Força Aérea Alvinegra: a Aviação Constitucionalista durante a Revolução de 1932

Coronel
Carlos Roberto Carvalho Daróz

Introdução

Tarde de sábado, 24 de setembro de 1932. Os três aviões constitucionalistas voam escalonados, o *Curtiss Falcon* prateado, pilotado pelo Tenente Gomes Ribeiro, a uma altitude de 1.800 metros; duzentos metros abaixo, seguia outro *Falcon*, conduzido pelo Major Lysias Rodrigues, que comandava a patrulha aérea, e, mais abaixo, completando a formação, um *Waco CSO*, pilotado pelo Tenente Motta Lima. Sua missão: atacar os navios da Marinha que realizavam o bloqueio marítimo ao porto de Santos.

Quando a pequena esquadrilha sobrevoava a baía de Santos, localizaram um navio de grandes dimensões diante do farol da Ilha da Moela: tratava-se do cruzador *Rio Grande do Sul,* belonave que liderava o bloqueio. Um alvo compensador como aquele era convidativo para um ataque e assim foi feito. O *Falcon* de Gomes Ribeiro, levando como observador o Tenente Mário Bittencourt, partiu para o ataque, mergulhando quase verticalmente em direção ao navio para lançar suas bombas com precisão; os dois outros aviões seguiram seu trajeto.

Alertada pelo inconfundível ronco dos motores dos aviões, a tripulação do cruzador guarneceu seus postos e começou a disparar contra as aeronaves atacantes com suas

metralhadoras antiaéreas. Pouco antes de atingir a altitude adequada para lançar suas bombas, o *Falcon* de Gomes Ribeiro foi atingido pelos projetis e, completamente envolto em uma bola de fogo, caiu no oceano bem próximo ao navio, levantando uma enorme coluna de água. Diante do ocorrido, os aviões remanescentes abortaram o ataque e rumaram para o continente.

O evento acima foi o último ato da participação da Aviação Constitucionalista durante a Revolução de 1932, em São Paulo. Como se formou essa força aérea? Como voou? Quem eram os poucos homens que se lançaram com suas máquinas voadoras contra forças absolutamente superiores? Qual o seu legado? Com base em diversas fontes primárias, o presente artigo propõe-se a responder a tais questões e analisar o papel desempenhado pela Aviação Constitucionalista, em 1932.

Nasce uma nova Força Aérea

Na madrugada do dia 9 de julho de 1932 irrompia, em São Paulo, um movimento político-militar que tinha por objetivo a constitucionalização do Brasil e a deposição do chefe do Governo Provisório, o presidente Getúlio Vargas. Como resultado de um cuidadoso trabalho de planejamento, a quase totalidade das unidades do Exército Brasileiro (EB) pertencentes à 2ª Região Militar (RM)[1] aderiu à causa revolucionária. Tais unidades, reforçadas pela numerosa e bem treinada Força Pública de São Paulo (FPSP) e por milhares de voluntários civis que atenderam ao chamamento das lideranças paulistas, pretendiam seguir para o Rio de Janeiro e depor o presidente Vargas. Embora aguardassem o prometido apoio de Minas Gerais, Mato Grosso e Rio Grande do Sul, os paulistas terminaram sozinhos, lutando contra as tropas federais legalistas em um sangrento conflito que durou 85 dias.

Dentre as forças paulistas – denominadas constitucionalistas – destacou-se sua aviação que, mesmo improvisada e atuando com total inferioridade de meios, conseguiu operar durante todo o período da revolução, nas diferentes frentes de combate.

A Aviação Constitucionalista tinha suas origens remotas na Aviação da FPSP. Em 1913, o presidente do estado de São Paulo, Francisco de Paula Rodrigues Alves, criou a Escola de Aviação da FPSP, orientada por uma missão militar contratada na França[2]. Na primeira metade da década de 1920, a Aviação da FPSP passou por um período de estagnação, mas, a partir de 1925, o componente aéreo da milícia paulista recebeu grande impulso, com a brevetação de novos aviadores e a aquisição de aeronaves mais modernas. Em 1926, as aeronaves da FPSP combateram a coluna revoltosa do General Miguel Costa, em Goiás, integrando a Brigada Mista.

O ano de 1930 marcou o fim da aviação na milícia paulista. Durante a revolução que levou Vargas ao Palácio do Catete, a FPSP alinhou-se aos legalistas e combateu as forças revolucionárias, o que gerou inevitável retaliação por parte do Governo Provisório. Assim, por influência do General Goes Monteiro, foi decretado o fim da Aviação na FPSP[3]; os

aviões foram transferidos para a Aviação Militar do EB e os aviadores movimentados para unidades policiais convencionais em todo o estado de São Paulo.

Em São Paulo, com base no Campo de Marte, o EB organizou uma pequena unidade aérea – o Destacamento de Aviação de São Paulo – com apenas duas aeronaves *Potez 25 TOE* e dois *Waco CSO* do Correio Aéreo Militar; seu efetivo era de cinco oficiais e 32 praças. Visualizando a importância de possuir um componente aéreo adequado para a campanha militar que estava por vir, o Coronel Euclydes Figueiredo, responsável pelo planejamento militar da revolução, previu em seu plano de operações a mobilização da aviação civil existente no estado e a captura do destacamento aéreo do EB no Campo de Marte:

> MOBILIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL
>
> A cargo do Cap. Ismael Guilherme, que fará equipar e apresentar para vôo os aparelhos disponíveis do Aero Clube. Estes aparelhos serão transportados imediatamente, em vôo, para o Campo Auxiliar de Mogi das Cruzes, distribuindo pelos quartéis e pela cidade boletins com manifestos ao povo e às tropas. Ordens posteriores, transmitidas para o Campo de Mogi, pelo Q.G. Revolucionário, regularão o emprego da aviação.

Meios: – 5 aparelhos de esporte e um Newport.

Pilotos: – 8 pilotos, sendo 3 da F.P. e 5 civis.

Mecânicos: – 8 mecânicos, todos da F.P.

> Ocupações dos Hangares
>
> A ocupação do Campo de Marte será feita por elementos do 5º B.C.P.[4], com um F.M.[5] cujo comandante deverá apresentar-se ao Cap. Ismael, em sua residência.
>
> Comandante: a designar, o qual deverá ter entendimento prévio com o Cap. Ismael, a fim de ser orientado sobre os detalhes de sua ação[6].

Como é possível verificar, a Aviação Constitucionalista surgiu do improviso e do aproveitamento dos meios disponíveis, civis mobilizados ou capturados. Cumprindo o que estava planejado, no dia 9 de julho, a cavalaria da FPSP ocupou o Campo de Marte e capturou parte do material de aviação pertencente ao Destacamento de Aviação de São Paulo: dois *Waco CSO* (matrículas C-2 e C-5).

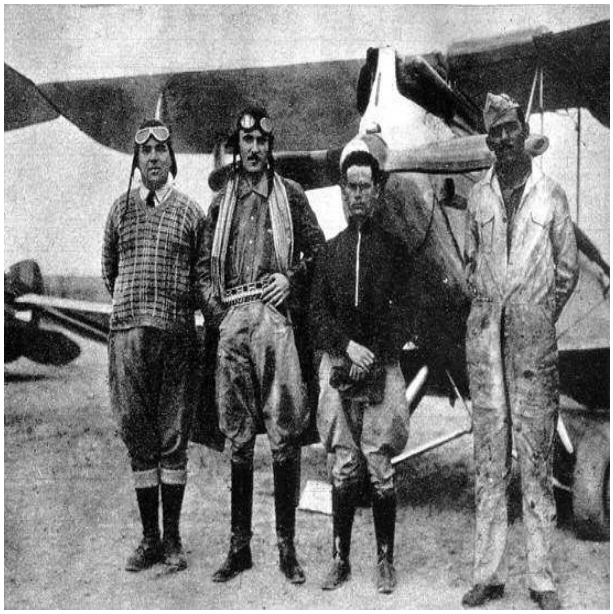

Figura 1 – Aviadores da FPSP e civis mobilizados nos primeiros dias da revolução.

No dia seguinte, foram apreendidos, no aquartelamento do 4º Regimento de Infantaria, em Quitaúna, dois *Potez 25 TOE* (matrículas A-116 e A-212) e um vagão contendo bombas e munição de aviação. Dos cinco oficiais aviadores do destacamento, o 1º Tenente Nicanor Porto Virmond aderiu à causa paulista, um conseguiu fugir para o Rio de Janeiro e os demais foram presos pela FPSP, permanecendo nessa condição até o final do movimento.

Os Homens

De acordo com o planejamento, a recém-constituída Aviação Constitucionalista começou suas atividades com oito pilotos, sendo cinco da FPSP e três civis do aeroclube. Assumiu o comando da aviação, provisoriamente, o Capitão Ismael Torres Guilherme Cristiano, médico da FPSP que havia se tornado aviador da força antes de 1930 e que continuava voando em aeronaves civis. A intenção do comando paulista, no entanto, era nomear um comandante oriundo do EB que aderisse à causa paulista, uma vez que já havia, entre os conspiradores revolucionários no Rio de Janeiro, oficiais da Aviação Militar dispostos a participar do movimento. Na verdade, alguns pilotos destacados optaram pela causa constitucionalista e se bandearam para o lado paulista. A estes homens coube boa parte do sucesso da Aviação Constitucionalista no conflito.

Na manhã de 14 de julho, o 1º Tenente Arthur da Motta Lima decolou da Escola de Aviação Militar sem autorização, pilotando o *Waco CSO* de matrícula C-3, com a intenção de voar para São Paulo. Depois de se livrar de um avião federal que o perseguiu, quando sobrevoava Taubaté, o C-3 foi interceptado por um *DH-60 Moth* pilotado pelo Capitão

Ismael e obrigado a pousar no campo daquela cidade. Motta Lima foi o primeiro de seis pilotos da Aviação Militar que passariam para o lado dos paulistas[7].

Cinco dias depois, se evadiram para São Paulo os 1º Tenentes Orsini de Araújo Coriolano e José Ângelo Gomes Ribeiro, este, filho do comandante da 1ª RM, General João Gomes Ribeiro Filho. Junto com eles seguiu o advogado Mário Bittencourt, amigo próximo de Gomes Ribeiro, com quem voaria na condição de observador durante toda a campanha, até a morte em ação de ambos no final do movimento.

Figura 2 – Major Lysias Rodrigues, comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista.

Os próximos aviadores militares a seguirem para São Paulo, fugindo à noite em um barco de pesca, via Santos, foram o Major Ivo Borges e o Capitão Lysias Rodrigues[8]. Os dois ocupariam os postos mais elevados da aviação paulista: o Major Ivo comandou as Unidades Aéreas Constitucionalistas (UAC) e Lysias Rodrigues, já promovido ao posto de major, liderou o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, os “Gaviões de Penacho”.

Segunda edição

A GAZETA

ANNO XXVII

S. Paulo — Sabbado, 20 de Agosto de 1932

N. 7.972

O capitão Adherbal desceu, ao meio dia, no campo de Marte, adherindo á causa constitucionalista

423

2

O capitão Adherbal de Oliveira, com o seu "Newport-Delage", de caça, "pose" para a objectiva da "Gazeta" e o arrojado piloto palestrando com um dos redactores desta folha

Figura 3 – Jornal *A Gazeta* notícia a chegada a São Paulo do capitão Aderbal, com o NiD-72 K-423.

A última deserção da Aviação Federal ocorreu um mês depois, após um cuidadoso planejamento, e rendeu mais um avião para São Paulo. No dia 30 de agosto, o Capitão Aderbal da Costa Oliveira foi escalado para uma missão de combate com o *Nieuport-Delage NiD-72* matrícula K-423, um dos quatro exemplares deste modelo existentes no EB. Ao invés de pousar no campo de Resende, conforme previsto na missão, Aderbal ganhou altura para aproveitar a capacidade de planeio da aeronave e conseguiu chegar ao Campo de Marte quase sem combustível[9].

A imprensa paulista exultava com a chegada dos novos aviadores. A respeito do pouso do Capitão Aderbal, assim se manifestou o jornal *A Gazeta*:

> Mais um aviador que se apresenta no Q.G. das Tropas Constitucionalistas.
>
> [...] Apresentou-se ao Quartel General das Forças Constitucionalistas nesta capital, o Capitão Aderbal da Costa Oliveira, um dos mais competentes aviadores do exército.
>
> O audacioso piloto veio até esta capital pilotando o melhor aparelho de caça da aviação militar, um Newport-Delage. O Capitão Aderbal conta 32 anos de edade e 15 anos de serviço activo do Exército. [...] Tem o curso da arma de artilharia e da aviação e é considerado o melhor OBSERVADOR, sendo também instructor de pilotagem[10].

A convivência entre os aviadores oriundos do EB e os da FPSP, no entanto, não foi

sempre amistosa. O Major Lysias deixou registrada sua impressão a respeito dos aviadores policiais:

> Sylvio Hoeltz, o único piloto da Força Pública que "topava" qualquer parada, e que tinha, pela sua bravura, um lugar especial nos nossos corações, começou logo a fazer uns "lamirés" para mostrar seu contentamento[11].

Em outra oportunidade, critica o Capitão Ismael Machado, afirmando que "o Cap. Machado, da Força Pública, aturdido talvez, limitara-se a assistir ao combate, quando sua cooperação era preciosa"[12].

As deserções dos oficiais aviadores representaram um grande prejuízo para a Aviação Militar Federal, pois, além de duas boas aeronaves em condições operacionais de combate, os paulistas ganharam seis pilotos experientes, alguns de renome, os quais desempenhariam papel de relevo e cumpririam a maior parte das missões da Aviação Constitucionalista.

As Máquinas

Quando teve início a revolução, os paulistas trataram de organizar sua aviação com o material que pudessem disponibilizar, fossem aviões civis mobilizados ou capturados. Nos primeiros dias de luta, a força aérea paulista contava com apenas quatro aviões de combate: os dois *Waco CSO* e os dois *Potez 25 TOE* capturados do Destacamento de Aviação do EB. Ao acervo de aeronaves paulistas foram acrescidos o *Waco CSO*, trazido pelo Tenente Motta Lima, e o *NiD-72,* do Capitão Aderbal, este, um dos melhores aviões em uso pelo EB. Na Aviação Constitucionalista, o *NiD-72*, de Aderbal, foi batizado de "Negrinho", como era o costume da época entre os aviadores.

Figura 4 – Potez 25 TOE A-212.

Figura 5 – Waco CSO C5.

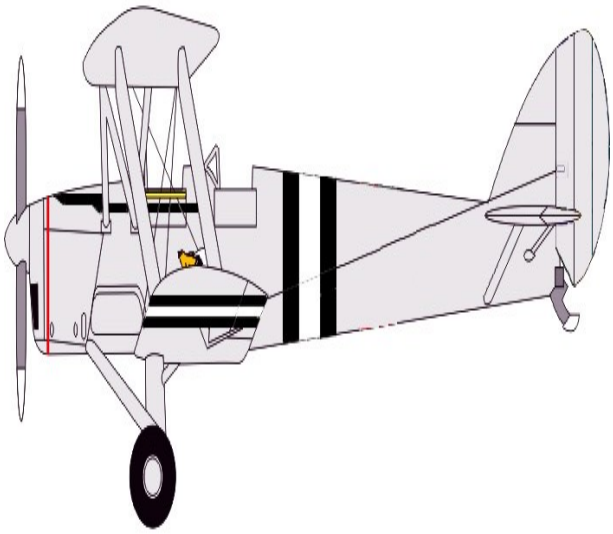

Figura 6 – De Havilland D-60 Tiger Moth.

Figura 7 – Nieuport-Delage NiD-72 “Negrinho”.

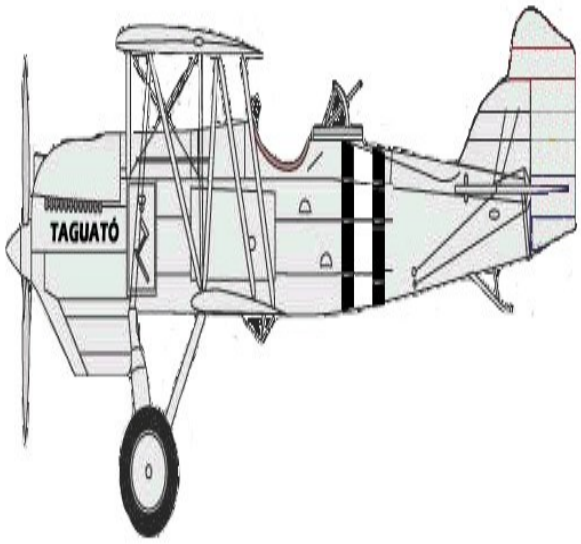

Figura 8 – Curtiss O-1E Falcon "Taguató"[13].

Além dos aviões militares acima, foram colocados à disposição das UAC, por seus proprietários, os seguintes aviões civis: três *De Havilland DH-60 Moth*, dois *Hanriot 410*, um *Nieuport Ni-81*, um *Morane-Saulnier MS-29*, um *Curtiss JN-2* e um *Caudron 93-bis*[14]. Embora de reduzido valor militar, estes aviões foram empregados em missões diversas como observação, ligação, lançamento de panfletos (propaganda) e reconhecimento.

Alguns dias após o início do movimento, um avião de grande porte *Laté 26*, pertencente à companhia francesa *Aéropostale*, foi requisitado, em Praia Grande. A intenção dos rebeldes era convertê-lo em bombardeiro, mas isso não foi possível até o final do movimento.

A exemplo das forças federais, os paulistas trataram de adquirir novos aviões. Mesmo sofrendo o embargo internacional solicitado pela diplomacia do Governo Provisório, durante o mês de agosto, os paulistas recorreram a uma operação, via Buenos Aires, para adquirir nove aviões de observação e bombardeio *Curtiss O-1E Falcon*, produzidos na fábrica *Curtiss Wright Corporation*, em Los Cerillos, Chile. Transladados por pilotos americanos e chilenos, o local de entrega aos revolucionários paulistas era a cidade de Encarnación, no Paraguai. Um desses aviões acidentou-se na fronteira do Chile com a Argentina e outro foi apreendido pelos paraguaios em Concepción. Os que conseguiram chegar, foram conduzidos à cidade de Campanário, Mato Grosso, onde foram entregues aos revoltosos. Eram aviões de combate robustos e de bom desempenho – na verdade, os mais avançados empregados durante a revolução – eram equipados com motor Curtiss D.12, capazes de realizar "piquês" verticais de bombardeio, com raio de ação de 1.000 quilômetros e teto de 4.600 metros[15]. Dos nove previstos, contudo, apenas três foram efetivamente recebidos e utilizados em combate[16]. Da mesma forma que o avião de Aderbal, os *Falcons* receberam os apelidos de "Kyri-Kyri", "Kavuré-y" e "Taguató".

Para diferenciar seus aviões dos legalistas, que utilizavam aeronaves de modelos iguais ou semelhantes, e evitar o fogo amigo, os paulistas aplicaram, inicialmente, na pintura da fuselagem e das asas, largas faixas brancas. Posteriormente, vários aviões das UAC receberam pintura branca e prata; faixas brancas e pretas foram aplicadas na fuselagem: a força aérea alvinegra, com as cores da bandeira de São Paulo.

As Bases

A operação de uma aviação de combate requer bases adequadas que possibilitem a dispersão dos aviões, a manutenção, o reabastecimento e o remuniciamento, além de possuir instalações para o pessoal e condições de segurança contra ataques inimigos. Acima de tudo, as bases da aviação precisam estar a uma distância da zona de combate que permita a melhor utilização do poder de combate das aeronaves.

Figura 9 – Equipe de terra armando um *Potez TOE* com bombas de 12 kg, em uma base paulista.

Um dos fatores que contribuiu para o sucesso da pequena força aérea paulista foi a existência de numerosos campos de aviação em todo o estado de São Paulo que puderam ser utilizados como base de operações. Durante a campanha contra a coluna revoltosa do General Miguel Costa, em 1926, a FPSP participou ativamente com sua aviação no eixo

São Paulo-Goiás. Na oportunidade, para apoiar as operações aéreas, diversos campos de aviação auxiliares foram construídos no interior do estado, os quais seriam empregados intensamente em 1932: Itapetininga, Sorocaba, Lorena, Campinas, Mogi Mirim, dentre outros. A principal base da Aviação Constitucionalista era o Campo de Marte, uma área plana, localizada na capital do estado, que pertencia à FPSP.

A absoluta inferioridade de meios e as diversas tentativas feitas pela aviação federal para bombardear os aviões paulistas no solo levaram a Aviação Constitucionalista a mudar de base repetidas vezes, flexibilidade somente possível devido à quantidade de campos de aviação no estado. Inicialmente operando na Frente Sul, a partir da base de Itapetininga, os "Gaviões de Penacho" transferiram-se para a frente do Vale do Paraíba, na primeira quinzena de agosto, e, posteriormente, operaram na Frente Mineira. Com o avanço das forças legalistas nas frentes de combate, no entanto, os paulistas foram perdendo suas bases mais avançadas e, no final da revolução, operavam basicamente a partir do Campo de Marte.

As Missões

As missões aéreas cumpridas pela aviação, no início da década de 1930, eram de caráter ofensivo e defensivo: reconhecimento a vista e fotográfico, bombardeio horizontal e picado, reconhecimento armado, acompanhamento do combate, observação e regulação do tiro de artilharia, cobertura aérea, escolta, caça, ligação e propaganda (lançamento de panfletos)[17]. Nos três meses de combate, a Aviação Constitucionalista teve a oportunidade de cumprir todas elas. Algumas foram típicas e se notabilizaram por marcarem, na História, a primeira vez que aconteceram no continente Americano determinados eventos aéreos.

Logo nos primeiros dias da revolução, um dos *Waco CSO* capturados no Campo de Marte, pilotado pelo Capitão Ismael Torres Guilherme Cristiano, voou até o Rio de Janeiro, capital federal, para lançar, no centro da cidade, panfletos de propaganda contendo um manifesto que conclamava a população carioca a aderir à causa revolucionária. Nos dias subsequentes, diversas missões de propaganda foram realizadas.

Figura 10 – Aviadores constitucionalistas partindo para mais uma missão.

O Major Lysias, embora cumprisse as missões de propaganda determinadas pelo escalão superior, julgava ser um desperdício utilizar sua unidade, com tão poucos meios, para lançar panfletos. Sempre que podia, procurava evitar tais missões: "Querem que o Grupo vá puxar o rabo do diabo, ele vai, e comigo à frente! Mas, ir jogar papeizinhos, não!"[18].

Muitas das missões cumpridas pela Aviação Constitucionalista foram de ataque ao solo, em especial, na tentativa de surpreender a aviação federal em suas bases. No final de julho, quando a Aviação Constitucionalista operava na Frente Sul, a aeronave federal *Potez 25 TOE* matrícula A-117 começou a operar a partir do campo de aviação de Faxina[19]. Para inutilizar tal avião, o Tenente João Ângelo Gomes Ribeiro recebeu a missão de realizar um ataque, levando como observador outro piloto, o Tenente Motta Lima. O ataque foi realizado também com um *Potez 25 TOE* (A-212), com bombas e tiros de metralhadora, inutilizando temporariamente o avião federal. Pelo êxito da missão, os aviadores foram elogiados pelo comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista:

> Louvo os Srs. Tenentes José Ângelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima pela brilhante execução dada à missão aérea que lhes foi designada em Faxina, e da qual resultou a superioridade aérea completa por nossas forças.
>
> Oficiais de reconhecida bravura e competência mais uma vez firmaram o conceito em que são tidos por este comando e por seus camaradas.
>
> (a) Major Lysias – Comandante do 1º GAvCa[20]

Já operando na Frente do Vale do Paraíba, em 11 de agosto, a Aviação Constitucionalista realizou um audacioso ataque noturno ao campo de Resende, na oportunidade a principal base da Aviação Militar Federal. Levado a efeito à 01h30min, o ataque não acertou o alvo, tendo as bombas caído em uma fazenda vizinha. O bombardeio constituiu-se no primeiro ataque aéreo noturno realizado na América Latina[21].

Alguns ataques aéreos constitucionalistas, no entanto, além de errarem seus alvos, chegaram a atingir as próprias tropas paulistas, o que pode ser explicado em função da tecnologia de bombardeio então disponível. Em uma dessas oportunidades, o Coronel Euclydes Figueiredo, comandante da 2ª Divisão de Infantaria em Operações constitucionalista, deixou registrado que:

> DIA 27: – A Aviação Constitucionalista, pela manhã, bombardeou as nossas próprias posições, na pedreira da região de fazenda Palmeira e Fazenda Boavista, causando pânico à tropa, que debandou, abandonando momentaneamente as posições[22].

A Aviação Constitucionalista recebeu um golpe na tarde do dia 23 de agosto. Um pelotão de bombardeio federal conseguiu acertar uma bomba certeira no *Potez 25 TOE* A-116 – justamente o avião preferido do Major Lysias, que o chamava de "o Potez do comandante" – que estava estacionado no campo de aviação de Guaratinguetá. A aeronave ficou completamente destruída[23].

Apesar dos reveses, o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista obteve sua maior vitória na Frente Mineira, no dia 20 de setembro. Quatro aviões federais *Waco CSO*, recém adquiridos pelo EB, que estavam sendo transladados do Campo dos Afonsos para a Frente Sul, aterraram em Mogi Mirim para reabastecimento. Uma patrulha constitucionalista composta por quatro aviões surpreendeu os aviões federais em terra e realizaram o ataque. Na ação, foram destruídos pelas bombas dois *Waco CSO*, de matrículas W-13 e W-17.

As missões de caça ocorreram durante todo o período do conflito, embora em uma época em que ainda não existia o radar e os aviões não eram equipados com equipamentos de rádio, localizar o inimigo em vôo era tarefa das mais difíceis. O primeiro registro de encontro entre aviões ocorreu logo no início das hostilidades, quando, em 13 de julho, o *Waco CSO* C-5 paulista deparou-se com o *Potez 25 TOE* A-217 legalista, próximo à cidade de Bananal. Depois de uma breve troca de tiros de metralhadora, os dois aviões retornaram para suas respectivas linhas.

Pouco mais de um mês depois deste encontro, no dia 8 de agosto, quando a Aviação Constitucionalista operava na Frente Sul, ocorreu, finalmente, o primeiro combate aéreo. Quando o *Potez TOE* federal A-117 sobrevoava a cidade de Buri, em missão de reconhecimento e bombardeio, foi atacado por uma esquadrilha constitucionalista, comandada pelo próprio Major Lysias, composta pelo *Potez* A-212 e pelos *Waco* C-2 e C-3. O *Potez* legalista tripulado pelo Capitão Arquimedes Cordeiro e pelo 2º Tenente Osvaldo Carneiro Lima recebeu uma rajada de metralhadora no radiador de arrefecimento do motor e foi obrigado a realizar uma aterragem forçada nas

proximidades da estação de Rondinha, no interior das linhas federais. Apesar de os tripulantes terem sobrevivido, o *Potez* A-117 ficou completamente destruído[24]. A ação foi registrada como o primeiro avião de guerra abatido em combate na América Latina.

Figura 11 – Combate aéreo sobre Buri de 8 de agosto de 1932. O *Potez* constitucionalista A-212, abaixo, atinge com uma rajada de metralhadora o *Potez* legalista A-117, obrigando-o a uma aterragem forçada com perda total do aparelho.

O Último Sacrifício

No final de setembro, estava evidente que a causa paulista estava perdida. Nas três frentes de combate principais, as tropas federais avançavam, capturando muitos dos campos de aviação paulistas. Para piorar a situação da Aviação Constitucionalista, o Governo Provisório havia adquirido 36 *Waco C90*, dos quais dez foram montados e utilizados em missões de combate, desequilibrando ainda mais o poder aéreo em favor dos legalistas.

O Governo Constitucionalista, no entanto, havia conseguido adquirir armas e munições no exterior, apesar do embargo internacional. A preciosa carga dirigia-se ao porto de Santos a bordo do navio *Ruth*. Ocorre, porém, que a Marinha havia estabelecido um bloqueio naval no litoral paulista, especialmente em Santos. Para que o *Ruth* pudesse desembarcar seu carregamento, seria necessário furar o bloqueio e, para isso, o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista foi convocado para realizar um ataque ao navio que liderava o bloqueio: o cruzador *Rio Grande do Sul*.

Na tarde do dia 24 de setembro, dois *Curtiss O-1E Falcon* e um *Waco CSO* paulistas, sob o comando do Major Lysias, atacaram o cruzador que se encontrava fundeado ao largo do farol da Ilha da Moela, efetuando o bloqueio da barra juntamente com outros navios da esquadra[25]. No ataque, realizado a baixa altura, o *Curtiss Falcon* "Kavuré-y", pilotado pelo 1º Tenente José Ângelo Gomes Ribeiro e tendo como observador o 2º Tenente Mário Machado Bittencourt, foi atingido pelo fogo antiaéreo das metralhadoras do *Rio Grande do Sul* e mergulhou no mar, em meio a uma bola de fogo.

O dramático ataque foi o último sacrifício da Aviação Constitucionalista e os Tenentes Gomes Ribeiro e Mário Bittencourt[26] os únicos aviadores paulistas mortos em ação. Os jornais paulistas publicaram manchetes sobre o ocorrido. O governador de São Paulo, Pedro de Toledo, enviou telegrama de condolências ao comandante das UAC:

> Major Ivo Borges, Comandante da Aviação Constitucionalista – Queira aceitar e transmitir aos seus denodados companheiros de aviação constitucionalista a expressão do mais sentimento de pesar pelo trágico desaparecimento de José Ângelo Gomes Ribeiro e Mário Machado Bittencourt, gloriosos defensores da civilização brasileira a cuja grande causa prestaram o inexcedível concurso das suas asas imortais, em exemplos de fulgurante civismo. Em meu nome pessoal e do governo do estado de São Paulo, lamento a irreparável perda, que enriquece o tesouro dos nossos sacrifícios como também aumenta a dívida de gratidão da pátria para com aqueles que tão heroicamente a defendem, no campo da honra.
>
> (a) Pedro de Toledo – Governador do Estado[27]

Figura 12 – Tenentes José Ângelo Gomes Ribeiro (à direita) e Mário Machado Bittencourt, mortos em combate na baía de Santos já nos últimos dias da revolução.

Oitenta anos depois, os destroços do "Kavuré-y" e os restos mortais de Gomes Ribeiro e Mário Bittencourt continuam repousando no fundo do mar da baía de Santos. Foi o último ato da aviação paulista na revolução Constitucionalista, que terminaria com a vitória legalista uma semana depois.

Considerações Finais

A Aviação Constitucionalista foi formada a partir de improviso e operou com total inferioridade de meios, tanto em pessoal quanto em aeronaves. Apesar das dificuldades, os aviadores paulistas tiveram papel destacado durante a Revolução de 1932, cumprindo suas missões de combate, do início ao fim da campanha. Diversos fatores possibilitaram tal feito.

A grande quantidade de campos de aviação disponíveis possibilitou a operação em todas as frentes e possibilitou a mudança de base quando a situação mostrou-se desvantajosa.

Os aviadores militares que optaram pela causa paulista possuíam muita experiência e, com seu arrojo, souberam tirar o máximo de proveito de suas aeronaves.

No que diz respeito à eficácia, a Aviação Constitucionalista cumpriu adequadamente as

missões previstas, levando o pânico às trincheiras legalistas e obtendo vitórias significativas, como a de Buri e a de Mogi Mirim. Nas frentes em que voou, a aviação paulista fez a diferença.

Merecem destaque as contribuições da aviação, durante a Revolução de 1932 – aí se inclui a Aviação Constitucionalista –, para a doutrina militar. O reconhecimento aéreo tornou-se essencial ao planejamento e condução das operações militares, na medida em que possibilitava o conhecimento do inimigo atrás das linhas de contato e acrescentava profundidade ao campo de batalha. Na mão inversa, as forças terrestres precisaram estabelecer medidas para defesa contra a investigação aérea inimiga. A esse respeito, em função dos constantes vôos de reconhecimento realizado pelos paulistas, o General Goes Monteiro, comandante das forças legalistas na Frente do Vale do Paraíba, emitiu ordens específicas para proteger suas tropas contra a investigação aérea inimiga[28].

Outro elemento novo introduzido nas forças armadas brasileiras foi a defesa antiaérea (AAe). O intenso emprego do avião de combate demonstrou a necessidade de a força terrestre possuir a capacidade de se defender pelo fogo contra o ataque de aeronaves. No início da década de 1930, o EB não possuía artilharia antiaérea nem armamento de infantaria específico para defesa contra aeronaves. Somente a Marinha possuía metralhadoras e canhões AAe de pequeno calibre, montados nos encouraçados da Classe *Minas Gerais* e nos cruzadores da Classe *Bahia*. O avião paulista abatido pelo cruzador *Rio Grande do Sul* – pertencente à Classe *Bahia* – demonstrou a necessidade e as possibilidades da defesa AAe.

Por fim, merece destaque a afirmação do poder aéreo junto às forças armadas brasileiras da época: Exército e Marinha. Após o emprego do avião na Revolução de 1932, no Brasil, não mais se pode prescindir da terceira dimensão no campo de batalha.

Os aviadores constitucionalistas deixaram um legado. Homens de aço – poucos, porém arrojados –, voando frágeis máquinas de tela, constituíram uma força aérea improvisada que fez muito mais do que dela se podia esperar.

Bibliografia

ANDRADE, Antônio. *1932: os deuses estavam com sede*. Lorena: Stiliano, 1997.

ANDRADE NETTO, Manoel Cândido. *Bastidores da Revolução Constitucionalista*. Rio de Janeiro: Estandarte, 1995.

ANOS DE INCERTEZA (1930-1937): Revolução Constitucionalista de 1932. A Era Vargas. *FGV – CPDOC*, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em . Acesso em: 18 jul. 2008.

CAMBESES JÚNIOR, Manoel. O emprego da aviação na Revolução Constitucionalista de 1932. *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil,* Rio de Janeiro, n. 88, p. 132-142, 2002.

DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*. Recife: EDUFPE, 2013.

_____. *A aviação militar federal na Revolução Paulista de 1932*. Rio de Janeiro: UNIRIO/IGHMB, 2009.

DONATO, Hernâni. *A revolução de 32*. Rio de Janeiro: Abril Cultural, 1982.

FIGUEIREDO, Euclydes. *Contribuição para a história da Revolução Constitucionalista de 1932*. São Paulo: Martins, 1977.

GERALDO, Alcyr Lintz. *A aviação no conflito constitucionalista de 1932*. Disponível em . Acesso em: 22 dez. 2008.

HILTON, Stanley. *A guerra civil brasileira: história da Revolução Constitucionalista de 1932*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

INSTITUTO HISTÓRICO E CULTURAL DA AERONÁUTICA (Org.). *História geral da aeronáutica brasileira*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia e INCAER, 1990.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

RODRIGUES, Lysias. *Gaviões de Penacho*. Rio de Janeiro: INCAER, 2000.

---

* Coronel de Artilharia do Exército Brasileiro, mestre em Operações Militares, especialista em História Militar, professor da Universidade do Sul de Santa Catarina e do Colégio Militar do Recife. Sócio do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e pesquisador-associado do Centro de Estudo e Pesquisa em História Militar do Exército Brasileiro. Autor dos livros *Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932*, *A guerra do açúcar: as invasões holandesas no Brasil* e *O Brasil na Primeira Guerra Mundial – a longa travessia*.

[1] A 2ª Região Militar era o grande comando que enquadrava as unidades do EB, no estado de São Paulo.

[2] Não confundir com a Missão Militar Francesa contratada pelo Exército Brasileiro, a partir de 1919. A primeira Missão Militar Francesa funcionou no Brasil, entre 1906 e 1924, com intervalo apenas durante a 1ª Guerra Mundial, contratada para qualificar a FPSP e não o EB.

[3] A Aviação da FPSP foi extinta por intermédio do Boletim da Inspetoria Geral nº 29, de 18 de dezembro de 1930, que determinava: "Em virtude de escapar a finalidade desta Força e devendo a aviação ser um elemento do Exército, é dissolvida nesta data a Escola de Aviação, cujo material deverá ser entregue ao Governo Federal". Acervo da Biblioteca Nacional.

[4] BCP – Batalhão de Caçadores Paulista (FPSP).

[5] FM – Fuzil-metralhadora.

[6] FIGUEIREDO, Euclydes. *Contribuição para a história da Revolução Constitucionalista de 1932*. São Paulo: Martins, 1977, p.109.

[7] ANDRADE NETTO, Manoel Cândido. *Bastidores da Revolução Constitucionalista*. Rio de Janeiro: Estandarte, 1995, p. 51-54.

[8] ANDRADE NETTO, Op. Cit., p. 97.

[9] Ibid, p. 130.

[10] Jornal *A Gazeta* nº 7.972, edição de 20 de agosto de 1932. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.

[11] RODRIGUES, Lysias. *Gaviões de Penacho*. Rio de Janeiro: INCAER, 2000, p. 30.

[12] Ibidem, p. 20.

[13] Arte digital elaborada pelo autor.

[14] CAMBESES JÚNIOR, Manoel. O emprego da aviação na Revolução Constitucionalista de 1932. *Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil,* Rio de Janeiro, n. 88, p. 132-142, 2002, p. 133

[15] LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira.* Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975, p.122

[16] Dos que não chegaram, um acidentou-se durante o translado, outro foi confiscado pelas autoridades paraguaias (na época os paraguaios enfrentavam os bolivianos na Guerra do Chaco) e os demais simplesmente não chegaram a tempo de participar dos combates.

[17] LAVENÉRE-WANDERLEY, Op. Cit., p. 115.

[18] RODRIGUES, Op. Cit., p. 33.

[19] Atual Itapeva.

[20] Boletim nº 2, do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, de 28 de julho de 1932.

[21] INSTITUTO HISTÓRICO E CULTURAL DA AERONÁUTICA (Org.). *História geral da aeronáutica brasileira*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia e INCAER, 1990, v. 2, p. 350.

[22] FIGUEIREDO, Op. Cit., p. 222.

[23] DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *A aviação militar federal na Revolução Paulista de 1932*. Rio de Janeiro: UNIRIO/IGHMB, 2009, p. 138.

[24] DARÓZ, Op. Cit., p. 144-145.

[25] Registra-se aqui as tripulações das aeronaves atacantes: *Falcon* "Kyri-Kyri" – Major Lysias Rodrigues (piloto) e 2º Tenente Abílio Pereira de Almeida (observador); *Falcon* "Kavuré-Y" – 1º Tenente José Ângelo Gomes Ribeiro (piloto) e 2º Tenente Mário Machado Bittencourt (observador); *Waco CSO* – 1º Tenente Arthur da Motta Lima (piloto) e 2º Tenente (FPSP) Hugo Gavião Souza Neves. Para o ataque também estava prevista a participação do bombardeiro Laté 26, pilotado pelo Capitão Aderbal da Costa Oliveira, mas uma pane manteve o avião no solo.

[26] Por seu sacrifício em combate, os dois aviadores foram promovidos *post-mortem*: José Ângelo Gomes Ribeiro, a capitão, e Mário Machado Bittencourt, a 1º tenente.

[27] Publicado na *Folha da Manhã*, edição de 26 de setembro de 1932.

[28] Instrução nº 3 do Destacamento do Exército Leste, de 31 de agosto de 1932. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.