

*O Emprego do Avião  
na Revolução  
Constitucionalista de 1932*



# *O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932*

\* Manuel Cambeses Júnior

## **1 – PREÂMBULO**

Há 76 anos, de 9 de julho a 2 de outubro de 1932, o Brasil foi sacudido pela Revolução Constitucionalista de 1932, liderada pelo Estado de São Paulo contra o Governo de Getúlio Vargas que assumira a chefia do País em decorrência da vitória da Revolução de 1930 que ele liderara.



Quando Getúlio Vargas subiu ao poder, após o golpe de 1930, não respeitou a autonomia de São Paulo, nomeando um interventor de fora, o pernambucano João

Alberto Lins de Barros, não conservando o seu Presidente (nessa época os governadores eram denominados Presidentes). Isso desgostou profundamente os paulistas, sobretudo os fazendeiros de café e os dirigentes do Partido Republicano Paulista (PRP), que não se conformavam com o fato de São Paulo estar sendo comandado por um estranho. O povo sentia-se humilhado e passou a se movimentar exigindo uma nova Constituição.

A política centralizadora de Vargas desagradou profundamente as oligarquias estaduais, especialmente as de São Paulo. As elites políticas, do Estado politicamente mais importante do país, sentiam-se sobrejamente prejudicadas. Ademais, os liberais reivindicavam a realização de eleições e o fim do governo provisório.

O governo Vargas reconheceu, oficialmente, os sindicatos dos operários, legalizou o Partido Comunista e apoiou o aumento no salário dos trabalhadores. Estas medidas irritaram ainda mais as elites

paulistas. Em 1932, uma greve mobilizou 200 mil trabalhadores no Estado. Preocupados, os empresários e latifundiários de São Paulo se uniram contra o presidente Getúlio Vargas.



Até hoje não estão bem claras as razões do envolvimento de São Paulo neste movimento que aqui evocaremos do ponto-de-vista das operações militares aéreas que se desenvolveram nas diversas frentes de batalha.

A Revolução Constitucionalista de 1932 foi um dos acontecimentos cívicos mais notáveis da História do Brasil. E não fica a dever nada, em idealismo e civismo, aos maiores episódios da História. Ela representou a luta dos paulistas por uma nova Constituição.

O estopim foi o confronto que ocorreu na Praça da República, entre membros da Legião Revolucionária Getulista, fundada por Miguel Costa, e populares contrários ao que a Legião defendia.

Nesse choque, onde foram usadas até armas de guerra, morreram os jovens paulistas Miragaia, Martins, Dráusio e Camargo, que dariam origem à sigla MMDC que congregou os conspiradores revolucionários.

O levante teve lugar na noite de 9 de julho de 1932, unindo tropas da Força Pública de São Paulo, algumas unidades do Exército, e voluntários paulistas.





Assumi o comando da 2ª Região Militar, em São Paulo, o Coronel Euclides de Oliveira Figueiredo, na condição de revolucionário. Mais tarde viria, para o comando das operações, o general Bertoldo Klinger.



General  
Bertholdo Klinger



General  
Euclides Figueiredo

A Revolução de 1932 desenvolveu-se em 6 frentes:

- \* Frente Leste, ou do Vale do Paraíba;
- \* Frente Sul, ou Paranaense;
- \* Frente Mineira;
- \* Frente de Mato Grosso;
- \* Frente do Litoral (entre a Serra do Mar e o litoral norte de São Paulo) e
- \* Frente do Rio Grande do Sul.

A Aviação teve seu relevante papel na Revolução de 1932, embora os dois lados em luta dispusessem de poucos aviões. O governo federal contava com aproximadamente 58 aeronaves divididas entre a Marinha e o Exército, já que a Força Aérea, nessa época, não constituía uma arma independente.

Em contrapartida, os paulistas possuíam apenas dois aviões Potez e dois Waco, além de um pequeno número de aviões de turismo. No final de julho, o governo rebelde conseguiu mais um aparelho, trazido pelo tenente Artur Mota Lima, que desertou do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Os “vermelhinhos”, como eram conhecidos os aviões do governo federal, não apenas atuaram nas linhas de combate, como, também, foram utilizados para bombardear várias cidades paulistas, entre as quais Campinas, onde causaram grandes prejuízos. Serviam, igualmente, como arma de propaganda, deixando cair panfletos sobre as cidades inimigas e em locais de concentração das tropas rebeldes. Já os aviões das Unidades Aéreas Constitucionalistas (UAC) conhecidos como “gaviões de penacho”, pouco puderam fazer.



Waco “Vermelhinho”

Ainda assim, realizaram duas façanhas de grande impacto: a 21 de setembro, num ataque de surpresa a Moji-Mirim (já em poder de Eurico Dutra), conseguiram inutilizar cinco dos sete aviões federais ali estacionados, antes que estes pudessem levantar vôo; no dia 24, três “gaviões de penacho” atacaram o couraçado Rio Grande do Sul, fundeado em Santos, com o objetivo de relaxar o bloqueio ao porto local. Nesse ataque um dos aviões explodiu no ar, matando piloto e co-piloto. Os outros dois aparelhos, porém, conseguiram cumprir a missão. Dois meses antes, a 23 de julho, Santos Dumont, o “Pai da Aviação”, deprimido com a utilização de seu invento, como arma de guerra, suicidava-se em Guarujá.

## 2 - AS FRENTES DE COMBATE DA REVOLUÇÃO DE 1932



Com a eclosão do movimento em São Paulo, logo na primeira semana as forças legalistas se desdobraram nos limites do Estado, estabelecendo inicialmente duas frentes: uma ao Sul, na fronteira com o Paraná, cujos elementos marchariam sobre São Paulo seguindo o eixo Itararé-Faxina (Itapeva)-Itapetininga; outra no Leste,

cujos componentes avançariam pelo Vale do Paraíba. Posteriormente, outra frente se abriu na fronteira com Minas Gerais, sendo objetivo das forças aí desdobradas progredir com um flanco sobre o Vale do Paraíba e com outro sobre Campinas, apertando o cerco sobre a capital.

Ainda na fase de ebulição política, quando ficou evidente a forte possibilidade de que as sucessivas crises desembocariam num conflito armado, os contendores em potencial procuravam mobilizar os meios de combate mais avançados para impor a sua vontade. É óbvio que os dois lados reconheceram de pronto a importância da aviação, e ambos desenvolveram grandes esforços para enriquecer seus meios aéreos. Com presença marcante e decisiva nas três frentes de combate, e mesmo sobre o mar durante o bloqueio naval do Porto de Santos, a aviação foi responsável pela unicidade histórica da Revolução de 1932, na medida em que nenhum chefe pôde dela prescindir. Ela é referencial obrigatório em qualquer análise político-militar do movimento constitucionalista.

Na realidade, durante a guerra civil, ocorreu pela primeira vez, na história do País, o ensaio em escala considerável da arma mais temida do período de entre-guerras. Embora a disponibilidade de meios fosse modesta de parte a parte, os resultados da intervenção dos mesmos nos combates foram surpreendentes. Constitucionalistas e legalistas, nas três frentes, clamavam continuamente por maior presença da aviação, certos de sua condição de fiel da balança na dicotomia vitória/derrota.



Potes 25 TOE

A ânsia por meios aéreos manifestou-se desde os instantes iniciais da luta. Um dos primeiros atos paulistas foi ocupar o Campo de Marte, base do Exército nos arredores de São Paulo, onde se encontravam dois aviões Potez 25 TOE e dois Waco CSO, um dos quais pertencente ao Grupo Misto de Aviação, sediado no Campo dos Afonsos. Assim, na manhã de 10 de julho, a Aviação Constitucionalista compreendia quatro aviões, aos quais se acrescentariam posteriormente o Waco CSO C-3, levado para São Paulo, no dia 21 de julho, pelo Primeiro-Tenente Arthur da Motta Lima, e o Neuport Delage Ni D-72, transportado na segunda quinzena de agosto pelo Capitão Adherbal da Costa Oliveira, por terem ambos os pilotos aderido à causa revolucionária. Além desses, uma série de aviões leves foi posta à disposição dos rebeldes por proprietários privados: três De Havilland DH 60x Moth, dois Harriot 410, um Nieuport Ni-81, um Morane-Saulnier MS29, um Curtiss JN-2 e um Caudron 93-bis. Al-



Waco CSO C-3

guns dias mais tarde foi acrescentado a esta frota heterogênea um Laté 26 requisitado da Aéropostale, com vistas a possível adaptação para bombardeio.

Também os legalistas cedo revelaram reconhecimento pelo valor potencial da nova arma. Já a 10 de julho, o General Góis Monteiro instruiu o Coronel Pessoa no sentido de solicitar ao Ministério da Guerra que mantivesse sempre à sua disposição três aviões armados.

No início das hostilidades, a Aviação legalista era mais bem servida de meios aéreos. Da Aviação Militar foram mobilizados: o Grupo Misto de Aviação, com doze aviões Potez 25 TOE de observação e bombardeio e cinco aviões WACO CSO armados com metralhadoras e porta-bombas; a Escola de Aviação Militar, com um avião de bombardeio Amiot 122, um caça Nieuport-Delage Ni D-72 e onze De Havilland DH 60T Moth, atualizados em missões de ligação, observação e regulagem de tiros de artilharia.



Nieuport-Delage Ni D-72



De Havilland DH 60T Moth



Vought 02U-2A Corsair

A Aviação Naval mobilizou a 18ª Divisão de Observação com quatro aviões Vought 02V-2A Corsair e a Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha com três aviões Martin PM e sete Savoia Marchetti S-55. Para tarefas de ligação, reconhecimento e observação, havia, ainda, disponíveis doze De Havilland DH 60 e dois Avro 504.

Se o primeiro passo foi mobilizar os meios existentes, o segundo, tanto de legalistas quanto de constitucionalistas, foi adquirir meios complementares, necessariamente importados, já que a indústria local era incapaz de produzi-los. Dos contratos negociados pelo Governo Federal, apenas um, referente à compra de trinta e seis Waco C90, se concretizou com a rapidez necessária para permitir o emprego operacional no conflito. Dos trinta e seis, só dez foram montados a tempo de terem participação efetiva, mesmo assim com uma particularidade. A intenção era usar os Waco C90 primariamente como aviões de caça, e secundariamente como



Avro 504

de bombardeio e observação. O contrato especificou a instalação de metralhadoras de 7mm, com a finalidade de utilizar munição já fabricada no País para armamento de mesmo calibre usado na Infantaria. Entretanto, como as munições aérea e terrestre têm características distintas, as metralhadoras dos Waco C90, em sua maioria, entravam em pane logo após as primeiras rajadas. Os aviões passaram então a cumprir, primariamente, missões de bombardeio e observação, e os poucos cujas metralhadoras aceitaram a munição autóctone eram intensamente solicitados e deslocavam-se para as três frentes, realizando missões primárias de caça.

Para os paulistas, as dificuldades de aquisição de material eram significativamente maiores. As negociações em Nova Iorque, por exemplo, com a Consolidated Aircraft, para a compra de dez aviões Fleet 10D, quando quase concluídas, foram abortadas por intervenção direta do Governo Brasileiro junto ao Departamento de Estado.



Fleet 10D



Curtiss O-13 Falcon

Só mesmo através de operação triangular em Buenos Aires, a fim de burlar cláusulas do Tratado de Havana, foi possível adquirir dez aviões Curtiss O-13 Falcon na fábrica de montagem da Curtiss Wright Corporation, em Los Cerrillos, Chile, pela quantia de US\$ 292.500. Eram aviões robustos, equipados com motor Curtiss D-12 de 435 H.P., velocidade máxima de 224 km/h, raio de ação de 1.000 km e teto de 4.600 m, capazes de realizar bombardeio picado. Sem dúvida, foram os aviões mais aperfeiçoados que participaram da luta aérea.

O transporte desses aviões para o Brasil foi um verdadeiro desafio. Em princípios de agosto, pilotos americanos e ingleses, especialmente contratados, iniciaram os vôos de traslado, via Argentina e Paraguai. Dois aviões foram entregues a pilotos brasileiros em Encarnación, no Paraguai, próximo à fronteira argentina. No dia 25 de agosto, um dos aviões fez pouso forçado em Concepción, sendo apreendido pelas autoridades paraguaias sob a acusação de sobrevôo não-autorizado de seu espaço aéreo. Pouco mais de uma semana depois, outro Falcon sofreu acidente na Argentina, próximo à fronteira chilena. Finalmente, a 1 de setembro, os paulistas receberam os primeiros Falcon, e as entregas posteriores foram feitas aos rebeldes brasileiros na cidade de Campanário, no sul de Mato Grosso. De lá eram trasladados para o Campo de Marte, a fim de receberem metralhadoras e porta-bombas, estas últimas já de fabricação nacional. Apesar do esforço hercúleo, apenas quatro Falcon participaram das operações aéreas antes que a revolu-

ção chegasse ao fim. O primeiro emprego foi a 20 de setembro, em missão de bombardeio ao Campo de Mogi-Mirim.

### 3 - OS COMANDOS AÉREOS

Para emprego dos meios aéreos, o General Góis Monteiro dispunha em seu Estado-Maior de dois assessores, os Capitães Vasco Alves Secco e Carlos Pfaltzgraff Brasil.



Eduardo Gomes

O Major Eduardo Gomes, comandante do Grupo Misto de Aviação, que desde o rompimento das hostilidades coordenava o emprego de sua unidade e dos reforços da Escola de Aviação Militar, foi designado, em 16 de setembro, Comandante das Unidades Aéreas do Destacamento de Exército do Leste.

No dia 6 de setembro, foi designado Comandante das Unidades Aéreas do Destacamento de Exército do Sul o Major Ajalmar Vieira Mascarenhas.

Os aviões da Marinha ficavam sob o controle operacional direto das autoridades navais, operando em apoio aos navios de superfície desdobrados nas proximidades do porto de Santos, para efetivação de bloqueio naval e também em apoio à Flotilha Naval de Mato Grosso, sediada em Ladário. Participaram, também, de operações com a Aviação Militar no Vale do Paraíba e na frente sul, em missões de escolta e observação.



Lysias Rodrigues

Os meios aéreos paulistas foram enfeixados nas mãos do Major Ivo Borges, Comandante das Unidades Aéreas da Aviação Constitucionalista, e nas do Major Lysias A. Rodrigues, Comandante do Grupo de Aviação Constitucionalista.

#### 4 – MISSÕES AÉREAS

Em termos de infra-estrutura de aeródromos, os paulistas tinham muito mais flexibilidade que os governistas.

Enquanto estes dispunham apenas do Campo dos Afonsos, do Galeão e só muito mais tarde de Resende, aqueles serviam-se do Campo de Marte como base principal, significativamente aumentado durante a revolução, e também dos Campos de Lorena, Taubaté, Mogi-Mirim, Campinas e Itapetininga. De uma posição central em relação às zonas de combate, com facilidade de desdobramentos nos campos citados, os paulistas colocavam-se em posições bem próximas das três frentes, conseguindo assim, com os mesmos aviões e pilotos, a realização de grande número de sortidas.

Durante os primeiros dias de hostilidades, tanto legalistas quanto constitucionalistas empregavam seus aviões em missões de reconhecimento e propaganda. Assim, no dia seguinte ao rompimento das hostilidades, 10 de julho, os paulistas enviaram ao Rio de Janeiro um dos seus Waco CSO, com o objetivo de lançar panfletos, e nesse mesmo dia lançaram uma patrulha aérea de combate sobre São Paulo, constituída de dois CSO e um Nieuport Ni D-80, com a finalidade de interceptar aviões legalistas.



Nieuport Ni-81

Três dias mais tarde, os governistas planejavam duas sortidas de Potez 25 TOE executando-as em seguida. No curso da primeira, concentrações de tropas paulistas foram detectadas e atacadas perto de Queluz e durante a segunda foi interceptado um Waco CSO paulista em vôo de observação perto de Bananal. O Tenente Márcio de Souza e Mello, no comando do Potez 25, iniciou a aproximação para o combate, desferiu as primeiras rajadas, mas, com problemas de sincronização das metralhadoras e ultrapassado em velocidade, abandonou a perseguição.

Sentindo a necessidade de dispor de um aeródromo mais próximo das frentes de combate, os legalistas planejaram a ampliação do Campo de Resende que, embora só tenha adquirido plena operacionalidade na segunda quinzena de agosto, foi usado pela Aviação Legalista desde meados de julho.

Assim, em 16 de julho, dois Potez 25 TOE e dois Waco CSO da Aviação Militar decolaram do Campo dos Afonsos e pousaram em Resende, onde os esperava um Vought 02V-2A Corsair da Aviação Naval, para realizarem missão conjunta sobre São Paulo. Os dois Waco CSO lançariam panfletos, os dois Potez 25 TOE atacariam o Campo de Marte, enquanto o Vought 02V-2A Corsair faria a cobertura de escolta. No dia seguinte, os legalistas renovaram o ataque ao Campo de Marte com três Potez e um Amiot Bp 3, lançando bombas de 50 libras, sem grandes danos para as instalações. Nesse mesmo dia um Potez atacou o Campo de Taubaté.

A situação no Vale do Paraíba, inicialmente favorável aos paulistas, evoluiu mais tarde para vantagem dos legalistas. Com a finalidade de reduzir a iniciativa dos paulistas nessa área, os governistas montaram uma série de ataques aéreos a pontos críticos das posições defensivas adversárias. Em 20 de julho, três Waco e três Potez cumpriram missões de apoio aéreo aproximado em proveito das forças governistas que defendiam São José do Barreiro, então sob pesado bombardeio da artilharia paulista. Os aviões concentraram os ataques sobre as baterias, destruindo-as totalmente e aliviando a pressão que então exerciam.

Os ataques aéreos foram, para ambos os contendores, a grande novidade da Revolução de 1932, não raro causando pânico nos combatentes terrestres. Este efeito foi explorado ao máximo pelos legalistas, que instituíram a prática de usar patrulhas aéreas sobre tropas rebeldes, muito mais para fins psicológicos do que propriamente pelo que poderiam representar certos alvos de oportunidade. Os Waco CSO de cor vermelha, que desempenharam grande parte dessas missões de inquietação, eram temidos, e foram logo apelidados pelos paulistas de “vermelhinhos”.



Aviadores Constitucionalistas

Dada a inferioridade de meios no Vale do Paraíba, os paulistas resolveram concentrar seus recursos aéreos na Frente Sul, onde havia total ausência de oposição aérea legalista. Assim, o Major Lysias Rodrigues desdobrou o Grupo de Aviação Constitucionalista, com dois Potez e três Waco no Campo de Itapetininga, próximo da linha de frente.

Desse ponto privilegiado, a partir de 16 de julho, aquela Unidade Aérea passou a hostilizar as forças legalistas, atacando concentrações de colunas, comboios e linhas ferroviárias. Usando tática de aviões isolados ou aos pares, cada piloto realizando duas ou três sortidas por dia e, sem oposição aérea, o Grupo procurou conter o avanço das tropas do General Waldomiro Lima, inquietando, retardando e causando baixas. A tal ponto que o comandante da Frente Sul se viu na contingência de solicitar apoio aéreo urgente ao Quartel-General no Rio de Janeiro. Finalmente, em 26 de julho, um Potez chega a Faxina, aeródromo recentemente ocupado pelas tropas governistas.

Tão logo o Potez 25 foi reabastecido e armado, decolou de Faxina para uma missão de reconhecimento armado à base dos constitucionalistas em Itapetininga, pilotado pelos Tenentes Carlos França e Antônio Lemos Cunha. O avião atacou o QG da aviação rebelde e no retorno bombardeou um comboio de tropas.

No dia seguinte, duas novas sortidas foram realizadas, e, no dia 28, ao atacar o campo de Itapetininga onde havia um Waco estacionado, foram lançadas duas salvas de bombas que, entretanto, não

atingiram o alvo. Sentindo que enfim começara a encontrar oposição aérea, o Major Lysias procurou imediatamente neutralizar a ameaça potencial. Despachou dois Potez para Faxina que, surpreendendo o avião governista estacionado, não tiveram dificuldades em atacá-lo, causando-lhe sérios danos e indisponibilidade prolongada. Com isso, a Frente Sul perdeu o apoio aéreo de que tanto necessitava.

No dia 5 de agosto, entretanto, mais um Potez deixou Resende com destino a Faxina, a fim de substituir o avião danificado dias antes.

No dia 8, empenhado em missão na parte da manhã, foi interceptado por uma formação paulista de dois Waco e um Potez, sob o comando do Capitão Gomes Ribeiro, mas conseguiu escapar. Na tarde desse mesmo dia, no entanto, na execução de nova sortida, foi mais uma vez interceptado pela mesma formação rebelde, desta vez sob o comando do Major Lysias, e, em combate aéreo na região de Buri, o Potez governista recebe vários tiros no radiador de água, e é obrigado a aterrar fora de campo, no interior das linhas amigas, felizmente sem danos pessoais, mas com perda total do equipamento.

Querem alguns pesquisadores que o Potez 25 TOE A-117 tenha sido o primeiro avião abatido em combate aéreo na América Latina, antecipando-se em oito semanas a evento semelhante em 30 de setembro de 1932, quando um avião paraguaio Wibault 73 foi derrubado por um Vickers 143, na Guerra do Chaco, conforme consta dos registros aeronáuticos internacionais.



VICKERS

Três dias depois, 11 de agosto, um terceiro Potez é deslocado para Faxina. Já no dia seguinte, escoltado por dois Vought Corsair da Marinha, decolou para missão de ataque à base de Itapetininga, mas não encontrou qualquer oposição aérea porque o Grupo de Aviação Constitucionalista se deslocara para Lorena, a fim de tentar barrar o avanço governista no Vale do Paraíba e na frente mineira.

Chegados a Lorena, foram logo empenhados em ataques a pontos fortes da frente legalista, surpreendendo as tropas há muito habituadas apenas ao sobrevôo de aviões amigos. Com o intuito de marcar o seu espírito ofensivo, os rebeldes planejaram um audacioso ataque ao Campo de Resende, levado a efeito no dia 13 de agosto às 01h30min, sem maiores conseqüências táticas, mas constituindo-se no primeiro ataque aéreo noturno realizado na América Latina. É o que afirmam alguns pesquisadores, declarando que ele precedeu de dois anos e quatro meses o alegado primeiro ataque do avião naval paraguaio Macchi M 18, que consta nos registros aeronáuticos como tendo sido realizado a 20 de dezembro de 1934.

Como resposta à afronta, os legalistas executaram nesse mesmo dia um ataque maciço ao Campo de Lorena, com cinco Potez e dois Waco dos recentemente chegados dos Estados Unidos. Embora surpreendessem os aviões paulistas estacionados e realizassem ataques durante cinco minutos, nada disso impediu que conseguissem decolar com os aviões na direção de São Paulo.

Logo depois desse ataque, os paulistas desfecharam um outro contra Areias, ocupada pelos governistas, utilizando um Potez e dois Waco. Perto de Bom Jesus da Bocaina, durante o retorno, interceptaram um Potez governista, pilotado pelo Tenente José Cândido de Murici Filho, tendo como observador-metralhador o Tenente José Vicente de Faria Lima, que estava bombardeando a usina elétrica local. Houve rajadas de parte a parte, sem perdas, mas os rebeldes desengajaram do combate por falta de munição e combustível.

No dia seguinte, depois de realizar missões em Queluz e Areias, os paulistas retornaram a Lorena, e, concluindo que estavam em vias de perder este campo avançado, retraíram-se para a antiga base de Itapetininga.

Na segunda quinzena de agosto, intensificaram-se as ações aéreas de ambos os contendores.

Os paulistas retornaram ao Vale do Paraíba e no dia 22 houve um combate aéreo envolvendo um Waco e um Nieuport do lado dos paulistas e um Waco e um Potez do lado do Governo. Os aviões paulistas regressavam de um ataque

às tropas na região de Queluz, e os do Governo, que tinham tomado conhecimento antecipado do ataque, decolaram de Resende para perseguí-los. Houve troca de rajadas entre os combatentes, mas nenhum avião foi abatido.

No dia 23, três Potez e dois Waco legalistas descobriram a base de Guaringuetá, onde estavam estacionados dois Waco, dois Potez e um Nieuport, os quais regressaram pouco antes de um bem-sucedido ataque às tropas governistas na região de Cunha. Os cinco aviões legalistas iniciaram a corrida de bombardeio do Sul, atingindo em cheio um dos Potez rebeldes, que se fez em chamas. Em consequência, os quatro aviões remanescentes retraíram-se para São Paulo.



Aviadores Constitucionalistas

Em 26 de agosto, a Aviação Constitucionalista passou a operar simultaneamente de Mogi-Mirim, a pequena distância da fronteira mineira, e do Campo de Marte, em apoio a um batalhão que lutava desesperadamente para manter a posse de Itaipava, conquistada pelos legalistas no dia seguinte.

A situação para os rebeldes deteriorava-se seriamente, obrigando a esforço máximo dos pilotos, do pessoal de apoio e das máquinas. Como consequência, o Grupo de Aviação Constitucionalista retraiu-se para a base principal, o Campo de Marte.

Conquistadas novas posições, os legalistas pressionavam na frente mineira. Para isso, três Waco deslocaram-se de Resende e passaram a operar de Pouso Alegre, 100 quilômetros a nordeste de Mogi-Mirim. Simultaneamente, os aviões baseados em Resende desenvolveram operações intensas no Vale do Paraíba. E, para aumentar a pressão sobre os rebeldes, dois Waco deslocam-se para Faxina no dia 1 de setembro. Assim, a Aviação Legalista marcava presença nas três frentes de combate.

Na frente mineira, a ofensiva terrestre acelerou-se, e os paulistas começaram a ceder terreno. No dia 5 de setembro, as forças governamentais ocuparam Mogi-Mirim e seus aeródromos. Seis dias depois, três Waco foram transferidos de Pouso Alegre para a cidade conquistada, apesar de a frente dos combates encontrar-se ainda próxima ao aeroporto. Eles fustigaram continuamente as tropas rebeldes nas estradas e ferrovias ao sul de Mogi-Mirim.

Nesses combates faleceu o único piloto legalista, Segundo-Tenente Lauto Aguirre Horta Barbosa, atacando uma composição ferroviária na região de Casa Branca, quando o Waco que pilotava foi abatido pelo fogo de armas antiaéreas.

Também na Frente Sul a ofensiva legalista acelerou-se, a despeito do potencial dos constitucionalistas e de seu Grupo de Aviação. Itapetininga continuava em uso, apesar de bem próximo da frente de combates terrestres. No dia 17 de setembro, entretanto, percebendo a ativa oposição aérea também nessa frente e a progressão das forças terrestres, os paulistas sentiram que seria temeridade operar de aeródromo tão próximo da linha de frente e assim, dois dias depois, evacuaram definitivamente Itapetininga, que lhes servira de base desde o início do conflito.

As forças em confronto no transcorrer da Revolução de 1932 tiveram oportunidade de exercitar técnicas de comando e estado-maior na condução das operações terrestres e aéreas.

Os ensinamentos da Primeira Guerra Mundial, aqui transmitidos ao Exército pela Missão Militar Francesa nas escolas de Estado-Maior e de Aperfeiçoamento, sistematizaram os trabalhos nos escalões de comando, planejamento e execução, ensejando a emissão de documentos nos três níveis, através dos quais podem ser analisadas as operações terrestres e aéreas levadas a efeito durante a Revolução de 1932.

Três dias após o rompimento das hostilidades, os primeiros navios da Marinha chegam às costas de São Paulo, iniciando o bloqueio do porto de Santos.

Para o apoio a esses navios e a outros que a eles se juntariam, nesse mesmo dia, três Savoia-Marchetti S 55 e dois Martin PM deslocaram-se para Vila Bela, na Ilha de São Sebastião. Além das missões de apoio



Savoia-Marchetti S55



Martin PM



Vought O2U-2A Corsair

aéreo às unidades navais, era intenção da Marinha empregar os aviões acima, juntamente com quatro Vought O2U-2A Corsair, em ataques a alvos terrestres. Os Corsair na configuração flutuadores operavam do Galeão, por ser tecnicamente contra-indicado fazê-lo ao largo de Vila Bela, o que levou a

Marinha a aumentar o campo de pouso da ilha e utilizar a configuração rodas, a fim de poder operá-los mais próximo da área de combate, fazendo o patrulhamento da costa paulista entre Santos e Parati.

No dia 18 de julho, dois Corsair em missão de reconhecimento armado no eixo Parati-Cunha-Lagoinha foram hostilizados por fogo antiaéreo e interceptaram um Potez rebelde que conseguiu fugir protegendo-se na nebulosidade existente na região. Três dias depois dois Corsair receberam a missão de atacar uma bateria, cujos fogos estavam barrando o avanço de um batalhão de fuzileiros navais na área de Cunha. Após demorada busca, sem conseguir localizá-la, a patrulha preparava-se para regresso à base quando o Capitão-de-Corveta Petit avistou uma concentração inusitada de carros de boi e carroças de cavalo. Descendo para investigar, foi atacado por fogo de armas de pequeno calibre e decidiu soltar suas bombas sobre a concentração, a 15 m de altura. À explosão das bombas aéreas, para surpresa do piloto, seguiram-se várias outras. O reconhecimento posterior mostrou tratar-se da destruição de morteiros e sua quota de munição, ou seja, destruição da artilharia que barrava a progressão dos fuzileiros, propósito atribuído aos Corsair comandados por Petit.

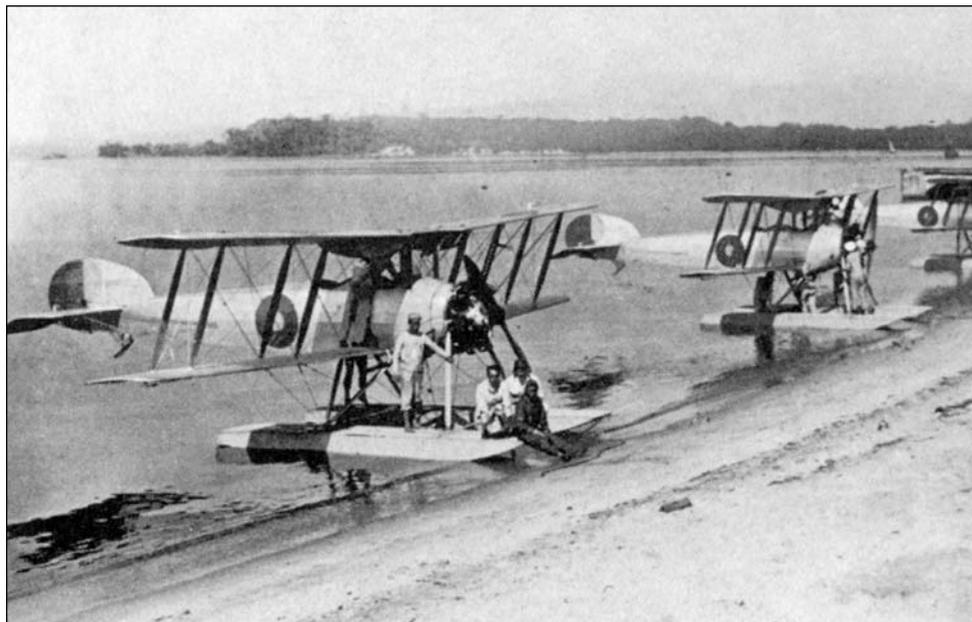
Para reforçar a Aviação Militar dobrada no Vale do Paraíba, dois aviões Corsair permaneceram regularmente em alerta no Galeão, enquanto os outros dois apoiavam as unidades navais, partindo do campo de Vila Bela, já com novas

dimensões. No dia 27 de julho, estes últimos receberam a missão de escoltar um Martin PM e dois Savoia Marchetti S-55 no ataque às instalações da Light em São Paulo, mas a missão foi abortada. No dia seguinte nova tentativa de ataque a Cubatão, também sem sucesso, por conta de precárias condições atmosféricas sobre o alvo. A terceira tentativa, no dia 29, com um Savoia Marchetti e um Corsair foi positiva quanto ao ataque, mas os resultados do bombardeio foram insignificantes.

Na segunda quinzena de agosto, quando os ataques nas três frentes terrestres se intensificaram, a Aviação Naval executou uma série de vôos de patrulha, de reconhecimento e de ataque ao longo do litoral paulista coincidindo com aquela ofensiva.

Hostilizados pelos rebeldes que ocuparam o Forte de Itaipu, no dia 3 de setembro, três Savoia Matchetti escoltados por um Corsair realizaram um primeiro ataque ao forte, seguido de outro no dia 5, que resultou em sérios danos com destruição de vários canhões.

No mês de setembro, com a chegada dos primeiros Falcon ao Campo de Marte, um deles foi destacado para Mato Grosso, com o objetivo de atacar o monitor Pernambuco, fundeado no Rio Paraguai próximo a Porto Esperança. Pilotado pelo americano Otton Hoover e tendo como observador Juvenal Paixão, durante três dias, cinco ataques foram conduzidos contra o navio, causando-lhe sérios danos.



Avro 504 com flutuadores

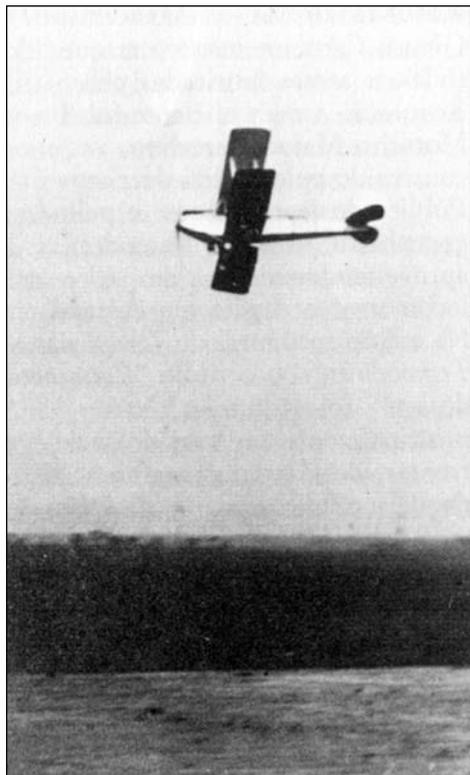
Para a devida proteção aérea a seus navios fluviais, a Aviação Naval transladava, em agosto, para Ladário, com grande dificuldade, dois aviões Avro 504 equipados com flutuadores e armados com uma única metralhadora Vickers. Esses aviões fizeram inúmeros vôos de ligação e reconhecimento em proveito das forças governistas do Destacamento Nery da Fonseca e em apoio à Flotilha Naval de Mato Grosso. Foram pilotados nessas missões pelos Capitão-Tenente Ary de Albuquerque Lima e Primeiro-Tenente Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio. Na realidade, os aviões não tinham condições de enfrentar os Falcon em combate aéreo, por serem operacionalmente inferiores.

Ainda durante o mês de setembro, aviões Corsair participaram das operações aéreas na Frente Sul.

## 5 - A FASE FINAL DO CONFLITO

Com a retirada do Grupo de Aviação da base de Itapetininga, a 19 de setembro, a situação tornava-se crítica para os constitucionistas. As forças legalistas avançaram em todas as frentes, e a resistência rebelde começava a entrar em colapso. O número de sortidas da Aviação Militar crescia significativamente à proporção que o conflito marchava para a inevitável conclusão, sendo que os Waco baseados em Mogi-Mirim chegaram a cumprir cinco missões por dia.

Mesmo acuada, a Aviação paulista ainda resistia. No dia 20 de setembro, pela primeira vez, os aviões Falcon entraram em ação na Frente Mineira, bombardeando o campo de Mogi-Mirim. Eram ao todo dois Falcon, um Waco e um Nieuport Delage, fazendo a escolta. Quinze minutos antes



Avião Constitucionalista

do bombardeio tinham acabado de aterrizar quatro Waco legalistas em trânsito para a Frente Sul; dois desses aviões foram incendiados e dois sofreram danos menores.

Entusiasmada com o sucesso desse ataque, a Aviação Constitucionalista executou, quatro dias depois, um ataque diversionário aos navios de guerra que faziam o bloqueio de Santos, com a finalidade de fazê-los concentrar a atenção nos aviões, dando chance ao navio Ruth, que trazia armamento e munição para os rebeldes, de iludir o bloqueio naval e entrar no porto. Para a missão foram designados dois Falcon e um Waco, mas o ataque não teve sucesso, e foi abatido pelo fogo an-

ti aéreo do Cruzador Rio Grande do Sul o Falcon pilotado pelo Primeiro-Tenente Gomes Ribeiro, que tinha como observador o Dr. Mario Machado Bittencourt, matando os dois tripulantes. Essa missão foi o canto do cisne do Grupo de Aviação Constitucionalista.

A importância do navio Ruth para os paulistas pode ser avaliada através do registro publicado na obra “Os Engenheiros de São Paulo em 1932”, de Artur Morgan. No capítulo Ruth, referindo-se a uma visita de navios de guerra a São Paulo, entre os quais estava o próprio Ruth, incorporado à Esquadra após a revolução e rebatizado com o nome de Rio Branco, assim se expressou o autor:

“Que ironia da sorte! Como entraste hoje em Santos, e como seria se tivesses entrado em 1932!”

Nos últimos dias de setembro ficou



claro para os paulistas a impossibilidade de reversão do curso do conflito. A 29, tiveram início as negociações para o cessar-fogo. O Coronel Oswaldo Villa Bella, Chefe do Estado-Maior do General Bertoldo Klinger, e o Major-Aviador Ivo Borges foram os militares que, representando as forças constitucionalistas, compareceram ao QG do General Góis

Monteiro para assinar o armistício, o qual se consumou a 3 de outubro.

Com o término da revolução, os Majores Ivo Borges e Lysias Rodrigues, o Capitão Adherbal da Costa Oliveira, os Primeiros-Tenentes Orsini de Araújo Coriolano e Arthur da Motta Lima,

todos reformados pelo Governo, exilaram-se em Lisboa e Buenos Aires.

Anistiados em 1934, pelo Decreto nº 23.674 de 2 de janeiro, foram todos reintegrados em seus quadros.

Conquanto o número de aeronaves diretamente empregadas nas missões de



combate tenha sido reduzido e a eficácia operacional relativamente modesta, não há dúvida de que a progressão das forças de superfície foi significativamente afetada pelas operações aéreas de ambos os lados.

Legalistas e constitucionalistas sofreram o ineditismo e a violência dos bombardeiros e às vezes tentavam, de fuzil na mão, atingir os velozes aparelhos que espalhavam a morte e a destruição. Todos acompanhavam os vertiginosos piques, flexando a terra com fulminantes rajadas, quase sempre indefensáveis. E quantos admiravam a audácia dos pilotos ao mesmo tempo maldizendo a diabólica aplicação da arma aérea.

Como asseverou o historiador Glauco Carneiro:

“A Aviação foi a trágica surpresa da Revolução”

### **Referências Bibliográficas:**

SILVA, Hélio – 1932. A Guerra Paulista - Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1976, 2ª ed.

RODRIGUES, Sylas - Gaviões de Penacho - Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica, 2000.

ANDRADE NETO, Manoel Cândido de - Bastidores da Revolução Constitucionalista. Rio de Janeiro, Estandarte, 1995.

WANDERLEY, Nelson Freire Lavenère - História da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro, Ministério da AERONÁUTICA, 1974.

CAMPOS, História da Revolução Constitucionalista . São Paulo, Edição do Autor, 1987.

DONATO, Hernani. A Revolução de 1932 - São Paulo, Círculo do Livro (Livro Abril), 1982.

Manuel Cambeses Júnior

Coronel-Aviador Refm

Vice-Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Minas Geraes



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Registrando a história da aeronáutica brasileira

[www.incaer.aer.mil.br](http://www.incaer.aer.mil.br)



Mare oceanus