O SERVIÇO DE AVIAÇÃO DA BRIGADA MILITAR, A POLÍCIA MILITAR DO RIO GRANDE DO SUL (1923-1924)[1]

Diego Klein Penha[2]

RESUMO

O presente artigo busca apresentar informações sobre a implantação, o desenvolvimento e a extinção do Serviço de Aviação da Brigada Militar, entre 1923 e 1924, com detalhes relacionados à tentativa de se criar uma Escola de Aviação, em 1915. O estudo, na forma de pesquisa bibliográfica sobre o período da Revolução de 1923, iniciou a partir de literaturas conhecidas na Brigada Militar e do acervo da instituição, além de pesquisas em jornais e sítios da *internet* da época. Tem-se por objetivo apresentar informações detalhadas acerca das aeronaves, do pessoal empregado (efetivo) não conhecido, que teria integrado a unidade militar, e dos tipos das missões que eram realizadas.

Palavras-chave: Serviço de Aviação. Brigada Militar. Revolução de 1923.

1 INTRODUÇÃO

A atividade de aviação iniciou no ano de 1923 na Brigada Militar[3], a Polícia Militar do Rio Grande do Sul, com a criação do Serviço de Aviação, que foi concebido de forma rápida e teve uma duração efêmera. Os registros disponíveis até o presente momento são de informações genéricas sobre as aeronaves, tripulações (composta por um piloto e um observador) e algumas missões, as quais não possuíam um grau elevado de detalhamento que propiciassem maiores conhecimentos, apesar da importância atribuída à atividade aeronáutica da época.

Para se ter ideia da necessidade de maiores esclarecimentos sobre o período, no ano de 2008, foi elaborado o "*Projeto História da Aviação na Brigada Militar (Projeto Piqueri)*"[4], que buscava o resgate histórico e a exposição da evolução da aviação da Brigada Militar como um todo, com ênfase ao período compreendido entre os anos 1915 e 1924. A organização

---

[1] Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em História Militar, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em História Militar.

[2] Acadêmico do Curso de Especialização em História Militar da Universidade do Sul de Santa Catarina. Endereço eletrônico: dkpenha@gmail.com.

[3] Nome atribuído à Polícia Militar do Estado do Rio Grande do Sul, desde 15.10.1892 (Nota do Autor).

[4] PASTL, 2008.

desse projeto baseava-se na suposição de que outros estudiosos tratariam dos períodos subsequentes da história da aviação da BM. No entanto, não houve prosseguimento dessa proposta, inexistindo tais projetos.

Neste espírito, com o objetivo de conhecer como ocorreram a implantação, o desenvolvimento e a extinção do Serviço de Aviação da Brigada Militar entre 1923 e 1924, buscando de forma científica dirimir dúvidas e também inverdades a seu respeito, passou-se a pesquisar sobre o tema. Para buscar detalhes sobre as aeronaves, o efetivo e as missões realizadas, foram consultadas fontes primárias junto ao Museu da Brigada Militar, além da leitura de diversas bibliografias e pesquisas no meio digital.

O trabalho, inicialmente, apresentará dificuldades encontradas durante a execução da coleta de dados e a história do Serviço de Aviação da Brigada Militar, de forma resumida, com as informações disponibilizadas nas principais obras que tratam o assunto: Mariante (1972) e Ribeiro (1953). Algumas outras fontes foram utilizadas neste capítulo, como forma de complementar as informações. Na seção subsequente, serão apresentadas informações que antecederam a existência do Serviço de Aviação, desde o ano de 1914, por possuírem detalhes que levam a entender, principalmente, a gênese das ideias que nortearam o projeto de 1923.

Na próxima seção, serão apresentadas as informações encontradas e que se relacionam às tratadas anteriormente. De forma a organizar a exposição, esta foi dividida em subseções que tratarão sobre as aeronaves, os efetivos, e as missões desenvolvidas pelo Serviço de Aviação. Nas considerações finais, serão apresentadas as reflexões propiciadas a partir das informações coletadas e descobertas em relação ao conhecimento que se tinha sobre o Serviço de Aviação da Brigada Militar.

2 DIFICULDADES ENCONTRADAS

A realização da coleta de dados foi comprometida por dois problemas. O primeiro reporta-se a uma menor quantidade de documentos disponíveis da época pesquisada, em razão de um incêndio que atingiu os arquivos da Ajudância-Geral da Brigada Militar, em 1995, momento em que muitas informações foram perdidas.

O segundo problema refere-se ao fato de terem sido previstas buscas em outros estabelecimentos, como o Arquivo Público do Rio Grande do Sul e o Museu da Comunicação José Hipólito da Costa, as quais não foram possíveis, tendo em vista que foram adotadas

medidas de restrição social em virtude da pandemia da COVID-19. Sendo assim, esses locais encontram-se fechados desde o mês de março do corrente ano.

3 O SERVIÇO DE AVIAÇÃO DA BRIGADA MILITAR

Conforme as bibliografias de Ribeiro (1953) e Mariante (1972), em 25.01.1923, eclode a Revolução de 1923 no estado do Rio Grande do Sul, com o cerco da cidade de Passo Fundo[5], que se estendeu até o armistício em 07.11.1923, o "Pacto de Pedras Altas"[6], assinado na presença do emissário do governo federal, o Marechal Setembrino de Carvalho, interlocutor entre as forças beligerantes[7]. Desde 1915, o Coronel Massot era o Comandante da Brigada Militar, sob as ordens do Presidente do Estado Borges de Medeiros, que havia assumido seu quinto mandato consecutivo, o que foi o principal motivo do levante.

A fim de otimizar o emprego das tropas da Brigada Militar, o Decreto nº 3.161, de 28/05/1923, criou o "*Serviço de Aviação*" da Brigada Militar, assinado pelo Secretário de Estado dos Negócios do Interior e Exterior, que o regulamentou[8]. Foram adquiridas duas aeronaves Breguet 14 na Argentina, chamadas de BM-1 e BM-2, com verbas da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas; construídos dois hangares, sendo um fixo em um terreno da Brigada Militar na zona norte de Porto Alegre[9], e outro móvel, para o uso em campanha.

Na bibliografia citada, há referências de missões realizadas "*nos céus de Caxias do Sul, Alfredo Chaves (hoje Veranópolis), Bento Gonçalves, Pelotas, Caçapava do Sul, São Sepé e Cachoeira do Sul*"[10]. Durante a execução de uma destas missões, após fazer o reconhecimento na região entre São Sepé e Caçapava do Sul, a aeronave BM-1 incendiou-se no ar próximo ao local conhecido como a "*Várzea do Piqueri*", na região de Encruzilhada do Sul, em 09.10.1923, e após um complicado pouso de emergência, salvou-se o Alferes Noêmio

[5] RIBEIRO, 1953, p. 40.
[6] Ibid., p. 197.
[7] Apesar de que continuaram a ocorrer algumas movimentações e combates até que, em 15.12.1923, o Presidente do Estado assinou o termo (RIBEIRO, 1953, p. 198).
[8] Conforme transcrição efetuada em 31.05.1923, do decreto constante no livro "Ordens do Dia do Comando Geral 1922 a 1924", da pág. 124 ao verso da pág.125, acessado no Museu da Brigada Militar. (Nota do autor).
[9] No local onde se encontravam as oficinas da empresa VARIG, junto ao atual Aeroporto Internacional Salgado Filho (Nota do autor).
[10] MARIANTE, 1972, p. 150.

da Rocha Ferraz[11], piloto da aeronave que foi arremessado dela, com escoriações e queimaduras, e morreu o Alferes-Observador Osório de Oliveira Antunes, na explosão que ocorreu após a queda.

Não há informações de missões posteriores até a suspensão dos serviços, em 02/01/1924, quando foi assinado um contrato do governo do estado com o Sr. Oreste Dionísio Borroni, quem iria explorar o uso da segunda aeronave (BM-2) e das instalações do Campo de Aviação da Brigada Militar, comercialmente, o que não chegou a ser cumprido. Há a referência em Ribeiro (1953) do nome Silvio Barbosa[12], sendo dispensado do cargo de diretor técnico pelo motivo da suspensão do Serviço de Aviação, além de elogiado.

Um detalhe sobre as instalações da "Várzea do Gravataí", local alocado como sede do Serviço de Aviação, é a existência de um registro do Comando Geral, de 14/09/1923, declarando a conclusão das obras da unidade militar, que foram construídas pela Secretaria das Obras Públicas. A conclusão destas instalações da unidade parece ter ocorrido cerca de um mês após a queda da aeronave BM-1.

4 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Para se entender de que forma surgiu a ideia do uso da aviação como ferramenta ao emprego das tropas terrestres, faz-se necessário conhecer fatos pretéritos e que se relacionam à gênese do Serviço de Aviação, logo no começo da Revolução de 1923.

No ano de 1915, o então Tenente Coronel Afonso Emílio Massot, Comandante da Brigada Militar, havia manifestado o interesse em iniciar uma Escola de Aviação na Brigada Militar. Antes de assumir o comando da corporação, em 1914, o Tenente Coronel Massot havia comandado a "*Coluna Expedicionária da Brigada Militar do Estado*"[13], tropa constituída para barrar a vinda de integrantes da Campanha do Contestado ao Estado. Esta força era composta pelos 1º Regimento de Cavalaria (sediado em Santa Maria), do qual Massot era o comandante, e 2º Batalhão de Infantaria (sediado em Rio Pardo), comandado pelo Tenente Coronel Claudino Nunes Pereira. Eles tiveram a responsabilidade de conter a possibilidade da invasão das tropas rebeldes citadas, em razão da pressão imposta pelas

[11] Até a descoberta de anotações presentes em algumas das fotos doadas pela família do piloto Noêmio Ferraz ao Museu da Brigada Militar, não havia surgido o seu nome completo, Noêmio da Rocha Ferraz, na bibliografia consultada.
[12] RIBEIRO, 1953, p. 215.
[13] PEREIRA, v. I, 1950, p. 450.

operações do General Fernando Setembrino de Carvalho, nas regiões próximas a Lages, limite entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul.

A expedição do General Setembrino de Carvalho contra as forças do Contestado foi decisiva nesta campanha, tendo sido elogiada por Pereira (1950) como "*A mais forte e a que deu resultados apreciáveis*"[14], comparando com as ações governamentais anteriores no conflito. O fato marcante foi que, logo após ter assumido o comando destas forças, este General adotou aviões para otimizar as suas atividades de reconhecimento, tendo participado o Tenente Ricardo Kirk, o primeiro piloto do Exercito[15], que morreu em um acidente aéreo durante uma missão. O comando federal anterior ao do General também tentou empregar a aviação, mas não conseguiu, em razão do entendimento contrário do Ministro da Guerra, que considerava esta atividade de caráter "*improficuo e contraproducente*"[16].

A aviação brasileira na época ainda era incipiente e sem grandes estruturas. Conforme o Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (1988), a primeira escola para formação de pilotos foi o "*Aero-Club Brasileiro*", fundada em 1911, que tinha caráter civil, apesar da participação de vários militares, como o Tenente Ricardo Kirk e o piloto Ernesto Darioli[17]. Estes últimos, que faziam parte da diretoria do "*Aero-Club Brasileiro*", participaram na Campanha do Contestado[18], o que fragilizou as atividades desta escola em favor da "*Escola Brasileira de Aviação*", que tinha o caráter militar e foi criada pelo governo federal em 1914. A criação desta escola militar acabou por prejudicar o financiamento federal para a outra civil[19]. O emprego da aviação nesta campanha não foi efetivo, em razão de acidente fatal na primeira missão, em 01/03/1915, quando faleceu o Tenente Ricardo Kirk[20].

A informação sobre a diminuição de incentivo ao "*Aero-Club Brasileiro*" em favor da "*Escola Brasileira de Aviação*" torna interessante a descrição da proposta do Tenente Coronel Massot, conforme Pereira (1950):

> Uma vez que se trata de construir nesta cidade, sob o patrocínio do governo do Estado, um aerodromo, dependencia do Aero-Clube Brasileiro, com o intuito de

[14] PEREIRA, v. I, 1950, p. 450.
[15] SOUZA, José Garcia de. A verdade sobre a História da Aeronáutica. Rio de Janeiro, Leuzinger, 1944, apud INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. I, 1988, p. 422.
[16] THOMÉ, Nilson. A Aviação Militar no Contestado – Réquiem para Kirk. Santa Catarina, Fundação Educacional do Alto Vale do Rio do Peixe, 1985/86, apud INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. I, 1988, p. 423.
[17] Ernesto Umberto Giovanno Darioli era um piloto italiano (POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS, 2017, p. 13).
[18] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. I, 1988, p. 376.
[19] Ibid., p. 390-392.
[20] Id., v. II, 1990, p. 113.

> ministrar ensinamentos de aviação ao pessoal da Brigada Militar, da qual será uma dependencia a criação referida - ao do Exercito e civis, é justo reivindicar a quem de direito, as primeiras tentativas para esse índispensavel acessorio da instrução militar.[21]

Possivelmente, estava ocorrendo a tentativa da criação de uma filial do "*Aero-Club Brasileiro*", que buscava o apoio financeiro do governo do estado, tendo talvez o Comandante da Brigada Militar vislumbrado como uma oportunidade de adotar esta atividade na sua instituição. A experiência em combates de Massot é reportada pelo Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (1990), que aponta o quanto ele valorizava o serviço de reconhecimento[22]. A tentativa do General Setembrino de Carvalho em empregar a aviação como uma atividade em apoio às operações terrestres pode ter chegado ao conhecimento do Coronel Massot.

Meses após assumir o Comando da Brigada Militar, em 1915, o Tenente Coronel Massot solicitou a criação de uma Escola de Aviação sob controle da corporação ao Presidente do Estado. Conforme Mariante (1972), baseado nos escritos de Pereira (1950), esta solicitação apoiava-se na proposta apresentada pelo piloto inglês John Barrow e detalhada pelo piloto gaúcho Evaldo Pedro Blauth[23] [24], e que esmiuçava desde o local e as dependências adequadas às instruções; orçamentos com os valores das aeronaves, materiais correlatos e gastos com pessoal, e também, o plano de ensino com detalhamento das etapas da formação dos pilotos[25]. De acordo com Spalding (1973), o projeto de Blauth teria sido uma segunda tentativa, posterior à de Barrow[26].

A proposta assinada por Evaldo Pedro Blauth trazia a possibilidade da economia em diversos dos custos apresentados no orçamento, pois a instituição já os tinha à sua disposição, não sendo necessários para sua aquisição, e ainda contava com a seguinte argumentação final:

> Todo o começo é difícil e o inicio é sempre o que mais caro custa. Porém qual é a arma de guerra barata e ao mesmo tempo bôa?
> Nós, no Rio Grande do Sul, só temos a escolha entre duas coisas: ou estar aparelhado para a luta nos ares, ou munido com os grandes canhões de defesa

[21] PEREIRA, 1950, p. 483.
[22] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. II, 1990, p. 109.
[23] MARIANTE, 1972, p. 142.
[24] Evaldo Pedro Blauth, gaúcho de São Leopoldo, formou-se piloto em 12/07/1914, na Alemanha, sendo por isso o primeiro piloto brasileiro. Após a tentativa da criação de uma escola de aviação na Brigada Militar, no ano de 1921, teria iniciado uma efêmera escola de aviação junto ao clube Tiro 4, na zona sul de Porto Alegre. A aeronave utilizada havia sido comprada do aviador inglês Hasset (SPALDING, 1973, p. 183-186).
[25] PEREIRA, 1950, p. 483-489.
[26] SPALDING, 1973, p. 184.

> especialmente construidos, dos quais um unico tiro custa varios contos de réis, e muitas dezenas são necessários para abater um ó aeroplano.
> Tendo demonstrado no orçamento que os gastos não são exorbitantes, dar-me-ei por feliz si prestar neste sentido, um serviço à minha Patria, apoiado na inteligencia superior do digníssimo presidente, e do exmo. coronel comandante ela Brigada Militar do heroico Estado gaúcho.[27]

O Presidente do Estado, Borges de Medeiros, não a aceitou por considerar o assunto de responsabilidade federal, pelo Ministério da Guerra[28]. Na campanha do Contestado, foi exatamente o que ocorreu, quando o General Setembrino de Carvalho obteve a autorização do Ministro da Guerra para empregar a atividade.

5 MAIS INFORMAÇÕES

Com o intuito de qualificar a pesquisa para verificar as informações obtidas e complementá-las, foi buscado um aprofundamento por meio de outras obras literárias, documentos e acervos. As seguintes informações foram obtidas:

5.1 AS AERONAVES

As aeronaves teriam sido adquiridas na Argentina do representante da Breguet, Patrick Hassett, e

> Estavam equipados com metralhadoras, fuzis e lançadores de bombas, à semelhança dos aeroplanos empregados na Primeira Guerra Mundial. As metralhadoras foram posteriormente retiradas, pois se destinavam apenas a combates aéreos, e recolhidas ao depósito do Campo da Várzea do Gravataí.[29]

Apesar de encontrar no ambiente da internet apenas uma referência ao fato de as aeronaves serem de modelo diverso[30], as demais fontes consultadas são unânimes em considerar que eram duas aeronaves monomotoras e biplanas Breguet 14, com motor da Renault de 300 HP. De acordo com Jaccheti (2004), não há certeza quanto à versão adotada,

---

[27] PEREIRA, 1950, p. 489.
[28] Ibidem, p. 484.
[29] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. 2, 1990, p. 110-111.
[30] Cuja página está atualmente fora do ar, considerava terem sido duas aeronaves “Morane” (BASTOS, 2010), e após contato, o autor informou suas fontes que não puderam ser consultadas em razão do fechamento de estabelecimentos não prioritários (Nota do Autor).

suspeitando se tratar da versão de reconhecimento "*A2*"[31]. Entretanto, as adotadas possuíam fuzis, lançadores de bombas e metralhadoras, sendo que estas últimas teriam sido retiradas e guardadas no depósito do Campo de Aviação, de onde sumiram alguns dias depois[32]. Esta instalação era, de acordo com Jacchetti (2004), constantemente assediada por disparos de armas de fogo, a partir de local e autoria desconhecidos. Flores (2014) confirma estas informações, dando mais detalhes:

> O governo comprou dois aeroplanos em Buenos Aires que chegaram a Porto Alegre no navio Austrália, onde foram entregues à Brigada Militar. Os aeroplanos eram de marca Breguet, motor Renault, com 300 HP, no valor total de 30.000 pesos. Os aeroplanos estavam providos de fuzis metralhadoras e de aparelhos lança-bombas. O piloto britânico Patrick F. Hasset e um mecânico foram contratados para darem treinamento e fazerem a manutenção dos aparelhos. Estacionaram as duas aeronaves na Invernada da Brigada Militar, na Várzea do Gravataí.[33]

Complementando ainda informações sobre o armamento:

> Só então descobriram que as metralhadoras não podiam ser usadas contra forças de terra, apenas contra outro avião, devido à colocação no corpo das aeronaves. Retiradas dos aparelhos foram depositadas no almoxarifado e três dias depois desapareceram sem deixar rastro.[34]

As informações bibliográficas apontam que as missões das aeronaves eram apenas de observação e de bombardeio com bombas de efeito moral para atordoar a cavalhada rebelde. Entretanto, existe o registro de dois telegramas elaborados pelo Comandante da Brigada Militar ao Coronel Claudino Nunes Pereira, comandante das tropas em Cachoeira do Sul, que mostram outra situação, pois solicitava a devolução de um fuzil automático que acompanhava a aeronave, após a sua queda.

> Telegrama 765, de 13 ago. 1923
> Do Cel Massot ao Cel Claudino em Cachoeira
> Grupo combate terceiro batalhão deve regressar esta capital trazendo fusil automático acompanhou avião. Hangar será desmontado e recolhido aqui. [35]

Especial atenção foi dada a este armamento, pela repetição do pedido pelo telegrama nº 768, de 15 de agosto de 1923, de mesma autoria e mesmo destinatário demonstrando que

---

[31] JACHETTI, 2004.
[32] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. II, 1990, p.111.
[33] FLORES, 2014, p. 62.
[34] Ibid., p. 64.
[35] MUSEU DA BRIGADA MILITAR.

empregavam nas atividades da aviação armamentos de qualidade diferente aos empregados pelas tropas regulares:

> Telegrama 768, de 15 ago. 1923.
> Do Cel Massot ao Cel Claudino em Cachoeira
> [...] Fuzil automático acompanhou avião precisa vir por ser carga serviço aviação. Penso não deveis distribuir pelos corpos, conservando todos a mão para empregardes com mais acerto momentos precisos, devendo lembrar-vos que essa arma gasta muita munição, convindo assim estar em mãos hábeis e cautelosas. Se for preciso conservareis ahi alguns dias fuzileiro grupo combate como instrutor. [36]

Ainda com referência ao armamento da aeronave, em Silva (2015), encontramos a informação de uma "*metralhadora do avião Antônio Chimango*"[37]. "*Antônio Chimango*" era o nome pejorativo atribuído à Borges de Medeiros pela oposição na época. Aprofundando este ponto, foi confirmada a mesma informação na fonte apresentada por SILVA (2015) sobre o registro de uma carta enviada pelo comitê pró Assis Brasil em Pelotas à Zeca Netto, o líder revolucionário de 1923, na região de Pelotas, datada de 27.10.1923, que trazia menção de ter sido apreendida das forças do governo como "*presa de guerra*", "*1 metralhadora do avião do Antônio Chimango*"[38]. Não foram encontradas maiores informações sobre as especificações, a origem ou o destino deste equipamento.

A fim de obter informações precisas sobre a versão destas aeronaves e de verificar a existência de registros de vendas das aeronaves Breguet 14 à Brigada Militar, foi realizada consulta à empresa francesa Dassault Aviation[39], a qual respondeu, em 23/01/2020, que não possuía mais arquivos relacionados à empresa Breguet.

A partir da busca de informações na internet, no sítio da Aeroflight[40], encontraram-se cerca de 19 versões do modelo, dentre as quais:

> Br 14 A.2 - Standard production reconnaissance version, with Renault 12Fe engine of 300 hp. Camera and radio equipment fitted.
> Br 14 B.2 - Standard production bomber version, with Renault 12Fe engine of 300 hp. Longer span lower wing than A.2, with flaps on lower wing, glazed side panels to observers cockpit, air brakes, Michelin bomb racks.
> Br 14T - Postwar civil conversion with cabin for 2 passengers and pilot in rear cockpit. Fuel in streamlined tanks under top wing.
> Br 14 T.2 Salon - Further civil conversion with cabin for 3 passengers and pilot in rear cockpit. 1919. Fuel tanks under top wing.[41]

---

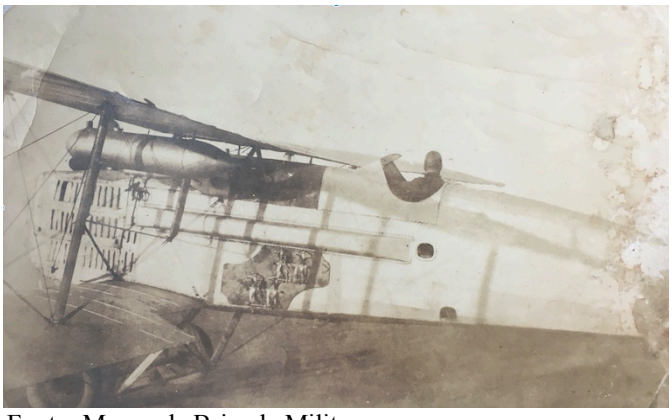
[36] Idem.
[37] SILVA, 2015. p.69.
[38] Ibid., p. 69.
[39] Esta empresa absorveu décadas antes, a fabricante original das aeronaves.
[40] AEROFLIGHT, 2016.
[41] Idem.

A partir desta descrição, poder-se-ia também supor tratar-se da versão Breguet 14T, pela posição do piloto no banco traseiro e pela existência de tanques sob a asa superior, como foi descrito na folha 156, do Livro de Ordens do Dia, do Comando Geral, de 1923 a 1924, em registro de 13 de agosto de 1923: "*O alferes Osorio, dada a sua posição nas proximidades do motor e dos tanques de gasolina, foi de principio attingido em cheio pelas chamas que o prostaram incontinente carbonizado*"[42]. Entretanto, no sitio Aeroflight, há uma fotografia (Figura 1) da versão "*T*", que pode ser comparada a outra (Figura 2) da aeronave BM-1, obtida no Museu da Brigada Militar:

Figura 1: Fotografia do Avião Breguet 14, versão "T"

Fonte: Aeroflight. Disponível em: <http://www.aeroflight.co.uk/wp-content/uploads/2010/03/br14-2.jpg>

Figura 2: Fotografia do Avião Breguet BM-1, 1923



Fonte: Museu da Brigada Militar.

[42] MUSEU DA BRIGADA MILITAR. Livro de Ordens do Dia do Comando Geral, de 1922 a 1924. p.156.

Apesar da presença do tanque de combustível, percebe-se a inexistência das janelas laterais na cabine dianteira. Foi encontrada outra fotografia no Museu da Brigada Militar, doada por familiares do Alferes Noêmio Ferraz, que traz exatamente a versão "B.2":

Figura 3

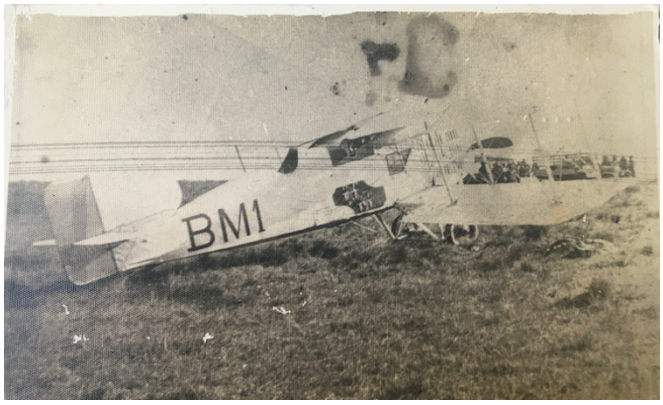
Fonte: Museu da Brigada Militar

A Figura 3 apresenta a fotografia de uma versão sem os tanques de combustível sob as asas e um suporte de metralhadoras na cabine traseira. A inscrição "LIVRAMENTO", diferente da encontrada em outras fotografias (BM-1), leva a crer tratar-se da aeronave BM-2. Infelizmente, a fotografia desta aeronave é única.

De acordo com apontamentos de Hartmann (2011), os modelos de Breguet 14 que contavam com o motor Renault de 300 HP eram da versão "B2", que tinha dois pares de escotilhas laterais, que permitiam visão abaixo e lateralmente. Esta versão foi descrita ainda por Hartmann (2011) como contando com comandos de voo duplos, podendo serem retirados os do observador, e confirma, ainda, as informações sobre a existência de armamentos, sendo uma metralhadora Vickers de 7,7 milímetros fixa à frente[43] (com mecanismo de sincronismo passo para atirar entre as hélices); uma ou duas metralhadoras Lexis no mesmo calibre, mas móveis, bem como suportes para bombas de 20 ou 50 libras sob a asa inferior, conforme a fotografia 3 (anteriormente mostrada), e escotilhas laterais[44], conforme Figura 4:

[43] HARTMANN, 2011.
[44] Podem ser os dispositivos de cor escura, vistos nas laterais, abaixo da cabine dianteira nas fotografias do BM-1.

Figura 4



Fonte: Museu da Brigada Militar.

Este autor ainda menciona em seu texto a existência de dois tanques de combustível, mas os descreve atrás do motor e não abaixo das asas, nas versões descritas como “AV1” e “AV2”, protótipos que antecederam a adoção do motor Renault de 300 HP, que estava em estudos na sua fábrica. Se a posição descrita destes tanques estiver equivocada, há a possibilidade de se confirmar que a aeronave BM-1 também se tratava da versão “B2”, mas com os tanques.

5.2 O PESSOAL DA AVIAÇÃO

Os nomes dos Alferes Noêmio Ferraz e Osório Antunes de Souza são os que aparecem nas bibliografias mais conhecidas, mas deduz-se que era necessário pessoal (efetivos) para a manutenção das aeronaves, o desempenho das atividades administrativas, de segurança e guarda das instalações do Campo de Aviação e dos materiais, quando em campanha, como combustível, armamentos e o hangar móvel. Entretanto, não existem referências claras sobre eles. Neste sentido, foram encontradas as seguintes referências a algumas pessoas que, possivelmente, compuseram o efetivo da unidade:

a) Noêmio da Rocha Ferraz: ex-integrante do Exército, o 3º Sargento Noêmio Ferraz formou-se Piloto-Militar na terceira turma da Escola de Aviação Militar, no ano de 1921[45]. Foi nomeado Alferes-Piloto-Aviador pelo Ato nº 112, de 11.05.1923, pelo Presidente do Estado[46], passando a desempenhar a função de piloto das aeronaves da Brigada Militar. Acidentou-se em uma missão, em 09/10/1923, quando a aeronave BM-1 incendiou, e seu Piloto Observador

[45] Conforme registros encontrados em Mariante, 1972. p.150; INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. 2, 1990, p.77, p. 110-112;

[46] Livro de Ordens do Dia do Comando Geral, 1922 a 1924, p. 128-129. Fonte: Museu da Brigada Militar.

morreu. Em seus assentamentos, constam a sua promoção a 1º Tenente Aviador, em 11/10/1930, a nomeação ao cargo de Chefe do Corpo de Investigadores (da atual Polícia Civil), de 1931 a 1934, e a promoção ao posto de Capitão, em dezembro de 1931, encerrando-se os registros em 1935. Existem, ainda, os registros de ter sofrido uma queda de avião em janeiro de 1923, durante uma missão de observação[47], e outra, na qual bombardeou rebeldes em uma vila de Camaquã, em março de 1923[48]. Estes registros serão discutidos na alínea das missões. Foi encontrado no acervo do Museu da Brigada Militar o Ofício nº 699, de 07/07/1923, do Comandante da Brigada Militar ao Secretário de Estado dos Negócios do Interior e Exterior, enviando um requerimento de Noêmio Ferraz, solicitando o pagamento dos dias entre a sua exclusão do Exército e a sua nomeação na Brigada Militar (de 16 a 31 de maio de 1923);

b) Osório Antunes de Oliveira: de acordo com os registros encontrados em seus assentamentos e no Livro de Ordens do Dia, do Comando Geral, de 1922 a 1924[49], entrou para Brigada Militar em 1916, passando, em seguida, ao Grupo de Metralhadoras da instituição, onde também exerceu a função de amanuense (escritor de registros), sendo promovido a Cabo Chefe de Peça, 2º Sargento, 1º Sargento Amanuense, Sargento Quartel Mestre em 1919. Em 1920, recebeu autorização para utilizar o Distintivo de Atirador de Primeira Classe, ano em que perdeu sua esposa, e, em 1921, requereu para prestar exame prático para o posto de Alferes, tendo obtido a promoção em março de 1923, quando foi classificado nos Serviços Auxiliares, onde exerceu a função de Piloto-Observador até a sua morte, em 09/10/1923, em acidente aeronáutico. Seu pai passou a receber a pensão de meio soldo para sustentar seus três filhos;

c) Silvio Barbosa: era engenheiro. Há menção na História Geral da Aeronáutica Brasileira (1990) de ter sido o Diretor Técnico[50] e de ter encerrado o serviço de Aviação, em 02.01.1924[51]. No livro "*Minutas de Ofício, Cartas, Cartões, Informações e Telegramas*"[52], de maio a junho de 1923[53], no Telegrama nº 711, de 20.07.1923, o Comandante da Brigada Militar informa que, no dia seguinte, chegariam os materiais da aviação, o Dr. Silvio e o

[47] FLORES, 2014, p.49.
[48] Ib., p. 55.
[49] Acervo do Museu da Brigada Militar.
[50] HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA, v. 2, 1990, p. 110.
[51] RIBEIRO, 1953, p. 205
[52] Acervo do Museu da Brigada Militar.
[53] Foi o período, no qual se encontraram registros relacionados à aviação.

mecânico, na cidade de Pelotas, comprovando a sua participação nas atividades do Serviço de Aviação;

d) Ernesto Pereira: foram encontrados dois telegramas que fazem referência a seu nome no livro "*Minutas de Ofício, Cartas, Cartões, Informações e Telegramas*"[54]:

> Telegrama nº639, de 10 jul. 1923:
> Do Coronel Massot ao Tenente Coronel WEBER de Santa Maria
> ...Peço noticia urgente piloto aviador Ferraz bem como saber se esta já convidou piloto Pereira vir servir aqui.
>
> Telegrama nº 684, de 20 jul. 1923:
> Do Coronel Massot ao Tenente Coronel Alfredo Nunes Garcia de Bagé
> Para ser aproveitado serviço aviação Brigada, peço-vos caso possível, excluir terceiro corpo comando tenente-coronel Lydio sargento Ernesto Pereira, aqui se acha, o qual já serviu Exercito naquela especialidade com alferes Noemio Ferraz, nosso actual piloto-aviador.

Os telegramas mostram o interesse do comando da corporação em empregá-lo como piloto. A partir desta informação, no livro "*Detalhes do Comando Geral 1923*"[55], foram encontradas informações de tratar-se de 2º Sargento, que passou, em 27.07.1923, ao Serviço de Aviação. Em outro livro, "*Ordens do Dia do Comando Geral 1922-1924*"[56], consta que, após terminadas as atividades bélicas, o graduado voluntariou-se para permanecer na corporação como adido ao Grupo de Metralhadoras;

e) Patrick Francis Hasset: apontado como representante da Breguet na Argentina[57], em matéria encontrada no jornal Correio da Manhã[58], do Rio de Janeiro, datado de 06 de maio de 1923, era um piloto inglês contratado para pilotar as aeronaves do estado contra os revolucionários e teria sido instrutor em escolas de aviação na Argentina[59]. FLORES (2014) confirma esta contratação e a de mais um mecânico para darem treinamento e realizarem a manutenção das aeronaves[60]. No Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (1990), consta que Hasset era o representante das aeronaves na Argentina e que as teria montado[61]. Em pesquisa de mais informações sobre Patrick Francis Hasset, descobriu-se tratar-se de um piloto britânico da "*Royal Flying Corps*"[62] com experiência na 1ª GM e que participou ao lado

[54] Acervo do Museu da Brigada Militar.
[55] Idem.
[56] Idem.
[57] HISTÓRIA GERAL DA AERONÁUTICA BRASILEIRA, v. 2, 1990, p. 110-111.
[58] CORREIO DA MANHÃ, 06 mai. 1923.
[59] JOWETT, 2019, p. 1944-1952.
[60] FLORES, 2014, p. 62.
[61] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. 2, 1990, p. 110-111.
[62] ENGLISH.

das tropas legalistas na Guerra Civil do Paraguai (1922 a 1923), na qual também foi empregada uma aeronave Breguet 14 comprada pelo governo paraguaio da Argentina[63], com menção de ele ser um piloto mercenário em um outro artigo da internet[64];

f) Cristóvão Vichel: conforme Flores (2014), tratava-se do argentino que teria sido contratado como mecânico.[65] Esta foi a única referência encontrada a este suposto integrante;

g) José Simeão Soeiro de Souza: foi indicado como o engenheiro que acompanhou os Alferes Noêmio Ferraz e Osório Antunes de Oliveira, em atividade de reconhecer um local adequado para pouso em Cachoeira, pelo Ofício nº 665, de 19.07.1923, e pelo Telegrama nº 682, do dia seguinte[66].

5.3 AS MISSÕES REALIZADAS

A obra de Mariante (1972) descreve que as missões atribuídas ao Serviço de Aviação eram as de observação, de reconhecimento e de informações sobre os movimentos de tropas pelo Estado. Seu trabalho descreve que "*Encontram-se registros de missões nos céus de Caxias do Sul, Alfredo Chaves (hoje Veranópolis), Bento Gonçalves, Pelotas, Caçapava do Sul, São Sepé e Cachoeira do Sul*"[67]. Há registro, no Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica (1990), de os primeiros voos das aeronaves da Brigada Militar terem sido realizados em 30.05.1923[68], trazendo os mesmos locais apontados por Mariano (1972) como os das realizações de missões, acrescentando as cidades de Camaquã e Encruzilhada do Sul. A única missão descrita detalhadamente foi a do dia 09.08.1923, quando ocorreu o acidente da aeronave BM-1.

Em consulta ao acervo do Museu da Brigada Militar, foram encontrados os registros no livro "*Detalhes do Comando Geral - 1923*" e nos assentamentos dos Alferes Noêmio Ferraz e Osório de Oliveira Antunes[69], que indicam os seus afastamentos com a aeronave em missões de observação, que saíram de Porto Alegre, do dia 20 a 23.07.1923, com destino à

[63] JOWETT, 2019, p. 1944-1952.
[64] ENGLISH.
[65] FLORES, 2014, p. 64.
[66] Documentos integrantes do acervo do Museu da Brigada Militar.
[67] MARIANTE, 1972, p. 150.
[68] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. 2, 1990, p. 110.
[69] Estas fontes fazem parte do acervo do Museu da Brigada Militar.

cidade de Cachoeira; de 25 ou 26.07.1923 a 30.07.1923, à cidade de Pelotas[70]; e no dia 07 ou 08/08/1923[71], à cidade de Cachoeira, até o dia 09.08.1923, quando ocorreu o acidente.

No livro "*Minutas de Ofício, Cartas, Cartões, Informações e Telegramas*"[72], de maio a junho de 1923[73], cujos documentos presentes foram expedidos pelo Coronel Massot, Comandante da Brigada Militar, foram encontrados os Telegramas nº 496 e 497, datados de 31.05.1923, comunicando aos Tenentes Coronéis Januário e Amadeu Massot (seu irmão), que se encontravam, respectivamente, em Santa Rosa e em Rosário, do sucesso dos primeiros voos de ensaio com as aeronaves. Em 07.07.1923, no Telegrama nº 634, consulta o Tenente Coronel Weber, de Santa Maria, sobre o estado de saúde do Alferes Noêmio Ferraz, que lá estaria baixado. Não foram encontrados detalhes sobre o que ele estava realizando na localidade. Parte do Telegrama nº 639 (já citado na página 13) reiterou este pedido.

Foram encontrados um ofício e outro telegrama[74], respectivamente dos dias 19 e 20/07/1923, indicando a ida à cidade de Cachoeira dos Alferes Noêmio Ferraz e Osório, junto com o Dr. José Simeão Soeiro de Souza, este sendo referido como engenheiro, onde deveriam escolher um local para adequado para pouso. Esta equipe deveria ser esperada em uma estação de trem e trataria sobre o Serviço de Aviação, pedindo o Comandante do Corpo Provisório da cidade que lhe auxiliasse a escolher um local que servisse para pouso e decolagem da aeronave.

Outro registro, também do dia 20/07/1923, constante no Telegrama nº 711, apresenta a preparação para uma missão, já referenciada, em Pelotas entre os dias 25 a 30.07.1923, no qual o Comandante da Brigada pedia ao comandante em Pelotas: *"Peço avisar aviador material chegará ahi amanhã também Dr. Sylvio e mecânico. Aguardo ancioso noticias São Lourenço, penso forças Francelisto ainda não sahiram Canguçu"*[75]. E o Telegrama nº 722, de 31.07.1923[76], com mesmas autorias e destinatários, comunica o regresso em boas condições do avião a Porto Alegre no dia anterior. Este registro indica que já havia um "aviador" na localidade aguardando os demais e a aeronave. Isso pode explicar a nota de referência "66", na qual Osório teria ido no dia anterior, mas evidencia a existência de outro

[70] O Livro "Detalhes do Comando Geral-1923" e os assentamentos do Alferes Osório indicam a saída no dia 25, enquanto os assentamentos do Alferes Noêmio Ferraz, o dia 26.
[71] Da mesma forma, o Livro "Detalhes do Comando Geral-1923" e os assentamentos do Alferes Osório apontam como o dia de saída como sendo o dia 08, mas os do Alferes Noêmio Ferraz, o dia 07.
[72] Acervo do Museu da Brigada Militar.
[73] Foi o período, no qual se encontraram registros relacionados à aviação.
[74] Telegrama nº 682, de 20.07.1923, e Ofício 665, de 19.07.1923, documentos integrantes do acervo do Museu da Brigada Militar
[75] Acervo do Museu da Brigada Militar.
[76] Idem.

integrante na localidade, pois, neste dia, os Alferes Noêmio Ferraz e Osório estavam se dirigindo a Cachoeira.

O último telegrama encontrado sobre a saída de missões foi o Telegrama nº 750, de 07.08.1923, dirigido ao Coronel Claudino, que se encontrava em Cachoeira. Este documento informava a saída da aeronave na tarde do mesmo dia, e que seria efetuado reconhecimento em Caçapava e que, após, chegaria. Informava, ainda, que, no dia seguinte, iria mandar um Grupo de Combate para guarnecer o hangar, além do mecânico e de um ajudante. Esta seria a confirmação da data da última saída de Porto Alegre antes do acidente da aeronave, a BM-1.

Em Flores (2014), foram encontrados registros que reforçam terem sido realizadas algumas das missões como "*Um aeroplano da Brigada Militar sobrevoou as cidades de Bento Gonçalves e Garibaldi, em missão de observação*"[77], sem maiores detalhamentos. E estes outros registros trazem algo novo:

> No dia 30 de março, o aeroplano pilotado por Noêmio Ferraz sobrevoou a vila de Camaquã e lançou três bombas sobre a cavalhada dos rebeldes.[78]
>
> No desastre com o velho aeroplano Breguet no dia 17 de fevereiro, quando o piloto Osvaldo Cordeiro de Farias, após fazer um voo de treinamento de 17 minutos, iniciava a aterrissagem, o biplano bateu num cupinzeiro, danificando a hélice.[79]
>
> O aeroplano de observação que partiu de Santa Maria, com o Tenente Osvaldo Cordeiro de Farias, Tenente Samuel Gomes Pereira e o sargento Noêmio Ferraz sofreu pane e caiu no Campestre de Santo Antão, em Santa Maria. Os pilotos foram hospitalizados e logo se recuperaram dos ferimentos.[80]

Estas transcrições trazem informações de atividades realizadas antes da criação do Serviço de Aviação da Brigada Militar, com a ação de bombardeamento e acidentes. À exceção de Noêmio Ferraz, os demais são estranhos à corporação. Estas informações provavelmente dizem respeito a atividades do Exército que, em junho de 1922, criou no estado, na cidade de Santa Maria, a 1ª Esquadrilha de Bombardeio, com quatro Breguet 14, dentre outros modelos, e na de Alegrete, a 3ª Esquadrilha de Observação, com seis aeronaves do mesmo modelo[81]. Esta informação traz a lume que o Governo Federal, por intermédio do Exército, apoiou o governo rio-grandense também em ações aéreas, sobre o que não há registros na Brigada Militar.

---

[77] FLORES, 2014, p. 70.
[78] Ib., p. 55.
[79] Ib., p. 50.
[80] Ib., p. 49.
[81] INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA, v. 2, p. 78-79.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho conseguiu obter diversas informações sobre o Serviço de Aviação, de acordo com a proposta de seus objetivos iniciais, apesar de não ter chegado a informações definitivas sobre o assunto. Conseguiu indicações mais precisas sobre as aeronaves, sobre o pessoal (efetivo) e as missões, além de ter ressaltado o contexto em que ocorreu a sua existência.

A criação efetiva do Serviço de Aviação no ano de 1923, sonho aspirado pelo Coronel Massot desde o ano de 1915, foi uma iniciativa além de seu tempo, que visava à otimização do emprego de recursos humanos e materiais da Brigada Militar nas atividades que realizava em prol da segurança do Estado naquela época. No exercício de suas atividades, a unidade de aviação tinha como objetivo garantir o sucesso das batalhas travadas pela Corporação, tanto pela qualidade do distinto recurso disponibilizado quanto pela diversidade de operações em que a unidade poderia se empreender.

A materialização da ideia inovadora de Massot deu-se pela sua persistência em querer aperfeiçoar o trabalho da Brigada Militar, inovando com as melhores tecnologias disponíveis, objetivo que demonstrou ter pela experiência que carregava de inúmeras ações beligerantes vividas durante a sua carreira, com a possibilidade de terem as suas ideias sido inspiradas pelo General Setembrino de Carvalho e sua estratégia durante a Campanha do Contestado. O Coronel Massot, no ano de 1915, aliou o apoio técnico do aviador inglês John Barrow e a capacidade de organização do primeiro piloto brasileiro, o gaúcho de São Leopoldo, Evaldo Pedro Blauth, para apresentar uma proposta ao Governo do Estado, que não foi aceita. Já no ano de 1923, cerca de três meses após o início da Revolução de 1923, contava com instalações, um corpo técnico e duas aeronaves, sendo que se tratava do mesmo Presidente do Estado, que havia recusado o projeto anteriormente, mas que acabou criando não uma unidade escola e, sim, uma unidade operacional.

Em relação às aeronaves, confirmou-se serem de fato da fabricante francesa Breguet no modelo 14, possivelmente se tratando da versão B2, mas com diferenças, pois uma contava com tanques suplementares de abastecimento. Outro fato constatado é que era usado armamento automático a partir da aeronave, sendo seu poder de fogo superior ao usado pelas tropas convencionais da Brigada Militar. Tal argumentação é confirmada pelos telegramas do Comandante da Brigada Militar, nos quais descreve o tipo de armamento que foi utilizado na aeronave e que deveria ser devolvido ao Serviço de Aviação logo após a queda do avião. Este

pedido foi reiterado e, parecendo haver uma demora ou negativa na devolução, até ofereceu a disponibilidade de um instrutor para habilitar o uso da arma no terreno. Outro fato marcante é que o Alferes-Piloto-Observador Osório de Oliveira Antunes era um atirador integrante do Grupo de Metralhadoras da Brigada Militar.

Quanto ao pessoal empregado (efetivo), os nomes dos Alferes Noêmio da Rocha Ferraz e Osório de Oliveira Antunes são os de maior conhecimento. O engenheiro Silvio Barbosa, inicialmente aparecendo pouco, mostrou-se ter sido o diretor técnico do Serviço de Aviação, tendo sido encontrados outros registros que confirmam a sua participação.

Outro nome inicialmente desconhecido, o do Sargento Ernesto Pereira, foi descoberto como sendo também alguém que foi transferido para a unidade, a fim de juntar-se a Noêmio Ferraz, pois ambos haviam trabalhado na Aviação do Exército anteriormente. Não foram encontradas outras informações, a não ser que se tratava de piloto ou observador e que teria permanecido no Grupo de Metralhadoras após o término das atividades do Serviço de Aviação.

Outro engenheiro, de nome José Simeão Soeiro de Souza, aparece em missão junto aos Alferes pilotos para reconhecimento de um local adequado para pouso da aeronave, em documentos do acervo da Brigada Militar. Existindo referências em diversas fontes sobre atividades de mecânicos, foi descoberto o nome do argentino Cristóvão Vichel como sendo um destes mecânicos.

Ainda sobre o pessoal (efetivo), o nome de Patrick Francis Hasset apareceu por diversas vezes, inicialmente, como representante das aeronaves na Argentina; após, como encarregado da sua montagem, como piloto contratado para pilotá-las e até como piloto instrutor. Descobriu-se, também, que se tratava de um piloto ex-integrante da "*Royal Flying Corps*", chegando a ser considerado mercenário na sua participação na Guerra Civil Paraguaia (1922-1923).

Confirmaram-se as missões já conhecidas. Percebeu-se, entretanto, que os registros mostram tão somente as saídas e os regressos à sede do Serviço de Aviação, não havendo detalhes sobre o andamento das operações locais. Foram também descobertas missões que não foram desenvolvidas pela Brigada Militar, mas sim pelo Exército, com suas aeronaves, em apoio ao combate aos revolucionários de 1923. Nestas missões, encontrava-se o então 3º Sargento Noêmio Ferraz operando a aeronave. A descontinuidade das atividades, após o acidente de 09/10/1923, leva a crer ter sido em razão do encaminhamento para o fim do conflito, cerca de dois meses após, além da dificuldade de manter a aeronave em operação.

Para dar andamento ao final do presente artigo, cabe refletir sobre o tratamento deste capítulo como "*considerações finais*", e não como "*conclusões*". Esta escolha deu-se em razão de considerar a pesquisa não encerrada de forma definitiva, tendo em vista que há a possibilidade de maiores aprofundamentos acerca do assunto e dos demais fatos relacionados ao Serviço de Aviação da Brigada Militar.

REFERÊNCIAS

BASTOS, Ronaldo Marcos. **O Avião Morane da Brigada Militar**. 1º dez. 2010. Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com/2010/12/o-aviao-morane-da-brigada-militar-1923.html>. Acesso em: 23 fev. 2019.

BRIGADA MILITAR DO RIO GRANDE DO SUL. Arquivos da Ajudância Geral, do museu e de unidades locais.

CALDAS, Pedro Henrique. **Zeca Netto & a conquista de Pelotas**. Porto Alegre: Edições Est. 1995.

CAVACO, Heloísa. **História da Aviação no Brasil**. Rio de Janeiro: M4 Produções Artísticas, 2017. Disponível em: <https://fliphtml5.com/rwbu/klhq/basic>. Acesso em: 3 fev. 2020.

CORREIO DA MANHÃ. Rio de janeiro. 1923. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_03&pagfis=14618&url=http://memoria.bn.br/docreader#>. Acesso em: 31 mar. 2020.

DIÁRIO DE SÃO LUIZ. **A explosão do motor de um aeroplano a grande altura**. São Luiz, 1923.

ENGLISH, Adrian J. **La Guerra Civil Paraguaya 1922-1923**. Argentina: Fundacion Histarmar. Disponível em: <https://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Paraguay/LaGuerraCivil1922-23.htm>. Acesso em: 02 abr. 2020.

FLORES, Moacyr. **Chimangos e Maragatos**. Porto Alegre: Editora Pradense, 2014.

_____. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1986.

HARTMANN, Gérard. **Ver les sommets, Breguet 1919-1939**. Belgian Aviation News. Bélgica: 20.10.2011. Disponível em: <https://www.belgianaviationnews.be/2011/08/breguet-1919-1939-by-gerard-hartmann.html?m=1>. Acesso em: 19 jul. 2020.

INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História geral da aeronáutica brasileira:** dos primórdios até 1920. v. 1. Belo Horizonte. Itatiaia, Rio de Janeiro. INCAER, 1988.

_____. **História geral da aeronáutica brasileira:** de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica. v. 2. Belo Horizonte. Itatiaia, Rio de Janeiro. INCAER, 1990.

JACCHETTI, Leandro José. **Compêndio dos Primórdios da Aviação na Brigada Militar**. Boletim Interno nº 155/GPMA, de 8 out. 2004.

JOWETT, Philip S. **Liberty or death – Latin American conflicts, 1900-70**. Oxford: Bloomsbury Publishing, 2019. Edição do Kindle.

MARIANTE, Hélio Moro. **Crônicas da Brigada Militar Gaúcha**. Imprensa Oficial Editora, 1972.

PASTL, Sergio. **História da Aviação na Brigada Militar – Projeto Piqueri**. Departamento de Ensino da Brigada Militar. Porto Alegre, 2008.

PEREIRA, Major Miguel José. **Esboço histórico da Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul**. Volume I. 2. ed. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Brigada Militar. 1950.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto. 2002. 9. ed.

POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS. **Esquadrilha Pégasus:** 30 anos. 1. ed. Belo Horizonte: 2017.

RIBEIRO, Aldo Ladeira. **A Brigada Militar na Revolução de 1923**. Projeto Memória da Justiça Militar. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2019.

_____. **Esboço histórico da Brigada Militar do Estado do Rio Grande do Sul**. v. II. 2. ed. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Brigada Militar. 1953.

SILVA, Hélio. **Começa a revolução, 1923-1926**. Coleção História da República Brasileira. v. 6. São Paulo: Editora Três, 1975.

SILVA, Jean Pierre Teixeira da Silva. **As doze horas que abalaram Pelotas:** um estudo de caso da Revolução de 1923. Dissertação do Mestrado em História. Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2015.

SPALDING, Walter. **Construtores do Rio Grande**. v. III. Porto Alegre: Livraria Sulina Editora, 1973.