

O Patrono da
Força Aérea Brasileira
Marechal do Ar

EDUARDO GOMES

Nº 74



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

O Patrono da Força Aérea Brasileira

Marechal do Ar Eduardo Gomes



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2022

FICHA TÉCNICA

**O Patrono da Força Aérea Brasileira
Marechal do Ar Eduardo Gomes**

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Autora

1º Ten QOCon HIS Bruna Melo S. Duque Estrada

Revisora

Historiadora Mariana Barbosa Azevedo

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Diagramadores

SO QSS SAD Jailson Carlos Fernandes Alvim

2S QSS SIN Carolline de Azevedo Lins

Capa

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro
PAME-RJ

Rio de Janeiro

2022

Apresentação

Viveu a sua vida aviatória onde cada voo era um salto para o inesperado, onde a incerteza era a única coisa palpável em uma missão, quando os aviões eram minúsculas aves solitárias tentando vencer os inesperados temporais, a imprecisão da navegação, a fragilidade dos motores e a deficiência dos instrumentos.

Desbravou o país como que rasgando o que poderia ser considerado impenetrável; levou o sotaque, os costumes e as histórias do Sul, aos irmãos do Norte e do Nordeste; embrenhou-se pelos sertões revivendo o movimento das Entradas e Bandeiras, agora pelos ares.

Conviveu com figuras lendárias - Mermoz, Vachet, Saint-Exupéry, Guillaumet, Gago Coutinho - que, como ele, tinham o espírito indomável que só os aviadores podem decifrar este indescritível sentimento.

Apenas para destacar algumas das suas muitas e importantes passagens pela vida brasileira: viveu a Aviação, a história política do País e a da Força Aérea Brasileira como poucos, quando participou da criação do Correio Aéreo Militar (CAM), depois denominado Correio Aéreo Nacional (CAN); sobreviveu às várias revoluções, onde teve atuação preponderante, sempre defendendo a Constituição Federal... a Pátria; comandou a 1ª e a 2ª Zonas Aéreas, durante a 2ª Guerra Mundial, pelas suas características de líder, com muita capacidade e senso de responsabilidade, para estar à frente das unidades mais importantes da Força Aérea Brasileira, naquele período; e foi Ministro da Aeronáutica por duas vezes.

Constantemente preocupado com o aspecto social da tropa, desde a alimentação até com a moradia dos militares, era muito respeitado e admirado por suas qualidades, envolvendo-se, profundamente, com o bem-estar do pessoal, a parte fundamental da Instituição.

Cavalheiro sem mácula e sem censura, modelo de grandeza, de fé, de renúncia e de coragem. Só valorizava o que era verdadeiro e honesto. O sentimento de solidariedade que devotava aos seus companheiros era uma natural virtude de sua personalidade, ampla e sem limites.

É um símbolo, uma lenda, um exemplo.

A Força Aérea Brasileira é digna de orgulho e de júbilo, por poder ostentar o nome de Eduardo Gomes como a de seu Patrono.

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

O Patrono da Força Aérea Brasileira Marechal do Ar Eduardo Gomes

Bruna Melo S. Duque Estrada

No momento em que se comemora o Segundo Centenário da Independência do Brasil, surge a necessidade de rememorar as personalidades relevantes para a construção da memória e da história nacional. Neste sentido, a escrita biográfica torna-se o gênero privilegiado para resgatar os homens memoráveis da pátria. Mas, antes de tudo, é preciso entender que o uso político do passado se faz a partir de uma escolha sobre o que é decidido lembrar.

A partir desse princípio, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) fez a sua escolha considerando a representatividade, incontestável, da figura do Marechal do Ar Eduardo Gomes para estar no rol dos protagonistas da história da Força Aérea Brasileira (FAB) e, conseqüentemente, ser inscrito no “panteão de papel” dos brasileiros ilustres por sua atuação em relevantes momentos históricos do país:

- Sobrevivente dos “18 do Forte de Copacabana”¹, é lembrado pela historiografia como o herói do levante e um dos líderes do movimento denominado “Tenentismo”, responsável por mudanças significativas na conjuntura política da República Velha;

- Precursor do Correio Aéreo Nacional (CAN) que, no início da década de 1930, com seus aviões monomotores, foi uma potencial ferramenta para a integração do país;

- No contexto da Segunda Guerra Mundial, atuou ativamente, junto com o governo norte-americano, no combate às Forças do Eixo e no patrulhamento do Atlântico Sul;

- Candidato, por duas vezes, à presidência do país, reuniu a intelectualidade brasileira em torno de sua campanha;

- Ministro da Aeronáutica, por duas vezes; e

- Patrono do Correio Aéreo Nacional e Patrono da Força Aérea Brasileira, em reconhecimento pelos anos de serviços devotados à causa da aviação brasileira.

Independentemente de ser um admirador de Eduardo Gomes, ou, nem tão admirador assim, o fato é que, diante do seu histórico de luta e de seu profissiona-

¹ *Alusão à Revolução de 1922.*

lismo, com uma boa carga de doação pessoal ao desenvolvimento da aeronáutica brasileira, muitos concordam que ele é, sim, um grande líder, e foi descrito algumas vezes pelos seus pares como uma “lenda”. Percebe-se que, na historiografia da FAB, há um consenso acerca da profundidade histórica de Eduardo Gomes que atende todos os requisitos para alcançar a estatura exigida ao posto de “herói”².

No entanto, cabe destacar que o presente opúsculo não tem a intenção de fazer uso moralizante da biografia, tampouco reproduzir as inúmeras obras já existentes que insistem em esvaziar a categoria de “herói”. Não existem trajetórias de vidas coerentes e, também, não existe unanimidade em torno da figura de um líder. Diante disso, o presente texto tem o objetivo de apresentar algumas características do Patrono da Força Aérea Brasileira, contemplando todas as suas complexidades.

A biografia de hoje não quer mais construir grandes heróis, mas sim homens nas suas histórias de vida. O biógrafo, como herói, está ancorado na concepção de ser exemplo. A missão pedagógica não será pelo exemplo, mas sim pela referencialidade dos valores das ações do biografado no tempo³.

É exatamente pela referência dos valores, pelos atos concretos, pelos feitos, primeiramente, em prol do desenvolvi-

mento da aviação militar do Exército Brasileiro (EB) e, posteriormente, pelo aparelhamento e proficiência da aviação na Força Aérea Brasileira, que o nosso biografado será enquadrado na memória nacional. Ele foi, antes de tudo, um cidadão preocupado, envolvido e militante pelas causas que acreditava ser essenciais para assegurar as liberdades políticas do país.

Antes de passar à análise das relações parentais e sociais de Eduardo Gomes e suas contribuições para a instituição FAB, é importante compreender que escrever biografias requer do historiador uma dose a mais de senso crítico para não cair na falácia de reproduzir apenas os panegíricos. Portanto, entender os motivos que levaram a escrita biográfica e seus possíveis usos são essenciais para fornecer algumas informações a respeito da personagem em análise.

Há um considerável número de biografias sobre Eduardo Gomes. Sendo assim, a principal base documental para a composição deste trabalho será a análise destas obras, em especial, o livro “O Brigadeiro Eduardo Gomes, trajetória de um herói”, de autoria de Cosme Degenar Drumond. Além deste, o trabalho autobiográfico escrito pelo Tenente-Brigadeiro do Ar Deoclécio Lima de Siqueira, “Caminhada com Eduardo Gomes”, traz dados importantes para abordar suas principais

² Para aprofundar a leitura acerca da construção do herói Cf. Carvalho, 1990, p. 19.

³ Schwarz, 2017, p. 28.

contribuições para a aviação brasileira, tanto na idealização do Correio Aéreo Nacional (CAN) como na atuação durante a Segunda Guerra Mundial, onde participou ativamente do controle e da administração das Bases Aéreas no Norte e Nordeste brasileiro, que passou à história como “Corredor da Vitória”.

Por ter compartilhado momentos íntimos de amizade, ele tem muito a revelar sobre o lado humano, profissional e militar do “Velho”: “com este termo costumávamos nos referir a Eduardo Gomes. Nele, sintetiza-se todo o respeito, admiração e amizade que lhe dedicávamos. No futuro, seria substituído pelo de Brigadeiro, designação que o acompanharia até o fim”⁴.

Para completar a relação de fontes e prover o texto com um lado do Eduardo Gomes ainda pouco conhecido, será analisado um conjunto de correspondências trocadas com os camaradas, ainda tenentes, Nelson Freire Lavenère-Wanderley e João Cândido da Silva Muricy, durante a década de 1930. Nestas cartas, ele deixou transparecer, por meio da escrita de si, um temperamento leve e bem-humorado, bem diferente do homem sério e introspectivo quase sempre lembrado pelos críticos. Por meio do conteúdo das missivas, é possível mapear as relações sociais que esses oficiais aviadores traçaram para continuar com o sonho da integração do Brasil pelos ares.

Analisar os contextos históricos que envolvem Eduardo Gomes nos leva a fazer um intenso e combativo passeio pela história dos movimentos revolucionários, em prol da consolidação da frágil República brasileira do início do século XX. Portanto, esta é a biografia de um militar, político e, sobretudo, cidadão consciente de seus direitos e de seus deveres para com a pátria. É preciso entender que para além do militar, apontado diversas vezes como um símbolo de bravura, patriota, visionário e, por vezes, autoritário, há, antes de tudo, o viés cidadão, íntegro, complexo e cheio de ideais que permeiam todas as outras facetas. E é assim que ele será retratado nas páginas que seguem.

O MILITAR E CIDADÃO EDUARDO GOMES

Eduardo Gomes, filho de Luis Gomes Pereira e Jenny de Oliveira Gomes, nasceu em 20 de setembro de 1896, na cidade de Petrópolis, no estado do Rio de Janeiro. Embora de uma família com antepassados ligados à nobreza, no início do século XX, os pais já não gozavam de uma vida financeira aos moldes principescos. Muito pelo contrário. A mãe era costureira e o pai, que amargou acumuladas perdas financeiras ao investir na infraestrutura ferroviária, tirava o sustento para a família trabalhando na redação do *Jornal do Brasil*. Pode-se dizer que viviam uma vida confortável, porém sem luxos.

⁴ Siqueira, 1984, p. 118.

Aos seis anos, iniciou os estudos no Colégio Werneck, em Petrópolis, e, ao concluir o ensino fundamental, deu continuidade no Colégio São Vicente de Paulo, no Rio de Janeiro, realizando o Curso de Humanidades. Por sua dedicação aos estudos, atingiu a posição de “coronel-aluno”, ocupando o posto de Comandante do Batalhão Colegial, com direito ao uso de espada.

Desde a época do colegial, o perfil reivindicador, pelas causas que acreditava, já pautava suas ações. E foi assim que ele, juntamente com um grupo de alunos, participou de uma pequena manifestação estudantil, ocorrida no pátio do próprio estabelecimento, com o intuito de impedir a transferência do Primeiro-Tenente José de Faria, instrutor do colégio e bastante estimado pelos alunos.

A perturbação causada pelos discen-tes rebeldes não passou despercebida pela direção, que logo providenciou uma comissão para investigar os líderes e, assim, aplicar as devidas punições. Prontamente, Eduardo Gomes se acusou e tomou a responsabilidade da “revolta” para si. A pena máxima seria a expulsão, mas devido ao seu bom histórico escolar, a pena foi amenizada “rebaixando-o de coronel-aluno a soldado-aluno”⁵.



*Eduardo Gomes (2º da esquerda para a direita, em pé) com a turma do Colégio S. Vicente de Paulo, em 1912*⁶

A sólida formação que teve nos dois conceituados estabelecimentos de ensino foi muito importante para a aquisição de conhecimentos gerais básicos, como também para se familiarizar com a vivência militar. Desde cedo, destacou-se pela habilidade com a disciplina Matemática, o que lhe rendeu o apelido de “o matemático”, sendo sempre requisitado pelos colegas, com menos afinidade com os números, para compartilhar seus conhecimentos na área⁷.

No mesmo ano em que finalizou o colegial, já estava convicto de que desejava seguir a carreira militar. Nem mesmo a escolha do irmão Stanley Gomes e do amigo Themístocles Brandão Cavalcanti, que seguiram a carreira da advocacia, e as duas reprovações seguidas, ao tentar ingressar na Escola Militar de

⁵ Drumond, 2011, p. 34.

⁶ Siqueira, 1984, p. 276.

⁷ Chagas, 1945, p. 43.

Realengo, o fizeram mudar de ideia. A primeira reprovação foi por motivo de idade, pois tinha apenas 16 anos, e a segunda na inspeção de saúde, que acusou um problema de visão.

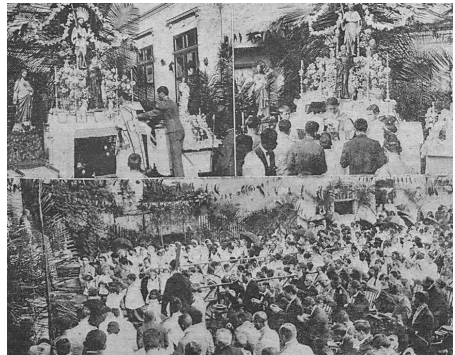
Sempre compenetrado e dotado de vontade para perseguir seus ideais, não desanimou diante dos obstáculos. Em 1915, destinado a ingressar na Escola Militar de Realengo, reforçou ainda mais os estudos. “Volta novamente a época dos vestibulares à Escola Militar. Lá está, pela terceira vez, o obstinado Eduardo. Com a idade legal e a vista em boa forma, nada mais o detém”⁸.

Finalmente, em abril de 1916, “sentou praça”⁹ no Exército Brasileiro, onde foi incluído, como aluno, na 4ª Companhia de Infantaria. No espaço de sociabilidade da Escola, Eduardo Gomes passou a partilhar do ideário cultural e político de uma geração de jovens, atenta e envolvida com os destinos da recém-implantada República, dentre eles: Siqueira Campos, Luís Carlos Prestes, Juarez Távora, Lysias Augusto Rodrigues, entre outros.

De todos, o mais chegado a Eduardo era Siqueira Campos. Uma amizade fraterna, que o tempo selaria com sangue, ligara-

*-os, ainda no Realengo. Juntos ingressaram na Escola Militar, juntos haviam ido para a Artilharia, juntos enfrentariam as perplexidades da vida, em horas de glória e de desgraça*¹⁰.

Cabe destacar que a religiosidade era outro fator agregador entre esses jovens militares. Eduardo Gomes, guiado pelos ensinamentos da mãe, cultivava uma profunda e sólida formação religiosa e não perdia as missas de domingo, celebradas pelo padre Miguel, em Realengo. Esses jovens eram conhecidos como os “Vicentinos e contribuíam com obras assistenciais, fazendo doações voluntárias em dinheiro, que recolhiam da cadetada”¹¹.



*Missa campal em ação de graças pela fundação da Conferência Vicentina, composta por alunos da Escola Militar de Realengo*¹²

8 *Ibid*, p. 48.

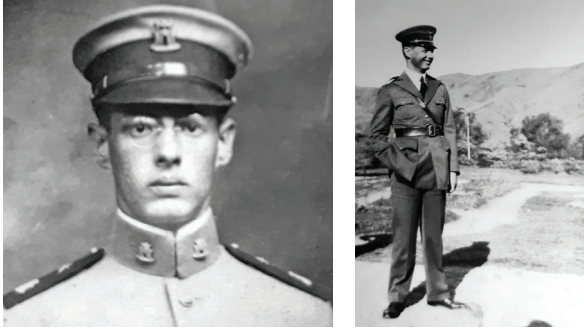
9 *Iniciar-se na vida militar*.

10 *Ibid*, p. 55.

11 *Drumond*, 2011, p. 43.

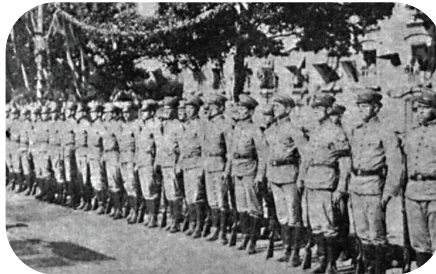
12 *O Malho*, 1917, ed. 773.

Em 1917, Eduardo Gomes foi vinculado à 3ª Companhia de Infantaria. Nesse mesmo ano, o problema de vista voltou a lhe incomodar. Após o diagnóstico médico, foi constatado um pequeno grau de miopia, que precisou ser corrigido com uso de óculos¹³. Superado mais esse óbice, seguiu empenhado e disciplinado no cumprimento das missões que sustentam a vida na caserna. O reconhecimento veio em forma de sucessivos elogios registrados em sua Caderneta de Oficial.



O Cadete Eduardo Gomes na Escola Militar de Realengo¹⁴

No dia 07 de junho, foi elogiado em nome do Presidente da República, Venceslau Brás, que ficou agradavelmente impressionado pela maneira com que o aluno Eduardo Gomes conduziu a turma, com muito garbo e correção, no desfile ocorrido na Praça XV de Novembro-RJ, em comemoração ao aniversário da Batalha do Tuiuti¹⁵. E, no dia 15 de outubro, foi novamente elogiado pelo Presidente pelo “extraordinário brilho com que a Escola se apresentou na parada de sete de setembro”¹⁶.



A formatura da Escola Militar de Realengo na parada do dia 24 de maio de 1917, em memória à Batalha do Tuiuti¹⁷

13 Drumond, 2011, p. 42.

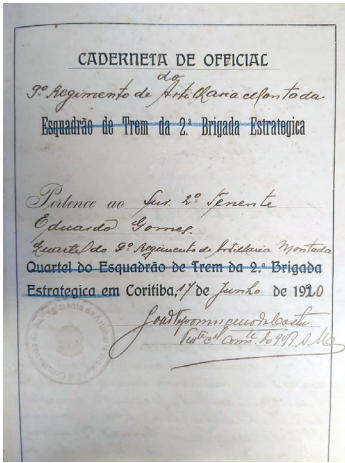
14 Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial (MUS.AL).

15 Considerada uma das mais importantes batalhas da Guerra do Paraguai, ocorreu em 24 de maio de 1866.

16 Arquivo Histórico do MUS.AL.

17 O Malbo, 1917, ed. 0769.

Em 17 de dezembro de 1918, foi declarado Aspirante a Oficial da Arma de Artilharia. A partir de então, ficou adido à Escola e foi designado para servir no 9º Regimento de Artilharia Montada, em Curitiba, Paraná. No ano seguinte, em 24 de dezembro de 1919, foi promovido a 2º Tenente e incluído no estado efetivo do Regimento.



Contracapa da Caderneta de Oficial no 9º Regimento¹⁸

Ainda em 1919, o Exército inaugurou, no lendário Campo dos Afonsos, a Escola de Aviação Militar (EAvM) que contemplou, conforme consta no Regulamento¹⁹, os seguintes cursos: Curso

de Pilotos Aviadores, Curso de Observadores, Curso de Aperfeiçoamento, Curso de Mecânicos e Operários Especialistas. Neste mesmo Regulamento, ficou estabelecido que a instrução técnica seria de responsabilidade do chefe da Missão Militar Francesa de Aviação (MMFA)²⁰.

Enquanto as tratativas administrativas desenrolavam-se para o início efetivo das instruções na EAvM e para o aparelhamento da mesma, o 2º Ten Eduardo Gomes seguia, em Curitiba, realizando as mais diversas missões. No fim de 1920, esteve envolvido em duas operações no Paraná. Participou do exercício operacional na cidade de Piraquara e foi nomeado para inspecionar a Fortaleza da Barra de Paranaguá²¹. No cumprimento de suas atividades no 9º Regimento, ele não estava alheio às mudanças pelas quais passava o Campo dos Afonsos que, a cada dia, recebia mais aeronaves francesas.

Os aviões da Escola de Aviação, vindos para o Brasil em 1919 e 1920, eram os aviões franceses da I Guerra Mundial [...] Os principais aviões de instrução eram o Nieuport e o Spad 84 Herbermont, ambos com motor Gnome Rhôme de 80 H. P.;

¹⁸ Arquivo Histórico do MUSAL.

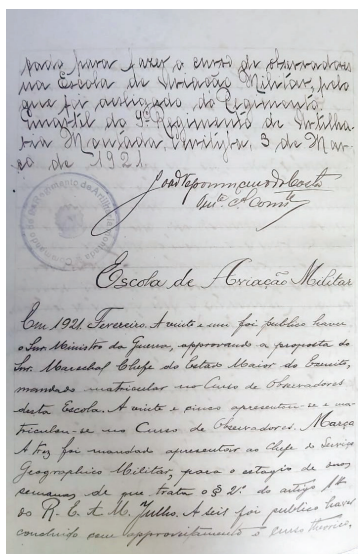
¹⁹ O primeiro Regulamento, tido como provisório, foi publicado no Aviso nº 71, de 28 de abril de 1919. Já o Regulamento efetivo, que estabeleceu as diretrizes para o funcionamento da Escola, foi publicado no Decreto nº 14.121-A, de 31 de março de 1920. A inauguração oficial da EAvM foi realizada em 10 de julho de 1919.

²⁰ Chamada de “Pequena Missão”, já que integrava a Missão Militar Francesa. Ministrava instrução de pilotagem, de observação aérea e mecânica. Cf. Azevedo, 2019, p. 10.

²¹ Drumond, 2011, p. 46.

havia, ainda, uns poucos aviões Sopwith 1A2 e um avião “rolador” Morane Saulnier. Os primeiros aviões de combate, recebidos na Escola de Aviação Militar, foram o Breguet 14A2, de observação e bombardeio, e o Spad 7 de caça²².

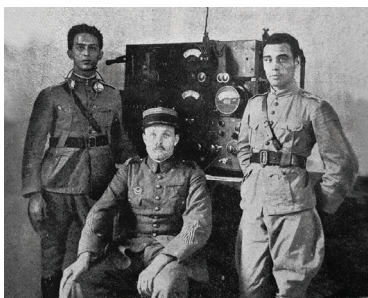
No início de 1921, já promovido ao posto de 1º Tenente, foi desligado do 9º Regimento e matriculado, em 25 de fevereiro, na primeira turma do Curso de Observadores da Escola de Aviação Militar, juntamente com o Capitão Newton Braga e os Tenentes Lysias Augusto Rodrigues, Ivo Borges, Ajalmar Vieira Mascarenhas, dentre outros²³.



Registro da Caderneta sinalizando a mudança de Unidade Militar²⁴

De acordo com o Regulamento da EAvm, metade das vagas do Curso de Observadores era destinada aos oficiais de Artilharia. Tal exigência fundamentava-se no fato de que a experiência recente da Primeira Guerra Mundial mostrou que a observação do tiro de artilharia associada ao serviço de fotografia - missões de vigilância e reconhecimento - foram essenciais para a derrota do inimigo. Sendo assim, o foco do Curso estava em preparar o oficial para atuar no cenário de guerra, onde o uso dos aviões já havia se mostrado ferramenta fundamental para o sucesso das operações.

A instrução do Curso ficou a cargo do Major Roswag, Subchefe da MMFA, que conhecia muito bem o poder das missões de observação aérea, já que era um veterano da Grande Guerra, onde cumpriu diversas missões como observador em aeroplano.



Major Roswag, sentado, e seus auxiliares no Curso de Observadores²⁵

22 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 74.

23 Ibid, p. 80.

24 Arquivo Histórico do MUSAL.

25 Souza, 1944, p.266.

O Curso consistia em “ministrar aos alunos os conhecimentos necessários, bem como a prática correlativa, para a observação, a fotografia aérea e a regulação do tiro da artilharia”. A grade de estudos determinava que, pela manhã, os alunos teriam aula teórica e na parte da tarde a aula prática, que, além de compreender as missões em voo, também abarcava um estágio obrigatório nos laboratórios do Serviço Geográfico Militar, onde o aluno realizava trabalhos práticos de fotografia²⁶.



A primeira turma do Curso de Observadores, em instruções teóricas²⁷



Tenente Eduardo Gomes, aluno do Curso de Observador Aéreo²⁸

A 10 de julho de 1921, após concluir o curso teórico com bom aproveitamento, e ter cumprido todas as etapas que as aulas práticas exigiam, o 1º Tenente de Artilharia Eduardo Gomes estava diplomado, também, como Observador Aéreo. A entrega dos diplomas fez parte de um grande evento realizado na EAvm, em comemoração ao segundo ano de fundação da Escola. A cerimônia aconteceu dentro do hangar Tenente Gil²⁹, de concreto armado, que foi decorado para receber as altas autoridades e o público, estimado em cerca de duas mil pessoas, ansiosos para conhecer os progressos diários da aviação do Campo dos Afonsos³⁰.

O programa da solenidade iniciou com o juramento à bandeira, seguiu com a entrega dos *brevets* e finalizou com o “mais sensacional do programa, que será constituída pela ronda infernal, em que tomarão parte 24 aparelhos de todos os tipos, empregados na Escola, e que voarão a um tempo só”. Dentre os pilotos e

26 Decreto nº 14.121-A, de 31 de março de 1920.

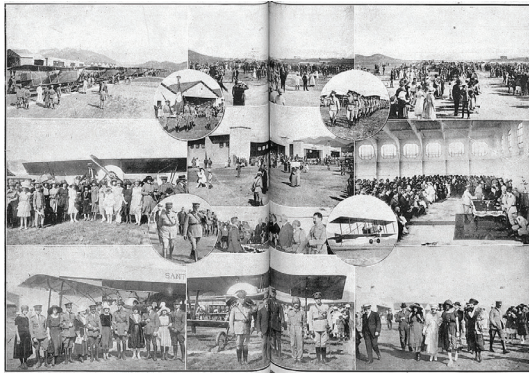
27 O Malbo, 1921, ed. 0969, 1921.

28 Arquivo Histórico do Musal.

29 Foi edificado em 1920, sendo um dos primeiros hangares construído com a tecnologia de concreto armado no Brasil. Atualmente, a fachada frontal do Hangar Tenente Gil é custodiada pela FAB, por meio da Portaria nº 1.004/GC4, de 11 de junho de 2019.

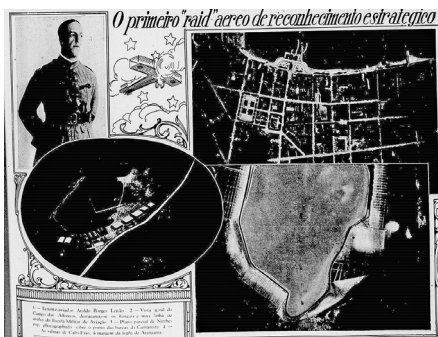
30 Fon-Fon, 1921, ed. 029.

observadores que fizeram as exibições, estavam a bordo do Breguet n.º. 1865 o piloto Capitão Raul Vieira de Mello e o 1º Tenente Observador Eduardo Gomes³¹.



*A cerimônia de entrega dos brevets aos novos aviadores do Exército*³²

Alguns dias depois de diplomado, o 1º Ten Eduardo Gomes já estava colocando os conhecimentos em prática. No dia 22 de julho, participou, em companhia do piloto 1º Ten Aroldo Borges Leitão, instrutor da EAVM, do primeiro reide aéreo de reconhecimento estratégico. A bordo do avião Breguet, partiram do Campo dos Afonsos e aterraram em Cabo Frio. Eduardo Gomes, na função de Observador, teve a “incumbência de fotografar todos os entroncamentos da estrada de ferro existentes no percurso e todos os outros pontos julgados estratégicos”³³.



*Imagem do 1º Ten Aroldo Borges Leitão e as fotografias aéreas feitas pelo 1º Ten Observador Eduardo Gomes*³⁴

31 O Paiz, 10 jul. 1921, p. 9.32 Ibid.

32 Ibid.

33 Revista da Semana (RJ), ed. 35, 1921.

34 Revista da Semana (RJ), ed. 35, 1921.

1920: UMA DÉCADA DE MUDANÇAS POLÍTICAS, SOCIAIS E ECONÔMICAS

Conforme se observa, a EAvM se tornou o centro do poder das atividades aeronáuticas no país. Parte de seus oficiais extrapolou com esse poder para fora dos muros da Escola, atuando, ativamente, na definição dos rumos políticos da nação. Na década de 1920, vivia-se um momento em que a “palavra de ordem” era o “progresso”. O país passou por sucessões de acontecimentos que transformaram a sociedade, tanto nos campos social e político, como, também, no campo militar.

Os militares estavam “anteados” a essas transformações e, juntamente com a sociedade civil, clamavam por mudanças naquela conjuntura, expondo as suas insatisfações com a perpetuação do “coronelismo” e com a oligarquia Minas-São Paulo, que insistia no revezamento do poder, o que ficou conhecido como a política do “café-com-leite” (em referência às *commodities* de cada estado, onde São Paulo representava o café e Minas Gerais, o leite). Somava-se ao descontentamento dos oficiais, o estado precário em que se encontravam as instalações dos quartéis. Destaca-se que, apesar de alguns avanços ocorridos no campo da aviação militar, ainda assim as condições para as operações eram precárias, tanto na qualidade e quantidade do material aéreo

disponível, como na oferta de pessoal qualificado.

A geração de jovens militares, da qual o 1º Ten Eduardo Gomes pertencia, partilhava do ideário de cooperar com o progresso e de propor reformas sociais e econômicas que pudessem melhorar as condições de vida no país. A insatisfação com o sistema político era latente. A situação se agravou, em outubro de 1921, com o caso que ficou conhecido como as “cartas falsas”³⁵ atribuídas à Arthur Bernardes, candidato apoiado para as eleições de 1922 pelo, então, Presidente Epitácio Pessoa.

O conteúdo das cartas era formado por críticas ao Exército e ao Marechal Hermes da Fonseca. A partir daí, a candidatura de Arthur Bernardes passou a ser uma ofensa aos militares, que se tornaram fortes opositores do seu eventual governo. Em julho de 1922, o episódio que envolveu as coligações para as eleições de Pernambuco, colocou o Marechal Hermes, novamente, em linha de colisão com o Presidente da República, e foi o estopim para desencadear uma série de ações que inseriram os militares no centro das questões políticas das décadas de 1920 e 1930.

No início de julho, Hermes telegrafou ao comandante da 2ª Região Militar, sediada em Recife, aconselhando-o a não interferir na política pernambucana, como queria o governo federal. Por conta disso, Hermes

35 Cartas publicadas pelo jornal *Correio da Manhã* dos dias 09 e 10 de outubro de 1921.

*foi repreendido pelo Ministro da Guerra do governo Epitácio, o civil Pandiá Calógeras. Em seguida, Epitácio mandou fechar o Clube Militar e ordenou que Hermes fosse detido*³⁶.

A partir da atitude repressiva do governo, os oposicionistas se articularam para contestar as arbitrariedades. O 1º Ten Eduardo Gomes, em companhia do amigo de turma 1º Ten Antônio de Siqueira Campos, vivenciou a insatisfação dos militares com as estruturas políticas da República Velha. Isso gerou uma conspiração que deu início a um processo de insurgência que eclodiu na década de 1920, no advento denominado de “Tenentismo”, por ser uma corrente formada por jovens oficiais contrários à situação política do país e à precariedade que se encontrava o militarismo.

O primeiro ciclo desse movimento, que envolveu os jovens oficiais, ainda nos primeiros postos da carreira, ficou conhecido como “Os 18 do Forte”, ocorrido em 05 de julho de 1922, na guarnição do Forte de Copacabana, que reuniu, de início, os militares sob a liderança do Capitão Euclides Hermes da Fonseca, Comandante do Forte, e filho do Marechal Hermes.

O 1º Ten Eduardo Gomes que participou ativamente no levante, e, du-

rante todo o tempo, ficou no manejo do canhão Schneider, resistiu até os últimos minutos contra as forças legalistas. Foi leal com suas convicções que primavam pela defesa do fortalecimento das instituições militares, da moral política, do equilíbrio econômico e tudo mais que pudesse representar a modernização do país. Sob esses ideais, os revoltosos do Forte peleariam numa atitude patriótica na qual se colocaram em sacrifício as próprias vidas. Afinal, “à pátria tudo se deve dar, nada pedir, nem mesmo compreensão”³⁷.

No dia 06 de julho, após o Forte ter sido cercado pelas forças do governo e a prisão do Cap Euclides, que havia deixado as instalações para negociar com o Ministro Calógeras, os revolucionários decidiram deixar a guarnição e sair pela Avenida Atlântica no combate corpo a corpo com as forças adversárias, cada qual carregando um pedaço da Bandeira Nacional que o 1º Ten Siqueira Campos havia dividido em 28 pedaços.

*Munidos de fuzis e revólveres, os rebeldes marcharam pela praia de Copacabana, recebendo no caminho a adesão de um civil, Otávio Correia [...] Liderados pelos tenentes Siqueira Campos, Eduardo Gomes, Mário Carpenter e Newton Prado, o grupo enfrentou as tropas do 2º Batalhão do 3º Regimento de Infantaria*³⁸.

36 *Verbete Hermes da Fonseca. Disponível em https://cpdoc.fgn.br/producao/dossies/FatosImagens/biografias/hermes_da_fonseca. Acessado em: 05 jun. 2021.*

37 *Frase célebre proferida pelo Tenente Siqueira Campos*

38 *Verbete do Eduardo Gomes. Disponível em: <http://www.fgn.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/gomes-eduardo> Acessado em: 05 jun.2021.*

Ao final da contenda, que durou, aproximadamente, uma hora e quinze minutos, todos os revoltosos tombaram. Alguns mortos, dentre eles, o oficial Mário Carpenter e o civil Otávio Correia, e, os outros, gravemente feridos, foram socorridos no Hospital Central do Exército. O 1º Ten Eduardo Gomes levou um tiro de fuzil na altura da virilha, fraturando o fêmur esquerdo. O 1º Ten Siqueira Campo teve ferimentos no abdômen e no antebraço esquerdo. Já o Tenente Newton Prado não resistiu à gravidade dos ferimentos e morreu, pouco tempo depois, no hospital.

Embora o movimento tenha passado para a história com o nome de “Os 18 do Forte”, em alusão a quantidade de participantes, não há um consenso sobre esse número. O próprio Eduardo Gomes, em conversa registrada pelo Ten Brig Deoclécio, falou sobre essa divergência. Como detentor privilegiado dessa memória, uma vez que estava no campo da batalha, não soube assegurar certamente, mas dizia que eram entre 10 e 13 os participantes do levante.



*Retalho da Bandeira do Brasil*³⁹

Cabe abrir um parêntese para mencionar que consta nos arquivos do Marechal do Ar Eduardo Gomes, preservados no Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial (MUSAL), uma carta datada de 05 de fevereiro de 1949, na qual, um admirador e testemunha ocular da história do Forte, narrou que socorreu o eletricitista José Pinto de Oliveira, um dos praças mortos no conflito. Dele herdou o pedaço da Bandeira Nacional, que guardou desde então, isto é, por 27 anos. Mas estava decidido a entregar a “recordação histórica passando para quem tivesse maior direito para conservá-la”. Portanto, decidiu passar para as mãos de Eduardo Gomes, um dos últimos sobreviventes do que chamou de “heroico sacrifício”.

³⁹ Chagas, 1945, p.56.

Próprio Amigo
 Brigadeiro Eduardo Gomes

No dia 6 de Junho de 1922, quando
 era ainda tenente, tive oportunidade de
 socorrer ao Alcaide Alcantara, o Sgt.
 estacionista J. Pinto de Oliveira que por
 ter pago dos dolores, acrobaticamente deu
 dia, transportado-o para a Delegacia
 de Polícia, a R. Velario de prova, em con-
 sequencia dos quais, finalmente, recebeu
 Apoi a sua recuperação para o H. C. S.,
 onde faleceu, encontrei, junto ao leito
 que deixara, um retrato da Brasileira
 Siqueira, que, sobre depois, juntamente
 com o Sr. Cabacem e por esse mesmo dia,
 repartida entre o direito patricio pau-
 tes de quem formada época
 Guardar, como memento, o preciso

sobre sacrificio, encontrou o
 Caminho de seu grande e eterno
 destino.

Com a Comovida admiração,
 o apreço e a estima do patricio
 e amigo E. Amaral

Rio, 5 de Fev. 1949.

Primeira e última folha da carta do Arquivo Histórico no MUSAL

Os diversos movimentos ocorridos no ano de 1922 causaram profundas repercussões nas estruturas sociais e políticas do país, que celebrava o seu Primeiro Centenário da Independência. Trata-se de um período histórico em que as inquietações sociais, frente aos grandes problemas vivenciados, foram respondidas por meio de revoltas armadas, mas também por meio da arte, vide a celebrada Semana de Arte Moderna de 1922.

Nesse ano, as artes, as ciências sociais, a mentalidade política, tudo passava por transformações. A trajetória de vida de Eduardo Gomes, cujos lances decisivos estão associados a este emblemático período, também iniciava um momento de abrupta mudança, a começar pela sua prisão e, posteriormente, seu desligamento da Escola de Aviação.

No decorrer do julgamento, sobre a participação no levante do Forte, Eduardo Gomes assumiu suas ações e responsabilidades. Manteve a postura tanto diante do Presidente Epitácio Pessoa, quando este o visitou no hospital, como diante da Justiça. Na realidade, tal comportamento revelou o “espírito” comum entre os jovens oficiais que justificavam a luta armada em defesa da Constituição que estava sendo ameaçada. Consta dos autos do processo a seguinte declaração: “achava que o governo estava saindo fora da lei, com o propósito de intervir em Pernambuco e porque era do desejo do país ver afastada a hipótese da posse do Dr. Arthur Bernardes [...]”⁴⁰.

40 Ferro, 2020, p. 43.

No início de 1923, o 1º Ten Eduardo Gomes foi posto em liberdade por força de um *habeas corpus* concedido pelo Supremo Tribunal Federal (STF). O caso era acompanhado de perto pelo irmão mais velho Stanley Gomes, que advogava em sua causa e, a pedido do Eduardo Gomes, defendia, também, os militares excluídos da Escola Militar de Realengo, em decorrência do envolvimento no levante.

Nesse meio tempo, consta em sua Caderneta de Oficial que se apresentou ao Departamento do Pessoal da Guerra, em 07 de junho de 1923. Apesar dos trâmites que corriam na justiça, ainda acreditava em sua absolvição, pois estava certo de que a revolta se fazia necessária e era seu dever defender a Constituição. Mas a decisão da Justiça foi o oposto, e, em 26 de dezembro, os revoltosos do Forte foram considerados culpados pelo crime de lesa-pátria, conforme o Artigo 107 do Código Penal⁴¹.

Julgado e condenado, achou por bem se refugiar em Mato Grosso, na fazenda Taquaraçú, da família do Marechal Bento Ribeiro, antes que fosse preso. Adotou o nome falso de Eugênio Guimarães e começou a trabalhar como professor⁴². Enquanto isso, os jornais publicavam que, por não ter se apresentado, até o dia 30 de dezembro,

ao Departamento de Pessoal da Guerra, havia sido considerado desertor. A mesma observação está registrada em sua Caderneta com a informação de que foi transferido para a segunda classe do Exército.

A vida longe das contestações políticas durou pouco tempo. Em 1924, um “novo 05 de julho” interrompeu a falsa tranquilidade que pairava sobre a agonizante República e lá estava, novamente, Eduardo Gomes aderindo à conspiração. Desta vez, o cenário foi a cidade de São Paulo e o movimento ficou conhecido como a Revolução de 1924 ou Revolta Paulista. Sob a liderança do General Isidoro Dias Lopes, os revoltosos ocuparam a cidade por 23 dias. Dentre eles estavam dois oficiais formados pela Escola Militar de Realengo: Juarez Távora e Eduardo Gomes. Este havia saído de Mato Grosso e se dirigido para São Paulo, desde o dia 01 de julho.

A revolução de 1924, em São Paulo, foi um desdobramento lógico dos acontecimentos de 1922, em cujo aniversário deflagrou. Sem embargo, a data do segundo cinco de julho resultou de um puro acaso. Prorrogado várias vezes o início do movimento, fora mister fixá-lo, por uma caprichosa coincidência, para a madrugada de 5 de julho, numa comemoração expressiva dos sacrifícios malogrados de 1922⁴³.

41 Chagas, 1945, p. 97.

42 Drummond, 2011, p. 61.

43 Chagas, 1945, p. 98.

Do lado das forças legalistas, vários aviadores da Escola de Aviação foram designados para combater os insurgentes. Os aviões franceses Breguet, Nieuport e Spad Herbermont realizaram missões de reconhecimento, de bombardeio e de ligação. Do lado dos revoltosos, Eduardo Gomes colocava em prática seus conhecimentos de Observador Aéreo. Segundo o Tenente-Brigadeiro do Ar Lavenère-Wanderley, durante a Revolução, Eduardo Gomes realizou quatro missões aéreas. Sendo uma delas a bordo de um avião Curtiss Oriole⁴⁴, pilotado pelo alemão Carlos Herdler, um veterano da 1ª Guerra Mundial.

O Tenente Eduardo Gomes levava no avião, sobre os joelhos, uma única bomba a ser lançada, a mão, sobre instalações do Governo, na Capital Federal; a nacelle do observador estava cheia de folhetins revolucionários, assinados pelo General Isidoro Dias Lopes, para serem lançados sobre os quartéis da Vila Militar, no Rio de Janeiro⁴⁵.

A aeronave apresentou problemas técnicos e foram obrigados a pousar na região de Cunha-SP. Embora tenham sido abordados pelas forças legalistas, que foram ao encontro da aeronave, os

revoltosos conseguiram se desvencilhar da situação, afirmando estarem também a serviço do governo. Após o incidente, o 1º Ten Eduardo Gomes seguiu para o Rio de Janeiro, onde se abrigou na casa de um tio. Alguns dias depois, com o recrudescimento das ações das forças legalistas, que bombardeavam incessantemente a capital paulista, os revoltosos retiraram-se e rumaram para o interior do país, numa caminhada que ficou conhecida como Coluna Miguel Costa – Luís Carlos Prestes⁴⁶.



Cenas da Revolta Paulista⁴⁷

Semanas depois, o 1º Ten Eduardo Gomes tentou retornar para frente de batalha e se juntar à Coluna. Para isso, teve a ajuda do irmão Stanley, que providenciou documentos falsos. Na realidade, ele embarcou a bordo do vapor Itaqui com os documentos do ir-

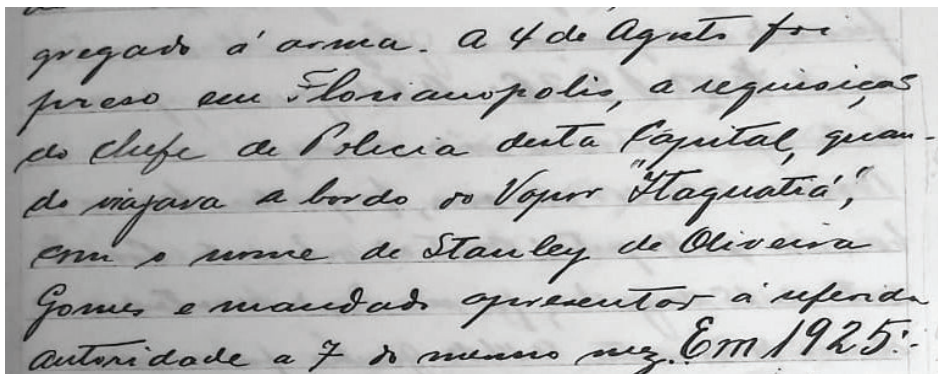
44 Posteriormente foi apurado que o avião pertencia a aviadora Thereza de Março.

45 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 87.

46 Miguel Costa, um dos líderes da revolta, era comandante do Regimento de Cavalaria da Força Pública do estado de São Paulo. Luís Carlos Prestes contemporâneo de Eduardo Gomes na Escola Militar de Realengo compartilhou dos ideais daquela geração. Até seguir para outra ideologia política que o afastou.

47 Revista da Semana, 1924, ed. 008.

mão. Tal fato foi registrado na Caderneta de Oficial com a informação de que, no dia 04 de agosto, foi preso em Florianópolis e portava os documentos de Stanley de Oliveira Gomes.



gregado d'arma. a 4 de Agosto foi
preso em Florianópolis, a requisicao
do chefe de Policia desta Capital, quan-
do navegava a bordo do Vapor "Itaquatiá",
em o nome de Stanley de Oliveira
Gomes e mandado quarentas a referida
autoridade a 7 de mesmo mez. Em 1925:-

Trecho da Caderneta de Oficial em que relata a prisão⁴⁸

Escortado de volta ao Rio de Janeiro ficou preso na Casa de Correção, aguardando o julgamento pelo Conselho de Justiça do Exército, que o declarou culpado pelo crime de deserção, com a pena de reclusão de sete meses de prisão. Posteriormente, foi transferido para a prisão do Quartel do Corpo de Bombeiros, no Campo de Santana, onde ficou totalmente incomunicável, sendo privado de receber visitas, até mesmo do advogado. Nesse período, foi proibido de ir ao enterro do próprio pai.

Em janeiro de 1925, foi transferido para o Presídio da Imigração, em São Paulo, onde cumpriu pena durante um ano, pela condenação de ter sido “o cabeça do movimento revolucionário do Estado de São Paulo”⁴⁹. Enquanto esteve nesta cidade, trocou cartas com o amigo de longa data, Themístocles Brandão Cavalcanti, colega de turma da época do Colégio São Vicente de Paulo, o qual, depois de formado em Direito, passou a defender os militares da Escola Militar de Realengo que foram expulsos em razão da participação no levante de 1922.

No conteúdo de uma das cartas enviadas, o 1º Ten Eduardo Gomes revelou que continuava sob o regime de incomunicabilidade, só conseguindo notícias por meio das correspondências que trocava com os amigos, tendo solicitado ao advogado que atuasse junto à Justiça Militar para restabelecer os direitos dele e de alguns

48 *Arquivo Histórico do MUSAL.*

49 *Ibid.*

oficiais que também estavam presos na Imigração. Dentre os pedidos, constava desde a restituição das gratificações suspensas até a anulação das condenações pelo crime de deserção.

COMO ESTÃO SENDO TRATADOS OS OFFICIAES PRESOS NA ESCOLA DO ESTADO MAIOR

Acaba de ser encaminhada ao juiz da 1ª Vara Federal a seguinte reclamação:

“Themistocles Brandão Cavalcanti, advogado dos officiaes denunciados como envolvidos no movimento de 5 de julho, vem pedir a v. ex. medidas urgentes em favor dos mesmos officiaes que se acham presos na Escola do Estado Maior. Essas medidas, que de toda a forma se justificam pela situação em que os mesmos se encontram, é de todo incompatível, quer com a sua qualidade de officiaes, quer com a situação de pr

Notícia publicada pelo jornal Correio da Manhã⁵⁰

A preocupação com os colegas de farda, na mesma situação de perseguição política era constante, e tentava buscar apoio para aqueles que não podiam arcar com os custos da defesa. Ora solicitava que o irmão Stanley os defendesse, ora apelava para o amigo Themístocles. Outra preocupação era conseguir que os envolvidos, tanto na revolta de 1922 como na de 1924, fossem rapidamente a juízo, pois acreditava que o STF os colocaria em liberdade. Num certo trecho da carta ele diz: “Eu vou passando bem. Era meu desejo ser julgado quanto antes, pois ir a júri é o mesmo que ser solto, não achas?”⁵¹.

⁵⁰ *Correio da Manhã*, 21 jun. 1924.

⁵¹ *Arquivo Histórico do MUSAL*.

Eu sou prandeado hum. Era meu desejo ser julgado quanto antes - pois a justiça é o meu direito - não a despesa?

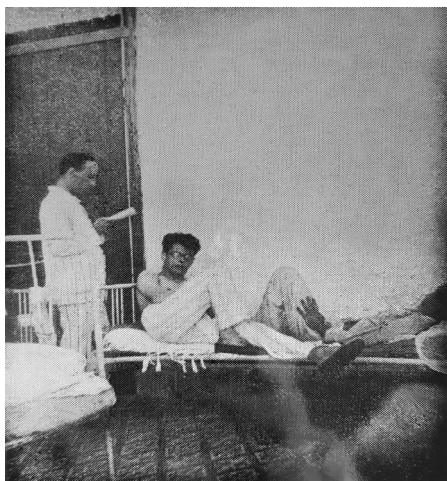
Trecho da carta enviada a Themístocles, em 21 de dezembro de 1925

A crença no poder da justiça gerou uma enxurrada de pedidos de habeas corpus na década de 1920. Sobre isso, torna-se importante sinalizar que a Proclamação da República favoreceu a atuação do Poder Judiciário, que passou a ter mais autonomia para agir e coibir a inconstitucionalidade dos outros Poderes.

Uma das características marcantes do processo de habeas corpus era a sua celeridade. Por se tratar de um pedido de garantia da liberdade individual, não poderia demorar para ser julgado. Era uma ordem e, como tal, deveria ser cumprida o mais rápido possível. Normalmente, ele era protocolado pelo secretário do STF e, em até sete dias, era julgado pelos ministros do STF⁵².

Foi por meio de mais um *habeas corpus* que o 1º Ten Eduardo Gomes conseguiu ser transferido de presídio. Um dos pedidos mais comuns feitos pelos militares em situação de prisão política, era de transferência para presídios compatíveis com a hierarquia militar, e para ter o direito de receber visitas dos parentes. E, assim, ele foi transferido

do Presídio da Imigração para o presídio do 1º Regimento de Cavalaria, no Rio de Janeiro, onde pôde ter contato com seus amigos e familiares.



Eduardo Gomes juntamente com outros oficiais presos no 1º Regimento de Cavalaria⁵³

No entanto, a truculência do aparato jurídico-institucional, reforçada pelo estado de sítio permanente, decretado desde o episódio do Forte de Copacabana, fez com que o governo permitisse que estabelecimentos de diversos

⁵² Pinto; Castro, 2019, p. 47.

⁵³ Chagas, 1945, p. 57.

Ministérios fossem utilizados para manter os presos em isolamento. Resultado disso foi que, em maio de 1926, Eduardo Gomes, Juarez Távora e demais oficiais envolvidos nas revoltas da década de 1920, foram degredados para a Ilha de Trindade “a 1200 quilômetros do litoral do Espírito Santo, a leste de Vitória, pedaço de terra perdido no meio do mar, a caminho da África, que o governo Arthur Bernardes transformara em presídio”⁵⁴.



*Na Ilha de Trindade, Maynard Gomes e Eduardo Gomes em frente à barraca que habitavam*⁵⁵

Em novembro de 1926, dando continuidade ao revezamento da política “café-com-leite”, Arthur Bernardes passou o governo a Washington Luís, que, seguindo uma linha mais moderada, adotou uma trégua política em que “acabou com a censura à imprensa, libertou os presos políticos sem processo na Justiça, desativou presídios e suspendeu o estado de sítio”⁵⁶. Os presos políticos da Ilha de Trindade foram transferidos para a Ilha das Cobras, na Baía de Guanabara, e, logo depois, foram postos em liberdade condicional. No entanto, o 1º Ten Eduardo Gomes respondia, concomitantemente, a três processos na justiça: de 1922, de 1924 e ainda por deserção.

⁵⁴ Drumond, p. 71.

⁵⁵ Chagas, 1945, p. 89.

⁵⁶ Drumond, 2011, p. 73.



O Correio da Manhã anunciou o julgamento dos revoltosos do Forte⁵⁷

Temendo ser preso novamente, em meados de 1927, seguiu para Campos-RJ com o nome falso de Edmundo Goulart. Lá, iniciou uma nova fase da vida trabalhando como topógrafo na construção de um ramal ferroviário, onde colocou em prática os conhecimentos técnicos aprendidos no Curso de Oficial de Artilharia. E, assim, na clandestinidade, ficou na cidade do interior do Rio de Janeiro por cerca de dois anos e deixou de acompanhar o desenvolvimento da nova fase da aviação militar.

Após passar por um período de estagnação, em meio a tanta conturbação no cenário político e perseguição à ala de militares contrária ao governo de Arthur Bernardes, a Escola de Aviação Militar ganhou novo impulso durante o

governo de Washington Luís. A reorganização veio com a criação da Arma de Aviação do Exército.

Em 13 de janeiro de 1927, por intermédio da Lei nº 5.168, a Aviação torna-se a Quinta Arma do Exército. A partir deste momento, a aviação militar ganha novo fôlego e se desenvolve. Segundo esta lei, a nova Arma é composta de uma Diretoria de Aviação, uma Escola de Aviação Militar, um Depósito Central de Aviação e Unidades de Aviação⁵⁸.

Como parte da reestruturação, ficou decidido, por meio de decreto, que todos os oficiais que possuíam diplomas de aviação seriam transferidos para a nova Arma. Sendo assim, Eduardo Gomes foi transferido da Arma de Artilharia para a Arma de Aviação, que nascia consolidando o progresso que o início da década anunciava. Para melhor equipar a nova Arma, o governo fez uma grande encomenda de aviões franceses, que lotou o Campo dos Afonsos.

Em 1929, quando a EAvM completou uma década de existência, o país enfrentou uma grave crise econômica, em decorrência da desvalorização do café, que se agravou com a quebra da Bolsa de Nova York. Completando essa conturbada conjuntura, nesse mesmo ano, teve início o novo processo de sucessão presidencial. Mais uma vez, o candidato indicado fazia parte da oligarquia cafeeira. Porém, dessa vez, o acordo São

⁵⁷ *Correio da Manhã*, 31 dez. 1927.

⁵⁸ *Azevedo*, 2019, p. 18.

Paulo e Minas⁵⁹ foi rompido e, assim, abriu espaço para que a Aliança Liberal, que reunia forças políticas e sociais contrárias ao candidato paulista, lançasse a candidatura do gaúcho Getúlio Vargas.



As comemorações do 10º aniversário da Escola de Aviação Militar⁶⁰

O ano de 1929 também foi bastante conturbado para a vida de Eduardo Gomes, que decidiu se apresentar às autoridades e cumprir a pena estipulada em dois anos de reclusão. Stanley Gomes recorreu e conseguiu que seu cliente respondesse em liberdade. Novamente livre das “amarras” da Justiça, envolveu-se no movimento que planejava a derrubada do governo.

[...] viajou para Porto Alegre na primeira semana de julho de 1930, atendendo ao chamado dos líderes da conspiração. Apresentado a Vargas, firmou compromisso com o levante que se organizava. Como contrapartida, exigiu que todos os revolucionários de 1922 e 1924 implicados com a justiça, inclusive os alunos e cadetes que haviam marchado a favor do Marechal Hermes em 1922, fossem anistiados. Esta deveria ser uma das primeiras medidas administrativas de Vargas no poder, em caso de êxito da revolução – o que, como registra a história, foi cumprido⁶¹.

⁵⁹ Washington Luís que pertencia à era da oligarquia paulista deveria indicar um membro da oligarquia mineira. Ao indicar Júlio Prestes, também paulista, acabou rompendo o acordo firmado na famosa política café-com-leite.

⁶⁰ Revista O Malbo, 20 jul 1929.

⁶¹ Drumond, 2011, p. 82.

Estabeleceu contato com os companheiros de outras lutas, Juarez Távora e Siqueira Campos, e também com Godofredo Tinoco, figura importante do cenário político da cidade de Campos, a quem Eduardo manteve estreita relação enquanto esteve residindo na cidade. Godofredo ficou responsável por fazer as tratativas com os outros líderes do movimento que se encontravam no Rio Grande do Sul, dentre eles Oswaldo Aranha⁶².



Eduardo Gomes ao lado de Godofredo Tinoco, em Campos, 1928⁶³

Articulações realizadas, a Revolução de 1930 eclodiu entre os dias 03 e 24 de outubro. Após avançarem rapidamente, dominando as regiões do Rio Grande do Sul, Paraíba, Ceará, Pernambuco, Minas Gerais, Paraná e parte do território paulista, os revoltosos seguiram rumo ao Rio de Janeiro e, finalmente, romperam com as estruturas da República Velha. A partir de então, iniciou-se uma nova fase para a política brasileira: a Era Vargas.



O 1º ESQUADRÃO DE CAVALARIA DA SERRA, EM BARBACENA

Esta foto foi comercializada durante a Revolução pelo agente **WILLIAM G. COLLINGS** dos Estados Unidos. Vendeu-se na fotografia, à frente do **WALLACE**, o Sr. José Brasileiro Filho, proprietário e um dos líderes revolucionários em Barbacena, o capitão Antônio Orlando, comandante da cavalaria, e o capitão José Leoni Magalhães, do destacamento de cavalaria, a mando de garantir a terra da Mantiqueira e operar na vizinhança de Botafogo.

Durante a Revolução, Eduardo Gomes esteve junto ao 1º Esquadrão de Cavalaria da Serra, em Barbacena (MG)⁶⁴

Com a vitória da Revolução, os militares envolvidos nos mais diversos levantes da década de 1920 foram anistiados e reintegrados à vida na caserna, amparados pelo Decreto nº 19.395, de 8 de novembro de 1930, que definiu a seguinte sentença: “Art. 1º É concedida

62 Chagas, 1945, p. 129.

63 Arquivo Histórico do MUSAL.

64 O Cruzeiro: Revista (RJ), 1930, ed. 06

anistia a todos os civis e militares que, direta ou indiretamente, se envolveram nos movimentos revolucionários, ocorridos no país”⁶⁵.

DE VOLTA AO CAMPO DOS AFONSOS

O Tenente Eduardo Gomes, ao ser reintegrado ao Exército, viu a carreira desenvolver-se rapidamente. Em menos de um ano passou de Tenente a Major, foi integrado ao Quadro de Aviaadores Militares e convidado para servir no Gabinete do Ministro da Guerra, General José Fernandes Leite de Castro. Tais promoções fizeram com que acumulasse uma volumosa quantia em dinheiro, isso porque o governo mandou pagar aos anistiados os soldos referentes aos anos que estiveram afastados do Exército. Porém, “Eduardo achou que não devia desfrutar um dinheiro que não ganhou com o seu trabalho e o destinou, por uma distribuição equitativa, às obras e instituições como as Missões Salesianas”⁶⁶.

Conhecido pelo espírito disciplinado e rigoroso no cumprimento estrito das leis, agiu com muita prudência e chegou a se recusar a retornar para a Arma da Aviação, pois sabia que isso poderia causar um descontentamento ou prejudicar os demais oficiais. Porém,

foi bastante incentivado pelos colegas da nova Arma a permanecer entre eles. O Tenente Casimiro Montenegro Filho, oficial aviador formado em 1928, na primeira turma da Aviação Militar do Exército, foi um dos principais entusiastas da ideia⁶⁷.

Em fins de 1930, depois de ter ficado afastado da caserna por quase uma década, o Major Aviador Eduardo Gomes encontrou a aviação do Campo dos Afonsos bem mais aparelhada e estruturada, tanto de recursos técnicos como humanos. A instituição estava agora amparada por meio do Estatuto da Aviação Militar⁶⁸, que dentre outros pontos, definiu as categorias dos diplomas para os oficiais, sendo o de categoria “A” para piloto e metralhador; e o de categoria “B” para piloto, observador e metralhador.

O Major Eduardo Gomes estava enquadrado na categoria “B”, mas logo aperfeiçoou-se para obter, também, o diploma de categoria “A”. Para tanto, passou a ter aulas práticas de pilotagem com o Tenente Montenegro que, a partir daí, tornou-se um grande amigo. Segundo o Brigadeiro do Ar Nero Moura, Eduardo Gomes era um “revolucionário de 1924 de muito prestígio, um homem muito sério, patriota, trabalha-

65 Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19395-8-novembro-1930-516261-publicacaooriginal-1-pe.html>. Consultado em 10 jun. 2021.

66 Chagas, 1945, p. 136

67 Chagas, 143

68 Decreto nº 17.818 de 2 de junho de 1927.

dor e que tinha feito curso de observador nos Afonsos, porque queria aprender a pilotar, e fez amizade com dois pilotos ditos ‘revolucionários’ Clovis Travasso e Casimiro Montenegro’⁶⁹.

Em geral, a conceituação que se tinha do Major Eduardo Gomes, agora no auge dos seus 35 anos, era a de um revolucionário respeitado pelo histórico de luta e sacrifício que empreendeu pela nação, para que o país fosse liberto dos vícios da velha república e tivesse, finalmente, a sua Constituição respeitada. A definição de “militar rebelde” e desertor havia ficado definitivamente para trás. Essa mudança de tratamento pode ser observada na anotação da Caderneta de Oficial do dia 02 de dezembro de 1931, em que consta um longo trecho do depoimento do Capitão Euclides Hermes da Fonseca lembrando a participação do, agora herói, Eduardo Gomes no levante de 1922.

*[...] Na manhã de seis, quando já era reduzido o número da guarnição, assumiu o comando da torre seis, pronto para entrar em ação, tendo feito vários disparos. Neste mesmo dia, deixando o quartel de combate do Forte, com mais dezessete companheiros, marchou afim de dar combate, a peito descoberto, a tropa que sitiava à praça [...]*⁷⁰.



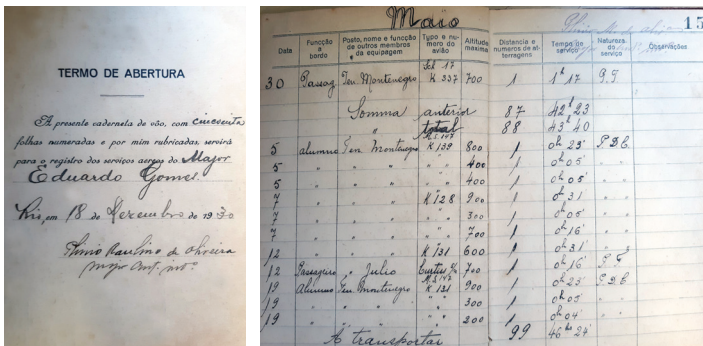
*Com a Nova República, o dia 5 de julho passou a ser comemorado, e Eduardo Gomes ganhou destaque por ser o único oficial, ainda vivo, da Revolta dos 18 do Forte de Copacabana*⁷¹.

69 Moura, 1996, p. 41

70 Arquivo Histórico do MUSAL.

71 Revista da Semana (RJ), 1931, ed. 030.

O passado de lutas no cenário político perdia cada dia mais espaço na vida do já amadurecido oficial, que se desdobrava entre as funções no Gabinete e as aulas de pilotagem. Até que em maio de 1931, para se dedicar integralmente à aviação, solicitou afastamento das atividades e matriculou-se no Curso de Aperfeiçoamento de Aviação da EAvM. Em sua Caderneta de Voo constam inúmeras aulas com o Tenente Montenegro; em alguns voos aparece como aluno, e em outros como passageiro. A 18 de junho foi “Laché”⁷² em avião Morane 147.



Caderneta de voo do Major Eduardo Gomes⁷³

GRUPO MISTO DE AVIAÇÃO E O CORREIO AÉREO MILITAR (CAM)

No Campo dos Afonsos, o desejo de empreender voos mais longos, que rompessem com o “cilindro teórico” que delimitava a área de voo em cerca de dez quilômetros, movia os jovens oficiais aviadores. Ao longo da década de 1920, a EAvM recebeu a visita de aviadores de vários países, que participaram de reides históricos, assim como foi palco para a evolução do reide Jahu⁷⁴, em que dois oficiais da Escola participaram: o Capitão Newton Braga, na função de navegador, e o Tenente Arthur Fernandes da Cunha, como piloto.

Animados com esses contatos, os jovens militares “patriotas e visionários, aspiravam a construção de pontes aéreas entre os mais distantes pontos do país, transformando-os numa só nação”⁷⁵. De certo que já possuíam recursos técnicos

72 Palavra que significa ter voado sozinho no avião, sem a presença do instrutor.

73 Arquivo Histórico do MUSAL.

74 O hidroavião Savoia, do piloto civil João de Barros, decolou de Gênova, em 18 de outubro de 1926, e, depois de muitas atribulações, pousou em Fernando de Noronha, no dia 29 de abril de 1927.

75 Silva; Fischetti, 2006, p. 43.

e humanos para concretizar tal aspiração, pois a aviação militar havia recebido várias aeronaves francesas e, com o Estatuto de 1927, a Escola passou a recrutar mais alunos. Enfim, a EAvM se expandia.

Esse ideal ganhou força e consolidou-se com a criação do Grupo Misto de Aviação⁷⁶, primeira unidade aérea da Arma de Aviação. A unidade foi provida com o material e o pessoal já existentes na EAvM, e surgiu com a preocupação de descentralizar as atividades, já que a Escola deveria ficar focada apenas no ensino. Também tinha como objetivo dar melhor destino ao material de voo para atender as diferentes especializações e instruções do pessoal.

O Grupo foi aparelhado com dez aviões de combate, modelo Potez 25 T.O.E., e tinha em sua organização uma Esquadrilha de Treinamento, comandada pelo Ten Nelson Freire Lavenère-Wanderley⁷⁷, equipada com aviões com capacidade de empreender voos mais longos, tais como os Curtiss Fledgling. O Major Eduardo Gomes foi escolhido para implantar e comandar a Unidade.

Precisava-se de um homem para a empresa. Ninguém mais credenciado do que Eduardo Gomes. Seus quase dez anos de revolucionário com toda a gama de sacrifí-

cios, e a vitória de 1930, lhe asseguravam condições para impulsionar a ideia. Tomou da bandeira, com a mesma dose de idealismo com que há oito anos atrás havia guardado consigo um pedaço da bandeira do Brasil, ao deixar o Forte de Copacabana para o supremo sacrifício⁷⁸.

As aspirações dos jovens tenentes, Casimiro Montenegro e Joaquim de Lemos Cunha, sob a liderança do Major Eduardo Gomes, encontraram apoio no Ministro da Guerra, General Leite de Castro, que viu naquela empreitada uma forma do Exército prestar serviços públicos de interesse nacional e, ao mesmo tempo, capacitar operacionalmente o seu pessoal. Desse modo, o Grupo Misto de Aviação foi utilizado num serviço de correio aéreo, que operou pela primeira vez em 12 de junho de 1931, quando, a bordo da aeronave Curtiss Fledgling K263, os tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley realizaram a primeira viagem, transportando uma mala postal do Rio de Janeiro para São Paulo⁷⁹.

Iniciava-se, assim, o Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM), logo depois batizado de Correio Aéreo Militar (CAM), cuja missão era realizar um trabalho estratégico de conexão aérea visando a integração nacional por meio da aviação. A linha inaugural Rio-São Paulo

76 Decreto N° 20.023, de 21 de maio de 1931

77 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 106.

78 Siqueira, 1984, p.90.

79 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 137.

foi apenas uma forma de lançar a ideia principal do Grupo Misto de Aviação. Após o voo inaugural do CAM, “o Major Eduardo já tinha em mente a continuidade do Correio Aéreo. Determinou que as viagens fossem semanais e o treinamento parte integrante do dia a dia das tripulações”⁸⁰.

Nesse passo, alguns meses depois, perseguindo o objetivo de interligar as áreas mais remotas do país, foram tomadas as primeiras providências para ampliar a linha inaugural até Goiás, missão que se consolidou em outubro de 1931, por meio das asas do avião Curtiss K272, pilotado pelos tenentes Joelmir Campos de Araripe Macedo e Nelson Freire Lavenère-Wanderley. Cabe destacar que, antes de empreender os voos pelo interior do Brasil, era necessário fazer o reconhecimento do trajeto por vias terrestres, “entrar em contato com os prefeitos das localidades e providenciar a construção dos campos de aviação necessários”⁸¹.

Naquele início, tudo era precário e, muitas vezes, por causa do mau tempo, os aviões eram obrigados a voar baixo para não perder a rota a ser seguida, tendo em vista as imprecisões dos mapas disponíveis. Diante disso, a experiência do Maj Eduardo Gomes, na especialidade de Observador Aéreo,

contribuiu para que ele adotasse “o critério de fazer os pilotos executarem uma ou duas viagens como observadores, antes de assumir a responsabilidade de uma viagem”⁸², pois era sabedor da importância das fotografias aéreas para o reconhecimento da geografia do local, facilitando, assim, o melhoramento dos mapas existentes.



*Fotografia aérea da cidade de Taubaté-SP, tirada de um avião do CAM, em 1931*⁸³

A criação do CAM atendeu aos imperativos do “progresso” e da “unidade nacional”, pois deu início a integração do país, retirando muitas regiões do completo isolamento. Os pilotos ganharam sólida experiência de voo a longa distância, superando todo o tipo de adversidade, desde a precariedade das aeronaves, a falta de estrutura nos campos de pouso até as condições atmosféricas, precisando, muitas vezes, voar em baixas altitudes pelo desconhecido interior do Brasil.

80 Lorch, 2000, p. 57

81 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 139

82 *Ibid.*, p. 140.

83 *Revista da Semana (RJ)*, 1931, ed. 043.

Ao longo de 1931 e 1932, os voos se intensificaram e as velhas aeronaves Curtiss foram, aos poucos, sendo substituídas pelos potentes Waco C.S.O., que dentre as diversas melhorias, tinham uma essencial para a época: “freios nas rodas, luxo até então desconhecido”⁸⁴. Com o novo instrumento de trabalho, os aviadores seguiram com a missão de alongar as linhas do CAM para os diversos rincões do território nacional, mas antes, tiveram que enfrentar mais um período de conflitos no âmbito político.

Em 09 de julho de 1932, eclodiu a Revolução Constitucionalista, liderada pelos paulistas, opositores de Vargas, que clamavam para que o Governo Provisório convocasse logo a Assembleia Constituinte e, assim, realizar a tão aguardada reforma política. No contexto de mais uma revolução, desta vez, o

Major Eduardo Gomes estava ao lado das forças legalistas e foi designado Comandante das Unidades Aéreas dos Destacamentos do Exército de Leste.

No combate aos reacionários, o Grupo Misto de Aviação operou os aviões Waco C.S.O., chamados de “vermelhinhos”⁸⁶, pelos paulistas, que foram equipados com metralhadoras e porta-bombas e, juntamente com os aviões Potez T.O.E., de observação e bombardeio, foram as principais ferramentas de guerra dos aviadores do Campo dos Afonsos. O Major Eduardo Gomes realizou diversas operações de observação aérea do território inimigo. Sobre isso, o Brig Nero Moura, que lutou ao lado dele, ressaltou a qualidade do líder e destacou o jeito destemido com que enfrentava os perigos da guerra.

O Eduardo costumava sair num aviãozinho de observação, para tirar fotografias, e sempre levava o Macedo, que era dos oficiais antigos e tinha muita intimidade com ele [...] o Macedo tentava argumentar: “Mas, Eduardo, é uma loucura a gente sair nesse avião! Os paulistas estão aí com os Falcons, podem nos abater”. E o Eduardo respondia: “Não tem importância, eles não vão nos encontrar. E depois, é muito difícil abater o avião no ar”. Ele tinha essa teoria [...] O Eduardo o fazia ir, e a nós também. Não tinha conversa”⁸⁷.

A partida de aviões para São Paulo

Do Campo dos Afonsos partiu hontem, pela manhã, uma esquadilha do grupo misto de aviação, sob o comando do major Eduardo Gomes.

Mais tarde, ás 11 horas, partiram mais tres aviões do Exército, em vôo de reconhecimento.

*Notícia publicada em 12 de julho de 1932*⁸⁵

84 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 142.

85 *A Batalha*, 12 jul. 1932

86 Os aviões eram pintados de vermelho para facilitar a busca caso tivessem de descer em regiões desertas de difícil localização. Cf. Siqueira, 1984, p. 115

87 Moura, 1996, p. 48-49

O Ministerio da Guerra adquire mais um avião de combate

O ministro da Guerra acaba de adquirir mais um avião com equipamento militar Waco 240 H. P.

Esse avião, que sendo experimentado na Escola de Aviação Militar, acha-se armado com metralhadoras "Curtiss" e já foi entregue às autoridades do Exército.

Os jornais noticiaram a compra de mais unidades da aeronave Waco C.S.O. para atuarem no combate contra os paulistas⁸⁸.

Ao final do combate, em outubro de 1932, tais aviões, adquiridos durante a guerra, impulsionaram as atividades do CAM, que, no final do mesmo ano, inaugurava a linha Mato Grosso, com escalas em São Paulo, Bauru, Penápolis, Três Lagoas e Campo Grande; logo em seguida, era inaugurada a linha do Paraná, com escalas em São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Faxina, Ponta Grossa e Curitiba. Em fevereiro de 1933, dando continuidade ao objetivo de aproximar o interior do país dos grandes centros urbanos, foi inaugurada a linha do Rio São Francisco. Enfim, o Waco C.S.O. representou um grande passo para o Correio e as linhas se multiplicaram.

Nesse mesmo período, Eduardo Gomes ganhou a confiança dos líderes nacionais e acumulou elogios em sua Caderneta. Um deles foi do Ministro da Guerra, que o louvou pela maneira criteriosa e patriótica com que se comportou durante o período de luta, revelando dedicação a causa nacional e uma noção exata do cumprimento dos seus deveres⁸⁹. De fato, ele se tornou um defensor do Governo Provisório e estava disposto a tudo empreender para assegurar o feliz desdobramento das ideias e programas que assinou o Chefe do Governo⁹⁰.

À frente do Grupo Misto de Aviação, reuniu esforços para o cumprimento dessa missão. Os serviços prestados pelo Grupo, durante a revolução, foram reconhecidos pelas autoridades, e, em julho de 1933, foi transformado no Primeiro Regimento de Aviação (1º RA).

Promovido a Tenente-Coronel Aviadador, Eduardo Gomes, após concluir o Curso de Estado-Maior do Exército, foi mantido à frente da Unidade e passou a comandar, também, a Seção de Rotas e Bases Aéreas da Diretoria de Aeronáutica. Na ocasião, declarou que: "Vê-se, pois, meus dignos camaradas, que o Regimento nada mais é do que o termo fiel da evolução e engrandecimento do antigo Grupo Misto"⁹¹.

88 *A Batalha*, 12 jul. 1932

89 *Arquivo Histórico do Musal*

90 *Boletim nº 01, do Grupo Misto de Aviação. Discurso do Maj Eduardo Gomes proferido em 24 de outubro de 1931. Cf. Ficha Annual de Fatos Históricos (EAFH) da Base Aérea de Santa Cruz (BASC), p. 13.*

91 *Ibid*, p. 14.

Em meio à reorganização da aviação militar, o Correio Aéreo continuava se estendendo por todo território e, em dois anos, consagrou-se “como uma iniciativa vitoriosa”⁹²; os aviadores consolidavam a experiência profissional e tomavam conhecimento de um “outro” Brasil, até então desconhecido. Nesse contexto, diversas rotas foram inauguradas.

O Comandante aproveitava as viagens para fazer as costumeiras caridas. Quase que diariamente, chegava ao seu local de trabalho com embrulhos de medicamentos e material escolar para ser repartido aos necessitados, pelas linhas do Correio Aéreo Militar. Alegava que eram oferendas de amigos, mas, com o tempo, comprovou-se que a maior parte daquilo era adquirido por ele mesmo. “Nele, a solidariedade humana era ampla e sem limites. Conhecia as necessidades e as agruras da gente do sertão. Por isso fazia dos aviões do Correio instrumento de socorro que estava em suas mãos”⁹³.

O Ten Cel Eduardo Gomes foi um grande incentivador do aprimoramento intelectual dos militares. No 1º RAv implantou “cursos preparatórios às escolas militares, como forma de incentivar soldados e graduados que desejassem progredir na carreira, em aulas ministradas à

noite por sargentos e oficiais instrutores voluntários. Ele próprio doava o material escolar aos alunos”⁹⁴. Com o mesmo propósito, incentivou a especialização dos oficiais aviadores, em especial dos tenentes Nelson Freire Lavenère-Wanderley e João Cândido da Silva Muricy, que fizeram o curso do “Air Corps Training Center”, nas Bases Aéreas de Randolph Field e Kelly Field, no Texas, Estados Unidos da América (EUA).

*O referido Centro de Treinamento da Aviação Militar Norte-Americana era considerado, naquela época, a escola modelo; o centro era chamado o West Point of the Air; durante um curso intensivo de 12 meses de duração realizei treinamento básico em aviões de treinamento primário e básico, em aviões de caça, de ataque, de observação e em bimotores de bombardeio; o curso foi para mim uma experiência que consolidou os meus conhecimentos e que serviu de base para o restante de minha carreira de piloto militar*⁹⁵.

CORRESPONDÊNCIAS: UMA “ESCRITA DE SI” DE EDUARDO GOMES

Por meio de trocas de correspondências, o Ten Cel Eduardo Gomes acompanhou o aprendizado e as experiências adquiridas por esses dois colegas de farda, que eram experientes aviadores do CAM. Diante da riqueza de

92 Siqueira, 1984, p. 144.

93 *Ibid.*, p. 130

94 Drummond, 2011, p. 112

95 *Discurso do Ten Brig Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley. Cf. INCAER, 2008, p. 131.*

informações que essas cartas possuem, torna-se relevante analisar o momento em que foram produzidas, os principais assuntos tratados e, sobretudo, tentar capturar, por meio dessas fontes epistolares, as ações, as vibrações, os engajamentos e os esforços empreendidos para o melhor aparelhamento da aviação, tanto para o desenvolvimento do CAM, como, também, para as unidades de treinamento, pois o Comandante do 1º RAv era sabedor da imperiosa necessidade de qualificar seu pessoal.

Nas cartas trocadas, com frequência, entre os amigos, o Ten Cel Eduardo Gomes revelou um pouco da “escrita de si” e muito sobre o comportamento diante das demandas operacionais da aviação. Os assuntos tratados geralmente versavam sobre as aeronaves que o governo brasileiro estava adquirindo dos Estados Unidos da América, principalmente do modelo Waco CJC, conhecido como Waco Cabine⁹⁶.

Procurou acompanhar todo o processo de compra, e insistiu para que os tenentes pesquisassem nas fábricas dos EUA, quais as aeronaves eram as mais indicadas para cada necessidade da aviação. Temia que a concorrência aberta pelo governo, para novas aquisições de aeronaves, decidisse, novamente, pelos aparelhos do tipo Morane, de fabrica-

ção francesa, que, na sua concepção, eram muito inferiores ao material norte americano.

Na realidade, havia unanimidade sobre a qualidade inferior do material dessa aeronave e que já tinha causado alguns acidentes, além de ser de difícil conservação. Sobre isso, cabe destacar a observação do Brig Nero Moura sobre o início das aulas na EAvM, quando ele teve a oportunidade de voar, como passageiro, no Morane. Assim a descreveu: “Era um avião instável, pequeninho nervoso, e o pessoal apanhava para fazê-lo voar. Foi o avião em que se verificou maior número de acidentes”⁹⁷. Sobre o mesmo assunto, o Ten Brig Nelson Freire Lavenère-Wanderley recordou as dificuldades da aeronave em decorrência da tecnologia da época em que a hélice girava junto do motor.

Um dos aviões de formação da Escola era o Morane Saulmier 35, com motor rotativo de 80 cavalos-vapor. O motor rotativo era ainda uma reminiscência dos aviões da I Guerra Mundial. O motor e a hélice faziam parte do sistema e giravam juntos. A única parte fixa era o eixo de manivela. As massas do motor e da hélice, girando em alta velocidade, criavam um efeito giroscópico quando o avião levantava a cauda na corrida da decolagem, a força desse efeito criava uma tendência que ti-

96 *Cartas da década de 1930 do acervo do Marechal do Ar Eduardo Gomes. Arquivo Histórico do MUSAL.*

97 Moura, 1996, p. 32.

*rava o avião da reta. Caso o piloto não compensasse energicamente com o leme de direção ocorria o famoso cavalo de pau na decolagem*⁹⁸.

Com o conhecimento técnico que possuía das aeronaves, o Ten Cel Eduardo Gomes procurava verificar o funcionamento das mesmas em atendimento às necessidades dos aviadores, tanto para o Correio como para a instrução na Escola. Diante disso, analisava a parte operacional da aeronave, mas também a questão de preço. Para aquisição do Waco Cabine, ponderou que a Casa Waco precisava fazer algumas modificações para que aeronave atendesse às especificidades da aviação brasileira. Dentre as muitas considerações, destacou que tivesse um raio de ação de 550 milhas, a velocidade de cruzeiro de 135 milhas e a velocidade de aterragem de cerca de 80 km por hora⁹⁹.

Na concepção do 1º Ten Wanderley, o Exército deveria comprar, também, aeronaves de guerra do modelo Vought e Boeing. Sobre essa consideração, em dezembro de 1933, o Ten Cel Eduardo Gomes, conhecedor da realidade da Arma de Aviação, foi incisivo em afirmar que para adquirir tantas aeronaves nos modelos sugeridos, seria necessário ter muitos pilotos bem treinados, mas que a realidade era outra: “ora, nós

não temos nem 30. Só há uma solução: formá-los. Ora, isso exige treinamento e muito treinamento. Para isso é que se desenvolve o Correio”.

De fato, a utilização do Waco Cabine nos serviços do CAM trouxe inúmeras melhorias em termos de expansão das rotas, como também num certo conforto para as tripulações.

*Numa cabine fechada havia dois lugares na frente para o piloto e copiloto. Atrás, um banco de dois lugares. Nele viajava o mecânico e, vez por outras, algum passageiro. Quase sempre as malas do correio, colocadas em todo e qualquer espaço, atravancavam a saída e entrada dos ocupantes [...] o voo neles eram mais agradáveis. Podia-se trocar ideias com os companheiros. Fumar. Beber um cafezinho da térmica, e comer um ou outro sanduiche, era outra melhoria que dava possibilidade de voos mais longos, sem estafa dos pilotos*¹⁰⁰.

Na análise das missivas, fica evidente que além dos detalhes técnicos e das vantagens e desvantagens de cada aeronave, a questão do custo era sempre uma preocupação do Ten Cel Eduardo Gomes. Naquele momento, o país ainda enfrentava uma crise econômica e, conseqüentemente, as Forças Armadas estavam com o orçamento comprometido. Em determinada ocasião, chegou mesmo a se queixar pelo aumento de

98 INCAER, 2008, p. 10.

99 Carta de 16 de fevereiro de 1934. Arquivo Histórico do MUSAL

100 Siqueira, 1984, p. 115

salário que os militares, e ele próprio, receberiam “Vamos ter nossos vencimentos aumentados [...] Eu, infelizmente, não sei aonde vamos parar com essa loucura. Já estávamos com um déficit de quase 800:000\$ e agora vai ser aumentado para 1.500:000\$000. É um verdadeiro descalabro”¹⁰¹.

Consciente do déficit no orçamento do governo, ao ser nomeado para integrar uma comissão para ir aos Estados Unidos pesquisar nas principais fábricas de aviões e decidir o melhor material para adquirir, considerou tal ideia descabida, pois não havia necessidade da viagem, tendo em vista que o Exército já possuía todos os dados técnicos que precisavam para escolher pelo melhor material, e que tal “passeio” só iria comprometer mais ainda o orçamento.

Eu aceitei o encargo, mas recusei o passeio aos Estados Unidos, alegando que essa questão exigia uma imediata solução e eu poderia resolvê-la imediatamente como se impunha, e não queria retardá-la mais com o passeio à América [...] Se as aulas da EAvM já se abriram; se as unidades não tem um avião para treinamento; se Lima Balloussier e Guilberme não podem ir cursar engenbaria na Europa por falta de verba; se ainda não foi possível arranjar recursos para Muricy terminar seu curso nos EUA, como iria eu, sem necessidade

*que justificasse, abocanhar um passeio aos E.U.A, ganhando mais de 20 contos por mês? Além disso, essa questão da escolha do material é facilima e aqui já dispomos de todos os dados para resolvê-la*¹⁰².

Outros assuntos mais corriqueiros também eram objetos de atenção e ganhavam espaço nas cartas. Falavam sobre a política, sobre a viagem ao exterior de outros oficiais, as mudanças nos comandos e, em muitos momentos, um lado descontraído compunha a “escrita de si” do Ten Cel Eduardo Gomes, que brincava com o amigo Muricy a respeito das baixas temperaturas no inverno americano, do temperamento festeiro do mesmo etc.

*Os jornais aqui publicam notícias brilhissimas do frio aí. Creio que deverá ser muito incomodo senão nocivo à saúde. Acho, porém, que terá a vantagem de esfriar um pouco o temperamento farrista do Muricy, tanto mais quanto é certo que hoje, pelo menos oficialmente, ele veste a pele de homem sério, embora não consiga enganar o Wanderlei*¹⁰³.

Mas quando necessário, o lado brincalhão dava espaço a uma postura mais crítica e ríspida. Em algumas missivas, deixou evidente o descontentamento com os tenentes que deixaram de acompanhar a montagem das aeronaves e checar as principais mudanças

101 Carta de 26 de abril de 1935. Arquivo Histórico do MUSAL.

102 Carta de 19 de abril de 1935. Arquivo Histórico do MUSAL.

103 Carta de 23 de fevereiro de 1934. Arquivo Histórico do MUSAL.

conforme havia solicitado. Por diversas vezes, insistiu para que eles visitassem as fábricas e acompanhassem a montagem dos aviões encomendados, destacando os detalhes que precisavam ser checados, tais como os tanques de óleo que furam muito facilmente e as torneiras de gasolina que entopem muito comumente. Reforçou, ainda, a necessidade da fábrica de enviar as instruções técnicas detalhadas e já traduzidas para o Português.

*No momento estamos às voltas com os Wacos Cabines que o Muricy não pôde examinar devidamente aí, e que nos estão dando bastante trabalho e não menos apreensões [...] essa casa perdeu muito para nós, vendendo-nos um tipo de avião que ainda não experimentara devidamente [...] também não nos agradou nada haverem anunciado que esse material era em tudo semelhante ao CSO, quando de fato, dele se difere muito. O freio é acionado com a mão direita e não com os pés. E já por isso muito inferior ao outro [...]*¹⁰⁴.

Por meio da escrita das cartas, ele deixou transparecer a empolgação por cada nova etapa alcançada pelo CAM. Assim, vibrou com o aumento e a regularidade dos voos que já chegavam com frequência em Mato Grosso, Fortaleza, Teresina e em Tocantins, rota desbravada pelo Major Lysias Augusto Rodri-

gues. Além das demais aeronaves que atendiam com regularidade as linhas do Correio, os Wacos Cabines, após os ajustes necessários, passaram a atender com eficiência, desenvolvendo velocidade média de 190 km por hora, ganhando a confiança de todos, inclusive dos generais que já viajavam nos aviões do Correio, e isso era “uma prova de que venceu definitivamente essa feliz iniciativa do Wanderley”¹⁰⁵.

Se por um lado os assuntos que envolviam o CAM eram tratados com muito entusiasmo, por outro, ao comentar sobre o cenário político, a decepção em torno do governo que ajudou a colocar no poder ficava evidenciada em sua escrita. Destacou que “politicamente, a situação é igual ou pior a que a revolução derrubou. Mas, por enquanto, não há prenúncios de perturbação da ordem”. A forma com que Getúlio Vargas conduziu os trabalhos da Assembleia Constituinte, “forçando de todas as maneiras a sua eleição para o próximo período presidencial” o surpreendeu negativamente, mas ponderou que não deveria estar tão surpreso assim, afinal de contas “o poder é como a embriaguez e poucos sabem renunciar a volúpia de mandar”¹⁰⁶.

No entanto, acreditou que, apesar da “conduta indecorosa do Dr Getulio”,

104 Carta de julho de 1934. Arquivo Histórico do MUSAL.

105 Carta de 08 de março de 1935. Arquivo Histórico do MUSAL.

106 Carta sem datação. Arquivo Histórico do MUSAL.

não havia ameaças de perturbação da ordem, pois o país estava farto de revoluções, e, concluiu: “eu tenho a impressão de que enquanto ele for vivo não largará mais o governo”. O clima de tranquilidade, da qual se referiu, não durou por muito tempo e logo uma nova revolução estourou muito próxima a ele: na Escola de Aviação Militar e no 1º Regimento de Aviação.

A INTENTONA COMUNISTA

Em novembro de 1935 foi deflagrado um levante que ficou conhecido como a Revolta Comunista. Foi um movimento organizado pelo Partido Comunista do Brasil (PCB), que seguindo uma tendência internacional, implementou a política de frente popular designada Aliança Nacional Libertadora (ANL). Ao fazer forte oposição ao governo, a ANL logo foi fechada e seus membros perseguidos numa verdadeira caça aos comunistas. No entanto, alguns militares, adeptos da ideologia, lideraram um levante nos quartéis contra Getúlio Vargas.

Primeiramente, a revolução eclodiu nas alas militares de Recife e Natal. Em seguida, na madrugada de 27 de novembro, acometeu os quartéis do Rio de Janeiro, onde os revoltosos dominaram a Escola de Aviação Militar e o 3º Regimento de Infantaria, na Praia Vermelha. Na Escola, os revoltosos, sob a liderança do Capitão Socrates

Gonçalves da Silva, assassinaram vários oficiais, aprisionaram outros e se aposaram das instalações principais da Escola. E seguiram em direção ao 1º Regimento de Aviação, onde encontraram uma forte resistência.

O seu heroico comandante, Ten Cel Eduardo Gomes, ferido logo no início da áspera luta, mas consciente do seu valor e sereno na sua bravura, soube desassombradamente, e sem esmorecimento, fazer, por uma reação magnífica, de cada um de seus companheiros um bravo e dar-nos o exemplo máximo de grandeza moral e patriótica e de excepcionais qualidades de soldado¹⁰⁷.

Em ofício do dia 30 de novembro de 1935, encaminhado ao Diretor da Aviação, o Ten Cel Eduardo Gomes, ao relatar os detalhes de como procedeu o combate à rebelião, informou que estava prevenido das ameaças do Movimento Comunista, mas não esperava que rompesse na EAvM. Ao ser alertado, colocou sua equipe em prontidão e, assim que os revoltosos se aproximaram do 1º RAv, teve início um forte combate.

Foram feitos assim 134 prisioneiros e mais os tenentes França e Dinarco e Aspirante Walter e apreendidos 185 fuzis Wausser, 1 metralhadora pesada Hotckiss, 10 F. M. Hotckiss e 126 sabre-punhais. Pelo número de prisioneiros e quantidade de material apreendido, pôde V. Excia. bem avaliar a intensidade do ataque sofrido por

107 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 176-177.

*esta Unidade durante a noite e quando se achava completamente desprevenida em relação à EAvM*¹⁰⁸.

Embora bastante decepcionado com o governo de Vargas, desde que foi eleito indiretamente para a presidência, o Ten Cel Eduardo Gomes ainda seguia acreditando e defendendo o projeto político que ajudou a implantar; opinião que mudaria em 10 de novembro de 1937, quando Vargas decretou o Estado Novo, aproveitando-se da narrativa de conspiração comunista, impondo o seu governo ditatorial. A partir de então, afastou-se definitivamente de Getúlio Vargas.

*Coerente com o seu passado, jamais serviria de instrumentos aos homens que se acumpliciarão na derrubada do regime democrático [...] com o Regimento que comandava cercado pela tropa da Vila Militar, dirigiu-se à Escola de Aviação – sob o comando do Coronel Ivo Borges – numa tentativa de aglutinar forças para repelir o golpe de Estado [...] sem meios de reação – porque seus comandados seguiam o mesmo ponto de vista [eram Integralistas] – voltou o Coronel Eduardo Gomes à sua unidade, e passou o comando ao seu substituto legal*¹⁰⁹.

Após ter passado o comando do 1º Regimento de Aviação, foi designado para a função administrativa na Diretoria de Aeronáutica do Exército, onde, no posto de Coronel, assumiu a chefia do recém-criado Serviço de Rotas e Bases Aéreas que teve suas premissas assim definidas:

*[...] sob a chefia de um coronel da Arma de Aviação constará dos elementos necessários para assegurar: o funcionamento dos transportes aéreos, do correio aéreo militar e polícia aérea; - a preparação, conservação e equipamento dos aeródromos e campos de pouso; - o funcionamento dos meios necessários para a proteção à navegação aérea; - transmissões radioelétricas, balizamento de rotas e informações meteorológicas*¹¹⁰.

Embora afastado das funções no 1º RAv, o Cel Eduardo Gomes continuou acompanhando o cotidiano dos CAM. Visitava, diariamente, a Esquadilha de Treinamento, onde se encontrava com os aviões e os pilotos. Muitas vezes, antes do piloto entrar na aeronave para iniciar uma missão, costumava se apresentar ao “velho”, que aconselhava aos jovens pilotos sobre os possíveis imprevistos das viagens.

108 *Ibid*, p. 182-183.

109 *Siqueira*, 1984, p. 103.

110 *Com a reorganização do Ministério da Guerra, Decreto-Lei nº 279, de 16 fevereiro de 1938, a Diretoria de Aviação Militar se tornou a Diretoria de Aeronáutica Já pelo Decreto-Lei nº 498, de 15 de junho de 1938, foi criado o Serviço de Rotas e Bases Aéreas subordinados a esta Diretoria. Cf. Lavenère-Wanderley, 1975, p. 189.*

Quase todos os dias pela manhã, chegava o ex-comandante do Regimento e criador do CAM. Com ele andávamos pelo hangar. Interessava-se por tudo, conhecia cada avião, cada mecânico, cada sergente. Muitos haviam começado com ele. Parava em cada avião em trabalho de revisão. Perguntava, discutia, aconselhava. Todos, com um respeito quase que filial, correspondiam ao seu interesse¹¹¹.

Após negar apoio ao governo de Vargas, ele passou vários anos afastado do comando de tropa, mas não ficou alheio aos acontecimentos do Alto Comando. Naquele momento, as tratativas para a criação do Ministério do Ar ganhavam mais celeridade, questão que já vinha sendo trabalhada desde a década de 1920, sendo o Major Lysias Augusto Rodrigues um dos grandes entusiastas, contando com o apoio de muitos oficiais.

Eduardo Gomes, embora ausente das reuniões, não deixava de opinar. Sobre isso, o Brig Nero Moura lembrou que, a pedido de Vargas, apresentou o projeto de criação do Ministério para os oficiais aviadores Wanderley, Clovis Travasso, Faria Lima, Miguel Lampert e Montenegro, mas que o Cel Eduardo Gomes participou, indiretamente, por meio de Clovis Travasso que o consul-

tava e levava seus apontamentos para as reuniões. Todos se mostravam favoráveis à criação do Ministério, desde que ficasse sob o comando de um aviador.

Ainda em 1935, um grupo de oficiais aviadores lança a campanha pela criação do Ministério da Aeronáutica enquanto outros continuam pela imprensa a batalhar pela ideia. O início da segunda guerra em 1939 viria dar razão aos progressistas, pois a derrota da Polônia em 1939 e da França em 40 foram devidas em grande parte a ação da Aviação Alemã, permitindo a desmobilização das tropas terrestres e contribuindo para o desenvolvimento da temida Blitzkrieg (guerra relâmpago)¹¹².

A CRIAÇÃO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA (MAER) E O APARELHAMENTO DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA (FAB), NO CONTEXTO DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Em 20 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-lei nº 2.961, foi criado o Ministério da Aeronáutica, centralizando as atividades pertinentes à aviação numa única força: a Força Aérea Brasileira (FAB)¹¹³. Para assumir o novo Ministério, foi nomeado o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho.

111 Siqueira, 1986, p. 107.

112 Siqueira, 1984, p.134.

113 O primeiro nome da Força Aérea Brasileira foi Forças Aéreas Nacionais.



Passagem da Diretoria de Aviação do Exército para o Ministro da Aeronáutica¹¹⁴

No mês de outubro, foi criada a Diretoria de Rotas Aéreas, em substituição ao Serviço de Rotas e Bases Aéreas. Subordinado a esta Diretoria foi criado o Correio Aéreo Nacional (CAN), pela fusão do Correio Aéreo Militar (CAM) com o Correio Aéreo Naval. O Cel Eduardo Gomes foi mantido na chefia até o final do ano, quando foi promovido ao posto de Brigadeiro.

Depois de alguns anos afastado de cargo de comando, o Brigadeiro Eduardo Gomes foi designado para comandar a I e II Zonas Aéreas, sediadas, respectivamente, em Belém e em Recife. Cabe destacar que eram áreas essenciais no contexto da guerra que já movimentava todo o cenário mundial. Embora o Brasil ainda não estivesse diretamente envolvido no conflito, manteve apoio aos países Aliados¹¹⁵, principalmente na parte logística de abastecimento para as

tropas, tendo em vista a posição estratégica do litoral nordestino, por onde passavam os transportes com destino aos Estados Unidos e à Europa.



O Brig Eduardo Gomes despachando com o presidente Getúlio Vargas e o Ministro Salgado Filho, em 26 de dezembro de 1941¹¹⁶

Após a indicação, ele mudou-se para a capital pernambucana e acompanhou todo o processo de construção das bases aéreas, que teve início por meio do Decreto nº 3.462, de 25 de julho de 1941, em que o governo brasileiro autorizou a Panair do Brasil, subsidiária da Pan American Airways, a realizar as obras necessárias para melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió e Salvador.

114 Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/portalfab/50828773421/in/album-72157717858148698/>. Acessado em: 05 ago. 2021

115 Países Aliados: Estados Unidos, França, Inglaterra e União Soviética

116 Arquivo Nacional, 26 dez. 1941.

Essa decisão estratégica viabilizou o apoio à contraofensiva dos Aliados na África e também no continente europeu. “Na realidade organizava-se o que depois seria conhecido pela história como o Corredor da Vitória e Trampolim da Vitória, esta última numa alusão às instalações militares de Natal, de onde partiram para o salto do Atlântico, quantidades enormes de apoio em pessoal e material”¹¹⁷.

Pelo referido Decreto, ficou estabelecido que todas as etapas da obra – plantas, orçamentos e especificações – deveriam ser submetidas à aprovação do governo. O prazo previsto para a conclusão das obras foi de dois anos. Nesse ínterim, o Brig Eduardo Gomes já havia deixado o Comando da I Zona Aérea e, desde janeiro de 1942, acumulava a chefia da Diretoria de Rotas Aéreas e o Comando da II Zona Aérea.

A direção do serviço do CAN ficou afeta à Diretoria de Rotas Aéreas que tinha uma das suas Divisões, a DR-4, especialmente destinada a isso; o primeiro diretor das rotas aéreas, designado em janeiro de 1942, foi o Brigadeiro Eduardo Gomes

*que continuou, assim, impulsionando e desenvolvendo o serviço por ele criado dez anos antes*¹¹⁸.

As atividades eram inúmeras e as responsabilidades acumulavam-se exigindo a tomada de várias decisões, fosse na questão das obras ou na preparação dos recursos humanos e aquisição de material para equipar a aviação, especialmente a Aviação de Patrulha. Na supervisão das obras, foi bastante exigente nas cobranças, pois sabia que aquela infraestrutura, após a guerra, se tornaria um bem para o governo brasileiro. Muitas construções americanas que tinham a previsão de durar cerca de quinze anos, no máximo, duraram muito mais, chegando até os dias atuais. Sobre isso, o Ten Brig Deoclécio ressaltou que essa resistência se deve ao senso de responsabilidade do Brig Eduardo Gomes.

*Suas preocupações, suas lutas, suas discussões, suas reclamações, sua supervisão, sua dedicação, renderam dividendos apreciáveis se contarmos o que esses aeroportos representaram, por muitos e muitos anos, para o progresso e o bem comum de uma imensa região do país*¹¹⁹.

117 Siqueira, 1984, p. 152.

118 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 151.

119 Siqueira, 1984, p. 153.



O Brig Eduardo Gomes em visita as obras do campo de aviação em João Pessoa¹²⁰

Naquele momento, constatou-se que a posição estratégica do Brasil tinha vital importância tanto para garantir o abastecimento dos aviões vindo dos EUA, que seguiam em apoio aos Aliados na África, como para garantir o perímetro de segurança do continente norte-americano, assegurado pelos voos de patrulhamento sobre o Oceano Atlântico. Assim, em meados de 1942, foi criada a Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, para articular as questões necessárias à defesa comum e decidir como seria a participação do

Brasil nos esforços da guerra, dentre outros¹²¹.

Em contrapartida da colaboração brasileira, o governo norte-americano colocou, por meio da Lei de Locação e Arrendamento (Lend-Lease Act), – em que o Presidente americano poderia “vender, transferir ou arrear, a qualquer governo estrangeiro, todo o suprimento de guerra”, desde que necessário à defesa dos Estados Unidos – uma grande quantidade de aviões a disponibilidade do Brasil, beneficiando a recém-criada FAB, que foi devidamente aparelhada com aeronaves modernas. A partir de então, chegaram aviões bombardeiros, de caça e de patrulha, essenciais para o esforço de guerra, e, também, outros para suprir as necessidades de transporte, como os Douglas C-47, e de treinamento, como o Vultee BT-15, destinados à formação de novos pilotos, que, no avançar da guerra, se tornava mais urgente.

Um detalhe de relevante importância é que essas aeronaves vieram transladadas por pilotos brasileiros de sólida experiência acumulada, pelos inúmeros voos realizados nas rotas do Correio Aéreo Nacional.

[...] quando os oficiais brasileiros trouxeram em voo, dos Estados Unidos da América para o Brasil, centenas de aviões de todos os tipos, com um mínimo de per-

120 Revista A Semana (RJ), 17 jan. 1942.

121 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 250.

das em material e pessoal [...] todos os que tomaram parte neste feito heroico da Força Aérea Brasileira são unânimes em afirmar que sem o treinamento proporcionado pelo Correio Aéreo Nacional o transporte dos referidos aviões teria sido feito com perdas desastrosas¹²²

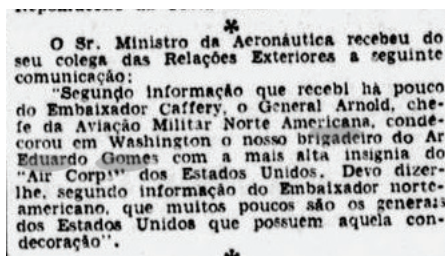


Pilotos brasileiros em Miami prontos para trasladar as aeronaves para o Brasil¹²³

Personagens importantes do CAN, tais como Deoclécio e Lysias Rodrigues, envolveram-se nessa perigosa jornada, que “partindo dos Estados Unidos, com rumo ao sul, através da rota aérea sobre a América Central, percorreram mais de 16.000 quilômetros”. O líder do Correio, o Brig Eduardo Gomes, também esteve nos Estados Unidos, em meados de 1942, e acompanhou bem de perto os preparativos de um grupo de pilotos brasileiros que se preparavam para a travessia, cuja

rota possuía os mais difíceis obstáculos “uma das regiões mais montanhosas e de florestas mais densas do Hemisfério Ocidental”¹²⁴.

O Brig Eduardo Gomes foi uma figura de destaque nas relações internacionais entre Brasil e Estados Unidos. Recebeu tal reconhecimento quando foi condecorado com a Medalha “Command Pilot Air Corps”, considerada a de mais alta insígnia entre os generais.



Nota publicada pelo Jornal do Comércio¹²⁵

Sua atuação no comando da II Zona Aérea, onde diariamente dezenas de aviões de bombardeio, de combate e de transporte transitavam para os mais variados destinos, o colocou em evidência no contexto político mundial, principalmente quando, em maio de 1942, antes mesmo do Brasil declarar oficialmente guerra aos países do Eixo, coordenou os ataques às embarcações alemãs situadas entre Fernando de Noronha e as ilhas Rocas. Tal fato teve o

122 Boletim do Ministério da Aeronáutica, nº 116, de 12 de junho de 1952.

123 Em Guarda, nº 06, 1942, p. 34.

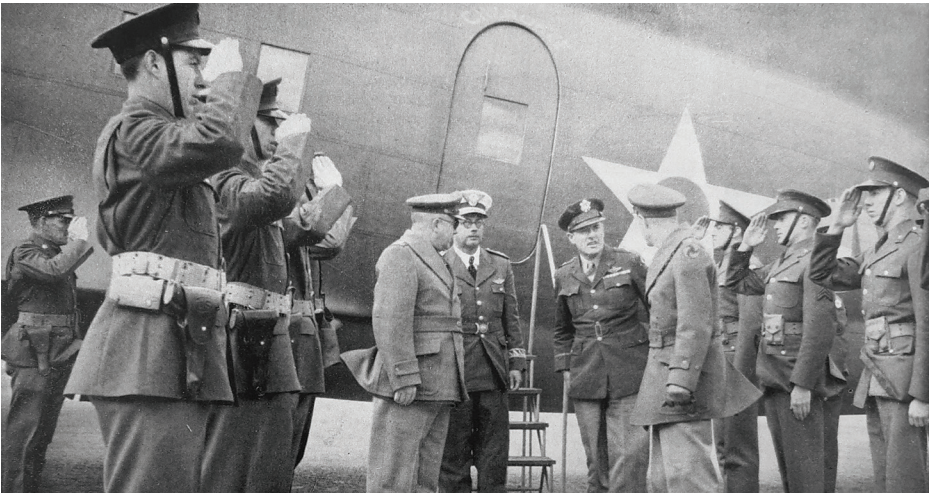
124 Em Guarda, nº 08, 1942, p. 19.

125 Jornal do Comércio, 19 abr. 1942.

reconhecimento do Presidente Franklin Roosevelt, que encaminhou telegrama ao governo brasileiro parabenizando pelo sucesso da missão.

Quando esteve nos Estados Unidos, sua visita foi mencionada pela revista “Em Guarda”, como sendo o reflexo da “valiosa e íntima colaboração existente entre as forças armadas das duas grandes nações americanas, ambas mutuamente interessadas por fortalecer ao máximo todos os detalhes de defesa”¹²⁶. O Brig Eduardo Gomes foi recepcionado por altas autoridades da aviação militar norte-americana e convidado para conhecer vários centros da aviação no país.

Participou de inúmeras conferências em Washington e procedeu com as tratativas administrativas para o envio das aeronaves para o Brasil. Na ocasião, acompanhou o envio de cinco aeronaves do modelo Vultee BT-15, que vieram conduzidas por pilotos brasileiros que haviam finalizado os cursos de aperfeiçoamento na Escola de Aviação do Campo Randolph.



O Brig Eduardo Gomes, nos Estados Unidos, em visita de inspeção às aeronaves prontas para seguir viagem para o Rio de Janeiro¹²⁷

126 *Em Guarda*, n° 08, 1942, p. 18.

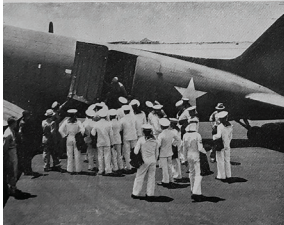
127 *Ibid.*

Em 22 de agosto de 1942, após sucessivos ataques feitos pelos submarinos alemães aos navios brasileiros e forte pressão da opinião pública para que o governo rompesse relações com a Alemanha, o Brasil entrou oficialmente na guerra. Nesse momento, a FAB já estava em adiantado processo de estruturação. As bases aéreas do Nordeste já estavam equipadas com velozes aviões de combate e de patrulha, salvaguardando o perímetro do Atlântico-sul.

*As grandes bases aéreas brasileiras em Natal, em Belém e no Recife, situadas a 2.600 quilômetros, aproximadamente, da costa d'África, e a sete horas de voo apenas, formam um entroncamento da maior parte do tráfego aéreo do Hemisfério Ocidental e do resto do mundo [...] os velozes aviões de combate das Força Aérea Brasileira estão em constante serviço de patrulha sobre essas bases, cujas dimensões, instalações e localização as tornam dentre as mais valiosas do mundo*¹²⁸.



O esquadrão Alcaz de Caza Furtiva, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, aterrissou à noite, de um vôo de combate noturno. Com ele vão o vôo Análiz Direct, do Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, e o vôo Análiz Direct, do Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, e o vôo Análiz Direct, do Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, e o vôo Análiz Direct, do Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira.



BASE AÉREA NO BRASIL

As grandes bases aéreas localizadas em Natal, em Belém e no Recife, situadas a 2.600 quilômetros, aproximadamente, da costa d'África, e a sete horas de voo apenas, formam um entroncamento da maior parte do tráfego aéreo do Hemisfério Ocidental e do resto do mundo [...].

Elas são as bases aéreas de Natal, em Belém e no Recife, situadas a 2.600 quilômetros, aproximadamente, da costa d'África, e a sete horas de voo apenas, formam um entroncamento da maior parte do tráfego aéreo do Hemisfério Ocidental e do resto do mundo [...].



O esquadrão de Esquadrão Alcaz de Caza Furtiva, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, aterrissou à noite, de um vôo de combate noturno.



Pilotos em BELO, a caminho das bases de Natal, após um vôo de patrulha sobre o Atlântico-sul.



Na base brasileira de Natal, os brasileiros do 1º Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, e o vôo Análiz Direct, do Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira, e o vôo Análiz Direct, do Grupo de Defesa Noturna, do Grupo Alcaz, Base Aérea Brasileira.

*Matéria publicada na revista Em Guarda relatando a operacionalidade das bases aéreas do Nordeste*¹²⁹

128 Em Guarda, nº. 02, 1942, p. 35

129 Ibid.

Em março de 1943, a convite dos Generais norte-americanos Dwight Eisenhower e Mark Clark, o Brig Eduardo Gomes seguiu para o continente africano onde inspecionou a frente de guerra das Forças Aliadas do norte da África dando-lhe amplo conhecimento sobre o Teatro de Operações do Mediterrâneo. Visitou as tropas acantonadas em Cadar, em Casablanca e no Cairo, retornando ao Brasil em 12 de abril¹³⁰.



*Brig Eduardo Gomes observa o Gen Mark Clark, Comandante da Força Americana, no Norte da África*¹³¹

Pouco tempo depois do seu retorno, conjecturou-se a possibilidade de a visita ter sido feita com a intenção de convocar as tropas brasileiras para atuar no Teatro de Operações do norte da Áfri-

ca. O fato é que em maio, os Generais J. Garesche Ord, Chefe da Representação norte-americana e Presidente da Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, e Leitão de Carvalho, Chefe da Delegação brasileira, reuniram-se no Brasil para acordar a participação brasileira no *front* de batalha¹³².

Nesse ínterim, o bom relacionamento com os Estados Unidos ficou evidenciado ao apoiar a invasão da Sicília, ocorrida em 10 de julho de 1943. Em reconhecimento, foi condecorado pelo governo norte-americano com a Legião do Mérito dos Estados Unidos da América, cuja cerimônia ocorreu em Recife, no dia 23 de agosto do mesmo ano.

Ciente da necessidade de aperfeiçoar seu pessoal para conduzir as modernas aeronaves, tendo em vista que havia sido oficializada a participação do Brasil no Teatro de Operação da Europa, ao mesmo tempo em que aumentavam as atividades de patrulha no litoral brasileiro, exigindo o conhecimento de técnicas mais complexas que os nossos aviadores ainda não dominavam, bem como a padronização das normas, o Brig Eduardo Gomes, em entendimento com o Almirante Ingram, o Comandante-chefe da Esquadra do Atlântico, idealizaram um curso de instrução.

O Brig Eduardo Gomes certamente avaliava bem a situação. Já sentira, nas difi-

130 Drumond, 2011, p. 152.

131 *Em Guarda*, 1943, n.º. 13.

132 INCAER, 1991, p. 516.

*culdades da supervisão do Correio Aéreo, a necessidade do império das normas. Ele mesmo procurava suprir a falta delas, com sua autoridade moral. O Almirante Ingram, por seu turno, sabia o quanto representava para as suas responsabilidades de Comandante das Forças do Atlântico Sul a disponibilidade de pessoal atualizada*¹³³.

E, assim, por meio do Boletim Reservado nº 32, a partir do dia 1º de outubro de 1943, “ficou constituído em Natal um Agrupamento Misto, FAB-U. S. Navy, de treinamento em aviões Ventura e sob o comando de um Oficial da U. S. Navy”. O Curso foi formalizado com o nome de United States-Brasil Air Training Unit (USBATU)¹³⁴. O curso tinha a duração de seis semanas e cada piloto realizava cerca de cem horas de



Fig. 184 - A primeira turma da USBATU. Na frente, Eq. p/Dir. Deoclécio, Iso, Saydo, Serpa, Hipólito; no degrau de cima: Alte. Ingram, tenido à sua esquerda o Brig. Eduardo Gomes, e, novamente, no degrau de baixo: Picoto, Cicero, Belco, Ney e Colômbi. Atrás do Belco, percebe-se Zami. Atrás do Saydo e do Serpa, o Cmt. Thomaz D. Davies, Chefe do Curso.

*A primeira turma da USBATU, em foto com os idealizadores: Brig Eduardo Gomes e o Alte Ingram*¹³⁵

voo, onde era instruído sobre as mais modernas técnicas de radar na busca e ataque aos submarinos, navegação estimada sobre o mar, navegação radiogoniométrica, missões de patrulha, tiro e bombardeio, entre outras táticas de guerra antissubmarina¹³⁶.

Após concluírem o curso na USBATU, alguns militares foram selecionados pelo Brig Eduardo Gomes, para realizar o estágio prático nos Estados Unidos. O 1º Ten Deoclécio foi um dos que seguiram para a Base Naval de Quonset Point, onde teve instruções sobre as mais variadas táticas de ataque. Relatou que ao retornar ao Brasil, juntamente com mais dois oficiais aviadores, ficaram responsáveis por trazer, em voo, os primeiros aviões C-47, que marcaria uma nova era para o Correio Aéreo Nacional¹³⁷.

Ao fim dos estágios, os militares foram reunidos na Base Aérea de Recife (BARF) para constituir o 1º Grupo de Bombardeio Médio, conhecido como o 1º Grupo de Venturas. No dia 30 de março de 1944, em cerimônia solene na BARF, com a presença do Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, do Almirante J. H. Ingram e do Brig Eduardo Gomes, foram entregues 14 aviões Ventura PV-1, cedidos por meio da

133 *Ibid*, p. 478.

134 *Ibid*, p. 479.

135 INCAER, 1991, p. 480

136 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 270

137 Siqueira, 1984, p. 206

“Lend-Lease Act”. Alguns dias depois, o grupo de patrulhas brasileiro assumiu a responsabilidade das missões de patrulhamento do litoral, que era antes operado pelo Esquadrão VB-143 da U. S. Navy, sediado em Recife¹³⁸.

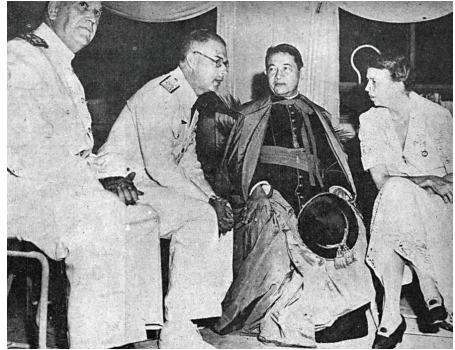


Avião PV-1 Ventura, avião de patrulha que equipou a USBATU¹³⁹

Com a oficialização da participação do Brasil na guerra, em agosto de 1943, foi criada a Força Expedicionária Brasileira (FEB) composta por militares do Exército Brasileiro, pela 1ª Esquadrilha de Ligação e Observação (1ª ELO), e pelo 1º Grupo de Aviação de Caça (1º Gp Av Ca), ambas unidades da FAB.

Durante esse período de preparação dos militares para atuar no *front* de batalha, a II Zona Aérea recebeu a visita da Senhora Eleonor Roosevelt, esposa do Presidente norte-americano, que estava cumprindo uma agenda

de visitação aos países aliados. Após visitar as principais frentes de guerra, na Grã-Bretanha, Austrália e Nova Zelândia, esteve no Brasil, em meados de 1944, e foi recebida pelo Brig Eduardo Gomes.



Almirante Ari Parreiras, Comandante da Base Naval de Natal, o Brig Eduardo Gomes e Dom Marcolino Dantas, Arcebispo de Natal, em conversa com a Sra Roosevelt¹⁴⁰

Em julho de 1944, após um intenso período de treinamentos, iniciou-se o deslocamento da FEB para o campo de batalha. O 1º Grupo de Caça só desembarcou no Teatro de Operações, no porto de Livorno, na Itália, em 6 de outubro de 1944, depois de intenso treinamento em Orlando-EUA, Panamá, e adaptação aos aviões P-47 Thunderbolt, na Base Aérea de Suffolk Field, em Nova York¹⁴¹.

138 INCAER, 1991, p. 487.

139 *Ibid.*, p. 483.

140 *Revista A Semana (RJ)*, ed. 025, 1944.

141 *Drumond*, 2011, p. 155

*Eduardo Gomes não acompanhou a FEB ao ataque na Itália. Sua importância militar estava em comandar a II Zona Aérea, no intuito de proteger a costa brasileira de ataques inimigos e servir de base estratégica para fornecimento de materiais aos Aliados. Quando encerrou a guerra, ele havia concluído oito missões de patrulhamento na costa nordestina*¹⁴².

Em setembro de 1944, Eduardo Gomes foi promovido ao posto de Major-Brigadeiro do Ar e, no ano seguinte, antes do Brasil finalizar sua campanha na guerra, encerrou sua atuação junto a II Zona Aérea, assumindo integralmente a chefia da Diretoria. Na ocasião, recebeu louvor do Ministro Salgado Filho que ressaltou o profissionalismo com que acompanhou a construção das bases aéreas no norte e nordeste brasileiro, aliando custo e benefício para o governo brasileiro.

*A construção das nossas bases, suas instalações, campos de litoral e do interior, com todas as edificações desta rota, criação das Unidades e cursos de adaptação no material moderno, tiveram do Major Brigadeiro Eduardo Gomes todos os cuidados, uma assistência em que a preocupação de detalhes atingia as menores partículas dos serviços. A esta preocupação, ligada à sua impecável probidade, se devem as obras executadas com o máximo de economia e de resultados benéficos*¹⁴³.

Torna-se relevante ressaltar que durante o período em que esteve apoiando as operações de guerra, a Força Aérea Brasileira passou por uma atualização em sua metodologia de trabalho. A alta qualificação dos aviadores que frequentaram o Curso USBATU e de todos os outros que puderam ter contato com as mais avançadas tecnologias da aviação norte-americana, colocou a aviação brasileira numa nova era.

Sob a orientação e a vigília constante do Maj Brig Eduardo Gomes, muitas melhorias, alcançadas nesse período, permaneceram para utilização na FAB. Desde o início, ele compactuou com a ideia da construção das bases aéreas norte-americanas no nordeste brasileiro, e isso fortaleceu as relações de boa vizinhança entre os dois países. No entanto, quando se conjecturou que as bases aéreas fossem administradas por uma comissão mista, ele prontamente discordou da proposta que feria, em sua essência, a soberania nacional. Sobre esse episódio, o Ten Brig Deoclécio recordou uma conversa que teve com “o velho”, em que o seu posicionamento patriota se fez evidente.

Disse-me que enquanto pudéssemos, não abriríamos mão da defesa do nosso solo. Seria uma traição àqueles que antes o defenderam. A todo custo, devíamos mostrar aos nossos aliados que éramos conscientes

142 Ferro, 2020, p. 78.

143 Boletim do Ministério da Aeronáutica nº. 01, de 31 jan. 1945.

dessa responsabilidade. Só então entendi por que fazia tanta questão de boa apresentação da tropa, da eficiência dos seus pilotos, dos sacrifícios que exigia, dos riscos que impunha. Embora não contasse com os mesmos meios, procurava tirar dos seus tudo que podia. Para demonstrar que nossa determinação estava à altura das grandes responsabilidades para com a pátria¹⁴⁴.

Em maio de 1945, a 2ª Guerra Mundial chegou ao fim com a vitória dos Aliados. O Grupo de Caça, que adotou o lema “Senta a Pua”, apoiou diretamente a FEB em diversas missões, principalmente na tomada de Monte Castelo, que consagrou a participação do Brasil no conflito.



Militares do 1º Grupo de Caça que combateram na Itália¹⁴⁵

O contexto mundial influenciou diretamente no cenário político brasileiro. Com a derrota dos regimes fascistas, a ditadura do Estado Novo ficou insustentável diante das pressões que se avolumavam em prol do restabelecimento das liberdades político-partidárias no Brasil¹⁴⁶. Diante do irremediável, iniciou-se um processo

144 Siqueira, 1984, p. 193.

145 *Aerovição*, 2013, p. 27.

146 Em 24 de outubro de 1943, foi divulgada a carta pública conhecida como o Manifesto dos Mineiros, assinado por figuras importantes do cenário político e intelectual brasileiro exigindo o fim da ditadura do Estado Novo

de redemocratização, com previsão de novas eleições e a permissão para a organização partidária.

Nesse passo, surgiram, dentre outros, os partidos União Democrática Nacional (UDN), um dos grandes partidos políticos brasileiros do pós-45, juntamente com o Partido Social Democrático (PSD) e o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) ¹⁴⁷, que foram os mais expressivos desse período. O PSD lançou como candidato o General Eurico Gaspar Dutra. A UDN, desejava de lançar um candidato capaz de abalar a ditadura e resgatar a democracia no país¹⁴⁸, concluiu que Eduardo Gomes tinha prestígio nacional e internacional para atender tal pleito.

CANDIDATO À PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA: 1945 E 1950

De início, o Maj Brig Eduardo Gomes mostrou-se resistente em aceitar o convite para concorrer à presidência do país. Após muitas conversas e percebendo que a propagação do seu nome como possível candidato pela UDN teve bom acolhimento, decidiu formalizar a candidatura. Diante disso, exonerou-se das suas atividades junto à Força Aérea Brasileira e se lançou aos inúmeros encontros e discursos políticos para

dar visibilidade à campanha, que teve como *slogan* “O preço da liberdade é a eterna vigilância”¹⁴⁹.



*O candidato Brigadeiro Eduardo Gomes discursando em campanha política*¹⁵⁰

A questão da visibilidade constituiu-se um grande entrave para que a campanha decolasse. A postura desde sempre introspectiva, avesso a publicidade, dificultava que o grande público conhecesse o candidato. Com o intuito de superar esse obstáculo e trazer luz sobre a figura de Eduardo Gomes, no ano de 1945, surgiram duas biografias que procuraram dar conta do seu perfil, embora, não fosse tarefa fácil.

147 Mendonça, 1990, p. 342

148 Drumond, 2011, p. 161

149 Slogan criado por Prado Kelly, jurista e incentivador da campanha, que por sua vez retirou a frase proferida de um discurso do presidente norte-americano Abraham Lincoln. Cf. Drumond, 2011, p. 165.

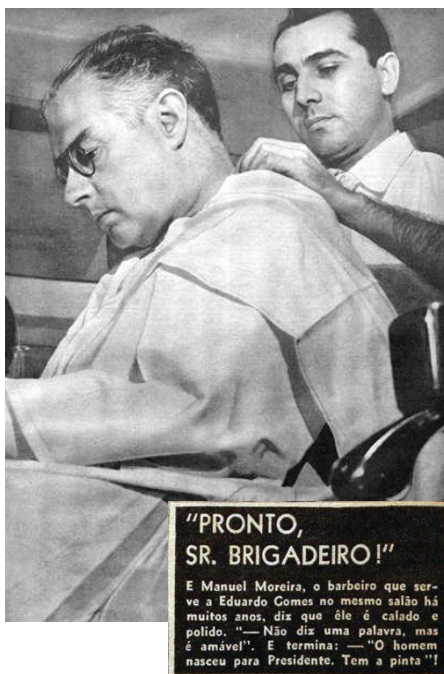
150 O Cruzeiro: Revista (RJ), 30 jun. 1945.

Gastão Pereira da Silva, autor do livro “Brigadeiro Eduardo Gomes”, relatou a dificuldade para compor a biografia devido a impossibilidade de estabelecer contato direto com o biografado “sempre arredio e inatingível a qualquer manifestação publicitária”¹⁵¹, destacando sua índole de homem calado, cuja preocupação estava nas atividades do trabalho cotidiano e não em falar de sua vida privada e muito menos dos feitos da “longa jornada heroica”¹⁵². A mesma inquietação foi sentida por Paulo Pinheiro Chagas, autor do livro “O Brigadeiro da libertação”. Ele registrou as dificuldades por estar escrevendo em meio à ebulição da campanha política, mas que o problema maior estava na profunda aversão à publicidade do biografado.

A partir do momento em que entrou para a vida política, o Maj Brig Eduardo Gomes passou a ter os passos seguidos atentamente pela imprensa, que se dobrou para ter a melhor foto, o que, geralmente, exigia fôlego dos jornalistas. Numa das fotos tiradas do candidato, sentado na cadeira do barbeiro, a “saga” foi assim descrita pelo jornal “O Cruzeiro”, de 1º de dezembro de 1945:

E isto aconteceu depois de uma corrida vertiginosa pelas ruas do Flamengo e do

*centro da cidade, o carro do Brigadeiro voando, o carro dos repórteres perseguindo-o. Afinal, o auto se deteve frente ao Edifício Rex. O candidato à presidência desceu, entrou na barbearia, sentou-se, sem uma palavra, depois de tirar a gravata e o colarinho. O oficial colocou a toalha, e, no mais completo e absoluto silêncio, a máquina começou seu trabalho*¹⁵³.



*O jornalista, sem conseguir falar com o candidato, contentou-se em publicar a fala do barbeiro*¹⁵⁴

151 Silva, 1945, p. 10.

152 Ibid, p.167

153 O Cruzeiro: Revista (RJ), 01 dez. 1945.150 O Cruzeiro: Revista (RJ), 30 jun. 1945.

154 Ibid.

Silva justificou a falta de trato que o candidato tinha com os jornalistas, pelo fato de não gostar da “publicidade gritante que nivela os homens aos sabonetes e aos dentifrícios”. E, assim, diferenciou o trabalho importante da imprensa, que é “uma força de persuasão e de opinião”, do trabalho do jornalista que é um “caçador de sensacionalismo”. E concluiu: “Eduardo Gomes tem horror ao sensacionalismo”¹⁵⁵.

Embora tenha sido um homem de poucas palavras com os jornalistas, o mesmo não acontecia quando encontrava seus eleitores nos comícios. Em 16 de junho de 1945, discursou para milhares de pessoas no Estádio do Pacaembu, em São Paulo, e apresentou “numa linguagem simples, calma, tranquila, porém sincera e bem-intencionada” os projetos que tinha para o país. O povo, entoando uma única voz, aclamou e aplaudiu o discurso do Brigadeiro¹⁵⁶, que, dentre os diversos pontos abordados, chamou atenção a defesa em prol da Constituição, convicção que sempre norteou suas ações revolucionárias.

*Revolucionários de 1922 e 1924, só nos animou na luta o propósito de regeneração dos costumes políticos. Éramos, a bem dizer, os conservadores da verdadeira legalidade, os que reclamavam e exigiam, pelas armas, o cumprimento fiel e exato da Constituição. Jamais nos identificamos com os interesses de partido, de facções ou de grupos*¹⁵⁷.



*Cenas do comício no Estádio do Pacaembu. A matéria diz que o discurso do Brigadeiro foi uma verdadeira oração para o povo*¹⁵⁸

155 Silva, 1945, p. 97.

156 O *Cruzeiro*: Revista (RJ), 30 jun. 1945.

157 Siqueira, 1984, p. 213.

158 Careta, 1945, ed. 1931

A campanha política em torno da figura do Brigadeiro Eduardo Gomes ganhou o nome de Campanha da Libertação Nacional, “pois pretendia romper com a ditadura e praticar a liberdade política, econômica e social”¹⁵⁹. Recebeu amplo apoio da imprensa e, também, da intelectualidade brasileira desajustada de solucionar a crise democrática.

Oswaldo Aranha, que esteve junto com Eduardo Gomes na articulação da Revolução de 1930, declarou que, diante de dias incertos, ele era o candidato que mais merecia a confiança e o voto do povo brasileiro. Já o historiador Caio Prado Junior destacou que, pelo passado de luta e pela honestidade pessoal, Eduardo Gomes merecia a indicação e acreditava que, no momento, ele era o único homem capaz de realizar a unidade nacional¹⁶⁰.

O público feminino, que há pouco tempo havia conquistado o direito de votar, abraçou a campanha do candidato “bonito e solteiro”. Era assim que o eleitorado se referia ao Brigadeiro. Além disso, a campanha, que não dispunha de muitos recursos financeiros, contou com a mobilização de um grupo de senhoras da sociedade carioca para angariar verbas por meio da venda de um doce que tinha como base o leite condensado e o chocolate.

Não há consenso sobre a origem e o nome da guloseima, mas o fato é que fez tanto sucesso que passou a ser vendido nos comícios da UDN como o “docinho do Brigadeiro” e com esse nome passou à história “o mais popular dos doces brasileiros”¹⁶¹.



*Reunião das senhoras apoiadoras da candidatura do Brigadeiro. Ao centro da mesa, veem-se os docinhos vendidos nos comícios*¹⁶².



*Slogan que o eleitorado feminino adotou para promover o candidato*¹⁶³

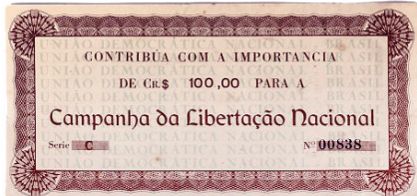
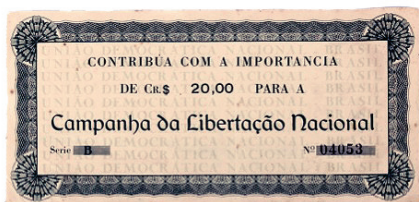
159 Ferro, 2020, p. 127

160 Silva, 1945, p. 173-184

161 Meirelles, 2019, p. 330.

162 Imagem veiculada no programa Globo Repórter, da TV Globo, do dia 16 de junho de 2017. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/5946162/> Acessado em: 10 set. 2021

163 O Cruzeiro: Revista (RJ), 1945, ed. 0006.



Cédulas para angariar fundos para a campanha¹⁶⁴

Em meio à campanha eleitoral, iniciou-se um movimento em prol da permanência de Vargas no poder: o “Queremismo”, que defendia, dentre outros pontos, a instalação de uma assembleia constituinte e buscava o apoio da população. A oposição, que já estava inquieta com os rumos do Movimento, ficou ainda mais exaltada quando Vargas nomeou o irmão Benjamin Vargas para o cargo de Chefe de polícia do Distrito Federal. Tal decisão foi o estopim para que o Ministro da Guerra, General Pedro Aurélio de Góis Monteiro, mobilizasse as Forças Armadas para destituir Vargas do poder, fato que se oficializou em 29 de outubro, quando o governo passou ao cargo do presidente do STF, José Linhares¹⁶⁵.

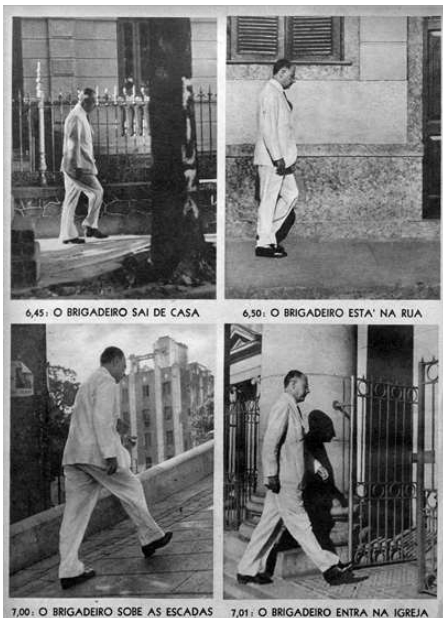
Aproximando-se o dia do pleito, a disputa entre o candidato da UDN e do PSD, que passou a ter o apoio também do PTB, se acirrava e ganhava novos contornos, principalmente, quando Vargas declarou apoio à candidatura do General Dutra. Outro acontecimento foi decisivo na reta final da campanha e minou as chances do candidato da UDN. No dia 19 de novembro, o Brigadeiro Eduardo Gomes discursou no Teatro Municipal do Rio de Janeiro e ressaltou que não precisava dos votos daqueles que apoiavam o Estado Novo. Para se referir a esses apoiadores, ele usou a palavra “malta”. A partir de então, a oposição passou a dizer que o significado da palavra se referia a marmiteiros e que o candidato da UDN rejeitava o voto dos operários¹⁶⁶.

Em 02 de dezembro, em meio a essa conjuntura desfavorável para o candidato Eduardo Gomes, foram realizadas as eleições. Como era de costume, a imprensa acompanhou os passos do Brigadeiro e assim descreveu sua rotina antes de seguir para o local de votação: 6h45min - o Brigadeiro sai de casa; 6h50min - o Brigadeiro está na rua; 7h00min - o Brigadeiro sobe as escadas; 07h01min - o Brigadeiro entra na igreja. E finaliza com: a primeira missa de 02 de dezembro.

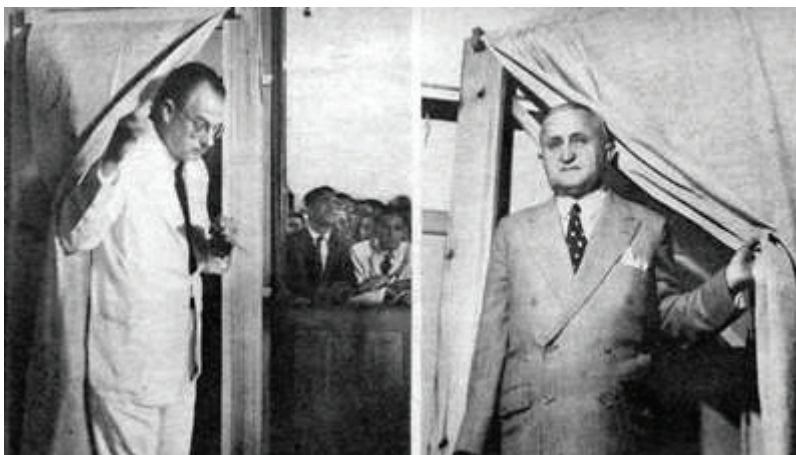
164 Disponível em: <https://www.harpyaleiloes.com.br/peca.asp?ID=551362> Acessado em: 10 set. 2021.

165 Drumond, 2011, p. 169-170

166 *Ibid*, p. 173.



Fotos publicadas na revista O Cruzeiro¹⁶⁷

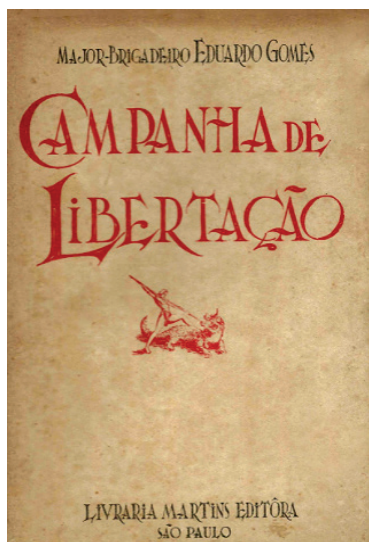


Registro dos candidatos da UDN e do PSD, na cabine de votação¹⁶⁸

¹⁶⁷ O Cruzeiro: Revista (RJ), 08 dez, 1945.

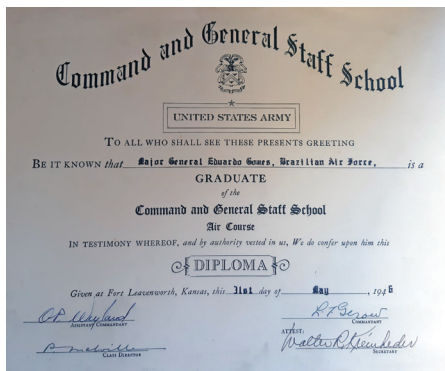
¹⁶⁸ Idem

O resultado do pleito garantiu a vitória ao General Eurico Gaspar Dutra. Em nota enviada à imprensa, o Brigadeiro Eduardo Gomes reconheceu a derrota, ressaltou a importância das liberdades políticas e conclamou para que o povo seguisse vigilante para garanti-la: “sejamos vigilantes no amor à liberdade, resguardando-a de riscos e atentados, no respeito à lei, evitando que ela se abastarde em poderes ilegítimos”¹⁶⁹. Em 1946, os discursos concorridos e sempre elogiados da campanha foram reunidos, pelo próprio, em um livro sob o título “Campanha de Libertação”.



*Discursos políticos proferidos durante a campanha de 1945*¹⁷⁰

Em janeiro de 1946, o Maj Brig Eduardo Gomes seguiu para os Estados Unidos para fazer o curso da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército norte-americano, em Fort Leavenworth, no Kansas. O Ten Brig Deoclécio, que na ocasião servia na Comissão Aeronáutica Brasileira em Washington, recebeu o “velho” colega dos tempos do CAN. “Conversamos muito. Contou-me como não pudera se ver livre de sua candidatura à presidência [...] Da solidariedade dos amigos. Da campanha. Das decepções. Mas sentia-se nele o alívio de ter contribuído para o fim do regime ditatorial”¹⁷¹.



*Diploma do curso de Estado-Maior do Exército norte-americano*¹⁷²

169 Drumond, 2011, p. 176.

170 Disponível em: <https://www.levyleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=127336> Acessado em: 10 set. 2021.

171 Siqueira, 1984, p. 235.

172 Arquivo Histórico do MUSAL.



Foto da turma de oficiais aviadores latino-americanos, alunos do curso em Leavenworth. Da esquerda para a direita, na primeira fileira, o Maj Brig Ar Eduardo Gomes é o quarto¹⁷³

Embora distante do cenário político brasileiro, o Maj Brig Eduardo Gomes acompanhava os trabalhos da Assembleia Nacional Constituinte que estava elaborando a nova Constituição. Preocupado com os rumos que dariam ao Correio Aéreo Nacional, solicitou que o Major Aviador Doorgal Borges, que estava regressando ao Brasil, entregasse uma mensagem aos colegas da UDN, Virgílio de Melo Franco e Prado Kelly, na qual pedia para que o serviço fosse mantido. “Felizmente, sua mensagem chegou ao destino, e a Constituição de 1946, no seu Artigo 5º, inciso XI, estabelece entre as competências da União, a de: Manter o serviço postal e o Correio Aéreo Nacional”¹⁷⁴.

Em outubro de 1946, ao concluir o curso, retornou ao Brasil e, nesse mesmo mês, foi promovido a Tenente-Brigadeiro do Ar, o último posto do oficialato da Força Aérea Brasileira. Ao retomar às atividades na FAB, reassumiu a chefia da Diretoria de Rotas Aéreas, onde passou a supervisionar diretamente os voos do CAN, que havia se beneficiado das conquistas advindas com a experiência na guerra, em

173 Fotografia datada de fevereiro de 1946. Arquivo Histórico do MUSAL.

174 Siqueira, 1984, p. 238

especial com o aprendizado no curso USBATU acerca das instruções de patrulha, além das novas aeronaves Douglas C-47 adquiridas por meio do contrato com os Estados Unidos e que passaram a operar nas rotas.

Uma das linhas abertas com os C-47 atingia a distante fronteira oeste, uma região praticamente desconhecida dos brasileiros, escondida em meio a densa selva. Trata-se da Linha do Acre, aberta em 1947 e que ligava o Rio de Janeiro a Cruzeiro do Sul, com treze paradas no caminho¹⁷⁵.



Cartaz da Campanha de 1950¹⁷⁶



O texto do panfleto diz: Ajude, com seu esforço, a levar à presidência da República este homem simples, honrado, amigo do povo e de sua terra, votando no Brigadeiro Eduardo Gomes¹⁷⁷



175 Lorch, 2000, p. 70.

176 Disponível em: <https://www.harpyaleiloes.com.br/peca.asp?ID=551478> Acessado em: 10 set. 2021.

177 Disponível em: <https://www.conradoleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=2456078> Acessado em: 10 set. 2021.

As eleições ocorreram em 03 de outubro de 1950 e consagraram o retorno de Getúlio Vargas ao poder. O Ten Brig Eduardo Gomes retomou com as atividades na Diretoria de Rotas Aéreas e com a agenda militar. No dia 21 de dezembro, esteve presente na formatura da primeira turma de engenheiros aeronáuticos diplomados pelo recém-criado Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), em São José dos Campos. O evento teve a presença de altas autoridades, dentre elas o General Dutra, Presidente em exercício, que, também, foram inspecionar as obras do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA).



O Ten Brig Ar Eduardo Gomes observa o Ministro da Aeronáutica, Armando Trompowsky, discursando¹⁷⁸



As autoridades caminham pelas instalações do CTA ainda em obra¹⁷⁹

178 Arquivo Nacional, 21 de dezembro de 1950.

179 Ibid.

No ano de 1951, Getúlio Vargas dá início ao mandato presidencial. O Ten Brig Eduardo Gomes manteve-se firme em suas convicções com relação ao governo e, por isso, continuou distante das resoluções políticas, o que o fez recusar o convite para assumir o Ministério da Aeronáutica. Apesar disso, a experiência do “velho” era respeitada e sua opinião era considerada para os assuntos que envolviam a FAB. Mesmo evitando relações diretas, o Presidente Vargas fazia questão de consultá-lo e participá-lo das decisões.

Quando o Brig Nero Moura foi convidado para assumir a pasta do Ministério da Aeronáutica, antes da decisão tornar-se pública, o Presidente pediu para que o mesmo avisasse ao Ten Brig Eduardo Gomes. Assim, ele lembrou o fato: “Eu lhe disse: O Presidente vai me nomear Ministro e solicitou que eu lhe transmitisse a imensa satisfação que ele teria em que o senhor colaborasse comigo no Ministério, escolhendo qualquer posto que lhe agrade”¹⁸⁰.

Sobre a indicação, relatou que estava muito satisfeito, pois conhecia as competências do Brig Nero Moura para ocupar o cargo. Ressaltou que era grato por todos os avanços que Vargas havia proporcionado à aviação, principalmente, por ter criado o Ministério da Aero-

náutica. Mas sobre a proposta do posto, ele não aceitou e afirmou que “não podia aceitar qualquer cargo, pois havia sido candidato contra o Getúlio, e que ia entrar em licença-prêmio de seis meses, para só depois pensar o que faria”¹⁸¹.

Em 20 de março de 1951, deixou as funções de Diretor-Geral de Rotas Aéreas para realizar o curso da Escola Superior de Guerra (ESG), reassumindo o cargo no ano seguinte. Na ocasião, o então Ministro da Aeronáutica, Brig Nero Moura, teceu elogios em que ressaltou a tenacidade e o patriotismo com que o primeiro Diretor da Unidade conduziu os trabalhos, fazendo de sua profissão um verdadeiro sacerdócio¹⁸².

AGITAÇÕES POLÍTICAS: DUAS VEZES MINISTRO DA AERONÁUTICA (1954 E 1963)

A década de 1950 foi marcada por mudanças significativas na operacionalidade da FAB, especialmente com a introdução dos aviões a jato, aviões quadrimotores e helicópteros, o que exigiu novos adestramentos do pessoal e melhorias da infraestrutura como um todo, desde as pistas até os equipamentos de segurança de voo.

Em consequência da experiência adquirida no pós-guerra, a FAB passou por

180 Moura, 1996, p. 231.

181 *Ibid*, p. 232.

182 *Boletim do Ministério da Aeronáutica nº 03, de 31 mar.1951.*

uma atualização total de seus métodos e tecnologias, principalmente, no que diz respeito à utilização de radares. Nesse contexto, a Diretoria de Rotas Aéreas iniciou a implantação dos Núcleos de Proteção ao Voo (NPV), pequenos destacamentos “cuja missão era garantir a existência de equipamentos de proteção ao voo, a ordenação dos campos de pouso, o controle meteorológico e a comunicação entre campos”¹⁸³.

*Por iniciativa de Eduardo Gomes, seria implantada uma eficiente rede de controle e defesa aérea no país, que beneficiaria toda a aviação brasileira, iniciando os primeiros nichos de operação no Nordeste, que ficaria conhecido depois como sistema de defesa aérea e controle de tráfego aéreo (SISDACTA)*¹⁸⁴

Com o crescimento sólido e vertiginoso das linhas do CAN, o serviço passou a subordinação do recém-criado Comando de Transporte Aéreo (COMTA) que abarcou todos os serviços de transporte sob um único comando. Nesse mesmo momento, eram instalados os primeiros radares no país encerrando de vez a era da aviação “aventureira” e iniciando a fase de voos por instrumentos¹⁸⁵.

Foi, também, no pós-guerra que teve início o Serviço de Meteorologia na Diretoria de Rotas Aéreas, que se tornou viável em decorrência das instruções e experiência que oficiais e sargentos acumularam durante o período em que estiveram nas bases americanas no Nordeste. A convocação dos primeiros meteorologistas militares ocorreu durante a direção do Ten Brig Eduardo Gomes, “grande entusiasta da Proteção ao Voo no Brasil e o verdadeiro patrocinador da Meteorologia Aeronáutica no nosso país, tendo insistido ao Ministro da Aeronáutica para a convocação dos meteorologistas”¹⁸⁶.

Em meados de 1954, a insatisfação da ala militar com o governo de Vargas se intensificou após o episódio ocorrido no dia 05 de agosto, na Rua Tonelero, em Copacabana, em que o jornalista Carlos Lacerda e seus companheiros foram vítimas de um atentado, no qual o Major Aviador Rubens Florentino Vaz, lotado na Diretoria de Rotas Aéreas, foi alvejado e teve morte imediata. A FAB viu-se no centro da crise política que se instaurou no país e que atingiu seu clímax na manhã do dia 24 de agosto de 1954, com o suicídio de Getúlio Vargas.

183 Lorch, 2000, p. 70

184 Drumond, 2011, p. 150

185 INCAER, 2005, p. 273

186 *Ibid*, p. 279



O Ten Brig Ar Eduardo Gomes acompanhou o cortejo do Major Rubens Vaz, companheiro do CAN¹⁸⁷

No mesmo dia da morte de Vargas, o Vice-Presidente Café Filho assumiu a Presidência do Brasil e convidou o Ten Brig Eduardo Gomes para a pasta do Ministério da Aeronáutica. O convite foi aceito, mas ficou no cargo por pouco tempo, pois, no ano seguinte, novas eleições presidenciais garantiram a vitória de Juscelino Kubitschek. No dia 11 de novembro de 1955, finalizou a sua atuação à frente do Ministério e retornou para a chefia da Diretoria de Rotas Aéreas, onde passou a realizar missões regulares pelo CAN.



O Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Eduardo Gomes, auxiliando o Presidente Café Filho a embarcar no helicóptero com destino à cidade de Petrópolis¹⁸⁸

187 Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=294616> Acessado em: 05 ago.2021.

188 Arquivo Nacional,

O tempo de serviço ativo do Ten Brig Eduardo Gomes também estava chegando ao fim. Em 1960, completou 64 anos de idade e 44 anos de serviço militar. Como despedida, realizou, no dia 10 de setembro, o último voo pelas asas do Correio Aéreo Nacional. Com destino ao Peru, o C-47 decolou da Base Aérea do Galeão (BAGL) às oito horas da manhã transportando passageiros e mala postal. Três dias depois, estava de volta, finalizando, assim, a sua última missão como aviador militar¹⁸⁹. No mesmo mês, foi transferido para a Reserva Remunerada no posto de Marechal do Ar.

Mesmo na Reserva, continuou atento aos rumos que a FAB tomava, sobretudo, quando o país enfrentava uma nova crise política com a eclosão do movimento político-militar. Em 1964, em meio a uma crise institucional entre a Marinha e a Aeronáutica, foi convidado, pelo Presidente Castelo Branco, para assumir, novamente, o Ministério da Aeronáutica. No discurso de posse, ele afirmou: “envidarei o melhor de meu esforço para fortalecer os vínculos, os laços de amizade, que ligam a Aeronáutica, a Marinha e o Exército”¹⁹⁰.



O Ten Brig Eduardo Gomes, ao lado do Presidente Castelo Branco, em discurso na cerimônia de posse como Ministro da Aeronáutica, no dia 11 janeiro de 1965¹⁹¹

189 Drumond, 2011, p. 238.

190 Ferro, 2020, p. 459.

191 Arquivo Nacional, 11 jan. 1965.

Durante a sua gestão, o primeiro compromisso foi resolver esse impasse que se arrastava desde fins de 1956, quando o Presidente Juscelino Kubitschek autorizou que a Marinha comprasse um porta-aviões, desagradando, assim, a FAB que tinha a exclusividade para operar aeronaves. Foram inúmeras as reuniões para tentar chegar a um consenso. Por fim, em entendimento entre os Ministros das duas Forças, ficou decidido que a FAB ficaria com a operação dos aviões e a Marinha com os helicópteros¹⁹².

Outra crise que ganhou ampla divulgação e colocou parte da opinião pública contra o Ministro da Aeronáutica envolveu o fechamento da Panair do Brasil. O fato é que, desde a década de 1930, o Ten Brig Eduardo Gomes acompanhava com muito interesse a questão da aviação comercial e foi um crítico combativo dos benefícios que as companhias de capital estrangeiro recebiam do governo brasileiro. A decisão de fechar a Panair partiu do pressuposto de que a empresa não teria condições de arcar com a dívida bilionária que possuía e que os prejuízos recairiam sobre o governo.

O fechamento da Companhia trouxe consequências imediatas para as cente-

nas de funcionários que perderam seus empregos e isso preocupou o Ministro, que se comprometeu em adotar medidas para ampará-los. De imediato, “o Governo teria conseguido realocar 503 funcionários na Varig; outros 307 tiveram vagas preenchidas e 730 estavam esperando serviços que seriam criados”¹⁹³.

Superada as crises, o Ministro pôde voltar sua atenção para as demandas internas da FAB. Sempre atento às necessidades do CAN, acompanhou as tratativas para escolher um substituto para o Douglas C-47. “A escolha recaiu no turboélice quadrimotor de transporte tático Lockheed Hércules C-130, novidade do mercado aeronáutico norte-americano”¹⁹⁴.

Foi também na sua gestão que tiveram início as primeiras manobras reais envolvendo um grande número de efetivo: a Operação Poti, ocorrida na região Nordeste, e a Operação Charrua, na região Sul. Ambos os exercícios foram pensados pela Escola Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e coordenados pelo Estado-Maior da Aeronáutica (EMAER). O Ministro compareceu a todos como forma de estimular a realização desses treinamentos em que se empregou, em massa, os meios aéreos¹⁹⁵.

192 Drumond, 2011, p. 264

193 Ferro, 2020, p. 188

194 Drumond, 2011, p. 264

195 Siqueira, 1984, p. 261.

Sobre os resultados da Operação Poti, relatou em Boletim a satisfação que foi acompanhar a manobra cuidadosamente elaborada pela ECEMAR, realizada de forma objetiva, em que uma grande soma de ensinamentos foi obtida em curto espaço de tempo. Elogiou o excelente trabalho e concluiu que a FAB estava inaugurando uma nova era: “num futuro próximo, poderemos solucionar nossos problemas militares empregando equipamentos, técnicas e táticas predominantemente nacionais”¹⁹⁶.

Em 17 de março de 1967, passou o cargo de Ministro para o Marechal do Ar Marcio de Souza e Mello e, assim, encerrou o ciclo de atividades empreendidas pela aviação militar brasileira.

Ainda em 1967, em viagem ao Vaticano, uma vez mais atuou em prol da aviação nacional, solicitando ao Papa Paulo VI que compusesse uma prece para os aviadores. Atendendo ao seu pedido, o Sumo Pontífice concebeu a oração oficial à Padroeira dos Aviadores, Nossa Senhora do Loreto¹⁹⁷.

Ó Maria, Rainha dos Céu, gloriosa Padroeira da Aviação, ergue-se até Vós a nossa súplica. Somos pilotos e aviadores do mundo inteiro; e, arrojados aos caminhos do espaço, unidos em laços solidariedade às nações e aos continentes, queremos ser instrumentos vigilantes e responsáveis da paz e do progresso, para a nossa pátria. Em Vós depositamos a nossa confiança. Sabemos a quantos perigos se expõem a nossa vida! Velai por nós, Mãe piedosa, durante os nossos voos. Protegei-nos no cumprimento do árduo dever cotidiano; inspirai-nos os vigorosos pensamentos da virtude e fizeti com quer nos mantenhamos fiéis aos nossos compromissos de homens e de cristãos. Reacendei em nosso coração o anelo dos bens celestiais, Vós que sois a Porta do Céu, e guiai-nos, agora e sempre, nas asas da fé, da esperança e do amor. Amém.

196 Drumond, 2011, p. 264

197 Ferro, 2020, p. 188

No dia 5 de julho de 1972, em comemoração ao cinquentenário dos “18 do Forte”, o Ministro da Aeronáutica, Joelmir Campos de Araripe Macedo, ressaltou:

Tenente ou Brigadeiro, a mesma firmeza de atitudes, a mesma coerência do pensar e no dizer, a mesma lealdade e o mesmo respeito à dignidade humana.

Contestador que não se perdeu na esterilidade do contestar por contestar, quando chamado a dirigir, chefe foi e soube ser. As organizações refletem no tempo a dimensão dos homens que a conduziram. A Força Aérea Brasileira, no seu pioneirismo, na sua preocupação de unir e integrar, na sua vocação de servir, é o espelho da própria vida de Eduardo Gomes, vida que ilumina outras vidas, vida que honra o viver¹⁹⁸.

Nesse mesmo ano, o profissionalismo e a dedicação com que conduziu, por longos anos, os serviços do CAN foram reconhecidos pela Lei nº 5.866, de 12 de dezembro de 1972, que o proclamou **Patrono do Correio Aéreo Nacional**.

No dia 12 de junho de 1981, o Marechal do Ar Eduardo Gomes compareceu, pela última vez, ao lendário Campo dos Afonsos para assistir à missa em comemoração ao cinquentenário do Correio Aéreo Nacional. Sentou-se na

primeira fila, comungou e reencontrou velhos amigos. No dia seguinte, dia 13 de junho de 1981, em decorrência de uma parada cardíaca, o Patrono do CAN faleceu.



O Marechal do Ar Eduardo Gomes em momento de recebimento da bóstia. Logo atrás dele está o colega de CAN, Marechal do Ar Casemiro Montenegro Filho¹⁹⁹

Em comunicado oficial informando sobre o falecimento, o Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Délio Jardim de Mattos, ressaltou para que os companheiros de farda jamais esquecessem que o Marechal do Ar Eduardo Gomes “foi o grande líder de nossa Força Aérea, a maior presença ao longo de sua história e o ministro de suas horas mais críticas”²⁰⁰. A 06 de novembro de 1984, ainda no Ministério do Ten Brig Délio, o Marechal do Ar Eduardo Gomes foi proclamado, por meio da Lei nº 7.243, o **Patrono da Força Aérea Brasileira**.

198 Trecho da Ordem do Dia proferida pelo Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, em comemoração ao cinquentenário da Revolução de 1922. In. Revista Aeronáutica, nº 75, 1972

199 Siqueira, 1984, p. 332

200 Siqueira, 1984, p. 335



Marechal do Ar Eduardo Gomes patrono do CAN e da FAB em frente ao Curtiss Fledgling K263 que realizou o 1º voo do CAM²⁰¹

Enfim, como se observa, a trajetória de vida do Marechal do Ar Eduardo Gomes permite recuperar parte da memória e da história da FAB, mas não só. Por meio dos caminhos trilhados, das relações sociais estabelecidas, tem-se na biografia do Patrono da Força Aérea Brasileira e do Correio Aéreo Nacional uma contribuição relevante para a história do Brasil.

Dessa forma, o presente opúsculo teve como missão apresentar o Marechal do Ar Eduardo Gomes de forma humanizada, ressaltando, sobretudo, suas ações profissionais e políticas, com seus ideais e suas verdades, seus óbices e seus acertos, inserido dentro de um cenário político conturbado em que precisou fazer algumas escolhas para defender suas convicções, mesmo que para isso colocasse em risco a profissão e até mesmo a própria vida.

201 Lavenère-Wanderley, 1975, p. 163

Pelo reconhecimento dos importantes serviços prestados à Nação, o Marechal do Ar Eduardo Gomes recebeu diversas condecorações e homenagens:

- A cidade do Rio de Janeiro homenageou-o dando o nome oficial de Parque Brigadeiro Eduardo Gomes ao aterro do Parque do Flamengo, já que este fica em frente ao Edifício Seabra, onde ele morou, localizado na rua Praia do Flamengo, 88;

- O Aeroporto Internacional de Manaus, inaugurado em 1976, recebeu o nome de Eduardo Gomes; e

- Outros espaços e logradouros também prestaram essa homenagem, como é o caso de uma avenida em Belo Horizonte; uma praça em Arraial D'Ajuda (Porto Seguro-BA); uma das principais avenidas na cidade de Marília-SP; um parque de esporte e lazer em Canoas-RS; e um conjunto habitacional na cidade de São Cristóvão-SE.

Além desses, a memória do Eduardo Gomes também foi imortalizada na praça que fica em frente à entrada do portão principal do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), em São José dos Campos-SP, e ao emprestar o seu nome ao 11º Grupo de Artilharia Antiaérea (Grupo Brigadeiro Eduardo Gomes), em Brasília-DF.

No Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o Marechal do Ar Eduardo Gomes é o patrono da Cadeira nº 9, do Conselho Superior daquela Instituição.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aerovisão. A Revista Oficial da Força Aérea Brasileira. Ed. 235, 2013.
- AZEVEDO, Mariana Barbosa. AD ASTRA! Da Escola de Aviação Militar do Exército à Escola de Aeronáutica. Rio de Janeiro: INCAER, 2019.
- CARVALHO, José Murilo de. A Formação das Almas: O Imaginário da República no Brasil. São Paulo. Companhia das Letras: 1990
- _____. Forças Armadas e Política no Brasil. Rio de Janeiro: Jose Zahar Ed., 2006.
- CHAGAS, Paulo Pinheiro. O Brigadeiro da Libertação. Livraria Editora Zelio Valverde S.A, 1945.
- CONDE SÁ PINTO, Surama; CASTRO, Tatiana de. 2019. “O Poder Judiciário Na Primeira República: Revisitando Algumas Questões”. *Locus: Revista De História* 25 (2). <https://doi.org/10.34019/2594-8296.2019.v25.28711>.
- DEL PRIORE, Mary; VENANCIO, Renato. Uma breve história do Brasil. São Paulo: Planeta, 2016.
- DRUMOND, Cosme Degenar. O Brigadeiro: Eduardo Gomes, trajetória de um herói. Editora Cultura, 2011.
- EM GUARDA: para a defesa das américas, New York, 1941-1945.
- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). História geral da aeronáutica brasileira. Vol. 03. Rio de Janeiro: INCAER, 1991.
- _____. História geral da aeronáutica brasileira. Vol. 04. Rio de Janeiro: INCAER, 2005.
- _____. Patronos do INCAER. Rio de Janeiro: INCAER, 2008.
- _____. Fichas Anuais de Fatos Históricos (FAFH): Base Aérea de Santa Cruz (BASC). Acervo INCAER.
- FERREIRA, Marieta de Moraes. O que querem os tenentes? In. História do Brasil para ocupados. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2013

FERRO, Flávia Salles. UM LIBERAL AUTORITÁRIO: TRAJETÓRIA POLÍTICA-DE EDUARDO GOMES (1922-1981). Tese (doutorado) – UFJF, Programa de pós-graduação em História, 2020.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. História da Força Aérea Brasileira. 2. Ed. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

LORCH, Carlos. Do CAN ao SIVAN: a FAB na Amazônia. Rio de Janeiro: Aerospace, 2000.

MEIRELLES, Pedro Von Mengden. O mais popular dos doces brasileiros?": História crítica do brigadeiro. Aedos, Porto Alegre, v. 11, n. 25, p. 330 - 354, Dez. 2019. file:///C:/Users/Usuario/Downloads/88452-417272-1-PB.pdf

MENDONÇA, Sônia Regina de. Estado e Sociedade: a consolidação da república oligárquica. In: História Geral do Brasil. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

MOURA, Nero. Um voo na história. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1996.

MUSEU AEROESPACIAL (MUSAL). Arquivo Histórico. Pasta do Marechal do Ar Eduardo Gomes.

REVISTA Aeronáutica, Rio de Janeiro, nº 75, jul-ago, 1972.

SCHWARCZ, Lília Moritz. Lima Barreto, Triste Visionário, São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. Caminhado com Eduardo Gomes. Rio de Janeiro: Editora Revista da Aeronáutica, 1984.

SILVA, Gastão Pereira da. Brigadeiro Eduardo Gomes. Editora Panamericana, 1945.

SILVA, Ozires; FISCHETTI, Decio. Casimiro Montenegro Filho: a trajetória de um visionário. Editora Bizz, 2006.

SOUZA, José Garcia de. A Verdade sobre a História da Aeronáutica, 1944.

UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA (UNIFA). Campo dos Afonsos: 100 anos de instrução militar na aviação brasileira – 1919/2019. Rio de Janeiro: UNIFA, 2019.

SITES CONSULTADOS

ARQUIVO NACIONAL. Fundos: BR RJANRIO EH.0.FOT, PRP.963, 26 de dezembro de 1941; BR RJANRIO EH.0.FOT, PRP.3458, 21 de dezembro de 1950; BR RJANRIO EH.0.FOT, PRP.4941, 29 de novembro de 1954; BR RJANRIO EH.0.FOT, PRP.8460, 11 de janeiro de 1965; Disponível em: <https://sian.an.gov.br/>

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>> Jornais consultados: A Batalha; Careta; Correio da Manhã; Fon-Fon; O cruzeiro: Revista (RJ); O Malho; O Paiz; Revista da Semana (RJ).

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/>

Agradecimento ao MUSEU AEROESPACIAL (MUSAL), especialmente a 1º Ten QOCon HIS Rachel Motta Cardoso e a 2º Ten QOCon AQV Marcella de Souza Santos Lacerda, pelo apoio na digitalização das cartas e das cadernetas do Marechal do Ar Eduardo Gomes.

*A 1º Ten QOCon HIS Bruna Melo S. Duque Estrada
pertence ao efetivo deste Instituto e integra
a equipe do SISCULT.*





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



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.fab.mil.br/incaer