

A aviação durante a Batalha de Boquerónⁱ

Renato Javier Angulo Aponte*

Antecedentes e contexto histórico

A Guerra do Chaco foi um conflito bélico entre o Paraguai e a Bolívia durante os anos 1932-1935, finalizando em 14 de Junho de 1935. Ambos os países disputavam a titularidade de uma vasta região, que vai desde as primeiras encostas andinas, descendo até o rio Paraguai, no centro da América do Sul. O território em disputa está dividido, ao Sul pelo rio Pilcomayo e ao Norte pela selva e banhados do grande Pantanal do estado brasileiro de Mato Grosso. É uma região árida e quente, com setores muito pantanosos.

Os conflitos começaram logo após a Guerra do Paraguai contra a Tríplice Aliança, quando a Argentina pretendia esse território, que acabou sendo outorgado ao Paraguai em um laudo arbitral internacional a cargo do presidente dos Estados Unidos Rutherford Hayes, em 12 de novembro de 1878. Essa decisão foi duramente contestada pela Bolívia.

Tanto o Paraguai quanto a Bolívia ocupavam escassamente o território em disputa, e haviam fundado pequenas co-

lônias militares, conhecidas com o nome de fortins. A maior localidade boliviana se encontrava muito próxima da cordilheira e sobre o rio Pilcomayo, sendo chamada Villa Montes. O outro grande polo de ocupação era o Fortim Muñoz, na região do estero Patiño, que era um banhado do rio Pilcomayo (**Figura 1**). O Paraguai mantinha no centro da região chaquenha, desde o ano de 1926, uma numerosa colônia de imigrantes menonitas, procedentes da Europa e do Canadá, protegidos por uma tênue linha de posições militares, sendo a mais importante a de Isla Po'í.

Um protocolo, firmado em 19 de julho de 1915, ordenava a manutenção do *status quo* no avanço de ambos os exércitos. Mas esse acordo não foi respeitado pela Bolívia, e ocorreria, em 1928, um grave incidente, quando tropas paraguaiaias tomaram e incendiaram o fortim boliviano chamado Vanguardia, que estava dentro da faixa paraguaia. A Bolívia tomou represálias e capturou três fortins paraguaios, entre eles Boquerón. Em seguida, bombardeou Baía Negra com sua aviação sem causar danos.

* Advogado, bacharel em Direito pela Universidade Nacional de Assunção, com pós-graduação em História Militar pelo Instituto de Altos Estudos Estratégicos do Ministério da Defesa do Paraguai. É vice-presidente da Associação Cultural Mandu'arã, do Paraguai, membro honorário do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e do Instituto de Investigações Históricas e Culturais de Corrientes, Argentina. Realiza pesquisas sobre o material bélico utilizado na Guerra do Paraguai contra a Tríplice Aliança e na Guerra do Chaco. Também investiga a história da aviação paraguaia desde seu início até a atualidade.

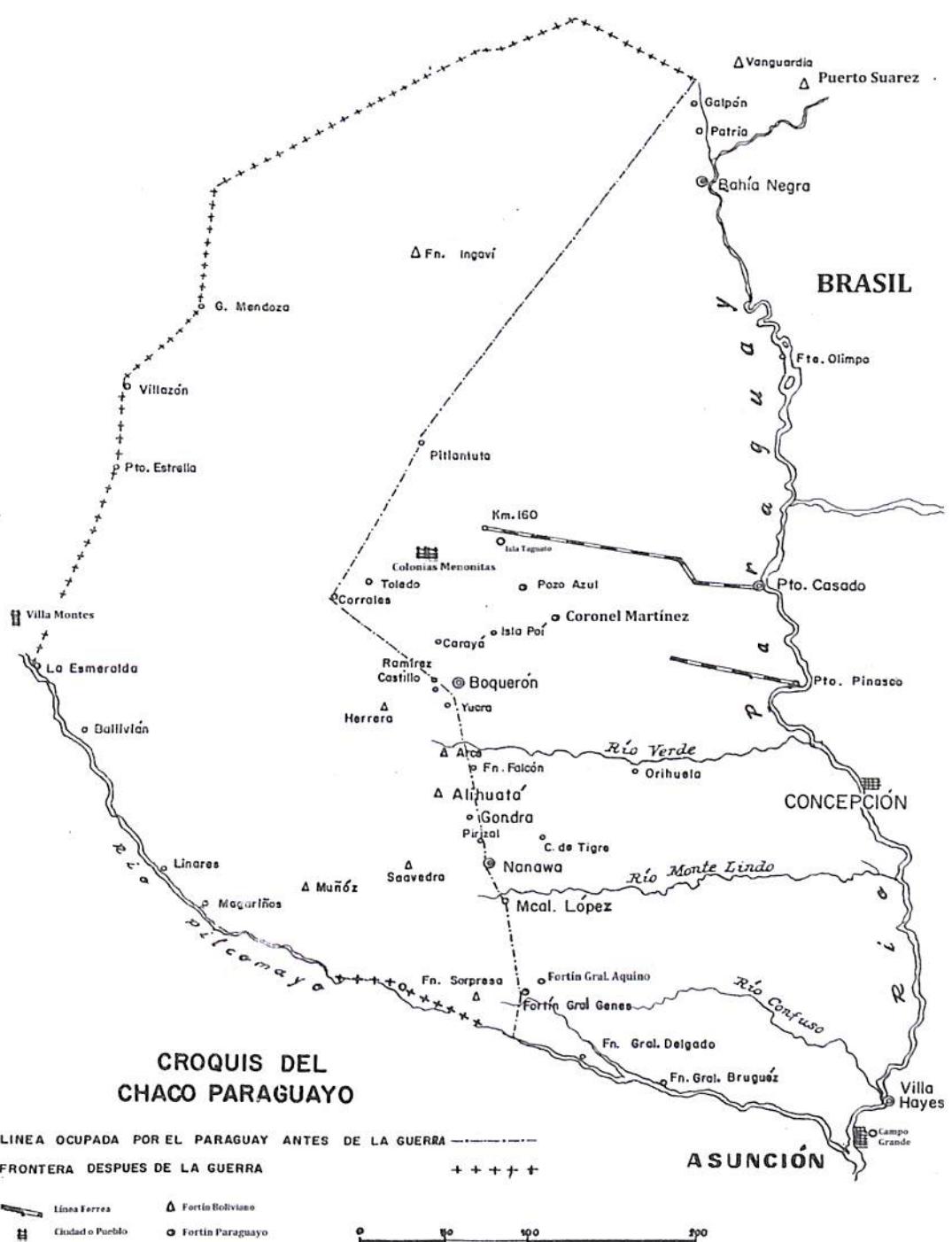


Figura 1 – Croqui do Chaco Paraguayo

Fonte: *Fortines de la Guerra del Chaco*, de Juan Carlos Joy

Posteriormente, logrou-se interromper o conflito através da via diplomática, devendo ambas as partes devolver as posições capturadas. Ainda assim, apesar do esforço internacional da Sociedade das Nações e da diplomacia paraguaia, acabou por se impor a política boliviana de pisar forte no Chaco, adotada pelo presidente Daniel Salamanca, tendo como início do conflito o ataque boliviano à guarnição paraguaia da laguna Pitiantuta, em 15 de junho de 1932.

Ambas as forças mobilizaram suas tropas para o território chaquenho e, sobre elas, seus aviões também foram participar do conflito. Essa é a história da participação de ambas as forças aéreas na primeira campanha da Guerra, conhecida como Boquerón, em honra do fortim que seria palco dos acontecimentos bélicos. Essa campanha vai desde o início das hostilidades até a rendição das tropas bolivianas, em 29 de setembro do ano de 1932.

O material de voo da Arma Aérea Paraguaia

O Paraguai necessitava de um avião capaz de suportar as duras condições climáticas do país e operar em pistas sem preparação. Necessitava contar com um aparelho de reconhecimento e que pudesse servir como bombardeiro. Daí, a opção pelo Potez 25 A2, por recomendação da Missão Militar Francesa, que operava no país desde 1926. Esse aparelho também foi utilizado pelo Uruguai e pelo Brasil.

Foram encomendados sete deles em 10 de fevereiro do ano de 1928. Os dois primeiros chegaram em 9 de outubro de 1929. Os



Figura 2 – Avião Potez 25 A2 da Arma Aérea Paraguaia
Fonte: *Fortines de la Guerra del Chaco*, de Juan Carlos Joy

restantes foram chegando nos meses subsequentes, menos um, que, ainda embalado em caixas, foi acidentalmente destruído no porto uruguai de Montevidéu, ao desprender-se do guindaste que o descarregava do barco. O aparelho contava com seguro e foi substituído em novembro de 1932 (HAGEDORN; SAPIENZA, 1997, p. 30).

Rapidamente serviram para treinar os pilotos paraguaios na Base Aérea de Campo Grande, localizada entre as cidades de Assunção e Luque, a 10 quilômetros do centro da capital. No ano em que chegaram, se perdeu em um acidente o Potez, com o serial Nº 2.

Os aparelhos eram biplanos, do tipo sesquiplano, que significa que as asas inferiores eram de tamanho menor que as asas superiores, totalmente de madeira, forrados com lona, com uma enorme superfície alar (**Figura 2**). Estavam pintados totalmente de verde oliva, como a versão francesa. Montavam uma metralhadora Vickers, que era disparada pelo piloto, e uma dupla, da marca Madsen, na torreta do observador (SHARPE, 2002, p. 261). Em alguns casos, foram artilhados, com mais uma,

no piso da cabina do observador. Sua capacidade de bombas era de 200 quilos. O Paraguai não as adquiriu, tendo que fabricá-las artesanalmente nos arsenais de Guerra e Marinha. Pesavam, cada uma delas, quase 15 quilos e eram de fragmentação. Também se construiu uma bomba incendiária de 20 quilos à base de gasolina (BOZZANO, 1976, p. 62). Em sua configuração de observador, levava uma potente câmara da marca Zeiss. Sua velocidade de cruzeiro era de 180km/h, e sua velocidade máxima era de 220km/h.

Para servir de avião caça, a fim de proteger os bombardeiros, adquiriu-se o moderno Wibault Type 73 C1, que era um monoplano, totalmente metálico. Destes, foram encomendados sete aparelhos em 20 de dezembro de 1927. Esses aviões começaram a chegar ao Paraguai em julho de 1929 (HAGEDORN; SAPIENZA, 1997, p. 82).

Esses aparelhos tiveram seus motores modificados na fábrica, trocando o motor em “estrela” pelo Lorraine-Dietrich de 450 HP, que era utilizado nos Potez, por recomendação de uma missão técnica argentina, que assessorava a missão paraguaia de aquisição de material bélico na Europa. Tal mudança — que, na teoria, era para padronizar a manutenção e fazer os motores intercambiáveis com os demais aparelhos — causou modificações terríveis nas condições de voo dos aparelhos. Primeiramente, por colocar o radiador debaixo da fuselagem, diminuindo a aerodinâmica e a velocidade. Além disso, o peso do motor fazia com que o avião tivesse um centro de gravidade bastante difícil de manejar. Para cúmulo dos males, o radiador tendia a trincar em consequência das altas temperaturas, perdendo todo seu líquido refrigerante, superaquecendo excessivamente

o motor e obrigando os pilotos a aterrissar de emergência.

Todas estas modificações fizeram do Wibault paraguaio um caça lento e pouco manobrável, com uma velocidade máxima de apenas 200km/h e a velocidade de cruzeiro ainda muito menor. Montava como armamento duas metralhadoras Vickers, sobre o *cowlings* do motor. Estava pintado de verde oliva e com as cores nacionais nas asas. Para o início da guerra, o Paraguai contava com seis desses aparelhos, porque um deles, o de serial Nº 4, havia caído, no ano de 1931.

O material de voo da Força Aérea Boliviana

O Breguet 19, de procedência francesa, foi o primeiro avião de combate moderno adquirido pela Bolívia. Foi utilizado, em 1928, em ações de represálias pela tomada do fortim boliviano Vanguardia por parte dos paraguaios. A Bolívia chegou a adquirir sete aparelhos, mas no ano de 1932, só três deles estariam operativos. Eram aparelhos *biplace* de bombardeio, tinham uma velocidade máxima de 214km/h, com uma autonomia de voo de cruzeiro de 800 quilômetros. Estavam artilhados com uma metralhadora frontal e outra na carlinga do observador (SHARPE, 2002, p. 96).

Posteriormente, os bolivianos procuraram melhorar seu material de voo para que se substituíssem os velhos aviões de reconhecimento Fokkers. Para tanto, decidiram adquirir, da casa Vickers da Inglaterra, um novo aparelho de reconhecimento e bombardeio. O candidato foi o Vickers Vespa Type 149, que foi um dos aviões mais versáteis da Aviação boliviana. No total se adquiriram



Figura 3 – Avião Vickers Scout boliviano

Fonte: HAGEDORN; SAPIENZA, 1997. p. 79

seis, encomendados à fábrica no ano de 1927. Os primeiros aparelhos chegaram em março de 1929, e o restante, em julho (HAGEDORN; SAPIENZA, 1997. p. 42). Estavam pintados totalmente de cor alumínio, com o *cowling* do motor em preto. Grandes emblemas com as cores nacionais identificavam a procedência do avião. Podiam ser artilhados com metralhadoras e várias bombas de distintos pesos. Sua velocidade máxima era de 224km/h (DONALD, 1997, p. 250). Tem-se certeza de que três deles foram mobilizados em 17 de julho de 1932. E pelo menos outros três operavam nas bases do Chaco, como Porto Suarez e Muñoz.

A Bolívia adquiriu, além disso, o caça do mesmo fabricante do anterior, denominado Vicker Type 143, Scout (**Figura 3**). Estes foram encomendados junto com os Vespas, mas chegaram em setembro e dezembro, também do ano de 1929. Eram aparelhos velozes, alcançando os 241km/h, sendo os mais velozes dos aviões utilizados neste período da Guerra do Chaco. Portavam duas metralhadoras Vickers, em ambos os costados da fuse-

lagem, disparando para frente. Por sua vez, podiam levar até cincuenta quilos de bombas em cada asa inferior. Estavam pintados totalmente de alumínio natural com os emblemas nacionais nas asas e nos costados da fuselagem. A Bolívia contou com apenas três aparelhos no inicio das hostilidades. Dois deles se haviam perdido em acidentes de treinamento antes do inicio das hostilidades, e um terceiro se perdeu em maio de 1932 (HAGEDORN; SAPIENZA, 1997. p. 80).

As explorações aéreas da Força Aérea Boliviana no território chaquenho

O Paraguai descobriu uma enorme lagoa em março de 1931 — à qual chamou Pitiantuta — e, considerando que era uma posição estratégica pelas possibilidades que tinha de proporcionar o líquido vital a um grande número de pessoas, decidiu ocupá-la. Mas, em 25 de abril de 1932, o major boliviano Oscar Moscoso, depois de sobrevoar o território chaquenho em um Vickers Vespa, observou o lago e as precárias posições paraguaia, que não passavam de uns ranchos. Após receber a informação sobre a estratégica posição da laguna e da ocupação paraguaia, o Comando boliviano ordenou que a mesma fosse tomada pela força.

O ataque se deu em 15 de junho, quando o major Moscoso atacou com um pelotão a escassa guarnição paraguaia de cinco soldados, pois esta se encontrava em fase de substituição. A posição foi capturada pelos bolivianos, que prepararam varias trincheiras e fortificações, inclusive limparam um lugar próximo à lagu-

na para que servisse de pista de aterrissagem de emergência. A guarnição aumentou a quase 150 soldados, duas metralhadoras pesadas e 16 metralhadoras leves. Em 20 e 21 de junho de 1932, aviões Breguet aterrissaram na pista da laguna para descarregar víveres e munições.

Os paraguaios tentaram uma primeira recuperação no dia 15 de julho sob o comando do capitão Abdón Coronel Palacios, que, com pouco mais de 400 soldados, atacou as posições bolivianas. Contou, além do mais, com o apoio de metralhadoras e morteiros, mas foram rechaçados. No dia seguinte, os paraguaios regularam suas armas e houve um ataque geral, logrando romper as primeiras linhas de defesa, para logo expulsar de suas posições as demais tropas bolivianas, que abandonaram a laguna para retirar-se em direção a Muñoz.

A fim de colaborar com o retraimento boliviano, o Comando enviou, para servir de guia a seus soldados, um aparelho Breguet 19, a comando do capitão Leónidas Rojas, que sobrevoou a zona da laguna Chuquisaca ou Pitantuta. Ficando sem combustível, essa aeronave aterrissou perto do Fortim Camacho, em uma ravina, onde sofreu alguns danos, como a quebra da hélice. Em 29 de junho, outro Vickers Vespa sobrevoava a zona de conflito, a fim de certificar-se das posições paraguaias e de suas intenções.

O traslado da Aviação boliviana ao teatro de operações

A fim de somar-se ao esforço bélico realizado pela IV Divisão e unir-se à esquadilha de aviões Breguet, o Comando boliviano ordenou, em 17 de julho de 1932, a transferência da Esquadilha de Caça, composta por três

aviões Vickers Scout, ao teatro de operações chaquenho, voando desde a Base de El Alto, em La Paz. Os aparelhos eram pilotados pelo major Jorge Jordán, o capitão José Coello e o capitão Luis Ernst Rivera.

Também foi movimentada a Esquadilha de Reconhecimento e Bombardeio, com três aparelhos Vickers Vespa Type 149, pilotados pelo capitão Luis Paravicini, levando Alejandro Robles como observador; pelo tenente Juan Antonio Rivera, com o mecânico José Ardiles; e pelo tenente Elías Belmonte, que levava Lucas Bustillos como mecânico. A Esquadilha Vickers chegou no dia seguinte a Muñoz, fazendo escala na Base de Villa Montes.

A Flotilha do Lloyd Aéreo Boliviano também se trasladou a Muñoz, onde estabeleceu seu Terminal Aéreo, com quatro aviões Junkers F13 e três Junkers W 34ci, que transportaram vários altos oficiais a esse ponto para formar parte do 1º Corpo de Exército, a comando do general Carlos Quintanilla.

No total, a Bolívia contava, no Chaco, com três aviões de caça, oito aviões de ataque e reconhecimento e sete aviões de transporte na frente de guerra. A principal base era a do Fortim Muñoz, embora houvesse outras duas ligeiramente preparadas nos fortins Arce e Camacho, além de uma bem mais ao Norte, nas proximidades do rio Paraguai, em uma localidade conhecida como Porto Suarez. Esta se encontrava muito próxima à fronteira brasileira.

A aviação boliviana no avanço para Boquerón

Em consequência da perda da laguna Pitantuta, o Comando boliviano decidiu tomar, em represália, os fortins paraguaios de

Toledo, Corrales e Boquerón, que constituíam a linha mais avançada da ocupação paraguaia na parte central do Chaco, também conhecida como “Linha Casado”, por sua proximidade com o fim da via férrea pertencente à Empresa Taninera Carlos Casado Ltda. Por sua vez, essa linha de pontos defensivos servia como proteção do sistema de comunicação Porto Casado-Casanillo-Campo Esperança-Vila Militar. Na Vila Militar, também conhecida como Isla Po’í, estava acantonado o Regimento de Infantaria (RI) Nº 4, Curupayty, pertencente à 1ª Divisão de Infantaria. Essa Divisão também tinha à sua disposição o Regimento de Cavalaria (RC) Nº 2, Coronel Toledo, com assento em Campo Esperança, resguardando a entrada das colônias menonitas. Cabia a essas duas unidades defender esse amplo setor.

Em 27 de julho de 1932, onze dias depois da retomada da laguna Pitiantuta por parte dos paraguaios, um destacamento boliviano, sob o comando do coronel Enrique Peñaranda, com 470 homens, atacou o Fortim Corrales, defendido por apenas oito soldados paraguaios. Antes de haver-se iniciado o ataque, uma esquadrilha de três aviões bolivianos lançou suas bombas às nove da manhã. Os defensores, diante do esmagador número de forças, optaram pela retirada em direção ao Fortim Toledo.

No dia seguinte, às quatro da tarde, o mesmo destacamento se lançou à conquista do Fortim Toledo. Aquela posição estava defendida por um pelotão de 30 soldados sob o comando do 2º tenente Luis C. Yegros, mais os recém-chegados de Corrales no dia anterior. Primeiramente, antes do assalto, uma esquadrilha de três aviões lançou suas bombas sobre as posições paraguaias. A infantaria se lançou

ao ataque, mas foi repelida até bem entrada a noite, ocasião aproveitada pelas forças de Yegros, que haviam perdido dois soldados mortos e possuíam cinco feridos, para poder escapar em direção à colônia menonita de Trébol. Ali, um esquadrão do RC Nº 2 os substituiu (FERNÁNDEZ, 1956, p. 91).

No dia 29 de julho, o avião Vickers Vespa com *serial* Nº 5 decolou de sua base de Muñoz para realizar uma missão de observação e bombardeio do fortim paraguaio de Coronel Martínez, localizado a nordeste das posições capturadas. Ali, recebeu fogo de terra, que danificou seu sistema de combustível. Para maior dificuldade do piloto, o dia se apresentava com fortes ventos na direção sul, que o afastaram bastante de seu rumo. Finalmente, quando se dirigia de novo a sua base, já com pouco combustível, teve que realizar uma aterrissagem de emergência nas proximidades do fortim paraguaio General Aquino, no setor do estero Patiño.

Naquele lugar, o aparelho se danificou tanto que ficou inoperável. Seus tripulantes, Elías Belmonte e Armando Saavedra, como observador, foram capturados.

A maioria dos autores, tanto bolivianos como paraguaios, estão de acordo que o aparelho foi danificado em suas partes vitais e teve que aterrissar de emergência. Ainda assim, discordam quanto ao dia e o lugar ocorrido. O coronel Fernández assinala que foi no dia 31 de julho, depois do assalto boliviano a Boquerón, e que o avião boliviano ali foi atingido. Por sua vez, o piloto e historiador boliviano Alberto Paz Soldán não nos dá uma data em seu livro, mas afirma que foi em um reconhecimento sobre o Fortim Coronel Martínez. Entretanto, as partes de combate dos defensores paraguaios, não mencionam haverem atirado contra os aviões

atacantes, razão pela qual descarto que haja ocorrido em 31 de julho. O concreto é que o aparelho caiu por terra e seus tripulantes foram capturados.

No dia seguinte, copiosas chuvas atrasaram as operações. Enquanto isso, o Fortim Boquerón se aprestava para receber um ataque a qualquer momento.

Em 31 de julho de 1932, com as primeiras luzes do dia, decolou da Base Aérea de Muñoz um Vickers Vespa de bombardeio, com o serial Nº 6, a comando do capitão Luis Paravicini, escoltado por dois aviões de caça Vickers Scout, pilotados, o de serial Nº 7, pelo major Jorge Jordán, e o Nº 12, pelo capitão José P. Coello. Essa esquadrilha devia apoiar o ataque das tropas do tenente-coronel Aguirre ao fortim paraguaio de Boquerón.

Sobrevoando as posições bolivianas, que, para evitar a confusão com tropas inimigas, já haviam estendido mosquiteiros detrás de suas posições, o avião de Paravicini se lançou em picada, separando-se da formação e lançou suas bombas, que caíram perto do perímetro do fortim.ⁱⁱ Os outros dois aparelhos restantes desceram em picada metralhando as posições defensivas visíveis e os tetos das instalações.

Em seguida, os infantes bolivianos se lançaram ao assalto e, depois de uma curta refrega, encontraram o fortim abandonado. Os atacantes não se deram conta de que os paraguaios se encontravam ocultos na mata que rodeava as instalações. Dali, os paraguaios atacaram os novos ocupantes, matando o tenente-coronel Aguirre e vários soldados. Posteriormente, as tropas paraguaias escaparam por uma trilha oculta na mata.

Dessa maneira, a aviação boliviana provou em combate seus meios aéreos, que logo

foram utilizados amplamente, para fustigar as concentrações de tropas paraguaias e as colunas de infantaria que marchavam para a frente de combate.

O traslado da Aviação paraguaia ao teatro de operações

Atendendo as feições que iam tomndo os acontecimentos e diante da necessidade de transmitir ordens o mais rápido possível da capital ao Posto de Comando da 1^a Divisão de Infantaria, a comando do tenente-coronel Estigarribia e desdobrado no Chaco, o presidente Eusebio Ayala determinou que suas instruções fossem levadas por via aérea pelo capitão Ramón Avalos Sánchez. Para tanto, um avião Potez 25 partiu, pela primeira vez sob o comando do 1º tenente Trifón Benítez Vera, trasladando o citado oficial (ZÁRATE MONGES, 1988, p. 75).

No dia seguinte, estando o aparelho à disposição do Comando, realizou um amplo reconhecimento sobre a via férrea da companhia de Carlos Casado, que se estendia por 160 quilômetros no interior do território chaquenho, em busca de um lugar seco e descampado onde se pudesse instalar uma pista de aterrissagem e as instalações para o funcionamento de uma base aérea. O lugar escolhido foi o posto de Palo Santo, no quilômetro 145 da via férrea. Nas proximidades, se encontrava uma lagoa seca, que foi selecionada para tal fim. Encontrava-se a quatro quilômetros da estação do trem (ZÁRATE MONGES, 1988, p. 76).

Em 6 de agosto, chegaram os primeiros dois aparelhos. Tratava-se de dois aviões de caça Wibault Type 73 C.1, com os seriais

Nº 1 e 2. Seriam a primeira dotação da base que seria chamada Isla Taguató. No dia 8 de agosto, chegariam três aviões Potez, com os seriais Nº 4, 5 e 6, a comando do 1º tenente Atilio Ibáñez Rojas e dos tenentes Isidoro Jara e Román García. Ficava constituído o Primeiro Grupo de Aviação, com três aviões de reconhecimento e bombardeio e dois aviões de caça. A maioria deles, entretanto, sofreu danos no trem de aterrissagem, devido ao péssimo estado do terreno escolhido. Estas avarias dificultariam que os mesmos pudessem ser utilizados amplamente neste período.

Ao longo do mês de agosto, o tenente Trifón Benítez seria o encarregado de transmitir as notas e de transportar o oficial de ligação entre o comandante-em-chefe, em Assunção, e o Posto de Comando do tenente-coronel Estigarribia.

Ao mesmo tempo, um grupo de mecânicos de aviação foi chegando à base aérea pelo trem de Porto Casado, assim como o pessoal técnico. Ademais, transportaram-se barris de combustíveis e lubrificantes.

O primeiro bombardeio da Arma Aérea Paraguaia

Em 4 de agosto de 1932, depois de uma marcha de 40 quilômetros, o suboficial Julio Orozco, com um pelotão do Regimento de Infantaria (RI) Nº 5, Campero, do Exército Boliviano, chegou ao fortim paraguaio Carayá, a escassos 25 quilômetros de Isla Po'i. O posto já havia sido abandonado por seus defensores, sendo capturado e rebatizado pelos bolivianos como Fortim Huijay. Dessa maneira,

o avanço boliviano se concentrava sobre o principal núcleo de concentração de tropas paraguaias (CASABLANCA, 2000, p. 70).

A missão desse destacamento era observar o movimento das tropas paraguaias nesse setor, pelo que, em 7 de agosto, seus efetivos foram aumentados a quase cinquenta soldados, com uma metralhadora pesada e duas leves, a comando do capitão Abel Velazco Mango, a fim de servir de posto avançado nesse ponto.

O tenente-coronel Estigarribia tinha o RI Nº 4 – Curupayty no posto de Campo Esperança desde o dia 9. Em 15 de agosto, uma patrulha desse regimento, em missão de reconhecimento pelo caminho que levava ao antigo Fortim Carayá, topou com uma patrulha boliviana que vinha com as mesmas intenções, ocorrendo assim as primeiras escaramuças (VELILLA, 1960, p. 31).¹⁹ Nesse mesmo dia, às dez da manhã, um Potez aterrissava em Campo Esperança (VELILLA, 1960, p. 31), trazendo ordens para o comandante do Regimento. Estas determinavam que esperasse um reforço do RC Nº 2 para logo reconquistar Carayá.

No dia seguinte, partiu um forte destacamento, de 450 homens, formado por um batalhão do RI Nº 4 paraguaio a comando do capitão Julio B. Jara, com um esquadrão de RC Nº 2. Uma coluna marchava pelo caminho que levava à Vila Militar de Isla Po'i e a outra, por uma trilha estreita, que conduzia à colônia menonita de Trébol.

No dia 17 de agosto, em horas da madrugada, eram atacados os postos de

observação bolivianos, obrigando seu retraimento aos arredores do fortim. Por sua parte, o Comando, ordenou a participação de uma esquadrilha de aviões para colaborar na recaptura do fortim.

Ao clarear o dia, partiam da base de Isla Taguató os três aviões de bombardeio Potez 25, com seus porta-bombas cheios, para cooperar com o assalto da infantaria. Voaram como pilotos os tenentes aviadores militares: Atilio Ibáñez Rojas e, como artilheiro, Trifón Benítez Vera no Potez Nº 4; no Nº 5, Carmelo Peralta como piloto e, como artilheiro, Román García; e no Nº 6, como piloto, Isidoro Jara e, como artilheiro, Emilio Rocholl, sendo esta a primeira missão de combate da Arma Aérea Paraguai (BOZZANO, 1976, p. 88).

Os aviões se apresentaram sobre a vertical do fortim e lançaram todas suas bombas, para, em seguida, passar a voar sobre outro posto boliviano conhecido como Poço Valencia, onde não encontraram atividade inimiga, retornando depois a sua base.

Depois do bombardeio, as tropas paraguaias realizaram fogo sobre as defesas bolivianas. Os escassos defensores bolivianos, diante da evidente superioridade de elementos de combate e incapaz de resistir com alguma possibilidade de êxito, se retiraram pela trilha que leva ao Fortim Boquerón. Ficaram abandonadas a metralhadora pesada e as duas leves, assim como seis mortos; além disso, foram capturados quase meia dúzia de feridos. O destacamento do capitão Jara reforçou os postos de defesas e rebatizou o fortim como Coronel Hermosa.

A guerra pelo ar durante a Batalha de Boquerón

Com a ordem do Governo paraguaio de retomar o Fortim Boquerón e de passar à ofensiva que permitisse criar um cinturão defensivo em torno de Isla Po'í, o tenente-coronel Estigarribia ordenou às forças sob seu comando a retomada de Boquerón.

A aproximação começou no dia 7 de setembro de 1932. No dia seguinte, grandes colunas paraguaias marchavam pelo caminho velho e pela nova trilha em direção a seu objetivo. O avanço foi descoberto pela manhã por um Vickers Vespa boliviano, que observou uma coluna em formação cerrada e se lançou em picada metralhando-a (HAGEDORN; SAPIENZA, 1997, p. 43). Eram tropas do RI Nº 3 paraguaio, que repeliu o agressor com rajadas das metralhadoras pesadas Colt. Nesse mesmo dia, o tenente-coronel Marzana foi alertado de que tropas inimigas se aproximavam em grande número. Os bolivianos tomaram suas precauções e se prepararam para um iminente ataque dos paraguaios nas próximas horas.

Entretanto, no mesmo dia, mas em Campo Grande, partiam dois aviões Wibault, pilotados pelos tenentes Walter Gwynn e Leandro Aponte, escoltando o Potez Nº 3, que levava como passageiro o major *honoris causa* (HC) Vicente Almonacid. Esse aparelho era pilotado pelo tenente Atilio Ibáñez. Essa formação se dirigiu à cidade de Concepción, onde o diretor da Aeronáutica se reuniu com uma delegação estrangeira proveniente do Brasil, buscando conseguir apoio em matéria aeronáutica. Posteriormente, deco-

laram em direção a Isla Taguató, mas, pouco tempo depois, o Potez teve que descer perto de Porto Sastre, até que aterrissou em um terreno que parecia limpo, mas que se mostrou ser muito acidentado, provocando que o avião sofresse avarias, capotando e danificando sua estrutura. Ambos os tripulantes saíram ilesos do acidente. Os caças paraguaios, sem ter o plano de voo, tiveram que aterrissar ao lado do avião sinistrado. Ali foram informados de que seu objetivo seguinte era participar da retomada de Boquerón. Os caças puderam chegar no dia seguinte a Isla Taguató. Enquanto isso, o Potez foi desarmado e levado por rio para Assunção, em uma das canhoneiras, e dali para Campo Grande, onde seria reparado. Antes do início da batalha, o Paraguai perdia um precioso aparelho, ficando com apenas quatro aviões de bombardeio.

No dia 9 de setembro de 1932, teve início a épica batalha dos vinte dias pelo Fortim Boquerón. As peças da artilharia paraguaia foram as primeiras a abrir fogo, com 12 canhões entre os pesados de 105mm e os de 75mm., todos do sistema francês da firma Schneider. Posteriormente, a infantaria se lançou ao ataque, sendo recebida por uma potente barreira de fogo de armas automáticas, disparadas das bem preparadas posições bolivianas.

Às nove da manhã, a aviação paraguaia fez sua aparição sobre o campo de Boquerón. Voavam em missão de reconhecimento e bombardeio os tenentes Emilio Rocholl e Trifón Benítez Vera nos Potez Nº 5 e Nº 6, tendo como artilheiros os tenentes Román García e Carmelo Peralta. Ambos os Potez voavam sem escolta em direção a Yu-

cra. As bombas foram lançadas no fortim, sem que se verificassem impactos diretos. As peças Semag da artilharia antiaérea boliviana dispararam sem êxito contra os bombardeiros. Os aparelhos seguiram seu caminho em direção à retaguarda boliviana.

Em pouco tempo, a Oeste, apareceram três pontos negros. Eram dois Vickers Scout, pilotados pelo major Jorge Jordán e o capitão Luis Ernst Rivera, que escoltavam o Vickers Vespa Nº 6, pilotado pelo tenente Luis Paravicini, que voava em missão de reconhecimento. Os dois caças bolivianos se lançaram atrás da presa. Os bombardeiros paraguaios viraram 180° e se dirigiram à Base de Isla Taguató.

Em poucos minutos, os caças bolivianos alcançaram os bombardeiros paraguaios em retirada sobre a vertical do Fortim Boquerón. Ali, ambos lançaram-se em picada por trás da formação paraguaia, abrindo fogo. Essa manobra, obrigou a que os Potez se separassem, sendo perseguido cada um deles por um caça. O major Jordán disparou longas rajadas em face dos lentos giros do Potez do tenente Rocholl, esgotando toda sua munição. O piloto paraguaio foi atingido no braço esquerdo. Enquanto isso, o tenente Vera, havia logrado escapar do capitão Ernst Rivera depois de uma picada longa, descendo até as copas das árvores e conseguindo chegar a Isla Taguató.

Enquanto isso, Rocholl baixou até os 300 metros de altura, enquanto o artilheiro Román García assumia o comando da aeronave e, após difíceis manobras, avistava Isla Po'i. O avião aterrissou nas imediações do posto de comando, e dali o piloto ferido foi transferido a um posto de socorro. O apare-

lho apresentava varias perfurações no leme de cauda e na asa. Por sua parte, os três aviões bolivianos, depois de um reconhecimento, se retiraram a sua base em Muñoz.

No dia seguinte, às 10h da manhã, partiram de novo dois Potez — o Nº 4 e o Nº 6 — em missão de reconhecimento e bombardeio em Boquerón, Yucra e Castillo, para avaliar a situação das tropas. Depois de uma curta estada no céu do fortim, os pilotos Román García e Tomás Ruffinelly observaram que dois aviões de caça bolivianos vinham contra eles, razão pela qual decidiram rapidamente descer ao nível das copas das árvores, até sua base em Isla Taguató. Tal manobra era uma recomendação do major HC Almonacid, com base em suas próprias experiências em combate durante a Primeira Guerra Mundial, como medida para escapar dos caças mais velozes, em aviões lentos, permitindo usar o ângulo morto das metralhadoras defensivas, que não podiam apontar para baixo. Tal técnica foi utilizada com excelentes resultados ao longo de toda a guerra, por parte dos aviadores paraguaios.

Nesse momento, o Paraguai contava com apenas dois aviões Potez em condições de operar no Chaco. Entretanto, tinha quatro aviões de caça Wibault em Isla Taguató.

Às 13h, chegaram dois aviões bolivianos, que lançaram bombas sobre a reta que levava a Isla Po'i. Em seguida, um deles lançou uma mensagem lastrada no interior do reduto boliviano em Boquerón, avisando que as tropas paraguaias mostravam um reagrupamento em sua base de partida.^{iv} Tal informação afinal mostrou-se falsa porque, embora as forças paraguaias tivessem sofrido muitas baixas, o tenente-coronel Estigarribia

ordenara, nesse dia, que se iniciasse o cerco ao fortim e se tomassem as medidas necessárias para uma guerra de sítio.

Nas primeiras horas do dia 11 de setembro, a artilharia paraguaia, lançou um forte ataque, logrando danificar uma das peças Semag dos bolivianos.^v Às 10h da manhã, dois aviões de reconhecimento paraguaios voaram sobre as posições. Depois, à uma hora da tarde, a aviação boliviana fez o mesmo.

No dia 12, às nove horas, uma patrulha de dois aviões Potez, fez sua aparição no teatro de operações. Os aviões paraguaios receberam fogo antiaéreo e de metralhadoras pesadas, mas, como voavam muito alto, os bolivianos não conseguiram atingi-los. Depois, dirigiram-se a Yucra, onde observaram tropas bolivianas e, posteriormente, regressaram a sua base para relatar as informações.

Quase simultaneamente, dois aviões bolivianos pareceram perseguí-los, mas se detiveram para bombardear nas proximidades do fortim. O tenente-coronel Marzana ordenou que se lhes fizessem sinais de que estavam com pouca munição. O observador de um dos aparelhos reconheceu o sinal e acusou o recebimento da mensagem. Posteriormente, na parte da tarde, apareceram dois aviões de reconhecimento bolivianos sobre o céu de Boquerón. Depois de explorar a zona Yucra-Boquerón, desceram em direção ao fortim e lançaram uma mensagem lastrada com um croqui de todo o setor, que serviu de referência ao comandante da artilharia boliviana para regular seus tiros sobre as tropas atacantes. Perto do meio-dia, chegaram à base paraguaia dois aviões de caça Wibault, que ainda estavam em Campo Grande.

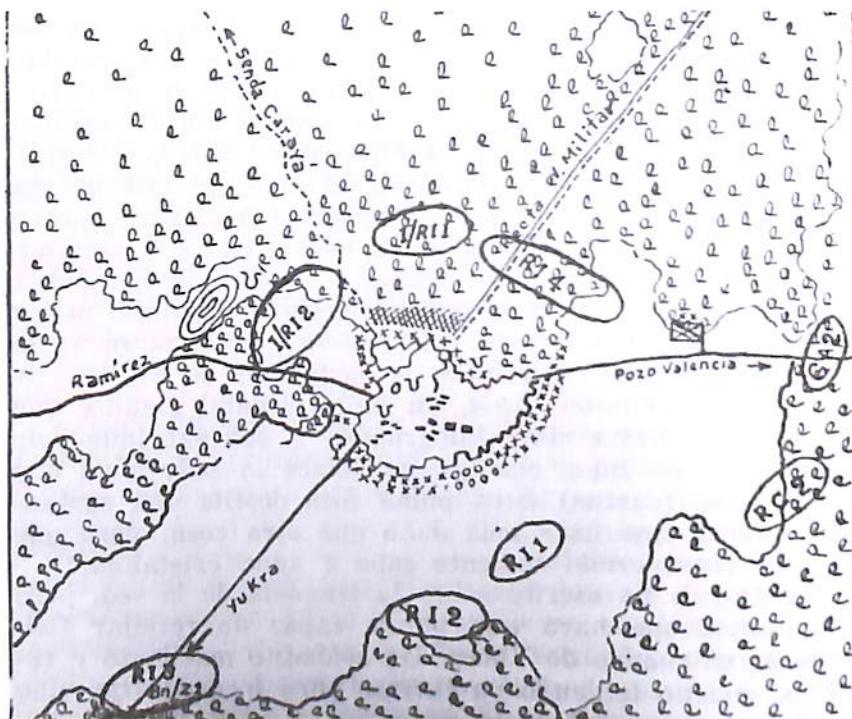


Figura 4 – Mapa de Boquerón, com as posições ocupadas por ambos os exércitos no dia 13 de setembro de 1932

Fonte: FLORENTÍN, 1984, p. 202

No dia seguinte, vários mecânicos chegaram por trem, para reforçar a guarnição de Isla Taguató, atendendo a que a quase totalidade de aparelhos de combate do Paraguai se encontravam no teatro de operações.

Nesse mesmo dia, às 18h, dois aviões bolivianos atacaram as posições do RI Nº 3 e do Batalhão de Sapadores Nº 1 paraguaios, que haviam cortado o caminho Yucra-Boquerón, lançando varias bombas de 50 quilos. Tal ataque precedeu a um assalto das forças bolivianas, que lograram, em grande número, romper o cerco e levar víveres ao fortim sitiado.

No dia 14, às 7h da manhã, uma esquadrilha mista paraguaia partiu de Isla Taguató com dois Potez e dois Wibault em missão de reconhecimento sobre os fortins circundantes.

a Boquerón. Voavam nos Potez o tenente Trifón Benítez Vera e o tenente Isidoro Jará, como artilheiro, e o tenente Román García, tendo como artilheiro o tenente Carmelo Peralta. Os Wibaults estiveram a comando dos tenentes Arturo Escario e Gregorio Morinigo, voando o Nº 2 e Nº 1 desses aparelhos. Chegaram à vertical de Boquerón às 7h30. Ao ser avistados, foram fustigados de Boquerón pelo fogo das duas peças antiaéreas Semag, que tiveram que mudar de posição quando as bombas caíram muito perto (MARZANA,

1991, p. 179). Posteriormente, foram ao setor de Yucra, onde lançaram outra carga de bombas nesse setor sobre as tropas bolivianas que tentavam romper o cerco.

A aviação boliviana, não se deixou impressionar e, às 9h da manhã, três aviões bolivianos bombardearam as posições inimigas visíveis nos arredores de Yucra, onde as tropas paraguaias pressionavam com força seus adversários, sem poder rechaçá-los havia cinco dias. Depois, lançaram uma mensagem lastrada sobre o Fortim Boquerón, contendo um croqui e uma proclamação, na qual o Comando em Muñoz informava que novos reforços tentariam romper o cerco nos dias seguintes.

No dia 15, também sairia uma esquadriilha paraguaia de bombardeio, composta de três

aparelhos, que lançaram bombas no caminho Yucra-Boquerón. Afirma o coronel Fernández que varias delas caíram sobre suas tropas. A uma hora, apareceram dois aviões bolivianos de bombardeio, que lançaram sua carga no mesmo setor. À tarde, chegou de Campo Grande o Potez Nº 1, para ser utilizado na frente.

Enquanto isso, a situação do fortim, cercado havia vários dias, se tornava desesperadora, pois a munição e o alimento começavam a escassear. O Comando do 1º Corpo de Exército boliviano ordenou o suprimento aéreo das tropas cercadas. No dia 16, às 10h, dois aviões deixaram cair, nas proximidades das posições bolivianas, cinco fardos, contendo pão e munições. Entretanto, muitos cartuchos se deformaram, porque caíram de grande altura. Dessa maneira, se iniciou a ponte aérea boliviana. Enquanto isso, outro grupo de aviões bombardeava as tropas paraguaias recém-chegadas por barco a Porto Casado, sem lhes causar baixas (STAGNI, 1986, p. 46).

Com a chegada do Regimento de Infantaria Nº 6, se pretendia romper a resistência do Fortim Boquerón. Eles eram os cadetes da Escola Militar e tomaram posição para assaltar as trincheiras bolivianas de Boquerón. Para apoiar o ataque geral ordenado para o dia 17 de setembro às 7h, decolaram um Potez, a comando do tenente Carmelo Peralta, com o tenente Román García como artilheiro, escoltado por dois Wibaults, pilotados pelo tenente Leandro Aponte e o tenente Tomás Ruffinelly. Depois de lançar suas bombas dentro do setor do reduto, o Potez realizou um amplo giro sobre a batalha, para verificar se o cerco paraguaio estava fechado. O artilheiro conseguiu detectar que havia uma faixa livre no setor localizado em direção aos fortins bolivianos Ramírez e Castillo,

por onde passavam as tropas bolivianas. Tal faixa também foi observada pelo piloto Leandro Aponte, que decidiu aterrissar diretamente em frente ao quartel-general das tropas paraguaias em Isla Po'í, informando ao tenente-coronel Estigarribia. Este, por sua vez, ordenou que se tomassem as providências para habilitar uma pista em Isla Po'í com a possível brevidade.

Mais tarde pela manhã, dois aviões bolivianos realizaram uma observação do setor para, em seguida, retirar-se a sua base. Enquanto isso, em terra, se travavam sangrentos combates que buscavam romper a resistência de parte a parte. O RI Nº 6 foi obrigado a retroceder, quando foi surpreendido em sua retaguarda por tropas bolivianas que tentavam ingressar no fortim. O ataque geral paraguaio não teve êxitos e recebeu novamente várias baixas em seus assaltos frontais às trincheiras bolivianas. O assalto foi desbaratado, quando tropas bolivianas saídas de Yucra, tentando ingressar no fortim, surgiram às costas do RI Nº 6 paraguaio, que se encontrava em plena manobra de ataque. De imediato, o RI Nº 6 viu-se entre dois fogos e teve que abandonar suas posições, o que permitiu que várias frações bolivianas ingressassem no reduto.

À tarde, o RI Nº 2 – Ytororó paraguaio contra-atacou e fechou a brecha deixada pelo RI Nº 6, voltando a completar o assédio. Aproveitou-se a chuva do dia seguinte para poder reagrupar forças e reforçar as posições que bloqueavam os acesos ao fortim.

Também se transferiram vários meios para realizar voos desde a Vila Militar. A situação das tropas paraguaias era confusa. O cerco aparentava estar fechado, mas ainda se observavam infiltrações. As patrulhas davam informações contraditórios. O tenente-coronel Estigarribia

tomou a decisão de ordenar um cuidadoso reconhecimento aéreo. Para fazê-lo, designou o tenente Heriberto Florentín, que era um dos maiores conhecedores da zona, por haver servido em tempo de paz em Boquerón. O oficial designado se apresentou no dia seguinte na Vila Militar de Isla Po'í e dali decolou no Potez Nº 5 comandado pelo tenente Carmelo Peralta. Por sua vez, o tenente Román García ia como artilheiro, apertado com Florentín na cabine posterior (FLORENTÍN, 1984, p. 225). Realizaram várias voltas sobre o fortim, sendo capazes de detectar as posições inimigas e levantar um croqui para posteriormente trabalhar em conjunto com a artilharia. Em seguida, sobrevoaram Yucra e ali dispararam sobre um caminhão que se dirigia àquela localidade. Em seguida, deram outra volta para metralhar o gado encerrado em um curral. Com essa ação, decidiram regressar à Base de Isla Po'í.

No dia 20, os paraguaios entregaram os croquis e os informes, e novamente um Potez alçou voo, outra vez a comando do tenente Carmelo Peralta, levando Florentín e com García como artilheiro. Coordenaram uma regulagem de tiros com a Artilharia, que deveria lançar três tiros em direção ao setor ocupado pelos RI Nº 2 e RI Nº 1 paraguaios. O avião sobrevoou o fortim, e Florentín anotou no croqui as três colunas de fumaça das granadas que explodiram. De imediato, o piloto realizou uma brusca queda de asa, descendo até as copas das árvores. Por trás, no horizonte, se divisavam dois aviões bolivianos que haviam saído em perseguição ao avião paraguaio. Mas este chegou sem inconvenientes a sua base de partida.

Entretanto, os aparelhos bolivianos se acercaram do fortim e lançaram víveres de muita altura, devido à potente barreira de fogo das armas automáticas dos paraguaios. Os fardos caíram nas proximidades de Boquerón, mas na zona ocupada por seus inimigos (TABORGÀ, 1970, p. 84).

A ação de regulagem de tiros seria outra vez realizada pela mesma tripulação 24 horas depois, voltando-se a anotar os tiros que foram efetuados. Também se detectou uma faixa livre a oeste do fortim, entre o RI Nº 6 e o RI Nº 2 paraguaios. Tal informação foi comunicada de imediato, permitindo por fim completar-se o cerco, depois de doze dias de combate. Nesse dia, um avião boliviano lançou uma mensagem lastrada, anunciando que a ponte aérea não cessaria, apesar das dificuldades do suprimento. Em terra, as forças bolivianas começavam a duvidar se sairiam vivas do reduto.

Em 24 de setembro, os bolivianos lograram colocar em voo dois aviões, que, com temerário arrojo, conseguiram lançar seis fardos no reduto, dos quais quatro caíram dentro, permitindo que os defensores contassem com mais algumas munições, apesar de que a maioria chegava ao solo totalmente danificada.

Enquanto isso, em terra, no exterior do cerco, as IV e VII divisões bolivianas, com cerca de 2.500 soldados, tentavam obter uma ruptura. Mas os efetivos paraguaios que cercavam Boquerón chegavam a quase 10.000 combatentes, garantindo uma enorme superioridade numérica no terreno. Dentro do fortim, cerca de 600 soldados mantinham afastados os soldados guaranis, que cada vez encurtavam mais a distância.

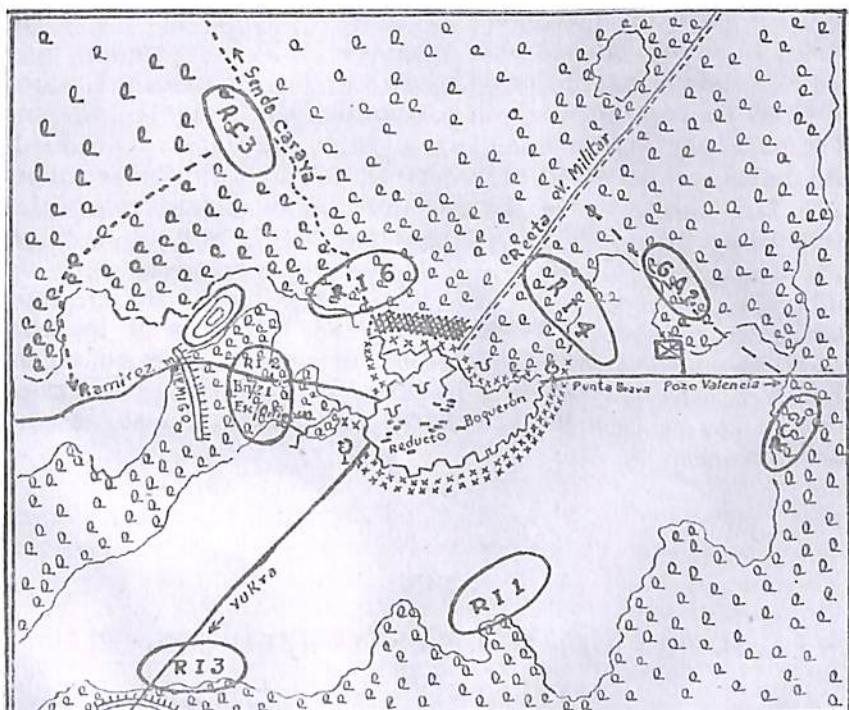


Figura 5 – Mapa de Boquerón, com as posições ocupadas por ambos os exércitos no dia 25 de setembro de 1932.

Fonte: FLORENTÍN, 1984, p. 228

A 25, em vista de um novo assalto das tropas paraguaias, três aviões partiram às 16h, em missão de reconhecimento, para localizar os avanços no mapa. As armas antiaéreas do reduto já não atiraram; já não havia munições no paiol. Os aviões paraguaios sobrevoaram pelo espaço de quinze minutos. Posteriormente, apareceu a aviação boliviana com dois aparelhos, lançando seis fardos, dos quais apenas três chegaram aos ocupantes.

Ao dia seguinte, a missão da Arma Aérea Paraguaiã foi destruir um suposto cata-vento, que bombeava água do poço do reduto e a levava às trincheiras. Às 8h15, sobrevoaram três aviões paraguaios, mas não deram com o para-deiro do cata-vento. Às duas horas, se repetiria o mesmo voo, sem encontrar o aparelho. Tal informação seria comprovada como errônea

com a queda do fortim, pois não se encontraram restos do suposto aparelho de bombeamento de água. De novo, outro avião boliviano deixou cair uma mensagem lastrada pedindo às tropas que resistissem um pouco mais.

No dia 27, a aviação paraguaia recebeu a ordem de transferir todos seus aparelhos de reconhecimento a Isla Po'i. Foram postos à disposição os Potez Nº 4, 5 e 1. Os bolivianos receberam pelo ar as bênçãos do capelão Luis Alberto Tapia e uma nova mensagem do Comando, na qual ordenava que não

se retirassem de suas posições, porque a salvação já estava próxima. A realidade era outra. As extenuadas tropas que cobriam os caminhos e acesos a Lara e Castillo começaram a retirar-se para aquelas posições, abandonando as tentativas de romper o cerco. No dia 28, os mecânicos paraguaios transferiram as bombas e combustível, e preparou-se uma enorme missão de bombardeio para um assalto geral das tropas de terra no dia 29 de setembro.

Na manhã do ataque, soou o telefone da Base Aérea de Isla Po'í, ordenando deter o bombardeio sobre Boquerón. As tropas bolivianas se haviam rendido muito cedo da manhã, depois de vinte dias de luta, dando, assim, por finalizada a Batalha de Boquerón, a custo de enormes sacrifícios. Os aviões paraguaios descolaram e sobrevoaram o mastro da bandeira

em formação, para em seguida ir bombardear Castillo.

Como corolário, perto do meio-dia, apareceram dois aviões bolivianos, que lançaram fardos de víveres, sobre o reduto. Mas, ao observar que no mastro da bandeira agora ondulava uma vermelha, branca e azul, deram meia-volta e lançaram algumas bombas, sendo este episódio o último ato da Guerra Aérea sobre Boquerón.

Conclusões

No seu término, a primeira campanha da Guerra do Chaco deixou muitos ensinamentos a ambos os exércitos. No nível aeronáutico, não se produziram perdas totais de aparelhos ou de tripulações em combates aéreos, mas os contendores sofreram as duras lições do fogo antiaéreo, que causou inúmeros danos.

Nenhum dos contendores pôde regularmente mais de três aviões em voo, sendo incomuns as formações de quatro ou mais aparelhos. O normal no lado paraguaio era o voo de dois aviões e, no boliviano, a formação de três.

O Paraguai teve dois aviões Potez danificados consideravelmente, e que foram enviados a Campo Grande. Os dois aparelhos voltaram a voar nesse mesmo ano. Por sua vez, os caças Wibaults apresentaram grandes problemas com os radiadores, tendo um uso bastante limitado. Por último, tiveram um piloto ferido, que foi o tenente Emilio Rocholl, o qual foi enviado a Assunção para recuperação.

A Bolívia teve que lamentar a perda total de um Vickers Vespa, tendo um piloto e um



Figura 6 – Foto do Fortim Boquerón

Fonte: Arquivo do Ministério de Defesa do Paraguai

observador sido capturados. Vários aparelhos sofreram avarias na precária pista de Arce, que lhes danificava o trem de aterrissagem.

Sobre o bombardeio aéreo, tanto a aviação paraguaia quanto a boliviana não produziram, nesse sentido, efeitos demasia- do grandes. As construções de madeira do Fortim Boquerón nunca foram postas abaixo. As trincheiras não foram demolidas, mas se teve que lamentar a destruição do poço artesiano dentro do fortim. Isso se deveu aos precários meios de pontaria com os quais estavam dotados os aparelhos e o pequeno peso das bombas. Foram escassas as baixas causadas por esse meio, que, no total em am- bos os lados, não superaram uma centena.

No nível moral e psicológico, a aviação teve grandes êxitos, gerando pânico nas tropas bisonhas, em especial as paraguaias, que fugiam pelas matas na presença dos aparelhos, que logravam paralisar os ataques durante as incursões aéreas. Dentro do fortim, a aviação paraguaia obrigava os bolivianos a mudarem

as posições de suas peças de artilharia e a se manterem dentro das trincheiras.

A aviação boliviana fracassou na sua tentativa de suprir o fortim com víveres e munições. Sendo seus aviões pequenos e de reconhecimento, não tinham a configuração necessária para lançar fardos por paraquedas. Por sua vez, ao ter que descer a alturas menores que quinhentos metros, estiveram expostos ao fogo antiaéreo dos paraguaios, que dificultava a aproximação. Por isso, a maioria da carga caiu fora da zona ocupada por suas próprias forças. Esse intento fracassado foi corrigido pelos paraguaios, logrando uma excelente ponte aérea quando tiveram que aterrissar na linha de fogo em janeiro do ano de 1933, durante a Batalha de Nanawa, ação que lhes permitiu decidir a batalha a seu favor.

Onde a ação da aviação obteve grandes êxitos, foi no reconhecimento. A aviação paraguaia pôde completar o cerco graças a seu meticoloso trabalho. A Arma

Aérea Paraguaia também entregou fotografias e dados importantes dos outros setores do teatro de operações ao tenente-coronel Estigarribia, que soube avaliar a situação com êxito e concentrar suas tropas no lugar indicado. Essa missão seria a principal da aviação paraguaia e a que permitiria ao Comando paraguaio as grandes vitórias dos anos de 1933 e 1934, como Campo Vía, El Carmen e Yrendague.

Por sua vez, os relatórios da aviação boliviana não foram levados em conta na medida em que a situação exigia. Por essa razão, o Comando boliviano não pôde aproveitar as informações adequadamente. Essa desconfiança se gerou nos primeiros dias da Batalha de Boquerón, quando um relatório aéreo informou que as tropas paraguaias se retiravam da frente, coisa contrária à realidade, pois tomaram o retraimento desorganizado de algumas unidades, como uma fuga do Exército Paraguaio. ☺

Referências

Fontes

Arquivo do Ministério da Defesa da República do Paraguai.

Conversações e especial agradecimento ao historiador aeronáutico paraguaio Prof. Antonio Luis Sapienza.

Conversações com o historiador uruguai Prof. Alberto Del Pino Menck, a quem também agradeço pela tutoria.

Bibliografía

ALVAREZ ALBERT, Abdón, Capitán. **Con llamas en el Aire. Fragmentos compilados y anotados sobre la participación de la aviación paraguaya en la Guerra del Chaco (1932-1935)**. Asunción: Imprenta Militar de la Dirección de Publicaciones de las FF.AA. de la Nación, 1979.

APONTE, BENÍTEZ, Leandro, Mayor (SR) Piloto Aviador Militar. **Cincuenta años de aeronáutica en el Paraguay**, 2^a Edición, Asunción: El Arte S.A., 1957.

APONTE, Leandro, Mayor (SR) PAM. **La Aviación Paraguaya en la Guerra del Chaco**, Asunción: Dirección de Publicaciones de las FF.AA. de la Nación, 1985.

- BOZZANO, José, Almirante. **Reminiscencias**. Asunción: Editorial Toledo, 1976.
- CASABLANCA, Ange-François. **Una Guerra desconocida, la campaña del Chaco Boreal**. Tomo III. Asunción: Editorial El Lector, 2000.
- DONALD, David. **The Encyclopedia of World Aircraft**. London: Aerospace Publishing, 1997
- FERNÁNDEZ, José Carlos. **La Guerra del Chaco – Boquerón**. Buenos Aires: Impresora Oeste, 1956.
- FLORENTÍN, Heriberto. **Lo que he visto en Boquerón**. Asunción: Editorial el Foro, 1984.
- JOY, Juan Carlos, **Fortines de la Guerra del Chaco**, Editorial Ateneo Año 1988.
- HAGEDORN, Dan; SAPIENZA, Antonio. **Aircrafts of the Chaco War 1928-1935**. Hong Kong, China: Schiffer Publishing, 1997.
- MARZANA, Manuel. **Memorias del General Marzana - La Gran Batalla**. La Paz, Bolivia: Producciones CIMA, 1991.
- PAZ SOLDÁN, Alberto, Gral. Div. AE (SP). **Conducción de la Fuerza Aérea Boliviana en la Guerra del Chaco**. La Paz, Bolivia: Editorial Aeronáutica de la FAB, 1990.
- SHARPE, Michael. **Biplanos, Triplanos e Hidroaviones**. Madrid: Editorial IIBSA, 2002.
- STAGNI, Pablo, Cnel. DEM (SR). **El Ejército y la Historia – Aspectos relacionados a las misiones cumplidas por la Aviación Militar en Campaña durante la Guerra del Chaco**. Asunción: Imprenta Militar de la Dirección de Publicaciones de las FFAA. de la Nación, 1986.
- TABORGA, Alberto. **Boquerón, Diario de Campaña**. La Paz, Bolivia: Editorial Juventud, 1970.
- VELILLA, Hernán. **Diario de Guerra**, publicado en la “Revista Cultura” por el Intendente municipal de la ciudad de Asunción Antonio E. González. Asunción: Editorial El Gráfico, 1960.
- ZÁRATE MONGES, Félix, Capitán PAM (SR). **La Aviación Paraguaya antes y durante la Guerra del Chaco**, Asunción: Impreso en Offset Leguizamón, 1988.

ⁱ Traduzido por Fernando Velózo Gomes Pedrosa.

ⁱⁱ Parte do Ten Eulalio Facetti, comandante das tropas paraguaias em Boquerón (FERNÁNDEZ, 1956, p. 91).

ⁱⁱⁱ Ver também Marzana (1991, p. 75).

^{iv} Parte do Ten Cel Marzana, comandante das tropas bolivianas em Boquerón (FERNÁNDEZ, 1956, p. 150).

^v Parte do Ten José C. Dávila (MARZANA, 1991, p. 163).