, quando aterrissava em Rio Pardo, no dia em que ali se prestavam as home-

nagens ao barão do Triunfo. É de se lamentar que dez aviões Spad, da 1ª Esquadilha de Caça, estejam inutilizados, devido à negligência das nossas autoridades na Capital Federal. Estes aparelhos passaram nove meses encaixotados e expostos às intempéries, na Estação de Deodoro, no Rio de Janeiro, antes de chegarem ao Rio Grande do Sul, apesar dos protestos por parte de todos os pilotos militares".⁶

Perguntado sobre quantos pilotos militares havia no Rio Grande do Sul, respondeu que apenas três: os tenentes Aleixo, Salustiano e ele próprio, além de três mecânicos.

"...Precisamos, sobretudo, de bons mecânicos, bons pilotos e de aviões eficientes e modernos, pois os que temos são ainda construídos em 1919, e o avião tipo *Breguet* recebe aperfeiçoamento a cada ano que passa. Os aparelhos que possuímos só servem para bombardeio e observação e têm força de trezentos cavalos, quando já existem desses aviões com força de seiscentos cavalos. Necessitamos, também, de muito treinamento, o que reputo indispensável para que possamos contar, quando for preciso, com a nossa aviação. E os vôos de treinamento são indispensáveis, porque neles, tanto o piloto como o mecânico adquirem os conhecimentos práticos de indis-

pensável necessidade nos tempos de guerra. O piloto que passa muito tempo sem voar fica desacostumado e adquire um certo medo que o divórcio com a vida dos hangares lhe causa. É a mesma coisa que acontece a uma pessoa que, passando um ano ou mais sem montar a cavalo, fica receosa de sofrer um acidente qualquer. E esses vôos de treinamento devem ser longos, para que o piloto possa experimentar e aprender a vencer todos os obstáculos que as longas travessias oferecem. Por isso, não acho boa a resolução do Ministério da Guerra, estatuinto que os vôos de treinamento não devem exceder de 30 km. Seria muito útil, também, treinar-se no lançamento de granadas (sic) sobre um determinado alvo, o que nunca se fez aqui, porque as granadas que o governo nos enviou não puderam ser por nós utilizadas. Para podermos lançar as granadas que recebemos, falta aos nossos aviões um aparelho indispensável, que os franceses chama *visueur*. Outra medida que acho de grande utilidade é a criação, no Rio Grande do Sul, de uma Escola para Aperfeiçoamento de Pilotos. Existe a Escola de Aperfeiçoamento do Rio de Janeiro, mas acho que está mal localizada, porque ali os vôos não podem exceder de 30 km, por não permitirem vôos maiores as condições dos terrenos de aterrissa-

gem. No Rio, os vôos de treinamento são feitos do local da Escola até Santa Cruz, distância exata de 30 km. No Rio Grande, seria de muita vantagem a existência de uma dessas escolas, porque aqui existem terrenos com abundância, próprios para local de aterrissagem. O percurso Alegrete-Santa Maria-Bagé, por exemplo, é excelente para *raids* de treinamento, pois nesse trajeto existem bons campos, onde se pode aterrizar com facilidade. Outra vantagem que haveria com a criação da Escola de Aperfeiçoamento no Rio Grande do Sul seria a decorrente do preparo de oficiais para preencherem os claros que houvessem nas esquadrilhas aqui existentes, pois nossos patrícios vão para o Rio, a fim de se aperfeiçoarem, e não desejam mais vir para cá.”⁷

E, como não poderia deixar de ser, o Capitão Vieira de Mello comparava a situação do Brasil com a de seu hipotético adversário, a Argentina, informando que naquele país o ministro da Guerra costumava realizar vôos periódicos de inspeção a todas as esquadrilhas, a fim de sentir-lhes as necessidades. E concluiu o Capitão Vieira de Mello: “...Em aviação, pode crer, nós estamos muito atrasados, apesar de os pertencer a glória de sua descoberta.”⁸

O alongado da transcrição foi intencional, pelo que de inte-

resse histórico pudessem representar as declarações daquele oficial. Aliás, a inconformidade demonstrada pelo Capitão Vieira de Mello com a situação da aviação militar nada tinha de inédita, a não ser, talvez, pela forma como a expressou, pois o descaso com o aparelhamento militar do Brasil era uma constante nas queixas da oficialidade da época, descaso este atirado à conta dos governos que se sucediam e causa não pequena das rebeliões tenentistas da década de 20.

Como se pode inferir da citada entrevista, era bastante remota a possibilidade de uma cooperação mais ativa no plano revolucionário, por parte da aviação, de resto o mesmo sucedendo com os legalistas que quisessem dela utilizar-se.

A precipitação dos acontecimentos não permitiu que, na prática, se aferisse a sua capacidade de emprego militar.

Na noite de 13 para 14 de novembro, sem autorização do alto comando revolucionário, sargentos das guarnições de São Gabriel e de Bagé precipitavam a sublevação. O movimento nascia morto, pois o esquema revolucionário não estava concluído e, mesmo, emissários da Coluna Miguel Costa-Prestes chegavam, naquele dia, a Libres, para negociar uma possível anistia com o governo de Washington Luiz, que tomaria

posse em 15 de novembro. Dois dias depois, na madrugada de 16, sublevava-se parte da guarnição de Santa Maria, em apoio aos sargentos e atendendo ao apelo do General Isidoro Dias Lopes.⁹

O efetivo do Grupo de Esquadilhas de Aviação, sob o comando do Major Constantino Martins, retirou-se para Estação Colônia (hoje Camobi), não participando das operações. A defesa da cidade ficou a cargo do 1º Regimento de Cavalaria da Brigada Militar, que fez valer a sua veteranaria, ficando de posse da praça.

As operações ainda se arrastariam por mais um mês e meio, com sorte vária, mas sem que

se fizesse qualquer emprego da aviação. As palavras do Capitão Raul Vieira de Mello, ao que parece, estavam carregadas de razão...

NOTAS

1. Documentos do arquivo Cel Ruy Zobaran, cujas cópias devemos à gentileza de seus filhos, representados pelo Cel R/1 Celso Zobaran.
2. Arquivo Cel Ruy Zobaran, cit.
3. *Correio do Povo* e *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 04.11.26.
4. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 02 e 04.11.26.
5. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 04.11.26.
6. *Diário de Notícias*, Porto Alegre, 04.11.26.
- 7 e 8. *Diário de Notícias*, cit.
8. Cabeda, Corallio B.P., "O Combate do Seival", in *Seis combates e uma invasão*, págs. 31/43, Presença, 1987, Porto Alegre.

CORÁLIO CABEDA é um destacado estudioso civil da História Militar do Brasil, no Rio Grande do Sul. Possui valiosa biblioteca sobre o assunto. É membro do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul e do Círculo de Pesquisas Literárias, que presidiu em 1988/89.
