

A Revolta de Jacareacanga: batismo de fogo da Infantaria da Aeronáutica

João Rafael Mallorca Natal ^a

Resumo: O presente trabalho tem por finalidade apresentar os principais fatos ligados ao episódio conhecido como a Revolta de Jacareacanga, ocorrido em fevereiro de 1956. Nesse evento, militares da FAB, liderados pelo Major-Aviador Haroldo Veloso apossaram-se de uma aeronave e atingiram a Região Amazônica, declarando-se em revolta contra o governo do Presidente Juscelino Kubitschek. Após as ações iniciais da revolta, o Governo Federal determinou forte reação armada, usando meios das três Forças. Destaca-se a ação da tropa de Infantaria da Aeronáutica, que foi instrumental para debelar-se a revolta.

Palavras-chave: Revolta de Jacareacanga, Governo JK, Infantaria da Aeronáutica.

A SITUAÇÃO POLÍTICA NACIONAL EM 1956

O Durante o período compreendido entre 1954 e 1956, o Brasil viveu uma fase das mais delicadas, em sua história política. O assassinato do Major-Aviador Rubens Florentino Vaz, em agosto de 1954, desencadeou uma crise política que levou ao suicídio do Presidente Getúlio Vargas, em 24 de agosto daquele ano, bem como a uma série

de acontecimentos que precederam a eleição do Presidente Juscelino Kubitschek (JK).

A eleição de Juscelino, em outubro de 1955, teve como resultado 35,68% dos votos dados a ele, candidato do Partido Social Democrático (PSD), contra 30,27% a Juarez Távora, candidato da União Democrática Nacional (UDN). Ademar de Barros, do Partido Social Progressista (PSP), recebeu 25,77%, e Plínio Salgado, do Partido de Representação Popular (PRP), último

^a Coronel de Infantaria da Aeronáutica. Associado titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



colocado, recebeu 8,28% dos votos.

A Constituição de 1946 não exigia a maioria absoluta (metade mais um dos votos válidos), para a eleição do Presidente da República. Bastava a maioria simples, isto é, aquele candidato com maior número de votos seria declarado vencedor da eleição. A UDN, no entanto, que mantinha fortes laços com determinados setores militares, passou a contestar a eleição, afirmando que a eleição de JK seria a "vitória da minoria", uma vez que 64,32% dos eleitores (aqueles que não votaram em JK), não o desejavam na Presidência. O líder político dessa campanha foi Carlos Lacerda, oponente de JK e com forte influência entre os setores militares, em especial a Aeronáutica.¹

Cabe salientar, ainda, que esses mesmos segmentos militares apresentavam sérias reservas contra João Goulart (Jango), Vice-Presidente eleito juntamente com JK, considerado o herdeiro político de Getúlio Vargas, tido como "incitador de greves e articulador da república sindicalista".² Como

esclarecimento, é importante lembrar que, de acordo com a Constituição de 1946, a eleição do Presidente e do Vice-Presidente eram realizadas separadamente.

Em novembro de 1955, uma crise político-militar, iniciada por um discurso do Coronel Bizarria Mamede, atacando a eleição de JK, desencadeia uma sequência de eventos que leva à licença do presidente em exercício, Café Filho, e à deposição do presidente seguinte, Carlos Luz, pelo Ministro da Guerra, General Henrique Teixeira Lott, a 11 de novembro. O General Lott, com tal ação, assegurou a posse de Juscelino Kubistchek, o que aconteceu a 31 de janeiro de 1956.

A posse de Juscelino, no entanto, não trouxe, de imediato, a esperada reconciliação nacional. Amplos setores políticos e militares, notadamente os já citados como ligados à UDN, frustrados com a derrota na eleição de 1955 e com o insucesso da campanha contra a posse de JK, formavam o "caldo de cultura" perfeito para uma insurreição contra o governo recém-empossado. Faltava apenas um



catalisador para dar início a tal insurreição.

A ECLOSÃO DA REVOLTA: PRIMEIROS MOVIMENTOS

O movimento que ficou conhecido como a Revolta de Jacareacanga foi decorrência dos eventos relacionados à morte de Getúlio Vargas e à eleição e posse de Juscelino Kubistchek, nos anos de 1954 e 1955.³

Longe de constituir-se em episódio isolado, o levante:

[...] era uma manifestação de oficiais que pertenciam a uma numerosa corrente no seio das Forças Armadas, principalmente na Aeronáutica e na Marinha; eles tinham a esperança de que a rebelião de Jacareacanga deflagrasse uma série de outros levantes, que, se não comprometessem a estabilidade do novo Governo, pelo menos lhe causariam grandes dificuldades e muito desprestígio.⁴

Na manhã do dia 11 de fevereiro de 1956, sábado de Carnaval,

dois oficiais da Força Aérea Brasileira (FAB), o Major-Aviador Haroldo Coimbra Veloso e o Capitão-Aviador José Chaves Lameirão (Fig. 1), tomaram posse de uma aeronave AT-11 *Beechcraft*, número de série 1523, pertencente ao Parque de Aeronáutica dos Afonsos, e decolaram rumo à Região Norte. Estava configurado o início da revolta. Juntamente com o avião, os dois oficiais levavam a bordo armas e munições, retirados dos depósitos do Parque.

Fig. 1 – Major Veloso e Capitão Lameirão



Fonte: Memorial da Democracia

Os revoltosos fizeram escalas em Uberaba, Aragarças e Cachimbo. Finalmente pousaram em Jaca-



reacanga, cidade situada na margem oeste do rio Tapajós, no Pará, a cerca de 2.000 km de Belém. A cidade dispunha de um campo de pouso, dotado de uma Estação-Rádio da Aeronáutica, manejada por seis militares, bem como de um destacamento de trabalhadores civis, a maioria deles caboclos seringueiros ou índios Munducurus.

A escolha de Jacareacanga como base para o movimento sedicioso não foi aleatória. Pelo contrário, foi fruto de um estudo da situação, por parte do Major Veloso. Este oficial, que além de piloto era também engenheiro, dirigia há dois anos os trabalhos de construção e ampliação dos aeródromos de Cachimbo e de Jacareacanga. Por esse motivo, e pelas suas qualidades pessoais, gozava de amplo prestígio junto à população local, sendo especialmente admirado pelos trabalhadores contratados localmente, a maioria deles, como já foi dito, indígenas Munducurus, os quais lhe prestavam apoio e devotavam-lhe obediência fácil.⁵

A par disso, Jacareacanga constituía-se em local de difícil acesso, desprovido de acessos por via terrestre, só podendo ser alcançado por avião ou longa viagem por rio. Ao chegarem a Jacareacanga, Veloso e Lameirão trataram de interditar a pista, com a colocação de tambores vazios de combustível, bem como de arregimentar e armar os trabalhadores civis locais. Destarte, permaneceram em atitude de rebelião, desafiando as autoridades constituídas.⁶

Após consolidarem sua situação em Jacareacanga, os revoltosos tomaram posse dos aeródromos de Itaituba, Belterra e Santarém, localizados ao norte de Jacareacanga, bem como trataram de interditar todos esses campos, utilizando-se do mesmo método de colocação de tambores vazios de gasolina. Cabe salientar que Santarém era importante ponto de escala e reabastecimento dos aviões que faziam a rota Belém-Manaus. A situação mostrava-se, portanto, grave, ensejando uma resposta de pronto, por parte, do governo, como será visto adiante.



ACÇÕES INICIAIS DO GOVERNO

A princípio, as autoridades governamentais, sem dispor de maiores informações, trataram a situação como assunto de ordem disciplinar. Ao saberem, no entanto, que os revoltosos haviam tomado o importante aeroporto de Santarém, o Governo Federal, através dos ministros militares, Major-Brigadeiro do Ar Vasco Alves Secco, da Aeronáutica, General de Exército Henrique Duffles Teixeira Lott, do Exército, e Almirante de Esquadra Antônio Alves Câmara Júnior, da Marinha, decidiu adotar enérgica reação, de forma a intimidar os revoltosos, e impedir o surgimento de novos focos de rebelião.

A Aeronáutica determinou a remessa de contingentes de sua tropa terrestre, na época denominada Infantaria de Guarda, para ocupar preventivamente aeródromos da região, em especial os de Porto Velho e Guajará-Mirim. Simultaneamente, um contingente de paraquedistas do Exército foi des-

locado, pela FAB, do Rio de Janeiro para Belém.⁷

Foi decidido, ainda, que o comando geral de todas as operações de repressão aos revoltosos seria atribuído ao Comandante da 1ª Zona Aérea (mais tarde I Comando Aéreo Regional e, atualmente, Comando Aéreo Norte), em Belém, Brigadeiro do Ar Antônio Alves Cabral. Ainda no dia 17 de fevereiro, Cabral determina que o Major-Aviador Paulo Victor da Silva, de passagem por Belém, proveniente de um voo de Caiena, desloque-se para Santarém, comandando uma aeronave C-47, matrícula 2059, com 25 militares da Infantaria de Guarda a bordo.

A missão de Paulo Victor, colega e amigo do Major Veloso, seria convencer este último a render-se e a pôr fim à rebelião. Ao chegar a Santarém, entretanto, Paulo Victor envia a seguinte mensagem ao Quartel-General da 1ª Zona Aérea, em Belém: "missão cumprida, só que com insucesso e ao contrário. A partir deste momento, estou solidário ao Major Veloso".⁸



A adesão de Paulo Victor à rebelião muda a correlação de forças entre os revoltosos e o governo. A posse de um *Douglas C-47*, aeronave dotada de grande autonomia e capacidade de carga, dá aos revoltosos a possibilidade de desdobrarem suas forças para outras localidades da região, aumentando assim a ameaça que representavam.

Face ao agravamento da situação tática, a 1ª Zona Aérea recebe, do Governo Federal, ordens de preparar uma poderosa expedição, com a finalidade de debelar a revolta. Nessa expedição, sobressai-se a presença da tropa da então Infantaria de Guarda da FAB, atualmente denominada Infantaria da Aeronáutica, cuja missão e organização será vista a seguir.

A FAB E A SUA INFANTARIA

O segmento da Força Aérea Brasileira (FAB) denominado Infantaria de Guarda foi criado a 11 de dezembro de 1941, em plena Segunda Guerra Mundial. Apesar de não estar o Brasil ainda envol-

vido diretamente no conflito, a recente criação da FAB e a implantação e ampliação de novas bases aéreas, notadamente no Nordeste brasileiro, ensejou a ativação de subunidades denominadas de Companhias de Infantaria de Guarda (Cia IG), inicialmente nas bases aéreas de Belém, Recife, Natal, Salvador, Fortaleza e Galeão, através do Decreto-Lei nº 3.930.⁹

A Infantaria de Guarda, na época, apesar de ser, conforme o Decreto-Lei 3.810, de 10 de novembro de 1941¹⁰, um quadro de oficiais combatentes, possuía um caráter secundário, em relação aos demais quadros. Por exemplo, no início de 1956, o posto máximo era o de major, e a grande maioria dos nossos oficiais de Infantaria de Guarda (IG), ainda eram provenientes dos Centros de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR) do Exército. O número total de oficiais de Infantaria de Guarda, na época, remontava a apenas um major, 15 capitães, 35 primeiros-tenentes e 70 segundos-tenentes.

No mesmo ano de 1956, cada uma das dez bases aérea da FAB



então existentes possuía uma Cia IG; diversas outras OM isoladas, como as escolas militares, também as possuíam.

- 3 (três) Pelotões de Fuzileiros (Pel Fzo),
- 1 (um) Pelotão de Petrechos (Pel Pet).

Quadro 1 – Estrutura do Grupo de Combate

GRADUAÇÃO	FUNÇÃO NO GC	ARMAMENTO
3º Sargento	Comandante do GC	Submetralhadora INA / <i>Thompson</i>
Cabo	Cmt 1ª Esquadra de Fzo	Submetralhadora / Carabina .30 pol
Soldado	1º Fuzileiro	Fuzil <i>Mausser</i> M08/34
Soldado	2º Fuzileiro	Fuzil <i>Mausser</i> M08/34
Soldado	Atirador	Fuzil-Metralhadora <i>Madsen</i>
Cabo	Cmt 2ª Esquadra de Fzo	Submetralhadora / Carabina .30 pol
Soldado	4º Fuzileiro	Fuzil <i>Mausser</i> M08/34
Soldado	5º Fuzileiro	Fuzil <i>Mausser</i> M08/34
Soldado	Atirador	Fuzil-Metralhadora <i>Madsen</i>

Fonte: Cap Med Ref Manoel Jorge de Almeida.

A missão das Cia IG era a de prover a segurança e defesa das respectivas bases aéreas contra ataques proveniente da superfície. À época da rebelião de Jacareacanga, a Cia IG da Base Aérea de Belém possuía a seguinte estrutura:

- Comandante;

A Cia IG era comandada por um capitão de Infantaria de Guarda. Os Pelotões de Fuzileiros e de Petrechos eram comandados por tenentes de Infantaria de Guarda. Cada Pel Fzo era composto por três Grupos de Combate (GC). O quadro adiante, obtido a partir de en-



trevista realizada com o Capitão-Médico da Aeronáutica Reformado Manuel Jorge de Almeida, à época Soldado da Cia IG da Base Aérea de Belém, mostra, de forma detalhada, a organização, lotação de pessoal e o equipamento de cada Grupo de Combate (Quadro 1).

Além dos Pel Fzo, a Cia IG também possuía um Pelotão de Petrechos, dotada de metralhadoras *Browning* .50 pol, refrigeradas a água, metralhadoras leves *Hotchkiss* 7mm e *Browning* .30 pol, morteiros leves 60mm e 81mm, além de alguns canhões sem recuo anticarro 37mm, remanescentes da dotação do Exército Brasileiro.¹¹

A par da sua missão de prover a segurança e defesa das instalações, as Cia IG possuíam, ainda, como atribuição subsidiária, a formação de novos soldados (recrutas) para sua organização-sede e outras organizações da respectiva guarnição.

O efetivo total da Cia IG da Base Aérea de Belém, na época, remontava a aproximadamente 150 militares, aí incluídos os recrutas e

todos os demais componentes da tropa. Com essa Companhia, acrescida de tropas do Exército, Fuzileiros Navais e de aeronaves da FAB, o governo desencadearia a sua reação.

INICIA-SE A REPRESSÃO

a) A Operação Santarém

Face ao agravamento da situação, para o governo, com a tomada de Santarém pelos revoltosos, decidiu-se pela organização de uma poderosa expedição punitiva, para a retomada, a princípio, daquela cidade. A expedição foi denominada Operação Santarém, e começou a ser organizada no próprio dia 17 de fevereiro.¹²

No tocante à estratégia para derrotar a revolta, e consoante ordens recebidas dos ministros militares, decidiu-se o Brigadeiro Cabral, no comando da operação, por formar um contingente denominado Destacamento Misto de Operações (Dst M Op). Tal Destacamento era composto por uma Força de Desembarque (F Dbq), comandada



pelo Tenente-Coronel Aviador Hugo Delaíte, e constituída por tropas da Companhia de Infantaria de Guarda da Base Aérea de Belém, por uma Companhia do 26º Batalhão de Caçadores (26º BC), do Exército, sediado em Belém e, ainda, por uma Companhia de Fuzileiros Navais, igualmente sediada em Belém. O total de militares na F Dbq era de aproximadamente 360 homens.¹³

Além da F Dbq, o Destacamento Misto era composto por um Grupamento de Paraquedistas (Gpt Pqdt), que foi deslocado do Rio de Janeiro, e que prosseguiria para Santarém a bordo de aeronaves anfíbias *Catalina* PA-10, sediadas na Base Aérea de Belém. O Comandante do Grupamento de Paraquedistas era o Coronel (EB) Sílvio Santa Rosa. Também compunham o Destacamento, além dos *Catalina*, aeronaves de bombardeio B-25 Mitchell e de reconhecimento *Beechcraft* AT-11.

O grosso do Destacamento Misto foi embarcado no navio *Presidente Vargas*, pertencente ao Serviço de Navegação da Amazô-

nia e Portos do Pará (SNAPP). A bordo, além da tropa, iam o Brigadeiro Alves Cabral, Comandante do Dst M Op, e seu Estado-Maior, composto por oficiais das três Forças Armadas. O *Presidente Vargas* suspendeu de Belém a 21 de fevereiro, com estimada de chegar a Santarém no dia 23, sendo escoltado por duas corvetas da Marinha de Guerra e, ainda, por aeronaves da FAB, para reconhecimento e apoio de fogo.

Durante esse período, os revoltosos, em Santarém, ocupavam seu tempo monitorando as comunicações-rádio da 1ª Zona Aérea e acompanhando, à distância, os preparativos da Operação Santarém. O Capitão Lameirão, uma vez por dia, decolava com a aeronave *Beechcraft* para voos de reconhecimento pelos rios Amazonas e Tapajós. Após o pouso em Santarém, a aeronave era camuflada com galhos e arbustos. Pelo lado do governo, uma aeronave B-17 fazia, também diariamente, voos de reconhecimento nos aeródromos ocupados pelos rebeldes, a fim de acompanhar a evolução da situa-



ção, em especial no tocante às aeronaves dos revoltosos.

No dia 22 de fevereiro, uma aeronave *Catalina*, armada com metralhadoras, aparece sobre a pista de Santarém. Excepcionalmente, o *Beechcraft* dos rebeldes não estava camuflado. O *Catalina* 6514, então, mergulha para o ataque. O Major Veloso e o Capitão Lameirão posicionam-se para resistir (Fig. 2). A aeronave dispara diversas rajadas de metralhadora, visando atingir o *Beechcraft*. Lameirão e diversos de seus homens respondem ao fogo, usando submetralhadoras. Nenhum dano é produzido, no entanto, e o *Catalina* desengaja do combate e retorna à sua base. Em decorrência do ataque, Veloso envia ao Comando da 1ª Zona Aérea o seguinte despacho:

Em virtude do PA-10 6514 ter metralhado a estação de passageiros de Santarém, onde se encontravam civis, inclusive senhoras, a partir desta data passaremos a reagir a qualquer ameaça, responsabilizando V.

Exa. pelas consequências. Major Veloso, Capitão Lameirão¹⁴.

Fig. 2 – Ataque a Santarém em 22 de fevereiro de 1956



Fonte: Portal História e Atualidades

Na mesma manhã, Lameirão decola para o voo de patrulha diário. Ao sobrevoar o porto de Santarém, avista um navio prestes a atracar, e imagina que seja o *Presidente Vargas*, conduzindo as tropas governistas. Na verdade, o navio avistado era o *Lopo D'Almada*, embarcação de passageiros. Naquele instante, o verdadeiro *Presidente Vargas* estava na localidade de



Monte Alegre, e só mais tarde chegaria a Santarém. Após um rápido exame da situação, os líderes revoltosos decidem embarcar o material bélico e o combustível no C-47 e, juntamente com o *Beechcraft*, decolam rumo a Jacareacanga, onde pousam às 21 horas.

No dia 24, ao anoitecer, o *Presidente Vargas* chega a Santarém.¹⁵ O aeroporto é ocupado pelas tropas legalistas, sendo inclusive instaladas armas antiaéreas, como medida de prevenção contra possíveis contra quaisquer ataques dos rebeldes. O Brigadeiro Cabral retorna de avião para Belém, de onde continua a dirigir as operações.

b) A retomada de Itaituba

Assim que desembarca em Santarém, parte da tropa, sob o comando do Tenente-coronel Aviadador Hugo Delaíte, toma algumas barças e trata de subir o Rio Tapajós. Esse grupo chega a Itaituba no dia 25 de fevereiro, e imediatamente ocupa a cidade, onde já não havia mais revoltosos.

O Major Veloso, de acordo com Borges¹⁶, concebera um plano

de emboscar as embarcações legalistas nas corredeiras do Rio Tapajós, onde o rio é muito estreito e os barcos precisam diminuir a velocidade. A ideia de Veloso era de incendiar a superfície da água com gasolina, impedindo a passagem das barças. Para obter a gasolina, Veloso, quando ainda em Itaituba, desloca-se até a localidade de São Luís do Tapajós, rio acima, com doze de seus homens, e determina que dois deles voltem para Itaituba, já em poder das forças governistas, onde apanhariam o combustível e tomariam conhecimento do que se passava naquela localidade. Em Itaituba, entretanto, os acontecimentos teriam um rumo bem diferente daquele planejado por Veloso.

c) O primeiro engajamento da Infantaria de Guarda

Ao ocupar Itaituba, o Tenente-coronel Delaíte determinou que fossem colocadas sentinelas ao longo das margens do Rio Tapajós. Ao cair da noite do dia 26 de fevereiro, as sentinelas avistaram uma canoa com dois homens a bordo.



Vários tiros de fuzil foram disparados como advertência, seguidos de uma rajada de metralhadora, após o que os homens a bordo da canoa concordaram em render-se. Foram levados à presença de Delaíte e, após serem interrogados, admitiram que eram espíões a mando de Veloso, e que este se encontrava em São Luís do Tapajós, localidade ao sul de Itaituba.

De imediato, Delaíte decide efetuar uma incursão a São Luís, distante de Itaituba 58 km (36 milhas), pelo Tapajós. Escolhe 34 militares, todos da Infantaria de Guarda e, em três barcos, decide navegar a noite. Parte de Itaituba às 22h30min e, após navegar por cinco horas, chega a São Luís pouco antes das 4h. Durante o deslocamento, a tensão entre os jovens soldados era muito grande, o que levou um deles a fazer ao Tenente-coronel Delaíte uma pergunta que se tomou célebre, durante o restante da operação: "Coronel Delaíte, e se eu morrer? Ah, meu filho, só quem morre é que vê Deus!"¹⁷

Na chegada a São Luís, decide-se Delaíte, a fim de manter o

sigilo, a desembarcar a tropa a 1 km da vila de São Luís; após cerca de 30 minutos de progressão a coberto, por um trecho de selva, a tropa cerca a casa onde, supostamente, estaria o Major Veloso. Ao avistar a tropa, uma sentinela rebelde abre fogo e inicia-se intensa fuzilaria, de ambos os lados. Um sargento da tropa legalista consegue adentrar a casa, em cujo interior prossegue o embate, e mata com uma rajada de submetralhadora o civil José Nascimento Barbosa, conhecido como "Cazuza", principal auxiliar do Major Veloso. Este já havia conseguido evadir-se do local, subindo o rio, a bordo de uma canoa, indo refugiar-se na localidade de Paraná-Mirim.¹⁸

Terminou, assim, o primeiro engajamento real de uma tropa de Infantaria da Aeronáutica de que se tem registro. Mas ainda não era o fim da revolta. Em Paraná-Mirim e, sobretudo, em Jacareacanga, ainda era necessário pôr termo às ações dos rebeldes.



O FIM DA REVOLTA E A PRISÃO DO MAJOR VELOSO

Em Jacareacanga, o Major Paulo Victor e o Capitão Lameirão, já sem contato com Veloso, aguardam o desfecho final dos eventos. No dia 28 de fevereiro, bombardeiros B-25 lançam panfletos, incitando os rebeldes à rendição, bem como metralham o terminal de passageiros, sem causar baixas. O Brigadeiro Alves Cabral sobrevoa Jacareacanga e tenta convencer Paulo Victor e Lameirão a render-se. Estes, sem notícias de Veloso, procuram ganhar tempo.

Decide o Brigadeiro Cabral que o dia 29 de fevereiro seria o dia "D" para a operação. São reunidos seis aviões para o ataque final: três *Catalinas*, para transporte de 45 homens do Grupamento de Paraquedistas, dois bombardeiros B-25, carregados com bombas e munição para as metralhadoras, e um *Beechcraft* para reconhecimento e apoio. Às 10h da manhã, Cabral estava sobrevoando Jacareacanga, a bordo do *Beechcraft*. Em contato rádio com Paulo Victor e

Lameirão, informa que, caso não se rendessem, comandaria o ataque às posições rebeldes. Os revoltosos solicitaram mais um dia de prazo, ao que o Brigadeiro Cabral determinou que fosse metralhada a pista de pouso.

Em decorrência do metralhamento da pista, a maior parte dos civis que apoiavam os líderes rebeldes entrou em debandada, permanecendo apenas doze homens ao lado de Paulo Victor e Lameirão. A seguir, os *Catalina* pousam no Rio Tapajós, na vila de Jacareacanga, de onde os 45 paraquedistas progridem na direção do aeroporto, distante seis quilômetros.

Ao retornar a Itaituba, para reabastecimento, o Brigadeiro Cabral é informado por caboclo que, em Paraná-Mirim, do outro lado do rio, havia um homem loiro, dizendo-se repórter. A descrição do "repórter" casa perfeitamente com a de Veloso. É enviada ao local uma patrulha, comandada pelo Capitão IG Milton Castro, e formada ainda por dois sargentos e um soldado, acompanhados por dois repórteres da revista *O Cruzeiro*. A patrulha



seguiu a bordo de uma lancha pertencente a um religioso local. Ao chegar à casa onde estava homiziado Veloso, o Capitão Milton dá a voz de prisão.

Veloso retorna preso para Santarém, acompanhado pelo Brigadeiro Cabral e por um major. Cabral protegeu Veloso, o tempo todo, de possíveis represálias ou humilhações. No aeroporto de Jacareacanga, a ponto de ser ocupado pelos paraquedistas, o Major Paulo Victor e o Capitão Lameirão, juntamente com o Sargento Gunther, conseguem efetuar a fuga, decolando na aeronave C-47 2059 para um longo e perigoso voo sem escalas, até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, onde solicitam asilo político. É o ato final da rebelião.

O LEGADO DE JACAREACANGA

Após o fim da revolta, o Major Veloso é levado preso para o Parque de Aeronáutica de Belém, onde responde a Inquérito Policial-Militar (IPM). No dia seguinte ao

fim da revolta, o Presidente Juscelino Kubistchek envia anteprojeto ao Congresso, solicitando anistia a todos os envolvidos na revolta. A anistia é concedida pelo Decreto Legislativo nº 22, de 23 de maio de 1956. Veloso, Paulo Victor, Lameirão e todos os demais militares envolvidos no episódio são reintegrados em suas funções.

O Major Veloso permanece na ativa da FAB até o ano de 1964, ocasião em que solicita transferência para a Reserva, e é promovido ao posto de Brigadeiro. Elege-se deputado federal (ARENA) pelo Pará em 1966. Vem a falecer em 1969, de ataque cardíaco, decorrente das complicações de um tiro (“bala perdida”), que recebera em 1968, durante uma manifestação política que tentava apaziguar. O Major Paulo Victor teve uma longa e brilhante carreira na FAB, chegando ao posto máximo de tenente-brigadeiro. Seu falecimento ocorreu em 2009, aos 88 anos de idade.

Em decorrência da anistia concedida, a animosidade dos setores civis e militares contra Juscelino arrefeceu, trazendo uma paz



interna relativa, até o ano de 1959, quando um grupo de oficiais da FAB, do Exército e civis envolveu-se em outro levante, denominado Revolta de Aragarças, o qual foi debelado em apenas 36 horas.

No tocante à Infantaria de Guarda, muito embora tenha tomado em armas, na defesa da instituição, continuou a ser um quadro secundário, dentro da Força Aérea. Um poucas melhorias foram implantadas: no decorrer do ano de 1956, foi acrescida uma vaga de tenente-coronel, e seus oficiais passaram a ser integralmente formados na própria FAB, na Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda (EOEIG), em Curitiba. Apenas em 1980 começaram a ser introduzidas mudanças significativas no seu quadro de oficiais, na sua estrutura e nos seus meios.

Nos dias de hoje, decorridos 65 anos do seu "batismo de fogo", a Infantaria da Aeronáutica continua cumprindo sua missão, defendendo na terra o domínio do ar!

BIBLIOGRAFIA

BAPTISTA, Marco Túlio Freire. A Revolta de Jacareacanga: a FAB em armas na Amazônia. *História e Atualidades (on line)*. Publicado em 22 nov. 2009. Disponível em: <<http://histatual.blogspot.com.br>>. Acessado em 15 jan. 2012.

BORGES, Gustavo. 1964, *A Revolução Injustiçada*. Rio de Janeiro: JAC, 2005.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Base Aérea de Belém. *Boletim Interno n° 67*, de 04 abr, p.991. 1956a.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Base Aérea de Belém. *Boletim Interno n° 69*, de 06 abr, p.1021.1956b.

BRASIL. Presidência da República. *Decreto-Lei n° 3.810*, de 10 nov. 1941. Dispõe sobre os diversos Quadros de Oficiais da Aeronáutica. 1941a.

BRASIL. Presidência da República. *Decreto-Lei n° 3.930*, de 11 dez. 1941. Dispõe sobre a criação das Companhias de Infantaria de Guarda. 1941b.

BUENO, Eduardo. *Brasil: uma História*. São Paulo: Leya, 2010.



CAMBESES, Manuel Jr. *Histórico da Infantaria da Aeronáutica*. Palestra apresentada na Academia Brasileira de História Militar Terrestre, Resende, 20 out. 2011.

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

MELO. M.F. Jacareacanga, 40 anos depois. *Manchete*, Rio de Janeiro, nº 2.295, 30 mar. 1996. Reportagens, p. 68.

OBERST, I. A Queda de Jacareacanga. *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, nº 21, 10 mar. 1956, Reportagem especial, p. 45.

SILVA, Manoel Jorge. Entrevista concedida ao autor em junho de 2005.

SILVA, A. Operação Jacareacanga. *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, nº 21, 10 mar. 1956. Reportagem especial, p. 27.

¹ BUENO, Eduardo. *Brasil: uma História*. São Paulo: Leya, 2010.

² *Ibid.*, p. 365.

³ LAVENÉRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.

⁴ *Ibid.*, p. 336.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*, 1975.

⁸ MELO. M.F. Jacareacanga, 40 anos depois. *Manchete*, Rio de Janeiro, nº 2.295, 30 mar. 1996. Reportagens, p. 68.

⁹ BRASIL, 1941b.

¹⁰ BRASIL, 1941a.

¹¹ CAMBESES, Manuel Jr. *Histórico da Infantaria da Aeronáutica*. Palestra apresentada na Academia Brasileira de História Militar Terrestre, Resende, 20 out. 2011.

¹² LAVENÉRE-WANDERLEY, op.cit.

¹³ BRASIL, 1956^a e BRASIL, 1956b.

¹⁴ SILVA, A. Operação Jacareacanga. *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, nº 21, 10 mar. 1956. Reportagem especial, p. 27.

¹⁵ BORGES, Gustavo. *1964, A Revolução Injustiçada*. Rio de Janeiro: JAC, 2005.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ OBERST, I. A Queda de Jacareacanga. *O Cruzeiro*, Rio de Janeiro, nº 21, 10 mar. 1956, Reportagem especial, p. 45.

¹⁸ *Ibid.*