

EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO MILITAR: De Caxias à criação da Força Aérea Brasileira ¹

João Antonio Andrade **Veloso** ²

RESUMO

Estudar Aviação Militar antes da criação da Força Aérea Brasileira é fundamental para ver os erros e acertos do passado e preparar a Aviação do Exército para continuar o caminho de sucesso que vem trilhando. Mesmo que a Aviação do Exército esteja no ápice de seu crescimento, com 5 projetos de aeronaves operando em todo o território nacional, mostrar os erros e acertos do passado como forma cultuar os bravos heróis do passado e evitar que possíveis erros por ventura se repitam. Com isto neste estudo, será tratado de que forma a criação do Serviço de Aviação, da Arma de Aviação e Correio Aéreo Militar, auxiliaram a própria evolução da Aviação Militar e ao Exército em operações de reconhecimento e combate em diversos momentos históricos e a população Brasileira com a celeridade da entrega de suas correspondências pelo Correio Aéreo Militar, apontando sua importância histórica e lembrar os bravos heróis do passado. Para o desenvolvimento do presente trabalho foram utilizadas pesquisas bibliográficas de livros disponibilizados pelo Centro Cultural de Aviação do Exército, e figuras de outras fontes que confirmem as situações abordadas. O estudo teve seu foco em fatos históricos apresentando os primeiros aeronautas Brasileiros, a criação do Serviço de Aviação Militar e Escola de Aviação Militar 1919, a criação da Arma de Aviação, o crescimento que, a partir daí, a Aviação Militar teve, o aumento do prestígio e as diversas missões que se sucederam e por fim a história do Correio Aéreo Militar, da criação até suas diversas expansões para apoiar a população Brasileira. A partir dos fatos cuidadosamente selecionados para compor esta pesquisa, focou-se em demonstrar fatos históricos que possam lembrar grandes feitos do passado e não nos deixar esquecer dos heróis que outrora arriscaram suas vidas pela Nação.

Palavras-chave: Aviação Militar; aeronaves; Exército Brasileiro; história.

ABSTRACT

Studying Military Aviation before the creation of the Brazilian Air Force is essential to see the mistakes and successes of the past and prepare Army's Aviation to continue the successful path it has been following. Even though Army's Aviation is at the peak of its growth, with 5 types of aircraft operating throughout the national territory, showing the mistakes and successes of the past to worship the brave heroes of the past and prevent possible mistakes from being repeated. also, With that in this study, it will be treated how the creation of the Aviation Service, the Aviation Weapon and Military Air Mail, helped the evolution of Military Aviation and the Army in

¹Artigo apresentado em 19 Out 22 ao Centro de Instrução.

²Bacharel em Ciências Militares. Academia Militar das Agulhas Negras.

reconnaissance and combat operations in different historical moments and the Brazilian population with the speed of delivery of its correspondence by the Military Air Mail, pointing out its historical importance and remembering the brave heroes of the past. For the development of the present work, bibliographic research were used by books available by the Army Aviation Cultural Center, and figures from other sources that confirm the situations addressed. The study focused on historical facts presenting the first Brazilian aeronauts, the creation of the Military Aviation Service and the 1919 Military Aviation School, the creation of the Aviation Weapon, the growth that the Military Aviation had, the increase in the prestige and the different missions that followed and, finally, the history of the Military Air Mail, from its beginnings to its various expansions to support the Brazilian population. From the facts carefully selected to compose this research, it focused on demonstrating historical facts that can remember great deeds of the past and not let us forget the heroes who once risked their lives for the Nation.

Keywords: Military Aviation; aircraft; Brazilian Army; history.

1 INTRODUÇÃO

A Aviação do Exército, que atualmente encontra-se no seu ápice, com diversas aeronaves operando em todo o território nacional, teve berço na Aviação Militar, pioneira junto com a Aviação Naval na utilização da terceira dimensão do campo de batalha pelo Brasil e que juntas formaram a Força Aérea Brasileira nos anos 40. A Aviação Militar que teve berço, já nas operações de reconhecimento da guerra do Paraguai, com o uso de balões de observação, porém só foi utilizada em combate propriamente dito com bombardeios na revolução de 1924, esse dentre muitos outros feitos serão citados a seguir.

De forma geral, serão abordados especificamente acontecimentos desde a guerra do Paraguai, até a criação da Força Aérea Brasileira com foco nos fatos históricos citados no estudo bibliográfico sobre a obra de Nelson Freire Lavenere Wanderley, História da Força Aérea Brasileira, Rio de Janeiro, 2. ed., 1975.

Buscou-se reunir dados com o propósito de responder ao seguinte problema de pesquisa: de que forma o desenvolvimento desde o serviço de aviação Militar, posterior criação da Arma de Aviação e Correio Aéreo Militar auxiliaram na evolução da Aviação Militar?

O presente trabalho tem como objetivo geral apontar de que forma o desenvolvimento desde a criação do Serviço de Aviação Militar, posterior criação da Arma de Aviação e Correio Aéreo Militar, até a criação da Força Aérea Brasileira, auxiliou a própria evolução da Aviação Militar ao Exército em operações de reconhecimento diversas, em diversos combates e a população Brasileira com a celeridade da entrega de suas correspondências pelo Correio Aéreo Militar, apontando sua importância histórica e lembrar os bravos heróis do passado. Tendo como base o estudo bibliográfico sobre WANDERLEY, Nelson Freire Lavenere Wanderley, História da Força Aérea Brasileira, Rio de Janeiro, 2. ed., 1975.

A necessidade da criação da Aviação Militar e sua posterior evolução, até a criação da Força Aérea Brasileira essa pesquisa se justifica ao perceber a necessidade de lembrar a importância da Aviação pioneira e sua evolução desde os primeiros aeronautas, criação do Serviço de Aviação Militar e Escola de Aviação Militar 1919, que formaram os primeiros pilotos, pioneiros em uma época em que a coragem muitas vezes estava à frente da segurança. A posterior criação da Arma de Aviação, em contribuição para o Exército Brasileiro com ganhos de operacionalidade

da tropa em combate, devido às decisivas operações de reconhecimento e bombardeios. Findando com a criação do Correio Aéreo Militar trazendo como maior utilidade para a população o aumento da velocidade na entrega de correspondências.

Para o desenvolvimento do presente trabalho foram utilizadas pesquisas bibliográficas com intervalo de acontecimentos entre 1866 e 1941. Devido ao problema de pesquisa ser relacionado com história, selecionaremos apenas livros que passaram pelo crivo de autoridades militares, por isso, o uso de figuras apenas para reforçar alguns acontecimentos.

Nossa delimitação foca em fatos históricos que tiveram influência no crescimento na Aviação Militar ou na criação da Força Aérea Brasileira. Por conta disso, apenas certos pontos históricos que tenha tido esta relevância foram citados. Com base nos dados será realizado uma análise, buscando tais fatos históricos.

O desenvolvimento desse Artigo Científico estrutura-se em três capítulos, apresentando-se no primeiro capítulo os primeiros aeronautas Brasileiros, a criação do Serviço de Aviação Militar e da Escola de Aviação Militar 1919, com enfoque nos fatos históricos que se seguiram para só então iniciar o segundo capítulo que terá enfoque na criação da Arma de Aviação, no crescimento que a partir daí a Aviação Militar teve, no aumento do prestígio e nas diversas missões que se sucederam. O terceiro capítulo mostrará a história do Correio Aéreo Militar, a criação até suas diversas expansões para apoiar a população Brasileira.

2 OS PRIMEIROS AERONAUTAS BRASILEIROS E A CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE AVIAÇÃO MILITAR E ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR 1919

A Aviação Militar foi marcada por diversos marcos históricos. A conquista da terceira dimensão do campo de batalha pelo Brasil se deu com a utilização de balões para reconhecimento durante a Guerra do Paraguai. Nessa guerra, após o então Marquês de Caxias ter assumido o seu Comando no teatro de operações, os balões de observação tiveram sua primeira ascensão em 24 de junho de 1867 e sua vigésima e última em 25 de setembro de 1867, sendo de importância fundamental para a posterior Investida Brasileira, tendo em vista com estas observações saber todo o posicionamento do inimigo (WANDERLEY, 1975).

O Marquês de Caxias ao assumir o comando do teatro de operações solicitou

ao Ministro da Guerra a aquisição de balões de observação para fazer reconhecimento, devido ao terreno em torno de Humaitá e Curupaiti ser demasiadamente plano. Sem demora, o então Ministro da Guerra determinou, confidencialmente, que o Cônsul brasileiro em Nova York, Henrique Cavalcanti de Albuquerque, mandasse fabricar os balões. Com o Auxílio do Professor Lowe, a compra e contratação dos respectivos Aeronautas operadores dos balões foi realizada na segunda quinzena de março do ano 1867. O primeiro militar brasileiro a cumprir missão de observador foi o Major Silva Amaral (WANDERLEY, 1975).

Após a vitoriosa participação dos balões de observação da guerra do Paraguai, sucedeu-se 40 anos de hiato em que os balões de observação não foram utilizados pelo Exército, finalizado pelo Aeronauta Tenente Juventino Fernandes da Fonseca, que em comissão de estudos foi enviado à França para adquirir os balões e material para um Parque de Aerostação. O militar se especializou rapidamente em navegação aérea e já em 1908, 4 balões já se encontravam no Brasil, em Realengo. Infelizmente, em seu primeiro Voo em terras Brasileiras, no dia 20 de maio de 1908, o Jovem oficial veio a perecer, sendo a primeira baixa da Aeronáutica Militar do Brasil (WANDERLEY, 1975).

Muito embora, o Tenente Juventino tenha sido o primeiro oficial brasileiro a pilotar um balão, o primeiro oficial a aprender a pilotar aviões foi o tenente Ricardo Kirk, militar que destemidamente lutara na guerra do contestado em Santa Catarina e perdera sua vida em combate no dia 1º de março de 1915 (WANDERLEY, 1975). O destemido oficial fora promovido Post Mortem ao posto de Capitão e tornou-se Patrono da Aviação do Exército pela Portaria do Comandante do Exército nº 1658, de 16 de dezembro de 2021, publicada no Boletim do Exército nº 51 de 24 de dezembro de 2021 (BRASIL, 2021).

Após mais alguns anos sem evolução em seguida ao término da Primeira Grande Guerra, houve a criação da Escola de Aviação Militar 1919. O Governo Brasileiro, no seu primeiro passo, criou novos uniformes para pilotos, regulamento da escola, nomeou o TC Stanilau Vieira Pamplona como primeiro Comandante e nomeou os primeiros instrutores que eram militares da missão Francesa que foi contratada para dar o ponta pé inicial ao então Serviço de Aviação Militar que já não usava mais balões como outrora e sim aviões (WANDERLEY, 1975).

Os primeiros aviões da Escola de aviação militar eram aviões franceses da I Guerra Mundial. Segundo Wanderley (1975, p. 74): " Os principais aviões de

instrução eram o Nieuport e o Spad 84 Herbermont, ambos com motor Nome Rhône de 80 H.P.; havia uns poucos aviões Sopwith 1A2 e um avião 'rolador' Morane Sauliner. Os primeiros aviões de combate, recebidos Escola de Aviação Militar, foram o Breguet 14A2, de observação e bombardeio, e o Spad 7 de caça". Demonstrando conforme ilustração abaixo (figura 1), a grande quantidade de recursos que a aviação militar recebeu para iniciar suas atividades:

Figura 1 – Aviões da Escola de Aviação Militar 1919



Fonte – Lucena (2020)

Conforme Wanderley (1975), existiram diversos acontecimentos até 1926 quando fora criada a Arma de Aviação. Dentre estes acontecimentos podemos dividir em dois grandes grupos, o primeiro a formação das primeiras turmas de Aviação:

- a) Formação de 6 turmas de Pilotos Aviadores
- b) Aperfeiçoamento de uma turma de Pilotos Aviadores Militares
- c) Formação de duas turmas de Observadores Aéreo.

Já o segundo grande grupo de acontecimentos foi o de revoluções, 2 (duas) aconteceram no período. Na primeira, revolução de 5 de julho de 1922, a Aviação Militar não tenha participado diretamente, apenas por ordem do Ministro da Guerra a Escola de Aviação Militar foi ocupada na noite do dia 4 para o dia 5 de julho e as instruções interrompidas até meados de setembro daquele ano. A segunda, revolução de 1924, houveram diversas missões de reconhecimento, bombardeio e de ligação, sendo esta revolução um grande marco para a Aviação Militar, o batismo de fogo, primeiro momento na história em que a Aviação Militar se envolveu em combate diretamente, não apenas em apoio ao combate.

Dessa forma é notória a coragem dos Pioneiros da Aviação Militar, trazendo para os dias de hoje todo seu profissionalismo e dedicação. O primeiro capítulo da Aviação Militar foi escrito com maestria dando abertura para um grande crescimento e dias de glória que ainda estariam por vir trazendo para o povo brasileiro um progresso nunca imaginado.

3 DA CRIAÇÃO AO DESENVOLVIMENTO DA ARMA DE AVIAÇÃO

A criação da Arma de Aviação foi o ponta pé inicial para a Aviação Militar crescer e ganhar o vulto que até então ainda não possuía, tal arma foi criada em 13 janeiro de 1927, pela Lei nº 5168 promulgada pelo então presidente Dr. Washington Luiz Pereira de Souza tirando a Aviação Militar de um período de estagnação que vinha desde 1922 (WANDERLEY, 1975). Além da Criação, tal lei tratava também da criação da Diretoria de Aviação Militar, fixava o efeito do quadro de Oficiais de Aviação, amarrava formas de ingresso e transferência de oficiais para a Arma e a autorização de investimento do Governo um valor de 30 500 contos de réis, alto para época.

Com a promulgação da lei citada acima, a Aviação Militar, mais especificamente a Escola de Aviação Militar entrou em enorme atividade, a lei abria espaço para cadetes da Academia Militar escolherem a arma de aviação, e transferência de oficiais de outras armas que já eram observadores aéreos, sendo necessário ensinar-lhes a voar. Os oficiais já diplomados como pilotos deveriam se adaptar aos novos modelos de aviões recentemente adquiridos. Não obstante chegou ao Brasil 8 militares Franceses, a missão Militar Francesa de Aviação tinha finalidade de fazer a instrução dos Pilotos. A formação da primeira turma de Cadetes se deu em 28 de janeiro de 1928 e do "Curso Provisório de Aviação" para os oficiais ainda não diplomados deu-se em agosto de 1928 (WANDERLEY, 1975).

Com todo o investimento e transferência de capital humano, já em 1928, viu-se grande diferença, comprovada pela referência elogiosa publicada pelo Diretor de Aviação Militar em 29 de junho de 1928: "Sinto Grande satisfação em salientar essas circunstâncias promissora, esperando que cada vez mais, fiquem apuradas as excelentes qualidades demonstradas pelo pessoal pertencente a Arma de Aviação" (WANDERLEY, 1975, p.97).

Logo em seguida, pela linha histórica, aconteceu a Revolução de 1930, embora a participação da Aviação Militar tenha sido pequena, no Campo dos

Afonso, os Aviões de combate pertencentes à Escola Aviação Militar formaram um Grupo de Aviação que atuaram principalmente no eixo Juiz de Fora - Belo Horizonte em missões de reconhecimento. Vale ressaltar que 4 aviões do Campos dos Afonsos se juntaram aos revoltosos (WANDERLEY, 1975). Em 1931 a reide do avião "Duque de Caxias" não pode ser omitida neste estudo, o próprio Wanderley (1975, p.107) cita que "foi o primeiro avião brasileiro a ir as Capitais do Paraguai, do Uruguai, da Argentina, do Chile, da Bolívia e do Peru; foi o primeiro avião brasileiro que fez a travessia da Cordilheira dos Andes e que decolou do aeroporto mais alto do mundo" feitos notáveis para a época, colocando a Aviação Militar em patamares altíssimos para aquele momento histórico.

O auge da Aviação Militar antes da Criação do Correio Aéreo Militar claramente foi a atuação na revolução de 1932, ainda Segundo Wanderley (1975, p.113):

"A revolução de 1932, desencadeada contra o Governo provisório da República chefiado pelo Dr. Getúlio Vargas, tinha como objetivo a constitucionalização imediata do Brasil, O estado de São Paulo [...] ficou sozinho, tendo que enfrentar forças militares [...] do resto do País."

Desde o Início da revolução as missões aéreas de reconhecimento avistam e fotográfico em seguida de bombardeio horizontal e picado, foram destaque com mais de 2500 horas de voo em combate sendo estas quase em totalidade com os Aviões Potez T.O.E. e com os aviões C.S.O. Em São Paulo dos Oficiais que serviam na época no destacamento de aviação Militar, apenas um aderiu a revolução, os demais permaneceram aprisionados durante o período da Revolução. (WANDERLEY, 1975).

No início da Revolução, do lado do Governo Federal, Só existiam 6 aviões chamados pelos Paulistas de "vermelhinhas"; reconhecida a necessidade urgente de aviões para a luta, foram adquiridos numerosos aviões Waco C.S.O., armados com metralhadoras e porta-bombas; destes, porém, somente 10 chegaram a tempo de serem montados e de participaram de operações Aéreas, antes de terminada a luta, que, como já foi dito, durou três meses; no museu da Aeronáutica, no Parque do Ibirapuera, na cidade de São Paulo, existe em exposição um avião Waco C.S.O., sem armamento, tal como foi usado, posteriormente pelo Correio Aéreo Militar.

Antes de terminada a revolução, o Governo Federal encomendou, também, nos Estados Unidos, aviões Boeing de caça e aviões Vought Corsair de observação e bombardeio; esses aviões só chegaram ao Brasil várias semanas depois de terminada a luta. (WANDERLEY, 1975 p. 116).

Conforme posto acima, o governo federal possuía poucos aviões de combate, porém suficientes visto que do lado da tropa constitucionalista possuía apenas 3 aviões, esses aviões sendo levados para a frente Sul do Combate tendo em vista que as tropas do governo federal naquelas frente não possuíam nenhum (WANDERLEY, 1975). O avião C.S.O. utilizado na revolução de 1932 segue na

ilustração abaixo (figura 2).

Figura 2 – Avião Waco C.S.O.



Fonte – Wanderley (1975).

Ainda de acordo com Wanderley (1975), a Aviação Militar participou de diversas missões de reconhecimento e de bombardeio durante a revolução de 1932, dentre elas podemos destacar:

- a) No dia 22 de agosto, encontro aéreo de um avião Waco C.S.O. e um avião de caça Niepourt Nelage, do lado dos revolucionários e um avião Waco C.S.O. e um Potez T.O.E. do lado do governo, após várias rajadas de tiros de metralhadoras, os aviões dos revoltosos se evadiram do local.
- b) Bombardeio realizado no dia 23 de agosto no Campo de Guaratinguetá, incendiando um avião Potez T.O.E. A-116
- c) Em 24 de setembro, contra-ataque antiaéreo a um avião Curtiss Falcon, ataque que originou a primeira baixa em combate aéreo.

Já do lado dos Constitucionalistas destaca-se:

- a) No dia 20 de setembro, um bombardeio realizado por dois Curtiss Falconn, um avião Waco C.S.O. e um avião Nieuport Delage, que incendiaram 2 aviões Waco C.S.O e causando uma morte.

Portanto, torna-se evidente que após evolução da Aviação Militar com o aumento de investimento que sempre foi necessário e a criação da Arma de Aviação,

sucedendo o Serviço de Aviação Militar viu-se uma evolução gritante. Vê-se, pois, com o entusiasmo dos novos militares da Arma recém-criada e com apoio da Missão Militar Francesa de Aviação tal crescimento foi quase óbvio, sendo colocados à prova nas diversas missões de reconhecimento e combate já nos anos 30. Logo, é indiscutível o fato que a Aviação Militar desde sua criação foi indispensável para a nação e se tornaria cada vez mais indispensável com a criação de órgãos que até os dias atuais existem.

4 CRIAÇÃO DO CORREIO AÉREO MILITAR, DESDE OS PRIMÓRDIOS ATÉ SUAS DIVERSAS EXPANSÕES PARA APOIAR A POPULAÇÃO BRASILEIRA.

No ano de 1931, ocorreu mais uma revolução dentro da Aviação Militar, a criação do Correio Aéreo Militar, que após a criação do Ministério da Aeronáutica junto com o Correio Aéreo Naval deu início ao Correio Aéreo Nacional. O contexto histórico aponta algumas pessoas envolvidas, como os oficiais Eduardo Gomes, Lemos Cunha, e Casemiro Montenegro, tendo como destaque o Ministro da Guerra, o General José Fernandes Leite de Castro, que determinou diversas mudanças no Exército para torná-lo menos pesado para os cofres públicos, prestando diversos serviços a população. Para operacionalizar esta empreitada em foi criado em maio de 1931 o Grupo Misto de Aviação a partir da Escola de Aviação Militar (WANDERLEY, 1975).

Conforme Wanderley (1975, p. 138):

"Ficou resolvido dar início ao serviço de correio Aéreo, mesmo com os filhos Curtiss (Flending) [...] A 12 de junho de 1931, os Tenentes Casemiro Montenegro e Nelson Wanderley [...] fazem a primeira viagem do Correio Aéreo Militar, levando correspondências, do Rio para São Paulo e de lá trazendo em correspondências, a 15 de junho".

Tal dia teria sido o primeiro dia operacional do Correio Aéreo, atividade que perdura até os dias atuais. Percurso inicial entre Rio e São Paulo passou a funcionar 3 vezes por semana, nesta linha primária servindo para treinar pilotos e levantar os recursos necessários para expansão de outras linhas, como logo 3 meses depois foi feito, com a criação da linha Goiás e em seguida diversas outras linhas espalhadas por todo o território nacional.

A linha Goiás, diferente de sua antecessora precisou de alguns implementos antes de operar. O Tenente Casimiro Montenegro em setembro de 1931 viajou do Rio de Janeiro até a Cidade de Goiás, por via terrestre, com o objetivo de mandar a

Construção dos campos de aviação para pouso durante todo o percurso. Terminada a preparação e depois de uma primeira tentativa sem sucesso, devido ao mal tempo, a inauguração se deu em 19 de outubro, com os Tenentes Joelmir Araripe e Nelson Wanderley com paradas em São Paulo, Ipameri, Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Araguari e Leopoldo Bulhões. Após a primeira viagem, já em novembro de 1931, a linha Goiás já contava com um voo por semana, porém, além de uma perna longa, de precariedade dos equipamentos de navegação e da baixa experiência dos pilotos, havia um problema, identificar do cockpit qual cidade estava abaixo, tendo como solução na época a pintura de duas grandes letras para identificar a localidade. Essa pintura foi feita no telhado das estações férreas das cidades e nas cidades que não possuísem estações férreas no maior telhado disponível, solucionando grande parte dos problemas (WANDERLEY, 1975).

Em seguida, entre julho e outubro, houve uma interrupção no Correio Aéreo Militar, devido a revolução de 1932. Porém após esse pequeno hiato, houve uma grande evolução, devido a chegada dos diversos aviões Waco C.S.O. que foram importantíssimos para prosseguir expandindo as linhas do Correio Aéreo Militar. Em consequência, houve a criação em 1932, Linha do Mato Grosso, com escalas em São Paulo, Bauru, Penápolis, Três Lagoas e Campo Grande, ainda em 1932, Linha Paraná, com escalas em São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Faxina, Ponta Grossa e Curitiba, em 1933, Linha do Rio São Francisco, linha mais importante na época, compreendida entre o Rio de Janeiro e Fortaleza no Ceará com tamanho de 2500 quilômetros. (WANDERLEY, 1975).

Prosseguindo a expansão do Correio Aéreo Militar, ainda segundo Wanderley (1975, p. 147- 151):

Em dezembro de 1933 , o Capitão José Macedo e o tenente Manoel de Oliveira Inauguraram a linha Fortaleza e Teresina e o prolongamento da linha do Rio São Francisco com etapas intermediárias em Camocim, Parnaíba e Peri-peri [...] a 23 de junho, da linha Uruguaiana- Porto Alegre; o primeiro voo foi realizado pelos Tenentes Rosemiro Leal Menezes e Levi Castro de Abreu; o itinerário era : Santa Maria – Alegrete – Uruguaiana-Cachoeira – Porto Alegre; posteriormente, em 1935, essa linha foi prolongada, a fim de fazer um circuito fechado no interior do Rio Grande do Sul, partindo de Porto Alegre e com etapas em Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Alegrete, Uruguaiana, São Luís, Santo Ângelo, Cruz Alta e Passo Fundo [...] Continuando a Expansão do Correio Aéreo Militar, em agosto de 1934 foi dado início à linha da Fronteira de Mato Grosso, numa extensão de 700 quilômetros partindo de Campo Grande e com pousos em Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e outros Rios; mais tarde essa linha foi sendo progressivamente, ampliada, até abranger dois circuitos que, somados, atingiram um percurso de mais de 2700 quilômetros[...] Em 23 de março de 1935, foi inaugurada, com grande repercussão para as

populações interessadas, a linha do Correio aéreo Militar ligando Curitiba à Foz do Iguaçu [...] Em 14 de julho de 1935, a linha Fortaleza- Teresina foi prolongada até Belém, com uma escala em São Luiz [...] Com a inauguração da Linha para Assunção, no Paraguai, o correio Aéreo Militar, a 23 de janeiro de 1936, transpunha pela primeira vez, a fronteira do país[...] em 1937 é iniciada uma linha do Correio Aéreo Militar, ligando Belém a Santo Antônio do Oiapoque, na fronteira do Brasil com a Guiana Francesa [...] a linha Tocantins só passou a funcionar, regularmente em 1939.

Vendo esta passagem, fica claro o grande ganho da nação pelas sequências de conquistas do Correio Aéreo Militar com suas expansões constantes nos anos 30, que com o aumento da capilaridade em todo o território nacional, conseguiu quebrar a dificuldade da distância no Brasil para a entrega de correspondências em diversas cidades.

Após o início da expansão do Correio Aéreo Nacional, houve a necessidade de que a própria Aviação Militar se expandisse junto para dar apoio de pessoal e manutenção para as aeronaves que voariam pelo território nacional. Com isto, os Decretos nº 2259 de março de 1933 e o nº 22735 de 19 de maio de 1933, trataram sobre uma nova reestruturação de unidades de Aviação (BRASIL, 1935), que deveriam ser divididas da seguinte forma:

- a) 1º Zona Militar Aérea:
 1. 1º Regimento de Aviação (Rio de Janeiro - RJ);
 2. 6º Regimento de Aviação (Recife-PE);
 3. 7º Regimento de Aviação (Belém - PA);
 4. Parque Central de Aviação (Rio de Janeiro - RJ);
 5. Deposito central de aviação (Rio de Janeiro - RJ);
 6. Departamento Médico de Aviação (Rio de Janeiro - RJ); e a
 7. Estação Central Meteorológica Militar (Rio de Janeiro - RJ);
- b) 2ª Zona Militar Aérea:
 1. 2º Regimento de Aviação (São Paulo - SP); e o
 2. 4º Regimento de Aviação (Belo Horizonte - MG)
- c) 3ª Zona Militar Aérea:
 1. 3º Regimento de Aviação (Porto Alegre - RS);
 2. 5º Regimento de Aviação (Curitiba - PR);
 3. Estação Regional Meteorológica Militar (Porto Alegre - RS); e a
 4. Estação Regional Meteorológica Militar (Curitiba - PR);

Ainda conforme o decreto 22735 de 19 de maio de 1933, tal reorganização iniciou-se com o 1º,3º e 5º Regimentos, além de diversos outros órgãos de apoio a aviação, como Estações Meteorológicas, Parque Central de Aviação e o Departamento Médico de Aviação. Logo Após, em 1934 é ativado o Destacamento de Aviação em Campo Grande e o Destacamento de Aviação de Fortaleza, em 1934 é dado início ao Destacamento das aviações de Belo Horizonte e em 1936, é organizado o Núcleo do 7º Regimento de Aviação de Belém-PA (WANDERLEY,

1975).

Logo, podemos chegar à conclusão da mesma forma que Pequeno (2021) de que o crescimento da aviação dos anos de 1930 foi inegável, tanto na quantidade de Regimentos de Aviação, quanto nos serviços ofertados à população, serviços este que são ofertados até os dias atuais no Correio Aéreo Nacional (CAN). Logo, é indiscutível a satisfação da população da época, tendo em vista que antes do Correio Aéreo Militar, as correspondências demoravam meses para chegar a seu destino. Nesse sentido, é possível afirmar a clara colaboração com a história das Forças Armadas Brasileiras e com as primeiras sementes da implantação da Força Aérea Brasileira, a terceira Força Armada do Brasil.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após apresentação dos diversos dados do desenvolvimento deste artigo científico, compreende-se de que forma a Aviação Militar teve seu nascimento e sua evolução nos seus primeiros anos, foi verificado também a abnegação de vários brasileiros patriotas que abandonaram momentaneamente seus lares e foram atrás do desconhecido com a finalidade de desbravar a terceira dimensão das operações militares.

De um modo geral, inicialmente foi explicitada a coragem dos pioneiros em operar balões cativos e as primeiras aeronaves militares, em uma época em que voar não era normal como hoje em dia. Logo após, foi demonstrado o aumento do interesse do governo com aviação aumentando o investimento, com a compra de novas aeronaves, e evolução dos órgãos existentes, com a criação da Arma de Aviação, dando um novo ânimo aos militares da época, estas novas aeronaves em seguida foram usadas nos diversos combates dos anos 30, batismo de fogo da Aviação Militar. Finalmente demonstrando a origem do Correio Aéreo Nacional, na época conhecido como Correio Aéreo Militar, tendo entregado para a população da época um auxílio nunca antes visto pelas Forças Armadas em tempo de paz.

Também foi citada a criação da escola de Aviação 1919, escola que é tida como nome histórico do Centro de Instrução de Aviação do Exército, e a evolução das aeronaves adquiridas pelo governo entre 1919 e 1941. Conseqüentemente, foi possível verificar que esta pesquisa alcançou seus objetivos intermediários propostos na introdução.

Para este trabalho foi utilizada uma pesquisa bibliográfica no Espaço Cultural

de Aviação do Exército, tendo como principal material de pesquisa o livro de Nelson Freire Lavenere Wanderley, História da Força Aérea Brasileira, Rio de Janeiro, 2. ed., 1975. Embora esta pesquisa tenha utilizado pouco material, esse material por sua vez foi reafirmado pelos próprios militares que trabalham no Espaço Cultural, tendo sua veracidade reforçada.

Dada a importância do tema, fica explícita a necessidade do desenvolvimento de novo projeto de pesquisa com a finalidade de entrevistar familiares dos militares da época e procurar ainda mais documentos comprobatórios dos fatos que são narrados, denotando a importância histórica correta que o tema merece.

Nesse sentido, trazer para o presente as vitórias dos aero navegantes do passado serve para mostrar que aviação do Exército de hoje que está no caminho certo, trilha um caminho de glória que começou a ser trilhado no início do século passado e perdurará enquanto houver o mesmo ímpeto do passado no cerne dos aero navegantes.

REFERÊNCIAS

BRASIL: Exército Brasileiro. Boletim do Exército. Portaria do Comandante do Exército nº1658, de 16 de dezembro de 2021. Entroniza o Capitão Ricardo Kirk como patrono da aviação do Exército e implanta o dia da Aviação do Exército. Publicada no Boletim do Exército nº51 de 24 de dezembro de 2021.

BRASIL: Ministério do Exército. Diretoria de Aviação Militar. Relatório Anual de 1934, [s.l]. 1935

LUCENA, Felipe. História do Campo dos Afonsos. Diário do Rio, 2016, Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-do-campo-dos-afonsos/>. Acesso em: 5 de setembro de 2020

PEQUENO, Igor Felipe da Silva. **A História da Aviação do Exército Brasileiro: dos balões da guerra do Paraguai aos helicópteros**. 2021. 26 f. Monografia (Especialização) - Curso de Gerência de Manutenção de Aeronaves, Centro de Instrução de Aviação do Exército, Taubaté, 2021.

WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère. **História da Força Aérea Brasileira**. 2.ed. Rio de Janeiro- RJ: Editora Gráfica Brasileira LTDA, 1985.