LYSIAS RODRIGUES

Gaviões de Penacho

Edição Digital Rememorativa da
Epopeia da Aviação Constitucionalista
na Revolução de 1932

— 2024 —

LYSIAS AUGUSTO CERQUEIRA RODRIGUES
Major-Brigadeiro do Ar e Pioneiro do Correio Aéreo Nacional

GAVIÕES de

EPOPEIA da AVIAÇÃO CONSTITUCIONALISTA
na REVOLUÇÃO de 1932

PENACHO

Organização:
Alex Mena Barreto
Carlos Roberto Carvalho Daróz
Cláudio Moreira Bento
Flavio Rodrigues
Jefferson Biajone

MMXXIV
EDIÇÃO DIGITAL REMEMORATIVA

Realização:

O Portal Paulistas de Itapetininga, o Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CAvPM “João Negrão”), as Assessorias de Relações Institucionais e de Comunicação Social e Cerimonial do Quarto Comando Militar Aéreo Regional (IV COMAR) da Força Aérea Brasileira, a Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB) de Resende/RJ e o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IHGMB) agradecem e parabenizam os familiares de **Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues** (in memoriam) pela permissão para publicação de **Gaviões de Penacho** nesta edição digital e rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932 no ciberespaço.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Rodrigues, Lysias Augusto Cerqueira, 1896-1957
Gaviões de Penacho [livro eletrônico] : Edição Digital Rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932 / Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues ; Organização Alex Mena Barreto...[et al.]. -- Itapetininga, SP : Gráfica Regional, 2024.
PDF

Outros organizadores: Carlos Roberto Carvalho Daróz, Cláudio Moreira Bento, Flavio Rodrigues e Jefferson Biajone.
ISBN 978-85-65703-70-3

1. Aviação - Brasil - História 2. Brasil. Exército - História 3. Brasil - História - Revolução Constitucionalista, 1932 I. Barreto, Alex Mena. II. Daróz, Carlos Roberto Carvalho. III. Bento, Cláudio Moreira. IV. Rodrigues, Flávio. V. Biajone, Jefferson. VI. Título.

24-225226 CDD-981.0621

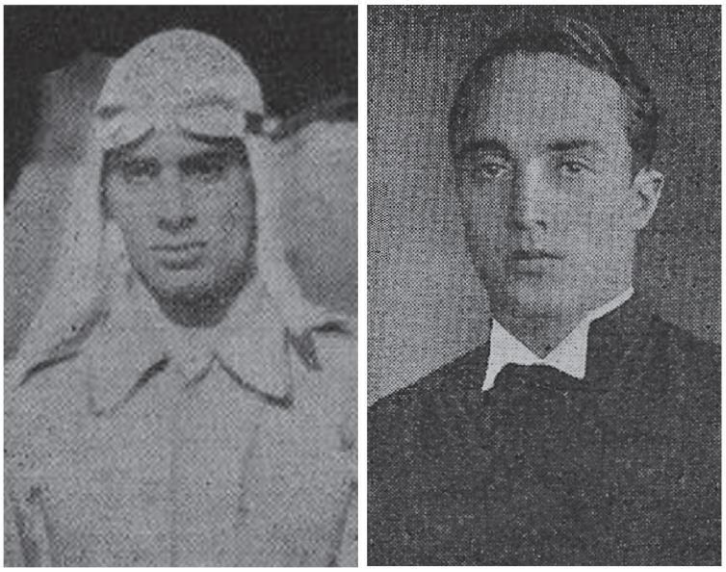
Índices para catálogo sistemático:

1. Revolução Constitucionalista : Brasil : História 981.0621

Tábata Alves da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9253

Oferta

Aos bravos entre os bravos, aos heroicos companheiros do 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista, que deram suas vidas por um Brasil melhor e mais digno:



Capitão José Angelo Gomes Ribeiro
e **1.º Tenente Mario Machado Bittencourt**

A homenagem sincera do Autor.

Epígrafe

O homem morre, as gerações se sucedem, mas a Pátria fica, sobrevive e segue adiante, e mais e sempre, ancorada na saudade dos que a construíram e já tombaram e nas esperanças dos que nascem.
Nenhum povo pode ser grande sem esse sentimento.
Nenhuma nação pode ser forte sem nele apoiar-se.
E o amor a Pátria é o mais sólido elo da nacionalidade e o mais forte estímulo aos cidadãos.
Que o amor à Pátria se desenvolvia e se fortalecia com o conhecimento de seu passado e presente e com fé em seu futuro.

João Simões Lopes Neto

Sumário

A Luta Aérea na Guerra Paulista de 1932
Major Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues 08

Notas de Introdução à Gaviões de Penacho
Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Família de Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues
Senhor Flavio Rodrigues 11
IV Comando Aéreo Regional da Força Aérea Brasileira
Major-Brigadeiro do Ar Luiz Cláudio Macedo Santos 12
Polícia Militar do Estado de São Paulo
Coronel PM Cássio Araújo de Freitas 17
Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Resende-RJ
Coronel Veterano Cláudio Moreira Bento 21
Instituto de Geografia e História Militar do Brasil
Coronel Veterano João Rafael Mallorca Natal 31
Portal Paulistas de Itapetininga
Prof. Dr. Jefferson Biajone 33

Prefaciadores convidados de Gaviões de Penacho
Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Professor Adilson Cezar 63
Tenente-Coronel PM Alex Mena Barreto 80
Coronel Veterano Claudio Tavares Casali 82
Prof. Me. Daniel Mata Roque 84
Tenente-Coronel PM Veterano Dimas Mecca Sampaio 88
2º Tenente Fábio César Santos de Assunção 89
Coronel PM Veterano Galdino Vieira da Silva Neto 92
Engenheiro Israel Blajberg 94
Prof. Dr. João Paulo Rodrigues 97
Prof. Me. Julio Cezar Benites Teixeira 99
Capitão PM Lara Carolina Palhiari Duarte 101
Professora Laurete Godoy (in memoriam) 105
Coronel Veterano Luiz Ernani Caminha Giorgis 108
Senhora Maria Helena Toledo Silveira Mello 111
Coronel PM Veterano Paulo Adriano Lopes Lucinda Telhada 113

Prólogos de Gaviões de Penacho
Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Das Origens da Força Aérea Constitucionalista
Tenente-Coronel PM Veterano Sergio Marques 117
Os Gaviões de Penacho 92 anos depois
Coronel Veterano Carlos Roberto Carvalho Daróz 154

I. Setor Sul:
Campo de Itapetininga

A Agachada de Itapeva 172
Um Dia de Emoções 177
Rinhas 184
A Ronda 190
Provas de Altura?! 197
O Espigão do Divino Mestre 200
Tática Aérea?! 203

II. Setor de Mogi Mirim:
Campos de Migi Mirim, Chapadão, Hipódromo e Viracopos
Uma permanência aérea 208
A Forra 213
Travessias duras 218

III. Setor de Santos:
Campos de Marte e Praia Grande
Os Vikings Aéreos 225

IV. Integrantes do 1º Grupamento de Aviação Constitucionalista
Pessoal Navegante 238
Oficiais à disposição 238
Pessoal de Mecânica e Navegação 239

V. Palavras Finais
Horácio e Santos Chocano 239

Posfácios de Gaviões de Penacho
Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Operações da Aviação do Exército, a partir de Resende, no Combate à Revolução de 1932 no Vale do Paraíba e Frente Mineira
Coronel Veterano Cláudio Moreira Bento 241
O Grupo Misto da Aviação Militar da Força Pública de São Paulo e a Força Aérea Constitucionalista
Coronel PM Veterano Edilberto de Oliveira Melo (in memoriam) 252

Portal Gaviões de Penacho
A Epopeia da Aviação Constitucionalista no Ciberespaço 256
Homenagem aos Gaviões de Penacho
92 Anos da Revolução Constitucionalista de 1932 257

A Luta Aérea na Guerra Paulista de 1932

Finda a Revolução Paulista de 1932, tomei o firme propósito de prestar uma homenagem sincera, digna, indelével, aos bravos amigos, aos destemidos camaradas nela tombados em chamas, do alto dos céus, do alto de seus sonhos de idealistas nobres, ao túmulo de esmeralda liquida do oceano!

Se o Destino lhes deu por tumba um oceano, porque a terra não lhes era bastante, se a Sorte não achou coisa mais digna desses heróis, que envolveu-os em chamas para honrá-los na Morte como se fossem Vikings antigos, que homenagem melhor que gravar-lhes os feitos brilhantes, as arriscadas proezas, o destemor, a audácia e a bravura, de que deram sobejas provas, e que, a par da educação, do caráter, da instrução, sintetizavam nelas a alma da nova geração brasileira!?

Mário Machado Bittencourt e
José Angelo Gomes Ribeiro.

Acicatado pelo compromisso moral que para comigo mesmo assumira, coloquei mãos à obra na fixação de alguns dos mais destacados episódios, da homérica luta aérea sustentada pelo 1.º G. Av. C., o grupo que se celebrizou sob a alcunha de que é título este livro:

Os ***Gaviões de Penacho***!

Eu poderia pedir a um dos muitos intelectuais, ora comigo no exílio, que prefaciassem esta obra, porém, eu desejava que ela fosse exclusivamente minha, para não ter que repartir a responsabilidade dos conceitos que nela vão expendidos.

Sócrates dizia: “Eu só sei, que nada sei!”, e, sentindo a justeza dessa afirmação, eu desejava possuir uma cultura vasta, uma pena aprimorada, para que a homenagem que aqui quero prestar aos meus camaradas mortes pela causa que abraçaram, estivesse à altura do sacrifício que souberam fazer!

Nunca senti tão gélidas, tão inexpressivas, tão abrutalhadas, as palavras, as expressões da língua portuguesa!

Como é lamentável a impotência do homem, para traduzir seus pensamentos elevados, para exprimir seus sentimentos delicados, para materializar os ideais sublimes que elevam os seres à categoria de semideuses!

Parece, que a forma que esculpe as letras, automaticamente, com a rigidez hierática que se lhe deu, encarcera o pensamento, a ideia!

Para contar o feito dos meus Gaviões de Penacho, dessas águias de guerra, que foram aqueles camaradas, eu quisera que as palavras que eu escrevesse fossem pedaços de minha carne, arrancadas palpitantes ainda, do meu eu!

Palavras feitas de tecidos e fibras, de músculos e sons, de nervos e perfumes, de sangue rubro e flores, de ritmo e vida!

Palavras, animadas de vibrações, de sopro vital, capazes de materializarem o pensamento!

Queria que elas pudessem conter, assim como a nuvem contém o raio, a minha imensa admiração, a minha amizade de irmão, a minha alma de soldado, todo o meu coração de aviador, que se elevam reverentes, como sobe a fumaça de um incensório!

Quisera dispor de termos entusiásticos, ardentes, emotivos, desse com que os tribunos de elite arrastam as multidões, porque, então, eu vos levaria a amá-los como eles o mereciam!

Mas, não o posso!

Porém, na simplicidade do que vos vou narrar, há de ficar dentro, em cada um de vós, o ponto de exclamação de vossa imensa admiração, pela bravura dos que souberam tão bem se bater por São Paulo, pelo Brasil!

É que, os escudos onde eles traziam gravado o dístico ***Pro Brasilia Fiant Eximia!*** eram os próprios corações!

Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues[1]
Major de Aviação[2] do Exército Brasileiro

Buenos Aires, 1933

[1] Homenagem ao Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues de autoria de Marcelo Barros publicada no Noticiário da Imprensa (NOTIMP) Edição 176 de 24 Jun 2024 em https://tinyurl.com/y6eme6ye.
[2] Conheça a Lei N.º 5.168, de 13 Jan 1927, da Arma de Aviação do Exército em https://tinyurl.com/2ukbwu9r e também o histórico das Asas da Força Terrestre em https://tinyurl.com/4t9r4h78.

Notas de Introdução

Nota de Introdução à Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Flavio Rodrigues (*)

Gaviões de Penacho nos transporta a um dos momentos mais emblemáticos da História do Brasil. Seu autor Lysias Rodrigues nos oferece um relato detalhado e emocionante da luta aérea nos céus e ares de São Paulo durante a Revolução Constitucionalista de 1932.

Lysias Rodrigues foi um participante ativo e um aviador corajoso que viveu intensamente cada momento descrito nestas páginas. Sua vasta experiência no Correio Aéreo Nacional e na Força Aérea Brasileira (FAB) junto com sua paixão pela aviação conferem a este livro uma autenticidade rara.

Sua presença foi grande inspiração para seus familiares, particularmente para o seu sobrinho, Silas Rodrigues. De fato, voando pelo Correio Aéreo Nacional, Lysias sobrevoava a casa da família em Conselheiro Lafaiete, MG, e o menino Silas corria para o campo de pouso para encontrar o Tio e ouvir as histórias e aventuras vividas por ele.

Anos mais tarde, em abril de 1943, o jovem Silas ingressa na FAB com a intenção de também se tornar um aviador militar, realizando o 1º Estágio da Seleção para Pilotos de Caça conduzido pelos aviadores veteranos da Segunda Guerra Mundial nas Campanhas da Itália e do Atlântico Sul pertencentes ao 1º Grupo de Aviação de Caça (1.º GAvCa), o *Jambock* e seu lendário grito de guerra ***Senta a Púa!***

Em 18 de Dezembro de 1945, ao ser declarado Aspirante-a-Oficial, Silas recebeu a espada que pertencera a Lysias e, após 46 anos de serviço e mais de 8.000 horas de voo, das quais mais de 1.100 horas de caça nos aviões P-47 e Gloster, foi reformado em 1989, no mesmo posto de Oficial General que seu Tio Lysias havia também atingido, o de Major-Brigadeiro do Ar.

Gaviões de Penacho é mais do que um simples relato histórico.

Trata-se, na realidade, de um tributo aos bravos aviadores que, com coragem e determinação, enfrentaram desafios imensos em nome da pátria.

A publicação de nova edição deste livro, digital e rememorativa, além de provocar a reflexão do valor da liberdade e espírito de sacrifício, preserva a memória daqueles que lutaram por um Brasil melhor.

Espero que esta leitura seja tão enriquecedora para todos quanto foi para nós, seus familiares. Que possamos, juntos, reviver a bravura e o heroísmo dos ***Gaviões de Penacho*** e manter viva a chama desta singular história aeronáutica em nossos corações.

(*) **Flavio Rodrigues** é filho do Major-Brigadeiro do Ar Silas Rodrigues e sobrinho-neto do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues.

Nota de Introdução à Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Luiz Cláudio Macedo Santos (*)

É com imensa satisfação que recebemos o convite para redigir uma nota de introdução à ***Gaviões de Penacho***, nesta sua edição digital e rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932, em nome do Quarto Comando Aéreo Regional em São Paulo (IV COMAR) sobre o legado do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues, indubitavelmente uma das maiores personalidades da história da Aviação.

Buscando neste glorioso trabalho de preservação a salvaguarda da memória de Lysias Rodrigues em contribuição à Aeronáutica, utilizaremos como voga trechos de sua obra ***Gaviões de Penacho***, registros estes ricamente detalhados pelo então Major Lysias Rodrigues no seu Comando do 1.° Grupo de Aviação de Aviação Constitucionalista, os “Gaviões de Penacho” por ele cognominado, durante a Revolução Constitucionalista de 1932;

Aproveitaremos, no entanto, a oportunidade desta escrita para preservar a memória do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues, citando episódios do seu livro ***Gaviões de Penacho***, e também dados de sua carreira militar que influenciaram a criação e fortalecimento da aviação nacional e puderam ressaltar a importância de uma estrutura organizacional específica para o nascimento da Força Aérea Brasileira.

Sua influência também foi exercida forte e diretamente na própria família, sendo notória a inspiração na vida de seu sobrinho, o Major-Brigadeiro do Ar Silas Rodrigues. Este teve como norte e visão de futuro a brilhante carreira de Lysias Rodrigues. Silas tornou-se assim um grande piloto de caça ao se inspirar em seu tio.

O Major-Brigadeiro do Ar Lysias Rodrigues foi a projeção de sucesso para o Major-Brigadeiro Silas Rodrigues, especialmente em termos de formação profissional e valores. Sua experiência e trajetória na Aeronáutica serviu como um modelo a ser seguido. Ele transmitiu conhecimentos técnicos, éticos e de liderança, que moldaram a carreira de Silas. Além disso, a relação familiar e o respeito que Silas Rodrigues tinha por Lysias Rodrigues proporcionaram um ambiente de aprendizado e inspiração.

Lysias era conhecido por seu compromisso com a excelência e sua visão estratégica, características que Silas buscou emular ao longo de sua própria carreira. Assim, a influência de Lysias Rodrigues foi não apenas em aspectos técnicos, mas também na construção de uma mentalidade voltada para o serviço e a dedicação à Aeronáutica.

Nascido em 23 de junho de 1896, no Rio de Janeiro/RJ, Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues ingressou no Exército Brasileiro em 25 de março de 1916, na condição de Cadete do 1º ano na Escola Militar do Realengo, tendo sido declarado Aspirante a Oficial de Artilharia em 11 de dezembro de 1918.

Em 1927, com a criação da Aviação Militar e, à época, no posto de Capitão, foi transferido para esta nova e quinta Arma do Exército Brasileiro. Foi observador e Piloto Militar, Piloto Internacional, de Auto Giro, Piloto Mercante e Piloto de Aeronave Civil pela Argentina.

Era ainda Engenheiro-Geógrafo e poliglota. Falava dentre outras línguas inglês, francês, e italiano, e por esse motivo, focou à disposição de personalidades estrangeiras como os Generais Robert E, Bullard e Pershig, do Exército Americano; Coronel Missan, Adido à Embaixada Britânica; General Quirin, da Missão Militar Francesa e General Badoglio, do Exército Italiano, que visitaram o Brasil.

Um pesquisador de cultura extraordinária, com inteligência e bravura muito acima da média, seu extenso currículo acadêmico e contribuições literárias que corroboraram para sua repercussão como intelectual, que continuam e para sempre vão destacá-lo como figura icônica e ímpar na história do Brasil. A sua integridade moral repleta de altivez e prestígio ao longo do tempo pôde lhe proporcionar uma carreira de sucesso no Exército e na Força Aérea Brasileira ao longo das décadas.

Com seus objetivos claros e bem definidos, propunha a integração nacional através da aviação e sua expansão. Desta forma, entendemos que toda campanha em prol da preservação de sua memória necessita de visibilidade e engajamento para o enriquecimento da sociedade, com pesquisas e publicações que possam democratizar o acesso ao seu legado como um dos pioneiros da aviação brasileira.

Em sua carreira militar, as suas datas de promoção foram: Aspirante a Oficial da Arma de Artilharia, em 11 de dezembro de 1918; 2º Tenente, em 30 de dezembro de 1919; 1º Tenente em 5 de janeiro de 1921; Capitão, em 17 de setembro de 1924; Major, em 9 de fevereiro de 1928; Tenente Coronel em 30 de agosto de 1934; Coronel em 20 de dezembro de 1941 e, após à sua transferência para a FAB, o posto de oficial-general Brigadeiro do Ar, em 9 de abril de 1945. Por fim, a derradeira promoção que recebeu foi em 22 de novembro de 1949, já na reserva, para o posto de Major-Brigadeiro do Ar.

Ao longo de sua carreira, consta Lysias Rodrigues ter sido condecorado com as seguintes honrarias: Comendador da Ordem “Al Mérito” do Chile, em 15 de dezembro de 1939; A Medalha Militar de Prata, com passador de Prata por 20 anos de bons serviços, em 29 de junho de 1944; a Medalha Comemorativa do Centenário de Nascimento do Marechal Thaumaturgo de Azevedo, do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, em 23 de abril de 1954 e, no ano de 1957, a Medalha Mérito Santos-Dumont. De seus Diplomas de Cursos Militares realizados, encontram-se: 1) Diploma de Observador, em 10 de junho de 1921; 2) Diploma de Piloto Aviador Internacional, em 1º de

setembro de 1927; 3) Diploma Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais Superiores, em 15 de janeiro de 1930 e 4) Diploma de Piloto de Auo Giro de 1ª Classe, em 09 de agosto de 1938.

Visando a criação do Ministério da Aeronáutica, empenhou-se a fundo na pregação de suas ideias, publicando diversos livros e artigos sobre a necessidade de criação da Aeronáutica Nacional. Seus esforços foram reconhecidos, pois no dia 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica. Lysias Rodrigues defendia que sem um Ministério próprio, o Brasil jamais teria condições aptas de atender às necessidades de aviação de um país com estas proporções geográficas.

Pautando sua vida num constante servir, Lysias Rodrigues, através de seus valiosos trabalhos, prestou importante colaboração ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e ao Instituto Pan-Americano de Geografia e História, sendo um defensor convicto de que o papel educativo é parte irredutível de suas virtudes acadêmicas.

Foto. Major Lysias Rodrigues (segundo da direita para a esquerda) entre camaradas do 1.º G.Av.C. no Campo de Marte. **Fonte:** Um Céu Cinzento (Bibliex, 2017) em https://tinyurl.com/yj2ape26.

Como escritor, Lysias Rodrigues contribuiu intensamente no fortalecimento da memória militar no Brasil. No seu livro ***Gaviões de Penacho***, o leitor é contemplado com testemunhos de proezas em combate, que expõem suas habilidades operacionais, em um momento da nossa história onde os brasileiros estavam em oposição e enfrentavam-se por questões políticas em desafino.

Apesar de em alguns momentos pontuais da história, narrada pelo Comandante do Gaviões de Penacho, o próprio instinto patriota do militar ser retratado pela dificuldade em combater irmãos de pátria, o afinco em proteger

os próprios irmãos e ideais ganhavam mais profundidade. Em episódios de confrontos históricos de quase cem anos atrás, os registros de bravura são reconhecidos e publicados em boletim para a posteridade, e com estas documentações aprendemos por meio das experiências de missões árduas e extenuantes, que necessitam de visibilidade na atualidade.

Aprender com as proezas vividas pelo 1.° Grupo de Aviação Constitucionalista, os Gaviões de Penacho, não se trata tão somente de conhecer uma série de vitórias e reviravoltas em missões permeadas de confrontos, mas sim de compreender as nuances políticas da década de 1930 que ocasionaram a maior guerra civil do país, e absorver o comprometimento de homens dispostos a defender o país com as próprias vidas.

Militares que marcaram seus nomes na História do Brasil, comandados pelo Major Lysias Rodrigues, louvados pelos seus relevantes serviços na Revolução Constitucionalista, defendendo a Bandeira do Brasil com a própria vida. Pouco sono e muito trabalho: assim foram estes meses de confronto vividos pelos Gaviões de Penacho da Revolução de 1932.

A compaixão do Major Lysias Rodrigues pelos seus subordinados foi primordial para o sucesso das difíceis e arriscadas missões contra as tropas do governo em oposição. Enfaticamente preocupado com a integridade de sua tropa, arriscava a própria vida para proteger seus aliados. Apesar dos esforços contínuos nas investidas e na defesa em 1932, o Major Lysias priorizava todos os dias o bem-estar e a segurança de sua equipe. Sua vocação em equilibrar a disciplina militar com a empatia, o tornavam um líder admirado e eficaz.

Em cada voo era presente a inquietação até o cumprimento efetivo das ordens. Motivava o Major saber que o seu grupo era temido por suas notórias habilidades em todo o Brasil, pois não havia um outro grupo de aviação tão qualificado. As horas de treinamento adicionais diárias faziam a diferença. Em meio aos tempos atuais, são estes exemplos de bravura e determinação como as de Major Lysias Rodrigues que concretizam o ardor no coração de cada cidadão em defesa de seu país.

O Major-Brigadeiro do Ar Lysias Rodrigues defendia que a verdadeira força de uma nação reside na capacidade de seu povo a se adaptar e inovar, fortalecendo a integração. Seu pioneirismo se expandiu em conhecimentos acadêmicos em diversas disciplinas, implementando a radiografia de regiões arraigadas do interior do Brasil e ampliando exponencialmente os postos de aviação em todas as regiões do nosso país continental.

Por fim, ressalta-se que por excelência o Major-Brigadeiro do Ar Lysias Rodrigues teve uma visão estratégica muito à frente de seu tempo, visão esta que corroborou em conquistas da aviação brasileira durante toda sua carreira; sua trajetória relaciona-se diretamente ao desenvolvimento e progresso da Força Aérea Brasileira, expondo incessantemente seu patriotismo e seu compromisso à bandeira nacional.

O trabalho de preservar a história é vinculado à necessidade de auxiliar as gerações futuras em suas condutas morais e a trabalhar em prol de um objetivo.

Estas gerações precisam de inspiração, de exemplos e de heroísmo para fortalecer o espírito patriota frente a um futuro cada vez mais dinâmico e instável.

Muitas possibilidades entram em colisão constantemente e demandam a metamorfose de práticas e posturas consolidadas, servindo de exemplo a genialidade de grandes personalidades que são atemporais.

Que suas inúmeras experiências e ensinamentos, Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues, inspirem todos nós a alçar novos voos em busca de um futuro mais promissor.

Foto. IV COMAR recebe placa rememorativa em homenagem aos Gaviões de Penacho (vide: https://tinyurl.com/nher73k8) em 07 Fev 2025.

(*) **Luiz Cláudio MACEDO Santos** é Major-Brigadeiro do Ar e Comandante do Quarto Comando Aéreo Regional em São Paulo. Natural do Rio de Janeiro/RJ. Ingressou na Escola Preparatória de Cadetes do Ar em 1º de fevereiro de 1985. Cursou a Academia da Força Aérea e foi declarado Aspirante-a-Oficial Aviador em 6 de dezembro de 1991. Possui 3.500 horas de voo, sendo mais de 2.970 horas na aviação de caça. Foi promovido ao atual posto e designado Comandante do Quarto Comando Aéreo Regional em São Paulo em 31 de março de 2023. Principais cargos exercidos: Oficial de Doutrina do 1° GAVCA; Oficial de Operações da 2° ELO; Oficial de Operações do 2°/3° GAV; Comandante do Esquadrão de Infraestrutura da Base Aérea de Santa Cruz; Comandante do Grupo de Serviços de Base da Base Aérea de Santa Cruz; Comandante do Grupo de Serviços de Base da Base Aérea de Porto Velho; Comandante da Base Aérea de Santa Cruz; Chefe da Missão Técnica Aeronáutica Brasileira no Paraguai; Chefe da Divisão de Operações Correntes do Comando Aéreo Espacial; Vice-Chefe do CPOGI/COMAE; Comandante da ALA 5; Chefe do Centro Conjunto de Operações Aéreas e Subchefe de Operações do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas. Principais cursos realizados: MBA em Gestão de Projetos - FGV; Curso de Análise e Melhoria de Processos - ENAP; Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia de Defesa - ESG; Curso de Piloto de Caça e Líder de Esquadrão; Curso de Composite de Líder de Missão Aérea. Principais condecorações recebidas: Medalha Militar de Ouro; Medalha Mérito Santos-Dumont; Ordem do Mérito Aeronáutico; Medalha do Pacificador; Destaque Operacional – Platina e Medalha Mérito Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas.

Nota de Introdução à Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Cássio Araújo de Freitas (*)

Como Comandante-Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo, extremamente lisonjeado fiquei com o convite recebido da Comissão Organizadora de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024) para contribuir com a sua nova edição, digital e rememorativa, da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932, alusiva aos noventa anos de publicação da primeira edição deste livro, em 1934 e, igualmente, à efeméride dos 40 anos de operações do Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo, completos em 15 de Agosto de 2024.

Assim sendo, esta nota de introdução foi redigida para honrar nosso passado a, assim, continuarmos sendo dignos de prosperar no futuro, porquanto somos resultado do que aqueles que vieram antes de nós deixaram de legado.

De fato, a nossa Aviação Militar Paulista, já centenária, teve seu início em 1913 com a criação da Escola de Aviação da **Força Pública do Estado de São Paulo**, a primeira escola de Aviação Militar do Brasil. Chegou a ser desativada em 1917, retomando suas atividades dois anos depois já no Campo de Marte, onde atualmente encontra-se a sede do atual Comando de Aviação da Polícia Militar "João Negrão".

Porém, em 1930, a Força Pública e sua Escola de Aviação tiveram suas atividades encerradas após Getúlio Vargas tomar o poder.

As asas da então Força Pública Bandeirante tiveram um breve retorno durante a Revolução Constitucionalista e os quase três meses de conflito que a Aviação Militar Paulista atuou efetivamente em operações militares foram retratados na obra ***Gavioes de Penacho*** em 1934.

O autor deste livro, Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, então Major da Aviador do Exército Brasileiro, pertencia ao **Grupo Misto de Aviação da Força Publica do Estado**[3] (G.M.A.P.), cujo **1º Grupo de Aviação Constitucionalista** (1.º G.Av.C.) comandou e cognominou de "Gaviões de Penacho", os quais, ao longo da revolução participaram de ações de reconhecimento, bombardeio e combate em Apiaí, Buri, Capão Bonito, Itapetininga, Itapeva, Mogi Mirim, Campinas, Praia Grande e Santos.

No âmbito dessas várias localidades e frentes de combate, a Aviação Constitucionalista soube honrar o seu compromentimento e a sua audácia.

[3] Acesse a íntegra do Decreto n.º 5.590, de 15/07/1932 de criação do GMAP em: https://tinyurl.com/5n776v66.

Ainda que tenha sido criada sob improvisação e inferioridade de meios, seja de pessoal ou aeronaves, isto não impediu que os Gaviões de Penacho cumprissem suas missões até o armistício, realizando verdadeiros atos de bravura e de heroísmo nos céus e ares paulistas.

Foto. Gaviões de Penacho no Campo Base de Itapetininga/SP em 1932. O então Major Lysias Rodrigues é o segundo, de pé, da esquerda para a direita. Ao seu lado esquerdo está o 1º Tenente José Angelo Gomes Ribeiro e a primeira pessoa agachada, da direita para a esquerda é o 2º Tenente Observador Mário Bittencourt, os dois únicos gaviões de penacho falecidos em combate durante a revolução de 1932. **Fonte:** Portal **Piloto Policial** em https://tinyurl.com/y4v59943.

A escassez de material literário acerca da Aviação Constitucionalista, escrita em 1932, torna ***Gaviões de Penacho*** obra hoje em dia muito valiosa, ainda mais por ter sido elaborada por quem pessoalmente participou do conflito, de seu fio a pavio, o Major Aviador Lysias Rodrigues.

Conduzida de forma empolgante e envolvente para o leitor, a narrativa de ***Gaviões de Penacho*** tem como linha do tempo e norte do desenrolar dos acontecimentos a atividade aérea vivenciada segundo os setores envolvidos e não raro, Lysias Rodrigues utiliza-se da primeira pessoa, tornando os fatos incrivelmente imersivos.

A meticulosidade dos detalhes trazidos pelo autor, desde as situações mais simples e rotineiras, até condições complexas de decisões e atitudes são explicitamente apresentadas e facilmente compreendidas pelo leitor, o qual consegue descrever o ardor do campo de batalha, das fortes emoções

características, de sentimentos que emergem naqueles que combatiam pela causa que acreditavam; idiossincrasias essas que a leitura de ***Gaviões de Penacho*** nos possibilita provar em doses homeopáticas.

Podemos imaginar, ainda, estarmos a bordo do "Nosso Potez" do Comandante Lysias, no calor do primeiro primeiro abate aéreo da América do Sul ocorrido nos céus do Setor Sul em Buri, ou quando do enfrentamento de três aviões inimigos, feita na qual, ao invés de se retirar perante a superioridade numérica, Lysias decide chocar sua aeronave com a do inimigo, assim pereceriam juntos, o que felizmente não ocorreu e ele pode romper com o cerco inimigo.

Em face do que viveram, lutaram, acreditaram e defendeream, somos eternamente gratos a estes heróis, que com muita coragem e galhardia honraram São Paulo e o Brasil. A **Polícia Militar do Estado de São Paulo** tem muito orgulho destes nobres guerreiros alados, seu dedicado pessoal de apoio e de seus lendários feitos coletivos.

Foto. Sede do Comando de Aviação CAvPM "João Negrão" no Campo de Marte em São Paulo.
Fonte: Portal da AOPP em https://tinyurl.com/mukb6neh.

Retomemos à atualidade de nossa Aviação Policial Militar Bandeirante, descendência honrada dos Gaviões de Penacho da epopeia de 32, a qual em 15 de agosto de 1984 foi criada com a denominação de **Grupamento de Radiopatrulha Aérea**, o GRPAe "João Negrão", empregando como aeronave principal de sua frota os helicópteros Águia e, desde 2018, agora denominado **Comando de Aviação da Policia Militar do Estado de São Paulo**, o CAvPM "João Negrão".

Neste ano de 2024, o **Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo** comemora a efeméride de seus 40 Anos de existência, empregando helicópteros, aviões e drones que potencializam todas as atividades da quase Bicentenária Polícia Militar do Estado de São Paulo, com um vasto portfólio de serviços prestados.

Continuaremos defendendo a Sociedade Paulista e nossos ideais com o mesmo brilhantismo dos **Gaviões de Penacho**.

Honraremos cada gota de sangue derramada pelos nossos antepassados na luta pela Constituição, pela Liberdade e pela Democracia.

Viva a Polícia Militar do Estado de São Paulo! Viva os aviadores heróis de 1932, os Gaviões de Penacho!

Vamos todos juntos.

Ninguém fica para trás!

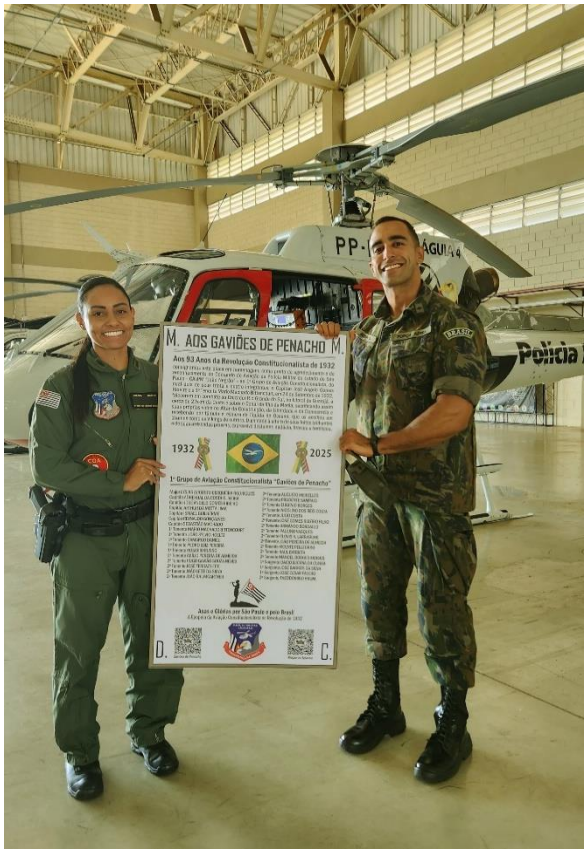


Foto. CAvPM recebe placa rememorativa em homenagem aos Gaviões de Penacho (vide: https://tinyurl.com/5xfm8ppe) em 07 Fev 2025.

(*) **CÁSSIO Araújo de Freitas** é Coronel Comandante Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP), nomeado em 1º de janeiro de 2023. Ingresso em 15 de março de 1990, foi declarado Aspirante a Oficial PM em 25 de agosto de 1993 e promovido ao posto atual de Coronel PM em 22 de fevereiro de 2020. Comandou os Comandos de Policiamento Metropolitano (CPM), Interior-6 (CPI-6) e de Área Metropolitana-3 (CPAM3), bem como o 5º BPChq e o 1º BPAmb. Realizou os cursos de Doutorado Profissional em Ciências Policias de Segurança e Ordem Pública, Curso Superior de Polícia pela Polícia Militar do Paraná, Mestrado Profissional em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública, Bacharelado em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública, Bacharelado em Educação Física, bem como os cursos de especialização em Controle de Distúrbios Civis, Policiamento em Eventos, Policiamento Tático com Motocicletas, Técnicas Não Letais de Intervenção Policial e Ações Táticas Especiais (GATE), de Tiro Defensivo de Preservação da Vida – Método Giraldi, Gerenciamento de Crise e CEP – Força Tática (QOPM). Ao longo da Carreira Militar, foi agraciado com a Láurea do Mérito Pessoal em 1º Grau, bem como diversas condecorações, a citar em destaque Medalha da Constituição, Medalha Brigadeiro Tobias de Aguiar, Medalha Sesquicentenário da Polícia Militar, Medalha Centenário da Aviação da PMESP e Medalha Gaviões de Penacho.

Nota de Introdução à Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Cláudio Moreira Bento (*)

A aviação que combatia do lado de São Paulo era chamada de Aviação Constitucionalista, cognominada de Grupo **Gaviões de Penacho** e dispunha de pilotos pertencentes à Aviação Militar. Alguns já se achavam no Campo de Marte quando a Revolução de 1932 teve início. Outros foram levados em voo do Campo dos Afonsos, por oficiais que aderiram à Revolução.

No início da Revolução, os aviões de emprego militar de que dispunham os paulistas eram: os **Potez TOE**. A-116 e A-212, os **Wacos** CSO C-2 e C-3 e o avião de caça **Nieuport Delage** K-421. Os **2 Potez** e o **Waco** C-2 já se achavam destacados no Campo de Marte, quando deflagrou a Revolução.

O **Waco C-3** foi levado para São Paulo, no dia 21 de julho, pelo 1º Ten Tenente Arthur da Motta Lima Filho que, simulando a realização de um voo de treinamento local, rumou para São Paulo, levando, como passageiro, o soldado da Escola de Aviação Militar José César Falcão, que desconhecia as intenções do piloto.

O **Nieuport Delage K-421** foi levado para São Paulo, na segunda quinzena de agosto, pelo Capitão Adherbal da Costa Oliveira, que, iludindo a vigilância, decolou do Campo dos Afonsos e foi aderir à Revolução.

Além dos aviões acima mencionados, os revolucionários paulistas possuíam um **Fleet** e um **Moth** de instrução primária e alguns aviões civis que eram utilizados ora na instrução, ora como aviões de ligação na Zona do Interior. Os outros oficiais da Aviação Militar, que tomaram parte na Revolução, deslocaram-se do Rio de Janeiro, clandestinamente, por via marítima.

Os seguintes oficiais da Aviação Militar do Exército participaram da Revolução de 1932: Major Ivo Borges, que ficou como Comandante das Unidades Aéreas da Aviação revolucionária, o Major Lysias Augusto Rodrigues, que ficou como comandante do Grupo de Aviação Revolucionária, Capitão Adherbal da Costa Oliveira, Primeiros-Tenentes José Angelo Gomes Ribeiro, Orsini de Araujo Coriolano, Arthur da Motta Lima Filho e Nicanor Porto Virmond.

A grande maioria, porém, das missões aéreas foi realizada pelo Major Lysias, Capitão Adherbal e Tenentes Gomes Ribeiro e Motta Lima. Vários oficiais da Força Pública de São Paulo e civis participaram das operações aéreas, quer como pilotos, quer como observadores.

O Campo-base da Aviação Constitucionalista, na cidade de São Paulo, foi o Campo de Marte que teve, na ocasião, as suas instalações muito ampliadas; os hangares existentes na orla leste, próximo ao Corpo da Guarda, foram construídos durante a Revolução de 1932.

Os revolucionários paulistas aproveitaram sempre a sua posição central, em relação às três frentes de combate para, com os mesmos aviões e pilotos, fazerem incursões de surpresa, ora numa frente, ora noutra.

Durante o mês de agosto, os revolucionários compraram na fábrica de montagem da Curtiss Wright Corporation, instalada no Chile, 9 aviões de observação e bombardeio **Curtiss"Falcon", tipo O-IE**.

Estes aviões, de construção extremamente robusta, equipados com motor Curtiss D-12, de 435 HP, com velocidade máxima de 224 km/h, capazes de realizar **"piques**" verticais de bombardeio, com raio de ação de 1.000 quilômetros e teto de 4 600 metros, foram os aviões militares mais aperfeiçoados, entre os que participaram da luta aérea, durante a Revolução de 1932.

No começo de setembro, os referidos aviões **Curtiss "Falcon**" começaram ser transladados em voo, um a um, do Chile para o Brasil, por pilotos norte-americanos e chilenos. Os dois primeiros aviões foram entregues aos pilotos brasileiros na cidade de Encarnación, no Paraguai, na fronteira com a Argentina.

Um terceiro avião acidentou-se na Argentina, próximo à fronteira com o Chile. Um quarto avião acidentou-se na aterragem em Concepción, tendo sido apreendido pelas autoridades paraguaias. Daí para diante os aviões "**Falcon**" começaram a ser levados até a cidade de Campanário, no sul de Mato Grosso, onde eram entregues aos pilotos revolucionários.

Ao chegar em São Paulo, os aviões "**Falcon"** ainda tinham que ser armados com metralhadoras e porta-bombas. Um dos aviões ficou inutilizado por ter a sua hélice sido perfurada por tiros de metralhadora, numa experiência de sincronização.

A primeira vez que os aviões **Curtiss "Falcon"** foram empregados foi a 20 de setembro, no bombardeio do campo de aviação de Mogi-Mirim. Em 24 de setembro, uma semana antes do término da Revolução, os Gaviões de Penacho sofreu a sua primeira perda de pessoal em combate: o Primeiro-Tenente José Ângelo Gomes Ribeiro, como piloto, e o civil Dr. Mário Machado Bittencourt, como observador, num avião **Curtiss "Falcon**", foram abatidos pelo fogo de armas antiaéreas, quando atacavam o cruzador **"Rio Grande do Sul**", em Santos.

Versão contestada pelo Major comandante do Gaviões Penacho que informa que ao dar um pique o motor entrou em pane e incendiou e mergulhou na mar e até hoje não foram encontrados os corpos dos pilotos, o cruzador **Rio Grande do Sul** foi o capitânia da **Divisão Naval de Operações de Guerra DNOG** que participou na costa da África da 1ª Guerra Naval, Divisão Naval que perdeu grande número de sua tripulação vítima da Gripe Espanhola.

Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues nasceu na cidade de São Paulo, em 23 de junho de 1896. Era filho de Nicolau Augusto Rodrigues e Dona Júnia Cerqueira Leite Rodrigues.

Era irmão do engenheiro Philúvio Cerqueira Rodrigues, do médico Nahor Rodrigues e de Lahir Rodrigues (falecido aos 18 anos). Seu pai foi um notório jornalista carioca, que atuou por muitos anos em **O Jornal**. Ficou órfão de mãe aos seis anos de idade.

Em maio de 1913 ingressou na Escola Naval da Marinha Brasileira. Em dezembro de 1914, após concluir o primeiro ano do curso, pediu baixa da Escola.

Em 1915, tentou a Escola Politécnica do Rio de Janeiro, sendo classificado na lista da turma suplementar. Após cumprir o primeiro ano do curso, pediu desligamento da Escola.

Em 23 de março de 1916, ingressou na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro, tendo sido declarado aspirante-a-oficial na arma da Artilharia em 17 de dezembro de 1918.

Desde o período da Escola Militar já era dedicado à aviação, realizando cursos e treinamentos, inclusive com algumas experiências em Raids entre o Rio de Janeiro e São Paulo junto com outros aviadores. Em 30 de dezembro de 1919 foi promovido a 2º tenente.

Em 5 de janeiro de 1921 foi promovido a 1º tenente. Ainda naquele ano realizou na **Escola de Aviação Militar no Campo dos Afonsos** o curso de observação aérea na primeira turma, ao lado de outros ilustres, como capitão Newton Braga, dos tenentes Eduardo Gomes, Ivo Borges Leal, Amílcar Velloso Pederneiras, Gervásio Duncan de Lima Rodrigues, Ajalmar Vieira Mascarenhas, Sylvino Elvidio Bezerra Cavalcante, Plínio Paes Barreto e Carlos Saldanha da Gama Chevalier. Em 1921 conquistou recorde de altitude em voo com passageiro, voando a mais de 6 mil metros.

Em 1922, serviu no **4º Grupo Independente de Artilharia Pesada** (GIAP) de Uberaba e mais tarde no **1º GIAP** de Itaguay. Em agosto de 1922 serviu como observador na 3ª esquadrilha de observadores em Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

Em 17 de setembro de 1924 foi promovido a capitão. Na Revolução de 1924 combateu ao lado das forças governistas, integrado no destacamento comandado pelo coronel Christiano Klingelhoefer.

Em 1925, serviu no **4º Regimento de Artilharia Montada (RAM**) de Itu; e também no **2º Grupo de Artilharia Montanha (GAM)** de Jundiaí. No ano seguinte foi nomeado chefe do Serviço de Informações da **Escola de Aviação Militar**. Em 26 de janeiro de 1927 foi declarado piloto aviador militar. Naquele

ano comandou Esquadrilha de bombardeiros de Alegrete, no Rio Grande do Sul.

Em março de 1927, anunciou o plano de um **Raid** junto com o piloto **Aroldo Leitão,** visando à travessia pioneira do oceano Atlântico por meio de voo direto, pela rota Santos-Lisboa-Genova.

Para tanto, em 27 de julho daquele ano adquiriu o **brevet** internacional, após curso na mesma turma dos tenentes Floriano Peixoto da Fontoura Neves, Godofredo Vidal, Francisco de Assis Corrêa de Mello e do Aspirante João Egon Prates da Cunha Pinto. Contudo, a missão foi frustrada pelo fracasso nas negociações para obtenção dos apoios necessários junto ao Governo Brasileiro.

Semanas depois foi realizada com sucesso uma famosa missão brasileira de voo de travessia do oceano Atlântico, comandada o aviador jauense João Ribeiro de Barros, uma missão similar a planejada pelo então capitão Lysias Augusto.

Entre as décadas de 1920 e 1940 foi um dos principais defensores da importância da aviação como arma na defesa da Nação, tendo publicado inúmeros artigos na imprensa argumentando em torno dessa tese.

Entre os artigos de maior repercussão está **"Uma necessidade premente: o Ministério do Ar",** publicado[4] no **O Jornal** em 7 de outubro de 1928. Ao longo dos anos as suas ideias contribuíram para o debate e a formação de consenso em torno da necessidade de criação do Ministério da Aeronáutica e da própria Força Aérea Brasileira[5] (FAB).

Em 1927, serviu no **Regimento de Artilharia Mista (RAM) de Campo Grande,** como capitão ajudante.

Em dezembro de 1927, obteve transferência da arma da Artilharia para a recém-criada Arma da Aviação, da qual foi por anos um fervoroso defensor. Em 9 de fevereiro de 1928 foi promovido por antiguidade a major-aviador.

Em 1928, participou junto a demais técnicos militares do planejamento para construção da infraestrutura terrestre para a inauguração da linha aérea de passageiros Rio-São Paulo. Naquele ano se tornou inspetor da Escola de Aviação Militar.

Em abril de 1929, realizou curso de aperfeiçoamento para oficiais na Escola de Aviação Militar do Exército. Em 1930 passou a integrar a Diretoria da Aviação Militar.

Em agosto de 1931, realizou o estudo da Rota do Tocantins, utilizando múltiplos meios de transporte disponíveis, como trem, carro, barco, canoa, animais de carga, entre outros, conseguindo alcançar Belém do Pará no 52º dia. Nessa viagem inicial de reconhecimento demarcou 17 campos de pouso, onde aterrou quando realizou a primeira viagem do **Correio Aéreo** em 1935 e que teve a duração de três dias.

---

[4] Acesse o artigo na íntegra em https://tinyurl.com/hcnnh7ck.

[5] Vide efemérides da História Aeronáutica Brasileira em https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/efemerides.

Imagem. O Major Lysias Augusto Rodrigues (o segundo da direita p/ à esquerda) no Campo de Marte em 1932, ladeado pelo Aspirante a Oficial Mário Bittencourt (o terceiro da direita p/ à esquerda) e pelo 1º Tenente José Ângelo Gomes Ribeiro (o primeiro da direita p/ à esquerda), respectivamente, mortos em setembro de 1932. **Fonte:** INCAER

Em julho de 1932, após a deflagração da Revolução de 1932 arriscou-se em viagem do Rio de Janeiro a São Paulo, chegando a capital paulista em 18 de julho, quando então se apresentou às autoridades revolucionárias paulistas. Como aviador revolucionário comandou o **1º Grupo de Aviação de Constitucionalista** sediado no então aeródromo Campo de Marte, denominado **"Gaviões de Penacho**", sob chefia do major-aviador Lysias Rodrigues Leal.

Nesse Grupo de Aviação, a despeito dos escassos recursos, realizou dezenas de missões ao longo do conflito, como as de reconhecimento, propaganda, bombardeio e combate às esquadrilhas da Aviação do Exército.

Nos combates aéreos, entre os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e o então Mato Grosso, rechaçou o adversário por diversas vezes, a despeito da inferioridade do número de aviões do Grupo Gaviões de Penacho.

Como forma de compensar as limitações, em frota e tripulação, os Gaviões de Penacho Paulistas empregavam "**hubs"** estratégicos para reabastecimento e remuniciamento das aeronaves, com aeródromos instalados em **Campinas, Mogi Mirim, Itapetininga, Lorena, Campo Grande**, entre outras cidades, como forma de garantir o alcance das missões.

Com isso as esquadrilhas paulistas conseguiram um grande número de sortidas e cobriram múltiplas frentes de combate utilizando os mesmos aviões, equiparando-se com o poder de fogo dos Grupos de Aviação do Exército que durante a maior parte do conflito tiveram grande dificuldade em cobrir todas as frentes de combate, apesar de possuírem maior número de aeronaves, dada a limitação de sua autonomia.

Em 8 de agosto de 1932, durante uma missão, participou do abate em pleno voo de um avião governista sobre a cidade de Buri e Capão Bonito. Esse foi tido como o primeiro avião abatido em combate aéreo na América do Sul. Sobre essa ocorrência, o chefe do setor de combate, coronel Brasílio Taborda, que foi **Jovem Turco** e um dos fundadores em 1913 no Clube Militar da **Revista A Defesa Nacional** publicou o **Boletim do Setor Sul**, nº 14, de 10 de Agosto de 1932.

O feito também chamou a atenção do general Bertoldo Klinger, hoje patrono da Academia de História Militar Terrestre do Brasil-São Paulo, por nossa indicação, sediada em Sorocaba e presidida pelo Professor Adilson Cesar. Bertoldo Klinger então era Comandante Supremo do Exército Revolucionário Paulista e que exaltou a vitória dos aviadores no Boletim n.º 194 de 12 de Agosto de 1932.

Em 21 de setembro de 1932, o major aviador Lysias Augusto Rodrigues liderou uma missão de bombardeio aéreo bem-sucedida em um aeródromo governista recém-aberto em Mogi Mirim. Naquela missão, a esquadrilha paulista dos Gaviões de Penacho, com 4 aparelhos, conseguiu destruir em terra 5 aviões governistas e avariar um sexto que tentava alcançar voo, causando ainda dezenas de baixas entre mortos e feridos.

Na ocasião, os governistas haviam sido pegos completamente desprevenidos graças a um plano tático elaborado pelo major Lysias Augusto, que fez sua esquadrilha alcançar aquela posição voando em baixa altitude e vindo da própria retaguarda do adversário. Conforme noticiou o jornal **Diário Nacional**, em 22 de setembro de 1932, em múltiplos boletins:

Em 24 de setembro de 1932, participou da fatídica missão de bombardeio sobre o cruzador **Rio Grande do Sul**, o qual realizava o bloqueio do Porto de Santos junto com outros navios da Armada brasileira, fechando o cerco sobre os paulistas naquele conflito. O então major, à frente da esquadrilha, decolou por volta das 12 horas do Campo de Marte.

Fazia parte da esquadrilha o líder da missão, o major Lysias Augusto, pilotando um **Curtiss O1-E Falcon** (batizado de “**Kyri Kyri”),** tendo como observador o 2º tenente Abílio Pereira de Almeida; o capitão comissionado Arthur da Motta Lima Filho com um **WACO CSO**, tendo como observador o 2º tenente Hugo Gavião Souza Neves; e o capitão comissionado José Ângelo Gomes Ribeiro, pilotando um **Curtiss O1-E Falcon** (batizado de “**Kavuré-y**”), tendo como observador o 2º tenente comissionado Mário Machado Bittencourt. O capitão Aderbal da Costa Oliveira não participou da missão em função de problemas mecânicos no seu aparelho, um avião bombardeiro.

Era previsto o reabastecimento e o remuniciamento no aeródromo de **Praia Grande**, já previamente preparado para a missão. Após algumas tentativas o **Curtiss** do capitão José Ângelo Gomes Ribeiro, durante mergulho para lançamento de bomba contra o navio, entrou em chamas e se esfacelou no mar, em local próximo à Ilha da Moela, no Guarujá.

Especulou-se que tenha sido alvejado pela bateria antiaérea do navio de guerra. Porém, o major Lysias Augusto refutou essa tese, em depoimento no seu livro **Gaviões de Penacho** (1934), tendo afirmado que a causa mais factível e provável foi uma falha mecânica no motor do aparelho durante um mergulho na máxima aceleração, atribuindo ao engasgamento de válvula com retorno de chama, o que proporcionou a combustão do aparelho e a sua queda no mar.

Após terem lançado todas as bombas e já com o combustível esgotado, e diante da fatalidade, o restante da esquadrilha abandonou a missão, sem terem causado significativos danos ao navio de guerra.

Foi declarado luto oficial de 8 dias por conta da perda e realizada amplas homenagens aos finados aviadores. Findo o conflito, em 2 de outubro, o Major Lysias partiu para o exílio na Argentina, junto de outros Gaviões de Penacho como o capitão Aderbal da Costa Oliveira e os 1º tenentes Orsini de Araújo Coriolano e Arthur da Motta Lima Filho.

Em fevereiro de 1934, retornou ao Brasil, após autorização especial do governo federal e na sequência foi revertido ao serviço ativo do Exército.

Em 1º de setembro de 1934 foi promovido a tenente-coronel. Ainda naquele mês foi nomeado chefe da **1ª Divisão da Diretoria de Aviação do Exército** e, mais tarde, transferido para a **2ª Divisão**. Em outubro daquele ano teve negado um pedido na Justiça Militar de averbação de horas de voo respectivas ao período em que serviu como combatente na Aviação da Revolução de 1932.

No seu retorno ao Exército Brasileiro deu continuidade ao trabalho iniciado com a exploração terrestre empreendida em 1931, na companhia de dois destacados funcionários da **Cia Panair do Brasil**.

Em 15 de novembro de 1935, realizou a primeira ligação aérea entre o Rio de Janeiro e Belém do Pará, denominada "**Rota do Tocantins**". Naquela ocasião, decolou da base aérea do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, em companhia do Sargento Soriano Bastos de Oliveira, em uma aeronave **Waco CSO**, dando início ao levantamento aéreo da área anteriormente esquadrinhada, inaugurando todos os campos de pouso que havia implantado em seu famoso périplo quatro anos antes, percorrendo as cidades de Ipameri**, Formosa, Palma, Porto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Carolina e Marabá**, antes de finalmente atingir **Belém**.

Foi o primeiro piloto a sobrevoar e pousar nos aeródromos que ele próprio implantou, principalmente no centro-oeste e norte brasileiro, com destaque para a região do atual **Estado do Tocantins**. Por onde passaram causaram

curiosidade e incredulidade, trazendo alegria e esperança a gente simples do sertão.

Atuou nos trabalhos do **Correio Aéreo Militar** junto ao então tenente-coronel **Eduardo Gomes**, que fora o comandante da Aviação do Exército baseada em Resende, no local onde seria inaugurada em 1944 a hoje **Academia Militar das Agulhas Negras**, como uma promessa cumprida pela Revolução de 1930, Em parceria com o então tenente-coronel Eduardo Gomes, o futuro patrono da Força Aérea Brasileira, iniciou as primeiras linhas do **Correio Aéreo Nacional**[6] sobrejacentes às regiões centro-oeste e norte, consolidando uma complexa rede de aerovias, interligando-as aos centros mais avançados do Brasil.

Como renomada autoridade em **Geopolítica**, Lysias Augusto Rodrigues é reconhecido internacionalmente, ombreando-se a outros ilustres praticantes desta ciência, tais como o General Mário Travassos, Cel Golbery do Couto e Silva, General Carlos de Meira Mattos, Delgado de Carvalho e Therezinha de Castro, e acrescentaríamos o Marechal José Pessoa, lutou, enfaticamente, pela construção da Rodovia Transbrasiliana, hoje denominada **Rodovia Belém-Brasília**.

As suas experiências naquela região também auxiliaram projetos de outras rodovias. Naquele período exerceu notável influência para que fosse ativado um organismo que congregasse a evolução e o emprego do avião como arma de guerra, a exemplo do que já vinha ocorrendo nos Estados Unidos, Inglaterra, Itália e França, defendendo a tese de que o Brasil necessitava de um Ministério próprio para tanto, de modo a dispor de uma aviação apta a atender à sua imensidão geográfica.

Movido por esse propósito, deu início a uma intensa campanha para a criação do Ministério da Aeronáutica, publicando vários artigos sobre o tema na imprensa do Rio de Janeiro, então capital da República.

Em 1939, com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, evidenciou-se a importância do poder aéreo unificado para a segurança nacional, vindo justamente a corroborar a benfazeja ideia por ele esposada, culminando, assim, com a criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, atualmente Comando da Aeronáutica.

Entre 1939 e 1940, serviu nos **1º e 3º Regimentos de Aviação do Exército.** Em setembro de 1940 foi nomeado para a **1º Divisão da Diretoria Aeronáutica**. Em 24 de dezembro de 1941 foi promovido a coronel-aviador e classificado no Estado-Maior da recém-criada **Força Aérea Brasileira (FAB),** que durante anos defendeu e contribuiu ativamente para a sua criação.

Em 1944, fez parte da comissão de cartas aeronáuticas na Reunião Pan-Americana de Consulta sobre Geografia e Cartografia. Atuou também como representante do Ministério da Aeronáutica junto aos órgãos deliberativos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

[6] Vide https://youtu.be/EqnBmM8AXSU e https://youtu.be/fGCFuz4qQhk.

Em 10 de abril de 1945 foi promovido ao posto de Brigadeiro do Ar e, no mesmo decreto, foi passado para a reserva remunerada. Em 22 de novembro de 1949, na reserva, foi promovido a Major-Brigadeiro do Ar, derradeiro posto que alcançou no Quadro de Oficiais Generais da Aeronáutica Brasileira. Integrou a Sociedade Brasileira de Geografia e o Instituto de Geografia e História Militar Brasileiro, onde foi vice-presidente.

Entre a década de 1940 e 1950 fez parte da Comissão de Cartas Aeronáuticas da Reunião Pan-Americana de Consulta sobre Geografia e Cartografia. Segundo os seus pares, era poliglota e possuía cultura extraordinária e inteligência brilhante, tendo sido destacado pesquisador nas áreas de **história, geopolítica, engenharia e da própria aeronáutica.** Ao mesmo tempo também foi um ativo desbravador do norte e centro-oeste brasileiro, cujo trabalho resultante contribuiu substancialmente para a expansão das rotas aéreas e terrestres do país.

Na reserva militar, o major-brigadeiro-do-ar se dedicou profundamente na publicação de inúmeros livros e artigos, publicados no Brasil e no exterior, que lhe conferiu especial envergadura intelectual.

Lysias Augusto Rodrigues foi um grande entusiasta e defensor da emancipação política do **Tocantins**, sendo ele o principal líder do moderno movimento que culminou na elevação política deste estado. Lysias também foi entusiasta da causa emancipacionista que àquela época chamava-se Itacaiúnas, mas que hoje denomina-se **Carajás**.

Morreu em 21 de maio de 1957, aos 60 anos de idade, em sua residência (na Rua Igarapava, nº 75, apto 402, no Rio de Janeiro, então Distrito Federal), vítima de um infarto do miocárdio.

No seu obituário é registrado o seu papel no pioneirismo na aviação brasileira, por meio de sua atuação no Correio Aéreo Nacional e na Força Aérea Brasileira. Foi sepultado no Cemitério São João Batista. Era casado com Júlia Cerqueira Santos desde 1921, com quem teve uma filha: Junia Cerqueira Rodrigues. Anos depois, seus restos mortais foram transladados para o Obelisco e Mausoléu ao Soldado Constitucionalista de 1932, em São Paulo, onde se encontram.

Em vida, recebeu inúmeras honrarias e condecorações, entre as quais, a Medalha Militar pelos bons serviços prestados e a Medalha da Campanha do Atlântico Sul concedida pelo Ministério da Aeronáutica. É patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) da Força Aérea Brasileira.

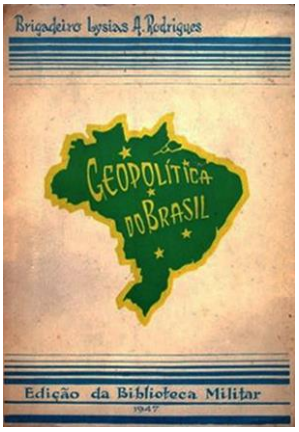
No dia 5 de outubro de 2001, o governador do Estado do Tocantins, na presença do Presidente da República, inaugurou o aeroporto da capital, Palmas, denominado **Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues**[7], em homenagem ao pioneiro da aviação brasileira e heroico desbravador do centro-oeste e norte brasileiro onde estabeleceu importantes rotas aéreas, com destaque para o próprio Estado do Tocantins.

[7] Vide https://legis.senado.leg.br/norma/572731 e https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_de_Palmas.

Seus livros publicados em ordem cronológica:

- **Formação da Nacionalidade Brasileira**. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1954;
- **Estrutura Geopolítica da Amazônia.** Rio de Janeiro: [s.n.]. 1953; **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1947;
- **Roteiro do Tocantins**. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1943;
- **Rio dos Tocantins**. Rio de Janeiro: [s.n.]. 1943;
- **História da Conquista do Ar.** Rio de Janeiro: Marques Araújo & Cia. Ltda. 1937; e
- **Gaviões de Penacho**: a lucta aérea na guerra paulista de 1932. Rio de Janeiro: Typographia Rossolillo. 1934.

Publicou também mais de trezentos artigos relacionados aos temas de **aviação, geografia, geopolítica, história**, entre outros.



Nota do Autor desta Nota de Introdução:

Quando eu era Capitão em 1960, como Oficial de Operações do 3º Batalhão de Engenharia de Combate[8] em Cachoeira do Sul-RS, li com muito proveito cultural seu precioso livro **Geopolítica do Brasil**[9] (Biblioteca Militar, 1947). E foi tão grande o meu entusiasmo pelo assunto que meu Comandante de Batalhão, o Tenente-Coronel de Engenharia Boris Bromisk me ofertou o livro.

(*) **Cláudio Moreira BENTO** é natural de Canguçu-RS. Coronel veterano de Engenharia e Estado-Maior do Exército. Sócio benemérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e emérito do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Acadêmico da Academia Paulista de História, Cadeira Gen Div Augusto Tasso Fragoso, e dos Institutos Históricos e Geográficos de São Paulo e Rio Grande do Sul. Acadêmico correspondente da Academia Portuguesa da História. Autor, historiador e pensador militar, memorialista e jornalista. Portal: www.ahimtb.org.br.

[8] Conheça o portal do 3º BE Cmb em https://3becmb.eb.mil.br/.

[9] Acerca desta obra, há um interessante estudo realizado no âmbito da Geopolítica Brasileira de autoria de Gregor G. A. A. de Rooy e Hélio Caetano Farias publicado na Revista Brasileira de Estudos de Defesa (RBED), volume 7, n.º 1, jan/jun 2020, disponível em https://rbed.abedef.org/rbed/issue/view/2982/416.

Nota de Introdução à Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

João Rafael Mallorca Natal (*)

Falar de **Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues**, ilustre Major-Brigadeiro do Ar é falar da própria História da Força Aérea Brasileira.

Esse insigne oficial, que começou sua carreira militar no Exército Brasileiro, na Arma de Artilharia, desde cedo demonstrou seus pendores para a Aviação, tendo feito o primeiro Curso de Observadores Aéreos e, em 1927, recebido seu brevê de Aviador Militar.

Destacou-se, no início dos anos 30, pela participação nas primeiras linhas do então Correio Aéreo Militar, tarefa para jovens e destemidos pilotos, haja vista a inexistência de auxílios à navegação aérea, o que os obrigava a voos apenas visuais, durante o dia e com bom tempo.

Foi um dos responsáveis pela implantação da Linha do Tocantins.

Só por esses fatos, o Major-Brigadeiro do Ar Lysias Rodrigues já teria marcado sua presença na história, como **Pioneiro do Correio Aéreo Nacional**, título que veio a receber posteriormente.

Mas Lysias Rodrigues foi muito mais que isso.

Em 1932, durante a luta fratricida travada pelo Estado de São Paulo contra o Governo Legal, e que passou à História do Brasil como a **Revolução Constitucionalista**, o então Major Lysias destacou-se como o Comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista (1.º G. Av. C.), por ele denominados de **"Gaviões de Penacho"**.

Liderando um punhado de bravos pilotos, com poucas aeronaves disponíveis, Lysias conseguiu colocar em "xeque", durante cerca de três meses, a Aviação Legalista, que dispunha de quantidade significativamente maior de pilotos e aviões.

Para tanto, lançou mão de táticas e estratégias inovadoras, e que hoje são corriqueiras, como o desdobramento dos meios aéreos para diferentes aeródromos, de forma a melhor aplicar as características do Alcance e da Mobilidade, hoje apanágios da Estratégia Aérea.

Uma vez findo o conflito, e após um período de exílio, Lysias foi anistiado e reintegrado à Aviação Militar, quando então participou ativamente da **Campanha pela Criação do Ministério do Ar**, que atingiu seu ápice em 1935.

Ocupou diversos cargos relevantes no recém-criado Ministério da Aeronáutica, a partir de 1941, com ênfase na criação de cartas aeronáuticas, ferramentas indispensáveis para uma navegação aérea segura e eficiente.

Após deixar o serviço ativo em abril de 1945, como Brigadeiro do Ar, Lysias Rodrigues foi eleito, em 1º de dezembro de 1949, 1º Vice-Presidente

do **Instituto de Geografia e História Militar do Brasil** (IGHMB), tendo ocupado interinamente, por alguns meses, a Presidência do Instituto. Nesse mesmo ano, foi promovido, na Reserva, ao posto de Major-Brigadeiro do Ar.

Foi autor prolífico de obras de História Militar e de Geopolítica, o que mostra sua característica personagem multifacetada, militar, piloto, escritor, pensador, mas, acima de tudo, um cidadão preocupado com o desenvolvimento e a integração do Brasil, e sua justa inserção na comunidade internacional.

Deixou-nos muito cedo, aos 61 anos de idade, em 21 de Maio de 1957, vítima de um infarto do miocárdio.

Mas sua lembrança, essa não morre, gravada que está nos títulos recebidos, como o de **Pioneiro de Correio Aéreo Nacional**, **Ex-Combatente da Revolução de 1932**, **Patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica** (INCAER) e, em 5 de outubro de 2001, por nomear o Aeroporto de Palmas, capital do Estado de Tocantins para **Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues**.

Na derradeira identificação de Lysias Rodrigues com este mundo físico, seus restos mortais retornaram à terra onde nasceu, São Paulo Capital, onde repousam no **Monumento e Mausoléu do Soldado Constitucionalista de 1932**, no Ibirapuera.

Glória imorredoura ao **Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues**, exemplo de soldado e cidadão brasileiro!

(*) **João Rafael Mallorca NATAL** é Coronel veterano de Infantaria da Aeronáutica. Bacharel em Ciências Militares pela Academia da Força Aérea (AFA). Especialista em História Militar pela Universidade do Sul de Santa Catarina (UniSul), e Mestre em Ciências Políticas e Relações Internacionais pela Universidade da Força Aérea (UNIFA). Pesquisador Associado do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército (CEPHiMEx). Associado Titular Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), onde ocupa a Cadeira n.º 01, Patrono Allfredo D' Escragnolle de Taunay e desempenha o cargo de Diretor 2.º Secretário. Esta Nota de Introdução à presente edição de ***Gaviões de Penacho*** (2024) foi elaborada em nome do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, a convite de seu ilustre Presidente, o Sr. General veterano **Marcio Tadeu Bettega BERGO**.

Nota de Introdução à Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Jefferson Biajone (*)

Foi em uma tarde de quarta feira, durante a pausa do almoço e nas dependências de uma biblioteca da Universidade Estadual de Campinas, que vim a tomar o primeiro contato com os Gaviões de Penacho e a Aviação Constitucionalista de 1932.

Era 20 de Março de 2013 e logo às 14 horas desse dia eu teria uma aula de disciplina do primeiro ano do curso de doutorado. Após ter almoçado e ido à referida biblioteca no pouco tempo que restava para o início da aula, fui até a seção de livros de História e em uma determinada porção das prateleiras encontrei obras relacionadas à História Militar do Brasil.

Ao manusear alguns volumes existentes em uma prateleira do topo, eis que ao puxar um grande deles, um outro, bem menor e fino, veio junto e, ao cair, atingiu em cheio a minha testa.

Por sorte, a pancada não fora forte e nem resultou em calo, mas despertou de imediato a minha curiosidade acerca de que livro seria aquele. Foi então que tendo-o em mãos, li o seu título na folha de rosto, dado que a capa havia sido substituída por uma encadernação de cor acinzentada.

Tratava-se de um exemplar de ***Gaviões de Penacho***[10], tendo por subtítulo os dizeres ***a lucta área no Guerra Paulista de 1932*** e, como autor, a pessoa de ***Lysias Rodrigues***. A impressão do livro datava do ano de 1934 pela Typhografia Rossolillo, em São Paulo Capital.

Um parênteses importante, antes de prosseguirmos.

Desde 2011, encontrava-me na colaboração com pesquisas e estudos para o **Portal Paulistas de Itapetininga**[11], entidade cívico-cultural fundada em 12 de Julho daquele ano, imbuída do propósito de preservar, valorizar e difundir a memória e os feitos de ex-combatentes e personalidades, civis e militares, assim como de entidades diversas que participaram do Movimento Constitucionalista em 1932 no Setor Sul[12] do Estado de São Paulo.

Assim sendo, ao ler ***"Guerra Paulista de 1932"*** no subtítulo de ***Gaviões de Penacho***, de imediato segui para o balcão da bibliotecária e tive efetivado o empréstimo do livro. O restante da tarde na aula da disciplina transcorreu tranquilo, mas não pude deixar de pensar sobre quem seriam os Gaviões de Penacho e que papel haviam desempenhado na epopeia de 32.

---

[10] Vide matéria do Jornal A Tribuna (SP) acerca do lançamento do livro em https://tinyurl.com/3udc8puj.

[11] Vide: https://tinyurl.com/22d536dv.

[12] O Setor Sul do Estado de São Paulo na Revolução de 1932 compreendeu a região sul do estado, da qual sobressaíram-se como localidades de combates ocorridos e/ou de defesa de São Paulo, os municípios de Itapetininga, Campina do Monte Alegre, Buri, Capão Bonito, Itapeva, Apiai, São Miguel Arcanjo, Ribeirão Branco, Guapiara, entre outros. Vide: https://tinyurl.com/bddfrj69.

Durante as quatro horas de viagem embarcado no ônibus de Campinas à Itapetininga, encetei a leitura das 128 páginas do livro e ao desembarcar na rodoviária tarde daquela noite, já me encontrava resoluto em pesquisar mais acerca dos Gaviões de Penacho, particularmente pelo fato de que Apiaí, Buri, Capão Bonito, Itapetininga, Itapeva e Ribeiria foram nominalmente citadas no texto do livro, cidades essas todas do Setor Sul do Estado de São Paulo.

Na manhã do dia seguinte, quinta feira, entrei em contato com o amigo e genealogista itapetiningano Afrânio Franco de Oliveira Mello (in memoriam). Relatei a ele o ocorrido na biblioteca e indaguei se era de seu conhecimento a existência de algum campo de aviação em Itapetininga utilizado em 1932.

Disse-me Afrânio que no local atualmente ocupado pelo Centro Municipal de Lazer Fausto Ramalho, ao lado do SESI Itapetininga e na retaguarda do Cemitério Municipal, existiu um campo para aeronaves pousarem e decolarem na cidade; o qual, provavelmente, poderia ter sido igualmente empregado na revolução.

A confirmação dessa informação, encontrei na página 11 de ***Gaviões de Penacho*** (1934), mais precisamente no seguinte trecho: ***"o branco escandaloso dos muros do cemitério próximo, alvejava, no pardo manto que adejava no ar"***. Ora, o cemitério próximo que Lysias Rodrigues se refere é o próprio Cemitério Municipal de Itapetininga, fundado em 1898. Ou seja, Afrânio estava certo quanto a exata localização daquele que fora o primeiro Campo Base dos Gaviões de Penacho no interior do Estado de São Paulo.

Ademais, Afrânio relatou-me que no município de Campina do Monte Alegre/SP, cerca de 60 km de Itapetininga, havia uma praça contendo um monumento em forma de avião, todo de alvenaria, pintado de vermelho e na região conhecido de todos por "avião vermelhinho".

Novamente em consulta aos ***Gaviões de Penacho*** (1934), li na página 82 o trecho "***o moral das tropas do sector e, principalmente da população civil, estava abatidíssima com as constantes incursões dos Waco de Guerra, "vermelhinhos", da dictadura!"***. Ou seja, de acordo com Lysias, o "vermelhinho" se tratava de uma aeronave das forças adversárias.

Da aviação contrária e de seus bombardeios no Setor Sul, era de meu conhecimento e do Afrânio de que houve uma incursão que realizaram, em 31 de Agosto de 1932, nas trincheiras paulistas junto à Ponte do Rio Paranapanema, esta próxima da Estação Ferroviária da Ligiana[13], aos arredores de Campina do Monte Alegre, ocasião em que foi mortalmente ferido o voluntário itapetiningano **Gustavo Borges Junior**, Soldado do 9º Batalhão de Caçadores da Reserva[14], atingido por três estilhaços oriundos da explosão.

Assim informado pelo amigo Afrânio, decidi no sábado de manhã daquela mesma semana visitar o Centro Municipal de Lazer Fausto Tavares Ramalho e, também, o município de Campina do Monte Alegre. Uma vez no

[13] Estação da Estrada de Ferro da Sorocabana descrita pelo voluntário Cabo Santos Amorim em seu livro ***Santistas nas Barrancas do Paranapanema*** (1932). Vide: https://tinyurl.com/3vfc4syn.

[14] A respeito veja ***Um Paranaense nas Trincheiras da Lei*** (1933) em https://tinyurl.com/557bj29h e também ***Gustavo Borges Junior: Heroi Constitucionalista de Itapetininga*** (2015) em https://tinyurl.com/a7b3v7up.

citado centro não encontrei monumento, placa ou informe algum da sua condição pretérita de campo base ou de pista de pouso ou decolagem. Certamente, seria interessante que algum informe a esse respeito fosse disponilizado aos visitantes daquele local.

Em contrapartida, já em Campina do Monte Alegre, encontrei o avião "vermelhinho" em uma das praças centrais, na qual havia, inclusive e próximo a ele, um outro monumento, este tendo por base um pedestal e ao seu topo a estátua de um soldado constitucionalista, de pé, portando uniforme cáqui, capacete de aço na cabeça e armado de fuzil.

Foto à esq. Avião "Vermelhinho".
Foto à dir. Monumento ao Soldado Constitucionalista, ambos em Campina do Monte Alegre/SP.

Fosse no avião ou no soldado (vide fotos), também não encontrei placa ou menção alguma a respeito do que se tratavam ou a que momento histórico se referiam.

Assim sendo, retornei à Itapetininga com o firme propósito de, por alguma forma, tornar públicas tais informações e, quiçá até, propor à Prefeitura Municipal de Campina do Monte Alegre que o avião ganhasse novas cores, ou seja, as da Aviação Constitucionalista[15].

Por sorte, o senhor Carlos Eduardo Vieira Ribeiro, então Prefeito de Campina do Monte Alegre, era amigo de longa data de Afrânio e, estabelecidos os contatos, obtivemos uma audiência com ele.

Durante nosso encontro, sugeri a ele que realizássemos uma solenidade cívica com a finalidade de reinaugurar o monumento ao soldado constitucionalista ali existente e, ao mesmo tempo, propiciar um novo nome àquela praça, a qual alguns conheciam como praça do vermelhinho e outros como praça do soldado.

Para tanto, a denominação **"Praça Campina de Heróis"**, que lhe apresentei, parecia ser a mais adequada para abarcar tanto os efetivos constitucionalistas terrestres representados pelo soldado, quanto os aéreos representados pelo avião. Denominação essa prontamente aceita, dada a oportunidade de com ela expressar um preito de agradecimento e reconhecimento à bravura e ao sacrifício dos paulistas que ali lutaram defendendo não só o município, como também as localidades vizinhas de

[15] Segundo Lysias mesmo afirmou na página 82 de seu livro: *"a população civil estava abatidíssima"* (1934), assim sendo, é de se crer que tal estado exaltado de ânimos deva ter permanecido por décadas no imaginário das gerações seguintes dos nascidos em Campina e região, ligando à aviação da época, fosse amiga ou adversária, a imagem do "vermelhinho".

Capão Bonito e de Buri, ambas palcos dos dois mais sangrentos combates[16] ocorridos no Setor Sul durante a revolução.

Aceita a ideia da reinauguração da praça, apresentei ao senhor Prefeito um desenho de placa de aço inoxidável[17] que elaborei para ser colocada na base do pedestal do monumento ao soldado (vide figura 1) e também um desenho que esbocei do avião, em verde bonsai e a faixa preto e branca (vide figura 2), coloração essa que remete ao Avião Potez 25 TOE matrícula A-116, o "Nosso Potez", aeronave preferida, inclusive, do Major Lysias.

Figura (à esquerda). Placa do Monumento ao Soldado Constitucionalista na Praça Campina de Heróis. **Fonte:** Autor

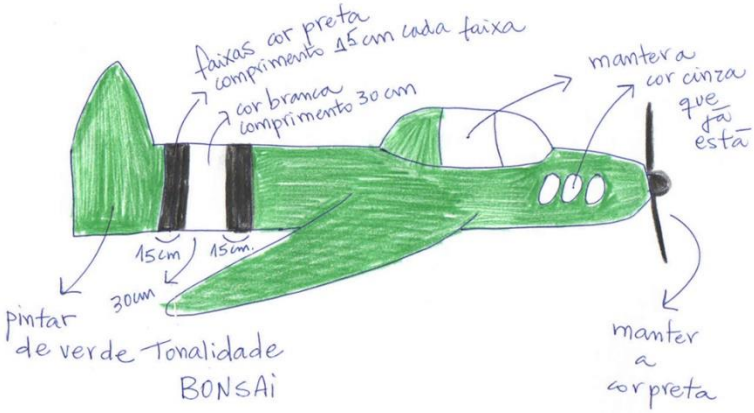


Figura (acima). Esboço apresentado à Prefeitura Municipal para a nova pintura do avião vermelhinho. **Fonte:** Autor

Além da nova pintura, sugeri que ao lado do avião fosse erigido um alambrado retangular de alvenaria para nele ser afixada uma placa de aço inoxidável que eu idealizaria contendo os nomes do pessoal navegante do 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista (1.º G. Av. C.) [18] que encontrei na página 127 e 128 de ***Gaviões de Penacho*** (1934), tornando o alambrado com a placa e mais o avião com as cores do "Nosso Potez", uma

[16] Foram eles, o 1) **Combate de Buri**, ocorrido nas jornadas de 25 e 26 de Julho de 1932 na cidade de Buri/SP, no qual o Trem Blindado de n.º 1 (vide: https://tinyurl.com/bd4y4zzu) foi pela primeira vez empregado no curso da revolução. Foi também neste combate que faleceram em ação o Cadete Ruytemberg Rocha, aluno do 2º ano do Centro de Instrução Militar da Força Pública de São Paulo (vide: https://tinyurl.com/yyed5my9) e o Tenente Coronel Apparício Gonçalves Borges, comandante do 1º Batalhão de Infantaria da Brigada Militar do Rio Grande do Sul (vide: https://tinyurl.com/yme2np3j); e 2) o **Combate do Cerrado**, ocorrido nas jornadas de 16 a 19 de setembro de 1932 aos arredores de Capão Bonito/SP. Os voluntários soldados Aureo de Almeida Camargo e Augusto de Souza Queiroz relatam a participação que tiveram neste combate em seus respectivos livros **A Epopéa** (vide: https://tinyurl.com/4p357yya) e ***Batalhão 14 de Julho*** (vide: https://tinyurl.com/4e7e2fbh). Outra testemunha ocular, mas falecida ao final do Combate do Cerrado foi o voluntário Cabo Clineu Braga de Magalhães, aluno de Engenharia Civil na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e autor do ***Diário de Campanha 1932*** (vide: https://tinyurl.com/pdujmczv).

[17] Placa na qual listei as principais unidades constitucionalistas que combateram em defesa do município e região em 1932, bem como os brasões do Município de Campina do Monte Alegre, do 22º Batalhão de Policia Militar do Interior e do núcleo local da Sociedade Veteranos de 32-MMDC.

[18] A autonomásia de "Gaviões de Penacho" foi conferida ao 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista (1.º G.Av.C.) pelo seu comandante, o Major Lysias Rodrigues, o qual, segundo a professora Laurete Godoy (in memoriam) o fez inspirado na bravura e no destemor dos índios ***Gaviões***, em 1931 residentes em região do futuro Estado do Tocantins e cujo símbolo era um ***penacho*** de cor vermelha.

homenagem em conjunto à memória e aos feitos da Aviação Constitucionalista de 1932, a qual necessitaria, igualmente, de uma nova e alusiva solenidade.

O Sr. Prefeito, por fim, deliberou que fosse realizada a solenidade de descerramento da placa da **Praça Campinas de Heróis** para dali dois meses, no dia 17 de Maio de 2014[19] de 2014. Até lá, a nova pintura do avião já estaria concluída, mas a sua reinauguração precisaria ficar para outra oportunidade.

Encaminhadas as tratativas necessárias nos meses que se passaram, a solenidade[20] ocorreu na data prevista e a Prefeitura Municipal de Campina do Monte Alegre pode contar com a parceria do 22º Batalhão de Polícia Militar do Interior (22º BPM/I)[21] e da Sociedade Veteranos de 32-MMDC, tendo sido descerrada a placa da **Praça Campina de Heróis**, esta afixada na base do **Monumento ao Soldado Constitucionalista**. Discursos de autoridades presentes complementaram as homenagens prestadas à memória e aos feitos das forças constitucionalistas que ali combateram há 82 anos. Na ocasião, e em nome dessas mesmas forças, o senhor Prefeito Municipal Carlos Eduardo Vieira Ribeiro foi agraciado com a Medalha M.M.D.C. pelo Cel PM Mário Fonseca Ventura, presidente da Sociedade Veteranos de 32-MMDC.

Fotos. Monumento ao Soldado Constitucionalista (à esq.) e o avião com a cores do "Nosso Potez" (à dir.) a 17 Mai 2014 em Campina do Monte Alegre. **Fonte:** Autor

Concorrido pela participação da população local e numerosos visitantes, foi neste evento que conheci o Sr. Eduardo Negrão, de Marília/SP. Eduardo é filho de Affonso Negrão (in memoriam), que em 1932 era 1º Tenente e foi promovido ao posto de Capitão por atos de bravura no comando do Trem Blindado n.º 1 e do Auto Blindado "14 de Julho" em combates no Setor Sul.

---

[19] A data escolhida se deu pela sua proximidade com o dia 23 de Maio, que em 1932 foi do falecimento dos quatro manifestantes Martins, Miragaia, Dráusio e Camargo, do que gerou o acrônimo M.M.D.C.

[20] Vide solenidade em vídeo em https://youtu.be/FXWWiySFGRw.

[21] Unidade da Polícia Militar do Estado de São Paulo também responsável pelo policiamento ostensivo de Campina do Monte Alegre/SP.

Este nosso inopinado encontro, cinco anos mais tarde, nos ensejaria a oportunidade de trabalharmos juntos na publicação de nova e digital edição do livro ***Trem Blindado***[22] (Regional, 2019); obra essa de autoria do volutário 3º Sargento Fernando Penteado Médici, estudante secundarista paulistano e integrante da guarnição do Trem Blindado n.º 1.

Concluída a solenidade, Afrânio e eu fomos informados pela Prefeitura Municipal de que a data da inauguração do porvir **Monumento aos Gaviões de Penacho** seria para 12 de Julho de 2014, próxima ao 9 de Julho[23].

Nos dois meses que separaram as duas solenidades, ao lado direito do avião foi construída a estrutura retangular de alvenaria e nela afixada a placa de aço inoxidável (vide figura 3) idealizada a partir de informações que colhi nas páginas 127 e 128 do livro ***Gaviões de Penacho*** (1934) e acrescidas dos brasões da Prefeitura Municipal de Campina do Monte Alegre/SP, da Sociedade Veteranos de 32-MMDC, do 22º BPM/I e do então Grupamento de Radiopatrulha Aérea "João Negrão", o GRPAe[24], da Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP).

Figura 3. Placa do Monumento aos Gaviões de Penacho descerrada em Campina do Monte Alegre em 12 Jul 2014.
Fonte: Autor

O brasão do GRPAe foi incluído dentre os outros três da placa (vide base da figura 3 acima à esquerda) pelo fato do Gaviões de Penacho terem sido seus precursores históricos. De fato, o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista[25] (1.º G. Av. C.), ou como denominado fora pelo seu comandante Major Lysias Rodrigues de "Gaviões de Penacho", pertenceu ao Grupo Misto de Aviação da Força Pública do Estado de São Paulo (atual PMESP), criado pelo Decreto Estadual n.º 5.590, de 15 de Julho de 1932 e denominado "Misto" por estar composto por pilotos, mecânicos e pessoal oriundos da Força Pública Paulista, do Exército Brasileiro e do meio civil.

---

[22] Acesse a edição digital (PDF) em https://tinyurl.com/23fzyvex.
[23] 9 de Julho é considerada a data magna do Estado de São Paulo e alusiva à deflagração do Movimento Constitucionalista no ano de 1932 (Lei Estadual nº 9.497, de 05/03/1997).
[24] Denominação que vigorou desde a criação do GRPAe em 15 de agosto de 1984 até o ano de 2018, quanto então passou a ser denominado **Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo**, o CAvPM "João Negrão". Em 15 de agosto de 2024, o CAvPM completou 40 anos de relevantes serviços prestados.
[25] Não confundir com o 1º Grupo de Aviação de Caça (1.º GAVCA) da Força Aérea Brasileira, o *Jambock*, criado pelo Decreto Lei n° 6.123 de 18 de dezembro de 1943 para atuar na Segunda Guerra Mundial com a Força Expedicionária Brasileira. Sobre seu histórico, lendário grito de guerra ***Senta Púa!*** bem como outras informações a respeito, acesse http://www.sentandoapua.com.br/portal3/ e https://www.fab.mil.br/avca/.

Foram chave no aprendizado e esclarecimento dessas informações os conteúdos hipertextuais que encontrei no **Portal Piloto Policial**[26]**,** cujo fundador, o então Capitão PM Alex Mena Barreto, tornou-se desde aqueles idos de 2014 nosso amigo e colaborador em várias outras iniciativas futuras.

Em 12 de Julho de 2014, a **Praça Campina de Heróis** novamente estava em festa para receber a população local e autoridades diversas, agora para uma solenidade em homenagem à Aviação Constitucionalista com a inauguração do **Monumento aos Gaviões de Penacho**[27].

Uma vez mais contando com a parceria da Sociedade Veteranos de 32-MMDC e do 22º BPM/I, a solenidade transcorreu com sucesso, mas não teve a oportunidade de contar com uma comitiva do GRPAe "João Negrão", ficando esta unidade da PMESP representada pelo 22º BPM/I.

Fotos. Momento do descerramento da placa (à esq.) do Monumento aos Gaviões de Penacho (à dir.) a 12 Jul 2014 em Campina do Monte Alegre/SP. **Fonte:** Autor

Além do cerimonial do descerramento da placa, homenagens diversas aos Gaviões de Penacho foram prestadas, bem como proferidas nas palavras das autoridades civis e militares presentes.

No ano seguinte de 2015, ao redor do mês março, Afrânio recebeu uma ligação de um conhecido que havia sido procurado por um participante na solenidade aos Gaviões de Penacho em Campina do Monte Alegre.

Esta pessoa desejava nos informar da existência, há muitos anos, de uma estrutura em formato piramidal em um dado local da **Floresta Nacional (FLONA) de Capão Bonito/SP**[28].

---

[26] Lançado em 13 de julho de 2009 no endereço https://www.pilotopolicial.com.br/, o **Portal Piloto Policial** tem atuado com sucesso na condição de ferramenta de gestão do conhecimento, ao propiciar um canal de comunicação entre os aeronavegantes da Aviação de Segurança Pública e de Defesa Civil do Brasil.

[27] Vide: https://youtu.be/3dysJypFgB8 e também em https://bit.ly/46VtiGu.

[28] Vide: https://tinyurl.com/yc5ubsrs.

Por ser residente em Capão Bonito e por ter transitado pela FLONA várias vezes, ela inclusive tinha ouvido falar que aquela pirâmide, na realidade, demarcava o local de sepultamento de um soldado gaúcho, falecido em combate durante a Revolução de 1932.

Foto 1 (acima). Monumento ao voluntário Octávio Seppi em março de 2015 **Fonte:** Autor

De imediato, entrei em contato com servidores da FLONA Capão Bonito e, muito prestativos, informaram-me de que a citada estrutura piramidal seria, na realidade, um monumento inaugurado no ano de 1952 em memória ao voluntário 3º sargento Otávio Seppi[29], do Batalhão 14 de Julho, ali falecido em combate em 26 de Agosto de 1932.

Foto 2 (ao lado). Placa do Monumento ao voluntário Octávio Seppi **Fonte:** Autor

A convite da Direção da FLONA, fui visitar o monumento e constatei que na "pirâmide" de concreto (vide foto 1 acima), havia ao seu centro uma placa já bastante enfurrajda (vide placa e seus dizeres na foto 2 acima) e, na base frontal do monumento, um capacete de aço cimentado ao solo e, defronte deste, uma cruz de ferro esverdeada afixada ao solo.

Foto 3. Monumento em março de 2015. **Fonte:** Autor

As condições físicas nas quais o monumento, sua placa, a cruz e o capacete se encontravam, ladeado por extenso mato junto à estrada de terra que levava aos prédios da administração da FLONA Capão Bonito foram os argumentos que empreguei junto à Direção daquele órgão federal para a proposta de realização de uma nova solenidade de reinauguração do **Monumento ao Voluntário Octavio Seppi** ainda em 2015, 83º da Revolução de 1932.

Foto 4. Monumento na inauguração em 1952.
Fonte: FLONA Capão Bonito/SP

Reinauguração, uma vez que segundo o que se pode depreender dos dizeres da

[29] Fundão seria a atual Floresta Nacional de Capão Bonito/SP, em 1932.

placa do monumento e uma foto que nos foi concedida pela FLONA (vide foto 4 na página anterior), a inauguração do monumento ocorreu em maio de 1952, e realizada, inclusive, por ex-combatentes companheiros do voluntário Octávio Seppi do Batalhão 14 de Julho.

Foto 5. Nova placa do Monumento Octávio Seppi **Fonte:** Autor

A Direção da FLONA acatou a sugestão da reinauguração do monumento, comprometedo-se com a sua nova pintura, reforma e limpeza de sua via de acesso. Acrescentei que seria interessante na solenidade descerrarmos uma nova placa (vide foto 5), a qual elaborei para ser afixada acima da placa de 1952, de forma a complementá-la com informações acerca do voluntário, do batalhão que pertenceu, combate e data de seu falecimento.

Acertamos, por fim, que a data do evento seria para a tarde da quarta feira, 8 de Julho de 2015 e que Afrânio e eu ficaríamos responsáveis pela condução do evento.

Foto 6. O capacete que estava junto ao Monumento à Octávio Seppi desde 1952 foi restaurado e doado para o acervo histórico da FLONA de Capão Bonito. **Fonte:** Autor

Informei ainda à Direção de que nas buscas pelos familiares de Octávio Seppi, encontrei o seu sobrinho-neto, o Sr. José Pedro Seppi, residente na Capital São Paulo e em pleno acordo com a iniciativa de se reinaugurar o monumento, tendo inclusive, confirmado presença na solenidade.

No dia 8 de Julho de 2015, a solenidade transcorreu em duas partes.

A primeira parte, com a leitura de texto alusivo ao significado do **Monumento ao Voluntário Octavio Seppi** pelo Afrânio e, em seguida, o descerramento da nova placa[30] pelas autoridades civis e militares presentes, a citar da Direção da FLONA Capão Bonito, da Prefeitura e Câmara Municipal de Capão Bonito, da Sociedade Veteranos de 32-MMDC e do Comando do 54º Batalhão de Polícia Militar do Interior[31].

Também estiveram presentes os senhores José Pedro Seppi e Eugenio de Carmo de Toledo, este último filho do voluntário Cabo Durvalino Toledo[32], o bravo "Cabo Blindado" da Legião Negra[33], tropa que lutou lado a lado do Batalhão 14 de Julho e de outras unidades constitucionalistas nos combates do Morro do Alemão e do Fundão[34].

---

[30] A solenidade encontra-se em https://youtu.be/91IhaR8BU5c e também em https://youtu.be/lej9OYUFnXk.
[31] Unidade da PMESP também responsável pelo policiamento ostensivo de Capão Bonito/SP.
[32] Tropa integrada por afrodescendentes e considerada de elite no Exército Constitucionalista pelo alto grau de combatividade e resistência (vide: https://tinyurl.com/52mn54ne). A senhora Maria José Bezerra, mais conhecida como "Maria Soldado" a ela se integrou, tendo igualmente lutado em combates diversos no Setor Sul. Vide Projeto de Lei n.º 37/2021 da Câmara Municipal de Limeira/SP em: https://tinyurl.com/398dj8y4.
[33] O perfil no formato hipertextual de Durvalino de Toledo encontra-se em https://tinyurl.com/y24r8kwa.
[34] Os combates do Morro do Alemão e do Fundão ocorreram em locais pertencentes à Floresta Nacional (FLONA) de Capão Bonito e em suas proximidades nas jornadas de 22 a 27 de Agosto e de 31 de Agosto a 1º de Setembro, tudo de 1932, respectivamente. Em 26 de Agosto, o voluntário 3º Sargento Octávio Seppi faleceu no combate do Morro do Alemão, atingido por uma rajada de metralhadora quando dirigia um

Foto 7. Reinauguração do Monumento a Octávio Seppi. **Fonte:** Autor

A segunda parte da solenidade ocorreu em ato contínuo e na sede da Diretoria da FLONA de Capão Bonito, distante alguns quilômetros do monumento.

Uma vez lá, as autoridades civis e militares fizeram uso da palavra e o Cel PM Mário Fonseca Ventura, presidente da Sociedade Veteranos de 32-MMDC, agraciou com a Medalha Constitucionalista[35], *post mortem*, os voluntários 3º sargento Octávio Seppi e cabo Durvalino de Toledo, ambos *in memoriam* e respectivamente representados pelo sobrinho-neto José Pedro Seppi e pelo filho Eugenio de Carmo de Toledo.

Ao final do evento, contudo, uma especial surpresa me aguardava.

Chamado por José Pedro Seppi, à parte, próximos ao estacionamento onde todos já se despediam, agradeceu-me ele pela iniciativa do resgate e da valorização da memória de seu tio avô Octávio Seppi, cujo monumento ali na FLONA Capão Bonito há tantos anos, ele próprio desconhecia. E ao fazê-lo, ofereceu-me de presente o exemplar de ***Cruzes Paulistas*** que pertencera à Família Seppi desde 1936.

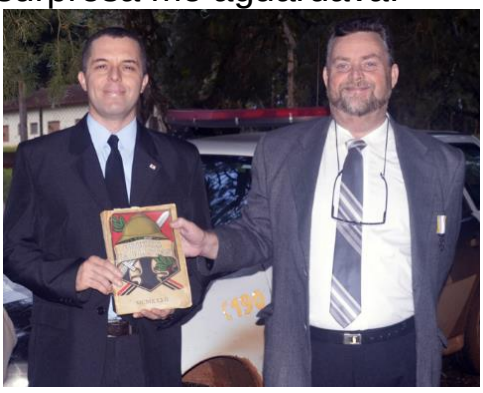


Foto 8. Momento da entrega do exemplar de **Cruzes Paulistas** (1936) por José Pedro Seppi. **Fonte:** Autor

Grande foi a minha emoção.

Assim como a do amigo Afrânio que testemunhou a cena e sabia de que livro aquele se tratava, porquanto o inesperado presente concretizava para mim, em particular, a aquisição daquela obra que, nas palavras do poeta Paulo Bomfim, considerada é a *Bíblia da Revolução Constitucionalista de 1932*.

Após as despedidas, segui de carona com o Sr. Eugenio de Carmo de Toledo e mais Afrânio, este no volante, rumo à Itapetininga. No caminho, não pude deixar de folhear o exemplar de ***Cruzes Paulistas*** e ao ler na sua folha de rosto, que o ano da publicação tinha sido 1936, comentei:

*– Afrânio, prepare-se que teremos uma nova missão em 2016. Se tudo der certo, em 2017, vamos lançar uma nova edição de **Cruzes Paulistas**, esta rememorativa dos 85 anos da Revolução de 1932!*

Afrânio apenas sorriu e tocou embora para Itapetininga naquela fria e cinzenta, mas emocionante tarde, de 8 de Julho de 2015.

caminhão que levava correspondências às trincheiras do Batalhão 14 de Julho no Morro do Alemão. Estima-se que o local onde a estrutura piramidal se encontra na FLONA tenha sido o seu local de falecimento.

[35] Honraria da Sociedade Veteranos de 32/MMDC oficializada pelo Decreto n.º 29.896 de 10 de Maio de 1989 do Governo do Estado de São Paulo. Vide: https://tinyurl.com/3rnkytus.

E, certamente, no ano porvir de 2017, com a efeméride dos 85 anos da Revolução Constitucionalista de 1932 às portas, a justificativa para os esforços que necessitariam ser emprendidos para o lançamento de uma nova edição de ***Cruzes Paulistas*** estariam melhor amparados.

Volumosos, na realidade, se mostrariam tais esforços, uma vez que a edição de 1936, com as suas 516 páginas, precisaria ser toda transcrita, revisada, diagramada e as suas 232 fotos de personalidades biografadas e as 10 imagens, digitalizadas e tratadas.

À duas mãos, obviamente, seria improvável concluir esse trabalho a tempo para 2017. Nesse sentido, pude contar com a dedicada colaboração de amigos e entusiastas conhecidos e também de oito estudantes universitários voluntários da Faculdade de Tecnologia (Fatec) de Itapetininga.

Uma comissão organizadora para ***Cruzes Paulistas*** (Regional, 2017) foi instituída, tendo por membros o senhores Benedito Montenegro Neto, neto do Ex-Combatente e Dr. Benedicto Montenegro, presidente da Comissão Editorial de ***Cruzes Paulistas*** (Revista dos Tribunaes, 1936); o jornalista Helio Rubens de Arruda e Miranda, filho do Ex-Combatente Alcindo Guanabara de Arruda Miranda, redator-chefe daquela edição; o Dr. Osvaldo Bretas Soares Filho, filho do Ex-Combatente Oswaldo Bretas Soares, compilador da mesma edição de 1936; o genealogista Afrânio Franco de Oliveira Mello, filho do Ex-Combatente Antenor de Oliveira Mello e, a minha pessoa.

A complexidade e amplitude dos trabalhos envolvidos consumiram a totalidade do ano de 2016, pois além da digitação e diagramação das citadas 516 páginas, foram acrescentados: uma nota de introdução e prefácios de 27 personalidades[36] civis e militares convidadas; dados estatísticos[37] acerca dos quantitativos das 635 personalidades retratadas no livro por efetivos de origem (Exército, Força Pública, Bombeiros e Voluntários); a atribuição da unidade constitucionalista e setor de atuação que pertenceu cada uma das 628 personalidades biografadas no livro e que combateram na revolução; a relação das unidades combatentes integradas aos exércitos contitucionalistas dos setores Capital (São Paulo), Sul (Itapetininga), Norte (Cruzeiro), Leste (Campinas), Litoral (Santos) e Mato Grosso (Campo Grande); novas imagens, textos, poemas e QR Codes diversos com acesso a conteúdos hipertextuais, em audio e em video relacionados.

Para além da prevista oferta de ***Cruzes Paulistas*** (Regional, 2017) em mil exemplares impressos, antevi a necessidade de um portal, o qual elaborei sob a denominação **Para Sempre Cruzes Paulistas**[38], para, por meio deste,

---

[36] Adilson Cezar, Afrânio Franco de Oliveira Mello, Antonio Carlos Aristides, Benedito Montenegro Neto, Camila Lourenço Giudice, Carlos Roberto Carvalho Daróz, Cláudio Moreira Bento, Edilberto de Oliveira Melo, Eduardo Negrão, Eric Lucian Apolinário, Euclides Cachioli de Lima, Guilherme Mantovani Coli, Helio Rubens de Arruda e Miranda, José Paulo Ferreira Teixeira, José Pedro Seppi, Júlio Cézar Benites Teixeira, Marcelo Antonio Ribeiro Camargo, Maria Helena de Toledo Silveira Melo, Marinho Monteiro, Mário Fonseca Ventura, Mauro Cezar dos Santos Ricciarelli, Nivaldo Cesar Restivo, Paulo Adriano Lopes Lucinda Telhada, Rodrigo Gutenberg, Sérgio Marques, Sérgio Olimpio Gomes e Tiago Rodrigues Peggau e Silva.

[37] Vide páginas 595 a 606 de ***Cruzes Paulistas*** (2022) em https://tinyurl.com/4kr3rbhf.

[38] Com acesso em https://tinyurl.com/k2ywr6ev.

propiciar a todos que o visitassem livre acesso e na íntegra (em PDF), tanto da nova edição impressa, quanto a digitalizada da edição de 1936.

A versão digitalizada de ***Cruzes Paulistas*** (Revista dos Tribunaes, 1936) foi possível graças à iniciativa dos amigos Silvio Luiz da Rocha e Carlos Felipe do Nascimento, que tiveram a primeira edição impressa deste livro digitalizada e disponibilizada, página a página[39], na íntegra em rede social.

Imagem. Página do portal **Para Sempre Cruzes Paulistas** (https://tinyurl.com/bdhv3z5u). No link e QR Code à esquerda há acesso (PDF) à edição de 1936. No link e QR Code do meio, acesso (PDF) aos perfis dos biografados na obra em ordem alfabética e no link e QR Code da direita, acesso (PDF) à edição de 2017, que em 2022, tornou-se a edição do Bicentenário da Independência e dos 90 anos da Revolução de 1932.

Por fim, a Comissão Organizadora obteve o apoio de empresários itapetininganos, verdadeiros mecenas que colaboraram para o investimento necessário à impressão de 1000 exemplares pela Gráfica Regional[40] das 613 páginas que ***Cruzes Paulistas*** (Regional, 2017), revista e ampliada, reuniu.

Na última semana de janeiro de 2017, conversei com Afrânio acerca da possibilidade de realizamos uma solenidade no teatro do SESI de Itapetininga em moldes similiares ao que realizamos em 2011 para o lançamento do livro ***Itapetininga: Heróis, Feitos e Instituições*** (Regional, 2012). A razão dessa opção resolveria não apenas a questão do espaço, conforto, apoio tecnológico e audiovisual e área para o congraçamento dos convidados e coquetel, como

[39] Uma réplica dessa digitalização foi organizada pelos perfis dos biografados em ordem alfabética e encontra-se disponível em armazenamento dropbox em https://tinyurl.com/ycyaertd.
[40] A qual, em 2017, também completaria relevante efeméride, a de 50 anos de sua fundação.

também pelo fato do SESI ser vizinho do Centro de Lazer Fausto Ramalho, ou seja, do antigo Campo Base dos Gaviões de Penacho.

Afrânio então me perguntou: – *mas o que tem a ver a solenidade de lançamento de Cruzes Paulistas com os Gaviões de Penacho?*

Ao que respondi: – *A possibilidade de realizarmos no mesmo dia, ambas as solenidades, ou seja, primeiro a da inauguração de um monumento aos Gaviões de Penacho no Centro de Lazer Fausto Ramalho e, segundo, a do lançamento de Cruzes Paulistas. E detalhe, se as realizarmos em julho de 2017, estaremos celebrando a efeméride dos 85 anos da Revolução de 32*.

Afrânio concordou com a ideia e conversou com o seu amigo e Diretor do SESI, o Sr. Benedito Aparecido Del Antonio Sampaio, para a utilização do teatro. Da minha parte, ficaram a elaboração dos roteiros e de obter junto à Prefeitura Municipal o aceite e apoio necessários para que fosse construído um monumento aos Gaviões de Penacho no Centro de Lazer Fausto Ramalho.

Dias depois, em visita à Prefeitura Municipal, fui recebido pelo Sr. Cel PM Josué Alvares Pintor, amigo de longa data, entusiasta da História Militar Brasileira e naqueles idos, Vice-Prefeito Municipal de itapetininga.

Apresentei a ele a ideia de levantarmos um alambrado retangular em local de destaque no Centro de Lazer Fausto Ramalho, nele afixando uma placa em homenagem à Aviação Constitucionalista de 1932, similar ao que foi feito em Campina do Monte Alegre três anos antes, só que desta feita, seria interessante garantirmos uma representação do GRPAe vinda à Itapetininga, se possível de helicóptero **Águia**, com pouso no próprio Centro de Lazer.

Cel PM Pintor concordou com a ideia das duas partes do evento e, nesse sentido, acertamos que a primeira seria às 9 da manhã, com a inauguração do **Monumento aos Gaviões de Penacho** no Centro de Lazer Fausto Ramalho, seguida da concessão da Medalha Constitucionalista da Sociedade Veteranos de 32-MMDC aos Estandartes[41] do GRPAe e da Guarda Civil Municipal de Itapetininga (GCMI), a leitura alusiva e, por fim, discursos das autoridades.

A segunda parte, às 10 horas da manhã e no teatro do SESI Itapetininga, teria o lançamento oficial da nova edição de ***Cruzes Paulistas*** (Regional, 2017), seguida de homenagens à efeméride dos 85 anos da Epopeia de 32, com leituras alusivas, discursos, agradecimentos aos colaboradores e mecenas e o coquetel de congraçamento ao final.

Desta profícua reunião, resultou um ofício que foi encaminhado ao Comando do GRPAe, solicitando uma representação para a solenidade em tela, consultando, inclusive, a melhor data para tal.

Contatamos também a Sociedade Veteranos de 32-MMDC, o Comando de Policiamento do Interior–7 (CPI-7) em Sorocaba/SP e a Academia de Polícia Militar do Barro Branco[42] (APMBB) na Capital, a fim de podermos

[41] Vide: https://tinyurl.com/5n852vce e https://tinyurl.com/ysxpzd69.

[42] Há décadas, a Academia de Polícia Militar do Barro Branco é reconhecida por valorizar e difundir a memória de 32 pelas atividades de agremiação de seus Alunos Oficiais PM e do Núcleo M.M.D.C. lá existentes.

contar com as suas respectivas presenças no evento e consolidar uma data comum para todos os envolvidos.

Dali alguns dias, retornado os ofícios, a triangularização da data resultou no sábado **1º de Julho de 2017**. Isto confirmado, Cel PM Pintor e eu visitamos o Centro de Lazer Fausto Ramalho, lá selecionando uma área próxima à entrada e de destaque para local do futuro **Monumento aos Gaviões de Penacho**[43], cujos estrutura e placa de aço inoxidável (vide figura ao lado) seriam similares ao de Campina do Monte Alegre.

M. AOS GAVIÕES DE PENACHO M.

Nos 85 Anos da Revolução Constitucionalista de 1932

Consignamos com este monumento o preito de agradecimento e de reconhecimento dos cidadãos itapetininganos ao 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, cujos aviadores - os intrépidos "Gaviões de Penacho" - e seu valoroso pessoal de apoio, neste local tiveram o seu campo de instrução e de pouso das aeronaves com as quais eles realizaram verdadeiros prodígios de bravura e heroísmo nos céus do Setor Sul deste Estado da luta pela Constituição, pela Liberdade e pela Democracia durante o maior Movimento Cívico da História de São Paulo, a Revolução Constitucionalista de 1932.

1º Grupo de Aviação Constitucionalista "Gaviões de Penacho"

Major LYSIAS AUGUSTO RODRIGUES
Capitão ADHERBAL DA COSTA OLIVEIRA
Capitão JOSÉ ANGELO GOMES RIBEIRO
Capitão ARTHUR DA MOTTA LIMA
Capitão ISMAEL GUILHERME
Capitão REYNALDO GONÇALVES
Capitão SEBASTIÃO MACHADO
1º Tenente MARIO MACHADO BITTENCOURT
1º Tenente JOÃO SYLVIO HOELTZ
1º Tenente CAMARGO DANIEL
1º Tenente PEDRO LUIZ PEREIRA
1º Tenente ROSARIO RUSSO
2º Tenente ABÍLIO PEREIRA DE ALMEIDA
2º Tenente HUGO GAVIÃO SOUZA NEVES
2º Tenente JOSÉ FERRAZ LEITE
2º Tenente JOÃO LEITE DA SILVA
2º Tenente JOÃO BAUMGARTNER
2º Tenente AUGUSTO MEIRELLES
2º Tenente PRUDENTE SAMPAIO
2º Tenente EUGENIO BORGES
2º Tenente NICOLINO DOS REIS COSTA
2º Tenente JULIO COSTA
2º Tenente JOSÉ GOMES RIBEIRO FILHO
2º Tenente ARMANDO BORDALLO
2º Tenente PAULINO VASQUES
2º Tenente CLOVIS K. LARRABURE
2º Tenente JOÃO PEREIRA DE ALMEIDA
2º Tenente VICENTE PELLEGRINI
1º Sargento DACIO LUCENA DA CUNHA
1º Sargento JOSÉ BARROS DA SILVA
1º Sargento JOSÉ CESAR FALCÃO
2º Sargento THEODOMIRO BRUM

Asas e Glórias por São Paulo
1º de Julho de 2017

PREFEITURA DE ITAPETININGA

D. C.

Figura. Placa do Monumento aos Gaviões de Penacho descerrada em Itapetininga a 1º Jul 2015. **Fonte:** Autor

Com tudo definido, os meses se passaram céleres e o 1º de Julho de 2017 chegou. Dia acinzentado, mas sem previsão de chuva. Às 9 da manhã, no Centro de Lazer Fausto Ramalho, o Sr. Vice-Prefeito Cel PM Josué Álvares Pintor, representando a Sra. Prefeita Municipal Simone Marquetto; Afrânio e eu, acompanhados do Sr. Vereador José Eduardo Gomes Franco, representando a Câmara Municial de Itapetininga; do Sr. Cel PM Roberto Alegretti, da Associação Fundo de Auxílio Mútuo dos Militares do Estado de São Paulo; do Sr. Cel PM Antonio Valdir Gonçalves Filho, Comandante do CPI-7, do Major PM Benedito Tadeu Galende, Comandante do 22º BPM/I, do Subtenente Valmir Bispo dos Santos, Chefe da Instrução do TG 02-076, da Guarda Civil Catarina Nanini, Comandante da GGMI e de representações da APMBB, do Grupo de Escoteiros Ibiraci, da Academia Itapetiningana de Letras, do instituto Histórico Geográfico e Genealógico de Itapetininga, de convidados e visitantes, recepcionamos a chegada e o pouso da aeronave **Águia 15**[44] do Grupamento de Radiopatrulha Aérea da Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Do interior do helicóptero, desembarcaram o Sr. Cel PM Carlos Eduardo Falconi, Comandante do GRPAe e a 1º Tenente PM Larissa Fidelis Aguiar[45], portando a Bandeira do Grupamento João Negrão e acompanhados do Sr. Cel PM Mário Fonseca Ventura, Presidente da Sociedade Veteranos de 32-MMDC e da Secretária Marinei Angelo Chalub de Oliveira.

---

[43] Um requerimento do Vereador José Eduardo Gomes Franco foi apresentado à Câmara Municipal de Itapetininga/SP em favor da construção do monumento. Vide: https://tinyurl.com/2xcx93f9.

[44] Conheça outras missões cumpridas pelo **Águia 15** em https://www.pilotopolicial.com.br/tag/aguia-15/.

[45] A mesma Oficial PM que, anos depois, em 3 de Abril de 2024, se tornaria a primeira mulher policial militar piloto de avião da Polícia Militar de São Paulo (vide: https://tinyurl.com/9rzjtnwj e https://tinyurl.com/2thh2fpr).

Para a contemplação e emoção de todos que testemunharam aquele pouso da aeronave **Águia 15**, vinda do Campo de Marte na Capital São Paulo para o Centro de Lazer Fausto Ramalho, aquele gesto significou, na sua essência, o retorno simbólico, 85 anos depois, dos Gaviões de Penacho ao seu primeiro Campo Base no interior do Estado de São Paulo, o Campo de Itapetininga, onde a epopeia constitucionalista desses bravos aviadores nos céus e ares paulistas teria seu início e atingiria a póstera consagração.

Foto. Helicóptero **Águia 15** do GRPAe da Polícia Militar do Estado de São Paulo junto aos efetivos do Tiro de Guerra 02-076, do 22º BPM/I e da Guarda Civil Municipal de Itapetininga em forma no Centro de Lazer Fausto Ramalho a 1º de Julho de 2017. **Fonte:** Zezinho Trindade.

Iniciada a solenidade, as suas várias atividades transcorreram com sucesso, graças ao apoio de militares do 22º BPM/I na condição de mestres de cerimônia. Quando da cerimônia de descerramento da placa e inauguração do **Monumento ao Gaviões de Penacho**, foi-me concedido o uso da palavra para a leitura do seguinte texto alusivo que preparei para aquele momento:

Foto. Leitura de texto alusivo **Fonte:** Zezinho Trindade.

*A **Aviação Constitucionalista** remonta a criação da Arma da Aviação da Força Pública do Estado de São Paulo em 17 de dezembro de 1913, extinta pelo Governo de Getúlio Vargas a 18 de dezembro de 1930.*

Com a deflagração da Revolução de 1932 em 9 de Julho, o Governo de São Paulo reinstituiu a Arma da Aviação, agora sob a denominação de Grupo Misto de Aviação da Força Pública, misto por ser composto de aviadores da Força Pública e do

*Exército Brasileiro e que sob a célebre autonomásia de **GAVIÕES DE PENACHO**, compreendeu o esforço da aviação constitucionalista nos céus e ares de São Paulo nos 89 dias de luta que perfizeram a revolução.*

*Iniciando suas atividades bélicas a 17 de julho de 1932 em base e campo de pouso e decolagem exatamente neste local onde estamos, os pilotos e o pessoal de apoio e manutenção dos **GAVIÕES DE PENACHO** contavam com apenas cinco aeronaves para fazer frente a dezenas de outras pertencentes à aviação do Exército e da Marinha.*

Foto. Momento do descerramento da placa do **Monumento aos Gaviões de Penacho** pelas autoridades presentes O QR Code ao centro da imagem é de acesso ao vídeo da solenidade.
Fonte: Zezinho Trindade

*Nesse mister, coube aos **GAVIÕES DE PENACHO** a defesa dos três setores que dividido foi o Estado de São Paulo durante a revolução, Norte, Sul e Leste, além do litoral, fosse no bombardeio contra efetivos e instalações inimigas, fosse nos combates aéreos contra os "vermelhinhos" adversários ou contra tropas de diversas armas ao solo.*

A imensa extensão territorial do Estado, aliada ao enorme quantitativo de missões que atribuídas foram aos aviadores constitucionalistas levaram suas aeronaves ao extremo do uso operacional, bem com a realizarem verdadeiros prodígios de bravura e heroísmo nos céus de São Paulo, na maioria das vezes contra número superior de contendores.

Em 24 de setembro de 1932, a baía de Santos encontrava-se bloqueada pelo cruzador Cruzeiro do Sul quando três aviões constitucionalistas deixaram a capital para abater esse vaso de guerra da Marinha.

*No ataque, deram-se as duas únicas baixas dos **GAVIÕES DE PENACHO** em toda a revolução que resultou da explosão da aeronave constitucionalistas que trazia a bordo o 1° Tenente Aviador José Angelo Gomes Ribeiro e o 2° Tenente Observador Mário Machado Bittencourt.*

Ambos morreram no cumprimento do dever e heróis da aviação constitucionalistas se tornaram, tendo sido elogiados e promovidos post mortem por bravura pelo Coronel Brasilio Taborda, comandante do Exército Constitucionalista do Setor Sul sediado em Itapetininga.

Foto. Defronte ao **Monumento aos Gaviões de Penacho** momentos após a sua inauguração. Da direita para a esquerda, estão Cel PM Antonio Valdir, Vereador Dudu Franco, Dra. Maria Tereza e seu esposo Cel PM Pintor, Cel PM Ventura, Cel PM Falconi, Afrânio e eu. **Fonte:** Zezinho Trindade

*A 8 de outubro de 1932, seis dias após o Armistício que levou ao fim a Revolução de 32, foi declarada extinto o Grupo Misto de Aviação da Força Pública e com ele os **GAVIÕES DE PENACHO**, mas a sua memória gloriosa, esta perenizada foi pelo valor de seus feitos.*

*De fato, a memória do que foram e significaram os **GAVIÕES DE PENACHO** hoje vive e permanece ativa e altaneira nos céus e ares de São Paulo no seu honroso herdeiro, o Grupamento de Radiopatrulha Aérea "João Negrão", Unidade da Policia Militar do Estado de São Paulo que na atualidade constitui a aviação paulista, cujos helicópteros ÁGUIA integrantes, compõem o maior esquadrão de asas rotativas da América Latina e um dos maiores do mundo nas dezenas de bases operacionais espalhadas pelo Estado e que empregados são, diuturnamente, no combate ao crime, no monitoramento, no transporte de transplantes e autoridades, bem como no resgate de pessoas.*

*Este monumento, que hoje é inaugurado, objetiva contribuir para o resgate e perenização da memória dos **GAVIÕES DE PENACHO**, filhos da Arma Aérea da antiga Força Pública do Estado de São Paulo fundada em 1913 e pais do Grupamento de Radiopatrulha Aérea "João Negrão", da atual Policia Militar do Estado de São Paulo fundado em 1984.*

Que as gerações presentes e futuras, ao contemplarem este monumento e os nomes em sua placa inscritos, não deixem de proferir uma prece de agradecimento aos nossos guardiões alados de ontem e de hoje pela glória imarcescível que há 104 anos colhem para São Paulo e para o Brasil.

Foto à esquerda e foto à direita. Outorga da Medalha Constitucionalista aos Estandartes do GRPAe e da GCMI. **Fonte:** Antonio Carlos Aristides.

Ao término da leitura, realizou-se o descerramento da placa do **Monumento aos Gaviões de Penacho**, inaugurando com este gesto, uma homenagem de Itapetininga ao 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista naquele local que fora, há 85 anos antes, Campo Base do planejamento de suas operações e da guarda e manutenção de suas aeronaves. Seguiram-se, então, as concessões da Medalha Constitucionalista ao Estandartes do GRPAe e da GCMI, ambas outorgadas pelo Cel PM Mário Fonseca Ventura, Presidente da Sociedade Veteranos de 32-MMDC.

Foto à esquerda e foto à direita. Atiradores e instrutores do TG 02-076 e integrantes dos Grupo de Escoteiros Ibiraci defronte à aeronave **Águia 15** ao final da solenidade.
Fonte: Antonio Carlos Aristides e Zezinho Trindade.

Ao final dos trabalhos, seguimos para o teatro do SESI, onde às 10 horas da manhã teve início a solenidade de lançamento de ***Cruzes Paulistas***, na sua edição rememorativa dos 85 anos da Revolução Constitucionalista de 32.

No teatro do SESI de Itapetininga, Afrânio e eu tivemos novamente a oportunidade de contarmos com policiais militares do 22º BPM/I e convidados especiais para a condução da solenidade, a prestação das homenagens aos 635 paulistas de nascimento e de coração falecidos há 85 anos biografados em ***Cruzes Paulistas*** e o lançamento oficial dos mil exemplares impressos.

Na ocasião, Afrânio proferiu a seguinte leitura alusiva[46] ao significado histórico de ***Cruzes Paulistas***:

Foto. Leitura de Afrânio do texto alusivo. A leitura do QR Code no canto superior esquerdo dá acesso ao vídeo da solenidade.
Fonte: Zezinho Trindade.

Nas palavras de Paulo Lelis Bomfim, príncipe dos poetas brasileiros, ***CRUZES PAULISTAS*** *é considerada a Bíblia da Revolução Constitucionalista de 1932. Nesses termos, podemos afirmar, portanto, que se trata da maior obra literária de todos os tempos acerca desta revolução.*

Com efeito, lançada há 81 anos, ***CRUZES PAULISTAS*** *veio a lume em 1936 com dois objetivos: contribuir para a história de um episódio que encheu de orgulho o povo paulista e prestar um preito de gratidão aos heróis que encontraram morte sublime nos vários campos de luta, iluminados pelo ideal que animou a grande jornada constitucionalista.*

A guerra de 1932 era inevitável. Motivos de várias naturezas a fizeram irromper, como uma fatalidade.

Os responsáveis pela política e pela sociedade paulista já não podiam, sem taxa de covardia, sobrepor-se a torrente que provinha de todas as classes, conclamando pela reivindicação de seus direitos.

São Paulo, com sua responsabilidade de primeiro Estado, aquele cujo comércio e indústria sempre estiveram em plano destacado no concerto da Nação, sentiu o dever cívico de pugnar pelas suas reivindicações e pelos direitos de todos os brasileiros.

A ideia então foi lançada. Pela palavra, escrita ou falada, começou a ser espalhada a semente da Constituição. Os resultados foram imediatos. Todas as classes se interessaram.

Os jornais, acompanhando o ritmo que se formava, publicavam diariamente, com insistência e, principalmente, com eloquência, a necessidade de uma reação junto aos poderes públicos, a fim de ficar extinta

[46] Texto que reuniu parágrafos diversos do prefácio da edição de 1936 de ***Cruzes Paulistas*** e adaptações para a solenidade de lançamento da nova edição do livro.

a ditadura e poder, enfim, empreender o rude trabalho de uma nova Carta Magna. São Paulo, timbrando em pautar a sua ação pelas normas igualitárias do direito, e necessitando paz efetiva para continuar o seu trabalho fartamente produtivo, não poderia suportar, por tempo indefinido, o regime discricionário.

Foto. Agradecimentos à entidades e personalidades durante o lançamento de ***Cruzes Paulistas*** (Regional, 2017). **Fonte:** Zezinho Trindade.

Nesse ambiente de dúvidas e desconfianças, o povo de São Paulo não podia viver. De todos os pontos se esboçavam reações.

Dentro do coração do povo bandeirante acendiam-se as primeiras faíscas da guerra pelo bem do Brasil.

E a fogueira cresceu.

Alimentada pelo são patriotismo, em demonstrações de completo sacrifício por princípios que precisavam ser defendidos a todo transe.

Nessas condições, não era mais possível sufocar os assomos da alma febril do povo de São Paulo. E surgiu, então, numa alvorada vermelha, mas esplendorosa, o 23 de Maio.

Tombaram na luta que se travou nesse dia os jovens MMDC.

Mas de seu sangue o ideal que se incutiu no espírito de todo o povo, fazendo-o, uno e magnífico, lançar o desafio de rebelião que estalou a 9 de julho de 1932. Já então ninguém vingaria impedir a torrente que se formara.

Ninguém seria capaz de se opor à vontade férrea de toda a população paulista. Três meses de lutas se seguiram... São Paulo, alimentado pelo povo em todas as suas classes, formou um exército dos mais disciplinados e realizou feitos formidáveis, que causaram terror e espanto às forças regulares que combatiam.

Em oficinas próprias fabricaram-se armas de guerra, das mais eficientes e perfeitas; em laboratórios, químicos dedicados estudavam dia e noite a possibilidade de novos inventos, e por toda a parte, nos lares e nas fábricas, as mulheres paulistas, absolutamente integradas no grande movimento de ideal, tinham um único objetivo: servir.

No último dia de Setembro de 1932, conhecemos a dor da derrota. Um frêmito de decepção sacudiu a alma de todo o povo. Sofremos. Choramos. Por uns poucos de dias, toda a população se sentiu como o que manietada, incapaz até de uma repulsa viva à situação que se criou como o fim da guerra.

Mas os soldados chegavam das fronteiras. Suas Almas sangravam.

A derrota do Exército Constitucionalista feria-os como ferro em brasa. Não fora vã, no entanto, a experiência da guerra.

O fogo das trincheiras, as privações de toda sorte que sofreram, não foram inúteis. Porque, mesmo a despeito da dor que sentiam, em suas almas continuava, ardente e palpitante, a vibrar o fogo do civismo, que os levara ao campo de luta. O grito foi ouvido.

São Paulo inteiro fremiu à nova ordem de sentido. Formou-se um ambiente energético e patriótico.

As injunções, que partiram de São Paulo para todos os pontos do país, tinham cada dia maior repercussão.

Foi confirmado então a data para eleição dos membros da Constituinte.

Formou-se assim a Assembleia que elaborou a nossa Magna Carta.

Os princípios definidos por São Paulo tornaram-se vitoriosos.

A 16 de Julho de 1934 foi assinada a Constituição dos Estados Unidos do Brasil. A revolução que havia perdido no campo de batalha, mas vencera no campo das ideias. O seu propósito maior havia sido atingido.

***CRUZES PAULISTAS** em nas suas muitas páginas é herdeira dessa vitória derradeira, mas ao alto custo de centenas de vidas que nela figuram, apontando para o sacrifício maior que fizeram pelo ideal de servir São Paulo e o Brasil nos vários setores da guerra de 32.*

***CRUZES PAULISTAS** em cada uma das vidas tombadas no cumprimento do dever que retrata, traça os pormenores do que foi a guerra, em toda a sua crueza, e a maneira e alevantada e nobre porque morreram os bravos de São Paulo, nativos ou não.*

***CRUZES PAULISTAS** é, em última análise, um pantheon, em toda a sua plenitude e extensão.*

*De cabeça descoberta, pois, como fazemos ao penetrar em templo sagrado, que possamos nós seus leitores de ontem, hoje e sempre, lavrar, página por página, um preito de gratidão e reverência, porquanto cada linha de **CRUZES PAULISTAS** contém um orgulho para quantos lutaram ao lado dos que se foram, um exemplo para as gerações de hoje, uma lição e um incentivo, sempre fecundos, para gerações de amanhã.*

PRO BRASILIA FIANTE EXIMIA!

PARA SEMPRE CRUZES PAULISTAS!

Além das homenagens alusivas à efeméride dos 85 anos da Revolução de 1932, entidades e personalidades diversas foram também destacadas, a citar o **Pracinha Victório Nalesso**[47], Ex-Combatente Itapetiningano da Segunda Guerra Mundial na Campanha da Itália, que a três dias da solenidade, ou seja, a 4 de Julho de 2017, completaria 95 anos de vida[48].

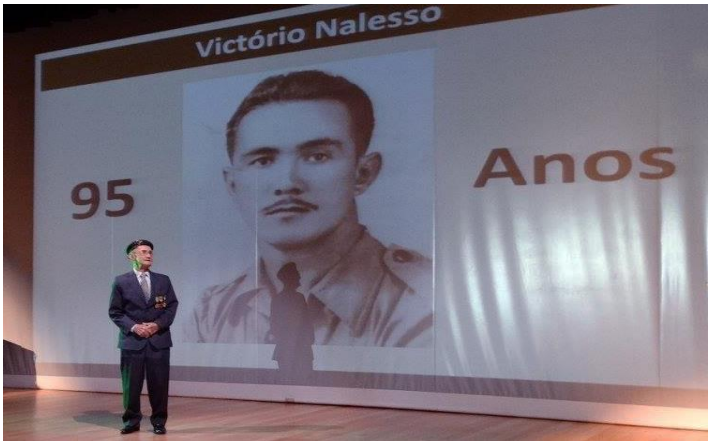


Foto. Homenagem aos 95 anos do Pracinha Victório Nalesso.
Fonte: Zezinho Trindade.

À guisa do encerramento, fizeram uso da palavra a Profa. Dr. Maria Isolina Leite de Almeida, Diretora da Faculdade de Tecnologia (Fatec) de Itapetininga, o Cel PM Carlos Eduardo Falconi, Comandante do GRPAe e o Cel PM Josué Álvares Pintor[49], Vice Prefeito Municipal de Itapetininga.

Após o coquetel de confraternização, tive a oportunidade de estar com o Cel PM Falconi, o Cel PM Ventura, a 1º Tenente PM Larissa e a Secretária Marinel ao embarque deles no **Águia 15** no Centro de Lazer Fausto Ramalho.

Ao despedir-me, os agradeci em nome dos Gaviões de Penacho que há 85 anos ali estiveram, sonharam e lutaram em prol dos ideais da Constituição, da Liberdade e da Democracia e, se acaso fosse possível, sugeri que sobrevoassem o Município de Campina do Monte Alegre, onde o outro **Monumento aos Gaviões de Penacho** e um avião de alvenaria em memória ao "nosso Potez" do Major Lysias lá também se encontravam em honra à memória e aos feitos da Aviação Constitucionalista de 32.

Cel PM Falconi respondeu-me com um muito obrigado, ao apertar-me firmemente a mão e, dali a alguns instantes, as vigorosas pás do rotor principal do **Águia 15** começaram a girar, acompanhadas da movimentação das pás do rotor de cauda, sob o som característico de crescente potência do motor, a ponto da aeronave decolar do solo do antigo Campo Base de Itapetininga, com destino ao Campo de Marte, na Capital.

Após a partida do **Águia 15**, encontrei-me com a representação da APMBB que esteve presente nas duas solenidades e realizei a entrega de exemplares de ***Cruzes Paulistas***, uma oferta de doação[50], entre outras, que a Comissão Organizadora da nova edição havia assumido e pode concretizar.

---

[47] Nascido em 4 de Julho de 1922, Victório Nalesso (vide: https://tinyurl.com/2fw3wx7d) prestou o Serviço Militar Inicial no 5º Batalhão de Caçadores do Exército Brasileiro (vide: https://tinyurl.com/4yxs86xk) em Itapetininga/SP. Aos 22 anos de idade, voluntariou-se com outros itapetiniganos (https://tinyurl.com/57fpuh98) para a Força Expedicionária Brasileira com destino à Campanha da Itália (1944-1945). Pertenceu ao 11º Regimento de Infantaria e escreveu o livro ***Diário de um Combatente*** (vide: https://tinyurl.com/3nnd89xz). Agraciado com a Medalha da Vitória do Ministério da Defesa em 2015, Victório Nalesso faleceu aos 99 anos, em 2022, tendo sido sepultado em Itapetininga com honras militares (vide: https://youtu.be/lFsqK4jALGs).

[48] Vide momento da homenagem e discurso de Victório Nalesso em https://youtu.be/YIvxmjBv5gA.

[49] Vide o discurso de Cel PM Pintor na íntegra em https://youtu.be/097HoYNaEpA.

[50] Foi destinado 01 exemplar impresso de ***Cruzes Paulistas*** para cada Aluno-Oficial PM cursando o 3º ano do Curso de Formação de Oficiais (CFO) da APMBB no ano de 2017. Exemplares foram também destinados

Foto. Doação de ***Cruzes Paulistas*** ao Sr. Comandante-Geral **Cel PM Nivaldo Cesar Restivo** no Quartel do Comando Geral, em 10 de Julho de 2017. Ao seu lado esquerdo, entregando o exemplar, é o **Cel PM Edilberto de Oliveira Melo** (in memoriam).

Cinco anos depois, em 2022, com as efemérides do Bicentenário da Independência do Brasil (1822) e dos 90 anos da Revolução Constitucionalista de 1932, emergia a possibilidade do lançamento de uma nova edição alusiva de ***Cruzes Paulistas*** (Regional, 2022).

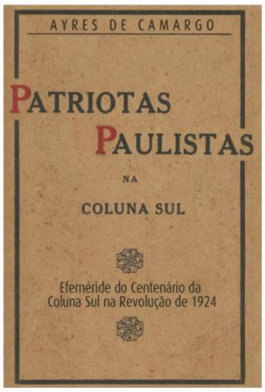
Acalentada, inclusive, por alguns prefaciadores da edição de 2017, tal possibilidade veio a se concretizar quando a Comissão Organizadora da obra optou pela sua edição exclusivamente em formato digital[51] (PDF), o que permitiu o acréscimo de 11 novos prefácios[52] aos 27 já existentes, bem como atualizações diversas.

aos seguintes órgãos da PMESP: Gabinete do Comando-Geral, Centro de Comunicação Social, Diretoria de Ensino, Comando de todos os Batalhões do CPI-7, Escola Superior de Bombeiros, Museu da Polícia Militar e às bibliotecas da Escola de Soldados, do CFAP, da APMBB e do CAES.

[51] ***Cruzes Paulistas*** (2022) em https://tinyurl.com/4kr3rbhf e também no QR Code acima à direita.

[52] De autoria de: Alex Mena Barreto, Ana Paula dos Santos, Antônio Valdir Gonçalves Filho, Carlos Alberto Maciel Romagnoli, Edson Santana do Carmo, Fernando Alencar Medeiros, João Paulo Rodrigues, Josué Álvares Pintor, Marco Elias Dangui Pinheiro, Margaret Grazioli Lopes Peretti e Ronaldo Miguel Vieira. Nos cincos anos entre as edições de 2017 e de 2022, os seguintes prefaciadores da edição de 2017 vieram a falecer: Edilberto de Oliveira Melo (https://youtu.be/R4IdTc15swo), aos 99 anos, em 19 de novembro de 2020; Sérgio Olímpio Gomes (https://tinyurl.com/4x5m8358), aos 58 anos, em 19 de março a 2021; meu grande amigo e irmão de lutas Afrânio Franco de Oliveira Mello (https://tinyurl.com/sn823bp7), aos 74 anos, em 20 de março de 2021 e Antonio Carlos Aristides, em 28 de junho de 2022. Como homenagem póstuma, seus prefácios foram mantidos *in memoriam* na nova edição de ***Cruzes Paulistas*** (2022).

Para o ano de 2024, contudo, três outras efemérides também historicamente significativas despontavam.



A primeira efeméride, relacionada ao **Centenário da Revolução de 1924**[53] (5 de Julho de 1924), a qual ensejou a oportunidade de ser lançado em nova edição, e igualmente digital[54], o livro ***Patriotas Paulistas na Coluna Sul***, escrito em 1925 (vide QR Code abaixo, ao lado direito) pelo itapetiningano João Ayres de Camargo, capitão de patriotas e integrante do Estado-Maior da **Coluna Sul**[55].

Força composta por voluntários civis e militares da Força Pública do Estado de São Paulo (atual PMESP) e do Exército Brasileiro, a Coluna Sul foi a resposta armada em prol da libertação da Capital e cidades do interior do Estado de São Paulo do jugo de forças forças rebeldes lideradas pelo General de Brigada Isidoro Dias Lopes[56], objetivando destituir Arthur da Silva Bernardes[57] da Presidência da República.

A segunda efeméride no ano de 2024, esta relacionada aos **40 anos**[58] (15 de Agosto de 1984) de operações do **Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo**[59].

O CAvPM "João Negrão"[60] é a maior maior unidade da Aviação de Segurança Pública e Defesa Civil no Brasil, com 10 bases no interior do Estado de São Paulo, 29 helicópteros Águias e 5 aviões, realizando voos diários à serviço e em defesa da sociedade paulista e brasileira, tendo por lema **Voar para servir!**

A efeméride dos 40 anos de operações do CAvPM "João Negrão" em 2024 ensejou a fortuita oportunidade para trazermos a lume ***Gaviões de Penacho***, que nesse mesmo ano, inclusive, completaria 90 anos de sua primeira edição publicada em 1934.

[53] Vide: https://pt.wikipedia.org/wiki/Revolta_Paulista_de_1924.
[54] Acesse o livro em https://tinyurl.com/4cmksxny.
[55] Vide: https://tinyurl.com/bdzupp4c.
[56] Vide: https://pt.wikipedia.org/wiki/Isidoro_Dias_Lopes.
[57] Vide: https://pt.wikipedia.org/wiki/Artur_Bernardes.
[58] Vide: https://youtu.be/ncCDgcrZBpg e também https://tinyurl.com/mv8wc3yy.
[59] Vide: https://www.instagram.com/cavpm_pmesp/.
[60] Vide: https://pt.wikipedia.org/wiki/João_Negrão.

E a terceira efeméride no ano de 2024, esta relacionada aos **80 anos** da entrada da **Força Expedicionária Brasileira** na Segunda Guerra Mundial[61], cujo **1.º Grupo de Aviação de Caça**[62], o *Jambock* e seu lendário grito de guerra ***Senta a Púa!*** igualmente têm celebrado, em 2024, esses oitenta anos de ingresso e participação da Força Aérea Brasileira na Campanha da Itália e do Atlântico Sul.

Assim sendo e sob as auspicies dos 40 anos do CAvPM "João Negrão", dos 90 anos da publicação original de ***Gaviões de Penacho*** (Typhografia Rossolillo, 1934) e dos 80 anos da Força Expedicionária Brasileira e do 1.º Grupo de Aviação de Caça na Segunda Guerra Mundial, convidamos para integrarem a Comissão Organizadora de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024) os senhores Tenente-Coronel PM **Alex Mena Barreto**, Piloto Policial Militar e fundador[63] do Portal Piloto Policial[64] e, em nome do qual, saudamos e agradecemos o Cel PM **Ronaldo Barreto de Oliveira**, Comandante do CAvPM "João Negrão"; Coronel veterano **Cláudio Moreira Bento**, Historiador e Pensador Militar; Coronel veterano **Carlos Roberto Carvalho Daróz**, Historiador Militar e Pesquisador da Aviação de 1932[65] e **Flavio Rodrigues**, filho do Major-Brigadeiro do Ar **Silas Rodrigues**[66] e sobrinho-neto do Major-Brigadeiro do Ar **Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues**, representante da família do autor deste livro.

Devemos a estes quatro camaradas, o agradecimento sincero e devido por terem ombreado conosco a missão de trazer a lume a presente edição digital e rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932, bem como aos colaboradores da Gráfica Regional de Itapetininga.

Ademais, e à exemplo de trabalho similares realizados em ***1932 Diário de Campanha***[67] (2016), ***Cruzes Paulistas***[68] (2017), ***Trem Blindado***[69] (2019) e ***Patriotas Paulistas na Coluna Sul***[70] (2024), o Portal **Gaviões de Penacho**

---

[61] Vide: https://youtu.be/ncCDgcrZBpg e também https://tinyurl.com/mv8wc3yy.

[62] Vide: https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_caa.pdf. O Dia da Aviação de Caça, 22 de Abril, deve-se ao dia 22 de Abril de 1945, quando os Aviadores do 1º Grupo de Aviação de Caça realizaram, nos céus da Itália, 44 missões em um único dia. Este esforço quase que sobre-humano concretizado pelos pilotos e mecânicos do grupo constitui um feito ímpar no histórico de participação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial.

[63] Fundado em 13 de Julho de 2009, ou seja, há 15 anos. Outra efeméride significativa para a Aviação Brasileira em conjunção com os 40 anos do CAvPM "João Negrão" (1984) e os 90 anos de Gaviões de Penacho (1934), em 2024. Vide: https://www.pilotopolicial.com.br/comemoramos-15-anos-de-piloto-policial/.

[64] Portal esse que inclusive teve gentilmente publicada matéria alusiva ao lançamento da edição digital e rememorativa de Gaviões de Penacho (Regional, 2024) em https://tinyurl.com/3y79bpj7.

[65] Vide: https://tinyurl.com/yc77b8x5 e também https://www.revistamilitar.pt/artigo/1273.

[66] O Major-Brigadeiro do Ar Silas Rodrigues foi declarado Aspirante a Oficial Aviador em 18 de dezembro de 1945, tendo realizado o 1º Estágio da Seleção para Pilotos de Caça conduzido pelos veteranos do 1.º Grupo de Aviação de Caça (1º GAVCA) em 1946. Estágio esse que deu origem à formação da Aviação de Caça Brasileira. Faleceu aos 97 anos em 26 de junho de 2022. Vide: https://tinyurl.com/v3nywa4f.

[67] Vide: https://tinyurl.com/pdujmczv.

[68] Vide: https://tinyurl.com/bdfn9mys.

[69] Vide: https://tinyurl.com/mtx9k6xx.

[70] Vide: https://tinyurl.com/4cmksxny.

foi elaborado para se disponibilizar no ciberesperaço a nova edição de 2024, exemplar digitalizado da edição de 1934 e dois opúsculos relacionados.

O opúsculo ***Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932*** e ***Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues: Pioneiro do Correio Aéreo Nacional e Patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica***, ambos de autoria do Cel-Av. **Manuel Cambeses Junior**[71] (in memoriam) e publicados em página[72] do Portal do Instituto Cultural-Histórico da Aeronáutica[73], o INCAER, entidade a qual agradecemos pela oportunidade de poder divulgá-los no Portal:

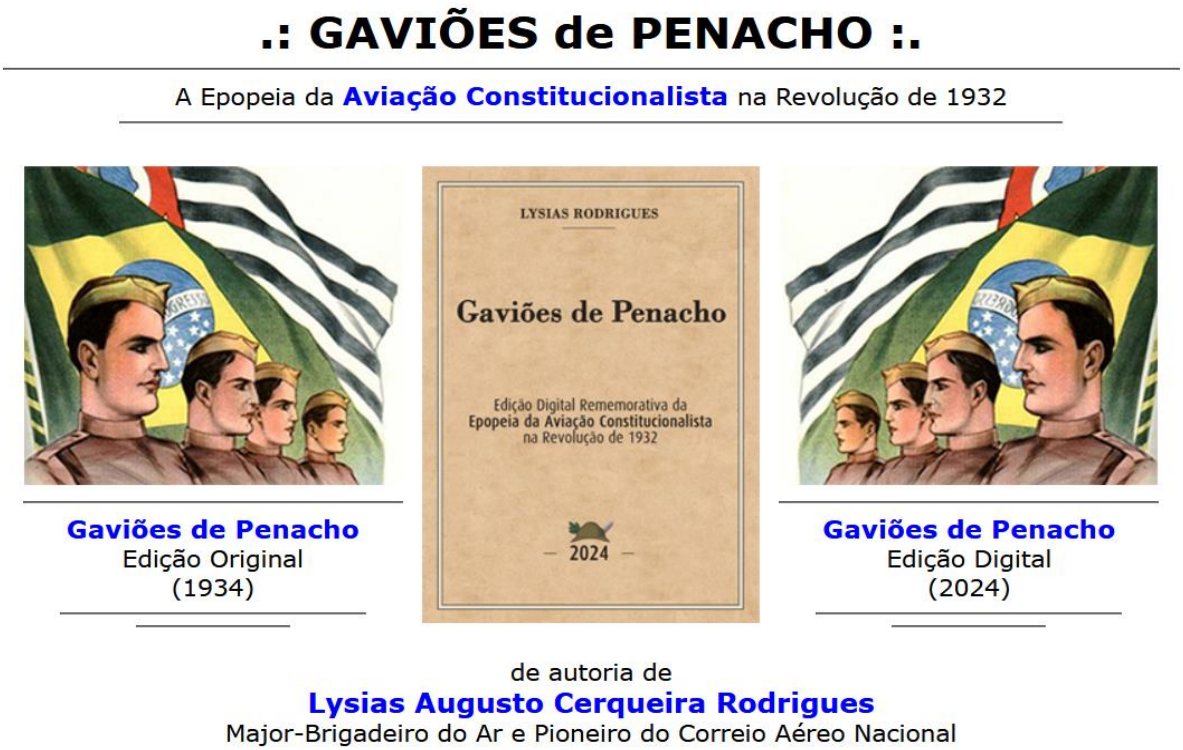


Imagem. Página do Portal **Gaviões de Penacho** em https://tinyurl.com/3wczketf.

Na esteira das contribuições em prol de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024), gostaríamos de igualmente agradecer as seguintes personalidades:

2.º Tenente Museólogo **Leonardo Bezerra da Silva** e 2.º Tenente Administrador **André Simões de Oliveira**, oficiais de ligação do Quarto Comando Aéreo Regional (IV COMAR) da Força Aérea Brasileira com a Comissão Organizadora deste livro e, em nome dos quais, saudamos e agradecemos os senhores Major-Brigadeiro do Ar **Luiz Cláudio Macedo Santos**, Comandante do IV COMAR, Coronel veterano **André Luiz da Costa Braga**, Chefe da Assessoria de Relações Institucionais do IV COMAR e o Tenente Coronel **Marcelo José Pérez Monteiro**, Chefe da Assessoria de Comunicação Social e Cerimonial do IV COMAR;

[71] Aviador de escol da Força Aérea Brasileira. Conselheiro do INCAER (Cadeira n.º 9, patronímica Marechal-do-Ar Eduardo Gomes) e um dos maiores historiadores aeronáuticos do Brasil. Faleceu aos 76 anos, em 13 de fevereiro de 2019. Vide: https://tinyurl.com/mph8fd9w e também https://tinyurl.com/mr25m3ds.
[72] Vide: https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/opusculos.
[73] Vide: https://www2.fab.mil.br/incaer/.

Museu Aeroespacial[74] (MUSAL), pelas informações prestadas acerca da Carreira Militar do Major-Brigadeiro do Ar **Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues** (in memoriam) na Força Aérea Brasileira;

Sra. **Nair de Laia**, Chefe da Biblioteca do Instituto Cultural-Histórico da Aeronáutica (INCAER), pelas informações prestadas acerca do Coronel Aviador **Manuel Cambeses Junior** (in memoriam) e, em nome da qual, saudamos e agradecemos o senhor Tenente-Brigadeiro do Ar veterano **Rafael Rodrigues Filho**, Diretor do Instituto Cultural-Histórico da Aeronáutica;

Capitão **Antonio Mauro de Oliveira Pereira**, Chefe da Seção de Pesquisa Institucional da Divisão de Difusão e Acesso (DDA) do **Arquivo Histórico do Exército** (AHEx), pelas informações prestadas acerca da Carreira Militar dos Aviadores Constitucionalistas no Exército Brasileiro e, em nome do qual, saudamos e agradecemos o senhor Tenente-Coronel **Arthur Magno de Castro Rangel**, Diretor do Arquivo Histórico do Exército;

Capitão PM **Andre Luiz Pavan dos Santos**, 1.º Sargento PM **Mávilo Ribonio Eufrasio Cavalcante**, Cabo PM **Viviane Lemos** e, em nome dos quais, saudamos e agradecemos os senhores Coronel PM **Cássio Araújo de Freitas**, Comandante-Geral da PMESP e Coronel PM **Erick Gomes Bento**, Chefe de Gabinete do Comando-Geral da PMESP; e

Artista Plástica **Camila Lourenço Giudice**[75] pelas excelente artes, imagens e ilustrações que em muito abrilhantam esta presente edição.

Entrementes, da amálgama dos esforços supracitados em prol da publicação digital da presente obra e de seu respectivo portal no ciberespaço, sobressaíu-se a valorização conferida pelas notas de introdução, prefácios, prólogos e posfácios recebidos. Tais escritos concorreram de forma significativa para o reconhecimento, a atualização e o abrilhantamento de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024), tornando as seguintes personalidades credoras de especial menção de agradecimento.

Pela autoria das respectivas notas de introdução, as pessoas de:

Flavio Rodrigues, representante da Família do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues (in memoriam);

Luiz Cláudio Macedo Santos, Major-Brigadeiro do Ar e Comandante do IV Comando Aéreo Regional (IV COMAR);

Cássio Araújo de Freitas, Coronel PM e Comandante-Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP);

Cláudio Moreira Bento, Coronel veterano do Exército e Presidente Emérito da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Resende-RJ; e

João Rafael Mallorca Natal, Coronel veterano de Infantaria da Força Aérea Brasileira. Diretor 2º Secretário do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB) e, em nome desta ilustre entidade e a convite de seu Presidente, o General de Brigada veterano **Marcio Tadeu Bettega Bergo**.

---

[74] Vide: https://www2.fab.mil.br/musal/.

[75] Vide: https://lourencogiudice.wixsite.com/camilagiudiceart/sobre.

Pela autoria dos respectivos prefácios, as pessoas de:

Adilson Cezar, Professor e Historiador. Presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / São Paulo;

Alex Mena Barreto, Tenente-Coronel PM e Piloto Policial Militar. Chefe do Departamento do Interior no Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo;

Cláudio Tavares Casali, Coronel veterano do Exército e Historiador. Membro da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio de Janeiro;

Daniel Mata Roque, Cineasta. Membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra;

Dimas Mecca Sampaio, Tenente-Coronel PM veterano e Deputado Estadual na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo;

Fábio César Santos de Assunção, 2.º Tenente do Exército Brasileiro e Historiador do Espaço Cultural do Comando de Aviação do Exército[76];

Galdino Vieira da Silva Neto, Coronel PM veterano e Diretor do Museu da Polícia Militar do Estado de São Paulo;

Israel Blajberg, Engenheiro, Professor e Historiador. Presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio de Janeiro. Pesquisador do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército;

João Paulo Rodrigues, Historiador e Professor Doutor da Universidade Federal de Mato Grosso. Membro da Diretoria da Associação Nacional de História[77] – Seção Mato Grosso;

Julio Cezar Benites Teixeira, Professor e Presidente Emérito da Liga da Defesa Nacional no Rio Grande do Sul. Colaborador Emérito do Exército;

Lara Carolina Palhiari Duarte, Capitão PM e Piloto Policial Militar. Comandante da Base de Aviação de Sorocaba/SP;

Laurete Godoy (in memoriam), Escritora e Palestrante. Membro Honorário da Força Aérea Brasileira e Correspondente da Academia Santos-Dumont da Argentina. Cidadã Honorária de Santos Dumont/MG;

Luiz Ernani Caminha Giorgis, Coronel veterano do Exército e Historiador. Presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio Grande do Sul;

Maria Helena Toledo Silveira Mello, pesquisadora da Revolução Constitucionalista de 1932. Gestora do Portal Trincheiras de Jaguariúna[78] e Colaboradora Emérita do Portal Paulistas de Itapetininga; e

Paulo Adriano Lopes Lucinda Telhada, Coronel veterano da Polícia Militar do Estado de São Paulo e Deputado Federal por São Paulo.

E, pela autoria dos respectivos prólogos e posfácios, as pessoas de:

[76] Vide: https://cavex.eb.mil.br/EspacoCultural/en/.
[77] Vide: https://anpuh.org.br/.
[78] Vide: https://trincheirasdejaguariuna.blogspot.com/.

Carlos Roberto Carvalho Daróz, Coronel veterano do Exército. Pesquisador-chefe da Seção de Memória Institucional e História Oral do Centro de Estudos e Pesquisa de História Militar do Exército;

Cláudio Moreira Bento, Coronel veterano do Exército e Presidente Emérito da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Resende-RJ;

Edilberto de Oliveira Melo (in memoriam), Coronel PM veterano. Historiador Emérito da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Patrono de Cadeira Especial[79] da Academia de História Militar Terrestre do Brasil; e

Sergio Marques, Tenente-Coronel PM veterano. Historiador da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Professor de História da Academia de Polícia Militar do Barro Branco e do Centro de Altos Estudos de Segurança.

Isto posto, é com gratidão pelo trabalho em equipe concretizado que esta nota de introdução chega ao seu termo para, oficial e conjuntamente com as quatro outras que lhe antecedem, abrir caminho aos ***Gaviões de Penacho*** de Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues. Obra esta que, desde a sua 1ª edição em 1934, consagrada está nos Anais da História Aeronáutica Brasileira.

Recordo-me, por fim, de uma interessante reflexão que o teólogo **Erasmus Von Rotterdam**[80] uma vez propiciou aos seus contemporâneos ao afirmar que se um determinado livro é tido como um clássico, tal qualitativo não se deve exclusivamente aos seus méritos, mas também ao número de gerações, que impelidas por razões diversas, o leem com expressivo fervor e acintosa lealdade. Assim foi, hoje é e certamente será com

Gaviões de Penacho

Asas e Glórias por São Paulo e pelo Brasil!

(*) **Jefferson Biajone** é professor. Colaborador Emérito do Exército Brasileiro. Presidente-fundador e pesquisador do Portal Paulistas de Itapetininga/SP. Membro Correspondente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio de Janeiro. Presidente da Comissão Organizadora da Edição Digital Rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932 de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024).

[79] Vide: https://revistamilitarterrestre.com.br/ahimtb/academicos/.
[80] Vide: https://youtu.be/aHqWML7erA0.

Prefaciadores Convidados

Gaviões de Penacho e a Revolução Constitucionalista de 1932

Adilson Cezar (*)

Olhar a amplitude dos céus, a beleza do contraste de suas brancas nuvens com o azul claro, nos trazem a serenidade desejada.

Quem ousaria a refletir sobre os tormentos que nesse magnifico espaço poderia acontecer. Claro nem tudo é tranquilidade, pois o equilíbrio natural exige que para se preservar uma espécie outra deve sucumbir. Mas a diferença entre a ostentação de paz com essa possível hostilidade é tão grande que sempre esquecemos dessa segunda possibilidade.

Creio que assim pensava o brasileiro Alberto Santos Dumont, que sonhava com a possibilidade de gorjear entre esses pássaros. Assim colocou a esse proposito toda a sua capacidade inventiva projetando e construindo os primeiros balões dirigíveis com motor a gasolina... foram assim os primeiros passos para a construção do primeiro avião o 14-Bis e o demonstrou publicamente em Paris no dia 12 de novembro de 1906.

Embora existam contestações quanto a ser o primeiro a voar em um aparelho mais pesado que o ar, pois argumenta-se que os irmãos Orville Wright, dos Estados Unidos tenham sido os pioneiros na realização dessa proeza, três anos antes ***"Além da falta de registro, os voos executados pelos irmãos tinham outra peculiaridade: o avião era lançado ao ar por uma espécie de catapulta já que não possuía rodas"*** [81].

Um dos sonhos de Santos Dumont estava realizado e o conhecimento de sua tecnologia era agora de domínio público para evoluir, trazendo a paz, o conforto e aproximando as nações. Mas ao se entender a incrível capacidade dessa máquina, vários governos investiram nessa novidade para custear seu desenvolvimento, bem como a sua ***"capacidade de cumprir missões com rapidez e eficácia"*** [82]. Registra-se que o ***"primeiro uso do avião na guerra foi um voo de reconhecimento realizado em 23 de outubro de 1911 pelo capitão Carlo Maria Piazza em um Blériot XI durante a Guerra Ítalo-Turca na Tripolitania"*** [83].

Como se pode perceber, existiam ainda grandes dificuldades em voos bélicos, por isso, à princípio, os aviões eram utilizados mais para fotografar as

[81] Texto citado do artigo *As invenções de Santos Dumont: para além do 14-bis - Conheça sete invenções do pioneiro da aviação* disponível em: https://revistacienciaecultura.org.br/?p=4778.
[82] Texto citado do artigo da Brasil Escola UOL *Fokker Dr I* disponível em https://tinyurl.com/zdy8tz67.
[83] Texto citado do artigo da Wikipedia *Reconhecimento aéreo na Primeira Guerra Mundial* disponível em: https://tinyurl.com/2578583y.

posições inimigas. Mas percebia-se o potencial que eles dispunham para sua evolução, embora ainda fossem necessárias muitas adaptações.

Nesse sentido, a Primeira Grande Guerra (1914-1918) foi decisiva no desenvolvimento da Aviação, demonstrando sua utilização em diferentes ações, mas cujos resultados, embora tímidos a princípio, foram depois de considerável importância. De fato, inicialmente o esforço foi concentrado no reconhecimento, e em seguida nos combates aéreos.

DO TOTAL PARA O PARTICULAR

Embora o inventor do avião tenha sido o brasileiro Alberto Santos Dumont, isto não foi realizado no Brasil, pois não dispúnhamos de meios técnicos necessários para fazê-lo. De forma que seu experimento teve lugar na França, país que dispunha desses recursos. Apreciando a evolução dessa invenção, logo outras nações seguiram seu exemplo, até mesmo superando-a em algumas situações, como é o caso da Alemanha, Inglaterra, os Estados Unidos, e se estendendo a outros.

O primeiro e importante enfoque sobre a Avião foi sem qualquer dúvida as guerras, com o emprego desse aparelho voltado ao reconhecimento, como concentração de tropas, artilharia, defesas... dando sempre melhores condições para análise do que se pretendia.

O CENÁRIO: POLÍTICO E ECONÔMICO

No Brasil essa realidade era também presente, uma nação com dimensões continentais, inúmeras riquezas, grandes áreas despovoadas, e não dispunha de forças (Marinha e Exército) com capacidade equivalente as suas necessidades. Sempre buscando por modelo as nações que se demonstravam mais eficientes, assimilava o país os seus conteúdos.

O Estado de São Paulo, percebendo as dificuldades dessa ação, de maneira “particular”, para aperfeiçoar suas defesas de forma interna como externamente, enviou para a Europa alguns “observadores”, ou traziam alguns *experts* para que depois aqui nos instruíssem.

De nossos estados brasileiros, o que buscou com maior empenho foi o de São Paulo. Aqui, a nossa Força Pública – como era a denominação da atual Policia Militar do Estado de São Paulo (PMESP) – procurou adquirir esse aperfeiçoamento por intermédio dos franceses. Pergunta-se, mas porque os franceses? Porque estes eram considerados naquele período os agentes militares mais desenvolvidos.

Entretanto, o relacionamento político entre os estados brasileiros encontrava-se conflitante, graças a denominada “República do Café com Leite”, cujo rodízio entre os Presidentes da República eleitos exclusivamente candidatos de São Paulo e Minas Gerais estava perdendo forças e suas respectivas populações internas se dividiam politicamente.

O ponto alto do conflito se deu no governo de Washington Luís do Partido Republicano Paulista (PRP), quando em 1930 realizou-se mais uma eleição presidencial, mas ao invés de ser a vez do candidato mineiro o indicado para sua sucessão, foi na realidade o candidato paulista Júlio Prestes de Albuquerque, anulando assim o "acordo" até então existente entre os políticos de São Paulo e Minas Gerais.

Essa insatisfação permitiu o rompimento de parte das oligarquias do próprio Estado de São Paulo, de Minas Gerais e apoiados pelas elites do Rio Grande do Sul, Paraíba e do Rio de Janeiro, resolveram dar um basta no que denominavam domínio excessivo dos paulistas na política brasileira.

Em consequência, houve a eclosão de revolta armada capitaneada pelo Rio Grande do Sul, a Revolução de 1930, chefiada por Getúlio Vargas. As defesas de São Paulo eram fracas e com ausência do apoio da população, pois grande parcela desta estava desgostosa com o esquema político vigente.

Assim as tropas rebeldes, quase sem encontrar oposição, atravessaram o Estado de São Paulo em direção ao Rio de Janeiro e demonstrando assinte, amarram seus cavalos no obelisco da avenida Rio Branco.[84] **"*Rompia-se, por fim, o quadro sociopolítico da dominação oligárquica, sob a hegemonia da burguesia cafeeira*"** [85].

Neste quadro histórico, evitamos a adentrar em detalhes que o levariam a se prolongar demasiadamente, mas precisam serem evidenciados:

1) O assassinato de João Pessoa, candidato a Vice de Getúlio Vargas, hoje interpreta-se como crime passional, mas seu reflexo é evidente;

2) Em 1929, houve a quebra da bolsa de valores de Nova York o que levou a uma terrível inflação, além da drástica redução da importação de café por parte dos Estados Unidos. Esse detalhe econômico é um dos fatores mais importantes para entendermos o desgaste político de nossas elites. São Paulo era nessa ocasião o maior produtor de café, responsável por 70% das exportações brasileiras. Adotou-se então a sistemática queima de café na tentativa de equilibrar nossa preponderância política. Lembramos também que era o Estado mais industrializado nesse período, com uma diversidade muito grande de indústrias de tecelagem (principalmente o algodão), as de extrações de minérios e as consequentes transformações;

3) Dentro desse cenário, compreende-se bem que a articulação do presidente Washington Luís era sim a substituição da antiga política do "café com leite" pela do "café com café", deixando aos paulistas o comando do Executivo. Seu adversário majoritário, o governador do Rio Grande do Sul – Getúlio Dornelles Vargas, consolidou a "Aliança Liberal";

4) Uma vez vitorioso na Revolução de 30, Vargas propôs uma plataforma de governo muito avançada para sua época, de agradou grande maioria;

---

[84] Disponível em: https://tinyurl.com/y45bftbx.

[85] Texto citado do artigo do Portal Memorial da Democracia *A Revolução de 1930: Promessa de um novo país* Disponível em: https://memorialdademocracia.com.br/card/a-revolucao-de-30.

5) Entregue o poder a Vargas pela junta militar que depós Washington Luis, aquele retirou do poder a maioria dos governadores (na época denominados de Presidentes) dos Estados, fechou as Assembleias Legislativas, Câmaras... e concentrou em si plenos poderes.

A decorrente manutenção do regime de Governo Federal Provisório e imposição de lideranças, logo começou a desagradar consideravelmente parte da população e de forma especial os paulistas.

Logo começaram as manifestações e movimentos favoráveis ao retorno das eleições diretas, de forma especial em São Paulo, embora também tenham acontecido em Minas Gerais, Mato Grosso e no próprio Rio Grande do Sul. Mas a concentração estava sim em São Paulo, onde multidões se aglomeravam para ouvir comícios, realizar passeatas, distribuir propagandas contrárias a política governista e desejar a liberdade para escolha de suas próprias lideranças.

Esta situação, sempre agravante, proporcionou o fatídico dia 23 de maio de 1932, quando foram mortos na praça da República na cidade de São Paulo quatro jovens paulistas manifestantes, o que deu ensejo à formação da sociedade secreta MMDC.

As reuniões eram uma constante, o desagrado se estendia a todos, resultando no arrefecimento das diferenças partidárias e a exigência primeira de um governo paulista para os paulistas.

Apesar de ocorrerem iniciativas diversas do Governo Provisório para se acalmarem os ânimos, isso de fato acabou não se concretizando e, a 9 de julho de 1932, São Paulo empunhou suas armas contra aquele governo. Acreditava-se, então, que em outros estados rebeliões semelhantes também viriam à tona, alcançando uma dimensão em nível nacional.

Aqueles, entretanto, que desejavam a permanência do novo regime, em alerta, anteciparam essas possibilidades e tomaram prontas e enérgicas medidas para sustá-lo. Somente em alguns lugares fora do Estado de São Paulo, houve combates, mas debelados quase que de imediato.

A INTERPRETAÇÃO GEOESTRATÉGICA

Como é fácil de perceber, a situação de um possível atrito com São Paulo estava para acontecer, então nossos estrategistas deram início a uma série de medidas para coibir eventos de maiores proporções.

Dava-se início a um processo de desarmamento dos paulistas. Dificultaram a importação de máquinas capazes de construir armamentos ou outras ferramentas que poderiam serem utilizadas com finalidades bélicas.

Até mesmo as nossas Estradas de Ferro começaram a ficar sucateadas; o combustível usado aos nossos automóveis, caminhões e outros paulatinamente racionados.

A Aviação que é nosso enfoque básico estava restrita a poucos aparelhos e todos com problemas estruturais.

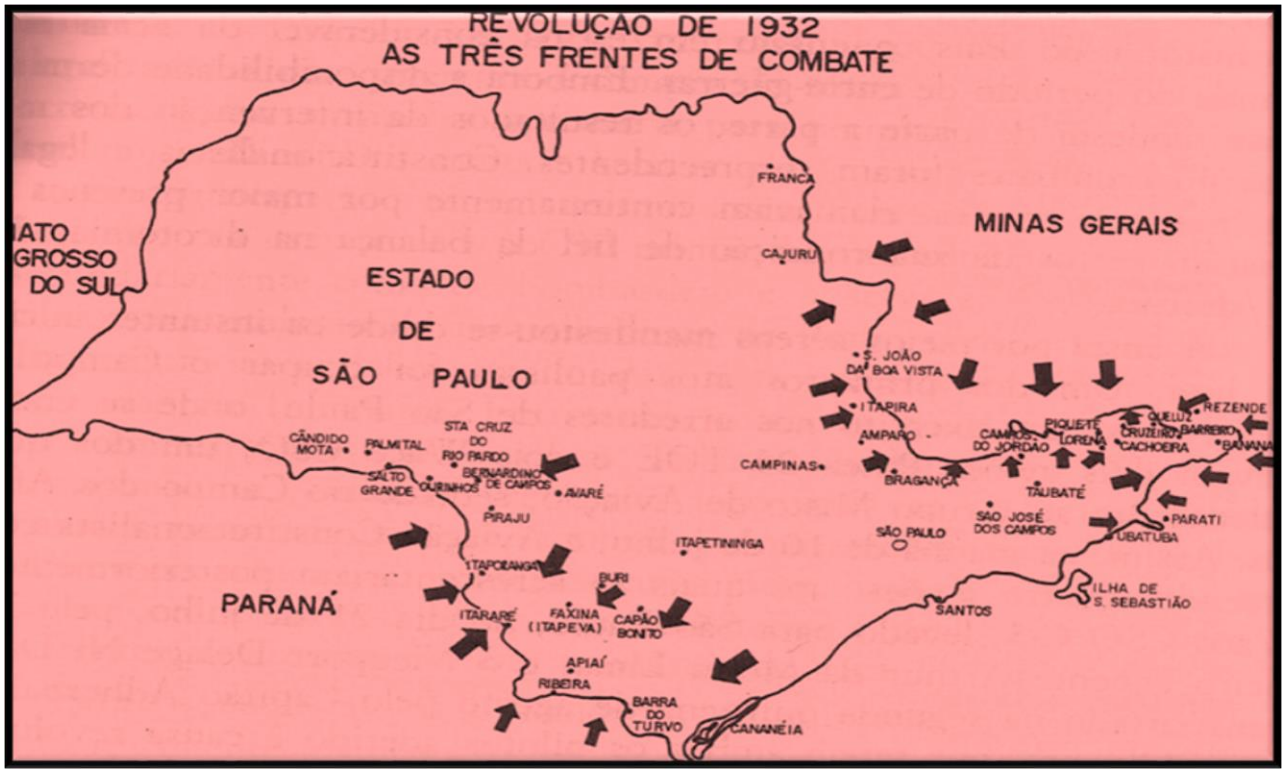


Imagem. Mapa demonstrativo das três maiores frentes de combate em 1932
Fonte: https://www.ahimtb.org.br/guarara_22_2013.htm e https://tinyurl.com/mvxu5tby

Percebe-se que a equipe militar que assessorava Vargas, era de primeira qualidade, antecipando a questões que poderiam permitir a ampliação do conflito, e adotando medidas para o limitar a uma determinada área e impedi-la de receber auxilio. Com clareza, ao verificar a nossa geografia – sem uma aviação – o quadro é bastante esclarecedor.

O primeiro e maior problema estava à Leste de São Paulo, a margem litorânea, pois permitiria acesso a entrada de materiais bélicos e ou saída destes para ataques em outras localidades.

A solução desse possível problema coube a Marinha do Brasil resolver, uma vez que seus navios deveriam bloquear nossos principais portos, os de São Sebastião e Santos, além de manterem vigilância sobre outros possíveis locais, ou seja, nada entraria ou sairia de São Paulo.

Nessa orientação (Leste) ainda o caminho terrestre enfrentaria obstáculos naturais, além do que os militares do Exército Brasileiro criaram uma barreira a qualquer tentativa de avanço por esse território. Sabiam eles que a concentração de esforços nessa área seria uma das regiões mais importantes pois dava acesso direto ao Estado do Rio de Janeiro e uma vez neste, o Palácio do Catete, objetivo primordial a ser atingido.

À Oeste, nossa fronteira com Mato Grosso (posteriormente acrescido com do Sul), era constituída por uma densa floresta, com poucos habitantes e estes radicados de forma muito distante (embora alguns favoráveis a São Paulo).

Imagem. Mapa melhor detalhado, uma vez que demonstra as áreas ocupadas do Estado de São Paulo, pelas forças legalistas. **Fonte:** https://tinyurl.com/2v79ky5h

A incapacidade de acesso por esse local era da conformidade da natureza. Impossível, portanto, sem uma aviação para contorná-lo (lembrando que a aviação de transporte da época ainda estava embrionária). Mas nada impediu que adquiríssemos no Exterior alguns aviões que adentraram o Brasil via Paraguai e daí para o Estado do Mato Grosso.

Ao Norte, nossas fronteiras naturais é a serraria, difícil de transpor. Os apoiadores mineiros, foram quase de imediato eliminados, embora durante o andamento do processo revolucionário penetraram em parte do território paulista, no qual se deram vários combates.

Ao Sul do Estado de São Paulo, divide-se essa região em duas áreas distintas, a do vale do Ribeira e a de Apiaí, esta última quase sem população, com densa floresta e terreno bastante irregular e de difícil passagem para ambos contentores, mas ainda para a vanguarda das tropas adversárias oriundas dos estados do meridional brasileiro.

Já também voltado ao Sul e Centro de São Paulo existe a área que denominamos de depressão periférica. Desde o passado remoto, ela foi foco

da primeira ligação terrestre entre São Paulo e a bacia platina. Esse ponto foi, sem dúvida, foi um dos grandes problemas estratégicos, e para isso, Vargas determinou a criação de uma barreira na altura do município paulista de Itapeva, onde ali poderia ser estabelecido o Quartel General do Destacamento das Forças em Operação no Sul, que pela sua concentração precisaria ser contida pelos paulistas.

O cenário de forma resumida é esse. De modo que quando São Paulo, declarou-se contra o Governo Provisório de Getúlio Vargas essas medidas foram de imediato cumpridas. São Paulo estava isolado, incapaz de obter recursos de qualquer natureza (importante ressaltar esse detalhe – visto geralmente apenas dentro do setor armamentista; mas não o é, pois, a dependência é completa de combustível, de alimentos...).

Tal organização é de importância crucial, pois mesmo que a revolução se prolongasse, a derrota de São Paulo seria inevitável. O sucesso agora dependia apenas da imaginação e de algum novo acontecimento que proporcionasse a queda desse impedimento.

Não obstante, a capacidade de resistência do Estado de São Paulo foi admirável, sua forma de enfrentamento, com tudo sendo controlado, a construção de ferramentas e a capacidade industrial empregada para isso; nesse aspecto, cabe destacar a Aviação que apesar de rudimentar, levantou aos céus para dar combate às forças adversárias.

Artifícios para assustar como o uso da matraca, ou dispositivos inovadores como a construção de trens blindados para atuarem com ambas as finalidades de levar pavor e a destruição. Houve também a substituição dos necessários combustíveis, pelo querosene e pelo álcool.

O apoio inconteste de toda a população, a entrega das alianças de ouro e em troca recebiam as de ferro com a inscrição “Doei ouro para o bem de São Paulo”; nossas crianças desfilando e portando frases como “Se preciso também iremos” e muitas outras atitudes que tornaram a Revolução Constitucionalista de 1932 o maior conflito armado do século XX no Brasil.

Diante do exposto, destacamos que a presença da Aviação e suas principais ações significaram o início de nova era. Interessante é destacarmos também que perdemos mais homens nos combates acontecidos em nosso solo do que aqueles que mais tarde nos representariam junto à Força Expedicionária Brasileira nos campos da Itália durante a Segunda Grande Guerra (1944-1945), tendo por evidência as proporções e condições de luta.

OS GAVIÕES DE PENACHO

A presente obra, que os organizadores desta edição trazem a lume em formato digital, foi originalmente publicada sob o título ***Gaviões de Penacho: A luta aérea na Guerra Paulista de 1932*** (Rossolillo, 1934) e de autoria de Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, constituiu-se, nos últimos 90 anos, valiosa fonte primária para historiadores, pesquisadores e entusiastas

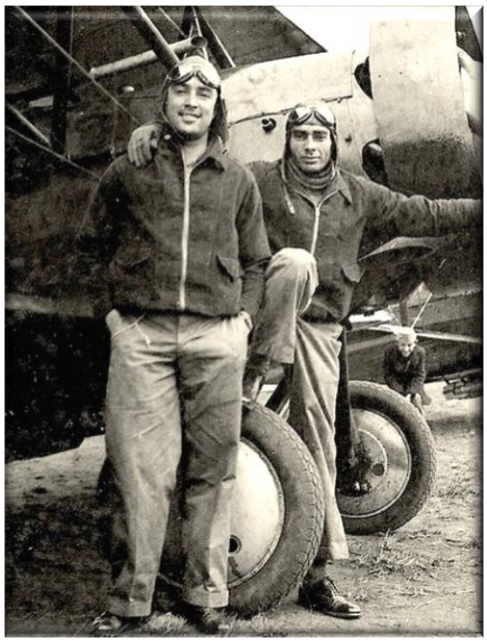
desejosos em conhecer a atuação da Aviação Constitucionalista na epopeia de 1932.

Somente por esse prisma podemos aquilatar a importância de colocar esse livro ao acesso digital de nosso público atual da sociedade da Informação. Com efeito, seu autor, o então Major Aviador do Exército Lysias foi mais que um espectador, ele participou ativamente em colocar no ar os poucos aviões que São Paulo podia contar e os denominou 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, "Grupo Gaviões de Penacho".

A atuação de Lysias e a dos demais integrantes dessa equipe consubstanciaram uma formidável narrativa com detalhes de nossa incipiente aviação paulista e como tudo foi feito para a grandeza de nosso Brasil, embora sempre em nome de São Paulo.

O autor soube demonstrar conhecimento de que este seu livro tem uma visão própria, por isso são necessárias mais pesquisas de especialistas principalmente aqueles que disponham de visões diferenciadas. De fato, desta sua obra, Lysias afirmou que ***"... desejava que ela fosse exclusivamente minha, para não ter que repartir a responsabilidade dos conceitos que nela vão expendidos".*** [86]

Sobre a primeira experiencia sua em combate, Lysias registra a preocupação com dois aviões que não retornaram de sua missão. A sua expectativa é enorme e ansiosa, mas se lembra que deve dar o exemplo a todos os seus comandados, escrevendo que na condição de comandante dos Gaviões de Penacho ***"... se controla tão bem, que todo aquele mundo de ansiedade e angústia, vai ficar sob uma máscara serena, indiferente quase!"*** [87]



A missão seguinte do nosso Potez (denominação carinhosa dada pelos aviadores constitucionalistas), aquele que fora pilotado inicialmente por José Ângelo Gomes Ribeiro e Mario Machado Bittencourt, seria a de localizar e atacar o campo adversário de pouso e decolagem em Itapeva.

Imagem. (esq. p/ dir.) Os aviadores Mario Bittencourt e Gomes Ribeiro no Campo de Marte (1932). **Fonte:** https://tinyurl.com/f2auc58z

Esta aeronave, com Gomes Ribeiro por piloto e Arthur da Motta Lima por bombardeio, pretendem atingir o campo de Itapeva, mas os ninhos de metralhadoras adversárias realizam

[86] Rodrigues, L. A. C. *Gaviões de Penacho: A Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932*. Regional, 2024. Disponível em: https://tinyurl.com/mryjjskj.
[87] Ibid. Disponível em: https://tinyurl.com/mryjjskj.

disparos. Mudam a função inicial e com precisão atingem o objetivo: a destruição de um avião inimigo ali em pouso.

Imagem. Exemplo de um Potez 25 TOE.
Fonte: https://tinyurl.com/4smwj9zk

O êxito foi absoluto.[88] Era o dia 8 de agosto de 1932. A partir desse desfecho, o domínio dos ares por São Paulo, rumo Sul, manifestava-se completo. Percebendo o enorme exito que a aviação causava ao não avanço das tropas governistas do Sul, estas solicitaram que também lhe fossem concedidas aviação de apoio para poderem dar continuidade e prosseguir território paulista adentro.

Enquanto isso, o coronel Brasilio Taborda, comandante do Exército Constitucionalista do Seto Sul, Q.G. em Itapetininga, planejou o bombardeio de Guapiara e para isso seriam utilizados três aviões: no A 212, Gomes Ribeiro; em um Waco, Motta Lima e, em outro Waco, o Machado Sebastião.

A caminho ainda dessa missão a pequena esquadrilha encontra um avião inimigo e realiza-se o **primeiro** combate aéreo da América Latina[89]. No entanto, o avião adversário lograra escapar passando por Itapeva, mas sem aterrissar. Outros pilotos realizam nova empreitada agora em direção de Buri onde iriam bombardear, mas aviões inimigos se aproximam e trava-se novo combate aéreo, cuja vitória é paulista, ao ser abatido em pleno ar.

“***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***

[88] Boletim n.º 2 do 1.º G. Av. C., de 28 de julho de 1932. Disponível em: https://tinyurl.com/mryjjskj.
[89] RODRIGUES, op. cit. Disponível em: https://tinyurl.com/mryjjskj.

por um Vickers 143, na Guerra do Chaco, conforme consta dos registros aeronáuticos internacionais". [90]

Ao longo do período em que atuaram na revolução, os aviadores Gaviões de Penacho realizaram uma multiplicidade de funções, pois além do combate em si, perseguiam grupos de cavalaria, bombardeavam trincheiras, assim como também sobrevoavam áreas mais populosas, atirando panfletos de propaganda, missão essa que de certa forma os irritava, pois não viam benefício à causa.

OS DIVERSOS CAMINHOS

Apoiar onde fosse possível era o lema da Aviação Constitucionalista.

Assim, o Potez 212 foi para a fazenda do Chapadão em Campinas e os demais aparelhos se deslocaram para São Paulo, de onde seriam enviados para outras frentes de confronto. As operações de combate, ganhavam amplitude e nossos poucos aparelhos tinham que estar sempre prontos.

O campo de Marte, além de pouso e decolagem, transformara-se em uma vasta oficina para reparos imediatos. Ademais, as complicações para a chegada de material bélico para as tropas legalistas, bem como dos aviões adquiridos de outras nações, começavam a superar o início da supremacia aérea de São Paulo.

Assim, o cumprimento de suas várias missões não foi fácil, pois os Gaviões de Penacho passaram a serem confrontados com dois Wacos (os vermelhinhos) e um Potez adversários. Nesse aspecto, sobressaiu-se a atuação dos denodados mecânicos e pessoal de apoio, que habilíssimos, faziam de tudo para recuperarem nossos aviões avariados em combate.

Era, sem qualquer dúvida, o esforço estonteante da indústria paulista, principalmente no Campo de Marte, a realizarem milagres, uma vez que tudo tinha que ser do local, pois de fora nada vinha. Focalizando essa situação, percebemos que a concentração de nossos aviões primeiro em Itapetininga, era para intimidar e apoiar nossas tropas, naquele setor mais vulnerável.

Equilibrada essa situação, a concentração se desloca ao Campo de Marte (Capital) e vai atender a região de Lorena que estava prestes a sofrer reveses. O avanço das tropas governistas pelo Vale do Paraíba, era considerável e precisava de muita atenção.

Um registro histórico importante foi quando os constitucionalistas, sentindo-se superiores, planejaram um audacioso ataque ao Campo de Resende, levado a efeito no dia 13 de agosto às 01h30min, sem maiores

[90] Texto citado de artigo do Coronel Aviador Refm Manuel Cambeses Júnior (in memoriam) do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) *O Emprego do Avião na Revolução Constitucionalista de 1932*. Disponível em https://tinyurl.com/yvdpfyra.

consequências táticas, mas constituindo-se no primeiro ataque aéreo noturno realizado na América Latina".[91]

Imagem. Exemplo de um Waco CSO – o célebre "Vermelhinho".
Fonte: https://youtu.be/2RHT28VinG8

A reação adversária não se fez por esperar e os governistas, de posse de sete novos aviões que chegaram dos Estados Unidos, atacaram Lorena.[92]

Os constitucionalistas de início possuíam dois aviões Potez e dois Waco, além de um pequeno número de aviões de turismo, acrescido posteriormente por uma aeronave, trazida por Motta Lima, que havia desertado do Campo dos Afonsos.

Já os governistas, estes possuíam aproximadamente 58 aeronaves divididas entre a Marinha e o Exército, pois nessa época a Força Aérea Brasileira ainda não existia como força armada independente.

NECESSIDADE DE SE ORGANIZAREM POR SETORES

Percebia-se que o espaço aéreo ser ia uma disputa cada vez mais acirrada do que se supunha. São Paulo, por sua vez, dificilmente conseguiria adquirir ou realizar a manutenção de mais aviões, enquanto as tropas getulistas tinham acesso e recursos para os adquirir no exterior.

Diante de tal fato, a organização paulista para cobrir a extensão dos combates foram repartidas nos seguintes três setores, em conformidade com os estudos e a reflexão do major Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues:

[91] CAMBESES JUNIOR, op. cit. Disponível em: https://tinyurl.com/yvdpfyra.
[92] CAMBESES JUNIOR, op. cit. Disponível em: https://tinyurl.com/yvdpfyra.

I – Setor Sul:
Campo de Itapetininga – Regiões de Itapeva – Buri – Apiaí e Ribeira
II – Setor de Mogi Mirim:
Campos de Mogi Mirim – Chapadão – Hipódromo e Viracopos
III – Setor de Santos:
Campos de Marte – Santos – Praia Grande

Mas, independentemente desse zoneamento, que em última análise mais serviu para verificar a situação burocrática do que a atuação em combate, os aviões o Potez, os Wacos, os Vermelhinhos etc... percorreram toda a área.

É preciso compreender que a rapidez dos aviões, o baixo número de aparelhos, obrigavam estes a constamente se deslocarem de uma região ou setor para outro.

Imagem. O Aeroporto Municipal de Itapetininga/SP em 1932, com os seus aviões favoráveis à Revolução Constitucionalista.
Fonte: https://tinyurl.com/2p9922j9

O autor certamente com o seu orgulho de paulista desprezou a ação da aviação inimiga, sugerindo de que a mesma, embora com maior número de aparelhos, alguns novos como Nieuprot ou Wibault, com maior capacidade e velocidade de voo ou transporte de armamentos, evitavam quando não estavam em maior número a dar combate aos paulistas.[93]

[93] CAMBESES JUNIOR, op. cit. Disponível em: https://tinyurl.com/yvdpfyra.

“Eles queriam destruir os aviões em terra, já que nunca foram capazes de abater um só dos aviões constitucionalistas, ou de força-los sequer a aterrarem fora dos campos de aviação!” [94]

Com o passar do tempo, os recursos de São Paulo foram se tornando mais escassos e mesmo com a chegada de aviões adversários de maior porte e com capacidade de carregar bombas, os Gaviões de Penacho, ainda que em menor número, não tiveram o entusiasmo combatente arrefecido, mas continuaram acreditando na vitória constitucionalista, travando batalhas aéreas e bombardeios à trincheiras.

Imagem. Campo de Marte na capital de São Paulo, observadores olham para a cratera que uma das bombas causou, no dia 16 de julho de 1932. **Fonte:** https://tinyurl.com/yw9u4yfy

Lysias, nesse aspecto, soube descrever em pormenores as diversas refregas acontecidas, citando nomes dos aviões empregados, bem como de seus pilotos e auxiliares. Semelhante descrição, a nosso ver, é fundamental para o pesquisador que deseja a montagem de um trabalho crítico e sério, ou para o entusiasta em conhecer os sacrifícios e as glórias vivenciadas pela aviação paulista em 1932.

Uma vez sentindo-se mais seguros em sua ação combativa, os Gaviões de Penacho partem para o emprego de uma tática, que a olhos vistos, se a vitória lhe sorrisse, seria o início de uma nova empreitada.

O ponto chave e de maior importância para todos os envolvidos no conflito era, sem dúvida, a liberação do porto de Santos, bloqueado que estava pela

[94] CAMBESES JUNIOR, op. cit. Disponível em: https://tinyurl.com/yvdpfyra.

esquadra brasileira. Para apoiar esses navios e a outros que a ele se juntariam, deslocaram-se de Vila Bela, na Ilha de São Sebastião, três Savoia-Marchetti S33 e dois Martin PM.

A intenção da Marinha do Brasil era a de empregar esses aviões juntamente com quatro Vought 02U-2A Corsair (estes possuíam configuração de flutuadores).

Como eram contraindicados a fazer ao largo de Vila Bela, tal fator obrigou a Marinha a aumentar o campo de pouso da Ilha e modificar alterando sua configuração para a utilização de rodas.

Assim, ampliava-se além do bloqueio do Porto de Santos, a possibilidade de atender as urgências de um possível encontro e realizar o patrulhamento da costa paulista entre o porto supracitado e Parati.

A 19 de setembro de 1932, o avanço das forças adversárias ocorreu também em todas as frentes, obrigando a retirada de nossos aviões de Itapetininga.

Imagem. Principais operações aéreas executadas pela Aviação Naval contra a Baixada Santista. **Fonte:** https://tinyurl.com/2b9xjp3u

Se o porto de Santos fosse liberado, poderíamos com facilidade buscar recursos de qualquer natureza no exterior, sendo também que o céu livre de empecilhos, o que permitiria aos Gaviões de Penacho uma empreitada muito mais ampla e talvez decisiva, um ataque ao Rio de Janeiro.

Infelizmente, ao tentarem um ataque a um dos cruzadores, este antecipando a ameaça, conseguiu abater um dos aviões constitucionalistas.

Claro, o Cruzador Rio Grande do Sul não saiu totalmente ileso, em razão das bombas que explodiram ao seu redor e causaram alguns danos, mas nada significativo.

Imagem. Mapa simplificado mostrando a base de operações da Aviação Naval nas proximidades de Vila Bela. O campo de aviação em terra era usado pelos Vought Corsair e as enseadas próximas pelos Savoia Marchetti. A distância aproximada até a área portuária de Santos é de cerca de 100 km em linha reta. **Fonte:** https://tinyurl.com/9uzechxw

Observamos que este combate ocorrido no dia 23 de setembro de 1932 ainda carece de melhores explicações. A missão dos Gaviões ali se encerrou. Os aviões remanescentes foram para o aeroporto da Praia Grande e outros retornaram a São Paulo para dar ciência dos acontecimentos ao general Bertholdo Klinger, então comandante do Exército Constitucionalista.

São Paulo, nessa missão derradeira e dia fatídico, perdeu na baia de Santos dois de seus maiores aviadores, o capitão José Ângelo Gomes Ribeiro, piloto constitucionalista desde Itapeva e outras localidades em que atuou e o 2º tenente Mário Machado Bittencourt, seu fiel companheiro e observador de vôo. Abatida a aeronave em que estavam, tiveram ambos o oceano por túmulo, falecendo em combate na defesa da Constituição. [95]

Necessário, contudo, é registramos que exatos dois meses antes, isto é, a 23 de julho de 1932, ao ter conhecimento do emprego de seu maior invento, o avião, como terrível arma de guerra e ao observar algumas incursões,

[95] CAMBESES JUNIOR, op. cit. Disponível em: https://tinyurl.com/yvdpfyra.

Alberto Santos Dumont, o Pai da Aviação, deprimido, suicidou-se na cidade de Guarujá.

Dias depois, a 29 de setembro de 1932, os constitucionalistas por meio de seus representantes maiores iniciavam com o Governo Federal as conversações para um armistício, o que ocorreu em 3 de outubro de 1932.

Na conclusão de seu livro sobre os Gaviões de Penacho, Lysias teceu uma homenagem a todos os integrantes do grupo, ao tê-los nominalmente relacionados (aviadores e pessoal de apoio), bem como ao ter transcritos os versos *Dulce et decorum est pro pátria mori!* de Horácio e *Ah! Moriran las cosas y los hombres* de José Santos Chocano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobre o homem paulista, Roger Bastide, na página 130 de seu livro *Brasil: Terra de Constrastes* (1959), emite a seguinte opinião: ***O paulista, por demais mergulhado no presente ou no futuro imediato para poder amar a história, deixa-a para os eruditos e professores, não a introduz em sua existência. Ela não participa, pois, de sua vida. O passado não é para ele uma presença, é antes um grande orgulho, o de pertencer à "raça de gigantes"*.**

Concordamos em parte com essa visão, visto que o pretérito não pode ser exclusividade dos intelectuais, mas abarcar toda a gente que pertence a esse meio ambiente. Precisamos recuperar dados como esse da participação de nossa aviação na revolução Constitucionalista de 1932, que surpreende a muitos ... tínhamos aviões?

Como é possível perceber, o nosso relato é escasso e bastante deficiente, pois a História da nossa Aviação ainda está para ser escrita.

Para isso, ainda existe uma enorme necessidade de pesquisas, e é no âmbito dessa realidade que se encontra este presente livro no formato digital, de forma a propiciar aos presentes e pósteros o carinho, a espontaneidade e o entusiasmo com que as realizações do 1.º Grupo da Aviação de São Paulo, os Gaviões de Penacho, foram descritas pelo major Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, seu dedicado comandante.

Parabenizamo-nos com essa iniciativa e esperamos que esse empreendimento atraia e motive a pesquisadores, historiadores, estudiosos e entusiastas em geral ao conhecimento desse importante segmento que foi, e é, da Aeronáutica Brasileira.

REFERÊNCIAS

BASTIDE, Roger. Brasil: Terra de Contrastes. Difusão Europeia do Livro. 1959.

BENTO, Claudio Moreira. Operações da Aviação do Exército, a partir de Resende, no Combate à Revolução de 1932 no Vale do Paraíba e frente Mineira. Disponível em: https://tinyurl.com/5efb7pac.

CARONE, Edgard. A República Velha (Evolução Política): Corpo de Alma do Brasil. Difusão Europeia do Livro. 1971.

CEZAR, Adilson. MMDC: Orgulho dos Paulistas – 1932 a 1982. Presidente da Comissão Organizadora das Comemorações do Cinquentenário da Delegacia de Ensino de Sorocaba. Sistema Gráfico “Ciências e Letras”. 1982.
DONATO, Hernâni. A Revolução de 32. Círculo do Livro / Livros Abril. 1982.
FAUSTO, Boris. III O Brasil Republicano. Volumes 2 (1889 a 1930) e 3 (1930 a 1964). DIFEL /Difusão Editorial S. A. 2.º 1978 e 3.º 1983.
SCANTIMBURGO, João de. A Crise da República Presidencial. Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais. 1969.
VARGAS, Getúlio. Diário. Volume I (1930 a 1936). Siciliano / FGV. 1995.

Imagem. Alegoria empregando o pássaro símbolo dos Gaviões de Penacho em uma simulação de um combate aéreo – ficção. **Fonte:** Elaborado pelo Autor

(*) **Adilson Cezar** é professor. Integrante da Turma de 2008 do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE) da Escola Superior de Guerra (ESG). Presidente do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Sorocaba; Presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil/São Paulo e Presidente do Conselho Estadual da Ordem do Ipiranga.

Curriculum Vitae

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Alex Mena Barreto (*)

O livro ***Gaviões de Penacho*** nos transporta para uma das épocas mais heroicas da história do Brasil quando, durante a Revolução Constitucionalista de 1932, um grupo de destemidos aviadores paulistas desafiou adversidades para defender os ideais da nação.

Esses homens, que cruzaram os céus com coragem inabalável, se tornaram verdadeiros símbolos de resistência, lutando pela manutenção do Estado de Direito e pela Democracia do Brasil, sob a tutela do protagonismo histórico do Estado de São Paulo.

A história que eles escreveram nos céus, com cada voo arriscado e cada missão cumprida, reverbera até hoje como uma prova viva da força e determinação daqueles que acreditam na liberdade e na justiça.

Os aviadores Gaviões de Penacho foram liderados por figuras icônicas, como o então Major Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, autor da presente memória, e que não só coordenou, mas participou ativamente das operações aéreas durante a revolução, guiando seus homens com uma liderança firme e destemida.

Sob seu comando, surgiram nomes que se tornaram lendas, como os Primeiros-Tenentes José Ângelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima, cujas histórias de bravura no campo de batalha aéreo são narradas com detalhes emocionantes neste livro.

Entre os episódios mais notáveis está o do Capitão Gomes Ribeiro que, ao lado de Motta Lima, participou de um combate aéreo que resultou na destruição de aviões inimigos, consolidando sua posição como um dos maiores herois da Aviação Constitucionalista.

Esses aviadores enfrentaram desafios que iam muito além dos céus turbulentos.

Em uma época em que a tecnologia disponível era limitada e os recursos escassos, eles compensaram com criatividade, habilidade e um espírito de sacrifício que ainda hoje é difícil de igualar.

Foram pioneiros, abrindo caminho para a Aviação Militar Brasileira em meio a uma guerra que transcendia as batalhas físicas, representando também uma luta pelo futuro do país.

Este livro não apenas imortaliza essas figuras históricas, mas também resgata o orgulho de pertencer a uma linhagem de Aviadores Paulistas que ajudaram a moldar o destino de São Paulo e do Brasil.

A Revolução de 1932 pode ter terminado, mas o espírito desses homens continua vivo, passando de geração em geração entre os que seguem os passos dos Gaviões de Penacho de outrora.

Hoje, ao celebrarmos o 40º aniversário de fundação do Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo, é com imenso orgulho que olhamos para trás e reconhecemos o legado deixado por esses herois.

Assim como eles se levantaram para defender seu Estado, nós continuamos a trilhar o caminho que abriram, com compromisso, dedicação e responsabilidade de perpetuar o legado deixado.

Ao completar quatro décadas de existência em 15 de agosto de 2024, o Comando de Aviação da Polícia Militar de São Paulo mantém viva essa tradição de excelência e bravura.

Trata-se de uma continuidade que honra o passado, ao mesmo tempo em que vislumbra o futuro, sempre guiada pelos ideais de inovação, competência e serviço às sociedades paulista e brasileira.

Cada decolagem, cada missão cumprida hoje é um tributo a esses homens que, em 1932, mostraram ao mundo que o céu não é o limite quando se luta por um ideal maior.

Este prefácio, assim como o livro que ele introduz, é uma celebração do espírito indomável da Aviação da Força Pública Paulista,

Uma reverência ao sacrifício daqueles que nos precederam e uma reafirmação de nosso compromisso em perpetuar essa história de orgulho e bravura.

Que a memória dos Herois da Revolução Constitucionalista de 1932 inspire não apenas os aviadores de hoje, mas todas as gerações porvir que se aventurarão pelos céus, levando consigo o mesmo ideal de coragem, serviço e devoção à causa maior da Liberdade.

Ao final, podemos dizer com segurança que ***Gaviões de Penacho*** não se refere apenas a um relato sobre aviadores.

É uma verdadeira epopeia sobre coragem, sacrifício e amor à pátria, na qual cada página sua revive a memória daqueles que ousaram desafiar o impossível.

Com as asas abertas, voaram rumo à história, e é essa história que agora compartilhamos com o mundo, com o orgulho de saber que, assim como eles, continuamos com a nobre missão de ***voar para servir*** nos céus paulistas.

(*) **Alex MENA BARRETO** é Tenente Coronel PM, Piloto Policial e atual Chefe do Departamento do Interior no Comando de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Fundador do Portal Piloto Policial.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Claudio Rodrigues Casali (*)

A iniciativa dos organizadores deste trabalho de trazer nova edição de ***Gaviões de Penacho: a luta aérea na Guerra Paulista de 1932*** (Rossolillo, 1934), sob a lavra do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Rodrigues, então Major Aviador do Exército e comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, brinda os historiadores e genealogistas com um documento de fonte primária.

O livro começa narrando um episódio no campo de aviação de Itapetininga, em 28 de julho de 1932, ainda na semana do luto da morte de Alberto Santos Dumont, falecido no dia 23, em Santos, SP.

É uma obra que nos ensina o valor do "relatório de término de uma missão", tantas vezes cobrado pelo Major Lysias, e das "publicações em Boletim" para a (re)construção histórica. No prefácio de ***Gaviões de Penacho*** (1934), Lysias Rodrigues menciona que ***"poderia pedir a um dos muitos intelectuais, [com ele] no exílio, que prefaciassem [a] obra, porém, [...] desejava que ela fosse exclusivamente [dele] para não ter que repartir a responsabilidade dos conceitos que nela vão expendidos"***.

Temos que pedir escusas a ele, mas, passados noventa anos, é uma honra para cada novo prefaciador desta sua obra e amante da história que ela encerrar divulgar o conhecimento.

A área de atuação do 1º Grupo abrangeu, basicamente, as regiões de Itapetininga, Mogi-Mirim e Santos. Seus integrantes, eram pilotos, observadores e mecânicos, militares do Exército e da Força Pública de São Paulo, reforçados por civis voluntários, com uma sinergia contagiante. No momento, não há considerações políticas de que lado estavam a combater.

É uma obra que auxilia na visualização das agruras do combate e faz renovar um espírito de nação dos brasileiros que amam sua terra.

A narrativa, é muito dinâmica e nos sentimos personagens de um filme de ação. Não se consegue interromper a leitura, com receio de perder uma cena ou prejudicar as ações de combate aéreo.

O livro termina com a descrição do combate aéreo que levou aos únicos óbitos dos integrantes dos Gaviões de Penacho: o Capitão Aviador do Exército José Ângelo Gomes Ribeiro e o Voluntário Civil 1º Tenente Observador Aéreo Mário Machado Bittencourt, em Santos, SP, a 23 de setembro de 1932, há exatos dois meses do falecimento de Santos Dumont.

O Espaço Cultural da Aviação do Exército, existente no Quartel do Comando de Aviação do Exército (CavEx), em Taubaté, SP, possui em seu acervo a seguinte obra do 1º Tenente Veterano Valmemar Francischetti que registra o momento do derradeiro combate aéreo dos Gaviões de Penacho:

Obra do Espaço Cultural da Aviação do Exército do CAvEx em Taubaté, SP.
Acesso em https://tinyurl.com/mum6epmf

Os bravos do ***"Pro Brasilia Fiant Eximia"*** não participaram do ***"Senta Pua"***. Eles se valeram do conhecimento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) para o emprego doutrinário e contribuíram na moldagem dos pilotos que participaram da Segunda Guerra Mundial na Itália (1944-1945).

Como sugeria o Major Lysias aos seus camaradas aviadores de 1932; eu exulto um tradicional "pick-pick" aos organizadores desta edição rememorativa da epopeia dos ***Gaviões de Penacho*** na Revolução de 1932, porquanto este trabalho, no seu formato digital e de livre acesso, auxiliará, em muito, o resgate histórico e o trabalho de pesquisadores futuros.

Hora do "café e do drink" no hangar para a leitura.

(*) **Cláudio Tavares CASALI** é Coronel veterano do Exército Brasileiro. Natural de Curitiba/PR, pesquisador e acadêmico da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, publicou os seguintes livros: *Brigada de Infantaria Paraquedista: memória histórica* (1924); *As batalhas da Revolta de 1924 no Paraná e no Pará* (2023); *Araguaia: a guerrilha dia a dia* (2022); *Anos de Chumbo contra Chumbo* (2019) e *A Força Expedicionária Brasileira em Lisboa: a célebre passagem das tropas brasileiras por Portugal* (2014).

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Daniel Mata Roque (*)

Com grande alegria recebi o convite para ser um dos prefaciadores desta nova edição do clássico ***Gaviões de Penacho***, de autoria do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, que em boa hora, 90 anos após sua primeira edição (Rossolillo, 1934), vem à lume de forma atualizada, ampliada e enriquecida por diversos comentários e análises de especialistas, sob coordenação de um grupo expressivo: Sr. Flavio Rodrigues, sobrinho-neto de Lysias Rodrigues; Tenente-Coronel PM Alex Mena Barreto, do Comando de Aviação da Polícia Militar de São Paulo; Prof. Dr. Jefferson Biajone, Coronel Carlos Daróz e o lendário pensador militar Coronel Cláudio Moreira Bento, os três últimos também prezados amigos e caros confrades na Academia de História Militar Terrestre do Brasil (AHIMTB) ou no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

Começo por destacar que o próprio Brigadeiro Lysias é também um confrade, nesta mítica das instituições históricas que nos conectam através do tempo, da memória e do pertencimento: o aviador-escritor foi associado atuante do IGHMB, onde exerceu a vice-presidência por mais de um mandato na década de 1940 e, nesta condição, assumiu interinamente a presidência durante quase nove meses no ano de 1946, quando o presidente, General de Divisão Valentim Benício da Silva, licenciou-se para assumir a função de adido militar junto à embaixada brasileira em Washington.

O Brigadeiro Lysias foi o primeiro militar da Força Aérea a ocupar a presidência do IGHMB, sendo o único até hoje. Associado titular, foi o primeiro ocupante da cadeira de número sete (empossado em 1939, três anos após a fundação do Instituto), cujo patrono é o engenheiro Júlio César Ribeiro de Sousa (1843-1887), balonista veterano da Guerra da Tríplice Aliança e importante precursor da navegabilidade aérea. Hoje o Brigadeiro Lysias Rodrigues é o patrono da cadeira de número sessenta e nove do IGHMB, atualmente ocupada pelo confrade Prof. Dr. Rudnei Dias da Cunha, pesquisador de história aeronáutica.

O Brigadeiro Lysias Rodrigues faleceu precocemente, em 1957, aos 60 anos de idade, deixando uma filha. Destacamos que esta reedição de seu livro conta com o apoio de sua família, particularmente na pessoa do coorganizador Flavio Rodrigues, seu sobrinho-neto.

Gaviões de Penacho é obra incontornável como fonte para os estudos da Revolução Constitucionalista de 1932 – a revolução paulista ou a guerra civil brasileira – e, principalmente, dos primórdios da aviação civil e militar no

Brasil, revolução tecnológica da qual o então Major Lysias foi um entusiástico pioneiro.

A carreira militar de Lysias Rodrigues é idealista e palpitante: em 1924, adotando postura governista, combateu o tenentismo em São Paulo, sua cidade natal; oito anos depois, voluntário para a luta aérea constitucionalista, saiu do Rio de Janeiro pilotando e se apresentou às tropas sublevadas em São Paulo; depois do exílio argentino e da anistia, em 1941 transferiu-se do Exército para a recém-criada Força Aérea Brasileira – emancipação que há anos defendia – e, já como coronel-aviador, integrou a comissão de cartografia da FAB, assessorando tecnicamente as políticas governamentais para a defesa do litoral brasileiro durante a Segunda Guerra Mundial. Passou para a reserva em 1945.

O maior destaque do aviador, no entanto, foi como escritor e teórico, historiador e geopolítico. Seus artigos das décadas de 1920 e 1930 sobre a importância do Poder Aéreo ajudaram a moldar políticas nacionais, como a criação da arma de aviação no Exército Brasileiro, a chamada “quinta arma”; o investimento na tecnologia e na formação técnica, criando infraestrutura de aeródromos para as primeiras linhas comerciais brasileiras; o surgimento do Correio Aéreo Nacional (CAN) em 1931 (então Correio Aéreo Militar), do qual foi um dos primeiros pilotos, um “bandeirante dos ares” ajudando a (re)descobrir e a integrar verdadeiramente o Brasil do século XX, aquele gigante desconhecido; e, por fim, culminando na emancipação da Aeronáutica como Força Armada e pasta ministerial, controlando a aviação civil e militar de forma independente, durante o maior conflito armado da história da Humanidade.

O livro ***Gaviões de Penacho*** é parte deste trabalho teórico, tanto retrospectivo quanto prospectivo. Foi o primeiro livro publicado por Lysias, ao qual se seguiria mais meia dúzia de obras abordando a história nacional e a geopolítica da Amazônia Brasileira.

Neste livro de 1934, esforço de memória escrito no exílio e dedicado como homenagem aos companheiros do 1º Grupo de Aviação de Caça Constitucionalista mortos em combate, o antigo comandante desta pioneira unidade aérea descreve de maneira viva, empolgada e empolgante a trajetória do grupo, cognominado “Gaviões de Penacho”, de várias formas revolucionário.

Com um texto leve e simples, o autor escreve quase sempre na terceira pessoa, talvez em busca de alguma impessoalidade, mas não se furta à narrativa emocional, com muitos adjetivos e pontos de exclamação, certamente tendo a luta e os ideais do aviador ainda bastante vivos no espírito do escritor. As justificativas para a sublevação e a ideia do estado rico e justo que se bate contra a ditadura apoiada pelo restante da federação estão presentes ao longo de todo o texto, assim como o espírito de grupo e a admiração pelos companheiros.

Trata-se não de um diário ou do livro de memórias de um piloto, mas das memórias de um grupo, da vida de uma unidade aérea em tempos de guerra. Prova dessa visão coletiva, que transparece desde o título, é que quando o Comandante – Lysias, claro – se afasta da unidade para cumprir a missão de buscar aviões chilenos na fronteira, a narrativa do texto permanece com o grupo, que fica sob comando do Capitão Aderbal, e não segue o autor em paralelo.

É só na décima-nona página de ***Gaviões de Penacho*** (1934) que narrador e personagem se encontram, o Comandante é Lysias e os verbos passam brevemente à primeira pessoa do singular. Assim, vemos como Lysias assume o manche da narrativa pessoalmente, ao descrever uma missão para a qual partia contrariado: “jogar papeizinhos”, lançar folhetos de propaganda revolucionária por trás das linhas "inimigas". Em que pese sua futura fama como teórico e analista, aqui é a alma tática e operacional quem fala mais alto! Aliás, as “novas táticas aéreas” são motivo de fina ironia no texto do aviador, logo adiante.

Pouco depois o Major Lysias retorna à terceira pessoa, à prosopografia do grupo Gaviões de Penacho, para narrar um emocionante combate aéreo entre o "Nosso Potez" e dois "Vermelhinhos" – um dos quais, segundo pesquisa do confrade Daróz, foi o primeiro avião abatido em combate aéreo na América Latina, feito do próprio piloto Lysias. Diversas narrativas de combate se seguem, sempre vívidas e apaixonadas.

Os Gaviões operaram inicialmente no Setor Sul, baseados em Itapetininga, mas se deslocam para a capital, voando do Campo de Marte, e para a movimentada Frente Leste, com base em Guaratinguetá e Lorena. Percebemos então como cobrem quase todo o estado de São Paulo, sempre em movimento, do interior (Mogi-Mirim e Campinas) ao litoral (Baía de Santos), conforme evolui – para os paulistas, involui? – a luta.

É na Baía de Santos que ocorre o lance mais dramático do grupo, a morte de dois Gaviões, narrada com emoção funda já nas páginas finais do livro.

Antes de descrever a operação militar propriamente, Lysias faz interessante análise sobre as superstições e os amuletos dos aviadores, dando exemplos do próprio grupo, e demonstra erudição já pressentida ao mencionar a obra de Sigmund Freud, *Totem e Tabu*, lançada vinte anos antes pelo pai da psicanálise com uma abordagem psico-antropológica da religião. Neste aspecto supersticioso, sem explicação mas que merece respeito, Lysias diz que os sábados sempre foram “dias terríveis para a aviação constitucionalista”. Foi também em um sábado, 24 de setembro de 1932, que morreram os aviadores Capitão José Ângelo Gomes Ribeiro e 1º Tenente Mario Machado Bittencourt.

É possível ler ***Gaviões de Penacho*** quase inteiro tendo a firme impressão de que os paulistas, os constitucionalistas – os Gaviões! –, sairão vitoriosos ao final. Certamente, o historiador Lysias, na maturidade, foi capaz de perdoar alguns arroubos idealistas escritos pelo jovem piloto Lysias que sobreviveram

no livro, redigido e lançado ainda no calor do momento e com algumas informações imprecisas sobre o “outro lado”.

Encerro estas breves considerações introdutórias à reedição do relevante livro ***Gaviões de Penacho***, do confrade Brigadeiro Lysias Rodrigues, saudando os organizadores pela bem-sucedida empreitada, que brinda a historiografia militar brasileira com o acesso digital – universal e gratuito, destaca-se – a esta obra fundamental, que narra episódios muito falados mas pouco conhecidos em profundidade e dimensão, sob uma ótica que equilibra história e literatura. Independente das ideologias partidárias e das paixões de uma guerra – tragédia extrema a ser firmemente evitada –, que sirvam-nos, sempre, como potente inspiração o patriotismo, a coragem, a abnegação e a devoção dos Gaviões de Penacho!

(*) **Daniel Mata Roque** é Cineasta e Historiador. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Biociências da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Associado Titular da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio de Janeiro – AHIMTB Marechal João Baptista de Mattos e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra do Ministério da Defesa e Diretor da Pátria Filmes e do Festival Militum (https://tinyurl.com/ywpsf6kr).

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Dimas Mecca Sampaio (*)

A Revolução Constitucionalista de 1932 ocupa um lugar de destaque na história de São Paulo e do Brasil, sendo um momento em que a coragem e o idealismo se entrelaçaram em uma luta pela justiça e pela autonomia estadual.

Nesse contexto, a obra ***Gaviões de Penacho*** escrita por Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, em 1934, se revela como uma obra fundamental para a compreensão da dimensão aérea dessa guerra, um aspecto frequentemente negligenciado na narrativa histórica.

Lysias Rodrigues, por meio de uma escrita envolvente, nos transporta para os céus turbulentos da Revolução de 1932, onde aviadores destemidos, a bordo de aeronaves modestas, enfrentaram desafios imensuráveis. Este livro não se limita a retratar as batalhas aéreas; ele ilumina a vida e o pensamento desses pilotos que, como verdadeiros "gaviões de penacho", sobrevoaram os campos de batalha em defesa de um ideal maior.

A riqueza dos detalhes técnicos e o rigor na narrativa dos eventos tornam esta obra essencial para entusiastas da aviação, historiadores e todos aqueles que desejam compreender mais profundamente os sacrifícios feitos em nome da liberdade. Por constatação, Lysias Rodrigues capta, com precisão, a essência do espírito de 1932, demonstrando como a luta nos céus foi tão crucial quanto a travada em terra firme.

Ao adentrar estas páginas, o leitor é convidado a revisitar um momento crucial de nossa história, compreendendo como a bravura desses aviadores moldou o desfecho da Revolução. O legado por eles deixado não se restringe ao campo da aviação, mas se estende a todos os que acreditam na importância de lutar por princípios e pela dignidade.

Este prefácio visa preparar o leitor para uma jornada fascinante e reveladora, uma travessia pela história e pelos céus de São Paulo em 1932.

Ao ler ***Gaviões de Penacho***, somos lembrados de que a liberdade é uma conquista diária, forjada nas ações daqueles que, em momentos de crise, ousam alçar voo em busca de um futuro mais promissor.

(*) **Dimas MECCA Sampaio** é Tenente Coronel da PM e Deputado Estadual em seu segundo mandato na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Crescido na Freguesia do Ó, ingressou em 1988 no Curso Preparatório de Oficiais da Academia de Polícia Militar do Barro Branco, tendo sido declarado Aspirante a Oficial PM em 1993. Atuou na ROTA, no 2º Batalhão de Choque e no 11º, 13º, 16º e 18º Batalhões de Área Metropolitana. Comandou por um ano o 4º Batalhão de Ações Especiais de Polícia (BAEP), no qual concluiu a Carreira Policial Militar ao passar para a reserva, em razão de seu ingresso na vida parlamentar em 2019.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Fábio César Santos de Assunção (*)

Foi com grande satisfação que recebi o convite para prefaciar a edição digital da obra ***Gaviões de Penacho***, rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932. Nas páginas desta obra, de autoria de Lysias Rodrigues, somos contemplados com a narrativa das memórias históricas por ele vividas quando Major Aviador do Exército e comandante do 1° Grupo de Aviação Constitucionalista, o Grupo Gaviões de Penacho.

Lysias Rodrigues, no final de sua brilhante carreira militar, atingiu o posto de Major-Brigadeiro do Ar na Força Aérea Brasileira e foi posteriormente elevado à condição de Patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). Ele foi também pioneiro do Correio Aéreo Militar e teve atuação destacada no que tange a criação da Força Aérea Brasileira, além de contribuir em prol da área cultural militar brasileira.

Para melhor situar o leitor na saga vivida pela Aviação Constitucionalista, devemos lembrar que, no ano de 1930, a aviação existente na Força Pública de São Paulo fora dissolvida, seu material recolhido ao Campo dos Afonsos e seus pilotos, mecânicos e demais especialistas em aviação distribuídos pelas diversas unidades daquela Corporação. No Campo de Marte, passou a funcionar um destacamento de Aviação do Exército.

Na madrugada de 10 de julho de 1932, logo no início da beligerância, os paulistas ocuparam o Campo de Marte e lá encontraram os aviões Waco CSO, de matrículas C-2 e C-5, pertencentes ao Exército.

Na sequência, no 4° Regimento de Infantaria, foram encontrados dois Potez 25 TOE, de matrículas A-116 e A-212, também pertencentes ao Exército, tendo início, desta forma, a Aviação Constitucionalista.

Depois, a aviação paulista passou a dispor outras aeronaves, como o Moth, o Flect, o JN, o Morane, o Fiat, o Nieuport e o Henriot. No entanto, na prática, somente as aeronaves oriundas da Aviação Militar do Exército estavam em condições de serem empregadas em operações de guerra.

A essas aeronaves foram adicionados o Waco CSO de matrícula C-3, trazido no dia 21 de julho pelo 1º Tenente Arthur da Motta Lima Filho, piloto da Aviação do Exército que aderiu à causa Constitucionalista; o caça Nieuport-Delage NiD-72C, de matrícula K-421, apelidado de “Negrinho”, trazido em dia 21 de agosto pelo Capitão Adherbal da Costa Oliveira, também piloto da Aviação do Exército; e, na segunda quinzena de agosto, a Aviação Constitucionalista recebeu três dos Curtiss-Falcon encomendados no Chile, apelidados de Kyri-Kyri, Kavrué-Y e Taguató.

Além das aeronaves adquiridas, pilotos, mecânicos e especialistas em aviação passaram a aderir à causa paulista. Com o aumento do efetivo, São

Paulo estruturou uma Força Aérea comandada pelo Major Ivo Borges, tendo o Grupo Misto de Aviação Paulista ficado a cargo do Major Ismael Christiano Torres Guilherme.

Em 28 de julho, o recém-criado 1° Grupo de Aviação Constitucionalista passou a ser comandado pelo Major Lysias Rodrigues, que a essa altura já era um dos melhores e mais experientes pilotos do Exército. Lysias também perteceu à 1ª Turma de Observadores Aéreos do Exército, diplomados pela Escola de Aviação Militar em 1921 e com a criação da Arma de Aviação do Exército em 1927, concluiu o curso de piloto do Exército, também pela Escola de Aviação Militar.

Sua primeira determinação como Comandante foi que o Campo Base do Setor Sul fosse sediado em Itapetininga/SP, deslocando para lá todo o material e pessoal pertencente ao Grupo. Assim, a partir dessa mudança, tem início a narrativa dos fatos vividos por Lysias Rodrigues, que relata a atuação de voluntários civis, militares da Força Pública de São Paulo e do Exército Brasileiro em prol do movimento constitucionalista.

Nestas páginas de ***Gaviões de Penacho***, o autor nos brinda com as grandes proezas realizadas por esses heróis, que sob seu comando combateram com coragem, habilidade, bravura e destemor. Como grande líder que foi, Lysias soube também expressar sua gratidão e reconhecimento pelo comprometimento demonstrado por outros heróis, que absortos em seus silenciosos trabalhos, foram decisivos para o funcionamento e a manutenção das aeronaves constitucionalistas: os mecânicos de aviões.

Dentre eles, Lysias destaca o 1° Sargento **Dacio** Lucena da Cunha e o 1° Sargento José **Barros** da Silva, ambos pertencentes ao Exército e que aderiram à causa constitucionalista. Estes, em 1941, com a extinção da Aviação Militar do Exército, foram incorporados ao Ministério da Aeronáutica.

Destaca também o 1° Sargento José César **Falcão**, que fora soldado na Escola de Aviação Militar e foi levado para São Paulo no dia 21 de julho de 1932 a bordo do Waco C-3 e o 2° Sargento Teodomiro Brum **Ignacio**, especialista em aviação que se apresentou no Campo de Marte e foi incorporado à Aviação Constitucionalista para cuidar exclusivamente das aeronaves dos Gaviões de Penacho.

Lysias estende, ainda, sua gratidão a outros mecânicos, talvez mais anônimos, porém não menos denodados, citando-os de modo generalizado por intermédio daqueles que lhe vinham à mente, os seja, os Brunos, os Flavios, os Amaros etc.

A missão dos mecânicos foi árdua, compreendia, além das manutenções previstas, a rolagem dos aviões à pista de decolagem, abastecimento, colocação de bombas, verificação de tambores de munição das metralhadoras, constante limpeza de motores, entre outros afazeres.

Pilotos e mecânicos da Aviação Constitucionalista
Fonte: https://tinyurl.com/bddft5up

E a cada decolagem realizada, pairava sobre eles uma sombra de inquietação que só se apagava quando os pilotos retornavam ao campo base.

Naqueles idos de 1932, nós, brasileiros, momentaneamente estivemos em campos opostos, mas as qualidades demonstradas por aqueles combatentes na defesa de um ideal ainda permeiam nossas mentes e fortalecem a nossa identidade.

Como certa vez afirmou Frank D. McCann: *"As histórias que as pessoas conhecem sobre o passado influenciam o modo como pensam e agem no presente e, assim, moldam o futuro"*.

(*) **Fábio César Santos de ASSUNÇÃO** é 2º Tenente do Exército Brasileiro. Natural de Cruzeiro/SP. Possui os Cursos de Formação, Especialização e Aperfeiçoamento de Sargentos pela Escola de Comunicações (EsCom) e o de Manutenção de Aviação do Exército pelo Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEX). Possui, ainda, o Curso de Habilitação ao Quadro Auxiliar de Oficiais com a titulação de Tecnólogo em Gestão Pública (EsIE). Realizou o Estágio Geral Interdisciplinar de Gestão Cultural pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército. Foi monitor no CIAvEx e Mecânico de Voo da aeronave HA-1 (Esquilo). É graduado em Física e em História. Atualmente, é Adjunto do Espaço Cultural da Aviação do Exército, onde desempenha a função de historiador. Dentre os trabalhos realizados destacam-se textos e artigos publicados no BLOG do Exército, na Revista AvEx: Asas da Força Terrestre em Revista, na Revista da Academia de História Militar Terrestre do Brasil, na Revista da Universidade da Força Aérea e no Site Defesa Aérea & Naval. Membro do projeto de criação e homologação do Espaço Cultural da Aviação do Exército e do Uniforme Histórico da Aviação do Exército. Membro do projeto de criação da Medalha Mérito Aviação do Exército. Colaborou no projeto de entronização do Capitão Ricardo Kirk como Patrono da Aviação do Exército e na produção do Livro Iconográfico Aviação do Exército, edições de 35 e 37 anos.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Galdino Vieira da Silva Neto (*)

Nenhum conflito bélico é desejado por ninguém. Um conflito bélico entre irmãos do mesmo país é particularmente doloroso.

Infelizmente isso ocorre e, em 1932 foi exatamente o que se passou.

A Revolução Constitucionalista eclodiu num período particularmente efervescente.

Saído da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), novamente o mundo se armava para outro ainda mais mortal anos depois, que ficou conhecido como período “entre guerras”.

Com esse cenário, a tecnologia bélica estava avançando a passos largos em Campos até pouco tempo antes virtualmente inexistentes. A aviação foi uma dessas tecnologias utilizadas para a guerra.

No espaço de poucos anos, os frágeis aviões dos anos 1910 se tornaram máquinas muito eficazes não só para o transporte de pessoas e bens, mas, para enfrentamento entre forças armadas.

Em 1932, o Major Aviador Lysias Rodrigues saiu do Rio de Janeiro, se apresentou ao Comando Constitucionalista em São Paulo e foi incorporado imediatamente na função do comandante dos “Gaviões de Penacho”, nome guerreiro pelo qual ficou conhecido o 1º Grupo de Aviação do Caça (1º G. Av. C.) do Grupo Misto de Aviação Paulista, o GMAP.

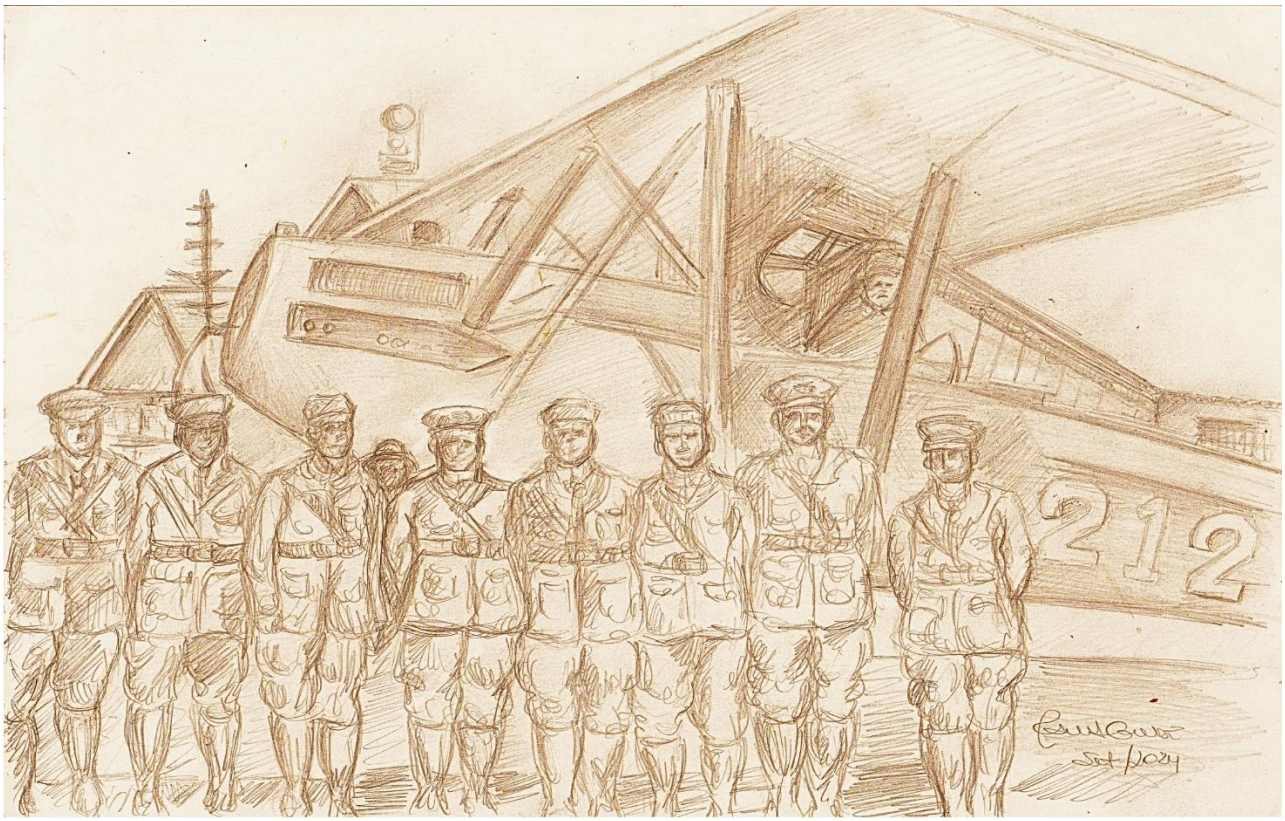
Toda evolução da guerra aérea em São Paulo é dissecada no seu dia-a-dia com a avaliação pessoal do autor, doa a quem doer.

A chegada e perda de aeronaves, episódios de combate, cenários da guerra são mostrados ao leitor e, se não tivéssemos essa obra, certamente haveria uma lacuna para um bom entendimento do que foi este aspecto da Revolução Constitucionalista.

Numa passagem interessante, Lysias Rodrigues narra como participou do combate e primeiro abate de uma aeronave em combate ocorrido na América do Sul.

Lysias Rodrigues, não só testemunha ocular dos fatos, mas protagonista deles, um dos líderes da Aviação Constitucionalista, narra a sequência de eventos que envolveram alguns dos primeiros combates aéreos em terras latino americanas.

Publicado em 1934, os combates aéreos retratados em ***Gaviões de Penacho*** ainda reverberavam forte na alma sanguínea de Lysias Rodrigues que fez, deste livro, um relato vibrante as vitórias e derrotas dessa nova modalidade de máquina de guerra e seus tripulantes.



Intengrantes do Grupo Misto de Aviação da Força Pública de São Paulo no Campo de Marte.
Conheça a foto que inspirou esta arte em https://tinyurl.com/yx745u67
Arte. Artista Plástica Camila Giudice (2024)

Ao longo da brilhate carreira militar, Lysias Rodrigues escreveu diversos outros livros, em especial, sobre temas ligados à sua experiência na geopolítica brasileira e, em 1941, quando transferido do posto de Coronel Aviador do Exército Brasileiro para o Ministério da Aeronáutica, atingiu na ativa o posto de Brigadeiro do Ar e anos depois, na reserva, o posto de Major-Brigadeiro do Ar.

O entusiasta da Aviação Brasileira vai se deliciar com a forma envolvente e detalhada com que o autor discorre sobre cada momento dos aviadores Gaviões de Penacho nesta nova e digital edição de ***Gaviões de Penacho***, sem dúvida, um página heróica na História Militar de São Paulo e do Brasil.

(*) **GALDINO Vieira da Silva Neto** é Coronel PM veterano e Diretor do Museu de Polícia Militar do Estado de São Paulo. Autor e gestor do Blog *Medalhística Militar Paulista* em https://tinyurl.com/yc5hcjmp.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Salve, M.M.D.C!
Por nós tombastes, pelo direito,
A glória Deus vos dê,
por nosso sangue derramado,
no céu láurea de heróis.
Por vós São Paulo é glorificado.
Valentes, salve os Paulistas
dos batalhões
constitucionalistas!

Estrofe do *Hino ao Soldado Constitucionalista de 32*
Fonte: https://tinyurl.com/4sha3u6y

Israel Blajberg (*)

Gaviões de Penacho é um relato fantástico da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932, elaborado por um de seus maiores expoentes, o saudoso Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, cuja primeira edição (Typographia Rossolillo, 1934) agora renasce qual Fênix na edição digital rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932 (Regional, 2024), graças aos esforços de ilustres abnegados, reunidos nesta missão tão necessária e oportuna pelo ilustre Prof. Dr. Jefferson Biajone, presidente do Portal Paulistas de Itapetininga, e conhecido lutador social pela memória da Brasilidade. Figura conhecida nos círculos históricos, entusiasmado semeador de História e Cultura, através de seus trabalhos digitais, prossegue com a presente obra firme na missão que a si mesmo se atribuiu já há bastante tempo.

O tema desta obra remete as mais caras memorias de um passado glorioso, quando São Paulo se levantou na defesa de uma nova Constituição para o Brasil, opondo-se ao autoritarismo do Governo Provisório de Getúlio Vargas. Um novo Brasil iria nascer, e neste particular destaca-se a história dos Gaviões de Penacho, magistralmente descrita nesta obra.

Em 9 de julho, começa a Revolução Constitucionalista, com grande adesão da sociedade, voluntários ingressando nas tropas e sendo transportados para as frentes de batalha, nas fronteiras com Minas Gerais, Paraná e Vale do Paraíba.

O Estado de São Paulo se mobilizou, unido pela causa paulista. O 9 de julho passou a ser a mais importante data cívica de São Paulo, maior movimento cívico de sua história. Primeira grande revolta contra o governo de Getúlio Vargas, foi o último grande conflito armado ocorrido no Brasil. Dois anos depois a nova Constituição de 1934 foi promulgada.

Foto. Trincheira Constitucionalista no Setor Sul
Fonte: A Revolução de 32. Autoria de Hernani Donato (Círculo do Livro, 1982)

Os Gaviões de Penacho da Aviação Constitucionalista remontam à Arma de Aviação da gloriosa Força Pública do Estado de São Paulo, criada no distante 1913. Como Grupo Misto composto por pilotos da Força Pública e do Exército Brasileiro, cobriram-se de gloria nos céus paulistas ao longo de três meses de lutas, contando com apenas cinco aeronaves diante da enorme superioridade numérica das forças federais do Exército e Marinha.

Audazes, realizaram bombardeios ao solo e deram combate aos oponentes “vermelhinhos”, conforme bem nos relata o bravo Brigadeiro Lysias, destacando-se em inúmeras missões sobre terra e mar, tendo dois heroicos aviadores tombado em ação, os Tenentes Aviador José Angelo Gomes Ribeiro e Observador Mário Machado Bittencourt.

A memória gloriosa dos Gaviões de Penacho permanece viva no Grupamento de Radiopatrulha Aérea “Joao Negrão”, os famosos helicópteros Águia da Policia Militar do Estado de São Paulo, que diuturnamente sobrevoam os céus paulistas com o mesmo entusiasmo e dedicação, servindo e protegendo a sociedade.

Lembro aqui a memória dos estudantes da faculdade de Direito do Largo de São Francisco que tombaram na Revolução de 1932, eternizada em um monumento de granito negro e mármore branco, completado por um pedestal encimado com uma cabeça de soldado em bronze dourado, cuja face anterior reproduz os versos de Tobias Barreto:

Quando se sente bater
no peito heroica pancada
deixa-se a folha dobrada
enquanto se vai morrer

Parabenizo, por fim, a Comissão Organizadora de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024) nas pessoas do Sr. Flavio Rodrigues, sobrinho-neto de Lysias Rodrigues; Ten Cel PM Alex Mena Barreto, do Comando de Aviação da Polícia Militar de São Paulo e os prezados confrades da Academia de História Militar Terrestre do Brasil Cel Cláudio Moreira Bento, Cel Carlos Roberto Carvalho Daróz e o Prof. Dr. Jefferson Biajone, por esta notável contribuição à historiografia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 32.

(*) **Israel Blajberg** é presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil / Rio de Janeiro, sócio titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB), diretor de Divulgação da Sociedade dos Amigos da Marinha (SOAMAR - RIO), pesquisador do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército (CEPHiMEx), Associado Titular Emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil. Foi engenheiro coordenador do Banco Nacional do Desenvolvimento (1975-2011) e professor das escolas de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e Universidade Federal Fluminense (UFF). Cursou a Escola Superior de Guerra (ESG) em 2004 (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) e 2007 (Curso de Logística e Mobilização Nacional). Seus interesses de pesquisa incluem os estudos militares do Brasil, com ênfase na participação de brasileiros judeus na História Militar Nacional, destacando a atuação do país na Segunda Guerra Mundial. História Oral da Imigração, Histórias Familiares, reais e ficcionais também estão incluídos na temática de seus estudos. Através de sua pesquisa, foi diretor do documentário Estrela de David no Cruzeiro do Sul (2016) baseado no livro homônimo de sua autoria. Possui especialização pela Escola Internacional de Estudos do Holocausto do Yad Vashem de Israel (2007) e também atua como escritor, palestrante e jornalista freelancer.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

João Paulo Rodrigues (*)

Os meses que sucederam o levante paulista de 1932 foram marcados por intensas agitações políticas e expressivos impactos na reorganização do estado e na vida daqueles que se envolveram, direta ou indiretamente, na luta. Enquanto o Governo Provisório de Getúlio Vargas se apressava em indicar novos nomes para recompor a interventoria de São Paulo e, assim, encaminhar a "pacificação do estado", havia grupos dispostos a continuar a guerra de forma clandestina ou aberta, como se poderia notar em alguns episódios de tiroteios na capital paulista, nos meses de outubro e novembro de 32. Uma vez rechaçada qualquer possibilidade de vitória militar, no entanto, um período de dolorosa dificuldade se instauraria.

No campo econômico, era necessário não apenas reconstruir os estragos provocados pela guerra ou reconverter rotinas de fábricas e negócios em geral, mas ainda colocar em dia as obrigações fiscais com o governo federal. No âmbito da sociedade, o luto se impunha, fosse pelas numerosas mortes decorrentes da guerra ou pela fratura da esperança depositada na possibilidade de uma vitória bélica arrebatadora. Assim, encerrada nos primeiros dias de outubro, a guerra de 1932 reverberaria no imaginário social, alimentando a luta política que prosseguiria nos anos seguintes e acalentando a própria constituição da identidade paulista.

É parte integrante desse momento histórico a edição original de ***Gaviões de Penacho: a Lucta aérea na Guerra Paulista de 1932***, de autoria do major brigadeiro-do-ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, publicada no ano de 1934. Participante da guerra como comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, Setor Sul do Exército paulista, o então major Lysias Rodrigues partiu para o exílio na Argentina logo após o confronto, onde permaneceria até 1934, quando o cenário político no Brasil se alteraria em alguma medida e o governo Vargas autorizaria o retorno de parte dos exilados.

Concebida justamente enquanto o major se via apartado de seu país, a obra deveria servir, ao menos, a duplo propósito: testemunhar a galhardia daqueles que teriam escolhido servir São Paulo atuando na aviação pelo estado insurrecto – alguns dos quais perderam a vida em combate; e deixar registrado para as futuras gerações a história desta guerra. Nas palavras emocionadas de Lysias Rodrigues: ***"Finda a Revolução Paulista de 1932, tomei o firme propósito de prestar uma homenagem sincera, digna, indelével, aos bravos amigos, aos destemidos camaradas nela tombados em chamas, do alto dos céus, do alto de seus sonhos de idealistas nobres, ao túmulo de esmeralda líquida do oceano! [...] na simplicidade do que vos vou narrar, há de ficar dentro, em cada um de vós, o ponto de***

***exclamação de vossa imensa admiração, pela bravura dos que souberam tão bem se bater por São Paulo, pelo Brasil!”*.**

A obra de Lysias Rodrigues, portanto, cumpre papel importante em seu tempo. Ao mesclar acontecimentos e sentimentos, fatos e impressões que mobilizam a memória, o livro participa do momento de luto, isto é, do trabalho de luto que se fazia notar naqueles anos e que seria compartilhado por diversos outros ex-combatentes, que também tornariam públicas suas lembranças. Fazer memória àquela altura era, outrossim, uma forma de impulsionar e, ao mesmo tempo, celebrar as conquistas que não haviam sido alcançadas por meio das armas em 32, mas que começavam a ser atingidas por via política a partir de 1933/1934, como a instauração da Assembleia Constituinte e a nomeação de um interventor civil e paulista.

Noventa anos depois, é muito bem-vinda a iniciativa do Portal Paulistas de Itapetininga, ao trazer a público uma edição digital e rememorativa da epopeia da Aviação Constitucionalista dos Gaviões de Penacho na Revolução de 1932. Se os tempos são outros e a comoção provocada pelos sacrifícios da guerra – que marcou a publicação original em 1934 – foi amenizada pelas décadas, as palavras emocionadas do aviador soam como sopro de vida ao se somar ao patrimônio de pedra e cal que, em certa medida, materializa hoje as referências ao levante de 32. Não bastasse isso, é também contribuição muito oportuna à pesquisa acadêmica acerca do tema.

Dentre as análises relativas à Revolução Constitucionalista de 1932, aspectos variados já foram destacados, abrangendo da preparação do confronto ao seu desfecho; da atuação dos meios de comunicação às demais motivações para a luta; das operações militares às disputas de memória, entre outros. Embora nesse universo de pesquisas a aviação constitucionalista tenha merecido algumas menções, certamente ainda há muito por ser explorado e a narrativa de Lysias Rodrigues contribui com informações bastante relevantes para a história do levante e, em particular, da aviação constitucionalista na guerra. Boa leitura!

(*) **João Paulo Rodrigues** é graduado em História. Doutor e pós-doutorado pelo Programa de Pós-Graduação pela Universidade Estadual Paulista (UNESP). Desde 2014, é professor da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), onde coordenou o Programa de Pós-Graduação em História-PPGH (entre 2017 e 2018), exerceu a chefia do Departamento (2022-2024) e atua hoje na vice coordenação do PPGH. É membro da Diretoria da ANPUH-MT (biênios 2019-2020, 2021-2022 e 2023-2024) e da comissão editorial da revista Territórios e Fronteiras. Publicou artigos em revistas especializadas da área, além de livros e capítulos de livros, entre os quais "1932 pela força da tradição: do confronto bélico à batalha pela memória (1932-1934)" (Annablume, 2012). Co-organizou “Cruzes Paulistas: os que tombaram pela glória de servir a São Paulo” na sua edição digital rememorativa dos noventa anos da Revolução de 1932 (Regional, 2022) em https://bit.ly/3vFQGKa. Participa do Grupo de Pesquisa História, Política e Contemporaneidade (UFMT). Orienta trabalhos de iniciação científica, mestrado e doutorado e se dedica a pesquisas, sobretudo, na área de história e memória.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

> ***Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues - Pioneiro do Correio Aéreo Nacional - Patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. (...) Porte altivo, coragem e determinação, integridade moral e honestidade, aliados a um coração terno e generoso, outorgaram-lhe uma personalidade muito especial, tal qual o raro brilho de um cristal puro e radiante de luz. (...) Destacava-se, entretanto, o seu devotado amor à Aviação, seu acendrado patriotismo e seus inquebrantáveis dotes morais. (...) Lysias Rodrigues foi um daqueles homens extraordinários que marcaram os momentos gloriosos e históricos da Aeronáutica Brasileira.***
>
> Cel.-Av. Manuel Cambeses Júnior[96]

Julio Cezar Benites Teixeira (*)

Assim descrito pelo Coronel Aviador Manuel Cambeses Júnior e por sua destacada participação na Aviação Constitucionalista, Lysias Rodrigues certamente seria o único a realmente ser capaz de reunir detalhes enriquecedores o suficiente para relatar à posteridade os episódios da epopeia constitucionalista dos Gaviões de Penacho, a quem pertenceu e comandou, na Revolução de 1932.

A História do Brasil é marcada por episódios de coragem, sacrifício e luta por ideais, e a Revolução Constitucionalista de 32 destaca-se como um desses momentos cruciais na busca pela justiça e pela defesa da legalidade.

No entanto, poucas narrativas se dedicam a revelar os bastidores dos céus durante esse conflito, onde homens audaciosos, movidos por um profundo senso de dever e patriotismo, desempenharam um papel decisivo.

É neste contexto que a presente obra de Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues emerge como um relato indispensável.

Em ***Gaviões do Penacho***, Lysias nos apresenta uma perspectiva única e emocionante sobre o envolvimento dos aviadores na Revolução de 1932,

---

[96] Extratos do opúsculo ***Maj Brig Lysias Augusto Rodrigues: Pioneiro do Correio Aéreo Nacional e Patrono do INCAER*** de autoria do Coronel Aviador Manuel Cambeses Júnior (in memoriam) disponível na íntegra em: https://tinyurl.com/2t839cxh. Nascido em 1942, o Cel.-Av. Cambeses ingressou na Força Aérea Brasileira em 1961. Aviador de escol, especializado em transporte de tropa, busca e salvamento e reabastecimento em voo, tendo alcançado 7500 horas de voo e sido instrutor qualificado de doze tipos de aeronaves, dentre as quais: North American Texan (NAT-6); Beechcraft (TC-45T); Douglas (C-47); Tucano (T-27); Bandeirante (C-95); Cessna Jet (T-37C) ; Búffalo (C-115) e Hércules (C-130 e KC-130). Foi Vice-Diretor do INCAER e Conselheiro deste instituto na Cadeira nº 9, Patrono Marechal-do-Ar Eduardo Gomes. Destacado escritor e historiador aeronáutico no país (vide: https://catalogo.redebia.fab.mil.br/). O Cel-Av. Cambeses pertenceu ao Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e faleceu em 2019, aos 76 anos.

tendo por foco a atuação do 1º Grupo de Aviação de Caça, cujos integrantes foram por ele denominados de "Gaviões do Penacho", cujo nome evoca a bravura, a disciplina e o espírito de combate.

Por meio de uma pesquisa rigorosa e de uma narrativa envolvente, o Lysias Rodrigues revela não apenas as batalhas travadas nos céus, mas também as histórias pessoais dos homens que, ao pilotarem suas aeronaves, arriscaram suas vidas em nome de um ideal maior.

A aviação, ainda em seus primeiros anos de desenvolvimento no Brasil, desempenhou um papel estratégico fundamental durante o conflito. Pilotos e suas máquinas tornaram-se símbolos de inovação e coragem, enfrentando as limitações tecnológicas da época e os desafios do território brasileiro.

Lysias Rodrigues soube com maestria conduzir seu leitor por esses voos perigosos e pela complexidade dos cenários que se desenrolavam acima do solo paulista, oferecendo um olhar detalhado sobre as operações aéreas e a importância tática da aviação no conflito.

Mais do que um livro de História Militar, esta obra trata-se de uma homenagem aos heróis que, muitas vezes, permanecem esquecidos nas margens dos grandes acontecimentos.

Ao destacar a relevância dos Gaviões do Penacho, Lysias oferece ao leitor uma compreensão mais profunda do papel da Aviação e da coragem de seus integrantes na luta por um Brasil mais justo e democrático.

Ao final desta leitura, que possamos carregar conosco um pouco da sabedoria, do orgulho e da resiliência destes notáveis guerreiros.

Que estes relatos inspire em cada um de nós o reconhecimento pelo legado dos que voaram alto em nome da liberdade e dos princípios constitucionais, deixando um rastro indelével na história da aviação e do país.

Ao concluir este texto, se faz necessário parabenizar a Comissão Organizadora pela sensibilidade e iniciativa de reeditar, digitalmente, esta obra, que provavelmente ficaria inerte em uma prateleira de biblioteca, enquanto que agora o mundo todo poderá, com um simples “clic”, acessar a obra e tê-la em mãos para conhecer e difundir os Gaviões de Penacho.

Agradeço, por fim, a honra do convite para ser um dos prefaciadores de ***Gaviões de Penacho***, nesta sua edição digital e rememorativa da epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932, fato que me proporcionou conhecer mais esta empolgante saga de desprendimento, coragem, bravura e sacrifício no âmbito da História do Brasil.

(*) **Julio Cezar Benites Teixeira** é natural de Uruguaiana/RS. Presidente Emérito da Liga da Defesa Nacional do Rio Grande do Sul (LDN/RS). Colaborador Emérito do Exército Brasileiro. Bacharel em Ciências Contábeis. Mestre em Educação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Funcionário aposentado do Banco do Brasil S/A e Professor Universitário aposentado.

Prefaciadora Convidada de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Lara Carolina Palhiari Duarte (*)

Honra-me sobremaneia prefaciar o livro a presente edição digital de ***Gaviões de Penacho: A Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932*** (Regional, 2024), obra escrita pelo Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues (in memoriam), quando Major aviador do Exército Brasileiro, em 1934. Contudo, redigi este texto como uma aprendiz e não como prefaciadora costumeira.

O autor comandou o 1º Grupo de Aviação de Caça das Forças Paulistas e decidiu por batizar sua Unidade como "Gaviões de Penacho", assim trazendo o sentimento de bravura ao seu efetivo para cumprimento das missões. Tal grupamento realizou dezenas de missões ao longo do conflito, como as de reconhecimento, propaganda, bombardeio e combate, atuando com galhardia e heroísmo nos ares paulistas.

Importante ressaltar que a Revolução Constitucionalista de 1932, considerada o maior movimento cívico da história de São Paulo, foi um movimento libertador, na qual a sociedade paulista fez frente às tropas de Getúlio Vargas, fiéis ao seu governo.

Apesar de os constitucionalistas sofrerem com a falta de efetivo e suprimentos, ocasionando a derrota no campo de batalha, o maior legado daquela Revolução foi a promulgação de uma nova Constituição brasileira em 1934, ficando clara a vitória de propósito.

Essa guerra civil possuiu algumas frentes de batalhas e o combate aéreo teve um papel importante, que foi descrito em riqueza de detalhes na presente obra literária, haja vista o seu autor ser um dos personagens de destaque e ter conduzido e comandado o 1º Grupo da Aviação Constitucionalista, Grupo Gaviões de Penacho.

Por este motivo, torna-se um registro ainda mais valioso, pois o relato do Maj Brig Ar Lysias está além da sua condição de autor, uma vez que ele descreve a rotina e detalhes possíveis de serem conhecidos somente por aqueles que estiveram em campo de batalha e, desta maneira, transporta e imerge o leitor para as emoções vividas nos céus de São Paulo em 1932.

A Aviação teve papel destacado no movimento Constitucionalista, cumprindo diversas missões até o fim do embate, sendo que os integrantes dos Gaviões de Penacho atuaram com bravura e heroísmo nos ares paulistas, não se deixando esmorecer diante da escassez de meios e efetivo.

Atualmente, o Comando de Aviação "João Negrão" da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CAvPM), ou popularmente conhecido como "Águias", a maior Unidade de Aviação de Segurança Pública do Brasil, e uma das maiores do mundo, é sucessor desta linhagem.

Nesse sentido, muito nos orgulha nossos antepassados, que com muita honra, bravura, coragem, força, sinergia e dedicação ao povo paulista, atuaram com destaque na Epopeia Constitucionalista de 32.

Os anos se passaram, mas carregamos em nosso íntimo as qualidades e exemplos dos nossos aviadores antepassados. Nossas batalhas mudaram, mas o ímpeto de acolher, ajudar e proteger a população paulista permanecem, motivo pelo qual carregamos o lema: **“Voar para servir!”**.

Continuamos a escrever a história da Aviação Policial Militar Paulista que teve início em 1913, com importantes e memoráveis atuações na Revolução Constitucionalista de 32, como descrita nesta presente obra literária, ressurgindo em 1984 como Grupamento de Radiopatrulha Aérea “João Negrão” e hoje nosso Comando de Aviação CAvPM “João Negrão”.

Em toda essa trajetória e adiante, permanecemos enaltecendo, honrando e homenageando aqueles que fizeram diferença na história de nossa Aviação, os quais deixaram um legado de força, bravura e motivação para nossa Unidade e todo efetivo.

E como a história continua, não poderia deixar de pontuar um fato significativamente relevante para a aviação militar estadual que foi o ingresso do efetivo feminino em funções operacionais.

Cap Médica PM Fabiana
Foto. Acervo pessoal da oficial em destaque.

De fato, a primeira mulher a atuar operacionalmente no Comando de Aviação foi a Capitão Médica de Polícia Militar Fabiana Maria Ajjar, a qual chegou à Unidade em 2001, ainda 2º Tenente PM, com a missão de realizar o atendimento ambulatorial do efetivo, resgate aeromédico, transporte de órgãos e tecidos e transporte Inter-hospitalar.

Atualmente, a Capitão Médica PM Fabiana é referência nacional em conhecimento e atuação no resgate aeromédico e, além da função a bordo, também é responsável pela Divisão de Medicina de Aviação do CAvPM.

Com o passar dos anos a presença feminina na aviação foi ficando cada vez mais marcante, já tínhamos mulheres na função de médica e enfermeira de bordo, tripulante e mecânica, até que no ano de 2012, tive a honra de ser a primeira mulher a ingressar no concurso para piloto policial de helicópteros, obtendo êxito em ser a primeira colocada do concurso. E a partir de então a presença feminina no *cockpit* passou a ser constante.

Nossa presença vem aumentando e do ano de 2012 para 2024, já somos treze pilotos policiais militares mulheres, das quais quatro são comandantes de aeronave e nove copilotos.

Da Esq. p/ à Dir.: Cap PM Larissa, primeira piloto de avião; Cap PM Lara, primeira piloto policial militar de helicópteros; Cap PM Mayara, primeira comandante de aeronave; e Cap PM Natália, primeira piloto policial militar de helicóptero biturbina. **Foto.** Acervo pessoal.

Entre as comandantes, além de mim, temos a Cap PM Mayara Roberta Mieko Tanaka de Moraes, que foi a primeira comandante de aeronave; a Cap PM Natalia Giovanini, nossa primeira comandante de helicóptero biturbina; e a Cap PM Larissa Fidelis Aguiar, nossa pioneira de asa fixa.

Muitos foram os desafios e as barreiras que nós mulheres rompemos para sermos parte do efetivo, mas nossa dedicação, conhecimento e capacidade técnica nos colocam ombro a ombro com nossos irmãos de farda.

Hoje, o céu testemunha a ascensão de novas “Águias”, quebrando barreiras e conquistando seu espaço. Aos poucos estamos deixando nosso legado e demonstrando quão capacitadas e profissionais somos, ocupando nosso lugar por mérito e dedicação.

A sociedade brasileira, em especial, nós paulistas, devemos sempre homenagear os heróis da Revolução de 1932, símbolos de um povo aguerrido, valente e digno que, unidos, defenderam nossos interesses e são exemplos para as atuais e futuras gerações de defesa e manutenção dos nossos ideais.

Gaviões de Penacho: Heróis por São Paulo e pelo Brasil.
Arte. Artista Plástica Camila Giudice (2024)

Por fim, como policial militar aviadora que sou, orgulhosa e honrada de pertencer ao Comando de Aviação “João Negrão” e lisonjeada por ser a primeira aviadora da Polícia Militar do Estado de São Paulo, não posso deixar de prestar a minha melhor continência a esses nobres aviadores, os Gaviões de Penacho, heróis que com tão pouco, muito fizeram.

(*) **LARA Carolina Palhiari Duarte** é Capitão de Polícia Militar do Estado de São Paulo, Primeira Piloto Policial de Helicópteros da Polícia Militar do Estado de São Paulo e, atualmente, Comandante da Base de Aviação Sorocaba/SP.

Prefaciadora Convidada de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Laurete Godoy (*)(**)(***)

No final de 1931 e início de 1932, movimentos de protesto contra o governo de Getúlio Vargas ganharam vulto na capital paulista, e passeatas e comícios passaram a ser reprimidos energicamente.

Em 23 de maio de 1932 ocorreu um choque entre polícia e manifestantes. Quatro membros do Partido Democrático foram mortos a tiros, e as iniciais dos nomes das vítimas – Miragaia, Martins, Dráusio, Camargo – formaram a sigla M.M.D.C., estopim que desencadeou uma revolução armada.

A partir de 9 de julho de 1932, São Paulo ficou isolada do resto do país.

O Governo Federal havia adquirido aviões de fabricação inglesa e americana. Os aparelhos do Grupo Misto de Aviação e da Aviação Naval operaram desde os primeiros momentos da Revolução de 1932, executando missões em várias frentes de ação. Fizeram reconhecimentos aéreos, promoveram bombardeios, acompanhamento de combates, coberturas de áreas, lançamento de folhetos, bloqueio naval, controle de navios mercantes, fiscalização do litoral etc. e, assim, pela primeira vez, a Aviação Militar Brasileira participava de um conflito armado.

Em agosto de 1931, quando o Major Lysias Rodrigues efetuava a viagem de reconhecimento pela Rota do Tocantins, ficou impressionado com os bravios índios Gaviões, cuja tribo possuía como símbolo, um pequeno penacho vermelho.

Pouco menos de um ano depois, na Revolução de 1932, o Major Lysias fora designado comandante do 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista, o 1.º G.Av.C., o qual, em lembrança aos índios Gaviões e ao penacho vermelho que tinham como símbolo, cognominou-o de Grupo ***Gaviões de Penacho***.

As bases dos ***Gaviões de Penacho*** foram distribuídas por quatro Setores: Sul – Campo de Itapetininga; Norte – Vale do Paraíba; Setor de Mogi-Mirim – Campos de Mogi-Mirim, Chapadão, Hipódromo e Viracopos; Santos – Campo de Marte e Praia Grande. O Campo da Praia Grande teve destacado papel, porque serviu de apoio tanto para os aviadores legalistas, como para os constitucionalistas.

Em 28 de julho de 1932, no Campo Base do Setor Sul, em Itapetininga, um avião foi abastecido com bombas, e as metralhadoras com munição.

Tudo em ordem, o Potez A 212 decolou para uma ação que deveria durar menos de duas horas e atingir o objetivo específico de destruir aviões inimigos. Após uma espera ansiosa, o 212 retornou, trazendo sãos e salvos os Tenentes José Angelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima, participantes da primeira missão aérea na América do Sul, com baixa de um avião inimigo de combate.

No encontro com o Comandante, a continência e a informação de Motta Lima: ***"Missão cumprida! Avião inimigo destruído em terra"***. Foi no Campo de Faxina (atual município de Itapeva), no ataque às aeronaves legalistas no solo, que iniciava a epopeia constitucionalista dos ***Gaviões de Penacho*** na Revolução de 1932.

A partir daí, mecânicos, serventes, civis, oficiais e pessoal de apoio ao Grupo, não tiveram descanso. Os ataques a metralhadoras e os bombardeios eram constantes.

Os "passarinhos", como eram chamados os aviões paulistas, e entre eles o "negrinho", mascote do grupo, desdobravam-se na defesa do seu ideal, porque São Paulo lutava sozinho contra os demais Estados brasileiros.

As missões sucediam-se, marcadas pela ansiedade e expectativa, com os aviões respondendo corajosamente às solicitações dos pilotos.

Sobre a região de Buri, em pleno voo, um aparelho legalista foi atingido e espatifou-se no solo, tratando-se do primeiro avião abatido em combate aéreo na América do Sul. Coube ao Major Lysias a honra de, finalmente, abater em pleno ar o valente Potez A 117, que parecia ter sete fôlegos.

Era emocionante quando se encontravam nos ares, de um lado os aviões vermelhinhos federais e, do outro, os prateados com faixa preta dos ***Gaviões de Penacho***. Segundo relata Lysias Rodrigues: ***"Os céus de São Paulo eram cruzados diariamente em todos os sentidos, a todas as alturas, chovesse ou fizesse sol, fosse dia escampo ou nublado, houvesse cerração ou bruma parda. Os Gaviões apareciam aqui e ali, lá e além, inesperadamente, com tão pouca diferença de tempo, que parecia ter havido o milagre da multiplicação"***.

Em meio a essa guerra interna e fratricida, no Grande Hotel La Plage, no Guarujá, às 13 horas do dia 23 de julho de 1932, aos 59 anos de idade morreu o inventor da direção dos balões e do voo mecânico.

Alberto Santos-Dumont[97], que tanto se empenhara para fazer do seu invento um instrumento pacífico, sentia-se culpado e assistia angustiado à triste utilização que seus patrícios faziam do aparelho que criara.

Os combates cessaram temporariamente, mas foi proibida a divulgação da causa mortis: suicídio por enforcamento. Da certidão de óbito constou que o inventor falecera de colapso cardíaco.

A Revolução de 1932 testou e mostrou a capacidade dos aviadores militares brasileiros, na utilização do avião como arma de guerra. Mais do que isso, provou que a Aviação Brasileira havia alcançado elevado nível de aperfeiçoamento.

No Setor Norte do Estado, todas as cidades do Vale do Paraíba tiveram brilhante atuação na Revolução. Porém, Cruzeiro, localizada entre os Estados de Minas e Rio de Janeiro, ocupou destacado papel.

No prédio do Grupo Escolar Doutor Arnolfo de Azevedo, o comandante paulista, Coronel Euclydes Figueiredo, instalou a sede dos revolucionários da

[97] Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica Brasileira. Vide: https://tinyurl.com/2jbuvptb.

região que, quando necessário, solicitaram e receberam ajuda dos ***Gaviões de Penacho***, para cobertura de ataques e bombardeios.

Apesar do entusiasmo paulista, a desigualdade de forças era incontestável e, finalmente, os constitucionalistas pleitearam o fim das hostilidades. Na Convenção Militar de Cruzeiro, realizada no dia 2 de outubro de 1932, no Grupo Escolar Doutor Arnolfo de Azevedo, foi assinado o Armistício, termo de cessação do conflito.

Os Tenentes-Coronéis Octaviano Gonçalves da Silveira, Euclydes Marques Machado e o Coronel Pantaleão da Silva Pessoa, representantes da Força Pública do Estado de São Paulo, assinaram o Tratado de Paz.

Assim se encerrou, oficialmente, a Revolução Constitucionalista de 1932, que tanto abalou o país. Porém, o brado paulista foi ouvido.

Em 3 de maio de 1933, ocorreram eleições, para escolha dos membros da Assembleia Constituinte. Em 1934, o Presidente Getúlio Vargas promulgou a nova Constituição Brasileira.

(*) **Laurete Godoy** nasceu em 26 de junho de 1932, em Santos/SP. Desde a infância gostava de praticar esportes, fazer pesquisas e escrever. Foi campeã sul-americana de Atletismo na prova de revezamento 4x100 metros rasos. Formou-se em Educação Física e é pós-graduada em Administração Esportiva. Pesquisadora do movimento olímpico internacional e da história da Aviação no Brasil, escreveu os livros *Brasileiros voadores – 300 anos pelos céus do mundo* em parceria com Jorge Henrique Dumont Dodsworth, sobrinho-neto de Alberto Santos-Dumont e prefácio do Tenente-Brigadeiro do Ar Marcelo Kanitz Damasceno; *Os Olímpicos – Deuses e Jogos Gregos; O Jovem Santos-Dumont*, este em parceria com Guca Dômenico; *Santos Dumont – O Menino Voador* e *O Sonho que Criou Asas,* ambos com ilustração de Custódio; *Bartolomeu de Gusmão – O Padre Voador,* com ilustrações de Luciana Vannuchi de Farias e a Cartilha *Cabangu – O Sítio onde nasceu Santos-Dumont*, ilustrado por Karyne Cecília Araújo do Amaral. Em 2012, foi embaixadora de Alberto Santos-Dumont no Programa de Televisão *O Maior Brasileiro de Todos os Tempos* (vide: https://youtu.be/hU0Gnk8rtSA), do Sistema Brasileiro de Televisão (SBT-SP), conseguindo defendê-lo como tal até a grande final. Escritora e palestrante de escol, foi agraciada com várias honrarias e medalhas. É Membro-Correspondente da Academia Santos-Dumont da Argentina, Cidadã Honorária do Município de Santos Dumont/MG e Membro Honorário da Força Aérea Brasileira.

(**) Texto adaptado de ***Os Valentes Gaviões de Penacho*** da autoria e com permissão de **Laurete Godoy**. Publicado em https://tinyurl.com/5n8a2s6m a 9 de julho de 2024 no **Portal Chumbo Gordo** (https://www.chumbogordo.com.br/), a quem igualmente agradecemos a oportunidade de tê-lo aqui publicado e difundido.

(***) **Laurete Godoy** faleceu em 13 de novembro de 2024, aos 85 anos, em São Paulo/SP. A Comissão Organizadora de **Gaviões de Penacho** (Regional, 2024), por meio desta edição digital, igualmente presta a sua homenagem à destacada estudiosa e escritora da trajetória de vida e legado de Alberto Santos-Dumont.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Luiz Ernani Caminha Giorgis (*)

Atendendo ao pedido dos organizadores desta nova edição, digital e rememorativa, de ***Gaviões de Penacho*** na sua epopeia na Revolução de 1932, com muita satisfação venho ser um dos prefaciadores convidados desta obra célebre do ínclito Major-Brigadeiro Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues.

Falar sobre o autor é quase desnecessário. Lysias era paulistano, nascido em 1896. Faleceu no Rio de Janeiro em 1957, com 60 anos.

Mas conquistou seu lugar na História do Brasil de maneira brilhantíssima. São de sua autoria obras destacadas: ***Gaviões de Penacho: a lucta aérea na guerra paulista de 1932*** (1934); ***História da Conquista do Ar*** (1937); ***Rio dos Tocantins*** (1943); ***Roteiro do Tocantins*** (1943); ***Geopolítica do Brasil*** (1947); ***Estrutura Geopolítica da Amazônia*** (1953); e ***Formação da Nacionalidade Brasileira*** (1954).

Pela simples relação das obras é possível inferir que o Major-Brigadeiro Lysias era um nacionalista preocupado com a aviação militar, com a presença do estado na Amazônia, com a geopolítica e com a formação da nacionalidade brasileira, sendo esta última uma obra adequada aos jovens.

Na Revolução Constitucionalista de 1932 decidiu lutar contra o governo Vargas e nesse contexto foi Comandante do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, o Grupo “Gaviões de Penacho”.

Os revolucionários ainda operavam mais os setores de Mogi Mirim e o de Santos. Os aviões empregados na época eram, de um lado e do outro, os Waco, Potez, Nieuport, Wibault, Falcon, De Havilland, Vought e Avro.

O então Major Aviador do Exército Lysias atuou sob o comando geral do General Bertoldo Klinger, e deste recebeu um significativo elogio: ***“Este comando tem especial prazer em dar publicidade ao louvor que representa essa citação de relevantes serviços, e determinar a menção nominal destacada dos Srs. Major Lysias Augusto Rodrigues, 1ºs Tenente José Ângelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima”.***

Mais adiante, outro elogio reza o seguinte: **“*Cumpro o gratíssimo dever de citar aqui mais um ato de indomável bravura praticado pelos denodados aviadores Major Lysias Augusto Rodrigues e 2º Tenente Mario Machado Bittencourt, que hoje sobre as linhas inimigas, com o Potez TOE 212, mantiveram um combate aéreo contra três aviões inimigos, pondo um fora de combate logo no início da luta. A perícia e a bravura de Lysias Rodrigues e Mario Bittencourt, supriram a inferioridade numérica e bélica de um aparelho lento contra três velozes e bem armados. Posto o primeiro fora de combate e esgotada a pouca munição de que dispunha o Potez, sem querer retirar-se da luta, porque seria perseguido e possivelmente abatido, Lysias procurou***

chocar o seu aparelho com o do inimigo, para que ao menos perecessem juntos. Esse gesto de desprendimento pela vida assustou o inimigo, que se afastou para evitar o choque, dando margem a que o nosso avião viesse aterrar serenamente em nosso campo, depois de mais uma gloriosa façanha. Louvo a estes dois bravos, pela indômita bravura que os levou a procurar um suicídio heroico, e que lhes proporcionou vitória e salvamento. Por ato de distinta bravura, elevo ao posto de 1º Tenente o 2º dito aviador, Mario Machado Bitencourt".

Por questão de justiça, em outro elogio, os comandantes destacam a atuação dos ***"dedicados mecânicos 1º Sargento Dacio Lucena da Cunha, 1º Sargento José Barros da Silva, 1º Sargento José César Falcão e 2º Sargento Teodomiro Brum, entre outros, sem exceção alguma".***

Major Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues
Fonte. https://tinyurl.com/mshbyuyr

Lysias Rodrigues foi um dos pioneiros do Correio Aéreo Nacional, juntamente com Eduardo Gomes. Integrou a Sociedade Brasileira de Geografia e o Instituto de Geografia e História Militar Brasileiro (IGHMB), onde foi vice-presidente. É patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) da Força Aérea Brasileira (FAB).

A eclosão da Segunda Guerra Mundial veio corroborar a tese por ele defendida, um poder unificado em prol da segurança nacional, ou seja, a criação do Ministério da Aeronáutica (1941), hoje Comando da Aeronáutica.

Dedicou-se também a outros temas, além da aviação e da geopolítica, tais como geografia e história, entre outros, tendo publicado mais de 300 artigos sobre outros diversas temáticas.

Enfim, um homem dedicado, profissional, operacional mas também intelectual. Destaca-se a sua profícua atuação em favor da implantação de campos de pouso no interior e novas rotas aéreas, inclusive a ligação aérea entre os EUA e a América do Sul passando pelo Brasil, o que projetou a aviação brasileira no âmbito mundial. Uma proeza.

Sobre esta obra, a primeira de Lysias Rodrigues, os leitores prestarão os seus abalizados julgamentos. Trata-se de um trabalho pioneiro que relata, na parte do emprego dos meios aéreos, o dia-a-dia da luta dos revolucionários paulistas que almejavam a reconstitucionalização do país. E conseguiram. Obra que completa 90 anos e nos traz importantes contribuições.

As homenagens ao Major-Brigadeiro Lysias extrapolaram os simples limites da área militar.

Em 2001, o governador do Estado do Tocantins, na presença do Presidente da República, inaugurou o aeroporto da capital, Palmas, batizado com o seu nome, homenagem ao pioneiro da aviação brasileira e heroico desbravador do centro-oeste e norte brasileiro onde estabeleceu importantes rotas aéreas, como dito acima, com destaque para o próprio Estado do Tocantins.

Os seus restos mortais foram transladados para o Monumento e Mausoléu do Soldado Constitucionalista de 1932, no Ibirapuera, na cidade de São Paulo, onde descansa em local que lhe faz jus.

(*) **Luiz Ernani CAMINHA Giorgis** é Coronel de Infantaria e Estado-Maior veterano do Exército Brasileiro, Presidente da Academia de História Militar Terrestre do Brasil no Rio Grande do Sul.

Prefaciadora Convidada de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

(*) *Maria Helena Toledo Silveira Melo*

Com grande honra e alegria recebi o convite para prefaciar esta relevante obra de autoria do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, que durante a Revolução de 1932 era Major Aviador e Comandante do 1º Grupo da Aviação Constitucionalista, Grupo Gaviões de Penacho.

Aviadores constitucionalistas no Campo de Marte (São Paulo, Capital).
Fonte: https://tinyurl.com/58kf8zh2

No livro ***Gaviões de Penacho***, o então Major Lysias presta sua sincera homenagem aos amigos e camaradas de luta naquela revolução, em especial ao Capitão Aviador José Ângelo Gomes Ribeiro e ao 1.º Tenente Observador Aéreo Mario Machado Bittencourt, que faleceram em combate no aceso da luta área em plenos céus do litoral santista.

A narrativa envolvente de ***Gaviões de Penacho*** pela pena do Major Lysias testemunha deste triste desfecho não só propiciou uma merecida homenagem aos seus camaradas tombados em ação, como também, pelo todo de sua obra, o conhecimento mais aprofundando do dia a dia e das demais operações que a Aviação Constitucionalista participou audaciosa e corajosamente nos ares e céus de São Paulo durante a Epopeia de 32.

“A morte de Gomes Ribeiro e de Santos Dumont foram os acontecimentos mais dramáticos do fim do movimento constitucionalista. Nas fotos vêem-se dois aspectos do enterro do Pai da Aviação”. **Fonte:** https://tinyurl.com/58kf8zh2

No presente século XX, necessário é trazer a lume esta obra no formato em que se encontra, de forma que as gerações atuais possam mergulhar junto com os destemidos azes do ar, os Heróis da Aviação Constitucionalista, os guerreiros Gaviões de Penacho que na sua simplicidade de águias audaciosas, souberam compreenderam e vivenciar, com lealdade e altruísmo, o significado do sacrifício pelos ideais constitucionalistas.

Imagem. Major Lysias (à esq.) e Capitão Machado (à dir.)
Fonte: https://tinyurl.com/58kf8zh2

Na condição de filhos de Soldado Voluntário de 32 e paulistana, eu e meus irmãos sempre estivemos familiarizados com a História da Revolução Constitucionalista, aprendemos desde cedo a honrar e reverenciar todos aqueles que lutaram pelo ideal maior, a liberdade de um povo e, nesse sentido, agradecemos os organizadores desta nova edição de ***Gaviões de Penacho*** pela oportunidade de poder valorizar e contribuir. Honras a estes corajosos e audazes Heróis por São Paulo e pelo Brasil!

(*) **Maria Helena Toledo Silveira Melo** é presidente-fundadora do Portal Trincheiras de Jaguariúna (https://tinyurl.com/mrxa32m7). Filha do voluntário Joaquim Norberto de Toledo Junior, Ex-Combatente da Revolução de 1932 que pertenceu ao 4º Batalhão de Caçadores da Reserva e ao 6º Regimento de Infantaria. Associado n.º 14 da Sociedade Veteranos de 32-MMDC.

Prefaciador Convidado de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Paulo Adriano Lopes Lucinda Telhada (*)

Desde criança, sou aficionado pela história militar e dentro desse tema, algo sempre me chamou a atenção: A primeira metade do século XX que foi palco de três acontecimentos militares que marcaram minha concepção de mundo e de Pátria.

De 1914 a 1918 ocorreu a Primeira Guerra Mundial; de 1939 a 1945, a Segunda Guerra Mundial e entre esses dois terríveis eventos, a Revolução Constitucionalista Paulista, em 1932.

O Brasil participou desses três conflitos. Na Primeira Guerra Mundial, através da Marinha de Guerra e de efetivos do Exército Brasileiro, participamos de ações de combate marítimas e terrestres.

Na Segunda Guerra Mundial, mais de 25 mil homens foram enviados a Europa, incorporados à Força Expedicionária Brasileira (FEB), ao 1° Grupo de Aviação de Caça (FAB) e havendo também da participação de inúmeras ações de combate e escoltas navais, através de nossa Marinha de Guerra.

Mas, foi em 1932, que realmente o Brasil muito sangrou em ações de combates fratricidas, onde milhares de Paulistas e Brasileiros, morreram ou ficaram feridos na guerra de trincheiras e nas cidades que foram atacadas e invadidas por tropas federais.

Apesar da Revolução ter sido um conflito eminentemente de ações terrestres, ocorreram operações navais e principalmente operações aéreas naqueles meses de julho, agosto, setembro e início de outubro de 1932.

Para os Paulistas estudiosos da História Militar Terrestre Brasileira, a Revolução de 1932 é um marco de heroísmo, inovações tecnológicas, sacrifício e idealismo, não só das tropas militares participantes nos combates, como também do povo paulista envolvido diretamente no conflito.

Crianças, homens, mulheres e idosos não se furtaram a dar o melhor de si para que São Paulo combatesse a ditadura de Getúlio Vargas.

Em 1932, a então jovem Aviação Militar, constituída de homens e aviões do Exército Nacional, da Marinha de Guerra e da Força Pública de São Paulo, participou de missões e de combates aéreos, além de missões de bombardeio e transportes; todas essas ações militares ocorreram utilizando Forças Aéreas em ambos os lados do conflito, tanto do Exército Constitucionalista, quanto das Forças Federais.

Em 1934, dois anos após terminado o conflito, o então Major Aviador do Exército Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, que durante os combates e missões aéreas ocorridas na Revolução Constitucionalista pertenceu ao Grupo Misto de Aviação Paulista, comandando o 1º Grupo de Aviação

Constitucionalista (1º G.Av.C.), relatou as operações aéreas da Aviação Militar Paulista no seu livro ***Gaviões de Penacho***, escrito em 1934.

Para quem acompanhou a história militar das duas Grandes Guerras Mundiais, ocorridas no Século XX, através de livros ou filmes que retrataram os combates ocorridos nos céus europeus, é fascinante lermos nas páginas de ***Gaviões de Penacho***, ações de combate desempenhadas por brasileiros que demonstraram a mesma coragem, destemor, sofrimento, desapego a própria vida nos céus paulistas; similar aos feitos dos pilotos da 1ª Guerra Mundial, deixando no solo brasileiro, um saldo de homens mortos e feridos ao longo das destemidas missões realizadas por esses nossos heróis.

Gaviões de Penacho: Heróis por São Paulo e pelo Brasil.
Arte. Artista Plástica Camila Giudice (2024)

Não eram somente os pilotos que davam o máximo de si, para realizarem as ordens que lhes eram determinadas, mas também mecânicos de avião, mecânicos de armamentos, equipe de terra, militares que faziam a segurança dos aeródromos e todos os demais envolvidos na logística e na rotina diária de um campo de aviação envolvido em uma guerra.

Ler as páginas de ***Gaviões de Penacho*** encheu-me de orgulho, como Policial Militar e Paulista, por saber que em nossa história, esses heróis, muitos anônimos, que há muito já se foram, representam não só o nosso passado militar estadual, mas também o da nossa querida Força Pública de São Paulo.

Agora, passados noventa anos, somos brindados com essa nova edição de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024), digital e rememorativa da Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932.

Com efeito, em 1932, as ações dos famosos Gaviões de Penacho ficaram gravadas na história de São Paulo pelas suas missões arrojadas e

corajosas, nos legando páginas gloriosas que até hoje, para nós paulistas, são motivo de orgulho e, em especial, de honra para a Policia Militar do Estado de São Paulo, que através do Comando de Aviação da Polícia Militar, o CAvPM “João Negrão” mantem as tradições elevadas de heroísmo e trabalho dos honrados Gaviões de Penacho, de quem é seu descendente direto.

Comando de Aviação da PMESP CAvPM “João Negrão” no Campo de Marte.
Fonte: Portal Piloto Policial em https://tinyurl.com/yc32buae.

Agradeço humildemente a honra de ser um dos prefaciadores convidados dessa obra e parabenizo a Comissão Organizadora pela brilhante iniciativa, bem como a todos que, com seu trabalho, permitiram a realização desse importante resgate, valorização e difusão da memória militar paulista.

Aproveitem a leitura, pois serão transportados aos combates aéreos de 1932, sentindo um pouco do que aqueles etenos heróis sentiram pessoalmente na luta pela Constituição, pela Liberdade e pela Democracia.

Deus abençoe a memória desses heróis e lhes dê o descanso eterno.

Deus abençoe São Paulo.

Deus abençoe o nosso Brasil

(*) **Paulo Adriano Lopes Lucinda TELHADA** é Coronel PM veterano. Ingressou na Academia de Polícia Militar do Barro Branco em 1979, com 17 anos de idade. Serviu em várias unidades da Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP), entre elas o 23º BPM/I, o 4º BPM/M, a ROTA, o 3ºBPChq, o GATE, o COPOM e o 7º BPM/M. Foi um dos oficiais fundadores do GATE e comandou pelotão de ROTA como 2º e 1º Tenente, de 1986 a 1992. Como Oficial Superior PM, atuou como Subdiretor de Pessoal da PMESP e Chefe do Estado Maior do Comando de Policiamento de Área Metropolitano-7, em Guarulhos; comandou o 7º Batalhão de Polícia Militar Metropolitano (área central de São Paulo) e o 1º Batalhão de Polícia de Choque “Tobias de Aguiar” – ROTA. Em 2011, foi promovido ao posto de Coronel PM, e se aposentou. Em 2012, foi eleito vereador da cidade de São Paulo e, em 2014, foi eleito deputado estadual, sendo reeleito em 2018. Em 8 de fevereiro de 2023 assumiu o mandato de Deputado Federal por São Paulo. Dentre as obras que publicou destaca-se *Quartel da Luz: Mansão da ROTA* (Just Editora, 2011).

Prólogos

Prólogo de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Das origens da Força Aérea Constitucionalista

> A Aviação foi a trágica surpresa da Revolução. Legalistas e constitucionalistas sofreram e ineditismo e a violência dos bombardeios e às vezes tentavam, de fuzil na mão, atingir os velozes aparelhos que espalharam a morte e a destruição. Todos acompanhavam os vertiginosos piques, flechando a terra com fulminantes rajadas, quase sempre indefensáveis. E quantos admiraram a audácia dos pilotos ao mesmo tempo maldizendo a diabólica aplicação da arma aérea...
>
> Glauco Carneiro (1965, p. 441)

Sergio Marques (*)

A obra ***Gaviões de Penacho*** de Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, o então major Lysias Augusto, do Exército, é uma referência para a Aviação Militar brasileira, pois se trata de seu uso nos conturbados dias da Revolução Constitucionalista de 1932. Sendo um dos seus figurantes constitucionalistas, após grande aventura alcançou o território Paulista, a Terra dos ideais democráticos.

O objetivo do Movimento de 1932 era o retorno do país ao regime constitucional, pois, Getúlio Vargas alcançara o poder após a vitória na Revolução de 1930 (Golpe de Estado) e instituíra o Governo Provisório e seus desmandos.

Com a vitória, a Constituição Federal vigente, de 1891, foi rasgada e os Poderes Legislativos, em todas as esferas (federal, estadual e municipal) foram fechados. Era a Ditadura em ação, restringindo as liberdades individuais bem como as coletivas.

Nesse esforço de guerra, cujo modelo, São Paulo, ultrapassava a mera e simples concepção geográfica. E, Paulista, aquele que nasce no Estado, teve a sua definição ampliada, pois tornou-se sinônimo de constitucionalidade aos brasileiros, de nascimento ou de coração, que desejavam um Brasil democrático.

Lysias narra em seu livro ***Gaviões de Penacho*** a audácia e o amor de brasileiros, de todos os rincões, que se aliaram à causa Paulista por um país melhor. Por meio dele descreve, como os “Bandeirantes do Ar” lutaram e morreram nos céus, representantes da 5ª Arma de Guerra, a Aviação Constitucionalista.

Resumidamente, Lysias relata a "*homérica luta aérea sustentada pelo 1.º G. Av. C*[98]*., grupo que se celebrizou sob a alcunha de que é título este livro: "Os Gaviões de Penacho!*"" (RODRIGUES, 1934, p. 8)

Logo após a chegada de nosso homenageado em São Paulo, assume o comando do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista no dia 28 de julho de 1932. A partir de sua assunção, em terceira pessoa, narra as ações operacionais do Grupo, das quais, inclusive, com sua direta participação.

O livro narra a primeira missão do Grupo recém-criado, no Setor Sul, divisa com o Paraná, já logo no dia em que assumiu o comando, 28 de julho, no Campo Base de Itapetininga-SP.

Os demais locais de batalha, nas divisas com o Rio de Janeiro (Setor Norte), Minas Gerais (Setor Leste) ou no Porto de Santos (Setor Litoral) foram servidos com os limitados e escassos meios materiais e humanos da Aviação Constitucionalista. Mesmo com tantas barreiras, construiriam páginas de coragem e sacrifício pessoal por um nobre ideal.

Mas, e o interregno compreendido entre 09 de julho de 1932, data da eclosão da Revolução, até a data de criação do 1.º G. Av. C, em 28 de julho de 1932, que envolveram ações da Aviação Constitucionalista?

Para responder ao questionamento, faz-se necessário um breve retorno há duas décadas anteriores, quando ainda a Aviação Mundial dava seus primeiros passos na arte aeronáutica.

Após o curto, estupendo e mais importante voo realizado na História, encabeçado por um patrício nosso, Santos Dumont, em 1906, em Paris-França, uma nova dimensão passa a fazer parte da sociedade humana: o ar.

Coube ao Estado de São Paulo a primazia na constituição da primeira Unidade da Aviação Militar Brasileira, à cargo da Força Pública Paulista[99].

Sob a pena do Presidente do Estado, Rodrigues Alves, através da Lei N.º 1395-A, de 17 de Dezembro de 1913[100], foi criada a Escola de Aviação (EA) da Força Pública. Rezava, em seu artigo 2º, a sua finalidade de "*preparar, na Força Pública, aviadores militares que, estando convenientemente instruídos, constituam uma secção de aviação.*" O artigo 15º desta mesma lei estabelecera que o Campo do Guapira[101], na zona norte Capital, seria a sede da novel Instituição. A 1ª Missão Francesa de Instrução na Força Pública foi, sem dúvida, a grande incentivadora da criação da aviação na Instituição.

Brevetados na França, os civis aviadores Edu Chaves e Cícero Marques foram, respectivamente, dirigente/instrutor e instrutor de voo da novel Instituição. Iniciadas as aulas, todavia, seu período de vida foi curto, pois, já no ano seguinte, 1914, começaria a 1ª Guerra Mundial.

---

[98] 1º Grupo de Aviação Constitucionalista.

[99] A Força Pública, criada em 1831, e a Guarda Civil, em 1926, foram as duas Instituições uniformizadas, que realizavam o policiamento ostensivo, em grande parte do século XX, no Estado de São Paulo. Em 1970, as Corporações foram extintas e, resultantes do somatório de seus efetivos, nasceu a Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP).

[100] Disponível em https://tinyurl.com/3hbk2xsc.

[101] Em homenagem ao 1º Diretor da Aviação Militar brasileira, proprietário da região, o bairro recebeu seu nome, Parque Edu Chaves.

Tal fato prejudicou a importação de insumos aeronáuticos, aliada a falta de mão de obra qualificada e deficiente infraestrutura.

As dificuldades aumentaram quando Edu Chaves se desligou da Escola para combater pela Bandeira Tricolor francesa como tenente aviador contra o Império alemão.

Decorrentes das explosões do Quartel General (QG) da Força durante a Revolução de 1924, bombardeado pelos revolucionários, e com a explosão acidental, durante a Revolução de 1932, grande parte da documentação daquele período foi perdida (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 12-13).

Nova etapa, a segunda, surgiria sete anos após, por força da Lei N.º 1.749, de 26 de Novembro de 1920[102], que restabeleceu a Escola de Aviação (EA) da Força Pública Paulista, inaugurada em 26 de abril de 1921, em novo local, o Campo de Marte[103], também na Zona Norte da Capital.

Como instrutor de voo foi convidado o americano Orton William Hoover[104]. A Escola ficou ativa até 1921 e mais uma vez foram cancelados os voos por motivos econômicos (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 27-31).

Logo após a Revolução Paulista de 1924, “A Esquecida” (MARQUES, 2019), surge a terceira fase da Aviação Militar Paulista.

De acordo com a Lei N.º 2.051, de 31 de Dezembro de 1924[105], São Paulo recomeça a Aviação, alterando sua nomenclatura de Escola de Aviação (EA) para Esquadrilha de Aviação (EA).

O Campo de Marte, na Zona Norte da Capital, consolidou-se como o campo base sede da Esquadrilha, reinaugurada em 1º de janeiro de 1925, porém, com sua operacionalidade já em funcionamento, desde o último trimestre de 1924 (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 27-31).

Já no 15 de novembro de 1924, dia da Proclamação da República, a Esquadrilha fez uma apresentação aérea durante o desfile da tropa, no antigo Hipódromo do Prado da Mooca, em comemoração à data.

Nesse período se destacam o paraquedismo no Campo de Marte, com o salto do tenente Pereira Lima, em 1925; a participação da Esquadrilha de Aviação (EA) na perseguição à Coluna Miguel Costa-Prestes (Campanha de Goiás, em 1926)[106].

O primeiro mártir da Aviação Militar Paulista foi o tenente Chantre, devido ao trágico acidente que ele teve em Uberaba-MG, durante a Campanha de Goiás, em 1926.

---

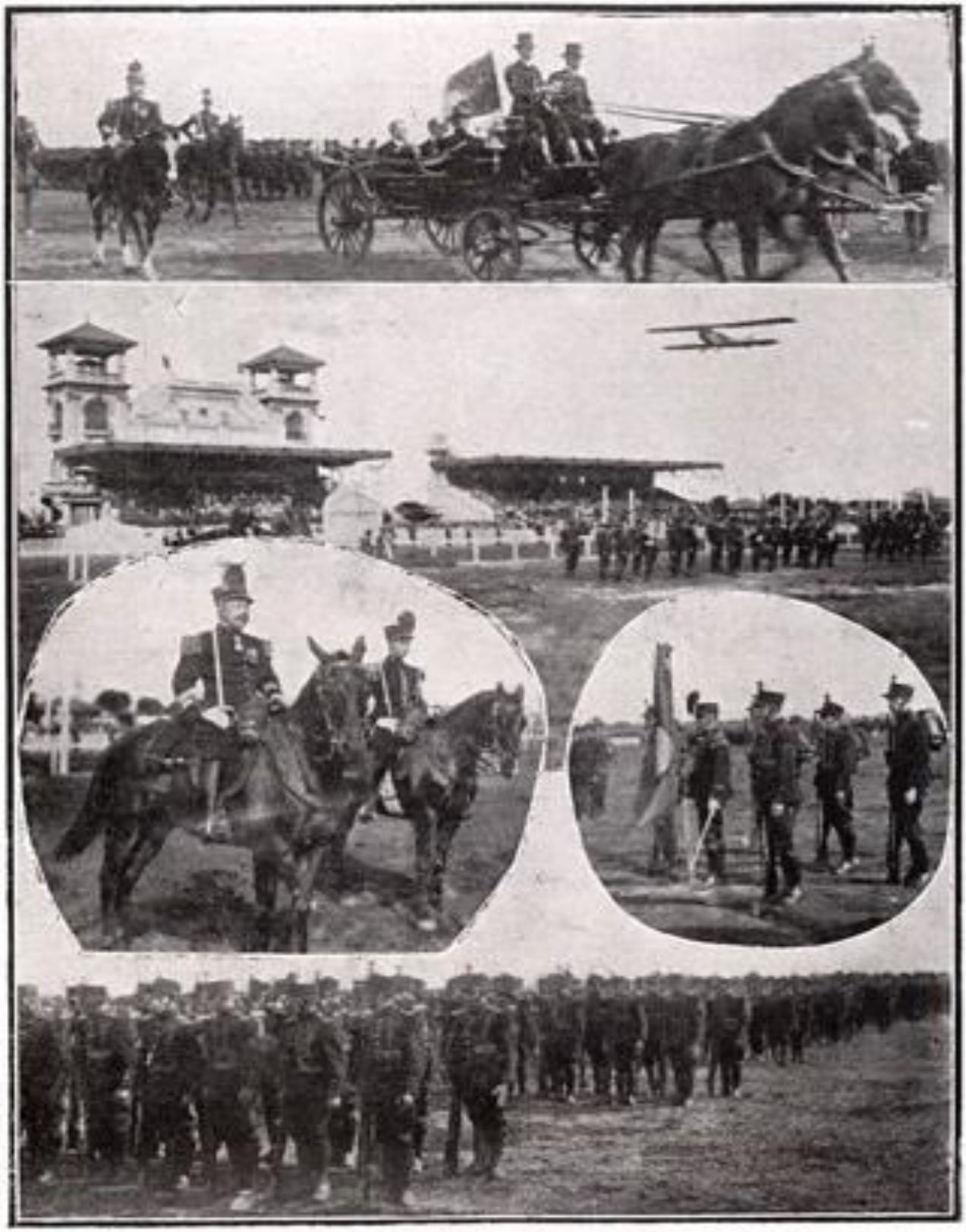
[102] Disponível em https://tinyurl.com/3y23n5k3.

[103] O Campo de Marte era área de treinamento do Regimento de Cavalaria (RC) da Força Pública Paulista. Com a derrota na Revolução de 1930, o Campo de Marte foi tomado pelo Exército como prenda de Guerra.

[104] Destacado instrutor de voo da Escola de Aviação. Fora também, anteriormente, instrutor da Aviação Naval, em 1916. No ano seguinte, como os EUA entraram na 1ª Guerra, Hoover se desligou da Marinha Brasileira e lutou na Europa, envergando o uniforme de oficial aviador dos EUA.

[105] Disponível em https://tinyurl.com/3tkdwa36.

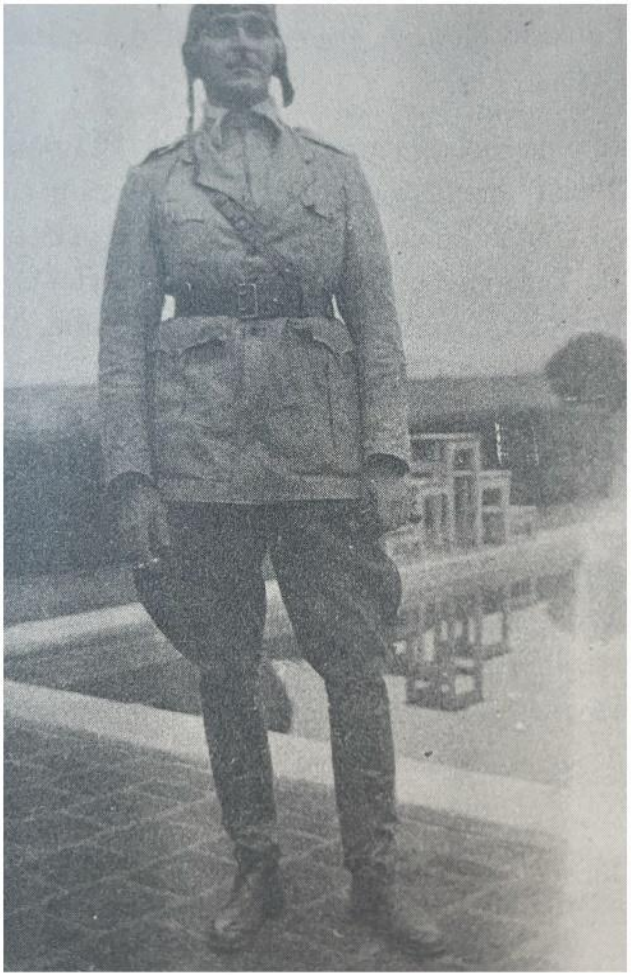
[106] Também hoje abrangendo áreas do Estado do Tocantins, que nasceu do desdobramento de Goiás. A “Campanha de Goiás” é um dos dezenove Marcos Históricos da PMESP. Outro destes marcos é a “Revolução Constitucionalista de 1932.”



No alto: os exmos. srs. Carlos de Campos, presidente do Estado; e Bento Bueno, secretario da Justiça; passando em revistas as tropas que tomaram parte na grandiosa parada do dia 15, no Prado da Mooca; diversos aspectos da bellissima parada.

Imagem. Parada Militar em celebração ao 15 de Novembro, no Prado da Mooca. São Paulo, Capital. **Fonte:** 15 DE NOVEMBRO, 1924, p. 10.

Complementa-se os destaques com o tenente João Negrão, o copiloto do epopeico voo do Jahú, que realizou a terceira travessia do Atlântico, em 1927, consolidando a Aviação Militar Paulista (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 49-180).



Finalizando a década, emerge o belicoso ano da Revolução de 1930. O então major aviador Lysias Rodrigues fora o comandante da Aviação Legalista, naqueles dias: "*8ª – Toda Aviação Militar da Força Pública passa à disposição da 2ª Região Militar a fim de constituir, com a Aviação do Exército, um grupo legalista sob o comando do Major Lysias Rodrigues*"[107];

Portanto, além dos oficiais aviadores do Exército, os aviadores da Força Pública também se subordinaram, durante a Revolução, ao major Lysias. Todavia, os revolucionários de 1930 saíram-se vitoriosos, conquistando o poder, personificando-o na figura de Getúlio Vargas.

Imagem. Major Lysias Rodrigues. Comandante da Aviação Legalista em 1930
Fonte: (CANAVÓ FILHO; MELLO, 1977, p. 199).

O próprio Getúlio, astuto que era, instrumentou o desmonte bélico da Força Pública Paulista. Já em dezembro de 1930 expediu-se uma ordem ao Comandante Geral "*para que se providencie o recolhimento à RM*[108]*, no mais breve prazo do material de artilharia, arreamento de tração e mais pertences existentes*" (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 202).

Fechando-se o desarme da Força, a extinção da Esquadrilha de Aviação (EA), que se deu no dia 18 de dezembro de 1930, por força do Boletim da Inspetoria Geral N.º 29, afirmando que: "*em virtude de escapar a finalidade desta Força e devendo a aviação ser um elemento do Exército, é dissolvida nesta data a Esquadrilha de Aviação, cujo material deverá ser entregue ao Governo Federal"* (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 203).

Ao eclodir o Movimento de 1932, em 9 de julho, um dos primeiros atos da Liderança Constitucionalista fora a formação de uma Força Aérea para o domínio do ar. "*Assim chegou-se à noite de 9 de Julho de 1932. Foi então que,*

[107] Vide: https://tinyurl.com/2fv5jmz9.
[108] RM é sigla para Região Militar do Exército Brasileiro e é Comando de General de Divisão.

um piquete de cavalaria da Força Pública, entrando no Campo de Marte, ahi apprehendeu dois aviões Waco[...]" (ELLIS JUNIOR, 1933, p. 165-66).

As instalações do Destacamento Aéreo do Exército, no Campo de Marte, na Zona Norte da Capital, foram ocupadas sem resistência por forças do Regimento de Cavalaria (RC) da Força Pública[109]: "*Os oficiais aviadores que lá se encontravam foram surpreendidos e rendidos. Foram-lhes apresentadas as razões da revolução constitucionalista, abrindo a possibilidade dos mesmos se integrarem ao movimento. Um deles, o Tenente Nicanor Porto Virmon, logo aderiu à causa dos paulistas; os outros, no entanto, mantiveram-se fieis ao governo ditatorial. Não havendo outra saída, foram presos o Capitão Álvaro de Assumpção d`Ávila e os Tenentes João Almeida e Casimiro Montenegro Filho, ficando detidos enquanto durou a guerra civil. Durante a operação de ocupação do destacamento, um dos oficiais do exército, o Tenente Geraldo de Aquino conseguiu escapar e, dias depois, apresentou-se no Rio de Janeiro, posteriormente atuando como piloto combatente na aviação do exército legalista"* (PROCHASKA, 2014, p. 1967).[110]

No aeródromo foi encontrando em um dos hangares dois aviões monomotores biplanos americanos Waco, de 180 HP, do Correio Aéreo Militar (CAM)[111] (CANAVÓ FILHO e MELO, 1977, p. 291), organização aérea criada no ano anterior.

Foi incumbido dessa missão, o capitão médico da Força Pública Paulista Ismael Guilherme (DONATO, 1982, p. 192)[112], que, também aviador, viria a ser o primeiro comandante da Força Aérea Constitucionalista, formalmente criada em 15 de julho daquele ano.[113]

A importância da Aviação Constitucionalista, durante a Revolução, era estampada nas capas dos jornais e de como a Imprensa em geral enxergava a ação dos aviadores.

Em uma dessas passagens, a Rádio Sociedade Record destacou, em sua programação, a "Hora da Aviação", em homenagem aos "azes", que lutavam pela reconstitucionalização do país. O evento, em concomitância com outra data, que também recordou o 30º dia de passamento de Alberto Santos Dumont, "Pai da Aviação."

---

[109] O Campo de Marte, usado para treinamento do Regimento de Cavalaria (RC) da Força Pública Paulista, também era um aeródromo e sede da Esquadrilha de Aviação (EA) da Força Pública. Com a vitória de Getúlio Vargas, na Revolução de 1930, a Esquadrilha foi extinta, a sede e o material foram entregues ao Exército Brasileiro e o pessoal distribuído por diversas Unidades da Força no Estado de São Paulo (FOI..., 1932, p. 1). Após o conflito e com a derrota constitucional, novamente o Campo de Marte ficou com o Exército.

[110] Os jornais do período relatam outra História: que foram presos na madrugada de 16 de julho de 1932, na Rua Tupi, no bairro Santa Cecília, no centro da Capital. Os 3 oficiais-aviadores do Exército, Capitão Álvaro de Assumpção d`Ávila e os Tenentes João Almeida e Casimiro Montenegro Filho, esconderam-se nessa casa no início do Movimento. Com perfil de militares e só saíam só no período noturno, logo levantou as suspeitas dos vizinhos. Realizada operação policial, os militares foram presos e encaminhados ao Presídio Político dos Imigrantes (NO CAMPO..., 1932b, p. 1; AVIADORES..., 1932e, p. 1).

[111] Depois se tornou o Correio Aéreo Nacional (CAN).

[112] O capitão médico Ismael Torres Guilherme Christiano era médico do Hospital Militar (HM) da Força Pública Paulista e aviador, formado pela Esquadrilha de Aviação (EA) da Força. Morreu em 1943, em um desastre na Serra do Mar, no comando de um avião da VASP, da qual era Diretor.

[113] O Grupo Misto de Aviação da Força Pública (GMAP).

Realizado no dia 23 de agosto, foi porta-voz do preito o capitão aviador e médico Ismael Guilherme, comandante do Grupo Misto de Aviação da Força Pública. Antes, porém, falou ao microfone o famoso aviador Edu Chaves, que fora instrutor de voo da Escola de Aviação da Força Pública, no Campo do Guapira, entre 1913 e 1914.

Ismael Guilherme, ao discursar, relacionou nominalmente os aviadores civis, que prestavam relevantes serviços à constitucionalidade: *"[...] é de justiça salientar a dedicação com que os pilotos civis, instruídos na Força Pública, vem demonstrando nesse momento de vibração cívica pelo bem do Brasil. São eles, os tenentes comissionados Renato Pedroso, Alberto Americano, Carlos Mourão de Oliveira, Augusto Meirelles, Irahy Correa, Spencer Sidow, Hugo de Souza Neves, Armando Bordallo, José Camargo, Rosário Russo, João Baungartner e Plínio de Castro Ferraz"* (HOMENAGEM..., 1932, p. 1).

No dia posterior a eclosão do Movimento, ou seja, 10 de julho de 1932, com a encorajante movimentação de homens e máquinas no Campo de Marte, inicia-se a **1ª Fase da Força Aérea Constitucionalista**, novel Instituição do ar que tinha o mesmo objetivo de seus homólogos Paulistas em terra, a reconstitucionalização do Brasil. Os gloriosos acontecimentos desta fase serão a seguir discriminados, dos dias 10 a 28 de Julho de 1932, dia a dia.

Dia 10 de julho de 1932

(Domingo)

Na madrugada de 10 de julho, nas dependências do 4º Regimento de Infantaria (4º RI), mais duas aeronaves, bombardeios Potez, de 450 HP, somaram-se aos dois de Marte, constituindo o primeiro núcleo Constitucionalista (CANAVÓ FILHO e MELO, p. 291).

A partir daí, o Campo de Marte foi sede da Aviação Constitucionalista, apoiando-se também em outros campos de pouso: *"Em termos de infra-estrutura de aeródromos, os paulistas tinham 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, significamente aumentado durante a revolução, e também dos campos de Lorena, Taubaté, Mogi-Mirim, Campinas e Itapetininga. De uma posição 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"* (INSTITUTO, 2021, p. 346).

Naquela manhã, do Quartel General (QG) da Força Pública, na Avenida Tiradentes, na Capital, partiu para Ribeirão Preto-SP, um caminhão com

munição e combustível de aviação, pois fariam as aeronaves constitucionalistas voos de reconhecimento na região, com reabastecimento na cidade (NO QG..., 1932, p. 2).

Voluntariaram-se no Corpo de Aviação da Força Pública os pilotos-civis Plínio de Castro Ferraz, Ismael Soriano da Silva, Benedicto Brandão etc. (AVIADORES, 1932a, p. 2).

Os oficiais aviadores da Força Pública, com a extinção da Esquadrilha de Aviação (EA), em 1930, foram dispensados da aviação, sendo alocados nas demais Unidades da Força Pública e os aparelhos entregues ao Exército (FOI..., 1932, p. 1).

Com o estouro da Revolução, "as fênix retornaram ao ninho", o Campo de Marte, agora para lutar pelo retorno do Brasil ao regime da Lei.

Em atividade, no início da Revolução, apresentaram-se os seguintes oficiais aviadores e civis aviadores voluntários comissionados da Força Pública: capitão médico **Ismael** Torres **Guilherme** Christiano, capitão **Reynaldo Gonçalves**[114], capitão João **Negrão**, tenente Sebastião **Machado**[115], tenente João **Sylvio** Hoeltz[116], tenente Raul Marcondes, civis **Renato Pedroso**, Armando **Bordallo**, **Irahy Correa** e **Hugo** Gavião de Souza **Neves**, dentre outros (OS PILOTOS..., 1932, p. 4). "*Entre eles vamos encontrar um sócio fundador do Aeroclub (de São Paulo), Renato Pedroso e os associados Carlos Mourão de Oliveira e João Baumgartner, além dos já conhecidos José Daniel de Camargo e Irahy Correa*" (PROCHASKA, 2014, p. 68).

Oriundos de Quitaúna[117], no 4º Regimento de Infantaria, algumas aeronaves foram enviadas para o Campo de Marte, sede da Aviação Constitucionalista. Uma das aeronaves, um Potez, foi pilotada pelo capitão João Negrão, herói do Jahú.

Por volta das 18h00, a última aeronave, pertencente ao Correio Militar[118], o civil Renato Pedroso (piloto) e tenente Pedro Luiz Pereira (observador), da Força Pública, pousavam em Marte. Na sequência, fizeram um voo noturno, com novo pouso, agora às 20h00 (NO CAMPO..., 1932a, p. 3).

O tenente Sylvio Hoeltz, da Força Pública, dirigiu-se para Campo Grande, no então Estado de Mato Grosso, para buscar o general Bertoldo Klinger, um dos líderes do Movimento. A missão não foi cumprida, pois a aeronave sofreu uma pane. Restou ao general Klinger se deslocar de trem

---

[114] Durante a Revolução de 1924, servindo no Regimento de Cavalaria, da Força Pública, tornou-se oficial rebelde, seguindo o então major Miguel Costa. Realizou alguns voos durante a Revolução. Foi expulso da Instituição pelo envolvimento revolucionário. Com a vitória da Revolução de 1930, foi reincorporado. Ao estourar a Revolução de 1932, permaneceu ao lado de São Paulo pela constitucionalidade.

[115] O capitão Sebastião Machado e o sargento-ajudante João Sylvio Hoeltz (comissionado tenente durante o Movimento de 1932) eram instrutores de voo da Escola de Aviação da Força Pública, no Campo de Marte, em 1930. Todos foram antigos alunos do instrutor de voo da Força Orton William Hoover, que também prestaria serviços à causa constitucionalista, em 1932 (A ESCOLA..., 1930, p. 5).

[116] Ibid.

[117] Hoje, bairro da cidade de Osasco, na Grande São Paulo.

[118] Hoje, Correio Aéreo Nacional (CAN).

para a Capital Bandeirante, chegando em 12 de julho e logo assumindo o comando da 2ª Região Militar. (GENERAL..., 1932, p. 4).

Imagem. O tenente Sylvio, após ter sofrido um acidente em Campo Grande, não pode buscar o general Klinger, tendo descido no Campo de Marte, depois de ter reparado seu avião, um “Avro”. **Fonte:** (A AVIAÇÃO..., 1932a, p. 3).

Sanada a avaria no avião, o tenente Sylvio retornou na manhã de domingo (11), pousando no Campo de Marte (O TENENTE..., 1932, p. 4; O GENERAL ..., 1932, p. 1).

Logo após a chegada do Potez de Quitaúna, pilotada pelo tenente João Negrão, confabulava com o capitão Reynaldo Gonçalves, ambos da Força Pública, quando observaram nos céus do Campo de Marte um outro “Potez”. Imaginaram ser do tenente Sebastião Machado, também da Força Pública, que fora buscar em Quitaúna aeronave homóloga. Breve discussão ocorreu para saber de quem seria aquele “Potez”. Mais próximo, observaram pela numeração que não se tratava de aeronave constitucionalista. Ambos se prepararam para dar caça ao inimigo, mas o Potez ditatorial sumiu, com destino ao Rio de Janeiro (A HISTÓRIA..., 1932, p. 4).

Imagem. O capitão-aviador Ismael Guilherme, comandante da aviação constitucionalista com o capitão João Negrão, no Potez, avião de ataque, com metralhadora automática, que se vê ao lado do capitão Ismael. **Fonte:** (A AVIAÇÃO..., 1932a, p. 3).

Dia 11 de julho de 1932

(Segunda-Feira)

"Aos aviões armados dos revolucionários agregaram-se diversos aviões civis, inadequados para combate, mas que tiveram sua serventia em operações de observação dos movimentos de tropas, apoio de artilharia e transporte. Estes aparelhos oferecidos ou requisitados de particulares e de escolas de aviação, sendo constituídos por: 1 Fleet e 1 De Havilland Gipsy Moth, oferecidos pelo Club de Voo Bandeirante, 1 Curtiss JN oferecido pelo Cap. Antônio Reynaldo Gonçalves, 1 Morane Saulnier, 1 Caudron 93bis, 2 Nieuport Ni 8I de treinamento, 1 Latecoere postal, I protótipo experimental (o biplano São Paulo- mod Hoover) e 1 Hanriot Lorrainet. Este último, pelo que pudemos deduzir através de pesquisa, foi tomado como "empréstimo" pelas forças rebeldes quando ainda se achava encaixotado no depósito do porto de Santos. Trazido para São Paulo, passou a integrar a miscelânea de aeroplanos

da pequena e heroica arma de aviação revolucionária paulista" (PROCHASKA, 2014, p. 67-8).

O Comando do Campo de Marte foi confiado ao capitão médico e aviador Ismael Guilherme, da Força Pública.

"*Durante os primeiros dias das hostilidades, tanto legalistas quanto constitucionalistas empregaram seus aviões em missões de reconhecimento e propaganda" (INSTITUTO, 2021, p. 347).*

A aeronave do tenente **Adauto de Melo**[119] (observador), do Exército e tenente comissionado Armando **Bordallo** (piloto), que partiu de São Paulo com destino a Bauru-SP, encontraria o general Klinger, comandante da Revolução, repassando as informações enviadas pelo Comandante Geral da Força Pública, coronel Júlio Marcondes Salgado.

Por problemas técnicos, pousou em Lençóis (Paulista) e, não tendo pista adequada, capotou, destruindo a aeronave, porém, ninguém se lesionou. Seus ocupantes seguiram viagem até Bauru-SP, de automóvel, encontrando-se com o general Klinger (O AVIÃO..., 1932b, p. 2; Ellis Junior, 1933, p. 168-69).

Nos jornais de São Paulo do dia 11 de julho continham convites para os pilotos civis "*prestarem os seus serviços à causa da victoria do movimento constitucionalista"* (A ADHESÃO..., 1932, p. 2).

Com ação planejada desde o dia anterior (10), um representante do Comando Revolucionário levou ao Campo de Marte, por volta de 12h00, uma ordem de partida, que, basicamente, dizia que ser uma missão para o Rio de Janeiro com o intuito de distribuir sobre a cidade alguns impressos.

Rapidamente, todos os componentes da roda de aviadores (civis e militares, da Força Pública e Exército), apresentaram-se para o *raid*.

A escolha recaiu, após muitos protestos, sobre os aviadores do Aero Club de São Paulo, os tenentes comissionados da Força Pública Carlos Mourão de Oliveira (piloto) e João Baumgartner (observador), que cumpririam aquela que seria a primeira missão dos constitucionalistas.

Não levariam bombas, mas sim boletins e jornais, armados apenas com a metralhadora do observador.

Após o abastecimento da aeronave, pontualmente, às 13h17, decolaram do Campo de Marte, rumo a glória ou a morte!

Separaram as duas cidades cerca de 600 Km, flanqueando o Atlântico. A aeronave, voando baixo, para não ser vista a sua passagem e comunicada ao Rio de Janeiro, margeou os picos, que cortam os dois Estados, e o oceano. Já no Rio de Janeiro, ultrapassando a Serra do Órgãos, a tripulação alcançou a "Cidade Maravilhosa".

Lá, ao longo da Avenida Rio Branco, a poucas dezenas de metros do solo, derramaram a preciosa carga, 80 kg de jornais e manifestos (5 mil exemplares da primeira folha do "Estadão", de 10 de julho de 1932; 30 mil

[119] O tenente Adauto de Melo foi comandante de uma bateria de bombardeios (bombardas de grosso calibre), a partir de agosto de 1932, denominada Coluna Adauto de Melo. A Unidade, 10º Batalhão de Caçadores Reservistas (10º BCR), formada em Quitaúna (hoje, bairro de Osasco-SP), constituída por veteranos da 1ª Guerra Mundial, atuou no Setor Sul, junto as divisas do Estado do Paraná (A PODEROSA..., 1932, p. 1).

manifestos, assinados pelo governador Pedro de Toledo e exemplares de outros jornais, como, por exemplo, A Gazeta), voando a 180 km.

Com isso, a população fluminense foi cientificada sobre o Movimento Revolucionário que estourara em São Paulo e seus ideais constitucionalistas.

Findada a missão, sem perseguição do inimigo (Aviação Militar, do Exército ou Aviação Naval, da Marinha de Guerra), retornaram ao Estado de São Paulo. Já noite, os corajosos aviadores pousaram o Waco no aeródromo da cidade de Mogi das Cruzes-SP (UM AVIÃO..., 1932a, p. 2; AVIADORES..., 1932b, p. 1; CHEGARAM..., 1932a, p. 1).

Imagem. Os aviadores João Baumgartner (esq.) e Carlos Mourão de Oliveira, no Waco.
Fonte: (CHEGARAM..., 1932a, p.1).

Outra aeronave da Força Pública também realizou reconhecimentos, só que no Estado Montanheiro, em especial, na cidade de Três Corações do Rio Verde-MG[120], sede de uma Unidade de Cavalaria do Exército, e outras localidades próximas (O AVIÃO..., 1932a, p. 1).

[120] Hoje, Três Corações-MG, sede de Unidade de Cavalaria do Exército

Dia 12 de julho de 1932

(Terça-feira)

Ainda sobre o voo no Rio de Janeiro, em 11 de julho, os aviadores saíram de carro de Mogi das Cruzes, com destino a São Paulo.

No dia seguinte (12), Mourão e Baumgartner retornaram a Mogi com o propósito de levar o Waco para o Campo de Marte. Antes, porém, em voo de reconhecimento no litoral, constataram a presença de navios de guerra em São Sebastião-SP (O PRIMEIRO..., 1932, p. 1).

Às 13h00, pousaram no Campo de Marte com o Waco (OS REALIZADORES..., 1932, p. 4). Todavia, por volta das 14h00, ao saírem de automóvel do Campo de Marte, na Rua Voluntários da Pátria, também na Zona Norte da Capital, os dois aviadores comissionados da Força Pública foram vítimas de acidente de trânsito envolvendo um ônibus. Lesionados nas pernas e cabeça, foram encaminhados no Hospital Militar da Força Pública. Após medicação, ambos foram liberados (DEPOIS..., 1932, p. 4).

A segunda aeronave Potez, que estava em Quitaúna, o tenente-aviador Sebastião Machado, da Força Pública, foi incumbido de levá-la para o Campo de Marte, pousando por volta das 13h30.

Antes do pouso do Potez, o capitão João Negrão, da Força Pública, afirmou que seria o Machado que retornava com a aeronave de Quitaúna. Nem todos se convenceram. Com receio do que ocorrera em 10 de julho, domingo, com a presença de um Potez inimigo, que evoluiu sobre Marte e depois fugiu, o 2º tenente comissionado Irahy Correa, preventivamente, armou-se de um Fuzil Metralhadora. O 2º tenente comissionado Renato Pedroso colocou em funcionamento a hélice de seu aparelho, estando pronto para decolar. Mas, felizmente, era uma aeronave constitucionalista, a do tenente Machado.

Em outra missão, os civis Renato Pedroso (piloto) e Irahy Correa (observador), ambos comissionados 2º tenentes na Força Pública, no avião Moth, inspecionaram o litoral do Estado. Na Barra de Santos observaram alguns grandes navios (NOTÍCIAS..., 1932a, p. 4; VOO..., 1932, p. 1).

Em mais uma inspeção no litoral, o tenente comissionado Júlio Costa, da Força Pública, voou, a pequena altura, sobre os dois vasos de guerra da Esquadra, que se encontravam em Santos-SP (NOTÍCIAS...., 1932b, p. 1).

A Light providenciou a iluminação no Campo de Marte para facilitar o pouso noturno, com possantes refletores e, para defesa do aeródromo de possíveis investidas da aviação ditatorial, foram instaladas metralhadoras antiaéreas, em vários pontos do Campo de Marte (NOTÍCIAS..., 1932a, p. 4).

Na intensa Guerra de Propaganda, por volta das 16h00 uma aeronave ditatorial, oriunda do Rio de Janeiro, sobrevoou os bairros de Ipiranga, Jabaquara e Sacomã, lançando boletins.

Imagem. Metralhadora antiaérea, no Campo de Marte.
Fonte: (METRALHADORAS..., 1932, p. 1).

Imagem. Foram instalados, no Campo de Marte, poderosos refletores para as partidas e aterrisagens noturnas. Aí estão dois desses poderosos refletores colocados pela Light.
Fonte: (PARA AS ATERRISAGENS..., 1932, p. 4).

Rapidamente, os tenentes comissionados Renato Pedroso e Irahy Correa decolaram de Marte com aeronave armada de metralhadora, no encalço do avião. Todavia, a aeronave getulista conseguiu fugir da investida constitucionalista (UM AVIÃO..., 1932b, p. 1; UM AVIÃO..., 1932d, p. 4).

A grande altura, quatro hidroaviões Savoia Marchetti, da Marinha de Guerra, sobrevoaram a cidade de Santos-SP (QUATRO..., 1932, p. 1).

Dia 13 de julho de 1932

(Quarta-feira)

O Litoral Bandeirante foi inspecionado pelos aviadores Renato Pedroso (piloto) e Irahy Correa (observador), comissionados 2º tenentes da Força Pública. Na Barra de Santos, eles observaram alguns navios (RENATO..., 1932, p. 4)

A mesma equipe sobrevoou a cidade de Bananal-SP, no Vale do Paraíba, observando a concentração de tropas ditatoriais e distribuindo folhetos. Do lado de São Paulo, a alguns quilômetros, as tropas constitucionalistas estavam entrincheiradas (O QUE O PILOTO..., 1932, p. 1).

Para que a população Paulista distinguisse as aeronaves ditatoriais das constitucionalistas, os aviões Paulistas passaram a utilizar, "*debaixo das asas, uma faixa branca, de cada lado*" (AVISO..., 1932, p. 1).

Dia 14 de julho de 1932

(Quinta-feira)

No Campo de Marte, havia dois Wacos para missões de reconhecimento distintos**.** O primeiro deles**,** ocupado pelo 1º tenente **Sylvio** Hoeltz (piloto) e o 2º tenente **Hugo** Gavião Souza **Neves** (observador), ambos da Força Pública, em missão no Estado do Paraná (NUM VOO..., 1932, p. 1).

Meia hora depois, por volta de 12h15, os 2º tenentes comissionados Renato Pedroso (piloto) e Irahy Correa (observador), este armado apenas de uma pistola parabellum, tripularam o outro Waco, seguindo para o Sul de Minas e o Rio de Janeiro, com o propósito fraternal de se distribuir boletins.

Às 13h00, passavam por Caçapava-SP, 13h12 em Taubaté, 14h40 em Guaratinguetá-SP, seguindo para Bananal-SP. Quando lançavam folhetos nessa última cidade, surgiram dois Potez ditatoriais, armados com metralhadoras, sendo que um deles fez fogo contra o Waco, perseguindo-os durante 30 minutos (NOTÍCIAS..., 1932c, p. 1).

Acabada as balas da parabellum de Irahy, sabendo do fim que os aguardava, o piloto, tenente Renato Pedroso, lançou sua aeronave contra o Potez perseguidor, que desistiu da batalha aérea. (NUM VOO..., 1932, p. 1).

À tarde, mais dois Potez constitucionalistas foram preparados no Campo de Marte para novas missões.

O primeiro, pilotado pelo capitão João Negrão.

O segundo, pelo tenente Sebastião Machado e, como observador, o 2º tenente comissionado Dr. Alberto Americano, todos da Força Pública. Iriam para o Rio de Janeiro lançar boletins e manifestos sobre a cidade.

Às 14h00, as aeronaves decolaram do Campo de Marte e, no meio da tarefa, João Negrão, por súbita indisposição, abortou-a, retornando para o ponto de decolagem.

Enquanto isso, Machado e Americano não sabiam da situação e, já próximos do Rio de Janeiro, foram acompanhados à distância por outro Potez, imaginando que fosse do capitão Negrão.

Não foram molestados pela aviação ditatorial do Campos dos Afonsos e, tranquilamente, despejaram a carga de boletins e manifestos (50 mil impressos, jornais e fotografias dos últimos acontecimentos) sobre os bairros de Botafogo, Copacabana e Gávea e Avenidas Central e Beiramar.

Um dos trechos do manifesto assim dizia: "*CARIOCAS: Vossos irmãos paulistas estão de pé. Arma na mão. Alma no peito. Vinde às ruas. Lealíssimo povo. Que a ditadura venha abaixo. Que ainda uma Bastilha caia hoje. E hoje é justamente 14 de julho*" (OS DOIS..., 1932, p. 1).

Após a missão, retornaram a São Paulo, que não foi tão fácil, pois anoitecera logo após a panfletagem no Rio de Janeiro. Já próximos de Angra dos Reis-RJ, só o luar clareava o caminho, o que dificultava o manuseio e a visão da agulha da bússola (OS AVIADORES..., 1932, p. 1).

Com o ronco da aeronave, passando das 19h00, o capitão João Negrão, em terra, determinou que os possantes faróis iluminassem a pista do Campo de Marte, sempre restando a dúvida se não era uma aeronave ditatorial... Para os constitucionalistas, felizmente, não era, o que facilitou o pouso dos tenentes Sebastião Machado e Dr. Alberto Americano (NOVOS..., 1932, p. 4).

Marte ainda recebeu a visita do Secretário de Justiça, que veio conhecer o trabalho do Grupo Misto de Aviação. E durante o dia, na pista, o capitão Ismael Guilherme conversava com dois oficiais-aviadores do Exército, capitães Loreno Fernandez e Paulino Vasques (VISITA..., 1932, p. 1). O Campo de Marte também foi local de prova para quatro peças de artilharia da Força Pública, que estavam recolhidas há dois anos. Por volta das 14h00 os testes começaram e o armamento foi aprovado. (A FORÇA..., 1932, p. 1).

Nos hangares do Campo de Marte começaram os trabalhos de "*sincronização de metralhadoras com motores para armarem devidamente os aparelhos que até agora só têm voado com fuzil metralhadora*" (AVIADORES..., 1932c, p. 1)": *Para torná-los realmente efetivos, muito contribuíram os engenheiros e os técnicos do I.P.T (Instituto de Pesquisas*

Tecnológicas) que adaptaram estes aviões com porta bombas e metralhadoras sincronizadas, realizando estas instalações dentro dos hangares do Campo de Marte. Como identificação, eram pintados com uma larga faixa branca debruada nas laterais por duas linhas pretas em torno da fuselagem e em cada asa (cores da bandeira paulista)" (PROCHASKA, 2014, p. 67).

Novos brilhantes feitos da nossa aviação do campo de Marte

O tenente Sebastião Machado lançou jornaes e manifestos sobre o Rio — Os civis Pedroso e Irahy voaram — sobre o Estado de Minas —

O Moth, aeronave de turismo, dos tenentes Júlio Costa (piloto) e Luiz Tolezzano (observador), que realizou reconhecimento no litoral e nada de anormal encontrou, pousou no Campo de Marte (CHEGA..., 1932, p. 1).

Imagem. Tenente Sebastião Machado (esq.), que voou sobre o Rio de Janeiro e Júlio Costa, que inspecionou o litoral. **Fonte:** (NOVOS..., 1932, p. 4).

No Campo de Marte, o capitão Musa, da Força Pública, relatou para a imprensa alguns boletins, dentre eles, o que apontava a chegada em Itararé-SP, divisa com o Estado do Paraná, do 2º tenente- aviador João Leite da **Silva.** Na mesma data, o tenente Silva fez um ligeiro reconhecimento até Colônia Mineira[121], já no Estado do Paraná (NOTÍCIAS..., 1932c, p. 1).

Dia 15 de julho de 1932

(Sexta-feira)

Evadindo-se dos Campos dos Afonsos, no Rio de Janeiro, sede da aviação ditatorial, sob comando do major Eduardo Gomes[122], com o intuito de aderir à causa revolucionária, pousou em Taubaté-SP, no Vale do Paraíba, o tenente Arthur da Motta Lima Filho e um soldado observador, ambos do Exército.

Após três tentativas, esperando por uma melhor oportunidade e vacilo da vigilância, levantaram voo em um aparelho "Waco", logo seguido por uma

[121] Hoje, Siqueira Campos-PR

[122] Um dos rebeldes tenentistas sobreviventes dos "18 do Forte de Copacabana", em 1922.

aeronave ditatorial, pilotada pelo tenente Moracy, que foi em seu encalço, inicialmente, sem sucesso (DESCEU..., 1932, p. 1).

Todavia, próximo da cidade de Bananal-SP, Motta Lima cruzou com a aeronave ditatorial do tenente Moracy, do Exército, e com o Moth do capitão médico Ismael Guilherme (piloto), comandante da Esquadrilha Constitucionalista, e tenente Pedro (Pedrinho) Luiz Pereira (observador), ambos da Força Pública, que estavam em missão de reconhecimento.

Iniciou-se um duelo, porém o Moth estava desarmado... (O SEGUNDO..., 1932, p. 1). Estavam ali e então abertas as hostilidades na guerra aérea, que se fez nos céus de São Paulo (FOI..., 1932, p.1).

Na altura de Quiririm, distrito de Taubaté-SP, a peleja entre capitão Ismael Guilherme e o tenente Moracy durou aproximadamente 40 minutos. Realizando inúmeras acrobacias e muita sorte, não sem antes ser atingido várias vezes pelos disparos do aviador ditatorial, Ismael Guilherme conseguiu se desvencilhar do inimigo (NO CAMPO..., 1932b, p. 1).

Enquanto isso, Motta Lima conseguiu aterrar em Taubaté-SP. Imaginando que fosse um piloto ditatorial, com pane na aeronave, grande confusão se fez com os constitucionalistas, pois Motta Lima desejava que seu avião fosse escondido sob as árvores do aeroporto. De repente, surge o avião ditatorial de Moracy, cravejando de balas o motor do Waco[123] de Motta Lima.

Logo após, o capitão Ismael Guilherme pousa com segurança com seu Moth também no aeródromo de Taubaté-SP. Após o mal-entendido, ficou claro o motivo da evasão do tenente Motta Lima, ou seja, irmanar-se com os constitucionalistas, que o acompanham de automóvel até São Paulo.

Já estabelecido na Capital, Motta Lima foi entrevistado no estúdio da Rádio Cruzeiro do Sul, e, usando o microfone, apelou para que seus homólogos aeronautas da Marinha e Exército fizessem "*causa comum com as forças constitucionalistas*" (DESCEU..., 1932, p. 1).

Missão em Minas e Rio de Janeiro, os tenentes comissionados **Renato Pedrosa** (piloto) e **Abílio** Pereira de Almeida (observador), a bordo de um "Waco", decolaram do Campo de Marte.

Por volta das 13h50, passaram por Pouso Alto-MG (região de São Lourenço-MG). Atingiram Três Corações-MG. Lá, o quartel do Exército parecia estar vazio. Lançaram mais manifestos e jornais em Baependi-MG e Caxambu-MG. Proaram Itajubá e jogaram boletins em Cristina-MG e outras cidadelas. Passaram por Itajubá às 15h00 e no Quartel do Exército havia um comboio com 12 vagões, direcionado à Lorena-SP.

Voaram sobre a Serra, alcançando a linha da Central do Brasil, leito do Rio Paraíba até Barra do Piraí, jogando mais manifestos e jornais.

Em Bananal-SP, lançaram os últimos materiais. Pouso em Taubaté-SP para reabastecimento e, às 19h10, novo pouso, agora no Campo de Marte, finalizando a missão. (NO CAMPO..., 1932b, p. 1)

[123] Levado para os hangares do Campo de Marte, o motor foi conservado e a aeronave operacionalizada, participando de inúmeras operações.

Imagem. O aviador Motta Lima, que aderiu à causa da constitucionalização do Brasil, falando ao microfone da Rádio Cruzeiro do Sul. **Fonte:** (SUPPLEMENTO..., 1932, p. 12).

Também partira no meio do dia, com a mesma missão fraternal, ou seja, de distribuição de boletins sobre as cidades cariocas, o capitão Ismael Torres Guilherme, comandante do Grupo Misto de Aviação da Força Pública (GMAP). Cumprida a missão, retorna a Marte por volta das 19h00, com um pouso tranquilo. (CHEGAM..., 1932, p. 1.)

Retornando de Santos, ao fazer um reconhecimento no litoral, pousaram no Campo de Marte um Moth, cujos tripulantes eram os 2º tenentes comissionados Júlio Costa (piloto) e Luiz Tolezano (observador). Nada de anormal foi identificado na averiguação (CHEGA..., 1932, p. 1).

Com a importância da 5ª Arma, o governador aclamado, Pedro de Toledo, fez publicar o Decreto nº 5.590, de 15 de julho de 1932, criando o Grupo Misto de Aviação da Força Pública do Estado:

> **DECRETO N. 5.590, DE 15 DE JULHO DE 1932**
> Cria o Grupo Misto de Aviação da Força Pública do Estado (G. M. A. P.)
> O DOUTOR PEDRO DE TOLEDO, Governador do Estado de São Paulo, por aclamação do Povo Paulista, do Exército Nacional e da Força Pública, considerando indispensável prover a Força Pública do Estado de São Paulo de todas as armas necessárias para a consecução dos fins do movimento revolucionário constitucionalista, de que São Paulo tomou a Iniciativa,
> Decreta:
> **Art. 1.º** - Fica criado o Grupo Misto de Aviação da Força Pública do Estado (G. M. A. P.), a esta incorporado, com a seguinte composição:
> 1) - um comando e administração;
> 2) - um pelotão extranumerário;

3) - um posto de saúde;
4) - uma esquadrilha de caça:
5) - uma esquadrilha de bombardeio;
6) -uma esquadrilha de exploração e observação;
7) - uma esquadrilha escola.

Art. 2.º - O comando do G. M. A. P. será exercido por um major aviador, auxiliado pelo pessoal de administração e intendência:

Art. 3.º - O pelotão extranumerário será comandado por um capitão aviador, que será o subcomandante do G. M. A. P.

Art. 4.° - Compor-se-á o pelotão extranumerário das seguintes secções:

I - Radiotelegrafia;
II - Fotografia;
III - Mecânica;
IV - Meteorologia.

Art. 5.º - O posto de saúde será chefiado por um primeiro tenente médico, com as mesmas funções dos chefes dos serviços sanitários regimentais.

Art. 6.º - As esquadrilhas de caça, bombardeio e observação e exploração, serão comandadas por um capitão aviador cada uma, sendo os dois aparelhos restantes de cada esquadrilha comandados por primeiros ou segundos tenentes aviadores.

Art. 7.º - A esquadrilha escola será comandada por um capitão aviador auxiliado por dois primeiros ou segundos tenentes aviadores.

§ único - Compor-se-á a esquadrilha escola dos aviões necessários a um perfeito ensino de pilotagem, navegação aérea e radiotelegrafia, além das partes necessárias ao perfeito conhecimento dos aviões e seus motores.

Art. 8.º - As funções do comandante, subcomandante, pessoal da administração e da intendência e do pelotão extranumerário, do posto de saúde, enfermeiros e padioleiros, número e disciplina destes, serão determinados em um regimento especial, expedido pelo Comando Geral da Força Pública, que exercerá o contraste de todos os serviços do G. M. A. P.

Art. 9.º - Durante o período das operações poderá o Comando da Força Pública preencher com técnicos civis, e de acordo com as necessidades, as vagas nos diversos quadros do G. M. A. P.

§ único - Esses técnicos serão comissionados como segundos tenentes ou inferiores, a critério do Comando, e serão desligados da Forca Publica logo que terminar o movimento nacional a favor da constitucionalização do País.

Art. 10 - Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palacio do Governador do Estado de São Paulo, 15 de julho de 1932.
PEDRO DE TOLEDO,
Waldemar Ferreira.

Publicado[124] na Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça e Segurança Pública, aos 15 de julho de 1932.

No aspecto operacional, o GMAP compunha-se de uma esquadrilha de caça, de bombardeio, outra esquadrilha de exploração e observação e uma esquadrilha-escola, além das realização das atividades meio, tais como radiotelegrafia, fotografia, mecânica e meteorologia.

Imagem. Posto de Radiotelegrafia no Campo de Marte, QG da Aviação.
Fonte: DONATO, 1982, p. 193.

[124] Vide: https://tinyurl.com/3z6j2ete.

Dia 16 de julho de 1932

(Sábado)

Já recuperados do acidente de trânsito, de 12 de julho, após o exitoso voo sobre o Rio de Janeiro, realizado no dia anterior, João Baumgartner e Mourão se apresentaram no Campo de Marte prontos para novas missões (NO CAMPO..., 1932b, p. 1).

O tenente Sylvio Hoeltz, da Força Pública, continuava firme em suas missões pelas divisas com o Paraná, no Setor Sul, enquanto o Tenente Raul Marcondes, da Força Pública, cuidava do almoxarifado/intendência da Aviação Constitucionalista com esmero (O TENENTE..., 1932a, p. 4). O capitão João Negrão, por sua vez, rapidamente se recuperava de sua doença.

Alguns civis já conhecidos, outros não, foram comissionados tenentes da Força Pública: Renato Pedroso, Irahy Correa, Raul Barbeta, Reynaldo, Tolezani, dentre outros (NO CAMPO..., 1932b, p. 1).

Em Marte pela manhã houve a visita do general Bertoldo Klinger. Os capitães Negrão e Musa, ambos da Força Pública, apresentam ao general os aviadores do recém-criado Grupo Misto de Aviação da Força Pública (GMAP), inclusive Motta Lima, que estava no local.

Às 11h00, o general Klinger acompanha o decolar das aeronaves em missões do Grupo de Aviação Mista da Força Pública. A primeira, do 2º tenente comissionado Renato Pedroso, em missão em Minas Gerais.

Na sequência, a segunda, do 2º tenente Júlio Costa (piloto) e tenente Pedro (observador), com incumbência de percorrer o Litoral Paulista, em reconhecimento (NO CAMPO..., 1932b, p. 1).

O general Klinger ainda assiste ao pouso do capitão médico-aviador Ismael Guilherme, da Força Pública, oriundo de Taubaté, que no dia anterior (15) pelejou contra o aviador ditatorial Moracy, em Quiririm, distrito de Taubaté-SP. (NO CAMPO..., 1932b, p. 1).

Por volta das 14h00, quando os aviadores estavam ausentes, em almoço, e seis aeronaves constitucionalistas estavam fora dos hangares (duas em conserto), surgiu uma esquadrilha ditatorial, formada por 7 aviões, sendo 4 Potez, 2 Waco e 1 Moth.

Estavam em missões, fora do Estado de São Paulo, em reconhecimento, dois pilotos constitucionalistas: tenente comissionado Renato Pedroso e tenente Júlio Costa, ambos do Grupo Misto de Aviação da Força Pública.

Os soldados, junto as metralhadoras antiaéreas, estavam a postos.

Caiu a primeira bomba, longe dos hangares, no fim do campo.

Por ordem do capitão Ismael Guilherme, comandante do Grupo Misto, as metralhadoras começam a pipocar sobre as aeronaves ditatoriais. Seguem-se outras bombas, que caem distantes do Campo de Marte. Os aviões, por estarem muito altos, em torno de 2.000 metros, tiveram a mira prejudicada.

Os primeiros aviadores constitucionalistas surgiram em automóveis.

O Waco dos tenentes comissionados Renato Pedroso (piloto) e Irahy Correa (observador), do Grupo Misto de Aviação, retornando de Minas Gerais, deparam-se com os quatro Potez getulistas. Com rápidas manobras, Renato Pedroso (piloto) conseguiu driblar os ataques dos quatro aviões.

Após isso, as aeronaves inimigas abandonam a região, com destino ao Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Pedroso pousa normalmente e ninguém em Marte se feriu. Foram nove bombas lançadas, duas não explodiram. Uma delas atingiu a pista, abrindo um enorme buraco da altura de um homem. No total, foram sete aparelhos getulistas empregados no ataque contra o Campo de Marte.

O Waco de Renato Pedroso e Irahy Correa passara antes sobre várias cidades mineiras e, em Itajubá-MG, enquanto lançavam boletins, foram alvejados por tropas ditatoriais, sem maiores consequências (AVIADORES..., 1932d, p. 1; SETE..., 1932, p. 1).

Dia 17 de julho de 1932

(Domingo)

O tenente comissionado Renato Pedroso (piloto) e Irahy Correa (observador) decolaram às 10h30 do Campo de Marte para o Estado do Paraná em missão de reconhecimento.

Três hidroaviões Savoia Marchetti, da Marinha de Guerra, às 11h00, sobrevoaram Santos-SP, lançando sobre a cidade seus manifestos governistas (OS TELEGRAMAS..., 1932, p. 1).

Um deles, no retorno à base, em Vila Bela-SP[125], no litoral norte Paulista, por volta de 11h45 sofreu grave acidente, na altura da Ilha Queimada Grande[126], espatifando no mar, sem sobreviventes.

A tragédia foi observada pela tripulação do vapor do Lloyd Brasileiro Comandante Alcídio (UM AVIÃO..., 1932c, p. 1).

À tarde, após realizar observações no terreno, o tenente Pedro (piloto), mais conhecido por “Pedrinho” (Pedrinho) e o tenente Fábio (observador) regressaram de Taubaté-SP, quando apoiavam as tropas constitucionalistas do Setor Norte, pousando em Marte.

O Waco do tenente Motta Lima estava em reparo nos hangares de Marte, em especial, em relação ao seu motor, que foi metralhado em 15 de julho de 1932 no aeródromo de Taubaté-SP. Em breve, iria compor o Grupo Misto de Aviação (O AVIÃO..., 1932c, p. 4).

Os pilotos no Campo dos Afonsos, que apoiavam a Ditadura de Getúlio: “*chefe, major Eduardo Gomes; aviadores – tenentes Muracy, Wanderley,*

[125] Hoje, Ilhabela

[126] Hoje, Ilha das Cobras, entre Itanhaém e Peruíbe.

Lemos Cunha, Anísio Botelho, Rocha Lima, Fontenelle, Asdúbral e outros [...]" (OS PRINCIPAES..., 1932, p. 4).

Dia 18 de julho de 1932

(Segunda-feira)

A Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo colocou à disposição do engenheiro Alcalde Vals, "*incumbido de regularizar o Campo de Marte, uma plaina e o respectivo tractor*", para arrumação de parte da pista destruída pelo bombardeio aéreo, de 16 de julho, sábado (REPAROS..., 1932, p. 1).

Em consequência do bombardeamento ditatorial ao Campo de Marte houve "*a instalação de novas metralhadoras antiaéreas, para repelir, se preciso, o adversário*" (OS NOSSOS..., 1932, p. 4)

Em torno de 12h00, decolou de Marte, em missão de reconhecimento no litoral, um Potez, tripulado pelo tenente Sebastião Machado (piloto) e o tenente comissionado Dr. Alberto Americano, ambos do GMAP.

Em São Sebastião-SP, observaram a existência de destróier e hidroaviões Savoia Marchetti, da Marinha de Guerra.

Em altura considerável, desfraldaram uma bandeira branca e lançaram um buquê de flores sobre as aeronaves navais. Ato contínuo, a baixíssima altura, deram um rasante, no meio da flotilha. Os marinheiros, saudando, respondiam com lenços. Também realizaram reconhecimento em Parati-RJ, sem alterações (RECONHECIMENTO..., 1932, p. 1).

O que era difícil, tornou-se quase impossível. De fato, alguns aviadores do Exército, nos Campos dos Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, desejavam se juntar aos constitucionalistas. A partir da fuga do tenente Motta Lima dos Afonsos, em 15 de julho, juntando-se aos constitucionalistas, a vigilância se tornou ainda maior. Restava fugir por outros meios.

Pela Central do Brasil, ferrovia que unia o Rio a São Paulo, também grande patrulhamento se fazia, similar ao que ocorria na Rodovia que unia as duas cidades. Então, disfarçados de simples pescadores, embarcados em uma canoa, seguiram pela costa até Santos-SP.

Eram eles, os tenentes aviadores do Exército **Orsílio** Coriolano **de Araújo** (que já tentara evadir-se dos Afonsos, mas sem sucesso) e José Angelo **Gomes Ribeiro;** o civil aviador Dr. Mário **Machado Bittencourt** e o coronel **Brasílio Taborda**[127]. Chegaram descalços, barbados e cansados.

Encaminhados para São Paulo, às 14h00, foram para o Quartel General (QG) do Exército Constitucionalista para apresentação às autoridades. No QG, o tenente Motta Lima, o primeiro a evadir-se dos Afonsos, os esperava (NUMA..., 1932, p. 1).

[127] Entre 19 e 21 de julho de 1932 foi Comandante Militar da Praça de Santos-SP (SANTOS..., 1932, p. 3; O CORONEL..., 1932, p. 1). E a partir de 22 de julho de 1932, Comandante do Setor Sul, em Itapetininga-SP.

Dia 19 de julho de 1932
(Terça-feira)

Em Marte, os tenentes Orsínio de Araújo, Motta Lima e capitão Gomes Ribeiro foram apresentados aos oficiais do Grupo Misto de Aviação da Força Pública. Orsínio (piloto) e Motta Lima (observador), em um Potez, com duas metralhadoras, partiram em missão de reconhecimento (NUMA..., 1932, p. 1).

Dia 20 de julho de 1932
(Quarta-feira)

Uma manhã calma em Marte, pois não houve decolagens.

Oriundos de Itararé-SP, que prestavam serviços no Setor Sul, junto às divisas do Estado do Paraná, pousou a aeronave Waco, conduzida pelo tenente Sylvio (piloto) e tenente comissionado Hugo (observador). Foram substituídos pelo Moth dos tenentes comissionados Renato Pedroso (piloto) e Irahy Correa (observador).

À tarde também foi de calmaria, somente nos hangares as equipes de terra preparavam as aeronaves (CHEGARAM..., 1932b, p. 1).

Dia 21 de julho de 1932
(Quinta-feira)

Manhã agitada em Marte.

Antes das 09h00, os tenentes do Exército Orsínio de Araújo (piloto) e Motta Lima (observador) decolaram em missão do Comando Geral, retornando em segurança no final da tarde com o objetivo alcançado. Também foram destacados em Itararé-SP, Setor Sul, vários aviadores, que fariam parte de uma esquadrilha.

Duas novas aeronaves, aprovadas em testagem, foram integradas à Aviação Constitucionalista. Os trabalhos de medição ficaram à cargo do oficial comissionado Orton William Hoover[128], da Força Pública.

[128] Estadunidense, foi instrutor de voo da Aviação Naval, em 1916. Com a entrada dos EUA na 1ª Guerra Mundial, em 1917, lutou por seu país, tornando-se um ás da aviação. Por dois momentos foi instrutor de voo da Aviação da Força Pública Paulista, no Campo de Marte: 1920-21 e 1924-30. Foi também seu projeto o primeiro avião construído no Brasil (com exceção do motor, de fabricação americana), nos hangares do Campo de Marte, um biplace denominado “São Paulo”.

Para evitar propaganda ditatorial, relacionando o Movimento Constitucionalista com a contratação de mercenários estrangeiros, os conhecimentos de Hoover foram utilizados na área mecânica e de navegação em instrução. De fato, *"existiam oficinas para reparo dos aviões no próprio Campo de Marte, pertencentes aos aviadores Orton Hoover e Fritz Roesler, os quais podiam realizar concertos de certa monta no parco e quase miserável material de avião, o qual iria acompanhar os paulistas na guerra"* (ELLIS JUNIOR, 1933, p. 167).

Nos hangares, os consertos efetuados pelos mecânicos têm ritmo acelerado (AUGMENTA..., 1932, p. 1). Com efeito, *"no hangar ´Maneco´, de propriedade do conhecido piloto Fritz Roesler, vae grande actividade, desde o início do movimento constitucionalista. Alli trabalham na preparação, concerto e revisão dos nossos aviões, habeis technicos, sob a direção daquele piloto e de Orton Hoover. Não pode passar sem um registro o trabalho insano, dia e noite, desenvolvido nesse hangar, um dos mais completos do Brasil. Lá vimos hoje cedo o major Ivo Borges, enthusiasmado, esperado a conclusão da montagem de um apparelho. Tudo trabalha, em São Paulo, pela Constituição"* (GRANDE..., 1932, p. 4).

Tanto o americano Orton Hoover, quanto o alemão Fritz Roesler, que eram aviadores veteranos da 1ª Guerra Mundial, foram comissionados no posto de major pelo tempo que durasse a revolução. Eles também atuaram como orientadores táticos da originária Força Aérea Constitucionalista (PROCHASKA, 2014, p. 68).

Dia 22 de julho de 1932

(Sexta-feira)

No período da tarde houve o retorno da esquadrilha que fora direcionada para Itararé-SP, Setor Sul, após reconhecimento em tal região, permanecendo na área os tenentes comissionados Renato Pedroso e Irahy Correa e tenentes Sylvio e Hugo Neves (A AÇÃO..., 1932, p. 1).

Dia 23 de julho de 1932

(Sábado)

Um sábado terrível para o Movimento. No Guarujá-SP, no Hotel La Plage[129], Santos Dumont cometeu suicídio, enforcando-se (NA ILHA..., 1932,

[129] Não mais existente, ficava próximo do atual Shopping de mesmo nome, na Praia de Pitangueiras, no Guarujá-SP.

p. 1). Em todo o país foi uma *"perda nacional e luto universal: o suicídio de Alberto Santos Dumont, no hotel do Guarujá onde se hospedava, exasperado com o ouvir e o assistir o emprego que reputava mau para o seu invento principal: o avião*" (DONATO, 1982, p. 211).

Antes, porém, no início do Movimento, em 14 de julho de 1932, Santos Dumont escreveu uma carta aos patrícios brasileiros, declarando seu apoio público ao retorno do regime da Lei no país, aplaudindo o Movimento Constitucionalista (vide imagem da carta na página a seguir).

Em Santo Amaro-SP[130], durante os testes de novo material bélico, uma bombarda, ocorreu um terrível acidente.

A bomba introduzida no interior do cano do armamento explodiu, fragmentando-se.

Os estilhaços mataram instantaneamente o Comandante Geral da Força Pública, coronel Júlio Marcondes Salgado.

O inventor do artefato, capitão José Marcellino da Fonseca, também atingido, faleceu.

Feriram-se o general Klinger, com estilhaços no braço, o coronel Salvador Moya e o capitão Heliodoro Tenório da Rocha Marques, ambos da Força Pública, e o político Vladimir Piza (QUANDO..., 1932, p. 4).

O coronel Marcondes Salgado foi substituído pelo tenente-coronel Herculano de Carvalho e Silva, este promovido na mesma data ao posto de coronel[131].

Por fim, pela segunda vez, os vermelhinhos[132] da Força Aérea Governista atingiram o Campo de Marte, causando pequenos danos. As metralhadoras ali postadas reagiram ao ataque (UMA ESQUADRILHA..., 1932, p. 4).

Todavia, imperícia ou objetivo secundário a atingir, uma das bombas explodiu junto ao Clube Espéria (DIVERSAS..., 1932, p.1), naquela hora e dia repleto de frequentadores, incluindo-se mulheres e crianças.

Efeito psicológico muito grande: pânico, atropelo, constatação de vulnerabilidade dos céus e das casas paulistanas ante o inimigo até ali inconsiderado: o avião.

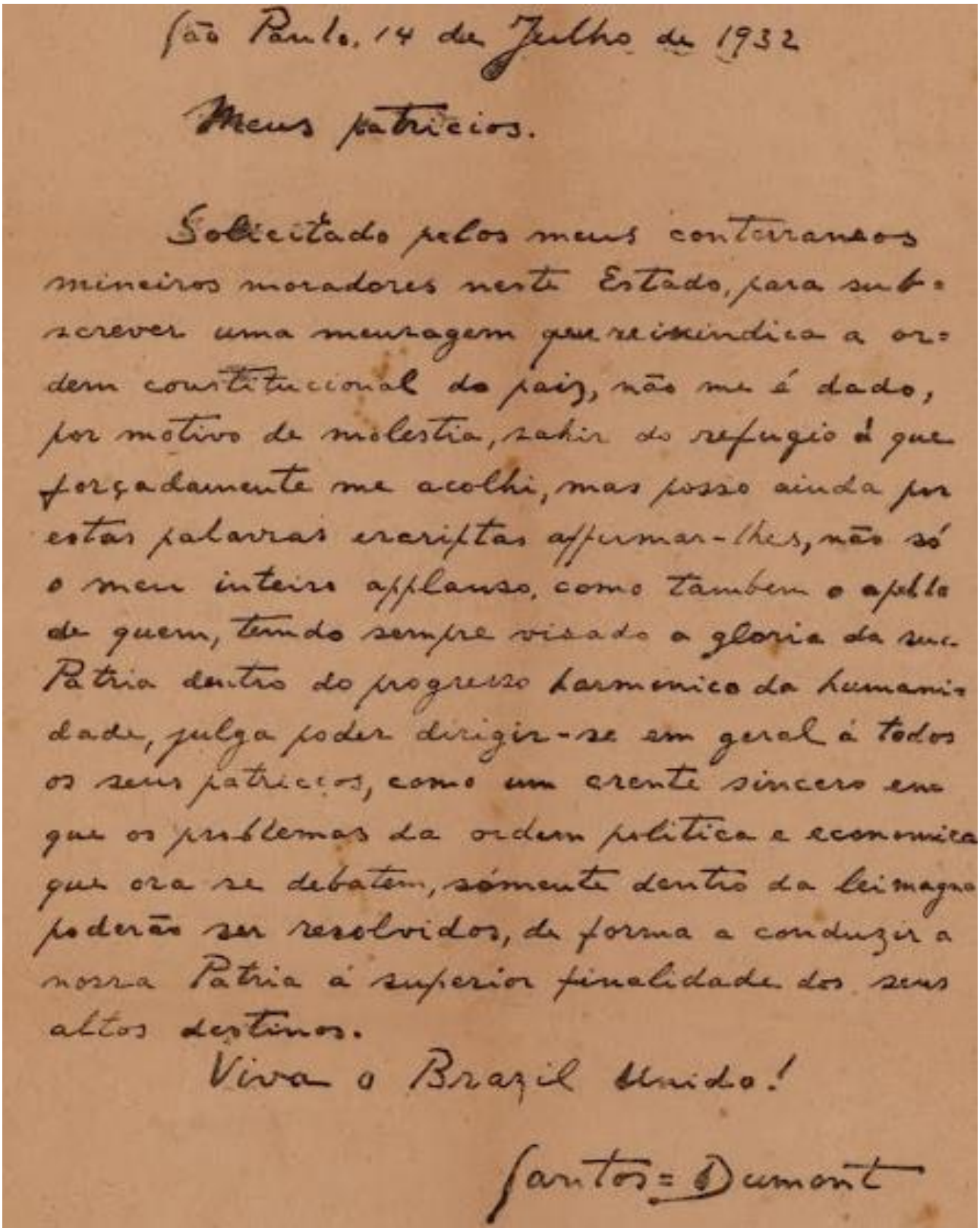
Depois desse, aos sábados, sem falta, os vermelhinhos visavam o Campo de Marte, circunstância que sugeriu ao povo referir-se àquele local como sendo o "Campo Mártir" (DONATO, 1982, p. 210).

---

[130] Santo Amaro, hoje bairro da zona sul da Capital, na época era uma cidade. O local de testes é hoje a área do Aeroporto de Congonhas, na cidade de São Paulo.

[131] O coronel Herculano de Carvalho, no final de setembro, observando que as tropas ditatoriais já se encontravam nas proximidades de Guaratinguetá, Campinas e Sorocaba, cercando a cidade de São Paulo e, avaliando os prejuízos da continuidade da guerra já perdida, corajosamente, liderou os constitucionalistas para o armistício, assinado em 02 de outubro de 1932, na cidade de Cruzeiro- SP. Mesmo com a atitude racional tomada, ficou com a pecha de traidor. Em novembro daquele ano publicou um livro, sob seu ponto de vista: "A Revolução Constitucionalista."

[132] Os vermelhinhos, aeronaves cuja cor predominantemente vermelha os fizeram assim conhecidos.



São Paulo, 14 de Julho de 1932

Meus patricios.

Solicitado pelos meus conterraneos mineiros moradores neste Estado, para subscrever uma mensagem que reivindica a ordem constitucional do paiz, não me é dado, por motivo de molestia, sahir do refugio á que forçadamente me acolhi, mas posso ainda por estas palavras escriptas affirmar-lhes, não só o meu inteiro applauso, como tambem o apello de quem, tendo sempre visado a gloria da sua Patria dentro do progresso harmonico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral á todos os seus patricios, como um crente sincero em que os problemas da ordem politica e economica que ora se debatem, sómente dentro da lei magna poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nossa Patria á superior finalidade dos seus altos destinos.

Viva o Brazil Unido!

Santos-Dumont

Imagem. Carta Manifesto de apoio ao Movimento Constitucionalista de autoria de Santos Dumont.
Fonte: Donato, 1982, p. 190.

Dia 24 de julho de 1932
(Domingo)

Por volta das 11h00, uma comitiva, formada pelas senhoras das oficinas de costura da Cruz Vermelha, da Praça Ramos de Azevedo, entregaram aos soldados do ar, no Campo de Marte, donativos (30 mil cigarros e 200 caixas de fósforos) e lanches à tropa (UM LUNCH..., 1932, p. 3).

Em destaque, eram as senhoras D. Carolina da Silva Telles, vice-presidente da Cruz Vermelha, e D. Carlota Pereira Queiroz, esta última que viria a ser, em 1933, a única representante mulher da Assembleia Nacional Constituinte, que resultou na promulgação da Constituição Federal de 1934.

Imagem. D. Carolina da Silva Telles, D. Emília Navia, D. Carolina Pereira Queiroz e D. Sarah Ribeiro entregam ao soldados do Campo de Marte donativos oferecidos, por seu intermédio, à Cruz Vermelha. Fonte: (O LUNCH..., 1932, p. 3).

No Campo de Marte, os recém-chegado oficiais do Exército, tenentes Motta Lima e João Gomes Júnior, com auxílio de alguns sargentos do Exército, sincronizaram uma metralhadora com as hélices de uma aeronave.

Também o sargento ajudante Sylvio Hoeltz, fora promovido ao posto de 2º tenente pelos ótimos serviços realizados na zona de Itararé, no Setor Sul, com seu Waco (OS TENENTES..., 1932, p. 1).

O tenente João Angelo Gomes Ribeiro, do Exército, decolou de Marte com destino ao litoral. Sobre a Serra, a aeronave teve uma pane, conseguindo aterrissar em Itanhaém. Sanado o problema, no dia seguinte (25), retornou para Marte (O TENENTE..., 1932b, p. 1).

Dia 25 de julho de 1932

(Segunda-feira)

Instrução Aérea

Com a constituição do Grupo Misto de Aviação da Força Pública, em 15 de julho, havia a previsão de uma esquadrilha escola em sua composição.

Os oficiais da Força Pública, capitão Ismael Guilherme e o tenente Jayme Americano, ambos médicos, particularmente, já desenvolviam uma atividade chamada de “avião sem motor” no Campo de Marte, que são os “planadores”. O aviador Orton William Hoover, inclusive, construía tais equipamentos. Na época, tal prática de ensino aeronáutico já era muito comum na Alemanha e na Itália.

Uma das atividades desenvolvidas durante o conflito, para suprir de pilotos a Força Aérea Constitucionalista, foi a instrução de voo, ministrada, inicialmente, para 15 novos pilotos.

Na 1ª fase da instrução, foram ministradas as aulas teóricas, à cargo do capitão Alexandre Jakowsky, que abrangiam matérias como navegação, teoria de voo, combates aéreos, observação e bombardeio.

O capitão médico e aviador Ismael Guilherme, o tenente médico e aviador Jayme Americano e o major comissionado Orthon Hoover eram instrutores de planadores no Aero Club de São Paulo, também no Campo de Marte, a na Escola de Aviação em operação, durante a Revolução.

Imagem. Um grupo de alunos com um planador, no Campo de Marte.
Fonte: (A PRIMEIRA..., 1932, p. 1).

Na 2ª fase da instrução, nas aulas nos planadores.

Com a aprovação nessa fase, o candidato evoluía para a 3ª fase da instrução, ou seja, o oficial comissionado-aluno era destinado ao “rolador.”

Tal instrumento era aeronave antiga, em que o estagiário treinava a se movimentar com o avião em solo.

Por fim, a 4ª fase da instrução, na “aeronave-escola”, com a efetiva prática de voo, obtendo assim o seu brevê (A PRIMEIRA..., 1932, p. 1).

As aulas no avião-escola eram ministradas pelo capitão João Negrão e tenente Sebastião Machado, do Grupo Misto de Aviação da Força Pública (AS ACTIVIDADES..., 1932, p. 4). *“O major Ivo esta manhã, ordenou ao capitão Negrão que treinasse e deixasse em plena forma de vôo todos os pilotos civis que estavam há muito afastados da aviação*” (QUERO..., 1932, p. 4).

Dia 26 de julho de 1932

(Terça-feira)

Durante a manhã foram recolhidas, no Campo de Marte, sete bombas de aviação, lançadas pelos vermelhinhos no bombardeamento realizado no último sábado (23). Ao caírem, perfuraram o solo, porém, não explodindo.

Imagem. Das sete granadas lançadas, que não explodiram no Campo de Marte, cinco estavam nas mãos dos soldados constitucionalistas. As outras duas foram desmontadas anteriormente. **Fonte:** (AS ACTIVIDADES..., 1932, p. 4)

Dia 27 de julho de 1932

(Quarta-feira)

Disfarçados de pescadores, em viagem realizada em uma pequena lancha, partindo do cais do porto, em área central do Rio de Janeiro, enganando a cerrada fiscalização ditatorial, seis oficiais do Exército alcançaram Ubatuba-SP.

Desejavam se juntar aos esforços constitucionalistas. Dentre eles, os majores-aviadores Ivo Borges e Lysias Rodrigues, ambos da Aviação Militar do Exército, cuja sede era o Campos dos Afonsos. Ivo Borges passou a ser o oficial mais graduado da Aviação Constitucionalista (O GRUPO..., 1932, p. 1).

Dia 28 de julho de 1932

(Quinta-feira)

A Passagem de Comando

Com a chegada dos oficiais-aviadores do Exército, em especial, dois oficiais superiores, majores Ivo Borges e Lysias Rodrigues, o então comandante da Aviação Constitucionalista, capitão-aviador e médico Ismael Guilherme, da Força Pública, passou o comando ao major-aviador Ivo Borges, do Exército (O MAJOR..., 1932, p. 1; O GRUPO..., 1932, p. 1).

Foi designado para o comando do Campo de Marte, o major-aviador Lysias Rodrigues, do Exército.

A reorganização da Aviação Constitucionalista ocorreu "*de modo a dar-lhes maior eficiência e ser melhor aproveitado o serviço da quinta arma na atual campanha*" (NOMEADO..., 1932, p. 1), com o estabelecimenot de duas Esquadrilhas de Voo, denominadas Grupos:

O Grupo Misto da Aviação da Força Pública (GMAP), que ficou sob o comando do capitão-aviador Ismael Guilherme, sendo o subcomandante o capitão João Negrão. Este grupo foi integrado por aviadores da Força Pública Paulista bem como por pilotos civis, comissionados no posto de tenente.

E o 1º Grupo de Aviação Constitucionalista (1º GAvC), a comando do major-aviador Lysias Rodrigues, que o cognominou de Grupo "Gaviões de Penacho".

Este grupo foi integrado por pilotos do Exército, da Força Pública e voluntários civis, estes últimos comissionados no posto de 2º tenente: *"Ao passar, porém, da fase de missões de exploração para as verdadeiras operações de guerra, os aviadores civis e os da Força Pública foram afastados*

da direção dos aparelhos, os quais ficaram exclusivamente nas mãos dos pilotos do Exército. Àquelas foi reservada a responsabilidade da preparação de novos pilotos. Eles, no entanto, já haviam praticado proezas inauditas, como – ao que se refere Alfredo Ellis Junior - a de se amarrarem nas asas dos aparelhos, armados de parabellum, a fim de enfrentarem voo possíveis adversários. Atos de verdadeiro heroísmo, por certo ignorados do Major Ivo Borges, que praticou impensadamente essa discriminação. Daí que muitos dos civis tenham deixado de frequentar o Campo de Marte, ao passo que aos oficiais da Força Pública a disciplina os impediu de fugir as ordens superiores" (DO AMARAL, 1982, p. 172-3).

Organizados assim os dois grupos da Aviação Constitucionalista, as narrações dos eventos, a partir de 28 de julho de 1932, ocorreram sob a empolgante pena de Lysias Rodrigues, sendo magistralmente por ele descritas em ***Gaviões de Penacho***, livro que publicou dali a dois anos, em 1934.

Com a citada reformulação, um novo estilo de guerra no ar foi apresentado, o que viria a caracterizar a 2º fase da Força Aérea Constitucionalista, esta já descrita por Lysias em seu livro.

Por fim, se na 1ª Fase da Força Aérea Constitucionalista, com os aviões desarmados, os aviadores paulistas ganharam fama, já na 2ª Fase, os *"aparelhos de guerra hostilizaram duramente as tropas ditatoriais"* (FOI..., 1932, p. 1).

REFERÊNCIAS

CANAVÓ FILHO, José; MELO, Edilberto de Oliveira. **Asas e Glórias de São Paulo**. São Paulo: Imprensa Oficial do estado, 1978.

CARNEIRO, Glauco. **História das Revoluções Brasileiras**: da Revolução Liberal à Revolução de 31 de março (1930/1964). Rio de Janeiro: O Cruzeiro S. A, 1965, 2. v.

DO AMARAL, Pedro Ferraz. **A Guerra Cívica**-1932. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1982.

DONATO, Hernâni. **A Revolução de 32**. São Paulo: Círculo do Livro, 1982.

ELLIS JUNIOR, Alfredo. **A Nossa Guerra**. São Paulo: Editora Piratininga, 1933.

INSTITUTO Histórico e Cultural da Aeronáutica (Org.). **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Itatiaia/INCAER, 1990, 2. V.

MARQUES, Sérgio. A Revolução Esquecida de 1924: os 23 dias que estremeceram a terra da garoa, a campanha no Paraná e a Coluna Miguel Costa-Prestes. **A Força Policial**, São Paulo, v. 4, n. 14, p. 04-19, 2019. Disponível em: https://tinyurl.com/3n8rm5ru. Acesso em 05 out. 2024.

MELO, Edilberto de Oliveira Melo. **História da Aviação da Força Pública Paulista** – Parte 1. Disponível em: https://tinyurl.com/2fv5jmz9. Acesso em 05 out. 2024.

PROCHASKA, Edgard O. C. **Memórias da Aviação Paulista**: Campo de Marte/Aeroclube de São Paulo. São Paulo: Bambu Editora e Artes Gráficas LTDA, 2014.

RODRIGUES, Lysias. **Gaviões de Penacho**: A Lucta aérea na Guerra Paulista de 1932. Rio de Janeiro: Typographia Rossolillo, 1934.

JORNAL A GAZETA

AVISO ao povo. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.935, p. 1, 13 jul. 1932.

A HISTÓRIA verdadeira do avião inimigo que aqui evoluiu e voltou. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.934, p. 4, 12 jul. 1932.
A PODEROSA columna Adaucto já se encontra nas linhas de fogo. **A Gazeta**, São Paulo, ano27, n. 7.974, p. 1, 22 ago. 1932.
A AVIAÇÃO Paulista do campo de Marte está firme, em plena actualidade. 2ª ed. **A Gazeta**, são Paulo, ano 27, n. 7.935, p. 3, 13 jul. 1932a.
A AVIAÇÃO no Campo de Marte. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano. 27, n. 7.934, p. 4, 12 jul. 1932.
AVIADORES. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.933, p. 2, 11 jul. 1932a.
A ACTIVIDADE no campo de Marte. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.948, p. 4, 26 jul. 1932.
DEPOIS do voo ao Rio... 2ª ed. **A Gazeta**, ano 27, n. 7.935, p. 4, 13 de julho de 1932.
GENERAL Klinger assume o comando da 2ª Região Militar. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano. 27, n. 7.934, p. 4, 12 jul. 1932.
GRANDE actividade no hangar Maneco. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.953, p. 4, 1 ago. 1932.
NOTÍCIAS de aviação do campo de Marte. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.935, p. 1, 13 jul. 1932b.
NOTÍCIAS sobre a aviação do campo de Marte. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.934, p. 4, 12 jul. 1932a.
NOVOS brilhantes feitos de nossa a viação do Campo de Marte. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.937, p. 4, 15 jul. 1932.
NO CAMPO de Marte. Chegada de aviões de Quitaúna. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.933, p. 3, 11 jul. 1932a.
NO CAMPO de aviação de Marte. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.938, p. 1, 16 jul. 1932b.
NO QG da Força Pública. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.933, p. 2, 11 jul. 1932.
O AVIÃO do tenente Motta Lima está sendo reparado. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.940, p. 4, 18 jul. 1932c
O AVIÃO que ontem, à tarde, deixou o campo de Marte, rumo a Bauru, victima de um acidente. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano. 27, n. 7.934, p. 2, 12 jul. 1932b.
O CORONEL Taborda. A Gazeta, São Paulo, ano 27, n. 7.941, p. 1, 19 jul. 1932.
O LUNCH aos soldados do campo de Marte. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.947, p. 3, 25 jul. 1932.
O MAJOR Ivo Borges assumiu o commando geral das forças aéreas de S. Paulo. 2ª ed. A Gazeta, São Paulo, ano 27, n. 7.950, p. 1, 28 jul. 1932.
O QUE O PILOTO Irahy Correa viu nas linhas avançadas. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.936, p. 1, 14 jul. 1932.
O TENENTE Raul Marcondes agradece por nosso intermédio. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.940, p. 4, 18 jul. 1932a.
O TENENTE João Gomes Junior regressou hoje do litoral. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.940, p. 4, 18 jul. 1932b.
OS NOSSOS pilotos vão lançar flores, hoje, sobre o local da queda do Savoia- Marchetti. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.940, p. 4, 18 jul. 1932.
OS PILOTOS que estão em actividade. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.934, p. 4, 12 jul. 1932.
OS PRINCIPAES pilotos do Rio que estão do lado da Dictadura. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.940, p. 4, 18 jul. 1932.
OS REALIZADORES do vôo, no Campo de Marte. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.934, p. 4, 12 jul. 1932
OS TENENTES Motta Lima e João Gomes Junior synchronizaram uma metralhadora. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 2.946, p. 1, 24 jul. 1932

PARA AS ATERRISAGENS nocturnas. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.935, p. 4, 13 jul. 1932.
QUERO todos os pilotos em forma de voo. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.953, p. 4, 1 ago. 1932.
RENATO Pedroso inspeccionou hoje o littoral. 2ª ed. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7934, p. 4, 12 jul. 1932.
SETE aviões, dirigidos pelos poucos pilotos que estão ao lado da ditadura, tentaram bombardear nossos hangares. **A Gazeta**, São Paulo, ano 27, n. 7.939, p. 1, 17 jul. 1932.

JORNAL CORREIO DE SÃO PAULO
A FORÇA Pública acrescenta novas peças ao seu eficiente parque de artilharia, **Correio de São Paulo**, São Paulo, ano 1, n. 26, p. 1, 15 jul. 1932.
(NOMEADO Comandante do Campo de Marte, o Major Lysias Rodrigues organiza duas esquadrilhas. Correio de S. Paulo, ano 1, n. 38, p. 1, 29 jul. 1932.
O AVIÃO do tenente Adauto de Melo capotou, mas os tripulantes nada sofreram e chegaram ao seu destino. **Correio de São Paulo**, São Paulo, ano 1, n. 23, p. 1, 12 jul. 1932d.
QUATRO hidro-aviões Savoia voaram ontem sobre Santos. **Correio de São Paulo**, São Paulo, ano 1, n. 24, p. 1, 13 jul. 1932.
SANTOS tem novo Comandante Militar. Correio de S. Paulo, ano 1, n. 33, p. 3, 23 jul. 1932.
UM AVIÃO da ditadura voou sobre S. Paulo, lançando Boletins aos quais responde o comando militar. **Correio de São Paulo**, ano 1, n. 24, p. 1, 13 jul. 1932b.
UM AVIÃO da Ditadura caiu ontem perto de Santos, morrendo todos os seus ocupantes. **Correio de São Paulo**, ano 1, n. 28, p. 1, 18 jul. 1932c.

JORNAL DIÁRIO NACIONAL
A AÇÃO de nossos aviadores no sector de Itararé. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.523, p. 1, 24 jul. 1932.
A ADHESÃO dos aviadores civis. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.512, p. 2, 12 jul. 1932.
A AVIAÇÃO em actividade. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.513, p. 3, 13 jul. 1932.
A PRIMEIRA turma de 15 alumnos já está em condições de treinar no avião-escola- As instrucções no planador e no rolador. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 6, n. 1.569, p. 1, 18 set. 1932.
AUGMENTA a esquadrilha aérea das forças constitucionalistas. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.521, p. 1, 22 jul. 1932.
AVIADORES Paulistas realizaram, hontem, a façanha de lançar boletins no Rio e em várias cidades mineiras. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.515, p. 1, 15 jul. 1932c.
AVIADORES, a serviço da ditadura, atiraram, hontem, algumas bombas no campo de Marte. **Diário Nacional**. São Paulo, ano 5, n. 1. 517, p. 1, 17 jul. 1932d.
CHEGA um avião de Santos. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.515, p. 1, 15 jul. 1932.
CHEGAM os aviadores Paulistas. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.516, p. 1, 16 jul. 1932.
CHEGARAM hontem ao Campo de Marte os aviadores Paulistas que lançaram boletins sobre o Rio de Janeiro. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.513, p. 1, 13 jul. 1932a.
CHEGARAM hontem, ao campo de Marte, de Itararé, os aviadores Hugo e Sylvio. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.520, p. 1, 21 jul. 1932b.
FOI com os aviões desarmados que os aviadores constitucionalistas ganharam fama; agora, com apparelhos de guerra hostilizam duramente as tropas ditatoriais. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.571, p. 1, 17 set. 1932.

HOMENAGEM aos bravos “azes”. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.549, p. 1, 24 ago. 1932.
NA ILHA Guarujá, morreu hontem Santos Dumont. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.523, p. 1, 24 jul. 1932.
NOTÍCIAS de voos realizados. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.515, p. 1, 15 jul. 1932c.
NUM VOO arrojado até o Rio, aviadores paulistas empenham-se em luta contra os tripulantes de um apparelho adversário. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1514, 14 de julho de 1932, p. 1.
NUMA frágil canoa, aviadores do Exército realizaram perigosa viagem, do Rio a Santos para aderir às Forças Constitucionalistas. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.519, 20 jul. 1932.
O AVIÃO que foi a Minas retornou hontem mesmo. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.512, p. 1, 12 de julho de 1932a.
O GENERAL Bertoldo Klinger atravessou as ruas de S. Paulo sob as mais estrondosas aclamações. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.513, p. 1, 13 jul. 1932.
O GRUPO Mixto de Aviação passou por uma reorganização, que augmentará, consideravelmente, a sua efficiencia. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.527, p. 1, 29 jul. 1932.
O PRIMEIRO feito da aviação. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.571, p. 1, 17 set 1932.
O SEGUNDO voo ao Rio de Janeiro. **Diário Nacional**. São Paulo, ano 5, n. 1.571, de 17 de setembro de 1932.
OS AVIADORES no Rio de Janeiro. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.516, p. 1, 16 jul. 1932.
QUANDO se fazia a experiencia de um novo typo de morteiro, foram victimados o bravo comandante Salgado e o capitão Fonseca. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.523, p. 4, 24 jul.1932.
RECONHECIMENTO do litoral- A Atitude da Marinha. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.519, p.1, 20 jul. 1932.
REPAROS de estradas de rodagem. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 1, n. 1.518, p.1, 19 jul. 1932.
UM AVIÃO das forças constitucionalistas levantou voo hontem para o Rio de Janeiro afim de lançar boletins. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.512, p. 2, 12 jul. 1932a.
UM AVIÃO do Rio de Janeiro vôou hontem sobre os bairros distantes de S. Paulo. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.513, p. 1, 13 jul. 1932d.
UMA ESQUADRILHA de aviões bombardeou o Campo de Marte, sem causar danos. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.523, p. 4, 24 jul. 1932.
VISITA do Secretário de Justiça. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.514, p. 1, 14 jul. 1932.
VOO de Reconhecimento. **Diário Nacional**, São Paulo, ano 5, n. 1.513, p. 1, 13 jul. 1932.

JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO

AVIADORES Paulistas voaram sobre o Rio de Janeiro. **O Estado de S. Paulo**, ano 58, n. 19.218, p. 1, 12 jul. 1932b.
DESCEU em Taubaté um avião do Exército. **O Estado de S. Paulo**, ano 58, n. 19.222, p. 1, 16 jul.1932.
METRALHADORAS anti-aéreas, no campo de Marte. **O Estado de S. Paulo**, ano 58, n. 19.230, p. 1, 24 jul. 1932.
SUPPLEMENTO em rotogravura. **O Estado de São Paulo**, ano 2, n. 36, p. 12, 25 ago. 1932.

OUTROS JORNAIS CONSULTADOS

A ESCOLA de aviação da Força Pública. **Correio Paulistano**, São Paulo, 14 mar. 1930, ano. 78, n. 23.811, p. 5, 14 mar. 1930.

DIVERSAS bombas foram atiradas sobre o campo de Marte- Estragos diminutos- A atitude dos aviadores paulistas. **Folha da Manhã**, São Paulo, ano 8, n. 2.434, p. 1, 24 jul. 1932.

OS DOIS aviadores que foram levar jornaes ao Rio cumpriram integralmente a sua missão. **Folha da Manhã**, São Paulo, ano 8, n. 2.425, p.1, 15 jul. 1932.

15 DE NOVEMBRO. **Illustração de S. Paulo**, ano 9, n. 7, p. 10, nov. 1924.

(*) **Sérgio MARQUES** é Tenente-Coronel veterano da Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP). Concluiu a Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em 1987. Graduado em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública pela Academia de Polícia Militar do Barro Branco (APMBB), em 1996. Graduado em Direito pela Universidade Bandeirante de São Paulo (UNIBAN), em 2008. Pós-graduado em Política e Relações Internacionais pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESP/SP), em 2009. Ciclo de Estudos de Política e Estratégia (CEPE) pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), em 2011. Mestre em Ciências Policiais de Segurança e Ordem Pública pelo Centro de Altos Estudos de Segurança (CAES/PMESP), em 2013. Licenciado em História pela Faculdade Sumaré, em 2020. Curso de Estratégia Marítima, da Fundação de Estudos do Mar (ESMAR), em 2024. É professor de História Militar na Academia de Polícia Militar do Barro Branco (APMBB) e de História da Segurança Pública no Centro de Altos Estudos de Segurança “Coronel PM Terra” (CAES), da mesma Instituição. É comentarista político da TV Jovem Pan e Revista Oeste.

Prólogo de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Os Gaviões de Penacho 92 anos depois: A Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Carlos Roberto Carvalho Daróz (*)

Já se vão noventa e dois anos.

Depois de um ano e maio exilado na Argentina, o major Lysias Rodrigues regressou para o Brasil e publicou a obra ***Gaviões de Penacho: a lucta aérea na Guerra Paulista***[133], na qual registrou suas experiências como comandante do 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista durante a Revolução de 1932.

Lysias Augusto Rodrigues nasceu no Rio de Janeiro em 23 de junho de 1896. Cursou a Escola Militar do Realengo e foi declarado aspirante a oficial da arma de artilharia em dezembro de 1918.

Três anos mais tarde, no posto de tenente, ingressou na Aviação Militar depois de se graduar na primeira turma de observadores aéreos da Escola de Aviação Militar.

Promovido ao posto de capitão, em 1927 conquistou seu brevê de piloto-aviador na mesma escola[134], e, em seguida, foi nomeado comandante da esquadrilha de bombardeiros com sede no Alegrete, Rio Grande do Sul.

A criação do Correio Aéreo Militar (CAM) em 1931[135] demandou o estabelecimento de rotas aéreas para o interior do país, bem como o estabelecimento dos aeródromos correspondentes.

Nesse esforço, o governo federal designou o então major Lysias para reconhecer uma rota entre a capital federal (Rio de Janeiro) e a região do rio Tocantins. Durante 52 jornadas, a expedição utilizou os mais diversos meios de transporte – automóveis, trens, embarcações, animais etc – logrando alcançar Belém, no estado do Pará. No caminho, Lysias reconheceu e mapeou 17 campos de pouso, nos quais aterraria poucos anos mais tarde, em 1935, voando missão do CAM[136].

Com a deflagração do movimento político-militar de 1932 em São Paulo, Lysias aderiu à causa constitucionalista e viajou clandestinamente do Rio de Janeiro até a capital paulista, aonde chegou a 18 de julho e se apresentou às autoridades militares constitucionalistas.

---

[133] RODRIGUES, Lysias. *Gaviões de Penacho*: a lucta aérea na Guerra Paulista de 1932. São Paulo: Typographia Rossolillo, 1934.

[134] CAMBESES JÚNIOR, Manoel. *Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues*: pioneiro do Correio Aéreo Nacional, patrono do INCAER. Rio de Janeiro: INCAER, [s.d.].

[135] Com a criação da Força Aérea Brasileira em 1941, o CAM foi denominado Correio Aéreo Nacional (CAN).

[136] CAMBESES JÚNIOR, op.cit.

Na condição de segundo oficial mais antigo de aviação, assumiu o comando do 1º Grupo de Aviação de Caça Constitucionalista, por ele alcunhado de “Gaviões de Penacho”, unidade aérea que liderou desde sua chegada até o final da campanha. A inspiração para o apelido da unidade veio da viagem de reconhecimento da Rota do Tocantins, quando Lysias ficou vivamente impressionado com a tribo dos índios Gaviões, localizada no Pará, que utilizavam uma pena vermelha como ornamento de cabeça.

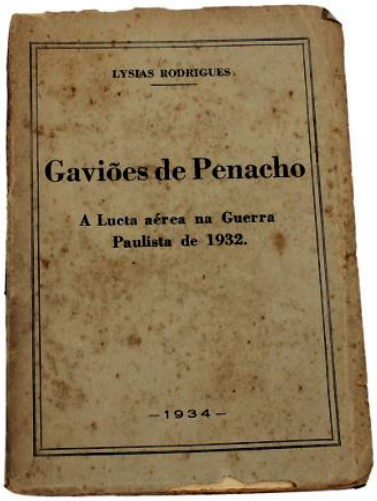


Imagem. Capa de ***Gaviões de Penacho*** (Rossolillo, 1934) **Fonte:** https://tinyurl.com/2623w2hr

Este livro foi escrito no calor dos acontecimentos, imediatamente após o encerramento do conflito, quando o major Lysias encontrava-se no exílio, e contém opiniões exacerbadas e afirmações intensas e apaixonadas do chefe militar. Por esta razão, a obra deve ser lida com a devida compreensão, e, à luz da metodologia da pesquisa histórica, necessita ser confrontada com outras fontes.

Todavia, ***Gaviões de Penacho*** constitui-se em uma fonte valiosa, relato primário de uma das principais lideranças da aviação constitucionalista durante a guerra de 1932.

O texto a seguir, apresentado em caráter introdutório, foi compilado da obra de minha autoria *Um Céu Cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932* (EDUFPE, 2013)[137] na qual analisa-se a atuação das Unidades Aéreas Constitucionalistas e do Grupo Gaviões de Penacho, e atribuído o devido destaque a um de seus maiores protagonistas, o major Lysias Rodrigues.

Um Ataque Inédito

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

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

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?

Elaborado com base em fontes primárias diversificadas, este presente prólogo de ***Gaviões de Penacho*** (Regional, 2024), 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 e cooptação, a quase totalidade das unidades do Exército Brasileiro (EB) pertencentes à 2ª Região Militar (RM)[138] aderiu à causa revolucionária.

Tais unidades, reforçadas pela numerosa e bem treinada Força Pública de São Paulo[139] (FPSP) e por milhares de voluntários civis, que atenderam ao chamamento das lideranças paulistas, pretendiam seguir para o Rio de Janeiro para depor 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 absoluta inferioridade

[138] A 2ª Região Militar era o grande comando que enquadrava as unidades do EB no estado de São Paulo.
[139] Atual Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP).

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[140].

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 Góes Monteiro, foi decretado o fim da Aviação na FPSP[141]; os aviões foram transferidos para a Aviação Militar do EB e os aviadores movimentados para unidades policiais convencionais distribuídas por 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.

[140] Esta não deve ser confundida 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.

[141] 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.

Ocupações dos Hangares:
- a ocupação do Campo de Marte será feita por elementos do 5º B.C.P.[142], com um F.M.[143] 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.[144]

Imagem. Aviadores da FPSP e o Potez 25 TOE A-212 capturado no Campo de Marte
Fonte: Jornal *O Estado de S. Paulo* (1932)

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).

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.

---

[142] BCP, sigla de Batalhão de Caçadores Paulista (FPSP).
[143] FM, sigla de Fuzil-Metralhadora.
[144] FIGUEIREDO, Euclydes. *Contribuição para a história da Revolução Constitucionalista de 1932*. São Paulo: Martins, 1977, p.109.

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 realidade, 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[145].

Cinco dias depois se evadiram para São Paulo os 1º tenentes Orsini de Araújo Coriolano e José Ângelo Gomes Ribeiro, 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 de ambos em ação no final do movimento.

Os próximos aviadores militares a seguirem para São Paulo, fugindo à noite em um barco de pesca via Santos, foram os majores Ivo Borges e Lysias Rodrigues[146].

O primeiro assumiria o comando do Grupo Misto da Aviação Paulista e o segundo (vide imagem ao lado. Fonte: INCAER) assumiu o comando do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, os “Gaviões de Penacho”.

---

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

[146] ANDRADE NETTO, op.cit., p.97.

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 previa sua ordem de operações, Aderbal ganhou altura para aproveitar a capacidade de planeio da aeronave e conseguiu chegar ao Campo de Marte quase sem combustível[147].

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.[148]

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 boa 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.

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

[147] Ibid, p.130.
[148] Jornal *A Gazeta* nº 7.972, edição de 20 de agosto de 1932. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.

Curtiss JN-2 e um *Caudron 93-bis*[149]. Embora de reduzido valor militar, estes aviões foram empregados em missões diversas de 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 com um embargo internacional providenciado 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 – 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.[150]

Dos nove previstos, contudo, apenas três foram efetivamente recebidos e utilizados em combate.[151]

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.

---

[149] 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

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

[151] 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.

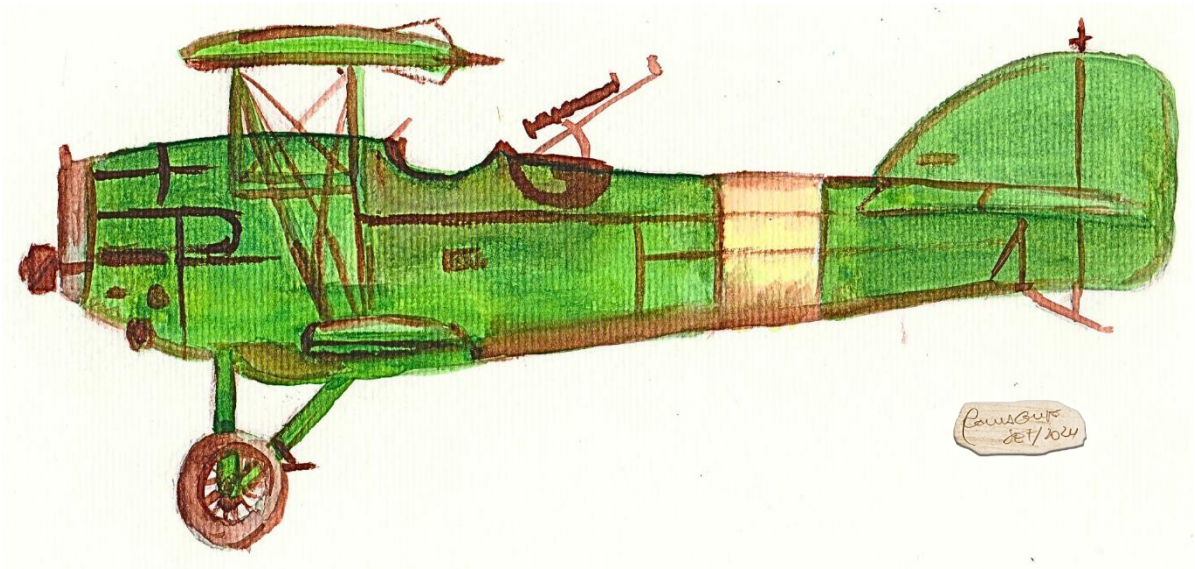


Imagem. Potez 25-TOE nas cores constitucionalistas verde e branco, o “Potez do Comandante”, voado pelo major Lysias Rodrigues. **Arte de:** Camila Giudice (2024).

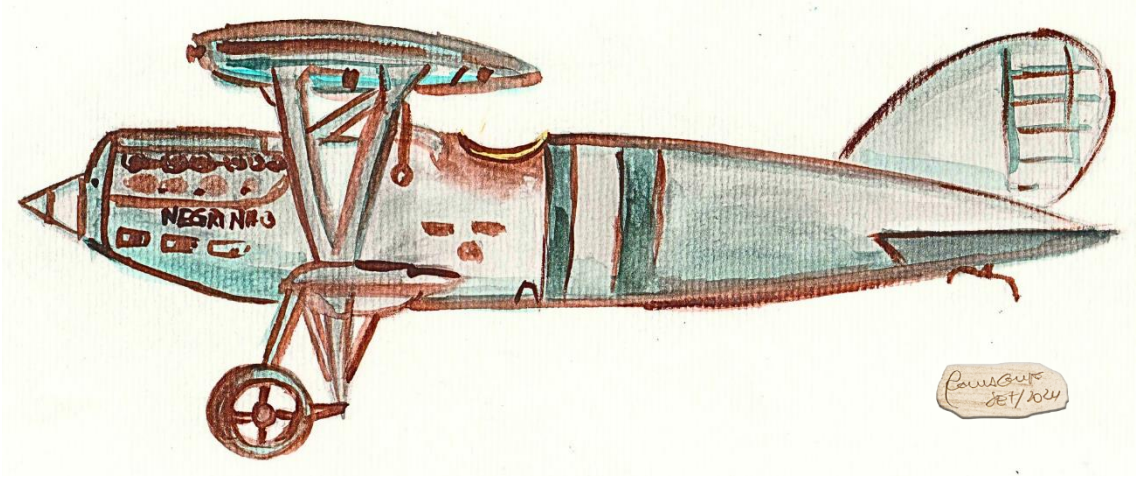


Imagem. Nieuport-Delage NiD-72, o “Negrinho”, levado para São Paulo pelo capitão Adherbal. **Arte de:** Camila Giudice (2024).

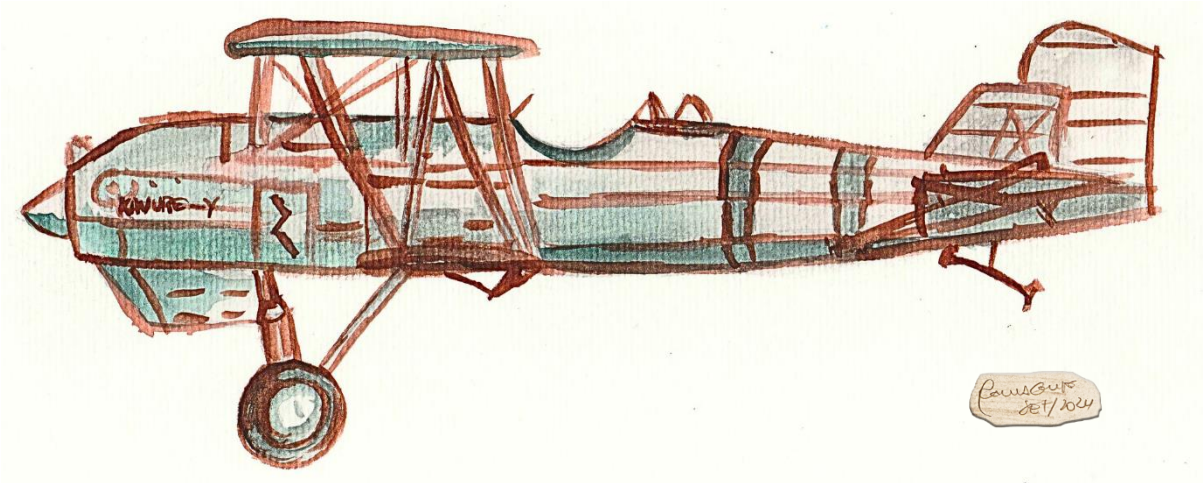


Imagem. Curtiss O-1E Falcon "Kavuré-y", recebido da Fábrica de Los Cerillos, Chile. **Arte de:** Camila Giudice (2024).

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.

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)[152].

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.

[152] LAVENÉRE-WANDERLEY, op.cit., p.115.

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.

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!"[153]

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[154].

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 G Av C[155]

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[156].

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

[153] RODRIGUES, op.cit., p.33.
[154] Atual Itapeva.
[155] Boletim nº 2, do 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, de 28 de julho de 1932.
[156] 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.

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[157]”.

Imagem. Aviadores constitucionalistas no Campo de Marte.
Lysias Rodrigues é o segundo, da direita para a esquerda. **Fonte:** INCAER

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, o qual chamava de “o Potez do comandante” - que estava estacionado no campo de aviação de Guaratinguetá. A aeronave ficou completamente destruída[158].

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.

[157] FIGUEIREDO, Op. Cit., p.222.
[158] DARÓZ, Carlos Roberto Carvalho. *A aviação militar federal na Revolução Paulista de 1932*. Rio de Janeiro: UNIRIO/IGHMB, 2009, p.138.

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[159]. A ação foi registrada como o primeiro avião de guerra abatido em combate na América Latina.

O Último Sacrifício

No final de setembro estava evidente que a causa paulista estava perdida. Nas três principais frentes de combate, 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.

Para impedir que os constitucionalistas recebessem reforços e suprimentos pelo mar, a Marinha havia estabelecido um bloqueio no litoral paulista com uma Divisão Naval, especialmente ao largo de Santos. Na última semana de setembro, 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, dois *Curtiss O-1E Falcon* e um *Waco CSO* paulistas, sob o comando do major Lysias, atacaram o cruzador que se encontrava

[159] DARÓZ, Op. Cit., p.144-145.

fundeado ao largo do farol da Ilha da Moela, efetuando o bloqueio da barra juntamente com outros navios da esquadra[160].

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.

Imagem. Ataque ao cruzador Rio Grande do Sul, obra de Valdemar Francischetti
Fonte: Espaço Cultural do Comando de Aviação do Exército

O dramático ataque foi o último sacrifício da Aviação Constitucionalista e os tenentes Gomes Ribeiro e Mário Bittencourt[161] 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:

[160] 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.

[161] 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.

> 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[162]

Noventa e dois 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 disponível possibilitou a operação em todas as frentes e possibilitou a mudança de base quando a situação se mostrou 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.

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

A esse respeito, em função dos constantes voos de reconhecimento realizado pelos paulistas, o General Góes Monteiro, comandante das forças legalistas na Frente do Vale do Paraíba, emitiu ordens específicas para proteger suas tropas contra a investigação aérea inimiga[163].

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 antiaéreos 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 pôde 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.

Referências

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

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

ANOS DE INCERTEZA (1930-1937): Revolução Constitucionalista de 1932. A Era Vargas. *FGV – CPDOC*, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em <www.cpdoc.fgv.br>. Acesso em: 18 jul. 2024.

CAMBESES JÚNIOR, Manoel. *Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Rodrigues*: pioneiro do Correio Aéreo Nacional, patrono do INCAER. Rio de Janeiro: INCAER, [s.d.].

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

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

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

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

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 <www.reservaer.com.br>. 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/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.
_____, Lysias. *Gaviões de Penacho*: a lucta aérea na Guerra Paulista de 1932. São Paulo: Typographia Rossolillo, 1934.

(*) **Carlos Roberto Carvalho DARÓZ** é coronel veterano de Artilharia do Exército Brasileiro. Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense em cotutela com a Université Libre de Bruxelles, com ênfase no estudo da Primeira Guerra Mundial. Possui mestrados em História pela Universidade Salgado de Oliveira, na linha de pesquisa Ideologia e Política, e em Operações Militares, pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. É especialista em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e licenciado em História pela Universidade Salgado de Oliveira. Diretor geral da Rede Hermes: Pesquisadores internacionais de fronteiras, integração e conflitos, filiado ao Núcleo de Pesquisa Conflitos, material de emprego militar e história militar. Atuou como professor do Colégio Militar do Recife e do Programa de Pós-Graduação (Mestrado Interdisciplinar em Humanidades aplicadas às Ciências Militares) do Centro de Estudos de Pessoal. É associado titular emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, ocupando a cadeira 35; associado correspondente do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, pesquisador do grupo de investigação em História Militar da Universidade de Lisboa e pesquisador associado do *AmericaS-Centre interdisciplinaire d'étude des Amériques* de Bruxelas. Integra o conselho editorial da Biblioteca do Exército. Professor visitante na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, na Academia da Força Aérea, na Academia Militar das Agulhas Negras, no Centro de Idiomas do Exército, no Estado-Maior das Forças Armadas de Cabo Verde, no Instituto Superior de Ciências Jurídicas e Sociais de Cabo Verde, no Instituto Universitário Militar de Portugal e na Academia da Força Aérea dos EUA. Desenvolveu pesquisas junto a museus e centros de documentação no Brasil, Bélgica, França, Luxemburgo, Países Baixos e Cabo Verde. Publicou ou organizou dez livros de História Militar. Atualmente é pesquisador-chefe da Seção de Memória Institucional e História Oral do Centro de Estudos e Pesquisa de História Militar do Exército, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército.

I. Setor Sul

Campo de Itapetininga/SP

A Agachada de Itapeva

Lagarteava o campo base de Itapetininga ao sol quente de 28 de Julho de 1932, no bochorno de uma tarde de bruma parda. Tudo caíra num marasmo silencioso.

O vento, uma leve brisa, apenas, de quando em vez soprava mornamente, ciciando ao de leve nas ramas das casuarinas do Leprosário vizinho. Apenas o branco escandaloso dos muros do cemitério próximo, alvejava, no pardo manto que adejava no ar.

Alguém que ali chegasse, normalmente teria sua atenção despertada para o contraste daqueles vizinhos. Um, a atividade insana, a velocidade, o movimento; outro, o perpétuo repouso, o descanso, a paz inalterável!

Mas, nesse meio dia, tanto de um lado como de outro, havia um silêncio budista, uma paz de Nirvana!

Os mecânicos em folga, cochilavam no hangar. Anda, apenas, no ar um zumbido, quase imperceptível. Aos poucos ele aumenta, cresce, avulta, se caracteriza nitidamente.

Um dos mecânicos levanta a cabeça e escuta demoradamente; de repente, dá um salto, gritando: “Avião! ...”.

Uma centelha elétrica, talvez não fizesse os mecânicos todos se levantarem tão depressa. Correm para o campo, escutam, e ansioso perscrutam o céu. Há suspensa dentro em cada um, a muda interrogação: “Amigo ou inimigo?”

Um deles, apontando na direção de Sorocaba exclama: “Dois! ...” “Onde?”, “Onde?” perguntaram alguns ansiosos. “Ali!”.

O telefone do hangar tilintava doidamente; naquela confusão, o telefonista se afastara do seu posto, e, à advertência de alguém, vai correndo atendê-lo. É do Quartel General: “Dois aviões escuros, rumo Itapetininga! Todos a postos!”

A ordem é transmitida pelo comandante do campo, e, num abrir e fechar de olhos, as guarnições das metralhadoras da defesa aérea estão a postos, à espera dos aviões assinalados.

Quando os dois aviões chegam sobre a cidade, são identificados logo; são os Potez amigos. Depois de algumas voltas sobre a cidade, eles vêm aterrar.

Do 116, saltam o Major Lysias[1] e Motta Lima[2]; do 212 saltam Gomes Ribeiro[3] e Mario Bittencourt.

O Major Lysias, que pela manhã desse mesmo dia assumira o comando do 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista, recém criado, já determinara que o Campo Base do Setor Sul fosse o de Itapetininga; e, tendo tido ordem de trabalhar em proveito desse setor, para ali se deslocara, e dera ordem de deslocamento para todo o pessoal e material pertencente ao Grupo.

Gomes Ribeiro recebe a missão de procurar inutilizar o avião inimigo que trabalha nessa frente, um Potez T.O.E, o A 117. Como Mario Bittencourt fosse ainda recruta, como observador, Gomes Ribeiro convida Motta Lima para formar equipagem consigo, nessa missão.

Colocadas as bombas no avião, verificados os tambores de munição das metralhadoras, o A 212 decola facilmente, ganha altura, e em pouco, o avião era apenas um ponto negro sobre o fundo dourado do poente!

Mal Gomes Ribeiro decolara, já o comandante do Grupo chama o Mario, e segue para o Quartel General afim de providenciar sobre alojamento e alimentação de oficiais e praças do Grupo, já em trânsito para Itapetininga, sobre material de pista, melhoria e iluminação do campo, etc.

---

[1] Oficial de Carreira da Arma de Artilharia, **Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues** nasceu em 23 Jun 1896 em São Paulo/SP. Praça de 25 Mar 1916, Aspirante a Oficial em 17 Dez 1918, 2º Tenente em 30 Dez 1919, 1º Tenente em 05 Jan 1921, Capitão em 17 Set 1924, Major em 09 Fev 1928, Tenente-Coronel em 30 Ago 1934, Coronel-Aviador em 20 Dez 1941, Brigadeiro do Ar em 09 Abr 1954 e Major-Brigadeiro do Ar em 22 Nov 1949 (na Reserva). Cursou Artilharia pelo Regulamento de 1918. Realizou o Curso de Aviação Militar. Em 15 Nov 1927 foi transferido para a Arma da Aviação. Em 28 Ago 1932 foi reformado administrativamente e anistiado em 02 Jan 1934 (vide: https://tinyurl.com/hau66etc). Em 20 Jan 1941 foi transferido para o Ministério da Aeronáutica. Ingressou na Reserva de 1º Classe em 09 Abr 1945. Comendador da Ordem "Al Mérito" do Chile, Medalha Militar de Prata com passador de Prata (20 anos), Medalha Comemorativa do Centenário do Marechal Thaumaturgo de Azevedo, Cruz de Aviação – Fita B (vide: https://tinyurl.com/549fex58) e Medalha Mérito Santos-Dumont. Faleceu em 21 Mai 1957 no Rio de Janeiro/RJ (vide: https://tinyurl.com/3uz4dh2u e https://tinyurl.com/33k6byt6). Pioneiro do Correio Aéreo Nacional e Patrono do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (vide: https://tinyurl.com/2t839cxh). Em 5 Out 2001, o Aeroporto de Palmas/TO passou a ser denominado Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues em sua homenagem (vide: https://tinyurl.com/mr24d8kk). Fontes: Divisão de Difusão e Acesso do Arquivo Histórico do Exército, Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, Museu Aeroespacial da Força Aérea Brasileira e Portal do Senado Federal, em 24 Set 2024.

[2] Oficial de Carreira da Arma de Aviação, **Arthur da Motta Lima Filho** nasceu em 24 Fev 1908 no Rio de Janeiro/RJ. Praça de 1º Abr 1927, Aspirante a Oficial em 21 Jan 1930, 2º Tenente em 24 Jul 1930, 1º Tenente em 03 Jul 1932, Capitão em 08 Mar 1934. Cursou Aviação Militar pelo Regulamento de 1927 (vide https://tinyurl.com/mry4fvrb). Em 28 Ago 1932 foi reformado administrativamente e anistiado em 02 Jan 1934 (vide: https://tinyurl.com/hau66etc). Faleceu em 02 Mai 1934 em acidente aéreo em Curitiba/PR (vide: https://tinyurl.com/yc2ek9r6 e https://tinyurl.com/mwev688c), do que resultou na sua promoção *post mortem* ao posto de Major, em maio de 1934 (vide: https://tinyurl.com/727d5kfs). Fonte: Divisão de Difusão e Acesso do Arquivo Histórico do Exército e Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, em 30 Set 2024.

[3] Oficial de Carreira da Arma de Artilharia, **José Angelo Gomes Ribeiro** nasceu em 05 Jun 1901 no Rio de Janeiro/RJ. Praça de 28 Fev 1920, Aspirante a Oficial em 17 Jan 1924, 2º Tenente em 28 Mai 1924, 1º Tenente em 15 Jul 1925. Cursou Artilharia pelo Regulamento de 1919 e Aviação Militar. Em 21 Ago 1930 foi transferido para a Arma da Aviação. Em 28 Ago 1932 foi reformado administrativamente. Faleceu em 24 Set 1932, em combate ao Cruzador Rio Grande do Sul da Marinha, no Litoral de Guarujá/SP, a cerca de 2,5km da costa e sobre o canal da Ilha da Moela, (vide: https://tinyurl.com/yk6vmdvs e https://tinyurl.com/49vb58x5). Fonte: Divisão de Difusão e Acesso do Arquivo Histórico do Exército, Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e Jornal Eletrônico Novo Milênio, em 30 Set 2024.

A missão que Gomes Ribeiro e Motta Lima levavam, deveria durar de hora e trinta a uma hora e três quartos.

Quando um avião sai em missão, todos estão calmos e sossegados, enquanto o tempo não esgota; apenas, na fisionomia do comandante, do Grupo, quando por acaso está em terra, o que era raro, paira sempre uma sombra de inquietação, sempre que um avião do Grupo está fora, em missão.

O tempo passa velozmente, mas, nesse dia, ocupadíssimo como está, o comandante se distrai com os seus afazeres. A um dado momento, o comandante olha as horas: 17 e 20! ...

O coração lhe dá um salto no peito.

“Mario?! Telefona para o campo perguntando se Gomes Ribeiro já aterrou!”

E, quando Mario volta com a resposta negativa, pela qual o comandante já esperava, mas, que queria confirmação, o comandante emocionado, quer chamar o Mario para que o acompanhe, porém, de sua garganta não sai som algum! E, enquanto o automóvel corre para o campo, o comandante se lembra que deve dar o exemplo a todos os seus comandados, e se controla tão bem, que todo aquele mundo de ansiedade e angústia, vai ficar sob uma máscara serena, indiferente quase!

No campo, a mesma ansiosa expectativa em todas as fisionomias, fala alto sobre a demora do avião.

Uns sentados, pensativos, outros recostados, cabisbaixos, outros ainda, andando para lá e para cá, todos silenciosos, evidenciam a ansiedade que os domina.

Entre os mecânicos que cuidam do A 116, de quando em vez uma ordem incisiva, curta, é ejaculada entre os dentes cerrados!

No tom metálico das ordens de serviço que o comandante dá, a um e a outro, há inflexões profundas! Mas, seus olhos falam expressivamente!

Quando alguém vem lhe falar, sobre a estranha demora do avião, ele dizia: “Menino! Isto é normal! Umas voltas a mais, um pouco de vento contra, e o tempo da missão é ultrapassado sem se sentir! Gomes Ribeiro é um bom piloto! Não há de ser nada!”

Cada vez mais, a ansiedade crescia, mas, o comandante mantinha fixo a sua certeza: “Não há de ser nada!”

No campo, todo mundo estava de olhos postos na direção sudoeste. O vento, que pouco a pouco crescera de intensidade, não permitiria ouvir o ruído do motor, senão quando o avião estivesse já bem próximo.

De repente um mecânico grita: “O Potez!”

Todos olham o ponto indicado, cheios de emoção; os corações se aliviaram, e tinham a certeza plena de que só poderia ser o avião de Gomes Ribeiro.

Uma alegria intensa, traduzida por gritos, saltos e um vozear de mercado, encheu o campo todo. Tinha sido uma transformação mágica. Mario

tornara-se exuberante como um italiano, enchendo os ouvidos de todos, com seus ditos chistosos!

O avião rolava ainda, para o hangar, e já havíamos visto os inúmeros furos de balas que ele trazia. A fisionomia da equipagem, sorridente, nos antecipava a resposta da missão. Gomes Ribeiro salta, caminha para o comandante, faz-lhe a continência, e diz:

"Missão cumprida! Avião inimigo destruído, em terra!"

E o comandante, abraçando-o apertadamente, dizendo:

"José! Eu sabia que a missão seria cumprida, mas, receei que houvesse acontecido alguma coisa! Dê-me outro abraço!"

E o apertado abraço que o comandante lhe deu, foi mais pela sua volta intacto, que pelo avião que destruíra.

Envoltos pela onda de carinho e afeto dos camaradas, desse carinho e afeto que só há na aviação, lá foram Gomes Ribeiro e Motta Lima tomar o café e o drink que os esperava no hangar!

Enquanto bebericava o café, Motta Lima, a quem o comandante, perguntara como fora o trabalho, com a singeleza de expressão, que caracteriza os bravos, narrava modestamente os detalhes da proeza, que assinalara o primeiro dia de existência do Grupo!

Fazendo seus 150 Km/h, o A 212, mais tarde cognominado por "Nosso Potez", navegava num ar pardacento, espesso, quase palpável, rumo a Itapeva, onde estava o campo de aviação inimigo.

A linha férrea, punha de quando em vez, reflexo de aço dos trilhos no ar morno; as estações passavam, ficavam para traz, como pensamentos importunos que a gente afasta.

Dentro em pouco, Itapeva cresce e avulta, distinguindo-se perfeitamente a curva característica que a via férrea faz aí, desbordando a colina onde está o campo de aviação.

Os quatro olhos pesquisadores da equipagem, que durante o percurso esquadrinhavam todos os recantos do céu, que detalhavam cada pedaço do terreno ocupado pelo inimigo, acabam de divisar, longe ainda, o Potez inimigo aterrado num dos cantos do campo de aviação.

Gomes Ribeiro não hesita em aproveitar a oportunidade. Num daqueles "piques" doidos, que tanto celebrizaram sua audácia, ele mergulha até junto ao solo, "costurando' com a sua metralhadora o avião inimigo!

As metralhadoras da defesa aérea do campo, cruzam fogos sobre o avião de Gomes Ribeiro; as balas ao perfurarem a tela dos planos e da fuselagem, ressoam como um "tam-tam" surdo!

Motta Lima, adverte Gomes Ribeiro, e localiza os ninhos das metralhadoras que os hostilizam. Gomes Ribeiro que saíra do "pique" numa cabragem brusca, roda sobre a asa, e toma para novo alvo os ninhos! ...

Enquanto Gomes Ribeiro os metralha, Motta Lima, com calma e precisão os bombardeia!

As guarnições dos ninhos, fogem espavoridos com esse ataque inesperado, sentindo os estilhaços das bombas zurzirem o ar, e, as balas das metralhadoras de Gomes Ribeiro, que riscam sinusoides na poeira do chão, assobia-lhes aos ouvidos! ... Mais que tudo, o ronco aterrador do motor a pleno regimento, nos “piques”, os desmoraliza!

Alguns dos fugitivos, ante saraivada, que Gomes Ribeiro e Motta Lima lhes encimam, caem! Feridos? Mortos? Não sabemos ainda!

Gomes Ribeiro volta então “absoluto”, para terminar a “costura” interrompida, do “Potez” inimigo.

E nos “piques” se “agacha” no campo, e, com as rodas quase tocando o solo, vem, de frente para o avião pousado, metralhando-o, até quase dez metros de distância, quando sai “cabrando”! ...

O ronco do motor sintonizava admiravelmente com o vaquejar metálico da metralhadora!

Acabada a munição, a fúria sagrada vai se extinguindo, e eles voltam, Gomes Ribeiro radiante por ter sido o primeiro[4] a inutilizar o avião inimigo, Motta Lima satisfeitíssimo com o seu bombardeio! ...

Gomes Ribeiro, olhando o relógio verifica seu atraso, e fica preocupado, com a ansiedade certa dos companheiros que o esperam; ataca o motor, e ruma direto para Itapetininga, onde aterrara sem novidades.

O comandante repreende Gomes Ribeiro por ter arriscado sua vida tão loucamente. “Pelos perigos que vocês afrontaram, eu não quero ter o prazer de saber que outro avião foi destruído!

Ouviu bem, José?! ...” Vamos ao Quartel General fazer os relatórios!”

O Coronel Taborda[5] abraça a todos afetuosamente, mas, ao ter ciência da forma pela qual Gomes Ribeiro e Motta Lima haviam destruído o avião inimigo, sua fisionomia risonha se transforma e, em voz áspera e enérgica, fisionomia contraída, como chefe, repreende aos dois, ameaçando-os de punição severa.

Mas, na sua fisionomia zangada os olhos sorriam felizes! ...

Ele compreendia a alma dos aviadores! ...

Reza assim o Boletim n.º 2 do 1.º G. Av. C[6]., de 28 de Julho de 1932:

---

[4] Vide matéria na 2ª edição do Jornal A Gazeta (SP) de 1º Ago 1932 em https://tinyurl.com/kb9uvumw.

[5] Oficial de Carreira da Arma de Artilharia, **Brasílio Taborda** nasceu a 20 Mai 1877 em Curitiba/PR. Praça de 03 Abr 1899. Alferes Aluno em 1º Mar 1901, 2º Tenente em 10 Jan 1907, 1º Tenente em 25 Nov 1909, Capitão em 07 Nov 1917, Major em 20 Abr 1923, Tenente Coronel em 13 Out 1027, Coronel em 15 Out 1931, General de Brigada em 20 Mai 1937 e General de Divisão em 4 Jan 1950 (após a reforma). Cursou Estado-Maior de 1º Classe e Engenharia, ambos pelo Regulamento de 1898. Bacharel em Matemática e Ciências Físicas. Realizou o Curso de Revisão da Escola de Comando e Estado Maior do Exército em 1922. Em 1913, foi um dos fundadores e membro da equipe de redatores da Revista *A Defesa Nacional*. Em 28 Ago 1932 foi reformado administrativamente e anistiado em 02 Jan 1934. Em 1935, ingressou na Ordem do Mérito Militar no grau Comendador. Em 1932, organizou a defesa do Litoral de Santos e comandou o Exército Constitucionalista do Setor Sul, Quartel General em Itapetininga/SP. Faleceu em 02 Ago 1973. Fonte: Divisão de Difusão e Acesso do Arquivo Histórico do Exército em 26 de Agosto de 2024 e a Revista *A Defesa Nacional* n.º 1 Ano 1, de 10 Out 1913, acesso em https://tinyurl.com/4y3d3nek.

[6] Sigla de 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista, cognominado pelo Major Lysias de ***Gaviões de Penacho***.

VII – LOUVOR

Louvo os Senhores Tenentes José Ângelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima pela brilhante execução dada à missão aérea que lhes foi designada em Itapeva, 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.

Major Lysias
Comandante 1.º G. Av. C.

Já o Boletim n.º 5 do 1º. G. Av. C., de 31 de Julho de 1932 publica:

II – COMISSIONAMENTO NO POSTO DE SEGUNDO-TENENTE

Atendendo aos relevantes serviços que veem prestando à causa constitucionalista, comissiono durante o período das operações de guerra, no posto de Segundo-Tenente da Arma de Aviação, o reservista Dr. Mario Machado Bittencourt...

Um Dia de Emoções

Aquele mês de Agosto corria doidamente, como se o próprio Tempo, assustado com o zunir das balas, com ribombar dos canhões e o ronco dos aviões, houvesse resolvido também, "pirar"! ...

Os dias enevoados, envoltos em bruma parda, davam a impressão de que algum santo, talvez o próprio patronímico do estado, houvesse coberto a Terra com esse véu, para impedir que os que lá no alto habitam, vissem a suprema covardia, a vergonha deprimente, de todos os outros estados se lançarem ao assalto àquele, cujo único crime era ser mais capaz, mais produtor, mais apto, o bravo e culto São Paulo!

Havia doze dias que os "Gaviões de Penacho" trabalhavam encarniçadamente na defesa da frente sul. Enquanto na Guerra Europeia, os pilotos faziam em média duas horas de voo diário, com descansos semanais, os "Gaviões", havia doze dias, que faziam uma média de cinco horas de voo diário!

Mais ou menos uns 800 kg, de alto explosivo, eram atirados precisa e eficientemente, cada dia, sobre as posições adversárias! Os efeitos haviam sido de tal monta, que a progressão inimiga cessara por completo.

O pavor da aviação enclausurava o inimigo nos seus abrigos! O aparecimento de um avião no ar, fazia cessar até o combate em terra! Estavam

eles desmoralizados, pelos bombardeios constantes, pelos ataques a metralhadora!

Os rádios aflitos do adversário, pedindo reforços, pedindo aviação, diziam bem da situação angustiosa em que se achavam, graças à aviação, graças aos “Gaviões”!

Ninguém falava em descanso! Ninguém pedira uma despensa! Ninguém queria folga, enquanto houvesse energia para combater!

Na manhã do décimo terceiro dia de trabalho, 8 de Agosto, o céu estava limpo, o sol brilhante; havia muitos dias que isso não sucedia.

Estando o avião do comandante, o A 116, sofrendo limpeza de motor, a missão da manhã, que era o bombardeio de Guapiara, seria feita só por três aviões: Gomes Ribeiro e Mario, no A 212, Motta Lima num Waco, Capitão Machado, da Força Pública, noutro Waco.

Quando os oficiais chegaram ao campo, já os aviões estavam na pista, carregados com bombas, prontos.

Alguns minutos depois, os aviões formavam no ar a patrulha, e seguiam rumo a Capão Bonito, num zum zum gostoso dos motores.

A cruz vermelha que encimava um hospital de sangue, chamava de longe a atenção, mas, os olhos das equipagens vasculhavam o céu, para não serem surpreendidos pela aviação inimiga.

Já Capão Bonito ficara para traz, e os contrafortes da serra se detalhavam, quando o avião de Gomes Ribeiro balança fortemente as asas, e muda repentinamente de direção. “Inimigo à vista!”

Os corações batem desusadamente! Era a primeira vez que os adversários iam se encontrar no ar, e a emoção era naturalmente grande. Haveria então um combate aéreo?!... Era provável!

O avião inimigo era apenas um ponto negro, que se deslocava para o norte; não vira a patrulha amiga. Como ele estivesse alto, nossos aviões, à proporção que se dirigem para ele, ganham altura.

Motta Lima, prevendo uma possível fuga do adversário para o campo de Itapeva, inflete ligeiramente na rota que trazia para opor-se a isso.

Não demorou muito, pois a distância entre os adversários era já pequena, e o Potez inimigo se apercebeu do perigo que corria. Só havia uma saída: fugir incólume para o sul, e sem perda de tempo! Mas, já era tarde para passar, pois, Motta Lima o alcançaria!

O Potez inimigo, a pleno regímen, fila para o sul, preferindo arriscar tudo. Os dois aviões, o inimigo e o de Motta Lima aproximaram-se cada vez mais, um a querer fugir e outro disposto a impedi-lo! Sem querer, Motta Lima, reedita nos ares, o episódio franco-britânico do “Tirez-vous les premiers, Mrs. les anglais”; sem o querer, pois com a sua calma irritante, espera estar bem perto para atirar no outro avião!

Mas, antes que atirasse, recebe uma rajada de metralhadora que tira lascas no bordo de ataque do plano superior do seu avião! Motta Lima, que já

trazia o avião inimigo, enquadrado no visor de sua metralhadora, dá-lhe então, uma boa rajada ao longo da fuselagem, e, incontinente se cola à cauda do adversário, metralhando-o dosadamente!

Para que o observador do Potez que foge, possa atirar no Waco de Motta Lima, precisa “rabear”; é quando o alvo cresce para Motta Lima, que não perde a oportunidade que se lhe apresenta!

No intervalo entre duas rajadas consecutivas, Motta Lima ouve crepitar atrás e por cima do seu avião, uma metralhadora. Volta-se apressadamente, mas sossega. É Gomes Ribeiro que não quer deixar de tirar também, sua “casquinha”!

Sua alma de “Gavião” não se conformava de assistir à luta e enquanto Motta Lima respirava, ele encaixava a sua rajada oportunamente!

Dentro em pouco o Potez inimigo, picotado de balas, passa sobre Itapeva; nem pensa em aterrar aí, porque sabe que tentá-lo é o mesmo que se colocar ante um pelotão de fuzilamento. E ele segue doidamente para o sul! ...

Em Itapeva, Gomes Ribeiro desiste da perseguição, mas Motta Lima segue-o ainda um bom espaço de tempo, só resolvendo voltar quando a sua munição escasseia demais.

O Capitão Machado, da Força Pública, aturdido talvez, se limitara a assistir o combate, quando sua cooperação era preciosa.

Quando os aviões, depois de terem cumprido conscienciosamente a missão que se lhes dera, vieram aterrar no campo de Itapetininga, os “Gaviões trepidavam de excitação. Todos eles sentiam, que desde primeiro embate se haviam portado bem, e estavam contentes.

E, enquanto Gomes Ribeiro, que fora comandando a patrulha, relata ao comandante o que passara, e recebe as felicitações dos outros oficiais, Mario deblatera num círculo, e com gestos largos, detalha os incidentes da primeira luta aérea!

Já o café se ia prolongando numa palestra demorada quando o comandante os adverte:

“Meus senhores? Vamos aos relatórios!” e num alvoroço enorme, lá se foram todos para o Quartel General.

O almoço, nesse dia, foi barulhentíssimo, cheio de risos e pilherias, em que Mario era sempre primeira figura. Nem o comandante escapou à sua verve!

Mas, havia missão à tarde, e às 15:00 horas, o comandante já chamava a todos, para seguirem para o campo.

“Vamos seus preguiçosos!”

No campo, os mecânicos se desvelavam preparando os aviões. O avião do comandante estava ainda indisponível.

A patrulha escalada, era:

A 212 – Comandante e Aspirante Mario.
Waco C-2 – Tenente Gomes Ribeiro.
Waco C-3 – Tenente Motta Lima.

Era o regime: se um folgava de manhã, trabalhava de tarde!

Os mecânicos, aqueles dedicados e esforçados camaradas de luta, para os quais todo o elogio é pouco, já estão rolando os aviões à pista, onde vão receber as cargas de bombas.

O Tenente Abílio, tinha sido escolhido para fazer parte da equipagem com o comandante, de modo que Mario, que havia sido escalado para esse voo, pensa magoá-lo aceitando (recruta que era! ...) e, embora doidinho por tomar parte na missão, cede seu lugar ao Abílio, porém, no fundo, crente de que Abílio não aceitaria a oferta. Enganou-se! Abílio aceitou, e prazenteiro!

Mario, fica na pista, olhando a decolagem dos aviões, com uma fisionomia tristíssima; estava “abichornado!”

E, a patrulha, pouco depois rumava para Buri, onde seria o bombardeio, nessa tarde!

A luta aérea da missão da manhã, eletrizara os “Gaviões”! Gomes Ribeiro e Motta Lima estavam possessos, pensando que o Potez não havia sido abatido, e culpava a inércia de Machado.

Todos, no Grupo, trepidavam de ansiedade, desejosos de uma luta em que fosse visto o avião cair abatido, sem contestações possíveis!

Na patrulha da tarde, só o comandante tinha certeza de que o avião inimigo da manhã, havia sido abatido, ou pelo menos obrigado a aterrar fora do campo.

Por isso, o comandante só se preocupa com a precisão do bombardeio. Como soprasse um vento forte, ao chegar sobre Buri, faz o sinal de dispersar, e procura o leito do vento para efetuar o bombardeio, quando Abílio lhe mostra o avião de Gomes Ribeiro que assinala: “Inimigo à vista!”

O comandante, cuidadoso como sempre, antes de se absorver na missão, como de costume, inspecionara o horizonte, como medida de segurança contra um possível ataque aéreo, mas, pouco provável. Foi, pois, uma surpresa para o comandante.

E, sem perda de um segundo, embora não visse avião nenhum, segue o avião de Gomes Ribeiro. Pouco depois, Abílio o vê; era um ponto minúsculo muito longe, a noroeste de Buri, rumando para nordeste.

Motta Lima também não vira, mas, vendo os outros aviões assinalarem o inimigo, olha para todos os lados: e nada vê! De repente, pensa que ele pode estar à sua retaguarda, e se mete numa viragem vertical fechada para tirar as dúvidas. Não! Resolve então, seguir os outros dois, que já infletem para este.

Alcança os aviões amigos, e vê o adversário, quando este, já se apercebendo de nossa presença, atacara o motor para fugir, para o sul.

Era tarde, porém! A patrulha amiga se estendera em linha, distanciados os aviões uns dos outros por uns 500 metros, e barrava-lhe a passagem!

Os aviões amigos à proporção que a distância que os separa do avião ditatorial diminui, chegam-se mais uns aos outros, convergindo serenamente! Era um espetáculo “doido”!

O comandante, estando com um avião já batido, custa a ganhar altura, mas sua posição, entre o sol e o avião ditatorial, lhe é otimamente favorável!

Por esta causa, ou por estar no ângulo morto de visão, do motor do avião inimigo, o fato é que, parece que o piloto adversário não o viu, ou se viu, quis arriscar o golpe, e filar entre os dois Wacos!

O avião do comandante cabrando, e o ditatorial picando, se aproximam velozmente! Nem um tiro se ouviu ainda! O adversário espera não se sabe o que! Talvez pressentisse a morte!

Quando o avião ditatorial está por se encontrar com o avião do comandante, este cabra doidamente, num estol lindo, que põe um halo colorido em torno, na luz do sol poente! E, varre a metralhadora o avião inimigo, do cubo da hélice à bequilha, por baixo!

Os dois aviões quase se entrechocaram no ar, mas, uma manobra rápida do comandante, que “cedeu a mão”, faz com que a hélice do seu avião não pegue os lemes do avião inimigo!

O avião inimigo dá uma rabanada para a esquerda, cabra de lado, e a pleno regime como vinha, mergulha num “piqué” quase vertical!

Nenhum dos “Gaviões” viu o busto do observador ou do piloto inimigo, nesse momento, presumindo que, feridos pela rajada que o comandante lhes despejara por baixo, a menos de dez metros, tivessem se afundado na nacele.

Quando o avião ditatorial mergulha no “piqué’, já o avião do comandante fizera um “retournement”, e lhe picava no encalço, no mesmo ângulo e também a pleno regime!

O avião inimigo deixava após si, aquela fumaça branca que é a gasolina se escapando sob pressão, e que caracteriza o avião abatido! ...

Nesse piqué quase vertical, louco, em que todo o avião vibra e freme desesperadamente, ainda a metralhadora do comandante, aproveita o alvo no centro do visor! O A 116 parece que vai se despedaçar no ar!

Era um espetáculo emocionante aqueles quatro aviões, mergulhando quase na vertical! Justificativa a cessação do combate em terra, como se verificou! Eram verdadeiros Bolidos de Guerra! 2150 rotações no conta-giros! ... E, o adversário, surpreendido, não havia sequer disparado um tiro!

O “pique”, que se iniciara a 1.500 metros dava uma velocidade, superior à da graduação do Badim, cujo ponteiro enguiçava preso no pino de limite!

A 500 metros do solo, Abílio vê as metralhadoras de terra, colocadas em uma cota junto a Buri, hostilizarem os aviões e bate no ombro do comandante para avisá-lo! O comandante fecha o motor, e lentamente vai saindo do “piqué”, para que o seu Potez não feche as asas no ar! ...

Gomes Ribeiro localiza o ponto onde o Potez se plantara, e, depois de umas voltas vai como os outros efetuar o bombardeio, no ponto indicado pela missão.

Motta Lima, que fazia uma viragem vertical, na hora de se engajar o combate, quando avista de novo os aviões vê um picando sobre o outro, mas não sabe qual o avião do comandante.

Ficou atrás; vê um espatifar-se no solo e outro ganhar altura. Fica perplexo por alguns segundos, e resolve pôr a coisa em pratos limpos.

Procura se aproximar do Potez vencedor, colocando-se no ângulo morto da cauda do Potez, até poder identificá-lo, pela direção que tomasse.

É que, havendo entre os adversários o Potez A 117, o Potez do comandante fora pintado o 7 no lugar do 6, donde a natural confusão, visto haver dois aviões iguais com o mesmo número!

O comandante, com a sua fleuma de quem não tem nervos, estava calmo, e avisa Abílio que faça sinal de reunir aos outros aviões, para a execução da missão!

Motta Lima que estava pronto para abater o Potez, caso ele tomasse o rumo de Itapeva, ao ver o Abílio fazer sinais com os braços, pensa que o observador está girando as metralhadoras de torre para o seu lado, e mais alerta fica! Abílio, que já reconhecera o Waco de Motta Lima, entusiasmado com o feito, faz uns gestos largos, e observa que Motta Lima se mete então, no ângulo morto da cauda do Potez! Fica intrigado!

Mas, Gomes Ribeiro que vira o sinal, vem chegando para entrar em forma; só então Motta Lima se convence de que o vencedor fora o comandante!

O bombardeio, como sempre, foi preciso. E, naquela tarde linda e fresca, ronronando como gatos satisfeitos, os aviões voltam para Itapetininga!

Gomes Ribeiro e Motta Lima, depois de umas cabriolas de contentamento, sobre o campo, aterram apressadamente, antes do comandante; quando o comandante saltou do seu avião, junto ao hangar, já todos sabiam do combate aéreo, e que o avião inimigo fora abatido no ar.

Recebido entre gritos de alegria, abraços e felicitações calorosas, encaminham-se todos para o hangar, onde os esperava o drink e o cafezinho!

E o tradicional “pick-pick” surge de repente:

“Como é, como é, como é?! ...”

“Para o comandante nada?!”

“Tudo!”

Numa alegria incontida, todos exultavam com aquele dia, cheio de emoções boas. Dois aviões abatidos num dia só! ... E, hurras e vivas, explodiam a cada momento!

Mas, o comandante atalha tudo isso, gritando: “Meus senhores!? Vamos aos relatórios!”

No campo, ficaram os mecânicos, os infatigáveis companheiros, fatores primordiais da nossa vitória, a tratarem dos aviões, talvez, com mais carinho ainda! Ótimos mecânicos, e ótimos soldados!

O Coronel Taborda, e seus dedicados auxiliares receberam os aviadores, que iam levar seus relatórios, com abraços apertados, que bem traduziam a alegria que os dominava.

À noite, à hora do jantar, naquela simpática sala de jantar da "Casa dos Aviadores", nesse dia, havia verdadeira felicidade entre os Gaviões! ...

O Coronel Taborda, reconhecido pelos relevantes serviços que os "Gaviões" vinham prestando no seu setor, nesse dia espetacularmente executado, publica no seu boletim diário, o Boletim do Exército Constitucionalista do Setor Sul n.º 14, de 10 de Agosto de 1932, o seguinte:

XIX – CITAÇÃO

Dados os serviços que vem prestando as Unidades Aéreas, postas à disposição deste Setor, este Comando chama a atenção dos demais elementos de tropa para o seu espírito de sacrifício, eficiência e bravura, concretizadas através de 12 dias de ininterrupta atividade nas seguintes realizações:

A – reconhecimentos efetuados diariamente, muitas vezes em condições particularmente difíceis;
B – bombardeios e ataques a metralhadora, de objetivos terrestres importantes como sejam: Itapeva, onde se acha o Quartel General da tropa inimiga: Buri, agrupamento da vanguarda invasora; regiões de Apiaí e Ribeira;
C – Inutilização de dois aparelhos inimigos, um no terreno de Itapeva e outro abatido no dia 8 p. p., em pleno voo, sobre a região de Buri.

Tudo isso os vem colocando em situação de destaque na atual campanha, e os tem tornado dignos de imitação por parte dos demais elementos das Forças Constitucionalistas.

Brasílio Taborda,
Cel. Comandante.

O General Bertholdo Klinger[7], detalhou o elogio, como se pode ver no Boletim n.º 194 de 12 de Agosto de 1932 do Comando do Exército Constitucionalista; que traz, além da transcrição do elogio do Setor Sul, mais o seguinte:

Este comando tem especial prazer em dar publicidade ao louvor que representa essa citação de relevantes serviços, e determinar a menção nominal destacada dos Srs. Major Lysias Augusto Rodrigues, 1.ºs Tenente José Angelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima.

Rinhas

O trabalho extenuante daqueles dias com três e quatro missões diárias, se refletia nas fisionomias dos "Gaviões", abatidas, com olheiras imensas, rostos descorados, magros!

O material humano ansiava por um descanso, mas ninguém o pedia. Nem o pobre do Motta Lima, que uma disenteria escaveirava a olhos vistos.

E, quando menos se esperava, veio o descanso! Com que satisfação foi ele recebido! Talvez a sorte grande não trouxesse tanto contentamento! Então, ia se poder dormir longamente?! Bem, embrulhado nos cobertores, naquelas manhãs gélidas, era realmente gostoso deixar-se o corpo descansar mais umas horas!

Apesar de ser a manhã seguinte de descanso, ninguém pensou em ir à noite à pequenina praça pública de Itapetininga, tão cansados estavam, além de que, soprava um vento gelado, capaz de fazer sorvetes!

Brutalizados pelo cansaço, mal se findara o jantar, todos foram se deitar, canibalizados pelo excesso de trabalho! Nunca, entretanto, se ouviu uma queixa entre aqueles bravos!

Dentro em pouco todos dormiam, tendo muitas perguntas ficado sem respostas, por ter adormecido em meio um dos palestradores.

Na manhã seguinte, à hora de costume, todos acordaram, mas lembrando-se do desusado descanso, viraram depressa para o outro lado, aconchegavam bem os agasalhos, e dormiam de novo, felizes com ... tão pouca coisa!

---

[7] Oficial de Carreira da Arma de Artilharia, **Bertholdo Klinger** nasceu a 1º Jan 1884 em Rio Grande/RS. Praça de 1º Abr 1899, Alferes Aluno em 25 Fev 1903, 2º Tenente em 10 Jan 1907, 1º Tenente em 08 Out 1908, Capitão em 08 Fev 1918, Major em 27 Dez 1922, Tenente Coronel em 05 Mai 1927, Coronel em 26 Set 1929, General de Brigada em 07 Mai 1931, General de Divisão a contar de 25 Dez 1945 (retornou ao Serviço Ativo em 1947). Cursou Estado-Maior de 1º Classe e Engenharia, ambos pelo Regulamento de 1898. Bacharel em Matemática e Ciências Físicas. Realizou o Curso de Revisão da Escola de Comando e Estado Maior do Exército em 1920. Em 1913, foi um dos fundadores e membro da equipe de redatores da Revista *A Defesa Nacional*. Em 1965, ingressou na Ordem do Mérito Militar no grau Comendador. Em 1932, foi o Comandante em Chefe do Exército Constitucionalista, Quartel General em São Paulo. Faleceu em 31 Jan 1969. Fonte: Divisão de Difusão e Acesso do Arquivo Histórico do Exército, em 26 de Agosto de 2024 e a Revista *A Defesa Nacional* n.º 1 Ano 1, de 10 de Outubro de 1913, acesso em https://tinyurl.com/4y3d3nek.

“O almoço está pronto!” do Angelino, bagageiro do comandante, foi o clarim da alvorada!

Depois de um almoço cuidadoso, em que Madame João César, nossa delicada hospedeira, havia posto requintes, ficou resolvido que, a título de esticar as pernas, se fizesse um passeio a pé. Mas, onde? Para que lado?

O Adherbal[8], fanático por brigas de galo, lembrou-se que estavam num domingo, e que, portanto, si havia na cidade um “rinhadeiro”, forçosamente haveria rinhas.

E lá se foram todos, como um bando de colegiais “fazendo gazeta”, alegres, descuidados, felizes, como se aquela vida extenuante de todo o dia, não tivesse sequer as inquietações do tempo de paz!

Todos moços, fortes, cheios de vida, a alma de ideais repleta, pouco se importavam com a Morte, da qual zombavam continuamente, habituados como estavam a vê-la de perto quase que diariamente!

O dia de amanhã? O futuro? Deus é quem sabe! ...

Entre risadas e galhofadas, pondo um alarido na quietude pacata da pacatíssima Itapetininga, chegou por fim o bando a destino.

Alguns aficionados rodeavam calados os “terreiro”, torcendo desesperadamente com gestos ultrarridículos. A atenção dos torcedores foi despertada pelo vozerio e tropel, que faziam os “Gaviões” que chegavam.

Sempre, as lutas empolgaram os homens. Assim foi em todos os tempos.

Não fugiam à regra os “Gaviões”. Com o aumento da “torcida”, aumentavam as apostas!

O sol quente, com uma tepidez morna bem feminina, dava aos corpos uma sensação de agradável bem-estar, no frescor do dia!

Mas, bem diz o ditado: “Não há bem, que dure sempre...” No melhor da festa chega um oficial de ligação, com uma ordem de missão imediata. Foi um desapontamento geral! “Mas, que azar! Logo agora que o Branquinho estava ganhando! ...”

Ninguém gostou. Mas, ordem é ordem. E lá se foram todos, com um pouco de raiva, por terem perdido aquele prazer ingênuo, mas tão bom!

A patrulha, constituída pelo Nieuport e três Wacos já estava na pista, pronta. Adherbal, Motta Lima com Mario, Camargo com o Leite, e Sylvio com

---

[8] Oficial de Carreira da Arma de Artilharia, **Adherbal da Costa Oliveira** nasceu a 4 Mai 1899 na Bahia. Praça de 1º Fev 1917, Aspirante a Oficial em 1º Mar 1920, 2º Tenente em 28 Jun 1920, 1º Tenente em 16 Ago 1921, Capitão em 09 Fev 1928 e Major em 08 Mar 1934. Cursou Artilharia pelo Regulamento de 1919. Realizou o Curso de Aviação Militar. Em 15 Nov 1927 foi transferido para a Arma da Aviação. Em 05 Set 1932 foi reformado administrativamente e anistiado em 02 Jan 1934 (vide: https://tinyurl.com/hau66etc). Agraciado com a Medalha Militar de Bronze com passador de Bronze (10 anos). Acidentado gravemente em 20 Jun 1934 (vide: https://tinyurl.com/33wu2zxc) foi reformado em decorrência (vide: https://tinyurl.com/488eebzk). Faleceu em setembro de 1937 em acidente aéreo em Barra Mansa/RJ (vide: https://tinyurl.com/32ds98k7). Fonte: Divisão de Difusão e Acesso do Arquivo Histórico do Exército, Guardiões de 32 em https://tinyurl.com/2s3a6fcn e Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, em 30 Set 2024.

Hugo Neves, se preparam para a execução da missão, tomando notas dos detalhes.

Comandava o Grupo interinamente o Capitão Adherbal, pois que, o comandante e Gomes Ribeiro haviam ido à fronteira do Paraguai buscar os novos aviões.

Os aviões decolaram, levantando nuvens de poeira como a rinha de galos levantara na alma dos “Gaviões” o instinto belicoso da fera que mora dentro em cada homem.

As fisionomias haviam tomado uma rigidez cheia de ferocidade! Aquelas, eram bem as faces das aves de rapina em busca de presas!

Enquanto, do alto, o Nieuport vigiava os ares, os Wacos efetuaram o bombardeio indicado. E que bombardeio?!...

Parecia que as trincheiras, naquela tarde, se convertiam em imãs, que atraiam as bombas lançadas. Ótimo!

Normalmente, quando a patrulha devia se recolher, havia uma certa morosidade no reunir; nesse dia ele foi particularmente rápido.

Os “Gaviões”, de cara fechada, cheios de uma cólera sagrada, pediam alguma coisa emocionante, em que pudessem distender a crispação que os dominava a todos.

A patrulha continua na missão de reconhecimento. De repente, Motta Lima que ia à testa, mergulha num “piqué”. Os outros dois Wacos, nem pestanejam em segui-lo, e mergulham também.

Era um regimento de cavalaria, que “inocentemente” se movimentava de dia, pela estrada de Buri a Capão Bonito.

Apanhados em flagrante delito tático, foi debandado a metralhadora pelos aviões! Naqueles piqués doidos em que as metralhadoras tralalavam ritmando o ronco dos aviões, os “Gaviões” punham à larga o encarniçamento feroz dos seus homônimos!

A cada “agachada” dos aviões, cavalos e cavaleiros rolavam pelo chão! Em poucos instantes, a estrada estava limpa! Foi um Deus nos acuda!

Os aviões passavam para lá e para cá, repassavam, encarniçadamente! E ao se gruparem de novo, em cima, cadáveres de homens e animais pontilhavam a estrada! ...

Já as fisionomias estavam menos rígidas. A missão prossegue. Mas, não havia decorrido cinco minutos, e já Motta Lima, de novo toma a infantaria que se afadiga no preparo de umas trincheiras, para alvo de suas metralhadoras!

Novo “bafafá!” Mais “piqués” e “rasemorfs” mortíferos!

E logo, as trincheiras foram varridas a bala! Mario constatou que em uma delas a “Itapeva” fora completa!

Os “Gaviões” estavam ferozes! Com que afã e desse temor se lançavam eles!

Como por encanto, os aviões se reúnem de novo, encima, pressurosos; tudo se fazia, como se tratasse de um mero exercício.

A patrulha continua a missão. A cólera sagrada vai se abrandando! Já há mesmo sorrisos nos olhos de alguns!

Adherbal, que fazia a proteção aérea, vem racionando sozinho:

"Estes prestes estão hoje com o cão! Eu só quero ver o que é que eles ainda vão fazer!

Estes cãezinhos estão me tentando a dar uma agachada?! ..."

Mas, seu raciocínio não terminara ainda, e já os Wacos mergulhavam de novo! "Que será? Oh! Meu Deus, que inocência! Coluna de infantaria em marcha, de estrada?!?... Então, lá vai mecha! ..."

E nem o próprio Nieuport resistiu. Entrou na macabra dança, também!

O adversário, não tendo visto nossa aviação trabalhar de manhã, e sabendo que, reduzida como era, para atender a todas as frentes, frequentemente se deslocava de um ao outro extremo do estado, nesse dia julgou que os "Gaviões" tivessem ido para longe, e que poderia, portanto, se movimentar seguramente de dia! Erro, que lhes custou caríssimo!

Os aviões se empenharam doidamente contra a infantaria, numa fúria e numa sequência de enlouquecer de raiva! Era um serviço "limpo"!

Ainda os Waco riscavam a estrada com as balas das suas metralhadoras, e já o Adherbal observara que, uma das torneiras do radiador do "Negrinho", se abrira rompendo o freno, e deixava escapar a água. Isto era a "pane" certa dentro de alguns minutos, e ele estava a quase meia hora do campo de Itapetininga!

Normalmente, "pane" no Nieuport fora do campo, é avião quebrado! E um pesar imenso que subiu ao coração, junto com uma raiva enorme. Pesar, porque só havia aquele Nieuport, que tanto custara trazer; raiva, por ter se deixado levar pela tentação de dar sua "agachada!"

Enfim, ia tentar salvá-lo, e para isso vai empregar toda a sua perícia.

Ganhar altura era o problema!

E assim vai se aproximando do campo base, até que não lhe foi mais possível manter o motor funcionando. Era preciso aterrar!

Adherbal procura por todos os lados: Lá está um morro que talvez sirva. Ao chegar junto ao solo, vê-o semeado de pequenos cupins, cobertos pelo capim! Mas não há mais remédio! ...

O "santo era forte", porque Adherbal depois de driblar alguns cupins, consegue com sua perícia, aterrar sem quebrar! Uff! Que suspiro de alívio! O suor de angústia que porejava nele secou por encanto. O Nieuport estava salvo!

Adherbal "gozava" lembrando-se de um certo piloto do Campo dos Affonsos, que lhe tinha grande inveja, e que jurara que a primeira aterragem do "Negrinho" fora do campo, ele se espatifaria. Mas, bem diz o rifão: "Praga de urubu" magro, não mata cavalo gordo!"

Seu mau desejo não podia vencer a mascote do "Negrinho!"

Os outros pilotos, preocupados com a luta, não viram quando Adherbal se afastou. Procurando-o por todos os lados, ao se reagruparem de novo, não o viram no ar, como de costume. “Que teria acontecido ao “Negrinho?”

Quando vieram aterrar, vinham crentes de encontrar o Nieuport na pista; e não o vendo, foram tomados de uma ansiedade doida. A “una você” todos indagam: “Onde está o Adherbal?” – “Não veio ainda!”

“Pane”? Nas nossas linhas ou nas inimigas? Ferido? Morto?” eram as interrogações que se levantavam dentro em cada um. Era um pesar profundo, uma emoção indescritível!

É que ninguém avalia o que é perder-se um companheiro de campanha, que afronta a morte conosco, que vive a mesma vida de sacrifícios e perigos! Um companheiro, que muitas vezes arrisca a sua vida para salvar a nossa, e a quem e por quem já fizemos também o mesmo!

Não há entre os “Gaviões” um segundo de hesitação. É preciso procurar o Adherbal e salvá-lo se possível! Se o avião está em território inimigo, se possível, aterrar junto e trazê-lo, custe o que custar!

O avião não poderá ficar em poder do inimigo; bombardear-se-á até destruí-lo por completo!

Motta Lima torce as mãos desesperado, porque seu avião chegou “penando” no campo, com uma bala no filtro de óleo. As que não prejudicavam o funcionamento e utilização do aparelho, e eram tantas, não se levava em conta!

Uma ordem, breve, incisiva, agita a todos. “Sargento Falcão?! Bombas nos aviões! Reabasteça as metralhadoras!”

Alguns minutos depois, Camargo e Leite, Sylvio e Hugo Neves, retomavam voo em busca do companheiro ausente.

Se um aviador se extravia em tempo de paz, se seu paradeiro é desconhecido, seus camaradas de arma se esfalfam por encontrá-lo, esteja onde estiver!

Ainda está presente em nossas memórias as pesquisas feitas pelos nossos aviadores na selvática região do Paranapanema, em busca do aviador italiano Conde de Robilan.

Imaginem, pois, o desejo intenso que aguilhoava a todos aqueles que iam procurar um camarada, um amigo, quase um irmão!

O sol já começava a se esconder. Uma doce obscuridade começava a se espalhar por toda a parte.

E todos compreenderam a dificuldade imensa de encontrar um avião pintado de verde-oliva, aterrado sobre um campo verde, ao escurecer! Mas, fosse noite fechada mesmo, e ninguém hesitaria em sair!

Não é possível ficar-se quieto, quando um “Gavião” do Grupo, onde todos gozam diariamente um terrível “catch as catch can” com a morte, está faltando!

Em pouco os aviões rumam para o sul, e se diluem na obscuridade crescente!

Adherbal que se safara muito bem, é surpreendido por elementos da retaguarda, de um posto médico vizinho, que o prendem.

Não houve documento, explicações, raciocínios, que demovessem o médico, suspeitoso daquela aterragem insólita, da ideia de levá-lo preso! Que fazer? Conformar-se!

Antes de seguir, porém, Adherbal toma todas as precauções para desenfiar o avião, estaqueá-lo no solo por causa do vento etc., ante a admiração dos circunstantes.

Vinha já de automóvel pela estrada Capão Bonito-Itapetininga, escoltado, quando se vê os aviões amigos, baixo; compreende a ansiedade dos companheiros, e seus gestos de amizade e desprendimento, indo procura-lo naquela situação.

Faz parar o auto, salta para a estrada, e começa a agitar panos desesperadamente, para chegar à atenção dos camaradas que voavam. Estes, vendo aquele movimento insólito, baixam, e Camargo e Sylvio, com seus observadores, se agitam reconhecendo-o, ficando satisfeitíssimos!

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.

Pouco depois aterram os aviões; e Motta Lima, que havia ficado “afobado” por ver o valente e filosófico Camargo, o bom companheiro sempre pronto para tudo, partir com Sylvio, e ficar ele em terra por não ter avião pronto, ao saber por onde vinha o Adherbal, salta na barata Chrysler do Shangai, e arranca pela estrada para Capão Bonito!

O médico, que conhecia Motta Lima, não opôs dificuldades em entregar o preso. E a 120 km/h, vieram eles para Itapetininga!

Dizer o que foram os abraços que o Adherbal recebeu é tarefa ingente. O próprio Coronel Taborda, como os oficiais do seu Estado-Maior, Alves Bastos, Djalma, Penha Brasil, estavam emocionados quando o abraçaram.

O médico chega pouco depois ao Quartel General e Adherbal irônico, pois “achara ruim” a prisão, lhe pergunta:

“Então, Dr., sou ou não sou o Capitão Adherbal?!...”

Mas, o Coronel Taborda, conciliador, justificando o médico, afirma: “Cautela e caldo de galinha não fazem mal à ninguém, não é, Dr.?!”

Ao jantar, uma alegria transbordando, esfuziava de todos os lados.

Mas, uma interrogação surgiu de chofre: “E o nosso descanso?”

“Fica para outra vez!”

“Vamos dormir, que amanhã o serviço é duro!”

A Ronda

Com exceção do Potez 212, o “Nosso Potez”, que se achava em Campinas no campo da Fazenda Chapadão, os demais aviões do Grupo haviam se deslocado para São Paulo, de onde seguiriam para outra frente de combate.

Motta Lima, que saíra do Campo dos Afonsos um piloto quase recruta, com o trabalho de guerra intenso, foi, aos poucos, aprimoramento sua pilotagem, a ponto de, com os progressos feitos, tornar-se um piloto de classe.

Por circunstâncias diversas, Mario Bittencourt estava formando equipagem com Motta Lima, no “Nosso Potez”.

O 212, o “Nosso Potez”, estava ultra condecorado! Nada menos de 59 furos de balas, atestavam que havia visto o fogo de perto, não só nas primeiras linhas, como nas retaguardas inimigas!

Assim como o cavaleiro ama ao cavalo que monta, o aviador ama o seu avião! Ama, com esse amor entranhado que se tem por um ser vivo que nos compreende, que demonstra esse bem querer por formas várias, que parece adivinhar o que queremos, o que pensamos, o que sentimos!

No Grupo, como o “Nosso Potez” era de todos, todos estimavam o velho companheiro de lutas, tendo para ele palavras de carinho e gestos amigos.

Seu irmão gêmeo, o Potez 116, fora destruído por um incêndio, no setor Norte, por uma bomba inimiga. Mas, o “Nosso Potez”, com a tela gasta, avelhantado, sarapintado de verde de colorações diversas, de tonalidades diferentes, com a faixa branca na fuselagem, era ainda bonito, alinhado!

Só os que podiam contemplá-lo de perto, é que viam o seu estado, pedindo uma substituição de tela urgente. Ele estava como certas mulheres já fanadas, que empadas de pomadas e pinturas, dão de longe um ar de mocidade, e que, a pouca distância, causam espanto a quem tem a desdita de contemplá-las!

Muitas vezes, no campo, ouvia-se um grito irado: “Desencosta daí!” Era algum piloto ou mecânico do Grupo, reclamando contra alguém, fosse quem fosse, que tinha tido a suprema audácia de encostar-se no “Nosso Potez!” E logo vinham todos observar o ponto, onde esse ousado alguém se encostara, a ver se havia mossas na tela, se havia sofrido o avião qualquer dano!

Os mecânicos o estimavam, com essa estima que os soldados põem nas animais mascotes da unidade! E o estimavam mais ainda, porque, se a célula estava precisando de um reaperto, se a tela estava quase substituída pelas “condecorações”, o motor funcionava maravilhosamente!

Nenhum piloto, e todos o haviam pilotado, pensava sequer na possibilidade de ter uma “pane” e ser obrigado a aterrar fora do campo.

“Com o “Nosso Potez” ?!”

“Capaz! ...”

O comandante volta e meia o inspecionava; e, já prevenira os mecânicos: “Este avião andou nas mãos de muito “aleijado”! Precisamos mandá-lo ao parque para um reaperto da célula e substituição da tela!”

Mas, a intensidade aérea era de tal forma premente, as missões pedidas aumentavam tanto, que sempre se adiava a entrada do avião no parque de reparações do Campo de Marte.

E, quanto mais ele era sovado, com mais carinho os mecânicos zelavam por ele! Só a esses denodados mecânicos do Grupo, esses Dacios, Barros, Brunos, Flavios, Amaros, etc., esses profissionais habilíssimos para quem os motores e células de aviões não tinham segredos, só a esses dedicados companheiros a quem nossas vidas estavam confiadas, deveu São Paulo a possibilidade da magnífica performance, da estupenda intensidade aérea, de que São Paulo pode se gabar, levada a efeito pelos “Gaviões de Penacho”! ...

Todos os elogios para eles são poucos!

Necessidades de serviço, obrigaram o comandante a ir de Campinas a Itapetininga. Motta Lima, cadavérico, extenuado pelo excessivo trabalho, necessitava mais do que ninguém, de um descanso.

Mario, a quem não havia doença que abatesse, foi convidado pelo comandante para ser um observador no voo Campinas-Itapetininga. Pretendia ele no dia seguinte, cedo, voltar para São Paulo, e levar o Potez finalmente para o parque.

Mario, que já estava um veterano, gostava imensamente de voar, motivo pelo qual aceitou pressuroso. O avião ia sozinho, mas ele era do barulho e sabia que o comandante “desmanivrava direitinho”, como dizia ele.

Ao entardecer de 16 de Setembro, o comandante descolava do Campo da Fazenda Chapadão, rumando para Itapetininga, na bruma parda espessa, que enevoava o ar!

Alegres e descuidados da vida, como sempre, o comandante e Mario vão na manhã seguinte buscar o “Nosso Potez”, depois de uma noite bem dormida. Gozando a manhã, iam palestrando, fazendo Mario cálculos sobre o passadio da tarde em São Paulo! E o comandante sentenciosamente lhe lembrou o conhecido apólogo da “Leiteira e o pote de leite”! Nem de propósito! Um insistente e irritante pedido de São Paulo, é transmitido ao comandante pelo Quartel General do Setor Sul, para ir lançar boletins sobre as linhas!

Ora, o comandante sistematicamente se opunha a ir jogar boletins, porque, alegava ele, “os aviões que temos para combater já são tão poucos, como distraí-los para missões desta ordem?!” E com uma negativa formal, se opunha sempre:

“Querem que o Grupo vá puxar o rabo do Diabo, ele vai, e comigo à frente! Mas, ir jogar papeizinhos, não! ...”

E ele ficava logo aborrecido! “Deem-me mais aviões, ou eu jogarei”

Mas, o dia amanhecera lindo, sem uma nuvem, com um sol de primavera, e o comandante e Mario, felizes com a beleza do dia, haviam

amanhecido, cantando! Ante a insistência do pedido, condescendeu em ver os boletins e uma ruga funda lhe atravessou a testa. Pressentimento do que ia acontecer? E, contrariado embora, nesse dia o comandante acedeu.

"Mario? Vamos fazer a missão, e de lá seguimos diretamente para São Paulo!"

"Certo, comandante!"

O comandante e Mario já iam rolar para o extremo da pista para decolar, quando chega apressado um enviado do Coronel Taborda:

"Lysias! O Coronel Taborda manda avisar que há quatro aviões inimigos voando sobre as linhas! Para o senhor tomar cuidado!"

Virando-me para traz digo ao Mario, já debruçado como de costume, sobre sua metralhadora:

"Ouviste? Vamos, na certa, encontrar a ronda, e vai haver o Diabo!"

"Também, uma ordem dessas! ..."

"Não, Mario! O erro é de quem fica em São Paulo sem voar, e dá ordens, e faz pedidos dessa natureza! ..."

"Ora, comandante! Isso não tem importância!"

"Pronto, Mario?!..."

"Pronto, comandante!"

E voltando-me para os mecânicos, grito:

"Tira os calços!"

Em poucos minutos o avião se sumia para os lados de Capão Bonito, no azul puríssimo daquele céu lindo. Na fisionomia dos que ficaram, pairou um pouco de apreensão. Mas, João de Deus diz logo: "O comandante é o piloto! Ele se safa bem!"

"Não há de ser nada! ..."

Na gíria dos meios aeronáuticos, encontrar "a ronda", é ter que se haver lá em cima, com um número grande de aviões inimigos.

Mario, previdente, antes da decolagem, indagara do material bélico, da munição com que podia contar.

Depois de uns 25 minutos de voo, foram identificadas as trincheiras inimigas; enquanto o comandante inspecionava o céu, Mario atira uma enorme quantidade de panfletos. Depois o avião segue sobre Capão Bonito, e quando está no meio da missão, o comandante volta-se para Mario, bate-lhe no ombro, e lhe diz.

"A ronda! ..."

Era uma patrulha de três aviões; dois Wacos de guerra, vermelhinhos, e um Potez.

Nosso pressentimento se realizava! E nós a mais de 10 km dentro das linhas inimigas, e muito mais baixo do que eles! Íamos lutar duramente, mas, a primeira providencia era fazer o possível para alcançar nossas linhas! Cair nas linhas inimigas, é que não podia ser!

O comandante desde logo começou a aproveitar uma primeira vantagem, que lhe dava o escalonamento em altura da patrulha inimiga, e procura filar para o norte, para alcançar as primeiras linhas!

O Waco que estava mais abaixo, procura impedir, mas, não contava que o Potez o fosse atacar. É surpreendido na manobra, e quando se vê a sós com um Potez a atacá-lo, hesita sobre o que deve fazer! ...

No combate aéreo, a hesitação de um cimo de segundo pode custar a vida, e, no mínimo, decide a luta em favor do que agiu sem hesitações!

O “Nosso Potez” apanha o Waco numa viragem vertical fechada, posição ótima do alvo, a uns 50 metros de distância!

O comandante preme o dedo no gatilho da metralhadora, e esta não funciona! Partira-se o elo de fita! ... Mas, o comandante num centésimo de segundo, já “rabecou” o avião e gritou para o Mario:

“Atira!” Sua voz foi coberta pelo vaquetear das “Darne” de Mario!

O Waco, como se fora ferido por um raio, pois, fora apanhado em cheio, de perto, pica bruscamente na vertical, deixando empós de si o característico penacho de essência! ...

Fora abatido! ...

Um relâmpago brilhou nos olhos do comandante e de Mario! A luta começava bem! A audácia e o sangue frio sempre venceram, e juntos com a perícia de que dispunham, haviam de dar trabalho!

Inspecionando cuidadosa e continuamente o céu, o comandante filava para as linhas amigas; o Potez procurava não intervir na luta, conservando-se como “mero espectador”!

O outro Waco aproximava-se para o ataque!

O Potez inimigo ganha altura, talvez para fazer a proteção aérea, receoso da intervenção de algum outro não constitucionalista! Ou quem sabe, sua equipagem não seria constituída por elementos já abatidos por nós, e agora de moral abatido receavam a luta?!...

Já nos aproximávamos sensivelmente das linhas amigas, quando o Waco, na esteira do “Nosso Potez’, chega ao alcance do tiro; Mario, porém, calmo, admiravelmente bem controlado, espera que ele se aproxime mais, e, dedo no gatilho, a alma nos olhos, completamente atento, aguarda a boa oportunidade.

Esta não demorou! Ao ver os fogos das duas metralhadoras de capô de avião inimigo, ao sentir as balas tamborilarem nos planos do “Nosso Potez”, a equipagem pensou:

“O Waco é melhor avião, mais manobreiro, mas, o “Nosso Potez” nunca fez vergonha! É pena a metralhadora de capô estar “enguiçada”! ...”

Antes do “Nosso Potez” alcançar as linhas, já o combate se engajara! As metralhadoras funcionavam com um sonido metálico característico!

As viragens verticais, as quedas de asa, os retournements, se alternavam desencontradamente com as cabragens bruscas, os estóis e os

piqués violentos! Cada um procura tirar partido de um descuido do adversário, e abatê-lo sem dó nem piedade! A questão é de vida ou de morte!

A velocidade maior do Waco, sua maior maneabilidade, eram compensadas pela maior perícia da equipagem do “Nosso Potez”, a ponto daquele avião médio dar a impressão de que era como o Waco, um caçador de elite!

Mario dosava homeopaticamente a munição de que dispunha, menos de 300 tiros, pois, para abater o primeiro Waco lhe fora necessário dispender algumas rajadas curtas; depois, ele sabia que o Waco dispunha de 1200 em cada uma de suas metralhadoras!

Cada vez que o Waco se via em frente à metralhadora de capô do “Nosso Potez”, se esquivava rapidamente, pois, não sabia que ela não estava funcionando.

Ah! Se ela tivesse funcionado, aquele Waco teria sido fatalmente abatido, tais e tantas foram as vezes que ele foi enquadrado no centro do visor, longamente!

A uns 800 metros por cima de uma fazenda (Fazenda do Cerrado), situada nas proximidades da linha de frente, os aviões se encarniçaram loucamente um contra o outro, durante quase 5 minutos, que pareceram séculos! E Mario, sempre que uma boa oportunidade se apresentava, pregava uma rajada curta, no Waco!

De quando em vez o tam-tam das balas na tela do avião, nos mostrava a má pontaria do adversário!

E aquela fazenda, pintada de branco, com seu pátio cercado, aparecia sob todos os ângulos imagináveis; à direita, à esquerda, em cima, em baixo, enviesada, de traves, enfim, só faltou se a ver por dentro!

A velha carcaça do “Nosso Potez”, onde só o motor e a equipagem estavam em condições, fazia prodígios, gemendo embora, rangendo, trepidando, e surpreendia volta e meia o Waco em meio de uma manobra, fugindo ele então desajeitadamente numa acrobacia, com mais algumas balas no bucho!

O comandante estava doido de ódio porque sua metralhadora não funcionava. Sua fisionomia contrata, dura, tinha a ferocidade das águias em caça, a belicosidade dos gaviões em luta!

E nessa luta homérica, de um avião velho, que se desregulava mais a cada nova acrobacia que era obrigado a fazer, com a munição escasseando, contra outro avião novo e bem municiado, os aviões entram pelo território amigo, se internando cada vez mais.

Agora, o comandante estava certo de, no caso de ser abatido, cair em território amigo! E o perigo de ser abatido, crescia assustadoramente, com o escasseamento da munição!

Quando Mario esgotasse a munição, seria um fuzilamento! Não! Ainda se tentaria um último esforço!

Foi então, que Mario cruzou estoicamente os braços; o avião inimigo mais uma vez se aproxima, na doce ilusão de que vai facilmente, agora, abater o “Nosso Potez”, e já começa a atirar cerradamente!

Iamos ser assassinados assim, friamente?

“Mario?! Atira! ...”

“Acabou-se a munição!”

“Toda?”

“Sim! Vamos ser abatidos! ...”

“Ah! Isso é que não! Morrer por morre, vamos morrer todos juntos!”

“Certo!”

Esse diálogo trágico, travado a uns 500 metros, entre rajadas de metralhadoras e acrobacias violentas, tinha uma expressão profunda, como nenhum dramaturgo ousara ainda conceber! Sim! Morrer como um “Gavião de Penacho”, com todas as honras, acompanhamento inclusive! ...

E o comandante, cheio dessa ira sagrada que exalta os que defendem um ideal nobre, resolve atirar seu avião de encontro ao do adversário, lançando mão da última garra, do último recurso!

O Waco se aproxima, mas é surpreendido com uma viragem e um piqué sobre ele! Safa-se com um estol violento!

De novo ele se aproxima, e de novo o comandante joga o “Nosso Potez” contra o Waco! Esse desvia habilmente, mas, os aviões passam como bólidos, a pleno regime, tão juntos um do outro, que os remos das hélices os sacodem violentamente!

O espanto na face do piloto do Waco, pode ser lido claramente, como por certo ele lera nos rostos da equipagem do “Nosso Potez”, a decisão terrível que ela tomara de morrer matando!

Na terceira investida, o comandante procurou impedir a fuga do Waco por uma acrobacia! Os aviões marcharam a pleno regime um sobre o outro! Mario fechou os olhos! Mas, o choque não se deu. O Waco conseguira se safar, mas tão junto passaram, que dava a impressão de terem roçado! Novo remuo, violentíssimo!

O piloto do Waco compreendeu que o “Nosso Potez” queria se estrelar contra ele, antes que fosse abatido, e vendo que aqueles loucos sublimes iam realizar de pronto o que pensavam, se atemoriza, e fazendo meia volta a pleno regime procura suas linhas!

O comandante procura no ar o Waco. Não o vê. Pergunta a Mario com um gesto. Este sorridente lhe diz: “Ficou com medo! Foi embora!”

Um suspiro de alívio, duplo, sai dos peitos dos dois “Gaviões”!

“Ainda não foi desta vez, seu Mario!”

O “Nosso Potez”, completamente desregulado com as acrobacias brutais a que fora submetido, não permitia a continuação da viagem para São Paulo; orientou-se e foi aterrar com dificuldade em Itapetininga, onde ninguém

mais o esperava. Alguns mecânicos que ainda estavam no campo, ficam pasmos ante o rendilhado das balas na carlinga e planos!

Mas, vendo a expressão feroz e o orgulho estampado nos rostos da equipagem, exprimem tudo nestas breves palavras:

“A ronda?”

“Sim!” diz Mario.

“Quantos abatidos?”

“Um só! A metralhadora de capô se engasgou logo no início!”

“Misericórdia! Quanto buraco de bala, seu comandante!”

“É para diminuir o trabalho quando tivermos que tirar a tela!”

Chegaram são e salvos, mas só Deus sabe à custa de que energia, de que esforços, de quanta audácia e desprendimento!

Ao tomarem o cafezinho no hangar o comandante perguntava ao Mario:

“Quantos cabelos brancos mais arranjados hoje, Mario?”

“Comandante! Se o santo não é forte, e não põe a mão por baixo...”

“... nós hoje tínhamos “sobrado”, Mario! Escapamos de boa, por causa dos tais papeizinhos!”

“Nós estamos com a razão, comandante! Devemos vencer!”

“Mario! Nós hoje ficamos devendo a S. Pedro! Ele que se esqueça de nos cobrar!”

“Ou que o faça bem tarde, comandante!”

“Deus te ouça, Mario. E dá cá um abraço apertado!”

Sorridentes, abraçados, lá foram os dois ao Quartel General, fazer o relatório, e dar o “estrilho’.

Mario, ainda muito excitado com a luta, que pusera a uma rude prova seus nervos, “perde a linha”, mas, todos compreenderam, que era pura excitação da luta, que ainda perdurava.

“Coronel Taborda? Eu sempre disse que não gostava de jogar papeizinhos. Está vendo no que dá!?...” dizia o comandante, Mario, estentoricamente clamava contra alguém que de São Paulo pedira a missão:

“Quem quer dar missões de suicídio, vai, não manda! ...”

Quando à noite os dois foram se deitar, sentindo um esgotamento imenso, o comandante confessava sinceramente:

“Mario! Hoje descobri que tinha sistema nervoso!”

“Pudera não! Assim, até um frade de pedra mostra o que tem! ...”

E com uma risada gostosa, os dois se deram as boas noites!

Reza o Boletim do Setor Sul, n.º 53, de 18 de Setembro de 1932, o seguinte:

ELOGIO

Cumpro o gratíssimo dever de citar aqui mais um ato de indomável bravura praticado pelos denodados aviadores Major Lysias Augusto Rodrigues e 2.º Tenente Mario Machado Bittencourt, que hoje sobre as linhas inimigas, com o Potez TOE 212, mantiveram um combate aéreo contra três aviões inimigos, pondo um fora de combate logo no início da luta. A perícia e a bravura de Lysias Rodrigues e Mario Bittencourt, supriram a inferioridade numérica e bélica de um aparelho lento contra três velozes e bem armados. Posto o primeiro fora de combate e esgotada a pouca munição de que dispunha o Potez, sem querer retirar-se da luta, porque seria perseguido e possivelmente abatido, Lysias procurou chocar o seu aparelho com o do inimigo, para que ao menos perecessem juntos. Esse gesto de desprendimento pela vida assustou o inimigo, que se afastou para evitar o choque, dando margem a que o nosso avião viesse aterrar serenamente em nosso campo, depois de mais uma gloriosa façanha. Louvo a estes dois bravos, pela indômita bravura que os levou a procurar um suicídio heroico, e que lhes proporcionou vitória e salvamento. Por ato de distinta bravura, elevo ao posto de 1.º Tenente o 2.º dito aviador, Mario Machado Bitencourt.

Provas de Altura?!

Quando o professor Piccard, o célebre sábio belga, quis aprofundar os seus já vastos conhecimentos sobre os raios cósmicos, teve que resolver o problema da ascensão à estratosfera. Para isso imaginou ele um tipo especial de balão, com uma barquinha esférica de alumínio, à qual adaptou os instrumentos e aparelhos de que tinha necessidade.

Quando ele intentou subir tais alturas (16.800 metros), não poderia pensar que os ditatoriais iam ser rivais respeitáveis! Não fora a eternização da Ditadura, e não teríamos a Revolução Paulista; sem esta, não conheceríamos essas “revelações”! ...

Os “Gaviões” mais uma vez haviam se deslocado de Itapetininga para a frente norte; vencendo o mar de nuvens que se estendia da Serra dos Cristais a Jacareí, os aviões aterraram em Lorena ao entardecer de um dia brumoso, sem novidade.

À noite, os dois Potez e os dois Waco em que haviam vindo, o comandante e Abílio, Gomes Ribeiro e Mario, Motta Lima, Reynaldo, se alinhavam distanciados, embaixo do renque de árvores que margina o campo.

A manhã seguinte estava fria, e uma fraca cerração cobria tudo; mas, o sol dentro em pouco adelgaçou-a, diluiu-a, desfazendo-a completamente, devagarinho.

No campo de Lorena há um bulício e um burburinho anormais. Junto aos aviões, já na pista, trabalham mecânicos e serventes, civis, oficiais, enfim, todos aqueles que estavam ligados ao Grupo. Uns lidam com os motores, outros desencaixotam bombas, aqueles enchem as fitas de munição das metralhadoras, mais além fixam bombas nos aviões, enfim, todos estão ocupados, mesmo os oficiais, que de mapas em punho estudam rotas, medem ângulos, preparando-se para a missão da manhã!

Sentados sobre caixas vazias, os que já terminaram seus estudos, fumam displicentemente, pondo fumaradas brancas no ar frio da manhã!

Aos poucos a movimentação cessa, e à pergunta do comandante:

"Tudo pronto?" – um coro responde:

"Pronto, comandante!"

"Guarnições a postos!"

E aquela cena grandiosa de sempre, com um fundo litúrgico visível, se passa, acolitada pelos mecânicos, em cada avião:

"Ninguém?"

"Ninguém?"

"Contato?"

"Contato!"

E os motores põem no ar a sinfonia profunda dos órgãos! As hélices metálicas em movimento, despedem lampejos aos raios do sol!

Um por um os aviões decolam, envoltos na poeira e orvalho, pontilhados de irrisações maravilhosas, e rumam para os lados de Queluz.

A cerração, que se condensara em nuvens lá em cima, era tangida por uma brisa fresca. Contornando umas nuvens, sobrepondo-se a outras, ou atravessando-as céleres, sem que os pilotos se preocupassem em olhar a "cruz do aviador" que a sombra do avião sobre as nuvens desenha irisada, a patrulha seguia serena acompanhando a rodovia Rio-São Paulo.

Olhos perscrutadores pesquisam cada socavão das nuvens, cada recanto do terreno, embaixo. Numa curva da estrada, onde se percebia bem a rampa ascendente forte, galgando em etapas um morro, escavações enormes, vermelhas, como feridas sangrentas da terra, chamavam a atenção. É que havia tropa encurralada dentro delas!

Mal foi ela apercebida, e já os "Gaviões" mergulhavam no clássico "piqué", e iniciavam um bombardeio preciso, eficaz! Nenhuma bomba foi perdida! Aquele bombardeio assim, era o fruto de um descanso bom, de uma noite bem dormida!

Quando os aviões se reagruparam em cima, muitos corpos estirados mostravam os efeitos da ação! E lá se vão os "Gaviões" mais adiante, cumprir toda a missão.

Alguns minutos depois, no pátio de uma fazenda, está estacionado um comboio de viaturas; soldados passam correndo a abrigar-se nas casas

pequenas que o limitam. Os “Gaviões” novamente entram em ação! Um grupo de cinco bombas, é posto pelo Abílio, com precisão, sobre as viaturas!

Já próximo a Queluz, uma tropa se crê perfeitamente desenfiada, e é então que o resto das bombas é utilizado! O avião do comandante descera a 400 metros sobre eles, para que o aproveitamento fosse o melhor possível! Foi esplendido! E pelo leito da via férrea, pesquisando cada detalhe do terreno, os aviões retornam ao campo.

Ao aterrar, são os aviões prontamente desenfiados sob as árvores, porque, diz o comandante: “É possível que eles aproveitem a hora do almoço, para nos fazerem uma visita!”

O almoço decorria alegre como sempre. Já havia quem falasse em uma sesta depois do almoço, à sombra das árvores, antes da missão da tarde. O telefone tilinta; alguém se levanta e o atende:

“Aviões inimigos a grande altura, sobre Cachoeira, rumo Lorena!”

Saem todos apressados para o campo, prontos para levantar voo, mas, já é muito tarde, pois o inimigo está sobre o campo!

“Guarnições das metralhas a postos!”

Os mecânicos e serventes, abrigam-se longe do campo. O comandante e os outros oficiais, se dirigem ao campo, e da orla ficam para assistir ao bombardeio. Já as bombas descem assobiando, e o comandante as conta, de cada vez:

“Uma! Duas! Três! ...”

Motta Lima aproveita a oportunidade para fazer blague:

- “Chi! O professor Piccard vai ficando safado! ...”

- “O professor Piccard? Por quê?” Pergunta Mario.

- “Mas, espia só a prova de altura! Daqui há pouco eles vão entrar na estratosfera! ...”

Foi um coro de gargalhadas, que se sucediam, porque eles de fato estavam a uns 1800 metros a 2000 metros, e os Gaviões nunca fizeram bombardeios a mais de 400 metros! ...

E, quando as bombas começaram a cair na orla do campo, oposta àquela em que se achavam os aviões, e mesmo fora do campo, um riso comunicativo se estendia entre os “Gaviões”. “Lá vem duas! Vão cair fora! Aposto $10000!” E antes que alguém aceitasse a aposta, já as bombas tinham estourado lá longe!

As metralhadoras da defesa do campo catraqueavam longa e inutilmente, tal a altura a que se achavam os aviões inimigos.

Logo depois, tudo se acalma. Os ditatoriais crentes de que haviam feito alguma coisa se vão pressurosos.

No campo, o único estrago foram alguns buracos no chão, que Gomes Ribeiro classificava de:

“Buracos de tapar com o pé!”

O comandante já reunia todos dizendo: “Vamos acabar de almoçar?” quando uma gargalhada estala. E admirado ele vê o Aguinaldo saindo de um buraco, cheio de lama, encabulado.

“Como é que você coube aí, rapaz?”

Mas, as risadas não o deixavam falar. Por fim, ele pergunta:

- “Já acabou?”
- “O que, Aguinaldo?”
- “O bombardeio!”
- “Mas, então você não viu?”
- “Não senhor! Não tive tempo! ...”

As risadas redobraram.

O Espigão do Divino Mestre

A não ser no bombardeio de Guapiara, em que os “Gaviões” puderam por seis aviões no ar, nenhuma vez mais se conseguiu tal efetivo; algumas raras vezes, houve patrulhas de cinco aviões!

O grupo dos “Gaviões de Penacho” era nada em número de aviões, era coisa nenhuma na homogeneidade do material (três tipos diferentes em cinco aviões!), mas, era tudo na alma das equipagens que os tripulavam, era tudo no espírito belicoso, combativo, dos “Gaviões”!.

Os céus de São Paulo eram cruzados diariamente em todos os sentidos, a todas as alturas, chovesse ou fizesse sol, fosse dia escampo ou nublado, houvesse cerração ou bruma parda. Os “Gaviões” apareciam aqui e ali, lá e além, inesperadamente, com tão pouca diferença de tempo que parecia ter havido o milagre da multiplicação!...

Com um pouco mais e os “Gaviões” chegariam a possuir o dom da ubiquidade!

Quando menos se esperava eles apareciam, e era um inferno o que eles despejavam lá de cima, com precisão matemática, e com atroar de motores e explosões de entontecer!

Naquele dia fora assim.

Os pedidos do setor de Cunha haviam sido insistentes, mostrando a necessidade de uma progressão até ao divisor de águas, chamado Espigão do Divino Mestre, facílima se houvesse a cooperação da aviação, porque o espírito combativo da tropa era ótimo!

Depois de um entendimento com o comandante daquele setor, sobre a hora precisa e pontos a bombardear, ou atacar a metralhadoras, relógios acertados, seguem os “Gaviões” para o campo de Lorena, onde estavam os aviões.

Faltavam alguns minutos para a hora combinada, e os cinco aviões da patrulha se aproximavam do ponto de reunião; das linhas combatentes já se

ouvia o ron-ron possante dos motores; pelos corações dos combatentes passou célere a pergunta clássica:

“Amigos ou inimigos?”

Os “Gaviões” nunca haviam atuado nessa frente secundária, de modo que o adversário não sonhou sequer que pudessem ser aviões inimigos. Tudo estava a descoberto! As barracas alvejavam ao sol claro, como se o adversário não tivesse aviação alguma! Inocência!...

Só a tropa amiga se preparava ansiosa, pronta a “arrancar” para a frente!

A serra crescia ante os olhos dos “Gaviões”, perdendo a tonalidade uniforme, e aos poucos deixando destacar o sombreado das árvores. Já Motta Lima, que viera à testa com Mario, notava a bifurcação da rodovia, as duas capelinhas assinaladas, e.... as linhas inimigas!

“Mas, será possível?” Pensou o Adherbal, e os outros.

“Barracas? Acampamento? Eles estão doidos! Não sabem o que são os “Gaviões”!!!...”

Mario, Adherbal, Sylvio, Camargo, vendo tanta “inocência” não querem acreditar que seja aquilo o inimigo.

Motta Lima e Mario discutem a bordo.

“É! Pode atirar, Mario! Você não vê o painel vermelho?!...” dizia Motta Lima.

“Não é! É tropa amiga!” Insistia Mario.

“Se fosse tropa amiga o painel era o combinado! Sapeca!” insistia Motta Lima.

Mario lançou suas bombas; sua pontaria experimentada atingia precisamente os pontos visados.

Juca Leite requinta em “dormir no ponto”! Os Wacos mergulhavam como loucos! E ante aquela saraivada de bombas, que destruíam tudo, matando, aleijando, cortando as carnes humanas como navalhas afiadas, arrancando barracas que eram atiradas para o alto em frangalhos, cavando buracos profundos no chão, num ruído de enlouquecer, a tropa que é tomada de pânico, foge, sob o fogo das metralhadoras dos “Gaviões”! A debandada é terrível E os magotes são perseguidos pelos aviões que “tiram finos” sobre os fugitivos!

Durante longos minutos os “Gaviões” perseguem o inimigo, sem dó nem piedade! O serviço fora “limpo”!

E, enquanto os aviões se reagrupam para a volta, a tropa paulista fremente de entusiasmo, arranca num ataque fulminante, aproveitando o caminho aberto pela aviação, e galga os alcantis do espigão do Divino Mestre, o que lhe permitira dominar a subida de Parati.

Farta e variada foi a colheita do butim de guerra!

À volta, os aviões foram aterrar em Guará, como fora combinado, por ser melhor o campo. Mario e Adherbal estavam impressionados com a possibilidade de ter havido um erro de localização da tropa.

Mas, logo seus rostos se encheram de alegria com as notícias trazidas pelo Tenente Barbeta, oficial de ligação:

"O espigão do Divino Mestre foi tomado! Muito armamento e munições apreendidos!"

E o telefone já anunciava de novo: "As tropas avançam sem resistência! Objetivos atingido e ultrapassado! Parabéns!"

Alegres, radiantes, lá se foram todos para o banho e para o justo descanso.

Mas, "o homem põe e Deus dispõe".

Esse dia registraria ainda outro fato importante, na folhinha dos "Gaviões de Penacho"! O telefone chama com urgência um dos oficiais aviadores.

"O Quartel General informa que cinco aviões inimigos passaram sobre Cachoeira, rumo Oeste. Vem alto!"

Não havia tempo dos "Gaviões" se vestirem, irem ao campo e decolarem! Os autos corriam doidamente, mas, quando chegaram à orla do campo, já o bombardeio se iniciara!

É interessante notar-se o amor que os mecânicos e serventes tinham pelos aviões! Nunca, nenhum deles se preocupou com sua segurança pessoal! Durante os bombardeios, eles ficavam com os corações nas mãos, como os oficiais, por causa dos aviões! Eram tão poucos!

Não sei se em outras aviações se dá o mesmo. É bem possível.

As bombas, depois do assobio clássico, explodiam no campo, formando um agrupamento médio em um ponto afastado, sem perigo algum para os aviões. Todos achavam graça! Já alguns aviões se afastavam, quando um piloto "manicaca" por inabilidade erra o agrupamento: sua bomba se extravia. Vai cair muito longe das outras, e com tanta infelicidade para nós, que cai sobre o Potez do comandante, o 116! ... Uma chama imensa se levanta!

As metralhadoras da defesa do campo, silenciaram! Os aviões se afastaram! E no silêncio profundo que se faz, como uma homenagem muda ao bravo combatente que se incinera, só um crepitar se ouve! O da munição das metralhadoras, que explodem dando a salva de funeral!

Uma tristeza profunda invade a todos; mas, uma reação sobrevém quase logo; um ódio intenso enche os corações, e os juramentos de vingança sobem ao céu, como oblatas fúnebres!

"Serás vingado Potez! Serás vingado!"

Perder um amigo, sente-se; mas, perder o avião no qual se voa, no qual se combate, o avião que nos alegrou, que nos salvou a vida, que nos compreendia, que nos obedecia cegamente, é muito, é tudo! Dói na alma!

"Foi o primeiro avião que eles nos destruíram, mas será o único!"

Morrera bravamente o 116! Encerrara sua missão com o fecho de ouro do espigão do Divino Mestre! E nos corações dos "Gaviões" ficou tacitamente estabelecido que a viagem obedeceria à norma: "Dente por dentaduras!" E assim foi!

E, enquanto o 116 acabava de arder, havia nos olhos de todos lágrimas sinceras. Como a afrontar o próprio fogo, a empenagem verde e amarela rebrilhava ao sol poente, a afirmar simbolicamente, que de todo esse incêndio a nacionalidade sairia ilesa!

E no lusco fusco da tarde, o letreiro Potez TOE, sobre o verde e amarelo da empenagem, sobressaia com nitidez, como em nossos corações sobressaia o desejo de um Brasil melhor, mais digno!

Tática Aérea?!

Por uma coincidência interessante, revivemos naquele dia, certa manhã de trabalho no setor norte.

Na carta que temos em mão, e da qual vamos reproduzir um trecho, ver-se-á isso facilmente.

"As nuvens grandes que se amontoavam, mal deixando ver uns buracos aqui e ali, não impediram que o nosso comandante, Gomes Ribeiro, Motta Lima e Reynaldo, decolassem para uma missão de bombardeio.

Iam na altura de Lavrinhas, quando o comandante assinala: "Inimigo à vista", quase ao mesmo tempo que Gomes Ribeiro. Um havia visto um Potez, e o outro havia observado outro Potez!

É desnecessário dizer-te, meu caro amigo, que eles não esperaram um momento para ir para cima dos inimigos. Gomes Ribeiro, seguido de Motta Lima, "picou"; o comandante "cabrou". Reynaldo assistiu; nem para cima, nem para baixo!

O avião do comandante procura cortar a retirada do Potez inimigo, ainda longe, mas, este picando a pleno regime foge despudoradamente para os lados de Resende! A distância que separava os dois aviões não diminuía nem de um centímetro! O chão passa veloz sob eles, tão veloz que os morros e vales se nivelam! ...

O comandante, eu o conheço bem, devia estar furioso! Na certa, com a cara afilada, os olhos brilhantes, pequeninos, aquelas grossas sobrancelhas enrugadas de um lado só, aquela fisionomia que nos dava susto, que nos fazia respeitá-lo, mas, que nos fazia também estimá-lo pelo destemor com que afrontava todos os perigos! Aquele comandante leva a gente ao inferno, não é A ...!?

Mas, o piloto inimigo, passou por Resende e rumou para o Rio, não querendo saber de conversas com o comandante; adivinhou quem lhe vinha pela... popa!

Contaram-me que o comandante estava nesse dia disposto, se o outro quisesse aterrar em Resende, a arriscar tudo para abatê-lo! Imagina tu, abatê-lo sobre Resende! Que gozo teríamos, hein?! Ele nem sequer pensou no perigo de encontrar-se com a "ronda", tal era a "secura" de pegar o outro!

Pois olhe, só quando o comandante viu, que ele não ia para Resende, foi que desistiu da perseguição. Caboclo bom!

Mas, o comandante nesse dia achou em quem descarregar a raiva; uns bestas, que estavam fazendo instrução de recrutas, e que podiam esperar tudo do avião que passava, menos dez bombas de uma vez, em cima deles!

O avião inimigo perseguido pelo comandante, quando se viu livre, veio aterrar em Resende; mas aí, todos haviam visto a corrida que levara, e crivaram-no de diretas e indiretas.

Atarantado, o piloto ditatorial lançava a culpa sobre os ensinamentos dados pela Missão Francesa: “É da Tática Aérea, atrair o inimigo para as próprias linhas!” Mas, sorrisos irônicos lhe diziam bem, o que os outros pensavam sobre a “sua tática aérea”! ...

Gomes Ribeiro e Mario, no 212, e Motta Lima no Waco, apertam estreitamente o Potez, que baixo, fazia reconhecimento próximo de Queluz.

Motta Lima mete-se no “piqué”, e absorvido pela atenção, vai picando, picando com o alvo sempre dentro do visor da metralhadora, até sentir que o está fazendo um pouco de dorso! Assusta-se e regressa depressa o avião.

Gomes Ribeiro, porém, mais calmo, cola na cauda do Potez inimigo, junto, bem junto atirando-lhe rajadas, que pipocam na tela do avião inimigo!

Logo depois, a metralhadora de capô de Gomes Ribeiro se engasga, mas Mario, para quem ele põe o alvo em posição de tiro, continua o “baile”, ao som dos assobios das balas!

O adversário de Gomes Ribeiro era um “inocente”, e se sua metralhadora não engasga, era um piloto de menos entre os ditatoriais! Quem seria ele?!

“La lutte cessa faute de combatents!”

Esgotada a munição, Motta Lima e Gomes Ribeiro voltam, depois de cumprida a missão; o desengajamento se dera sem dificuldades, puxando o Potez inimigo a pleno, para chegar às suas linhas, antes que Reynaldo, com seu avião veloz e manobreiro, com sua cinta de munição cheia, se resolvesse a intervir na luta, o que não sucedeu!

Nesse dia quente, em que a tarde, por preguiça pura, caia lentamente, os céus de Lorena presenciaram outro combate aéreo, desenrolado de modo semelhante.

As missões da manhã estavam feitas a contento, e os “Gaviões”, deixando seus aviões aterrados no campo de Guará, às mãos fiéis e cuidadosas dos mecânicos, haviam ido cheios de alegria, almoçar no hotel.

Comandava interinamente o Grupo, o Capitão Adherbal, pois o comandante ainda não havia voltado do Paraguai onde fora buscar um Curtiss Falcon, com Gomes Ribeiro.

À tarde, estavam eles descansando, quando uma telefonada do Quartel General avisava que “dois aviões inimigos passavam nas linhas de frente, rumo oeste”.

Em três tempos estavam todos nos automóveis, rodando a toda velocidade para o campo.

Adherbal no “Negrinho”, Sylvio no seu Waco, decolam imediatamente; Reynaldo não decolou!

Um outro piloto, que nunca havia voado durante a campanha, mas era doidinho para dar ordens, instava com Motta Lima que saísse no Potez, cujo funcionamento não estava inspirando confiança, piloto que todos no Grupo sabiam que era valente como as armas: este, agastado, retruca:

“O senhor durante a campanha nunca voou! Porque não aproveita a oportunidade, agora?!...”

O outro não gostou da pergunta e.... retirou-se!

Adherbal ganha logo altura, e já estava a uns 1000 metros de altura, quando vê um Waco vermelho e outro avião de caça, Nieuport ou Wibault, bem altos.

O Waco vermelho, por tolice ou por desconhecer o Nieuport, “mete-se a balão”, e picou sobre o “Negrinho”.

Salvando-se mutuamente, com rajadas de metralhadoras, os dois crescem um para o outro, com velocidade fantástica! Dão a impressão de que um vai estrelar-se de encontro ao outro!

O “Negrinho” continua em linha reta para cima, atirando sempre! Só a uns 20 metros de distância, foi que o Waco vendo que o Nieuport não lhe dava caminho, sai bruscamente numa viragem à esquerda!

Mas, nem terminara ainda a manobra, e já Adherbal lhe está na cola! E metralhava-o sem piedade!

Cada manobra que o Waco fazia o Nieuport o acompanhava de perto! Ele virava, girava, volteava e nada! O Nieuport impiedosamente atrás a metralha-lo! Desesperado ele se mete no “piqué” vertical para fugir, mas, mesmo aí o Nieuport não o deixa!

A tropa em baixo, boquiaberta assistia aquela luta aérea eletrizante, de um Gavião brincando com a “inocente” perdiz! O combate em terra cessara! O espetáculo era empolgante!

No piqué o Waco começa a fumegar! Tomara sua dose! E Adherbal que contava liquidá-lo ali mesmo, vê com ódio suas metralhadoras se engasgarem! Esgotarem-se a munição!

Mas, Sylvio, destemido como sempre, entra na luta e continua a “chumbar” o vermelhinho, perdendo-o logo de alcance, por ser o outro muito mais veloz!

O “vermelhinho” fora baleado no tanque, mas a uma altura do mesmo, que lhe deixava ainda gasolina para alcançar Resende! Sorte! Porque, senão ele deixaria os ossos pelos morros das cercanias, junto com os destroços do seu avião!

O outro, “terrível” avião de caça, na certa, algum “bravo piloto de arquibancadas”, foi um “mero espectador da luta! Faltou-lhe coragem para intervir, ou então estava empregando uma nova “tática aérea”! ...

Estas cenas eletrizantes dos combates aéreos, eram motivo bastante para firmar o conceito dos “Gaviões”, que aceitavam qualquer luta, houvesse ou não superioridade de material!...

Mas, do lado dos ditatoriais, era engraçado! Só aceitavam a luta quando a superioridade deles era flagrante! Em igualdade de condições, fugiam sempre!

Todas as vezes que levavam uma corrida, na frente norte, principalmente, era certo voltarem pouco depois em massa, a fim de efetuarem o bombardeio dos campos, onde presumiam estarem aterrados os aviões constitucionalistas! Na frente de Campinas se dava o mesmo! Na de Itapetininga, aí então não ousavam sequer vir ver nosso campo!

Eles queriam destruir os aviões em terra, já que nunca foram capazes de abater um só dos aviões constitucionalistas, ou de forçá-los sequer a aterrarem fora dos campos de aviação!

O Waco vermelho quando aterrou em Resende, como se tivesse se transformado em espumadeira, tais e tantos eram os furos de balas, alarmou os “iróes”! Logo após, quatro aviões saiam para bombardear o campo de Lorena, o que fizeram conscienciosamente, apesar dos “Gaviões” estarem pacatamente aterrados em Guaratinguetá!...

Seria vontade de justificar a saída, ou medo de alguma “pega” dos “Gaviões”!?... Talvez, nova “tática aérea”!...

À noite, Mario comentava irônico:

- “Agora eu estou gostando dos ditatoriais!”;
- “Porque?”;
- “Já sabem correr... com tática!”

Uma gostosa risada aplaudiu-o, longamente!

212
Sept 1924

II. Setor de Mogi Mirim/SP

Campos de Mogi Mirim, Chapadão,
Hipódromo e Viracopos

Uma permanência aérea

A manhã de 27 de Agosto estava linda! Céu claro, luminoso; uma brisa fresca picava a pele, pondo arrepios de mulher beijada!

Viera a ordem, pedindo um serviço excepcional na frente do setor de Mogi Mirim. Como “desgraça pouca é bobagem”, e como não houve nunca no Grupo dos “Gaviões” o exemplo de uma ordem ficar por cumprir, todos se prepararam para a execução da missão.

Mas, voar com aquele frio, que lá em cima devia ser muito mais intenso, era duro! Quantas e quantas vezes, apesar dos cachecóis, luvas, suéteres, máscaras de lã, casacos de couro etc., não chegavam os “Gaviões” arroxeados, enregelados, tiritantes!?... Bem diz o ditado: “É a necessidade que põe a lebre a correr!”

A invenção do café e do drink, após as aterragens, tinha sua razão de ser! O café e o conhaque eram necessários, mesmo aos que não gostavam de álcool, como o comandante.

Quem mais reclamava contra o frio, era o Adherbal. Parecia uma queixada, tanto batia os dentes!

Mas, nesse dia, o sol devagar foi dissipando a cerração, e cedo ainda, já os aviões decolavam indo aterrar no campo de Mogi Mirim, sem novidades.

À tardinha, depois de cinco horas de voos em missões de reconhecimento e bombardeio, as equipagens estavam cansadíssimas! Entrava dia e saia dia, e era aquela voga puxada!

Indo para o Hotel Brasil, onde o comandante do setor afirmara haver reservado aposentos e providenciado alimentação, nada acharam. O Hotel cheio à cunha, parecia uma antecâmara do inferno!

Mas, nunca os “Gaviões” se apertaram.

“Resolveram” fazer da sala de visitas alojamento, e meia hora depois, juncada de colchões e travesseiros, passara a ser o novo “ninho”! E o jantar, e as demais coisas imprescindíveis a um conforto sumário, foram obtidas quase que pela violência.

O parco jantar foi engolido às pressas, e todos, com mais pressa ainda, foram se deitar. Só pensar em dormir já era uma coisa deliciosa; dormir mesmo, isto era o paraíso! ...

Havia dias, que não tinham descanso algum, correndo do sul para norte, para aqui e para acolá, num Deus no acuda, em que as condições atmosféricas nunca eram levadas em conta! Era uma dobadoura, para fazer a balança da vitória pender para o lado de São Paulo, isto é, para o lado do Brasil!

Às 4 horas da manhã do dia 28, dormiam todos a sono solto. Sylvio e Camargo roncavam como burgueses apatacados! Juca Leite sibilava como uma locomotiva! Uma bola de carne humana, era no que havia se transformado o Hugo Neves! E, aqueles corpos mal começavam a se sentir repousados, quando batem fragorosamente à porta.

Um ou outro se remexe. Batem outra vez, mais forte e mais longamente.

Alguém resmoneia qualquer coisa, vira para o outro lado e dorme de novo!

A porta, desta vez, quase veio abaixo! E o clássico “quem é?”, que uma voz estremunhada pronunciou, é precedido e seguido de sossego.

“Abram depressa!”

Já outros acordaram; a porte abre-se:

“O comandante está aí?”

“Está! Ali!”

“O Coronel Manda prevenir que Itapira foi evacuada pelas nossas tropas. A aviação deve partir imediatamente, para não cair em mãos do inimigo!” e o oficial de ligação que trouxe essa desagradável alvorada, com os signos do terror estampados no rosto, sai correndo...

“Dentro em pouco estarão aqui! Fujam!” disse ainda de longe! ...

Verdade ou mentira era preciso agir com rapidez, porque, “se perdêssemos os aviões por desídia, quando o comandante voltasse de Mato Grosso, nos esfolaria vivos!”

E num instante, todos prontos seguiram para o campo, incitados pelo Adherbal, com o refrão: “Depressa, gente!”

Quando chegaram ao campo do Hipódromo, era ainda noite fechada, e pior, intensa cerração! Decolar “no escuro”, não era novidade para os “Gaviões” que já haviam feito essa proeza; era difícil, mas possível. Porém, onde aterrar com aquela cerração?!

Tudo foi preparado, para um caso de necessidade decolar-se assim mesmo; instruções foram dadas sobre o ponto e meios de aterragem. O silêncio era profundo em torno! Nem o menor ruído, nem o clássico cantar dos galos! E os “Gaviões” decidiram esperar até o mais tarde possível, até clarear, resolvidos a defenderem o material a todo o transe!

O tempo corria com uma lentidão desesperadora. Nem viva alma! Nada!

Mario, que tinha às vezes intuições notáveis, dizia conversando:

“Você vai ver Adherbal, que tudo isso é medo! Não há inimigo algum em Itapira! Não pode ter andado de noite tanta coisa! Lembra-se onde os vimos ontem à tardinha? Então?!...”

Por fim começou a clarear; e, nada do inimigo! Adherbal chama Motta Lima, e decidem fazer um voo de reconhecimento, para ver o que há de positivo! E os dois Wacos sobem, já com sol alto, e exploram as estradas de rodagem, a via férrea, os capões de mato, Itapira, vão adiante, longe, e.... está tudo deserto! Ninguém! ...

Só chegando ao Rio de Peixe, posição onde na véspera os “Gaviões” os havia deixado, foi que se viu sinal de vida, sinal do inimigo! ...

Sem comentários! ...

E voltando o campo, os “Gaviões” são informados do que se passa. A aviação está em primeira linha e entre ela e o inimigo só há a “terra de ninguém”! Mas nos peitos daqueles homens, homens de verdade, estabeleceu-se logo uma decisão enérgica. Retirar, nunca. Então, só há uma solução: uma permanência!

“Vamos fazer uma permanência?” pergunta Adherbal.

“Vamos!” foi resposta uníssona.

“De 15 em 15 minutos parte de um avião; só se para o reabastecimento. Trabalharemos o dia todo! Certo?”

“Vamos embora! Saio eu em primeiro lugar!”

E foi assim, com essa simplicidade enervante, que os “Gaviões” resolveram manter fora das mãos do inimigo a “terra de ninguém”, que a covardia de alguns abrira ao adversário.

E aquelas fisionomias jovens, onde a bravura e o destemor reçumavam, se tornaram graves a princípio, avaliando a responsabilidade da pesada empreitada que tomavam; depois, assumiram aquele ar de belicosidade, que os caracterizava quando iam para a luta!

A infantaria retirava, a artilharia abandonava as posições? Que importava!

Não havia ninguém ali para defender o Brasil, deixando o território paulista exposto à sanha saqueadora do invasor?! Lá estavam os “Gaviões de Penacho” para isso! O inimigo não passaria! E eles... não passaram mesmo!

Das 6 da manhã às 15 da tarde, sem cessar um instante, os aviões bombardearam e metralharam o inimigo! Trens, comboios de viaturas, tropas, depósitos etc., eram atingidos e perseguidos duramente!

E cada avião que aterrava, com o motor no ralenti, era abastecido de bombas e cintas de munição, num abrir e fechar de olhos, Os mecânicos se desdobravam numa dedicação digna de nota!

A azáfama de abrir as caixas de bombas, empilhá-las à mão era enorme; o ruído das cintas metálicas de munições, guisava os ares! As próprias equipagens, enquanto fumavam, auxiliavam o serviço para que menos demorada fosse a permanência no campo! Pareciam todos atacados de frenesi patriótico! “Eles não passariam! ...”

Durante nove horas, sem descanso algum, estiveram os “Gaviões de Penacho” fazendo as mais arriscadas proezas, os mais loucos golpes de

audácia! A tropa inimiga, estupefata por não poder avançar sem um tiro, por estar sendo brutalmente hostilizada pelos “Gaviões”, ouvindo o desmoralizador ronco dos aviões em piqué, e estourar contínuo das poderosas bombas, sentindo cair a todo o momento seus elementos, que as metralhadoras do aviões ceifavam, se amedronta, aterroriza-se, e, em pânico, retira-se, debanda desordenadamente, para além das posições que ocupava! ...

Ante aqueles doidos sublimes que um ideal tornara capaz de fazer milagres, ante aqueles bravos “Gaviões” decididos a tudo, ninguém resistia! Tudo cedia à ferocidade de suas garras!...

Os comboios de viaturas, os trens, a tropa, tudo cedia, tudo recuava a toda a pressa, sofrendo ainda a perseguição tenaz, encarniçada daquele punhado de bravos que defendiam São Paulo, que defendiam o Brasil, os “Gaviões de Penacho”!...

Quando um avião aterrava, havia quem, entre risos, contasse os furos de balas que os aviões traziam. Eram inúmeros! Mas, nem um só em pontos vitais dos aparelhos! Ninguém se impressionava por isso! Furos de balas? Mas, já havia antes, tantos, tantos! ...

E todos arrancavam de novo, nessa porfia de loucos! E foi assim, que a coroa de louros dos “Gaviões”, a coroa de glória, que eles teceram dia a dia com seus feitos de destemor e desprendimento, foi assim que os “Gaviões” lhe juntaram mais uma folha brilhante!

Naquela exaltação patriótica indizível, todos esqueciam o cansaço, esqueciam que desde o jantar da véspera nada havia comido ou bebido! E já eram quase 15 horas!

Era preciso partir! Não podiam eles ficar nas primeiras linhas à noite, sob pena de perder o material, e serem aprisionados!

E, enquanto mastigavam uns sanduiches, que o Shangai misteriosamente arranjara, começaram todos a sentir que estavam caindo aos pedaços de cansaço! Nove horas de voo, em missão, era duro! Mas ter que ainda fazer mais 1 hora e tanto, até ao outro campo!? Era preciso, havia de se fazer!

E naquelas fisionomias abatidas, de olheiras negras e imensas, naquelas faces onde a poeira vermelha, as manchas de óleo e o tostado do sol, punham máscaras chinesas, em todas elas havia o sorriso, a satisfação do dever cumprido, muito além dos seus limites naturais!

E de novo decolam os aviões, rumando para Itapetininga! As viaturas com o material e os mecânicos, o escalão rolante, sai logo após, com toda aquela gente exausta, dormitando aos solavancos dos carros, mas com a placidez serena da consciência estampada em todos aqueles rostos!

As aterragens em Itapetininga foram más, mas sem danos. Não era para menos! Mais de dez horas de trabalho efetivo nesse dia! O extremo cansaço impedia coisa melhor!

Um café forte e um drink, entre a parolagem alegre do João de Almeida, do Pellegrini e do Larrabure, que não se cansavam de pedir detalhes, e que o cansaço impedia de responder-lhes, como eles queriam. Sem demora vão para a sua "casa dos aviadores", o lindo bangalô que o Senhor e Madame João César cavalheirescamente haviam posto à nossa disposição!

O jantar estava apetitoso, mas um ou outro teve coragem de descer depois do banho, para jantar. Todos queriam dormir, e muitos já estavam nos braços de Morpheus, há muito! ...

E, no rádio que ficara ligado, troava a voz quente, entusiasta, potente do "speaker" Ladeira, celebrando o valor daqueles bravos, que tanto haviam feito por São Paulo naquele dia, ali inertes, prostrados pela canseira gloriosa de defender o Brasil!

Talvez, eles fossem os únicos que não o ouviam nessa noite! ...

ELOGIO

Em vista do extraordinário esforço desenvolvido pelo 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista, na zona Oeste do Estado, onde com espírito de sacrifício e cooperação executou missões, algumas das quais fora do quadro normal do trabalho afeto à 5.ª arma, elogio, chamando a atenção da aviação constitucionalista para o fato, os senhores oficiais: Capitão Adherbal da Costa Oliveira, 1.º Tenente Arthur da Motta Lima, 1.º Tenente Sylvio Hoeltz, 2.º Tenente Mario Machado Bittencourt, 2.º Tenente José Daniel de Camargo, 2.º Tenente Hugo Gavião de Souza Neves e 2.º Tenente Eugênio Sodré Borges.

São Paulo, 29, Agosto 1932.

Por um lapso lamentável, não reza o mesmo boletim, os nomes de outros cooperadores dessa jornada inesquecível, que se portaram de moda a merecer iguais encômios, e que são:

2.º Tenente José Ferraz Leite
e 2.º Tenente Antônio de Lara Filho.

Seria uma injustiça clamorosa esquecer também os nomes dos dedicados mecânicos, que como o pessoal navegante, deram o melhor do seu esforço.

1.º Sargento Dacio Lucena da Cunha,
1.º Sargento José Barros da Silva,
1.º Sargento José César Falcão,
2.º Sargento Theodomiro Brum
e os demais, sem exceção alguma.

A Forra

Ao chegarem os “Gaviões” no novo campo de Campinas, o de “Viracopos”, preparado para a atuação ali dos novos aparelhos de que eles dispunham, o moral das tropas do setor, e principalmente da população civil, estava abatidíssimo com as constantes incursões dos Waco de Guerra, “vermelhinhos”, da ditadura!

Por imperícia ou maldade, os bombardeios que pareciam visar o campo do Hipódromo e a “gare” da Paulista, atingiam sempre as ruas da cidade, tendo algumas bombas caído a cerca de 1.500 metros dos alvos visados! E civis, velhos, mulheres e crianças, porque os homens válidos estavam nas linhas de frente, eram não só atingidos por estilhaços das bombas, mas, principalmente por projéteis de metralhadoras, que sadistas do mal, covardemente faziam uso contra a inerme população civil!

Os “Gaviões” foram designados para o cobro àquele estado de coisas. Nunca, os “Gaviões” haviam partido para uma missão com maior satisfação, e, paradoxo aparente, com maior ódio!

Satisfação, porque sabiam que iam cessar aqueles assassinos torpes, uma vez que, todas as missões dadas aos “Gaviões” eram cumpridas religiosamente, quaisquer que fossem os obstáculos que surgissem! Ódio, por ter que enfrentar inimigos tão vis! A imprensa publicou-lhe os nomes vergonhosos!

Começava a desfazer-se a bruma na manhã de 21 de Setembro, quando os aviões chegaram a Viracopos. Logo à chegada, o “Nosso Potez” sofreu um acidente, que causou ferimentos gravíssimos em José Leite, e ameaça da perda de uma vista a Camargo!

Reajustado em Itapetininga, o “Nosso Potez”, cuja sina era não seguir para o Parque, devido aos pedidos instantes de Juca Leite e Camargo, que não queriam de forma alguma deixar os companheiros, seguiu para Viracopos, d’onde seguiria à tarde para São Paulo. Não tinha de ser!

Um acidente era fato virgem na campanha, e esse, com os bravos companheiros de tantas lutas, à chegada do novo campo onde íamos trabalhar, trouxe uma dolorosa dúvida, uma pesada suspeita:

“Nos seria a sorte adversa, naquele campo?!...”

Mas, a despeito das preocupações todos estavam prontos para agir!

As informações ministradas pelos elementos do setor (da F. P.), não eram precisas; sentia-se a falta de sinceridade, de envolta com a incapacidade!

O “Negrinho”, o “Kyri-Kyri”, o “Kavuré-y”, e o Waco verde, estavam abrigados sob hangares de lona, num capão de mato à orla do campo; às 10:45 já o comandante e o Abílio, no “Kyri-Kyri”, e o Adherbal no “Negrinho”,

ganhavam altura sobre o campo e se afastavam para Campinas, onde a 100 metros iam esperar o “Kavuré-y” e o Waco de Motta Lima.

O dia, enfumaçado com aquela terrível bruma parda, que por todo o mês de Agosto e princípios de Setembro pairara sobre o Estado, estava terrivelmente quente, abafadiço.

Depois do Falcon e do Nieuport rodarem por algum tempo sobre Campinas, ao durarem 11:00 horas rumaram para o norte ao encontro do adversário, mantendo-se a 1.500 metros, porque sabiam que eles viriam muito alto, como sempre. Havia dois Wacos vermelhos naquela frente, que para o Falcon e Nieuport não eram adversários sérios. Foram ao seu encontro; estavam já avistando Pedreira, quando um Waco, sozinho, surge a uns 2.500 metros de altura, com rumo a Campinas.

Era a primeira vez que os Falcon iam trabalhar nesse setor, portanto nem sua pintura de alumínio, nem seu perfil, eram conhecidos dos adversários.

O Waco, com a bruma só viu os adversários perto, e ao ver pela proa um avião médio prateado, não se sabe o que pensou! Em vez de procurar reconhecer com quem tinha de se haver, crendo talvez ser um velho avião pintado de novo, sonhando com certeza abate-lo, ser premiado, promovido, e que sei mais, mete-se em “piqué” para atacar o “pobre” Falcon!

Era a fábula da leiteria e o pote de leite, se transformando na do carneiro que foi buscar lã! ...

O “Kyri-Kyri” subia todo cabrado, e, quando o Waco chegou perto, levou três rajadas, daquelas que o comandante sabia dar! A surpresa desnorteou-o! Cabra bruscamente, mete a asa esquerda em baixo e procura picar! Já leva algumas balas no bucho!

O Waco ainda não entrara no “piqué” e já o Falcon tinha terminado um retournement à direita, e estava na sua cauda! A metralhadora do Falcon “costurava”... cada vez que o Waco ficava no centro do visor!

O avião novo do comandante, o “Kyri-Kyri” era ótimo! Aguentava “piqués” verticais com ou sem bombas, fazia todas as acrobacias, até voo de dorso! ...

E quase na vertical veem o Waco, o “Kyri-Kyri”, e a princípio um pouco distanciado, porque procurara contornar o Waco para cortar-lhe a retirada, a pleno regime o Nieuport! Os cabos assobiam estridentemente, acompanhando o ritmo das metralhadoras! Mas, o “Negrinho” se despeja como um meteoro atrás dos dois, e passa como um relâmpago pelo Falcon em busca do Waco!

O comandante pensava: “Quando o céu estava livre eles atiravam bombas, metralhavam a população inerme! Agora que tem a oportunidade de mostrar a valentia, fogem, fogem! ...”

Já o comandante havia aceito luta em desigualdade flagrante de forças; mas não querendo deixar de dar ao adversário uma oportunidade para lutar, reduz motor, ganha altura e vai fazer a proteção aérea, para ver se um a um eles aceitam a luta!

O Waco desce, desce, com o “Negrinho” a ganhar distância sensivelmente. O chão cresce, aumenta, detalha-se, e quando o Waco regressa, sai arrancando folhas das arvores! ...

E, desmoralizado, dobrando esquinas, procura alcançar seu campo, voando baixíssimo. As tropas em terra, que haviam assistido a luta, pois o combate fora se afastando para dentro das linhas ditatoriais, procuram auxiliar o Waco, e abrem cerrando fogo contra o “Negrinho”!

O tamborilar das balas na folha metálica do revestimento do avião adverte Adherbal, que num instante ganha altura! Agachadinho, com o rabinho entre as pernas, lá se vai um dos “heróis” do bombardeio de Campinas, bem assustado com esfrega que levara!

E o comandante e Adherbal ganham altura, se juntando a Gomes Ribeiro e Motta Lima que veem chegando; a patrulha automaticamente entra em forma, rumando todos para o campo de aviação de Mogi Mirim, já tão nosso conhecido, e que iam bombardear! Era aí o ninho dos “heróis! ...”

Quando chegaram lá, já o alarma havia sido dado pelas linhas de frente, e os Wacos decolavam, e ficavam voando baixo sob a proteção da defesa aérea do campo! Fracassara a surpresa!

Todos voltaram descontentes. Agora eles sabiam que estávamos ali com quatro aviões, e só arriscariam golpes de surpresa! Iriamos novamente à tarde, ver se os destruíamos, mas, as probabilidades eram poucas.

Realmente, novamente avisados pelas linhas de frente da nossa passagem, os aviões decolavam ao chegarmos sobre o campo! Ficaram todos os gaviões furiosos!

E ficou resolvido, então, tentar a surpresa na hora, bem cedo, e chegar a Mogi Mirim dando uma grande volta para não ser assinalado pelas linhas de combate. “Ah! Se o material estivesse pousado no campo, faríamos um servicinho limpo! ...”

À noite, o vento forte e frio, fazia bater a lona dos hangares de campanha do campo de Viracopos. Brum, o esplendido e devotado mecânico, que nunca abandonava o seu avião, enrolado num cobertor, dormia sob a asa do aparelho! As equipagens dormiam placidamente, sonhando com atos audaciosos na surpresa do dia seguinte!

A bruma da manhã seguinte, se estendia preguiçosamente sobre toda a região; só pouco depois de 8:30 horas foi que se pode decolar. O “Kyri-Kyri” com o comandante e Abílio, o “Kavuré-y” com Gomes Ribeiro e Mario, o Waco verde com Motta Lima e Hugo Neves, e o “Negrinho” com o Adherbal, decolam rumo a Campinas.

O comandante à testa da patrulha, inflete francamente para oeste, para fugir às vistas das linhas inimigas, e entrar em Mogi Mirim vindo de oeste.

O campo de Mogi Mirim era de terra vermelha, e sendo vermelhos os Wacos ditatoriais, era preciso uma grande atenção para localizá-los; quando decolavam ou aterravam, a nuvem de poeira que se levantava facilitava a

observação. Mas, quatro aviões potentes como os dos “gaviões”, não podiam passar despercebidos, mesmo soprando o vento contra a direção de marcha, como era o caso.

Quando íamos chegando perto, vimos bem a poeirada de dois aviões que decolavam! Ficaram todos possessos! Mas, de repente, houve um pasmo geral! Uma poeira de um avião que rolava, nos faz ver enfileirados, asa com asa, mais cinco “vermelhinhos”! Foi um susto e um “gozo”! ... Então, ali enfileirados junto à cerca, para nos dar uma “ronda” à tarde?! Não! Esses não darão mais ronda em ninguém! Agora, vamos aproveitar a oportunidade e liquidar alguns, vingando o “Potez do Comandante”! ... Agora toca a vez de tirarmos a forra!

Esses pensamentos, rápidos como relâmpagos, vieram enquanto os aviões se ajeitavam para entrar no “piqué”. Desde há muito adotaremos o processo de bombardeio em “piqué” seguido pelos americanos, que nos davam um rendimento muitas vezes melhor que o método francês. Todos estavam treinadíssimos, e era difícil perder-se uma bomba!

Quando Gomes Ribeiro e Motta Lima mergulharam, o comandante preocupou-se com a possibilidade de um encontro no ar, logo afastada.

As bombas de Gomes Ribeiro e as de Motta Lima, caem juntas no grupo de aviões enfileirados, enquanto o clamor poderoso dos motores se ouve! E mal a cabragem termina, já novo “piqué” se segue!

O comandante espera que eles acabem, e fica apreciando a fogueira imensa que se ateou lá embaixo, porque as bombas haviam caído justo sobre os aviões! Uma chama imensa, de um brilho fortíssimo, e lá estão os Wacos novinhos pagando o que os ditatoriais haviam feito ao “Potez do Comandante”!

Era um espetáculo grandioso aquele! O fogo embaixo, ajudado pelo vento forte, queimava os outros aviões, juntinhos, estupidamente alinhados junto à grade! Que “gozo”! E, enquanto Gomes Ribeiro e Motta Lima, caem de metralhadoras sobre os ninhos da defesa aérea, o comandante que vê o Waco rolar para decolar, ataca-o. As bombas são lançadas uma por uma, com sangue frio e precisão!

A primeira bomba cai à direita do avião que rola, e ele continua sua marcha. A segunda bomba cai à esquerda, bem mais próximo, e ele faz a curva para decolar. Quando ataca o motor e levanta a cauda para decolar, a terceira bomba cai junto! O motor para, o avião estaca! Ele estava fora de combate!

E já o comandante se agacha de metralhadora sobre um grupo de ditatoriais abrigados atrás das arquibancadas

Tudo isso à luz daquelas gambiarras gigantescas, os “vermelhinhos” ditatoriais, que haviam vindo pressurosos da frente norte para dar nos “Gaviões” a: “ronda”! Estreparam-se!

E reagrupada lá em cima, a patrulha dos “Gaviões” vê um dos Wacos vermelhinhos, agachadinho sobre o rio, fugir para as alterosas! Não vale à pena persegui-lo! A lição foi dura!

E nas fisionomias dos Gaviões há uma grande alegria! Abílio e Mario trocam cumprimentos de avião para avião!

Com a esfrega da véspera, eles sabiam que tinham que abandonar o setor, ou seriam abatidos!

Pediram socorro urgente, ansioso, desesperado, a Eduardo Gomes, o “dono” da aviação ditatorial. Ele veio pessoalmente, com seis Wacos vermelhos, novos em folha! E teve o desprazer de vê-los todos destruídos!

E as vidas que aí se perderam?!...

Gomes Ribeiro, fazia cálculos e dizia:

“Morreram na certa, entre mecânicos, serventes e metralhadores, uns 12 homens! Não deixo por menos! ...”

Informações posteriores vieram, infelizmente, confirmar seus cálculos. Haviam ficado fora de combate mais de 30!

Às 10:00 da manhã, já a notícia havia se espalhado, mas a princípio não lhe deram crédito, porque achavam que eram um “peixe” grande demais! Mas a confirmação não demorou a vir!

À tarde, para confirmar o efeito moral, voltamos para lançar mais 300 kg de alto explosivo sobre eles!

No campo de Viracopos não havia dentadura que coubesse dentro das bocas! Todos riam, e os dentes estavam em exposição! Riam os olhos, as bocas, as fisionomias, e, “mirabile dictu”, até os aviões! ...

O comandante, porém, puxou as orelhas de Gomes Ribeiro, porque de volta, deixando de lado todas as recomendações dera uma sessão de acrobacia, sobre Campinas, que se assustou!

O sargento Falcão quando soube dos detalhes, repetia mecanicamente: “Virgem! Isto é que é bombardeio, seu comandante!”

Algum tempo depois de estarem os aviões aterrados surgiu um “vermelhinho”. Não houve decolagem para não denunciar nosso campo. Isto serviu de base a certo “herói” ir se gabar entre os ditatoriais de nos ter dado caça?!... Risum teneatis! ...

Com o brilhante feito[9] dos “Gaviões” regozijou-se São Paulo inteiro!

Os rádios clamavam “urbi et orbe” o feito, que evidenciava com que energia e desprendimento agem os que lutam por um ideal nobre, por uma causa santa, como era aquela de querer um Brasil consciente, justo, digno, dentro da Lei!

[9] Feito divulgado na 2ª edição do Jornal A Gazeta (SP) de 21 Set 1932 em https://tinyurl.com/23ff62e4 e na edição de 22 Set 1932 do mesmo jornal em https://tinyurl.com/4w7e8ssz.

Travessias Duras

No dia 25 de Agosto de 1932 parecia ainda madrugada, quando os “Gaviões” acordaram, no Hotel São Bento.

O meio dia de descanso da véspera convidava seriamente a prolongá-lo, e como a manhã surgisse chuvosa, enevoada, com um ventinho gelado, a turma toda dormia placidamente sob os muitos agasalhos. Adherbal, exagerado com o frio, engordava a olhos vistos à proporção que vestia mais camisas de lã, suéteres, agasalhos, e que sei mais!

Engolido o café às pressas, vestidos os capotes de couro, amarrados os cachecóis, luvas, óculos e capacetes em punho, uns, cartas, mapas e mais agasalhos, outros, saem todos apressados, entre os cumprimentos amáveis dos porteiros e “grooms”, que lhes davam um amável “até à volta”, rumo ao Campo de Marte!

A Serra dos Cristais, encoberta por nuvens baixas, que davam um “teto” baixíssimo, apenas deixava entrever através da garoa, os contrafortes mais baixos!

“Está muito fechado! Vamos esperar um pouco mais!”

E entre as piadas do Mario, o tempo escoava, viscoso como uma lesma! Aquilo já não era mais garoa, era chuva miúda, e não dava a impressão de que fosse passar logo!

A missão exigia urgência, e isto trazia um grande descontentamento a todos. “Diabo de tempo que não melhora! ...”

Mais algum tempo decorreu, e o tempo sem alterar-se!

“Bom. O tempo não melhora. A missão tem que ser feita: Vamos tentar passar. Quem não puder, volta!”

Este “volta” causou espécie. Não era costume sair e voltar, sem que a missão fosse cumprida. Mas, aquele dia estava “bravo” o tempo! Enfim...

A mesma cena grandiosa de sempre, de um desprendimento pela vida, sobre-humano, cena cheia de modéstia e simplicidade, passou-se de novo ali, tendo apenas por testemunhas os mecânicos, aqueles dedicados companheiros, tão nossos amigos, e que bem compreendiam o valor do gesto, pois suas fisionomias estampavam a grande, a enorme preocupação que os dominava!

Os aviões rodam nos calços; as equipagens estão prontas; as metralhadoras são experimentadas; tudo em ordem.

Motta Lima e Mario, devem seguir em missão especial para o Triângulo Mineiro; os outros, devem ir para Mogi Mirim. Passarão a serra?!...

Os aviões decolam e, ainda a 150 metros, já estão entrando nas nuvens. Os mecânicos, no campo, em posturas exóticas, olham os aviões que a garoa e as nuvens encobrem, emocionados, torcendo calados pelos azes com quem mais simpatizavam.

Se dentro de meia hora não voltassem, eles partiriam com o escalão rolante, para o ponto previamente designado!

Quarenta minutos depois da partida dos aviões, o comboio desfilava vagarosamente pelo portão do Campo de Marte!

Dizer o que foi a travessia da Serra dos Cristais com aquele tempo, é obra para dramaturgos do estofo de Poe ou de Ibsen. Para retratar esse drama, curto e intensamente vivido, é preciso que se conheça os perigos a afrontar; e só o relato deles põe calafrios na gente!

Se o piloto tenta subir, ganhar altura, tem que navegar e se orientar largo tempo na bruma. Até que altura estarão as nuvens? 3.000? 4.000 metros? Achar-se-á aí céu limpo?

E a descida, tendo que furar o mar de nuvens em sentido inverso? Não estarão os morros cobertos, e o perigo de entrar por um morro adentro? E o perigo da bruma vir até junto ao solo?

Mas, se o piloto tem que navegar entre as nuvens e o solo, “à velha portuguesa”, como o solo não é plano, as dificuldades não são menores, nem os perigos.

Mas, se sobe por causa das nuvens, não se desce por causa do solo; e, quando os dois quase se juntam, ou se juntam, é preciso navegar sábia e habilmente, desviar-se dos obstáculos, contorná-los, esperar por vez, rodando dentro de um vale, minutos que são séculos, que uma lufada de vento, mais forte, abra uma nesga numa garganta, para por ela se poder filar!

E os “remuos” a baixa altura? O perigo de ser “placado” involuntariamente contra o solo, ou tocar uma árvore, um poste, fios, etc.?

Se quer chegar são e salvo do outro lado, é preciso audácia, calma, inteligência e golpe de vista, ou se corre o risco de uma incineração ou empalamento!

Motta Lima e Mario, preferem a navegação “à velha portuguesa”; os demais, preferiram ir por cima! Mas, a partir de Jundiaí, felizmente o céu se abria em grandes “buracos” que permitiram a chegada a Mogi Mirim sem novidades maiores, apesar das imensas dificuldades vencidas.

Motta Lima, que tivera igual quinhão de obstáculos, a partir de Campinas apanha chuva à vontade, indo aterrar para reabastecimento em Ribeirão Preto, ele e Mario rivalizando com o campo daí: encharcados! ...

Quando o Capitão Motta Lima saiu de São Paulo, fora instruído pelo comandante das Unidades Aéreas, de que todas as providências estavam tomadas nessa cidade, no que dizia respeito ao reabastecimento de essência, óleo, bombas e munições, necessárias à execução da missão de que tinha sido incumbido.

Constataram eles aí, justamente o contrário do que lhes fora afirmado. Mesmo as promessas do comandante do setor, um coronel da Força Pública, de que tudo providenciaria enquanto Motta Lima e Mario almoçavam, ficaram no tinteiro. E como eles desejavam não quebrar a norma dos “Gaviões”, e

executar a missão, tiveram que ir à “gare” ferroviária buscar a essência e óleo, fazer o transporte, abrir as caixas e latas, e sempre sozinhos, reabastecerem eles próprios o avião, sem auxílio de quem quer que fosse! Tal atitude não lhes causou surpresa, porém!

“Mais merece o Brasil” era a frase de estímulo do Grupo, com que os dois se animavam mutuamente.

E com todo mau tempo, apesar da chuva impertinente, lá arrancavam eles de novo; a missão tinha de ser feita, e o seria!

Escurecia já, e no lusco-fusco do dia já se viam as luzes acessas; a luz elétrica das estações e lugarejos se refletia nas nuvens baixas, e já Uberaba ficara para trás esfogueando as nuvens com seu clarão forte. Mais adiante o Rio Grande, largo, sinuoso, se estira barrento.

Ao sobrevoá-lo, a equipagem do avião vê bordejando-o, como que a demarcar suas curvas femininas, uma quantidade enorme de vagalumes, porém, a luz azulada que lhes é peculiar estava agora bem vermelha!

O tam-tam da tela lhes adverte que é a infantaria inimiga que os hostiliza, atirando doidamente contra o pobre Waco, que as condições atmosféricas obrigavam a voar à altura de ler as tabuletas das estações! ...

E, noite fechada, sob chuva torrencial, na grande escuridão reinante, Motta Lima consegue localizar e aterrar sem novidade, no pântano que havia sido o campo de aviação de Ribeirão Preto. Fora uma proeza!

Mas, a faina diária não estava terminada. Lá se foram eles arranjar lonas para cobrir o avião, cortar madeira para estaqueá-lo, arranjar guardas para vigiá-lo à noite etc.

E só às 22:30 é que podem ir tratar deles mesmos, exaustos pelo dia terrível de trabalhos e emoções que aquela missão lhes acarretara.

No dia seguinte, cedo ainda, são despertados com a ordem de “partir com qualquer tempo para Mogi Mirim, onde seus serviços eram necessários”.

E Mario, brincando dizia: “à velha portuguesa, seu Motinha!”

“Assim nem precisa carta; vou lendo os nomes das estações!” dizia Motta gracejando.

Mas, já a saída fora difícil naquele lameiro. A chuva tamborilava grossa nos planos do Waco, castigando duramente os rostos da equipagem, forçada a voar a menos de 100 metros, e que atentamente vigiava as árvores mais altas, os postes etc., óculos nas testas, pois se embaciavam a todo instante, tirando a visibilidade.

As nuvens baixas, compactas, unidas, formavam um teto cor de chumbo, impossível de transpor. E raspando árvores, contornando morros, afrontando as intempéries, olhos atentos em extremo, nas fisionomias contratas, sacudidos pelos remuos e rajadas do vento, lá se vão eles através de todos os obstáculos aterrar sem novidade em Mogi Mirim!

Enquanto Motta Lima e Mario iam ao Triângulo Mineiro, o resto do Grupo bombardeara conscienciosamente as posições inimigas em Barão de Ataliba.

Ante um pedido aflitivo da frente de Jardim, o Adherbal, que comandava interinamente o Grupo, deu por missão o bombardeio das posições inimigas aí.

Nessa região o tempo também estava péssimo; nuvens baixas, chuvas de quando em vez, em bátegas fortes; os picos dos morros, alteando-se desigualmente em cotas sempre superiores a 800 metros, desafiavam entre nuvens a audácia dos “Gaviões”. Mas, os “Gaviões” não achavam quem lhes tosasse o topete!

Debaixo de um chuvisqueiro impertinente, Motta Lima e Mario decolam em primeiro lugar; logo após Adherbal com o “Sinistro”.

Não vão pensar que o “Sinistro” era algum avião novo! Não! Esse rotundo personagem apresentou-se na manhã desse dia no campo, com o comandante do setor, que o apresenta como observador, conhecedor perfeito da região, onde se ia efetuar a missão. Ele próprio dizia “conhecer a região como a palma de sua mão”!

Não era costume no Grupo afastar-se um veterano, fosse para quem fosse. Não sei por que Adherbal acedeu nesse dia, mas, saiu-lhe cara a experiência!

As dificuldades na ida, foram superadas sem maiores entraves; o bombardeio foi cheio de peripécias e perigos, porque Jardim está circundada de morros, que as nuvens cobriam.

Nos vaivéns dos “piqués” e das voltas, das entradas e saídas constantes das nuvens, o “Sinistro” se desorientou, e quando Adherbal lhe perguntou:

“Rumo para voltar?”

Ele olha para baixo, para cima, para a direita e esquerda, e depois, com um ar desolado e aflito, do seu volumoso corpo sai um “Não sei!” compungido, espremido como um miado de gato esfomeado! ...

Mentalmente o Adherbal calcula o rumo da volta, e logo depois, a rota certa para o campo. Algum tempo mais tarde, Adherbal constata a proximidade do campo e aborrecido como estava com a inutilidade que levara como observador, resolve aborrecê-lo, torturá-lo, para que nunca mais se “meta a balão”!

“Observador, onde estamos? Que localidade é essa? Para que lado está Mogi?!”

O “Sinistro” nem se mexe, horrorizado com a responsabilidade que fora procurar. Ele pensava ir dar um belo passeio, mas, entre os “Gaviões”, uma missão não era divertimento.

Já com os “piqués” na vertical, no bombardeio, ele ficara “grogue”; e quando Adherbal picava para metralhar, cada rajada correspondia a um susto, e um encolhimento no canto oposto da nacele.

“Tanto susto, e ainda enrascado com esse diabo de rumo? Que rumo seria?!...”

Penalizado, por fim, Adherbal lhe diz:

“Isto é Eleutério, seu palerma!”

O “Sinistro” dá um suspiro de alívio que quase provoca um remuo no avião! E monologa: “Este capitão é mesmo seu “falado”! ...”

Adherbal aterrava pouco depois em Mogi Mirim, resmungando:

“Este peste dizendo que conhecia a região como a palma das mãos!?... Nem Eleutério ele sabia o que era!?...”

E tiritando de frio, gritava esfregando as mãos: “Camargo, providencia um cafezinho quente, que estou gelado!”

Mas, já Juca Leite e Sylvio veem ao encontro do Adherbal, trazendo da cantina de emergência um drink; e Juca Leite lhe diz:

“Capitão! Veio ordem de São Paulo para nos recolhermos lá com urgência!”

“Que há de novo?!”

“Não sei não Senhor! Não explicaram!”

“Bom! Então previna os mecânicos que saímos dentro de uma hora. Ten. Xavier de Brito! O escalão rolante sai para São Paulo dentro de hora e meia!”

E, enquanto os “Gaviões” saboreavam, palestrando, o café quente, avivou-se entre Camargo e Motta Lima, uma velha discussão sobre a passagem da serra. “É por cima!”. “Não é! Melhor é por baixo!”

Adherbal interviera brincando, e diz: “Por cima ou por baixo, quem não chegar a São Paulo hoje, é....!”

E na tarde enfarruscada e fria, o vento tange as nuvens pejadas d’água, furiosamente, fazendo os aviões solavancarem duramente lá em cima; mas, a ordem é ir à São Paulo, e, apesar do comandante ter dito, que quem não pudesse passar aterrasse em Campinas, não passou por nenhum deles semelhante ideia.

À saída o tempo estava péssimo, e o que parecia impossível, piora ainda mais, verificou-se à proporção que se aproximavam da serra! ...

Motta Lima forçou a passagem por baixo; Camargo por cima.

“Foi uma coisa doida!” Dizia Motta Lima. “Durante cinco minutos, rodei em viagem vertical dentro de um vale deste tamanhinho, esperando uma brecha na garganta da serra para poder passar! Puxa! Foi dura a passagem!”

“Barbaridade!” dizia Camargo. “Tempo assim nunca tinha pegado na serra! Pensei que fosse entrar por um telhado adentro sem sair das nuvens! Cruz, credo!”

Quando Camargo aterrou no Campo de Marte, já o Waco de Motta Lima estava guardado no hangar. Motta chegara primeiro. Adherbal resolvera ficar em Campinas, cuidadoso com a responsabilidade que lhe pesava nos ombros, de estar comandando os “Gaviões”. Ansioso, telefona para o Campo de Marte, para saber se os camaradas já haviam chegado lá.

Camargo atende, e querendo bancar, embora estivesse vendo o avião de Motta Lima dentro do hangar, diz ao Adherbal:

“O avião de Motta Lima está acabando de aterrar e...” duas sonoras gargalhadas o interrompem; era Mario e Motta Lima “gozando-o”! ...

Quando o Major Ismael chega pressuroso, antes de cumprimentar mesmo, pergunta:

“E o capitão?”

Respondeu-lhe Mario muito depressa: “O capitão? O capitão é!...”

O Ismael fica pasmo com a resposta, e mais ainda com as gargalhadas dos “Gaviões”. E eles já entravam no automóvel para irem ao Quartel General, rindo perdidamente, o Ismael ainda não tinha desfeito a expressão de pasmo que a resposta de Mario lhe causara!

Assim, modestamente, sem reportagens sensacionais, nem reclames espaventosos, os bravos “Gaviões” faziam proezas de arrepiar, quase que diariamente, pela causa nobre a que se dedicaram de corpo e alma, à causa de São Paulo, pelo Brasil!

O Boletim do Setor Sul n.º 44 de 9 de Setembro de 1932 publica:

HONRAS MILITARES

Conforme proposta do Senhor Comandante do 1.º Grupo de Aviação e atendendo às necessidades de serviço, concedo as honras e funções de capitão, enquanto durarem as operações, aos Senhores. 1.os Tenentes José Angelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima, ... (*)

(*) Transcrito do Boletim do Exército Constitucionalista
de n.° 221 de 8 de Setembro de 1932

Oct 12024

III. Setor de Santos/SP

Campos de Marte e Praia Grande

Os Vikings Aéreos

A superstição humana, tão bem estudada por Freud, em seu livro “Totem”, não tem limites; varia com cada indivíduo, com cada temperamento.

É função relativa da educação, das taras ancestrais e, até, das condições mesológicas em que vive o indivíduo. É quase um instinto, que a instrução por vezes encobre sob tênue camada de verniz, mas que não afasta totalmente.

É, talvez, uma consequência do instinto religioso, que perdura dentro em todos os seres humanos, qualquer que seja a posição que ocupa na escala do desenvolvimento intelectual.

Quanto mais próximo do perigo, e da morte consequentemente, maiormente ela se manifesta.

Na aviação, onde a vida e a morte lutam braço a braço, diariamente, pela supremacia, então, a superstição é flagrantemente corriqueira.

Não há aviador algum, seja de que raça ou nacionalidade for, que não a tenha manifestado pelos amuletos, mascotes, santinhos, cacoetes, etc. Essas manifestações assumem, pela presença constante da morte, o aspecto de uma defesa instintiva, quase que automática, pela inconsciência com que se as pratica por vezes!

Três fumantes acendem seus cigarros com o mesmo fósforo; se um aviador estiver entre eles, mesmo distraído, ele não acenderá o seu cigarro. Eu nunca vi pilotos aviadores usarem fósforos de cera. Por quê? Não se sabe. Eles acreditam que não traga “good luck”, e basta.

Um gato preto que cruza a frente de quem passa, um pio noturno de uma coruja, um saleiro entornado, um espelho quebrado, um quadro que cai, enfim, a legião desses pequeninos nadas que vemos a cada passo, não se compara à força maléfica, para muitos, de um dia 13, sexta-feira!

Não faltam pretensos sábios, “blasés”, que se metam a profligar essas “tolas crendices”, mas, como não aceitá-las se a repetição de coincidências estranhas, reafirma a cada passo as observações anteriores?!...

Os sábados eram dias terríveis para a aviação constitucionalista! Por quê? Ninguém explicava! Limitávamos a constatar as coincidências, temendo-as cada vez mais!

Não há esse que tendo seus amuletos, não tenha neles uma fé cega, absoluta! Perdê-los, deixa os proprietários numa ansiedade indescritível, na certeza de um mal próximo inevitável!

No dizer original do povo, o amuleto deixa “o corpo fechado” aos males e acidentes!

Constantemente os aviadores constitucionalistas recebiam presentes de santinhos, mascotes, amuletos etc., acompanhados de votos fervorosos de saúde e integridade física.

Não havia um só avião que não tivesse diversas mascotes.

No avião do comandante havia: uma girafa de metal, um soldadinho paulista, e dois bonequinhos de lã “Charlot e Ninette”, que lhe haviam sido ofertados. O avião de Motta Lima tinha um gato preto e branco de biscuit “Charlote e Ninette” etc. O de Gomes Ribeiro, umas santinhas de prata; o de Adherbal uma placa valiosa com a imagem de uma santa.

Particularmente, cada piloto e cada observador tinha seu amuleto. O comandante não largava nunca um urso pequenino marrom, presente de sua filhinha, que ele adora, e que sendo o brinquedo predileto dela, ao ver o filme “Asas”, fez questão que o comandante, andasse sempre com ele.

Gomes Ribeiro trazia sobre o coração uma carteira com o retrato do filho, por quem tinha adoração, e que não se cansava de mostrar a todos. Motta Lima trazia ao pescoço um colar de ouro, que um garoto de cinco anos fora pessoalmente levar-lhe de presente, com um santo.

Mario, não se separava nunca de um objeto qualquer, que não me recordo, presente de sua mãe, de quem nos falava com um carinho comovedor, a ponto de a amarmos sem a conhecermos!

E assim, um por um se “defendia” e se considerava à salvo de males maiores.

Desde o início das hostilidades, havia entre os “Gaviões” dois objetivos que os tentava sobremaneira: a esquadra e os objetivos militares do Rio de Janeiro.

A esquadra, porque bombardeando-a, o efeito moral seria grande, e o efeito material imediato, a abertura do porto de Santos, necessário ao intercâmbio comercial! Mais, ainda, o rumor do bombardeio era capaz de despertar as consciências adormecidas pela covardia!

O Rio, porque lá havia arsenais, fábricas de munições, parques de aviação, quartéis, ministérios, fortalezas, depósitos etc., as consequências morais e políticas que o bombardeio acarretaria, talvez viessem fazer mudar num momento a face dos acontecimentos militares, precipitando-os favoravelmente à São Paulo.

A escassez do material de voo, a escassez de pilotos fazia com que os “Gaviões” vivessem se deslocando de um lado para outro do Estado, indo mesmo às barrancas do Paraguai em suas missões, agindo sempre decisivamente no ponto mais necessário.

Em consequência, estes projetos foram sendo postergados, para quando houvesse um maior número de aviões, para que os golpes fossem, como sempre, duros, bem duros, para o adversário!

Com a chegada dos aviões Falcon recrudesceram as atividades aéreas, e os combates aéreos, os bombardeios, os reconhecimentos, se reproduziam com uma frequência de extenuar a todos. O serviço aéreo intenso esgotava o pessoal navegante, como o técnico!

Ninguém pedia descanso: só se dava um ligeiro descanso, quando a turma havia chegado ao extremo limite da resistência física!

Cinco às seis horas de voo diário, era normal! Houve jornadas de oito e nove horas! Não conheço exemplo de dedicação igual! Não havia hora de serviço, como não havia dia ou noite, bom ou mau tempo!

As fisionomias andavam cadavéricas, abatidas, mas, nas olheiras fundas, os olhos brilhavam como carvões em brasa! Luzia lá dentro a chama sagrada de um ideal!

Quando em Mogi Mirim os “Gaviões” levaram a cabo um dos seus mais brilhantes feitos da campanha, incendiando três aviões inimigos, inutilizando dois outros, e pondo mais um indisponível, num bombardeio memorável, mais eficiente que o de Caputéra, Guapiara ou da Fazenda do Alemão, o comandante julgou de bom aviso dar a todos um descanso!

Na tarde desse dia 21 de Setembro, à hora do aperitivo, aproveitando o espírito levantadíssimo dos “Gaviões”, e a chegada da boa notícia de que um avião de bombardeio recentemente adaptado para pegar seis bombas de 90 kg, estava esperando piloto no Campo de Marte, o comandante fala aos seus “Gaviões” da intenção que tinha de começar a agir no setor de Santos, contra a esquadra.

Foi uma alegria doida! E logo, Mario puxa um “pick-pick” ao comandante exuberante como nunca! Gomes Ribeiro, de ordinário sisudo, carrancudo, está risonho pilhérico!

A animação das palestras, em voz alta, as risadas gostosas, os ditos que se entrecruzam, diziam bem da impressão enorme que a promessa da realização do sonho, causava nos corações dos destemidos “Gaviões”!

E Gomes Ribeiro insistia: “Comandante! Esta semana chegam mais quatro Falcon! Quando expulsarmos a esquadra, vamos no dia seguinte ao Rio? Eu preciso passar na janela de minha casa, porque quero ver meu garoto!” E ria-se contentíssimo!

Aquelas duas ações projetadas, depois do formidável golpe de Mogi Mirim, iam deixar o moral da aviação ditatorial, “lá embaixo!” ... Um golpe de surpresa dessa ordem não é brincadeira! Todos, vendo a justeza dos golpes, se regozijavam antecipadamente, e se sentiam felizes!

E o descanso foi dado em São Paulo, onde namoradas, parentes, noivas e queridas, aguardavam impacientes e ansiosas os “Gaviões”, para o aconchego carinhoso de algumas horas!

Nunca, um descanso foi mais oportuno, nem mais bem gozado!

À noite, ao jantar, o comandante fez questão que jantassem todos juntos; Gomes Ribeiro alegou ter que jantar com os tios, mas não faltaria mais tarde; Abílio, Borges com as noivas; Hugo e Motta Lima, com as namoradas, e assim por diante, de tal modo que ao jantar compareceram apenas Adherbal, Mario, Nenê Lara e comandante.

Na manhã do dia 24 de Setembro, sábado, um vento gelado empurrava as nuvens esparsas, tênues, para noroeste; o dia prometia ficar bonito, pois, entre as nuvens se via um céu bem azul!

A pouco e pouco, porém, se formou uma bruma parda, incômoda, igual à que durante quase toda a campanha nos perseguia!

Às 10:00 horas todos estavam no Campo de Marte, cheios dessa alegria sã que dá um descanso bom e a certeza de que se vai fazer um esforço útil à coletividade.

Íamos iniciar um período de ações mais proveitosas a São Paulo, do que as até então levadas a efeito. Com grande surpresa nossa o campo encheu-se de visitantes, como se houvesse alguma festa. Não gostamos. Estávamos acostumados a trabalhar sem publicidade; e, não gostamos porque sentimos que uma daquelas coincidências lamentáveis ia se verificar.

Gomes Ribeiro tinha uma ojeriza especial aos padres, porque, não sei. E alegava em seu favor, fatos anteriores. Dizia ele:

"Por que não gosto? Lembra-se do "Taguató"? Foi só o padre o benze-lo para ele ir-se embora! Lembra-se do "Nosso Potez"? Por que se quebrou? Não há um único caso de quebra de avião no Grupo, que não haja padre no meio! ..."

"Mas, José, escuta! Os padres são homens como nós!"

"Que nada! E o "Kyri-Kyri"? E o Waco verde? Que o que!?..."

Desde que o "Taguató" se quebrara, José ficava zangado sempre que um padre se aproximava do seu avião.

É, pois, difícil, descrever a raiva de Gomes Ribeiro, quando chegar ao campo, vê o Machado com três padres tirando retrato em frente ao seu avião, o "Kvuré-y"!

Com gestos bruscos, em que seu braço quebrado tomava atitudes tão particulares e tão nossas conhecidas, ele se dirige ao Ivo com aspereza, dizendo:

"Ou você proíbe a entrada dessa gente aqui, ou eu não voo mais! Esta é a última vez! ..."

Mal sabia ele, que nesse momento profetizava seu destino! ...

Mas, o comandante que conhecia o seu fraco, aproxima-se e fala-se do filhinho, que ele adorava. A fisionomia de Gomes Ribeiro se acalma por encanto, um sorriso se abre no seu rosto simpático, e logo ele puxa do bolso o retrato do menino e põe-se a contemplá-lo amorosamente, enquanto o comandante batendo-lhe no ombro, lhe diz:

“José! Assim é que eu gosto de te ver: Sorrindo! Olha que tu és feio, e se fazes cara de fome, ficas insuportável!” Riram-se os dois.

Logo depois, Mario, seu fiel amigo e observador, amarrando à cabeça de José o lenço de seda multicor que ele trouxera de Campo Grande, o fazia rir com suas pilherias, de novo!

O Adherbal ia sair no avião de bombardeio, o Laté transformado, mas, uma pane de última hora, um entupimento qualquer, retardava a saída dos “Gaviões”. Ficou combinado que o comandante e Abílio no “Kyri-Kyri”, Gomes Ribeiro e Mario no “Kavuré-y”, Motta Lima e Hugo Neves no Waco verde, sairiam com bombas, fariam o primeiro bombardeio, e aterrariam no Campo da Praia Grande onde se reabasteceriam de bombas, já com antecedência enviadas.

Adherbal, assim que saísse iria para a Praia Grande se lhes juntar, para cooperar na ação.

Pouco depois os três decolavam, ganhavam altura, entravam em forma, e rumando para Santos se diluíam na bruma espessa do daí!

Uma expectativa cheia de esperanças alegres palpitava em todos os corações daqueles que sabiam a missão que os “Gaviões” iam empreender esse dia!

Os “Gaviões” tinham saído, haveria novidades à tarde! Não era esse o costume?!... Santos cochilava no silêncio da tarde quente, quando ouve o ronronar dos possantes motores dos aviões constitucionalistas. A princípio assusta-se.

“Serão os “Savoias”?” Não! Eram os aviões prateados de faixa negra! Eram os “Gaviões de Penacho”!

Todos os olhos os buscam com simpatia, e inúmeras preces sobem aos céus, fervorosas, acompanhando-os! Vendo os aviões se dirigirem mar adentro, todos compreenderam a grandeza da missão a que se propunham.

Gomes Ribeiro voava a uns 1.800 metros; o comandante a 1600 metros, e Motta Lima logo abaixo.

Os pilotos e observadores detalham cada navio em baixo; localizam os objetivos cuidadosamente, e vendo um cruzador lá adiante, em frente ao farol da Moela, resolvem tacitamente começar por aquele, e para lá se dirigem.

Gomes Ribeiro faz a curva para meter-se no leito do vento, e mergulha no “piqué”. O comandante acompanha-o com o olhar, e, quando o avião de Gomes Ribeiro desaparece encoberto pela asa do próprio avião, olha para o objetivo para ver o efeito dos projéteis!

Quando o avião de Gomes Ribeiro reaparece detrás da asa, o comandante vê uma bola de fogo imensa que desce, cercada de pedacinhos de papel prateado que bailam no ar! Fica pasmo!

A princípio, vendo a bola que descia, acreditou que fosse alguma das bombas, que por defeito tivesse começado a se queimar no ar, em vez de explodir lá embaixo. Procura o avião de Gomes Ribeiro e não o vê!

Acompanha então com o olhar a bola de fogo, que vai cair no oceano, ao lado do navio, levantando enorme coluna d'água!

Vendo destroços sobrenadarem, o comandante compreendeu que houvera a bordo o que ele temia, e que não se cansara de advertir Gomes Ribeiro da possibilidade de sobrevir: um engasgamento de válvula com retorno de chama, e consequente explosão!

Aquela bola de fogo a descer vertiginosamente para mergulhar no Oceano, era o avião de Gomes Ribeiro e Mario Bittencourt!

Aos poucos o comandante se refaz do pasmo estupidificado em que se quedara, ao ver um impossível realizar-se! Sábado! Aquele dia era sábado! Estava escrito! E cheio de dor e de ira, inicia o seu bombardeio, controlando-se o mais possível, para que suas bombas vinguem os camaradas mortos por um acaso estúpido!

O motor matou-os! As suas bombas tentarão fazer o mesmo aos adversários!

As bombas descem assobiando, em busca do alvo. Rebentam junto ao navio, fazendo-o oscilar e causando muitas vítimas a bordo!

Motta Lima que fazia uma viragem quando o "Kavué-y" explodira, nada viu; procurando o avião de Gomes Ribeiro, não o vê, e na ansiedade em que fica, não consegue enquadrar bem o alvo! "José? Onde estará o José". Fica cismando!

O navio fila em busca de outras paragens, não sem ter antes crivado de projéteis os destroços do avião de Gomes Ribeiro, para justificar a estulta pretensão de tê-lo abatido, quando a mais comezinha noção do dever de soldado mandava que tudo fizesse para socorrê-los! Eram irmãos! Em campos opostos, mas irmãos!

O comandante aturdido com a desgraça que ferira aos seus "gaviões", àqueles amigos inesquecíveis, ruma para São Paulo, a fim de dar conhecimento aos chefes da desgraça que açoitara ao grupo. Motta Lima vai aterrar na Praia Grande, sem ter ainda compreendido o que se passara.

Durante o percurso, Abílio nota que o comandante sacode ininterruptamente a cabeça como se estivesse estonteado por uma dor imensa; pelo espelho-visor, Abílio observava sua fisionomia alterada, pálida, descomposta!

Ao saltar do avião no Campo de Marte, o comandante anda como se estivera embriagado, e de sua boca sai apenas um murmúrio: "Morreram! ..."

Ao entrar no Quartel General sem dar uma palavra a quem o vinha cumprimentar, entra no gabinete do General Klinger, faz a continência, e aos solavancos mal pode pronunciar, ante a pergunta aflita do General Klinger: "O que há?" – a frase: "Gomes Ribeiro e Mario Bittencourt morreram carbonizados no decorrer da missão!"

O assombro, o espanto, a dor, se pintam nos rostos de todos os que ali estavam. O General Klinger vai se sentando aos poucos, e diz baixinho: “Perdi cinco mil homens! ...”

O golpe fora rude demais para ele! A notícia correu célere pela cidade. Foi como se um manto de luto houvesse se aberto sobre todos! Lia-se em todos os olhos o estupor, o pânico que a desgraça trouxera!

Todas as bocas comentavam a audácia, a bravura, o destemor daqueles dois inesquecíveis “Gaviões”, que tudo haviam sacrificado, inclusive as próprias vidas preciosas, em prol de um Brasil melhor!

O Ser Supremo reconhecendo o mérito deles, deu-lhes uma morte gloriosa! A mais gloriosa!

Outrora, os conquistadores Vikings ao morrerem eram incinerados com seu navio e suas armas, para que só o fogo e o oceano pudessem mostrar a força de sua grandeza, únicas capazes de merecerem a honra dos seus restos mortais!

José Angelo Gomes Ribeiro e Mario Machado Bittencourt, foram os Vikings do Ar!

Só o fogo e o oceano foram dignos dos seus restos mortais! Morreram com seu avião, com suas armas, com seus amuletos, e com eles morreu a resistência heroica de São Paulo!

Tornaram-se por sua grandeza um símbolo!

No dia seguinte, três aviadores entram num restaurante para almoçar: Automóvel Club. Um deles, abatido, olhando o retrato dos amigos mortos, sente os olhos marejados d’água e chora, com esse choro profundamente doloroso do homem que não sabe chorar!

Dentro em pouco se controla, aos poucos readquire a calma, e com esforço hercúleo murmura:

“Desculpem-me, almocei aqui pela última vez, com o José. Sua lembrança comoveu-me, Desculpem-me!”

Os outros dois enxugando também os olhos rasos d’água, tartamudearam: “Ora, comandante!”

Um deles, mais tarde, perguntava: “O Senhor sabe que a Marinha anda se gabando de ter abatido o Gomes Ribeiro?!”

“Não é possível! Só por gabolice e pelo desejo nojento de tirar proventos pessoais de sua morte, é que dirão isso!

Eu muitas vezes preveni o José, do perigo de picar a pleno regime. Uma válvula que se engasga, um retorno de chama e a explosão inevitável. Foi o que lhe sucedeu. Podem crer!”

Se de bordo tivessem atirado nele quando ele picava, eu veria, pois estava justamente observando o alvo. A atirarem, o fariam de preferência sobre o avião de Motta Lima, muito mais baixo, muito mais visível!

Além disso, a 1.800 metros, não há metralhadora que ponha os projéteis a uma polegada um do outro; os destroços do avião do José, aí estão por documento!

Eles atiraram, sim, mas quando os destroços do avião flutuavam! Covardes!"

"O comandante sabe que eles hostilizaram os barcos que tentavam recolher os restos mortais de Gomes Ribeiro e de Mario?"

"Sei! Razão pela qual achei hipócrita e miserável a fita das homenagens posteriores! Covardes!"

Reza o Boletim n.º 59 do 1.º Grupo de Aviação Constitucionalista, de 26 de Setembro de 1932:

EXCLUSÃO

São excluídos do estado efetivo deste Grupo, por falecimento no cumprimento do dever, os Senhores Capitão José Angelo Gomes Ribeiro e 1.º Tenente Mario Machado Bittencourt. É com o coração partido que excluo deste Grupo os oficiais acima mencionados, padrões de glória que eram, da unidade, do Estado, do próprio Brasil! Gomes Ribeiro, sisudo, reservado, fisionomia fechada, era a simpatia em pessoa; Mario Bittencourt, vivo, exuberante, era a alegria personificada, o entusiasmo da mocidade com todo o seu élan. Gomes Ribeiro o bom senso que pesava, media e contava, tinha repentes de audácia louca que aturdiam; Mario Bittencourt tinha a despreocupação dos jovens sonhadores, mas o julgamento seguro de um experimentado. Mario, era um grito ardente de desafio na alegria de viver; José uma afirmação solene de audácia na certeza do saber! Um completava o outro! Ambos valentes, destemidos, corajosos, capazes da audácia fria que desconhece o temor, capazes do golpe louco que afronta a Morte! Esse conjunto ideal da "equipagem perfeita" agia sem falar nos atos mais nobres, mais loucos, mais brilhantes! Sacrificando tudo pelo ideal que abraçaram, deram um exemplo nobilitante de patriotismo, que deve ser evidenciado amplamente. O exemplo que suas vidas materializavam há de ser aproveitado, não só na aviação! A lealdade cativante, a bravura serena, a noção precisa do dever para com sua pátria, é padrão para todos os brasileiros! A amizade que nos uniu, a saudade imensa que nos punge, despertará sempre em nós o desejo de bem servir o Brasil como eles o fizeram! Cultuemos suas memórias! Determino em consequência: A – o grupo conservara luto oficial por oito dias; B – comparecimento incorporado às exéquias da Abadia de São Bento; C – batismo do avião Falcon recém-chegado, com o nome: JOSÉ MARIO.

As maiores homenagens, as mais sinceras e luzidas, foram porém, as que os “Gaviões” lhes prestaram nos seus corações!

O Capitão Joaquim Alves Bastos[10], chefe de Estado-Maior do Exército Constitucionalista do Setor Sul durante a campanha, que tão brilhante oficial demonstrou ser na guerra como na paz, não se esqueceu de fixar no seu livro ***Palmo a Palmo***[11], um alto relevo de Gomes Ribeiro e de Mario Bittencourt. Diz ele textualmente:

Pouco terão seguido, como o autor destas linhas os remígios audaciosíssimos dos pássaros constitucionalistas.

Essa trindade de escol constituída pelo Major Lysias Augusto Rodrigues, Tenentes José Angelo Gomes Ribeiro e Arthur da Motta Lima, em torno da qual se congregavam os demais aviadores paulistas, fartou-se de ostentar ao sol do nosso Setor as suas façanhas escandalosamente ousadas...

Suas aventuras incríveis contavam-se pelas saídas em voo.

Era hoje a destruição de um avião no próprio campo adversário de Itapeva; amanhã, uma esquadrilha inteira posta em fuga; mais tarde, um combate aéreo com toda essa espetaculosidade empolgante em que as tropas do Paranapanema viam o adversário projetar-se em chamas para o solo. E tudo isso em coordenação com as operações terrestres...

Os bombardeios aéreos feitos sobre as posições adversárias e os reconhecimentos de suas reuniões, seus movimentos, são trabalhos de admirável perfeição.

Os adversários os temiam e só se aventuravam pelos nossos céus quando a esquadrilha constitucionalista ausente estava trabalhando algures.

O pequeno número de pilotos e de aparelhos transformara os nossos aviadores em eternas aves migratórias. Foram eles os combatentes de todos os dias que, sem repouso, cruzavam o céu paulista para atender à região onde mais forte era a pressão sofrida.

E nesse peregrinar incessante excederam-se as horas de voo previstas para o material que se desregulava já em trepidações avisadoras.

Os nossos “passarinhos”, como eram chamados, alheios ao perigo subiam e combatiam sempre.

Os aviões novos, a custo adquiridos no estrangeiro, tardavam a chegar. Por fim, lá vinham um a um chegando no seu voo prateado, asas abertas sobre as extensões de Mato Grosso, diretamente para os setores de combate. Mas já então, na antessala dessa “debacle” paulista, as operações se desarticulavam em combates locais, impróprios à cooperação da quinta arma combatente.

[10] Oficial de Carreira da Arma de Artilharia, reformado Marechal. Vide: https://tinyurl.com/yvkc5j3x.
[11] Livro publicado em 1932 e cuja versão digital se encontra disponível em https://tinyurl.com/3ktuce8p.

No Setor Sul tudo se conservava em ordem, mas lá não iam mais os aviões que se ocupavam agora em retardar a avalanche encachoeirada rolando já na direção perigosa de Campinas...

Um dia, a 23 de Setembro, sob um mau signo é decidido o ataque aéreo aos navios de guerra que bloqueavam Santos.

Num sábado brumoso o ronco forte dos motores ergue os atacantes que rumam para o mar. No centro da esquadrilha, num Falcon novíssimo, vai José Angelo com o seu observador predileto, Machado Bittencourt.

Por obra do acaso ou do superlativo da maldade humana eles faziam neste dia o seu "último voo..."

Mal atingiam a fimbria do oceano, num piqué fantástico, com o aparelho em chamas, se sumiam eles nas águas, para sempre...

- E quem desaparecia assim na brutalidade inexplicável daquela súbita explosão?

- José Angelo Gomes Ribeiro e Mario Bittencourt, dois lídimos heróis desta campanha, familiares de todos os perigos imagináveis.

Não sei porque, mas a temeridade louca de José sempre nos parecera uma predestinação ao sacrifício. De Machado Bittencourt, ao contrário, era um anelo de glória para a vida; essa vida boa era ele, vivida intensamente a todos os momentos...

Agora dormem. Não falaremos da memória deles.

A vida é o momento presente – eles o viveram bem...

E sob o peso cruciante deste golpe fecharam-se, a bem dizer, as asas constitucionalistas.

Era tempo também, que elas tinham vivido muito esse largo momento de três meses! ...

Já o jornal A Gazeta (SP), publicou na sua edição de 25 de Setembro de 1932, publica o seguinte artigo[12]:

Partiram-se as invitas asas da
Gloriosa Águia do Campo de Marte

José Ângelo Gomes Ribeiro, o grande "az" constitucionalista, morreu ontem, tragicamente, sob o céu de Santos.

"Az" dos "azes" da Constituição, grande como ninguém nas missões que cumpriu, arrojado e hábil, sereno e profundamente técnico, teve por túmulo o Oceano, o único digno da grandeza de sua competência indiscutível e da pureza de seus princípios.

[12] Matéria publicada na 2ª edição do Jornal A Gazeta (SP) de 25 Set 1932 em https://tinyurl.com/3en58hs5 e há também uma homenagem do Aero Clube de São Paulo publicada no mesmo jornal de 28 Set 1932 em https://tinyurl.com/5br368kr. Houve ainda matérias a respeito do falecimento dos dois aviadores nas edições de 30 Set 1932 em https://tinyurl.com/3pdckjm4 e de 1º Out 1932 em https://tinyurl.com/2ye65nux.

Morreu pela Constituição! Morreu como um gigante! O seu nome, glória da Aviação Nacional, será o lábaro que há de conduzir, doravante, os nossos "azes" à conquista de novas vitórias.

Gomes Ribeiro era um símbolo da Aviação Constitucionalista.

A recordação desse herói será um incentivo a mais para a vitória de São Paulo.

A perda, não é possível negá-la, é tremenda.

É impressionante.

Ele era um príncipe no campo de Marte. Impôs-se, pelo alto valor de sua incomparável escola de pilotagem, à admirável e ao respeito de seus companheiros de arma; impôs-se, pela modéstia e simplicidade com que se referira às inúmeras e luminosas vitórias que conquistou sob o céu de São Paulo, pela reintegração do regímen da Lei e da Ordem; impôs-se, pela firmeza de seu caráter, que era um exemplo edificante de princípios puros; impôs-se, pela bondade de seu coração. Possuía o grande coração dos eleitos do heroísmo, do arrojo e do desprendimento impressionante.

Moço de raras virtudes. Padrão de orgulho da Aviação Nacional. Figura de autêntico soldado: Inteligente e hábil, valente e consciente; realizador e sereno; grande, mas sempre dentro da suave moldura da modéstia que o tornava brilhante e querido.

A pena treme.

Gomes Ribeiro não devêra morrer. A sorte, injusta, ingrata, que tantas e tantas vezes lhe sorriu, oferecendo-lhe fama e glória, abandonou-o friamente quando, em defesa dos sagrados princípios de São Paulo, dava cumprimento a uma grande missão sobre as águas de Santos. Abismou-se num daqueles "piqués" medonhos, estridentes e sibilantes, que só ele sabia fazer, sobre o Oceano grande e indomável. Abismou-se como gigante enfurecido, perdendo-se na vastidão das águas revoltas do Oceano. E na grandeza comovente desse Mar, encontrou o seu túmulo, o único digno dos grandes pilotos.

Foi notável e insuperável pelas missões que desempenhou em todos os setores desta guerra que nos destrói vidas do valor de Gomes Ribeiro.

Tantas foram as vitórias desse glorioso piloto, que não é fácil rememora-las uma a uma. Destacam-se, no entanto, pela importância e valor, o ataque que levou a efeito sobre o campo da aviação ditatorial em Itapeva, onde, com risco da própria vida, destruiu um "Potez" de bombardeio. Desta feita, com tal ousadia se portou o herói que agora choramos, que o coronel Taborda, viu-se constrangido a censurá-lo em boletim. No setor Norte, destacamos, da vida dessa figura impressionante, o ataque que levou a efeito sobre Cunha, em companhia de outros "azes" constitucionalistas, e que redundou no desbarato completo de 3000 ditatoriais, com a brilhante vitória do comandante Mario Abreu. Depois, ainda no setor Sul, protegeu de tal forma uma ação do Major Lysias, que este abateu um avião inimigo.

E, há quatro dias, quando já traçava no livro da sua vida gloriosa, as últimas páginas de "az" de guerra, que o era como ninguém conseguiu sê-lo até o momento, nesta luta em São Paulo empenha toda a sua fortuna, todo o sangue de seus filhos – e agora, dizíamos – escreveu a mais notável vitória da aviação de guerra sul-americana. Conseguiu-se, o herói da Aviação Constitucionalista, por intermédio dele "piqué" vitorioso e fatal, agora, que o abismou nas águas de Santos. Ainda está na memória de todo São Paulo. Atacando a nossa esquadrilha o campo ditatorial de Mogi Mirim, coube ao arrojo e ao pulso de ferro de Gomes Ribeiro, abismar-se terrizantemente, sobre três aviões inimigos, fazendo-os saltar, envoltos em chamas, pela precisão de suas granadas incendiárias.

Arrojo, temeridade, sangue frio, habilidade e vitória completa!

Esse é o "az" de guerra, cuja perda, desde ontem, os paulistas choram tão tristemente.

Morreu como devera e como desejava, talvez: na loucura alarmante do "piqué" tão da sua eleição. Teve por túmulo, para tanta grandeza luminosa, a imensidão do Oceano. E o Mar era o único túmulo digno do capitão Gomes Ribeiro.

A Aviação Constitucionalista não tinha ainda o seu herói. A sorte coube a Gomes Ribeiro.

Ele, como ninguém mais, o autêntico e glorioso herói.

Para tanta bravura, para tanta abnegação das esquadrilhas de São Paulo – o sacrifício de um grande piloto se impunha!

Paulistas, descubramo-nos!

José Ângelo Gomes Ribeiro, morreu!

Não esqueci por um minuto sequer, a sua memória e o seu passado e tomai nota que as asas da invicta Águia do Campo de Marte, partiram-se.

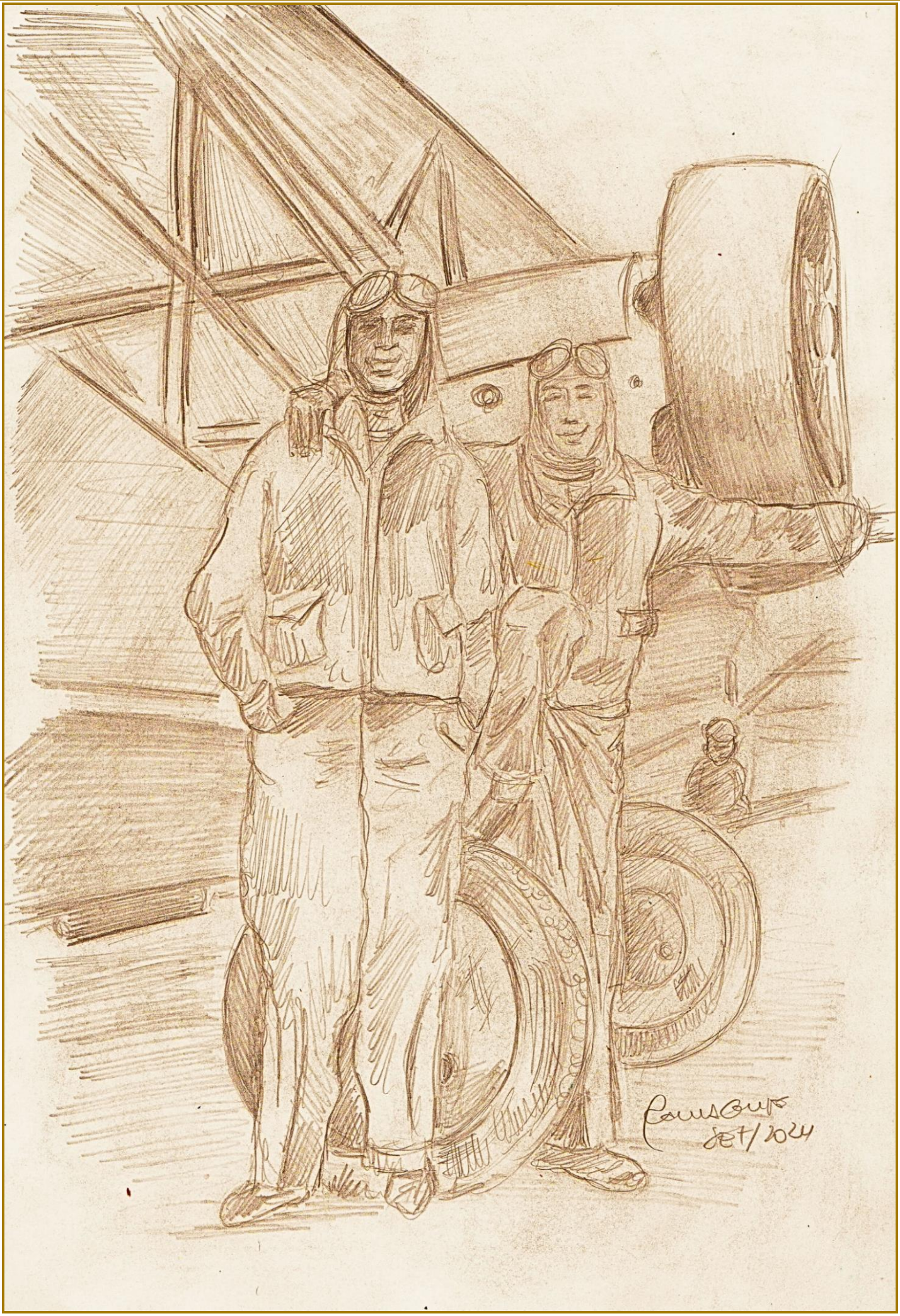
Glória a José Ângelo Gomes Ribeiro!

Morreu como um gigante de aço e teve por túmulo a monumental vastidão do Oceano.

Glória, à Águia invicta.

MONTE.

"A Gazeta" de São Paulo, edição de 25-9-932.


Set/2024

IV. Integrantes do 1º G. Av. C.

Grupo Gaviões de Penacho

Pessoal Navegante

01 – Major Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues	Piloto
02 – Capitão Adherbal da Costa Oliveira	Piloto
03 – Capitão José Angelo Gomes Ribeiro	Piloto
04 – Capitão Arthur da Motta Lima	Piloto
05 – Capitão Ismael Guilherme	(Força Pública) adido
06 – Capitão Reynaldo Gonçalves	(Força Pública) adido
07 – Capitão Sebastião Machado	(Força Pública) adido
08 – 1.º Tenente Mario Machado Bittencourt	(Civil) Observador
09 – 1.º Tenente João Sylvio Hoeltz	(Força Pública) Piloto
10 – 1.º Tenente José Daniel de Camargo	(Civil) Piloto
11 – 1.º Tenente Pedro Luiz Pereira	(Força Pública) Piloto adido
12 – 1.º Tenente Rosário Russo	(Civil) Piloto Adido
13 – 2.º Tenente Abílio Pereira de Almeida	Observador
14 – 2.º Tenente Hugo Gavião Souza Neves	(Força Pública) Observador
15 – 2.º Tenente José Ferraz Leite	(Civil) Observador
16 – 2.º Tenente João Leite da Silva	(Civil) Piloto
17 – 2.º Tenente João Baumgartner	(Força Pública) Piloto adido
18 – 2.º Tenente Augusto Meireles	(Civil) Observador
19 – 2.º Tenente Prudente Sampaio	(Civil) Observador
20 – 2.º Tenente Eugenio Borges	(Civil) Observador
21 – 2.º Tenente Nicolino dos Reis Costa	Observador
22 – 2.º Tenente Julio Costa	(Força Pública) Civil Observador
23 – 2.º Tenente José Gomes Ribeiro Filho	(Força Pública) Observador
24 – 2.º Tenente Armando Bordallo	(Civil) Piloto
25 – 2.º Tenente Paulino Vasques	Observador

Oficiais à disposição

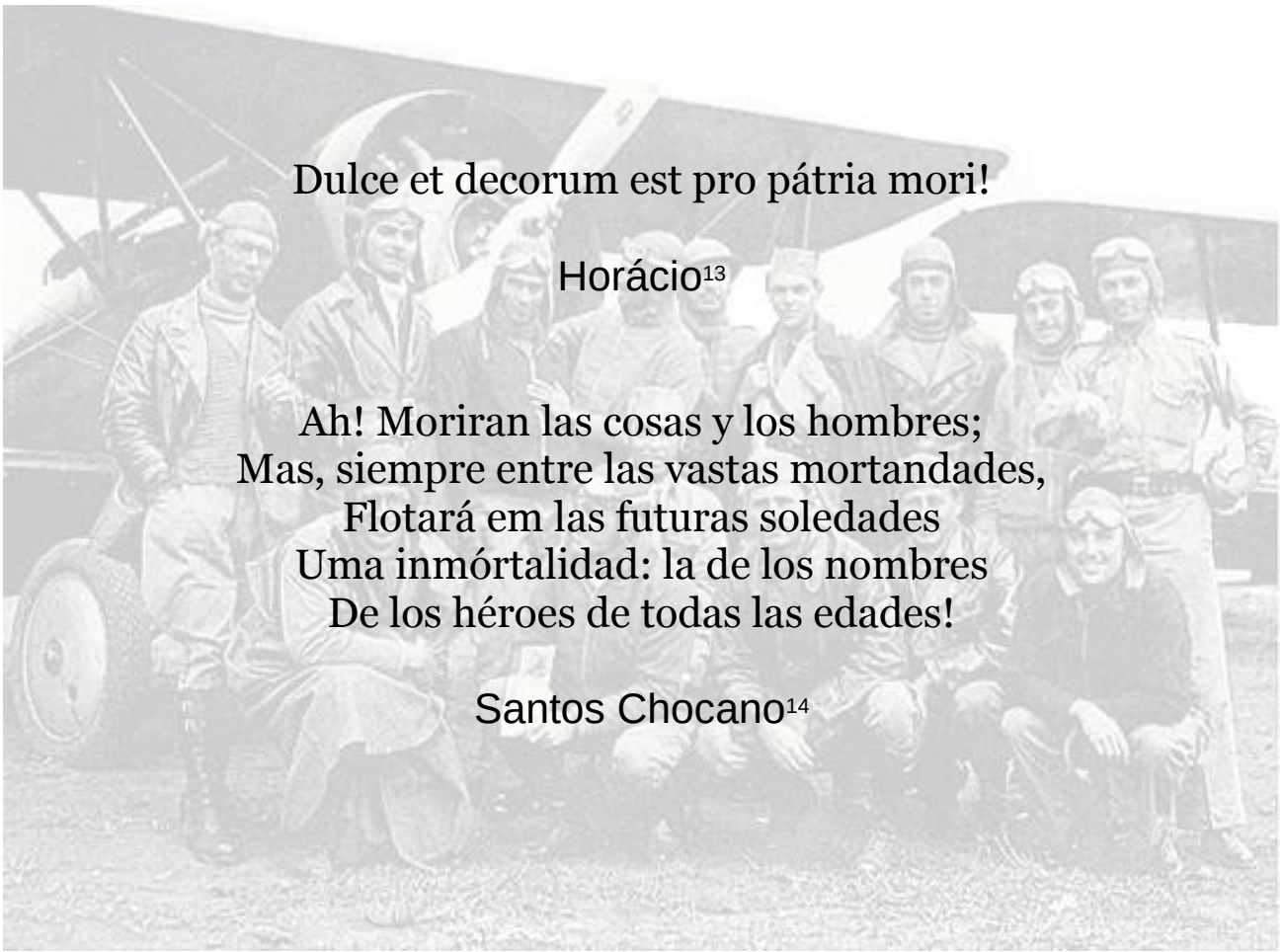
26 – 2.º Tenente Clovis K. Larrabure	Comandante Campo Itapetininga
27 – 2.º Tenente João Pereira de Almeida	Almoxarife
28 – 2.º Tenente Vicente Pellegrini	Secretário
29 – 2.º Tenente Raul Barbeta	Ligação
30 – 2.º Tenente Manoel Borges Morais	Comandante Campo Viracopos

Pessoal de Mecânica e Navegação

31 – 1.º Sargento Dacio Lucena da Cunha
32 – 1.º Sargento José Barros da Silva
33 – 1.º Sargento José César Falcão
34 – 2.º Sargento Teodomiro Brum

V. Palavras Finais

Horácio e Santos Chocano



Dulce et decorum est pro pátria mori!

Horácio[13]

Ah! Moriran las cosas y los hombres;
Mas, siempre entre las vastas mortandades,
Flotará em las futuras soledades
Uma inmórtalidad: la de los nombres
De los héroes de todas las edades!

Santos Chocano[14]

[13] Conheça o poema na íntegra em https://pt.wikipedia.org/wiki/Dulce_et_decorum_est_pro_patria_mori.
[14] Conheça na íntegra o poema de José **Santos Chocano** Gastañodi na página 85 de **Poesías completas**. Tomo Segundo (Casa Editorial Maucci, 1910). Disponível PDF em https://tinyurl.com/ykf9tfu9.

Posfácios

Posfácio de Gaviões de Penacho

Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Operações da Aviação do Exército, a partir de Resende, no Combate à Revolução de 1932 no Vale do Paraíba e na Frente Mineira

Cláudio Moreira Bento (*)

A Revolução de 1932 durou de 9 de julho a 3 de outubro de 1932. A cidade de Resende-RJ, na maior parte desse movimento revolucionário, o de maior expressão até hoje, foi o centro de gravidade das operações terrestres e aéreas que contra ela se desenvolveram em todo o Brasil.

Sediou, o Quartel General do Destacamento Exército do Leste, na Estação Ferroviária, em um comboio ferroviário, ao comando do General Pedro Aurélio Goes Monteiro, que havia sido, também, o comandante militar da Revolução de 1930. Agora dirigia as operações na principal frente, a do Vale do Paraíba, apoiado pelo grosso do Grupo de Aviação do Exército, o único existente, comandado pelo Major Eduardo Gomes, herói dos 18 do Forte de Copacabana (5 de julho de 1922), quando ainda era Tenente de Artilharia.

O Campo do Grupo de Aviação foi, de 8 de julho a 6 de outubro, no atual Campo de Paradas da Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e que serviu de Base Aérea do Destacamento Resende do Grupo de Aviação que aí instalou seu Q.G., transferindo-o do Campo dos Afonsos para Resende.

Sua pista se desenvolvia numa reta balizada hoje entre o Portão Monumental e o Conjunto de Piscinas, a seta azul na imagem a seguir aponta o local da pista e sua extensão.

O Major Eduardo Gomes, hoje patrono da Força Aérea Brasileira (FAB), atuou como observador em voos de ligação das tropas da Frente do Vale do Paraíba com as da Frente de Minas Gerais, da 4ª Divisão de Infantaria (4ª DI).

Inclusive, tomou parte no bombardeio do campo de pouso de Guará em 23 de agosto de 1932, e de um pouso noturno em campo iluminado, façanha digna de registro na época, durante a noite de 14 de agosto, tendo como piloto o legendário Tenente “Mello Maluco”.

Era o Tenente Francisco de Assis Correia de Melo, que se tornou lendário por sua perícia, coragem e audácia como piloto.

A mudança do Grupo para Resende em reforço ao Destacamento foi motivada por terem ficado provadas as inconveniências de atuar, a partir dos Afonsos, no Rio, devido a enorme distância dos objetivos e por ter, na ida e na volta, de enfrentar a travessia da Serra do Mar, com problemas de condições meteorológicas adversas que abortavam operações, além de grande desgaste dos motores.

O Destacamento Resende instalou-se no 18° dia da Revolução de 1932 e iniciou a ampliação e melhoria da pista, derrubando mangueiras do Horto Florestal, então administrado pela ferrovia Central do Brasil.

Aeronaves empregadas pelas Forças Governistas e Revolucionárias

Principais aeronaves que foram empregadas pelas forças aéreas governistas e constitucionalista nas frentes do Vale do Paraiba e Mineira durante a Revolução Constitucionalista de 1932.

Na imagem da página anterior, no sentido da esquera para a direita e de cima para baixo, temos as aeronaves:

1- **WACO Vermelhinho** da Aviação do Exército, modelo conservado pelo Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos.
2- **Avião WACO** igual ao anterior, mas com pintura diferente.
3- **Avião MOTH**.
4- **Avião POTEZ**.
5- **Avião Neuport Delage**.
6- **Avião Curtiss Falcon**.

Comandantes do Destacamento da Aviação do Exército em Resende

Atuaram, com base em Resende, como comandantes do Destacamento, os seguintes oficiais da Arma Aviação do Exército, que havia sido criada em 1927: 1° Tenentes Joelmir Campos de Araripe Macedo, José Cândido da Silva Muricy Filho e Capitão Henrique Dyott Fontenele. Este último, foi quem ampliou o campo de pouso ao custo de árvores importantes do Horto Florestal.

Alertado por um resendense de que eram essências raras, assim consolou o reclamante, segundo nos contou e mais tarde Brigadeiro Lavenère-Wanderley (àquele tempo citado como Vanderlei): ***"Fique tranquilo, se estas árvores eram raras, ficarão mais raras ainda"***.

Aviadores do Exército pioneiros do Destacamento de Aviação em Resende

Foram pioneiros do Destacamento, além do Tenente Araripe, os Tenentes Nelson Freire Lavenére-Wanderley e Júlio Américo dos Reis.

Também atuaram em Resende os Tenentes José Sampaio Macedo, Francisco de Assis Correia de Melo (“Melo Maluco”), João Adil de Oliveira, Waldemiro A. Montezuma, Benjamin Manuel Amarante, Homero Souto de Oliveira, Joaquim Tavares Libânio, Antônio Lemos Cunha, José Vicente Faria Lima, Anizio Botelho e Geraldo Aquino que, destacado no Campo de Marte, em São Paulo, conseguiu escapar de ser preso, evadindo-se. Atingindo o Rio em 15 de julho, foi enviado para Resende, não tendo a mesma sorte sua os outros oficiais lá destacados, inclusive o Tenente Casemiro Montenegro.

Estiveram eventualmente operando em Resende os gaúchos Rui Presser Bello, Nero Moura e outros, na fase final, como França, Capitão Alves Seco, etc. Durante os 70 dias em que o Destacamento atuou a partir de Resende, foi a fração governista mais atuante na primeira e única batalha

Aérea travada no Brasil, realizando operações aéreas pioneiras, como se verá.

Nesse período, o Destacamento executou 665 missões de combate, em 1.043 horas de voo, além de 255 vôos de treinamento. Consumiu 85.200 litros de gasolina, lançou 2.476 bombas, tirou 847 fotos aéreas, e consumiu 21.900 cartuchos de metralhadoras.

O Esforço operacional inicial do Destacamento de Aviação em Resende

Seu esforço operacional concentrou-se, em agosto de 1932, sobre formações constitucionalistas em São José do Barreiro, Morro Frio, Areias, Silveiras, Cachoeira Paulista, Vila Queimada e Pedreiras, e sobre o Trem Blindado revolucionário. Em 13 de agosto, o Destacamento Resende recebeu o primeiro caça Niuport Delage Delage, pilotado pelo "Melo Maluco".

Tenente Francisco de Assis Correia de Melo “Mello Maluco”

Este era o Tenente Francisco Assis Correia de Melo que foi assim apelidado por sua invulgar perícia, coragem e audácia. Mais tarde, ele seria o Ministro da Aeronática do Presidente Juscelino Kubitschek e ambos lutaram como governistas na Revolução de 32.

Melo Maluco como lendário, audaz, habil corajoso piloto da Aviação do Exército em Resende e Juscelino como Coronel Medico da Policia Militar de Minas Gerais, na Frente do Tunel da Mantiqueira ligando Passa Quatro-MG e Cruzeiro-SP.

Cidade de Resende, alvo do primeiro bombardeio aéreo noturno na América do Sul

E foi nesse dia 13 de agosto, pela madrugada, entre 01h30 e 03h00, que um audaz e ousado piloto constitucionalista, partindo de Lorena, depois de sobrevoar o Campo de Pouso de Resende e o Q.G. do Destacamento do Exército do Leste na Estação Ferroviária de Resende, lançou três bombas em campos da orla resendense, só para efeito psicológico sobre a tropa e o povo.

Constituindo-se, assim, no primeiro bombardeio noturno na América do Sul, e causou grande temor e sensação de medo aos resendenses que, no dia seguinte, fizeram romarias aos locais de impactos.

Em resposta, ao amanhecer do dia seguinte, partiu de Resende uma esquadrilha que bombardeou o Campo de Pouso em Lorena, mas não impediu

que aviões constitucionalistas o evacuassem, ilesos, e fossem para São Paulo, contando com o ousado feito do dia anterior.

Na noite de 14 de agosto, a população de Resende passou por outro susto, ao divisar, à noite, aviões iluminados sobrevoando a cidade.

Acreditavam ser um bombardeio mais efetivo que o da madrugada anterior, até que souberam, no outro dia, do que se tratava. Eram aviões **Moth**, governistas, testando o equipamento de iluminação de campanha do campo de pouso (farol e grupo eletrogêneo).

O primeiro vôo teste foi pilotado pelo Tenente Melo ("Melo Maluco") tendo como observador o Major Eduardo Gomes, comandante do Grupo de Aviação e, o segundo, o Capitão Fontenele, então comandante do Destacamento Resende. A crônica e a memória local registram o susto que levaram os resendenses pensando tratar-se de outro bombardeio aéreo, mas, agora para valer! Pouco depois o campo de Resende passou a ter cobertura antiaérea com metralhadoras recebidas.

Ficou na memória da população os voos do aviões denominados **Vermelhinhos**. Na realidade, assim eram denominados os aviões do Governo e também ficaram na memória dos resendenses as manobras ousadas do Tenente “Melo Maluco”.

O primeiro combate aéreo no Brasil

Em 22 de agosto de 1932, o espaço aéreo entre Resende e Queluz teria testemunhado o primeiro combate aéreo registrado no Brasil, entre dois aviões governistas, pilotados pelos Tenentes Lavenére-Wanderley e Muricy, contra dois aviões constitucionalistas.

Depois de se enfrentarem com metralhadoras, os constitucionalistas tomaram a iniciativa de romper o contato, por estarem distantes de sua base.

Os governistas eram um **Potez** de observação e bombardeio, e um **Waco** com metralhadora, pilotado pelo Tenente Lavenére, que socorreu o Tenente Muricy atacado por um caça **Niuport Delage** e um **Waco.**

Consideramos este, salvo melhor juízo, o primeiro combate aéreo no Brasil, pois houve reação recíproca, ao contrário do ataque sofrido pelo **Potez 25** TOE A-117 na tarde de 8 de agosto, na região de Buri, por três aviões governistas. Sem reação, atingido seu radiador, conseguiu aterrar em território sob controle governista sem danos pessoais, mas com perda total do equipamento. Este **Potez** é considerado o primeiro avião abatido na América do Sul em operação aérea.

Foi uma perseguição sem reação, face à superioridade revolucionária, liderada pelo mais tarde Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues, nosso primeiro mestre em Geopolítica do Brasil, com a obra **Geopolítica do Brasil,** para iniciantes.

Lysias Rodrigues foi uma legenda na Aviação dos **Gaviões de Penacho**, apelido do 1º. Grupo de Aviação Constitucionalista (1.º G. Av. C.) por ele comandando durante a revolução.

Acidentes com aeronaves do Destacamento Resende

Em 5 de julho, um **Waco**, pilotado pelo Tenente Botelho, tendo como observador o Tenente Balloussier, ao aterrar, capotou. Chegava de um reconhecimento de Areias, Queluz e Morro Frio. Ficou indisponível.

Em 9 de agosto, um **Potez**, pilotado pelo Tenente Araripe, tendo como observador o Tenente Montezuma, foi atingido por balas constitucionalistas, em Silveiras. Em 19 de agosto, um **Moth** pilotado pelo Tenente Amarante, tendo como observador o Tenente Muricy quebrou o trem de pouso contra um barranco ao aterrar.

Em 25 de agosto, o Destacamento Resende recebeu **4 Waco CSO** (que se popularizam como *"vermelhinhos")* adquiridos nos EUA, sendo um deles pilotado pelo Tenente Nero Moura, 12 anos mais tarde comandante do 1° Grupo de Caça **(o Senta Púa)**, na Itália, ministro da Aeronáutica e atual patrono da **Aviação de Caça da FAB***.* Vinham equipados com metralhadoras e porta-bombas, com capacidade de bombardeio picado. Com esse avião ele tomou parte no bombardeio de Lavrinhas, em 29 de agosto.

Em 30 de agosto foi constituído o Destacamento de Aviação de Pouso Alegre-MG, subordinado ao Grupo Misto de Aviação, sendo destacados, de Resende para lá, os Tenentes Araripe (chefe), Júlio e Nero Moura.

Major Eduardo Gomes e Tenente Nelson Lavenere Wanderley

No início de setembro de 1932, o Major Eduardo Gomes fez ligações de coordenação entre os destacamentos de Resende e o de Pouso Alegre, que apoiava a 4ª DI de Juiz de Fora, no Vale do Paraíba mineiro.

Foi piloto o Tenente Lavenére-Wanderley. Hoje são patronos da Força Aérea Brasileira **(FAB)** e do Correio Aéreo Nacional (**CAN)**, e ambos foram ministros da Aeronáutica. O último, historiador da FAB, tem obra prefaciada pelo primeiro, a qual mencionamos nas fontes consultadas.

Privamos com o Brigadeiro Lavenére nos IGHMB e IHGB, do qual guardamos excelente recordação.

Lembro que em tom de brincadeira o convidamos para uma palestra no Arquivo Histórico do Exército, que dirigíamos, dizendo-lhe: ***"Confrade, o Arquivo Histórico do Exército está necessitando de apoio aéreo"****.*

E ele prometeu comparecer, pois tinha grande orgulho de sua origem

como artilheiro do Exército. Nesse ínterim, ocorreu sua internação urgente em São Paulo, onde veio a falecer.

Não se esqueceu de, nesse momento, encarregar um familiar de telefonar-me, desculpando-se de não poder comparecer.

Deixou muita saudade entre seus confrades historiadores, que lembram o seu carinho e devoção pela História da Aeronáutica, que ajudara a escrever, com modéstia incrível, encobrindo sua participação destacada.

Em sua homenagem, criamos em Santos Dumont-MG a Delegacia da FAHIMTB Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavanére Wanderley, por sua ligação com Santos Dumont, através de seu casamento com Dona Sofia, da família do Patrono da Aeronáutica.

Em 8 de setembro, mais **3 Waco CSO** reforçaram o Destacamento Resende e tomaram parte no apoio aéreo às conquistas de Silveiras, Pinheiros e Cruzeiro, em 13 de setembro, e Cachoeira Paulista em 14 do mesmo mês.

A 11 de setembro pousaram no campo de Resende **2 aviões Curtiss Falcon** apreendidos dos revolucionários, o que causou sensação entre curiosos civis e militares de Resende, que fizeram romaria ao campo de pouso.

Um acidente antecedeu a chegada do Destacamento em Resende. **O Potez TOE A-216** pilotado pelo Tenente Faria Lima, ao aterrar com os Tenentes Anízio e Aquino, quebrou o trem de pouso ao entrar numa vala, tendo de ser levado, para o Rio de trem. Foi em 27 de julho.

Em 16 de setembro, o Destacamento Resende recebeu mais **3 Waco CSO** de reconhecimento, equipados com dispositivos fotográficos e rádio. Em 17 de setembro, recebeu mais **3 WACO** e passou a usar Cruzeiro como Campo de Pouso Avançado.

Em 20 de setembro, o Campo de Pouso de Lorena passou a ser usado como Campo Avançado do de Resende. Ainda em 20 de setembro, dois aviões do Destacamento de Pouso Alegre foram queimados no solo, por bombardeio da aviação revolucionária, sendo seus pilotos os Tenentes França e Guilherme.

Em 21 de setembro, aviões do Destacamento de Aviação de Resende bombardearam os campos de pouso revolucionários de Guará e Taubaté. Esta última é hoje sede do Comando de Aviação do Exército, a base de helicópteros.

No dia 23 de setembro, o Pelotão de Bombardeio, com 5 aviões, do Destacamento Resende bombardeou, pela manhã e pela tarde, o Campo de Guaratinguetá (no Hipódromo) sendo que, no último, foi atingido e destruído no solo o **Potez TOE**, dos revolucionários. Foram pilotos os Tenentes Macedo, Lavenére-Wanderley, Muricy, “Melo Maluco” e Araripe.

Araripe, à tarde, conduziu, como observador, o Major Eduardo Gomes, comandante do Grupo Misto de Aviação, baseado em Resende, no hoje Campo de Paradas da AMAN.

Esse pelotão bombardeou, pela terceira vez, o campo de Guará, no

Hipódromo, em 24 de agosto. Ainda no dia 23, o piloto Capitão Alves Seco, tendo como observador o Tenente Amarante, bombardearam o Campo de Guará, com o **Waco CSO 18**.

De 23 a 26 de setembro, tiveram lugar diversos voos de ligação do Campo de Resende com seu Campo Avançado em Lorena, sendo que, em 25 desse mês, o Tenente "Melo Maluco", partindo de Lorena, realizou um reconhecimento aéreo noturno das posições revolucionárias em Guará.

Em 26 de setembro, ocorreu o bombardeio de Aparecida, a partir do Campo Avançado de Lorena, em avião **Waco 19**, pilotado pelo Tenente Lampert, tendo como observador o Tenente Montezuma e, ataques a Guará - Aparecida, à bomba, e com reconhecimento, pelos **Waco 14 e 19**, dos Tenentes Loiola e Amarante, em horários diferentes, e reconhecimento fotográfico pelo Tenente Araripe (futuro Ministro da Aeronáutica) com o **Waco 21**, tendo como observador o Tenente Balloussier. O **Waco 18,** pilotado pelo Tenente Lampert executou uma missão de regulação de tiro de Artilharia.

O dia 27 foi movimentado.

Aviões partem de Resende e executam missões de reconhecimento armado sobre Guaratinguetá e Aparecida e aterram nos campos avançados de Cruzeiro e Lorena. São cerca de 14 missões de reconhecimento e bombardeio. Neste dia caiu, na decolagem, por perda de força, um **Moth** pilotado pelo Tenente Rui Presser Belo, tendo como observador o Coronel Alzir. O avião ficou inutilizado. O Coronel Alzir, pilotando outro **Moth,** decolou de Resende com destino ao Campo dos Afonsos, tendo como observador o Capitão Aroldo.

Em virtude do mau tempo, o Moth se chocou com a Serra de Itaguaí, com perda total do equipamento, perecendo o observador, Tenente Aroldo, e ficando gravemente ferido o Coronel Alzir.

No dia 28 de setembro, decolaram de Resende **6 Waco** e **1 Moth** para localizar o Moth sinistrado, do qual não se possuíam informações em Resende. Ainda nesse dia, decolaram, do Campo Avançado de Lorena, 6 aviões para reconhecimentos com ataques a bomba sobre alvos em Guará-Aparecida, consumindo-se 30 bombas de 25 libras, segundo o **Diário de Campanha**.

A 29, correu a notícia do início das negociações para a cessação das hostilidades. Nesse dia, tiveram lugar quatro missões de reconhecimento, inclusive fotos, e 11 voos de treinamento.

Dia 30, intensificam-se reconhecimentos, com ataques a bomba sobre alvos em Aparecida e Guará. Foram realizadas 31 missões.

O Major Eduardo Gomes, no **Waco 19**, pilotado pelo Tenente Lavenére-Wanderley, coordenou as atividades dos destacamentos Resende e Pouso Alegre, fazendo o voo de ligação Pouso Alegre-Caxambu-Cruzeiro-Resende.

Em 1° de outubro desenvolvem-se negociações de paz. Intensificam-se voos de reconhecimento sobre a concentração revolucionária em Guará.

No dia 2, conhecida a cessação das hostilidades, o Destacamento de Aviação de Resende acompanha o movimento de evacuação das forças revolucionárias, sendo realizadas 8 missões nessa tarefa.

No dia 3, foram suspensas as hostilidades e só houve um voo de reconhecimento sobre os eixos de Retirada para prevenir congestionamentos.

No dia 6 de outubro, por fim, os aviões do Destacamento Resende começaram a se retirar para o Campo dos Afonsos só permanecendo três, para uma emergência.

O Diário de Campanha do Destacamento Resende do Grupo de Aviação do Exército, da Diretoria de Aviação, assinalou: ***"A organização da Aviação Militar (do Exército) era a mais precária que se possa imaginar ao estourar a Revolução de 32".*** E, prossegue: ***"falta, de recursos pessoais e materiais e de organização principalmente"***.

Ao final da revolução foi reconhecida a ação da Aviação Militar, que manteve a superioridade aérea na Frente do Vale do Paraíba, sem nenhuma perda humana ou material em combate, nos seguintes termos, em documento oficial: ***"...A Aviação Militar se lançou galhardamente para a frente e, com verdadeira elegância, soube sofrer, lutar e vencer..." Para esta útil atuação não prendeu-se à teoria, idealizada para recursos que não logrou reunir. Aceitou as situações como elas se apresentaram, resolveu-as com os recursos existentes e dentro das circunstâncias ambientais em que se desenvolveram. Assim, terminou a campanha gozando a confiança das armas irmãs. E o resultado obtido não foi sem sacrifícios..."***

A Aviação Constitucionalista

A aviação que combatia do lado de São Paulo era chamada de Aviação Constitucionalista. Os aviões de que dispunha pertenciam à Aviação Militar. Alguns já se achavam no Campo de Marte quando a Revolução de 1932 teve início. Outros foram levados em voo do Campo dos Afonsos, por oficiais que aderiram à Revolução.

No início da Revolução, os aviões de emprego militar de que dispunham os paulistas eram: os **Potez TOE**. A-116 e A-212, os **Wacos** CSO C-2 e C-3 e o avião de caça **Nieuport Delage** K-421. Os **2 Potez** e o **Waco** C-2 já se achavam destacados no Campo de Marte, quando deflagrou a Revolução.

O **Waco C-3** foi levado para São Paulo, no dia 21 de julho, pelo 1° Ten Tenente Arthur da Motta Lima Filho que, simulando a realização de um voo de treinamento local, rumou para São Paulo, levando, como passageiro, o soldado da Escola de Aviação Militar José Cesar Falcão, que desconhecia as intenções do piloto.

O **Nieuport Delage K-421** foi levado para São Paulo, na segunda quinzena de agosto, pelo Capitão Adherbal da Costa Oliveira, que, iludindo a

vigilância, decolou do Campo dos Afonsos e foi aderir à Revolução.

Além dos aviões acima mencionados, os revolucionários paulistas possuíam um **Fleet** e um **Moth** de instrução primária e alguns aviões civis que eram utilizados ora na instrução, ora como aviões de ligação na Zona do Interior. Os outros oficiais da Aviação Militar, que tomaram parte na Revolução, deslocaram-se do Rio de Janeiro, clandestinamente, por via marítima.

Os seguintes oficiais da Aviação Militar do Exército participaram da Revolução de 1932: Major Ivo Borges, que ficou como Comandante das Unidades Aéreas da Aviação Constitucionalista, o Major Lysias Augusto Rodrigues, que ficou como comandante do Grupo de Aviação Constitucionalista, Capitão Adherbal da Costa Oliveira, Primeiros-Tenentes José Angelo Gomes Ribeiro, Orsini de Araujo Coriolano, Arthur da Motta Lima Filho e Nicanor Porto Virmond.

A grande maioria, porém, das missões aéreas foi realizada pelo Major Lysias, Capitão Adherbal e Tenentes Gomes Ribeiro e Motta Lima. Vários oficiais da Força Pública de São Paulo e civis participaram das operações aéreas, quer como pilotos, quer como observadores.

O Campo-base da Aviação Constitucionalista, na cidade de São Paulo foi o Campo de Marte que teve, na ocasião, as suas instalações muito ampliadas; os hangares existentes na orla leste, próximo ao Corpo da Guarda, foram construídos durante a Revolução de 1932.

Os revolucionários paulistas aproveitaram sempre a sua posição central, em relação às três frentes de combate para, com os mesmos aviões e pilotos, fazerem incursões de surpresa, ora numa frente, ora noutra.

Durante o mês de agosto, os revolucionários compraram, na fábrica de montagem da Curtiss Wright Corporation, instalada no Chile, 9 aviões de observação e bombardeio **Curtiss "Falcon", tipo O-IE**.

Estes aviões, de construção extremamente robusta, equipados com motor Curtiss D-12, de 435 HP, com velocidade máxima de 224 km/h, capazes de realizar "piques" verticais de bombardeio, com raio de ação de 1.000 quilômetros e teto de 4.600 metros, foram os aviões militares mais aperfeiçoados, entre os que participaram da luta aérea, na Revolução de 1932.

No começo do mês de setembro de 1932, os referidos aviões Curtiss "Falcon" começaram a ser transladados em voo, um a um, do Chile para o Brasil, por pilotos norte-americanos e chilenos.

Os dois primeiros aviões foram entregues aos pilotos brasileiros na cidade de Encarnación, no Paraguai, na fronteira com a Argentina. Um terceiro avião acidentou-se na Argentina, próximo à fronteira com o Chile. Um quarto avião acidentou-se na aterragem em Concepción, tendo sido apreendido pelas autoridades paraguaias.

Daí para diante, os aviões "Falcon" começaram a ser levados até a cidade de Campanário, no sul de Mato Grosso, onde eram entregues aos pilotos revolucionários. Ao chegar em São Paulo, os aviões "**Falcon"** ainda

tinham que ser armados com metralhadoras e porta-bombas. Um dos aviões ficou inutilizado por ter a sua hélice sido perfurada por tiros de metralhadora, numa experiência de sincronização.

A primeira vez que os aviões **Curtiss "Falcon"** foram empregados foi a 20 de setembro, no bombardeio do campo de aviação de Mogi-Mirim.

Em 24 de setembro, uma semana antes do término da Revolução, a Aviação Constitucionalista sofreu a sua primeira perda de pessoal em combate: o Capitão José Angelo Gomes Ribeiro, como piloto, e o voluntário 2º Tenente Mário Machado Bittencourt, como observador, num avião **Curtiss "Falcon**", foram abatidos pelo fogo de armas antiaéreas, quando atacavam o cruzador **"Rio Grande do Sul**", em Santos.

Referências

SANCHES Valdir. **Aviação Constitucionalista:** Gaviões de Penacho contra Vermelhinhos Portal 50 Anos de Textos. Acesso em: https://tinyurl.com/3bss8ywx.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Aviação Constitucionalista de 1932:** Luta aérea nos ceús do Brasil. Portal Resgate Aeromédico. Acesso em: https://tinyurl.com/pkd8wvvc.

BENTO, Cláudio Moreira, Cel. **Uma História Militar do Vale do Paraíba**. Volta Redonda, 1996. (Conferência no XIII Simpósio de História do Vale do Paraíba). Resende: Cenário do único combate aéreo no Brasil. **O Ponte Velha**. Resende: jun/1996.

_____, Cláudio Moreira, Cel. Resende: alvo do 1° bombardeio aéreo noturno na América do Sul. **O Ponte Velha**. Resende: ago/1996 (Artigo focaliza bombardeio de Resende na madrugada de 13 de agosto de 1932, por um avião revolucionário).

BOPP, Itamar. **Resende 1848-1948**. São Paulo: 1975, p. 248-256 (Revolução 1932).

DONATO, Hernani. **História da Revolução de 1932**. São Paulo, 2002.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. (Revolução 1932). Rio de Janeiro: INCAER, 1990. p. 339-363.

INCAER. **Diário de Campanha do Destacamento de Aviação de Resende do Grupo de Aviação da Diretoria de Aviação do Exército em 1932**.

LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire, Ten-Brig Ar. **História da Força Aérea Brasileira.** Rio de Janeiro: MAer, 1975. 2ª ed. (Revolução de 1932), p.113-123.

(*) **Cláudio Moreira Bento** é natural de Canguçu-RS. Coronel veterano de Engenharia e Estado-Maior do Exército. Sócio benemérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e emérito do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Acadêmico da Academia Paulista de História, Cadeira Gen Div Augusto Tasso Fragoso, e dos Institutos Históricos e Geográficos de São Paulo e Rio Grande do Sul. Acadêmico correspondente da Academia Portuguesa da História. Autor, historiador e pensador militar, memorialista e jornalista. Portal: www.ahimtb.org.br.

O Grupo Misto da Aviação Militar da Força Pública e a Força Aérea Constitucionalista

Edilberto de Oliveira Melo (*)(**)

Ao eclodir a Revolução Constitucionalista de 1932, o Campo de Marte foi retomado por elementos do Regimento de Cavalaria da Força Púlica de São Paulo, encontrando-se em um de seus hangares dois aviões Waco, de 180 HP, da Aviação do Exército. Também foram encontrados no 4º Regimento de Infantaria do Exército, em Quintaúna, mais dois aviões Potez de bombardeio, de 450 HP, constituindo esses 4 aparelhos, o primeiro núcleo da aviação bandeirante, tendo sido presos vários aviadores do exército que não aderiam ao ideal paulista.

Renascia, então, das cinzas a Fênix Rubra, pelo decreto 5590, de 15 de julho de 1932 constituindo, com a ajuda de aviadores civis e militares a quarta etapa da nossa aviação, com a denonimação de Grupo Misto da Aviação Paulista. Esse grupo passou a dispor dos aparelhos do Exército já citados e mais os seguintes: 01 Moth e um Fiat doados pelo Aeroclube de São Paulo; 01 JN pertencente ao Capitão Antônio Reinaldo Gonçalvez e 01 Morane cedido por empréstimo.

Idealistas paulistas doaram os seguinte aviões: um Moth, um Fiat, um Newport e um Henrioth.

Foram comprados no Paraguai mais 4 aviões, sendo ampliados os hangares no Campo de Marte.

Do Rio de Janeiro, chegaram mais um Waco e Newport Delage, ambos de 456 HP, pilotados pelos Tenentes Motta Lima e Adherbal da Costa Oliveira, que aderiram à causa constitucionalista, sendo requisitado também um avião Late 26 de bombardeio, 450 HP que pertenceu ao Aeropostal. Somando ao todo, o governo paulista adquiriu três Curtis-Falcão, todos de 450 HP.

Sob o comando do Maj. Dr. Ismael Torres Guilherme Cristiano, o grupamento possuía os seguinte pilotos: Orton Hoover, Cap. João Negrão, Reinaldo Gonçalvez, Alberto Americano, João de Quadros e Cândido Bravo, os Ten. Vicente Borba, Sebatião Machado e Sílvio Hoelz.

Valorosos elementos da aviação civil apresentaram-se no Campo de Marte, integrando-se no Grupo Misto, como pilotos ou observadores: João Baungart, Rosário Russo, Paranhos do Rio Branco, todos promovidos ao posto de Tenentes de Emergência.

Grupo Misto de Aviação Paulista, pilotos e mecânicos
Fonte: https://tinyurl.com/bddft5up

Imitando os aviadores do Exército, Mota Lima e Adherbal de Oliveira também aderiram a Revolução, com o mesmo ideal, os Majores Ivo Borges e Lysias Rodrigues e os Tenentes Luis Martins de Araújo, Orsine de Araújo Coriolano, José Angelo Gomes Ribeiro e Mário Machado Bittencourt, esses dois últimos mortos heroicamente, num ataque à navios de guerra da Marinha, que bloqueavam o porto de Santos, impedindo o desembarque de material bélico comprado nos EUA. Há duas ruas na Vila Mariana homenageando esses valorosos aviadores do Exército Brasileiro.

Estrutura-se, então, a Quinta Arma do Exército Constitucionalista. Sob a insígna de "Gaviões de Penacho", a Força Aérea cobriu-se de glórias, não obstante a precariedade de meios.

As ações dos intrépitos aviadores da Força Aérea Constitucionalista foram inúmeras, pois, em todas as frentes de combate estavam os nossos aviões, observando, metralhando e bombardeando as posições inimigas.

Os Aviadores Gaviões de Penacho
Mario Bittencourt, Lysias Rodrigues e José Angelo Gomes Ribeiro (1932)
Fonte: https://tinyurl.com/bddft5up

Em duelos com os vermelhinhos de Getúlio Vargas, tivemos grandes batalhas, logrando êxito na maioria delas, muito embora a Ditadura possuísse um poder aéreo dez vezes maior que o nosso. Para o fecho desta história é necessário que se diga que a Força Pública empregou todo o seu efetivo para a sagrada causa de dar à Pátria sua Carta Magna, a Constituição brasileira.

Lutamos heroicamente por 3 meses, em todos os setores, constituindo o alicerce de todo o Exército Constitucionalista, embora enfraquecida pelas duras campanhas (1922, 24, 26 e 30), sem Artilharia, Aviação Militar e outros petrechos bélicos, confiscados em 1930. Mesmo assim, a tropa de Piratininga se bateu valentemente, enfrentando um adversário aguerrido, dotado de abundante e moderno material de guerra e efetivo infinitamente superior.

Em fins de setembro de 1932, quando a derrota das armas constitucionalistas era iminente, o armistício foi necessário, terminando as operações de guerra a 2 de outubro. Nesse mesmo dia, a Força Aérea Constitucionalista foi extinta. Foi muito triste!!! A gloriosa Aviação da Fora Pública, nascida em dezembro de 1913 teve o seu fim em outubro de 1932.

Perdemos mais uma vez o Campo de Marte, esse campo que leva o nome do Deus da Guerra, esse campo das manobras e desfiles memoráveis da Força Pública, mas certo vírus ficou em suas pistas e em seus hangares, porque a Ave Rubra alçaria o voo com os heróicos paraquedistas da Corporação, em 1950.

Edilberto de Oliveira Melo Nasceu em 1920 no município de Bofete/SP. Concluiu em 1938 o curso da Escola Normal Peixoto Gomide, em Itapetininga/SP. Ingressou Força Pública do Estado de São Paulo (atual Polícia Militar do Estado de São Paulo) em 1939 na graduação de Soldado. Foi declarado Aspirante a Oficial na Turma de 1944 da Academia de Polícia Militar do Barro Branco. Instrutor de Educação Física formado pela então Escola de Educação Física da Força Pública de São Paulo. Na reserva, foi Diretor do Museu da Polícia Militar do Estado de São Paulo e em 1982, assumiu a presidência da Associação dos Oficiais da Reserva e Reformados da Polícia Militar, sendo eleito em mais seis mandatos. Foi responsável pela construção da sede da Associação, o Solar da Tabatinguera além de diversas sedes de regionais no Interior do Estado. Dentre seus livros publicados, destacam-se: *Asas e Glórias de São Paulo* (1977), em parceria com o Cel PM José Canavó Filho; *O Salto na Amazônia e outras Narrativas* (1979), *Raízes do Militarismo Paulista* (1982) e *Clarinadas da Tabatinguera* (2010). Aos 97 anos de idade, em 13 Jul 2018,

foi entrevistado pelo Programa PM e a Comunidade[15]. Em 16 Jun 2010, o Coronel PM veterano Edilberto de Oliveira Melo foi consagrado Patrono em vida de Cadeira Especial, a qual leva o seu nome, na Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil[16] pelos relevantes serviços prestados como Historiador Emérito da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Faleceu em 19 Nov 2020, aos 99 anos de idade, sendo homenageado *post mortem* pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo[17].

(**) **Nota de Agradecimento da Comissão Editorial**

Tivemos a grata oportunidade de conhecer o Sr. Coronel PM veterano Edilberto de Oliveira Melo, quando em 03 Out 2011 ele esteve em Itapetininga/SP, acompanhado dos senhores Coronel PM veterano Mário Fonseca Ventura, presidente da Sociedade Veteranos de 32-MMDC e do Coronel PM Luiz Eduardo Pesce Arruda para participarmos da inauguração[18] do Monumento aos Bravos de Itapetininga que lutaram por São Paulo, na sede do 22º BPM/I. Na ocasião, aos 90 anos de idade, ele fez uso da palavra[19], enaltecendo também as pessoas dos senhores Osvaldo Raphael Santiago[20] e Francisco Vieira Trindade[21], os dois últimos ex-combatentes do Setor Sul da Revolução de 1932 então em vida, bem como a pessoa do Sr. Victório Nalesso[22], pracinha itapetiningano e ex-combatente da Segunda Guerra Mundial na Itália. Na condição de presidente da Comissão Organizadora de Gaviões de Penacho (Regional, 2024) e, em nome desta, agradecemos os familiares do Coronel PM veterano Edilberto de Oliveira Melo pela oportunidade de poder aqui replicar e adaptar, como posfácio, este texto escrito[23] por ele, em 2011, com o propósito de prestarmos a nossa homenagem a este verdadeiro ícone dos Historiadores da Polícia Militar do Estado de São Paulo e, também, agradecer a Associação dos Militares Estaduais de São Paulo pelo uso de foto dele na página anterior que ilustra este posfácio, advinda de matéria[24] que publicaram em sua homenagem póstuma. Por fim, Itapetininga foi uma cidade que ele sempre guardou com muito carinho em suas lembranças, pois além de nela ter concluiudo seus estudos secundários em 1938 e ingressado na então Força Pública do Estado de São Paulo, em 1939, foi também onde moravam seus tios Antenor e Amélia e o primo e grande amigo Afrânio Franco de Oliveira Mello[25] (in memoriam).

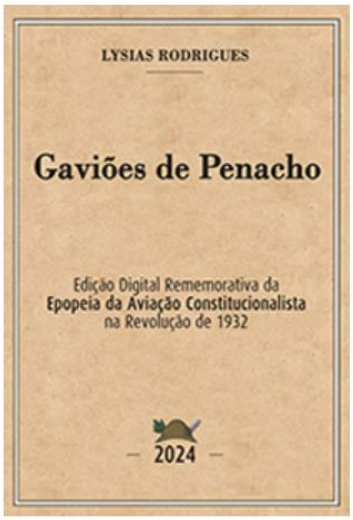
Prof. Dr. Jefferson Biajone
Outubro de 2024

---

[15] Vide: https://tinyurl.com/ja8dj89a.
[16] Vide: https://tinyurl.com/3v9v5h9w.
[17] Vide: https://youtu.be/R4IdTc15swo.
[18] Vide: https://tinyurl.com/bdd3wub9.
[19] Vide: https://youtu.be/U2kD8oJGD2U.
[20] Vide: https://tinyurl.com/5dvdf734.
[21] Vide: https://tinyurl.com/5n83v2vu.
[22] Vide: https://tinyurl.com/2fw3wx7d.
[23] Vide: http://memoriasdeumveterano.blogspot.com.
[24] Vide: https://tinyurl.com/29ydddd7.
[25] Vide: https://tinyurl.com/sn823bp7.

Portal Gaviões de Penacho

A Epopeia da Aviação Constitucionalista no Ciberespaço



.....

“Quando o piloto rejeita
sacrificando, o amor, / quando ele aceita,
o perigo, a guerra, a dor,
quando como oferta deita
a vida, se preciso for,
é para a asa glorificar
porque toda a asa foi feita
só para a glória de voar”.

Estrofe final do ***Hino do Aviador***
de autoria do Major-Brigadeiro do Ar Lysias Augusto Cerqueira Rodrigues

Fonte: Museu Aeroespacial (MUSAL) da Força Aérea Brasileira
https://www2.fab.mil.br/musal/

M. AOS GAVIÕES DE PENACHO M.

Aos 92 Anos da Revolução Constitucionalista de 1932

consignamos esta placa em homenagem, como preito de agradecimento e de reconhecimento ao 1º Grupo de Aviação Constitucionalista, do qual dois de seus trinta e quatro integrantes, o Capitão José Angelo Gomes Ribeiro e o 1º Tenente Mario Machado Bittencourt, em 24 de Setembro de 1932, faleceram em combate ao Cruzador Rio Grande do Sul, no Litoral de Guarujá/SP, sacrificando assim suas próprias vidas no Altar da Constituição, da Liberdade e da Democracia e recebendo por túmulo a esmeralda líquida do Oceano, que os acolheu em chamas como os Vikings de outrora. Dignidade à altura de seus feitos brilhantes e de suas arriscadas proezas, expressivo destemor, destacada audácia, bravura e heroísmo.

1932 2024

1º Grupo de Aviação Constitucionalista "Gaviões de Penacho"

Major LYSIAS AUGUSTO CERQUEIRA RODRIGUES
Capitão ADHERBAL DA COSTA OLIVEIRA
Capitão JOSÉ ANGELO GOMES RIBEIRO
Capitão ARTHUR DA MOTTA LIMA
Capitão ISMAEL GUILHERME
Capitão REYNALDO GONÇALVES
Capitão SEBASTIÃO MACHADO
1º Tenente MARIO MACHADO BITTENCOURT
1º Tenente JOÃO SYLVIO HOELTZ
1º Tenente JOSÉ DANIEL DE CAMARGO
1º Tenente PEDRO LUIZ PEREIRA
1º Tenente ROSÁRIO RUSSO
2º Tenente ABÍLIO PEREIRA DE ALMEIDA
2º Tenente HUGO GAVIÃO SOUZA NEVES
2º Tenente JOSÉ FERRAZ LEITE
2º Tenente JOÃO LEITE DA SILVA
2º Tenente JOÃO BAUMGARTNER
2º Tenente AUGUSTO MEIRELLES
2º Tenente PRUDENTE SAMPAIO
2º Tenente EUGENIO BORGES
2º Tenente NICOLINO DOS REIS COSTA
2º Tenente JULIO COSTA
2º Tenente JOSÉ GOMES RIBEIRO FILHO
2º Tenente ARMANDO BORDALLO
2º Tenente PAULINO VASQUES
2º Tenente CLOVIS K. LARRABURE
2º Tenente JOÃO PEREIRA DE ALMEIDA
2º Tenente VICENTE PELLEGRINI
2º Tenente RAUL BARBETA
2º Tenente MANOEL BORGES MORAIS
1º Sargento DACIO LUCENA DA CUNHA
1º Sargento JOSÉ BARROS DA SILVA
1º Sargento JOSÉ CESAR FALCÃO
2º Sargento THEODOMIRO BRUM

D. C.

Asas e Glórias por São Paulo e pelo Brasil
A Epopeia da Aviação Constitucionalista na Revolução de 1932

Uma homenagem das entidades:

ACADEMIA DE HISTÓRIA MILITAR TERRESTRE DO BRASIL – RESENDE/RJ

POLÍCIA MILITAR SÃO PAULO – RADIOPATRULHA AÉREA

Paulistas de Itapetininga

IV COMAR

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA MILITAR DO BRASIL

1932

Gaviões de Penacho

EM FRENTE PARA A VITÓRIA!