

O Emprego da Aviação na Revolução Constitucionalista de 1932

Manoel Cambeses Junior*

Resumo: Comunicação apresentada no simpósio comemorativo do 70º aniversário da eclosão da Revolução Constitucionalista de 1932, realizado no período de 10 a 12 de setembro de 2002 e patrocinado pelo IGHMB e IHGB, discorre sobre o relevante papel da aviação nas ações de legalistas e revolucionários. Destaca, além das dificuldades logísticas encontradas, a organização dos comandos aéreos e as missões aéreas.

Palavras-chave: Revolução Constitucionalista de 1932, Aviação, missões aéreas.

A aviação teve relevante papel na Revolução de 1932, embora os dois lados em luta dispusessem de poucos aviões. O Governo federal contava aproximadamente 58 aeronaves divididas entre a Marinha e o Exército, já que a Força Aérea, nessa época, ainda não fora criada.

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 Motta 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 foram utilizados para bombardear várias cidades paulistas, entre as quais Campinas, onde causaram grandes prejuízos. Serviam, igualmente, como meio 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.

Ainda assim, realizaram duas façanhas de grande impacto. Em 21 de setembro, num ataque de surpresa a Mojimirim (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*

* Coronel-Aviador, sócio honorário do IGHMB.

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, em 23 de julho, Santos Dumont, o Pai da Aviação, deprimido com a utilização de seu invento como arma de guerra, suicidava-se em Guarujá.

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 a 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 as sucessivas crises desembocarem em 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 fren-

tes 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.

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 le-

ves 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*. Alguns dias mais tarde foi acrescentado a essa frota heterogênea um *Laté 26*, requisitado da *Aeropostale*, com vistas a possível adaptação para bombardeio.

Também os legalistas cedo revelaram reconhecimento pelo valor potencial da nova arma. Já em 10 de julho, o General Góes 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.

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 12 *De Havilland DH 60* e dois *Avro 504*.

Se o primeiro passo foi mobilizar os meios existentes, o segundo, tanto de le-

galistas 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 36 *Waco C90*, se concretizou com a rapidez necessária para permitir o emprego operacional no conflito. Dos 36, 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 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 York, 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.

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 HP, velocidade máxima de 224km/h, raio de ação de 1.000km e teto de 4.600m, 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 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, em 1º 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, estes últimos já de fabricação nacional. Apesar do esforço hercúleo, apenas quatro *Falcon* participaram das operações

aéreas antes que a revolução chegasse ao fim. O primeiro emprego foi em 20 de setembro, em missão de bombardeio ao campo de Mojimirim.

OS COMANDOS AÉREOS

Para emprego dos meios aéreos, o General Góes Monteiro dispunha em seu estado-maior de dois assessores, os capitães Vasco Alves Secco e Carlos Pfaltzgraff Brasil.

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.

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.

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, Mojmirim, 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 surtidas.

Durante os primeiros dias de hostilidades, tanto legalistas quanto constitucionais 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.

Três dias mais tarde, os governistas planejavam duas surtidas 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”.

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 surtidas por dia e sem oposi-

ção 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 surtidas 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 for-

mação 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 surtida, 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 *Pótez* governista recebeu vários tiros no radiador de água, e foi 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 TOEA-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.

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 planeja-

ram um audacioso ataque ao campo de Resende, levado a efeito no dia 13 de agosto à 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 em 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 avan-

çado, retraíram 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 persegui-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 Guaratinguetá, 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 para São Paulo.

Em 26 de agosto, a aviação constitucionalista passou a operar simultaneamente de Mojimirim, a pequena distância da fronteira mineira e do Campo de Marte, em apoio a um batalhão que lutava desesperadamente para manter a posse de Itatiaia, 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 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, com quilômetros a nordeste de Mojimirim. Simultaneamente, os aviões baseados em Resende desenvolveram operações intensas no vale do Paraíba. E, para aumentar a pressão sobre os rebeldes, dois *Waco* deslocaram-se para Faxina no dia 1º 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 Mojimirim 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 Mojimirim.

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 Itapetinga, 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 chegaram 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 P1S* deslocaram-se para Vila Bela, na Ilha de São Sebastião. Além das missões de apoio 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 15m 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 dotação de munição, ou seja, destruição da bateria que barrava a progressão dos fuzileiros, propósito atribuído aos *Corsair* comandados por Petit.

Para reforçar a Aviação Militar desdobrada 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 Marchetti* 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 *Per-nambuco*, 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.

Para a devida proteção aérea a seus navios fluviais, a Aviação Naval transladava para Ladário, em agosto, 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 pelo Capitão-Tenente Ary de Albuquerque Lima e pelo 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.

A FASE FINAL DO CONFLITO

Com a retirada do Grupo de Aviação da base de Itapetininga, em 19 de setembro, a situação tornava-se crítica para os constitucionalistas. As forças legalistas avançaram em todas as frentes, e a resistência rebelde começava a entrar em colapso. O número de surtidas da Aviação Militar crescia significativamente à proporção que o conflito marchava para a inevitável conclusão, sendo que os *Waco* baseados em Mojimirim 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 Mojimirim. Eram ao todo dois *Falcon*, um *Waco* e um *Nieuport Delage* fazendo a escolta. Quinze minutos antes 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 antiaéreo 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. Em 29, tiveram início as negociações para o cessar-fogo. O Coronel Oswaldo Villa Bella, chefe do estado-maior do General Ber-

tholdo Klinger, e o Major-Aviador Ivo Borges foram os militares que, representando as forças constitucionalistas, compareceram ao QG do General Góes Monteiro para assinar o armistício, o qual se consumou em 3 de outubro.

Com o término da revolução, os Majo- res 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 Glauco Carneiro: "A Aviação foi a trágica surpresa da revolução."

