

# A Aviação Naval na Revolução de 1932\*

## The Naval Aviation in the Revolution of 1932

**Carlos Roberto Carvalho Daróz**

*Mestre em História. Graduado em História, especialista em História Militar, mestre em Operações Militares. Pesquisador do Centro de Estudos e Pesquisas de História Militar do Exército. Professor da Universidade do Sul de Santa Catarina e sócio do IGHMB.*

### RESUMO

No dia 9 de julho de 1932 eclodia em São Paulo um movimento político-militar em oposição ao governo provisório de Getúlio Vargas. Para enfrentar a rebelião, foram empregadas tropas do Exército e unidades da Marinha, que, após 85 dias de combate, conseguiram sufocar o movimento. Dentre seus meios operativos, a Marinha do Brasil empregou a Aviação Naval que, apesar das limitações, contribuiu para a proteção da Esquadra e apoiou as operações das Forças Terrestres. O presente trabalho tem por propósito discutir e analisar o papel desempenhado pela Força Aeronaval, bem como os impactos e o legado nela provocados em razão de sua participação no combate à revolução.

**PALAVRAS-CHAVE:** Aviação Naval; Poder Aéreo; Revolução de 1932

### ABSTRACT

On July 9, 1932, a political-military movement broke out in São Paulo as opposed to Getúlio Vargas's provisional government. To deal with the rebellion, army troops and navy units were employed, which, after 85 days of fighting, managed to stifle the movement. Among its operational means, the Brazilian Navy employed Naval Aviation, which, despite its limitations, contributed to the protection of the fleet and supported the operations of ground forces. This paper aims to discuss and analyze the role played by the naval force, as well as the impacts and legacy caused by its participation in the fight against the revolution.

**KEYWORDS:** Naval Aviation; Airpower; Revolution of 1932

### INTRODUÇÃO

Na manhã de 5 de setembro de 1932, uma segunda-feira, três grandes aerobotes *Savoia-Marchetti S.55* da Aviação Naval, acompanhados por dois igualmente robustos *Martin PM*, decolaram pesadamente de

sua base em Vila Bela com o objetivo de bombardear a Fortaleza de Itaipu, localizada na Praia Grande, onde era baseado o 3º Grupo de Artilharia de Costa, unidade formada por tropas constitucionistas. Após vencerem os cerca de 100 quilômetros que separavam sua base do objetivo, as aéro-

---

\* Artigo recebido em 24 de novembro de 2016 e aprovado para publicação em 6 de novembro de 2018.

naves navais conseguiram surpreender as defesas da fortaleza e despejaram 1.180 kg de bombas sobre o alvo, destruindo parcialmente a 1ª bateria, e danificando seriamente a segunda, além de instalações de eletricidade e comunicações, deixando o forte com seu poder de combate bastante reduzido. A Esquadilha naval conseguiu retornar à sua base sem ser incomodada. Os canhões das baterias, no entanto, haviam sido retirados no início da revolução, a fim de serem montados em um trem blindado e, em seu lugar, foram instalados canhões falsos, pintados como se fossem os originais. Com o Porto de Santos bloqueado pelos navios da Marinha, a revolução paulista cambaleava com a falta de munição, armas, equipamentos e até comida em meados de setembro (DARÓZ, 2013, p.62).

O evento acima foi uma das mais importantes operações aéreas realizadas pela Aviação Naval durante a Revolução de 1932, ocorrida em São Paulo. Sobre a participação do braço aéreo da Armada no combate ao movimento, surgem algumas questões. Como se estruturou a Aviação Naval? Como voou? Qual foi sua contribuição para a vitória das forças governistas? Qual o seu legado? Com base em diversas fontes primárias, o presente artigo propõe-se a responder a tais questões e analisar o papel desempenhado pela aviação da Marinha do Brasil em 1932.

## **9 DE JULHO – EXPLODE A REVOLUÇÃO**

Na madrugada do dia 9 de julho de 1932, irrompia em São Paulo um movimento político-militar que tinha por objetivo declarado a constitucionalização do Brasil e a deposição do chefe do governo provisório, o Presidente Getúlio Vargas (CAPELATO, 1981, p. 7). Como resultado de um cuidadoso trabalho de conspiração e planejamento, a quase totalidade das unidades do Exército Brasileiro pertencentes à 2ª Região Militar<sup>1</sup> aderiu à causa revolucionária. Tais unidades, reforçadas pela numerosa e bem treinada Força Pública de São Paulo e por milhares de voluntários civis que atenderam ao chamamento das lideranças paulistas, pretendiam seguir para o Rio de Janeiro e remover o Presidente Vargas do poder. 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, classificado pelo brasilianista Stanley Hilton como uma verdadeira “guerra civil brasileira” (HILTON, 1982, p.330).

No conflito, a Aviação Militar e a Aviação Naval apoiaram suas respectivas forças no combate aos revoltosos, que contavam também com uma pequena e aguerrida Força Aérea própria, as Unidades Aéreas Constitucionalistas.

## **A AVIAÇÃO NAVAL EM 1932**

Em 1932, a Aviação Naval já contava com 16 anos de existência e acumulava a participação de diversos de seus integrantes na Primeira Guerra Mundial, que foram designados para realizar treinamento de voo na Inglaterra, Estados Unidos e Itália (DARÓZ, 2016). Nas décadas de 1920 e 1930, sob os auspícios de uma Missão Naval Americana, a Aviação Naval do Brasil cresceu mais por aquisições do que pela organização (VAL, 2013, p.32). Apesar dos esforços para desenvolver a Força Aeronaval, em 1930 a situação não era boa, conforme registrou em seu relatório anual o Almirante Protógenes Guimarães, ele próprio um aviador naval, que fora nomeado como Ministro da Marinha por Getúlio Vargas: “A Revolução [de 1930] encontrou a Aviação Naval desprovida de organização, sem pessoal e material com seus postos de comando entregues a oficiais leigos em aviação, reinando o desânimo como fruto imediato da inércia administrativa” (GUIMARÃES, 1931).

Em outubro de 1931, a Aviação Naval foi reorganizada sob o nome “Corpo de Aviação da Marinha”. Também foram criados o Quadro de Aviadores Navais, o estandarte de Aviação Naval e a Defesa Aérea do Litoral (LAVENERE-WANDERLEY, 1975, p. 127). No entanto, as unidades aéreas que deveriam guarnecer os setores dessa defesa acabaram não sendo adquiridas, e esses não chegaram a ser efetivamente organizados.

Quando o Governo Provisório foi instalado, a Aviação Naval contava com apenas 18

aeronaves disponíveis para o voo. A Revolução de 1930 levou o governo a buscar, em caráter emergencial, aeronaves nos EUA, onde foram adquiridos para a Aviação Naval três hidroaviões de bombardeio e patrulha *Martin PM*. Também foram comprados seis aviões de reconhecimento *Vought O2U-2A Corsair* com flutuadores (LINHARES, 1971, p.54).

Em janeiro de 1931, depois de cruzarem todo o Atlântico, partindo de Roma em um voo épico, chegaram ao Brasil onze hidroaviões *Savoia-Marchetti S.55A*, comandados pelo General Ítalo Balbo, Ministro da Aeronáutica da Itália (ANDRADE NETO, 1995, p.76). Essas aeronaves de grande porte também foram adquiridas pelo governo, e distribuídas à Aviação Naval. Nos primeiros dias de julho, os *S.55A* foram incorporados oficialmente à Marinha e, pouco tempo depois, sete deles participaram de um voo, de ida e volta, a Montevideu e Buenos Aires, por ocasião das comemorações da independência dos dois países vizinhos.

Com as novas aeronaves, foram criadas duas unidades aéreas que, juntamente com a Escola de Aviação Naval, passaram a compor a espinha dorsal do Corpo de Aviação da Marinha: a 1ª Divisão de Observação, equipada com os aviões *Vought O2U-2A Corsair*, e a Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha, composta por aeronaves *Martin PM* e *Savoia-Marchetti S.55*.

Às vésperas do movimento paulista, ocupava o cargo de Diretor-Geral de Aeronáutica da Marinha o Contra-Almirante Tancredo de Gomensoro, que participara da Divisão Naval em Operações de Guerra durante a Primeira Guerra Mundial. Embora houvesse recebido no ano anterior os onze *Savoia-Marchetti S.55A* italianos, a Aviação Naval possuía poucos aviões para atender às necessidades da Esquadra, o mesmo ocorrendo com o pessoal. No total, a Aviação Naval possuía 56 aviadores, entre pilotos e observadores, e mais de uma centena de homens que constituíam o pessoal de apoio. Em seu acervo, a Marinha possuía cerca de 40 aviões de diferentes tipos, a maioria dos quais operando com flutuadores e muitos já obsoletos. Os principais modelos eram: *Vought O2U-2A Corsair*, *DH-60T Moth*, *Martin PM*, *Savoia-Marchetti S.55A* e os antiquados *Avro*

*504 N/O*, estes remanescentes da Primeira Guerra Mundial (DAROZ, 2013, p. 70-71).

## AS MÁQUINAS DA AVIAÇÃO NAVAL

Com exceção do modelo *Avro 504 N/O*, as aeronaves utilizadas pela Marinha durante o movimento de 1932 pertenciam a uma segunda geração de aviões, projetados na década de 1920 e que incluíam as lições aprendidas na Primeira Guerra Mundial e incorporavam a tecnologia disponível na época.

O *De Havilland DH-60 Moth* surgiu em 1925, na Grã-Bretanha, como avião esportivo e de treinamento. Tendo apresentado elevado desempenho nos testes de homologação, o *Moth* foi muito bem-aceito em aeroclubes e escolas de aviação britânicas, e logo despertou o interesse do Ministério do Ar daquele país. A Aviação Naval empregou um destacamento composto por seis *DH-60 T Moth* para atuar no reconhecimento aéreo a partir da base de Vila Bela, na Ilha de São Sebastião, no litoral de São Paulo. Os *Moth* navais eram empregados tanto com rodas, para operação em pistas, como com flutuadores.

O *Savoia-Marchetti S.55A*, um hidroavião moderno e ousado para a época, foi projetado pelo engenheiro aeronáutico italiano Alessandro Marchetti. Extremamente versátil, teve uso tanto militar – nas funções de bombardeiro, patrulha e reconhecimento – quanto civil, atuando como correio aéreo e socorro marítimo. Desenvolvido pela fábrica *Savoia-Marchetti*, da Itália, no ano de 1924, logo depois de seu lançamento, o hidroavião estabeleceu os recordes de velocidade, carga, altitude e distância. Foi a aeronave escolhida pelo aviador brasileiro João Ribeiro de Barros para cruzar o Atlântico Sul, pela primeira vez, em 28 de abril de 1927, no *S.55* batizado como *Jahu*.<sup>2</sup> Além da Força Aérea italiana (*Regia Aeronautica*), o *S.55* foi utilizado na versão militar pela Real Força Aérea romena, e pela Marinha do Brasil. Os usuários civis incluíam a Società Aerea Mediterranea, da Itália, e a empresa soviética estatal Aeroflot.

O *S.55* era fabricado com casco duplo, possuía cinco tripulantes (ou seis, dependendo da missão) e era equipado com dois motores Fiat A.22R, de 560 HP cada, um tra-

tor e um propulsor, cujas hélices possuíam três metros de diâmetro. Podia alcançar a velocidade de cruzeiro de 233 km/h, velocidade máxima de 280 km/h, alcance máximo de 4.500 quilômetros, e teto de serviço de 5.000 metros. Por ser uma aeronave de grande porte, seu armamento consistia em quatro metralhadoras Lewis calibre .303 polegadas, instaladas nos cascos, uma em cada proa e duas a retaguarda da fuselagem, um torpedo ou 2.000 kg de bombas.

Na manhã de 15 de janeiro de 1931, onze *Savoia-Marchetti S.55A* chegaram ao Rio de Janeiro, após um voo épico que cruzou todo o Oceano Atlântico, tripulados por equipagens italianas sob a liderança do General Ítalo Balbo, Ministro da Aeronáutica da Itália. No início da travessia, quatorze *S.55A* partiram de Orbetello, Itália, em 17 de dezembro de 1930, contudo, três aviões se acidentaram durante a viagem, matando suas tripulações. O governo brasileiro adquiriu as onze aeronaves em troca de café, sendo as mesmas incorporadas à Aviação Naval, onde foram distribuídas à Flotilha Mista Independente de Aviões de Patrulha, baseada no Galeão, junto com os *Martin PM* já existentes.

Outra aeronave utilizada pela Aviação Naval em 1932 foi o *Martin PM*. As séries de hidroaviões *PN* e *PM* foram desenvolvidas pela Fábrica de Aviões Navais (*Naval Aircraft Factory*) da Marinha dos EUA durante as décadas de 1920 e 1930. Projetadas como um aperfeiçoamento do aerobote britânico *Felixstowe F5L*, da Primeira Guerra Mundial, as variantes do *PN* foram construídas pelas empresas Douglas, Keystone Aircraft e Martin. O *F5L* era uma versão do *Felixstowe* britânico, construída sob licença e utilizando o motor norte-americano Liberty F5. A Fábrica de Aviões Navais, que havia construído vários *F5L* durante a Primeira Guerra Mundial, continuou o desenvolvimento do projeto, o qual foi designado *PN-5*, em 1922. Um aperfeiçoamento do modelo deu origem ao *F6L*, mais tarde designado *PN-6*. Em 1925, foi desenvolvida uma versão com novas asas, com maior seção de aerofólio. Era alimentado por motores a pistão experimentais Wright T-2, de 525 HP, e designado *PN-7*. Embora a nova asa fosse bem sucedida, os motores não eram con-

fiáveis, e o casco de madeira herdado do *F5* requeria muitos cuidados de manutenção. Como solução foi produzido o modelo *PN-8*, com casco de metal, alimentado por motores Packard de 475 HP. Mais tarde, foram construídas as versões *PN-9* e *PN-10*, mas a pouca confiabilidade dos motores levou à introdução de um novo grupo motor, resultando na produção do *PN-12*.

O *PN-12* era um biplano bimotor com asas moldadas em metal, e cobertas com tecido, com seus motores montados em naeles entre as asas. O modelo possuía uma tripulação padrão de cinco homens, mas era capaz de transportar maior quantidade de aviadores para aliviar as patrulhas com maior duração.

O *Martin PM-1* derivava da produção de *PN-12*, produzido pela *Martin*, e era equipado com dois motores Wright R-1750 Cyclone radiais, de 9 cilindros, gerando 525 HP de potência cada. O *Martin PM* atingia 184 km/h, teto de serviço de 3.300 metros e possuía um raio de ação extremamente longo, alcançando 2.100 quilômetros. Seu armamento consistia em duas metralhadoras Lewis calibre .303 polegadas, uma no nariz e outra dorsal traseira, e quatro bombas de 104 kg transportadas sob as asas. No total, 27 unidades do *Martin PM* entraram em serviço na Marinha dos EUA. No Brasil, sob a ameaça de movimentos rebeldes, o governo de Washington Luís adquiriu três hidroaviões de patrulha *Martin PM* – juntamente com os seis *Vought O2U-2A Corsair*, a fim de dotar a Aviação Naval de meios necessários para a manutenção da ordem interna no País (INSTITUTO, 1990, p. 72).

O *Vought O2-UA Corsair* era um biplano de observação e reconhecimento naval, desenvolvido pela empresa norte-americana Vought Corporation durante a década de 1920. A Marinha dos EUA encomendou dois protótipos em 1926, que foram testados e aprovados. No ano seguinte, foi contratada a aquisição dos primeiros lotes de produção. O *Corsair* era alimentado por um motor Pratt & Whitney R-1340-12 Wasp, de 400 HP, e construído com uma fuselagem de tubos de aço e asas de madeira, ambos com revestimento em tecido. Em 1927, 291 unidades da versão *O2-U* tinham sido produzidas.

Muitos *Corsair* eram hidroaviões, equipados com flutuadores Grumman.

As versões mais recentes do *Corsair* foram motorizadas com uma unidade de maior potência Pratt & Whitney R-1690-42 Hornet, radial, de 600 HP, que conferia ao avião a velocidade de 269 km/h ao nível do mar, teto de 5.670 metros e raio de ação de 1.094 quilômetros. O *Corsair* era tripulado por dois homens – piloto e observador – e armado com duas metralhadoras Browning calibre 7,62mm, uma realizando o tiro frontal e outra montada em um reparo à retaguarda do observador. Possuía capacidade para levar até 226,5 kg de bombas sob as asas.

Além da Marinha, nos EUA os *Corsair* também foram adotados pelo Corpo de Fuzileiros Navais e pela Guarda Costeira. Em março de 1929, o México adquiriu 12 aeronaves armadas *O2U-2M*, versões como motor Wasp de 400 HP, a fim de sufocar um golpe militar. Outros *Corsair* seriam exportados para a Argentina, para a China e para o Peru, que os utilizaram durante a breve guerra entre aquele país e a Colômbia, travada entre 1932 e 1933. Em 1930, a Marinha do Brasil adquiriu seis *Vought O2U-2A Corsair*, que foram organizados na 1ª Divisão de Observação (GUIMARÃES, 1932, p.54-59). Durante a Revolução de 1932, os *Corsair* da Aviação Naval, embora projetados para o reconhecimento, operaram com trem de pouso terrestre, sem os flutuadores, na função de escolta, na Frente Costeira, a partir da base de Vila Bela, e em missões conjuntas com a Aviação Militar, nas Frentes Sul e do Vale do Paraíba.

Outro tipo de aeronave utilizado pela Marinha foi o *Avro 504 N/O*, em operações na Frente do Mato Grosso. O modelo *504* foi desenvolvido pela companhia britânica Avro, e voou pela primeira vez no dia 18 de setembro de 1913, alimentado por um motor Gnome Lambda de sete cilindros rotativos de 80 HP. Projetado como avião de treinamento e recreação, o *Avro 504* era um biplano de dois lugares totalmente construído em madeira, com fuselagem de seção quadrada.

Alguns *Avro 504* foram adquiridos pelo Royal Flying Corps e pelo Royal Naval Air Service britânicos para a realização de testes e, com o início da Primeira Guerra Mun-

dial, foram levados para a França, onde foram armados e passara a realizar missões de observação e ataque. Rapidamente obsoleto como um avião de linha de frente, em função do desenvolvimento da tecnologia aeronáutica, o *504* passou a ser utilizado como treinador, tendo sido fabricados milhares de exemplares durante a guerra, principalmente nas versões aperfeiçoadas *504J* e *504K*. Ao todo, foram produzidos, por diversos fabricantes em um período de vinte anos, cerca de 8.340 *Avro 504*, o que o tornou a aeronave mais produzida da Primeira Guerra Mundial, e uma das mais fabricadas da história.

A Marinha do Brasil adquiriu, em 1920, dezessete aeronaves *Avro 504 K*, sendo cinco equipadas com motor Gnome e as demais com motor Le Rhone Rotary, mais possante. O *Avro 504 K* foi o primeiro avião incorporado pela Aviação Naval para uso em terra. No ano de 1928, outros seis *Avro 504*, desta vez da versão *N/O*, foram comprados. Embora já estivessem completamente obsoletos em 1932, a carência de aviões levou a Marinha a armar dois *Avro 504 N/O* com metralhadoras para apoiarem as ações da Flotilha do Mato Grosso e do Destacamento Nery da Fonseca, naquela frente de combate.

## AVIAÇÃO NAVAL SE ORGANIZA PARA ENFRENTAR O CONFLITO

Diferentemente do que ocorreu com o Exército, na Marinha a adesão ao movimento paulista praticamente não ocorreu, o que permitiu à força empregar todos os seus meios, pessoal e material, para o combate aos revoltosos, inclusive suas aeronaves. Para tal, apesar das dificuldades estruturais, a Aviação Naval empregou suas aeronaves mais novas e avançadas tecnologicamente, em particular os modelos *Martin PM*, *Savoia-Marchetti S.55A* e *Vought O2U-2A*, recentemente adquiridos.

A Aviação Naval operou, principalmente, na Frente Costeira, apoiando as unidades da Marinha que bloqueavam o Porto de Santos. Para tal, foi mobilizada a 1ª Divisão de Observação, composta por quatro aeronaves de reconhecimento *Vought O2U-2A Corsair*, e a Flotilha Mista

Independente de Aviões de Patrulha, contando com três aerobotes *Martin PM* e sete *Savoia-Marchetti S.55A*.

Operando inicialmente a partir da Base Aeronaval do Galeão, no Rio de Janeiro, a Aviação Naval organizou bases provisórias em Paraty e na Ilha de São Sebastião (Vila Bela), no litoral paulista. A Ilha Grande, na Baía de Angra dos Reis, também foi utilizada para apoiar a operação dos hidroaviões. No final de julho, em Vila Bela, a Aviação Naval organizou seus meios constituindo a Força da Defesa Aérea do Litoral, sob o comando do Capitão de Fragata Antônio Augusto Schorcht. Para cumprir missões de ligação, observação e reconhecimento, o componente aéreo da Marinha contava com dois *Avro 504 N/O* e doze *De Havilland DH-60 Moth*.

Na Frente Sul, aviões e pilotos da Marinha operaram conjuntamente com os do Exército no Destacamento Misto de Aviação, liderado pelo Capitão de Corveta Djalma Petit, com aviões *Vought O2U-2A Corsair*.

Foram enviados a Ladário, no Mato Grosso, dois hidroaviões *Avro 504 N/O*, a fim de proteger a base naval existente naquela localidade e os navios fluviais que operavam na bacia do Rio Paraguaí.

### **APOIANDO O EXÉRCITO E OS FUZILEIROS – A FRENTE DO VALE DO PARAÍBA**

Os *Corsair* começaram a guerra operando a partir do Galeão, executando principalmente missões de reconhecimento armado ao longo do litoral norte do Estado de São Paulo, além de apoiar a Aviação Militar. Numa dessas missões conjuntas, realizada em 16 de julho, um *Corsair* escoltou dois aviões do Exército (um *WACO CSO* e um *Potez 25 TOE*) num voo de reconhecimento sobre a Cidade de São Paulo. Nesse mesmo dia, dois *Corsair* foram lançados sobre Resende para patrulhar aquela região.

Em 18 de julho, dois *Corsair* sobrevoavam o litoral norte, próximo à divisa dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, quando encontraram com um *Potez 25 TOE* paulista. A aeronave do Governo partiu em perseguição, mas acabou perdendo o *Potez* quando este se ocultou em uma nuvem.

Na região sul fluminense, uma força de fuzileiros navais desembarcou em Paraty e subiu a Serra do Mar, até ser detida por fogos de artilharia na região de Cunha. Com o objetivo de neutralizar a bateria paulista, a Aviação Naval executou um reconhecimento no dia 17 de julho, domingo, no eixo Paraty-Cunha, empregando dois *Corsair* que decolaram do Galeão. Apesar das repetidas passagens em busca da artilharia constitucionalista, os aviões da Marinha não conseguiram identificar a posição da bateria, que estava bem camuflada no terreno.

Como os Fuzileiros Navais continuavam em dificuldades no setor, no dia seguinte, saiu um novo reconhecimento para a mesma região, com ordens para atacar a artilharia paulista caso fosse encontrada. Novamente dois *Corsair* decolaram do Galeão e seguiram para a região onde suspeitavam estar a bateria. Depois de realizarem diversas tentativas infrutíferas de localizar o inimigo, os pilotos já estavam decididos a retornar à base quando avistaram uma pequena coluna de caminhões e cerca de uma centena de soldados, os quais abriram intenso fogo contra os aviões, alvejando o *Corsair* pilotado pelo Primeiro-Tenente José Khal Filho que, no entanto, mesmo avariado, conseguiu regressar ao Galeão.

Na manhã de 19 de julho, a Aviação Naval enviou, para a região de Cunha, uma Esquadrilha composta por quatro *Corsair* (matrículas 1-0-2, 1-0-3, 1-0-4 e 1-0-6), sob o comando do Capitão de Corveta Djalma Petit, com a missão de eliminar, de uma vez por todas, a ameaça da artilharia paulista aos fuzileiros navais. Dividida em dois elementos de dois aviões cada, a Esquadrilha realizou uma varredura do terreno e, depois de muito procurar, localizou algumas carroças na orla de um bosque. Após uma passagem baixa no local, os aviões da Marinha foram recebidos por fogo antiaéreo, o que denunciou a posição da, até então, bem camuflada posição da artilharia paulista. Realizando uma nova passagem – dessa vez atacando –, os *Corsair* lançaram suas bombas de 15 kg, provocando uma enorme explosão, seguida de arrebentamentos menores. Os aviadores navais haviam destruído a bateria que impedia o avanço dos fuzileiros montanha acima (FLORES, 1995, p. 60).

Na região de Cunha, apenas dois dias depois de a Aviação Naval destruir a artilharia que barrava o caminho dos fuzileiros, novamente dois *Corsair* tentavam localizar outra bateria de canhões que atuava no mesmo setor. Dessa vez, no entanto, os canhões paulistas foram rapidamente localizados e destruídos em um bombardeio a baixa altura (DARÓZ, 2013, p.138-139).

Com a transferência de dois *Corsair* para Vila Bela, sobram somente outros dois em condições de voo no Galeão para apoiar a Aviação Militar. À medida que ocorria o avanço legalista, os *Corsair* passaram a operar mais próximo do *front*. No final de julho, a Aviação Naval no teatro de operações do Vale do Paraíba foi reforçada com a vinda de mais um *Corsair*, deslocado de Vila Bela. Na primeira semana de agosto, os três *Corsair* já operavam a partir de Resende, reconhecendo o território inimigo e apoiando a Força Terrestre. Mas, a Frente Sul necessitava de reforços aéreos e dois desses aviões foram enviados para Faxina (atual Itapeva) no dia 12 de agosto.

## **AÇÕES AÉREAS LIMITADAS NA FRENTE DO MATO GROSSO**

Em seu esforço revolucionário contra o Governo Provisório de Getúlio Vargas, São Paulo esperava contar com aliados importantes: Rio Grande do Sul, Minas Gerais, e até os constitucionalistas do Rio de Janeiro, dentre os quais estavam numerosos militares do Exército. O grande aliado da causa paulista, no entanto, foi o Estado de Mato Grosso, sob a influência do General Bertholdo Klingler, então comandante da Circunscrição Militar do Mato Grosso, cuja tropa aderiu, em considerável número, ao movimento.

As tropas procedentes do estado pantaneiro que deveriam realizar uma junção com as forças paulistas, no entanto, não conseguiram chegar ao destino, impedidas pelos federais nos combates de Porto Murтинho e Coxim. A luta por Porto Murтинho foi o feito mais notável dos mato-grossenses na revolução, onde ocorreram disputados combates pelo controle do porto fluvial, última esperança da entrada de recursos para São Paulo, já que o Porto de Santos encontrava-

-se bloqueado pela Marinha. Porto Murтинho permaneceu sob o controle dos revoltosos durante quase todo o desenrolar do movimento, só sendo tomado pelos governistas no dia 12 de setembro de 1932, mais de dois meses depois do início da luta.

Em sentido contrário, a Flotilha do Mato Grosso, baseada no Arsenal de Marinha de Ladário e composta pelo Monitor *Per-nambuco*, pela Canhoneira *Oiapoque* e pelo Rebocador *Voluntário*, era inteiramente fiel ao Governo Provisório. Em face do posicionamento pró-São Paulo das unidades do Exército no estado, um ataque à flotilha e ao Arsenal era esperado.

Em 1932, a Aviação Naval baseava-se quase integralmente no Rio de Janeiro, e não possuía aeronaves no Mato Grosso. Para piorar a situação, a intensidade dos combates na Frente do Vale do Paraíba não permitia o deslocamento dos aviões mais modernos para suprirem aquela frente, e a solução encontrada pela Marinha foi enviar dois hidroaviões *Avro 504N/O*, remanescentes da Primeira Guerra Mundial e já bastante obsoletos, mas ainda em serviço, armados com uma única metralhadora Vickers de 7,7 mm, para dar cobertura aérea às ações da Flotilha do Mato Grosso. Como os campos de pouso existentes mais próximos de Ladário estavam todos em poder dos revoltosos, a Marinha decidiu enviar as aeronaves por via fluvial, no longo itinerário Rio da Prata-Rio Paraguai. Devido à distância a ser percorrida, as aeronaves só chegaram a Ladário no dia 7 de setembro (LAVENERE-WANDERLEY, *Op. cit.*, p. 130-131). Os aviões cumpriram diversas missões de ligação e reconhecimento em proveito das forças governistas do Destacamento Nery da Fonseca, e em apoio à flotilha. Os *Avro* foram pilotados nessas missões pelo Capitão-Tenente Ary de Albuquerque Lima e pelo Primeiro-Tenente Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio.

Sentindo a necessidade de acompanhar a movimentação das tropas constitucionalistas na região, a Marinha requisitou um *Junkers F13* da Varig<sup>3</sup>, que fazia a rota Corumbá-Campo Grande, para a tarefa de reconhecimento aéreo. Em uma dessas missões, foi identificada a aproximação de tropas constitucionalistas pela estrada de

ferro, da localidade de Porto Esperança. Ao realizar uma passagem sobre a composição, o *Junkers* foi avistado e atacado por fogo antiaéreo, retornando à Corumbá com mais de vinte perfurações de bala. Imediatamente, a Flotilha de Mato Grosso suspendeu de Ladário e rumou a pleno vapor para Porto Esperança, a fim de apoiar a defesa daquela localidade. Os combates começaram no dia 31 de julho e se estenderam até o final de agosto, com a retirada das tropas constitucionalistas.

Após a retirada, o Arsenal de Marinha de Ladário recebeu um comunicado dos constitucionalistas informando que as tropas federais deveriam abandonar o Arsenal, sob pena dele ser destruído pela aviação adversária. As instalações do Arsenal eram desprovidas de defesa antiaérea e os dois *Avro 504 N/O*, antiquados e obsoletos, não tinham condições de enfrentar os aviões paulistas, em especial os *Curtiss O-1E Falcon*, recentemente adquiridos, que operavam na região. Para ter alguma capacidade de defesa antiaérea, foram adaptados na Canhoneira *Oiapoque* canhões de 47mm e 57mm, em reparos para o tiro com grande elevação (MARTINS, 1985, p.137-140).

Em fins de setembro, nos últimos dias da revolução, os três *Curtiss Falcon* paulistas atacaram o Arsenal de Marinha de Ladário, lançando quatro bombas e efetuando ataques com tiros de metralhadoras contra o Rebocador *Voluntário*. Por serem presas fáceis contra os *Falcon*, os *Avro 504 N/O* não decolaram, mas a Canhoneira *Oiapoque* abriu fogo, obrigando os atacantes a se retirar (LINHARES, 1971, p.61).

## **BLOQUEANDO O LITORAL PAULISTA – A FRENTE COSTEIRA**

Apenas um dia após a eclosão do movimento, a Marinha enviou uma força, composta pelo Cruzador *Rio Grande do Sul* e pelos Contratorpedeiros *Mato Grosso*, *Pará* e *Sergipe*, para bloquear o litoral paulista e impedir a chegada de reforços pelo mar. Para apoiar a Esquadra, a Aviação Naval enviou, dois dias depois, três *Savoia-Marchetti S-55A* (matrículas nº 1, 4 e 8) e dois *Martin PM* (matrículas 111 e 112). Todos

ficaram provisoriamente baseados nas enseadas da Ilha de São Sebastião, próximo ao vilarejo de Vila Bela (atual Ilhabela). A Marinha também tinha a intenção de enviar alguns *Corsair* para Vila Bela, mas os aviadores não confiavam muito nos seus flutuadores operando a partir das enseadas da ilha. Decidiu-se então ampliar a pequena pista de pouso próxima ao vilarejo para que os mesmos pudessem operar com trem de pouso. As obras de ampliação do campo de aviação ficaram prontas no dia 24 de julho e, de imediato, dois *Corsair* foram enviados para lá, de onde deveriam executar ações em conjunto com os hidroaviões nas ações de bloqueio e patrulha do litoral.

No dia 27 de julho, dois *Savoia-Marchetti S.55A* e um *Martin PM* decolaram da base com o objetivo de atacar as instalações da usina elétrica da Companhia Light de Cubatão, um alvo estratégico. A missão precisou ser abortada, pois um *S.55* teve uma pane no motor durante a decolagem, e o *Martin PM*, também com problemas, precisou retornar. Uma segunda tentativa foi feita no dia seguinte, com um *Martin PM* e um *S.55*, mas, ao sobrevoarem Cubatão, os alvos estavam encobertos por nuvens baixas. A usina foi finalmente atacada por um *S.55* no dia 28, perto do meio-dia, que despejou sobre ela uma bomba de 68 kg. A bomba não atingiu o alvo graças a um providencial mau tempo, que dificultou a visibilidade no momento de lançá-la, mas deixou um recado claro: Santos estava, agora, ao alcance da aviação federal.

No dia 29 de julho, foi organizada em Vila Bela, a Força da Defesa Aérea do Litoral, sob o comando do Capitão de Fragata Antônio Augusto Schorch. A unidade aérea foi estruturada da seguinte forma: Capitânia – *S.55A* nº 1; 1ª Seção – *Martin PM* nº 111 e 112; 2ª Seção – *S.55A* nº 4 e 8; 3ª Seção – *DH-60 Moth* nº 1-1-2, 1-1-6 e 1-1-10; 4ª Seção – *DH-60 Moth* nº 1-1-1, 1-1-7 e 1-1-9. Na ocasião, os *S.55A* nº 6, 10 e 11 encontravam-se em reparos no Rio de Janeiro (LINHARES, *Op. cit.*, p. 60-61). Embora fossem aviões de instrução, os *Moth* navais foram equipados com metralhadoras, cabides de bombas e rádio, e passaram a ser empregados em patrulhas de dois aviões, um com rádio e outro

com metralhadoras e bombas para atacar alvos de oportunidade que surgissem.

No último dia do mês de julho, um domingo, o *Laté 26* da companhia francesa Aéropostale, que havia sido requisitado pelos paulistas em Praia Grande, foi avistado quando voava nas imediações da Ilha de São Sebastião. Para interceptá-lo, um *Corsair* da Aviação Naval, pilotado pelo Primeiro-Tenente Apolinário Magalhães Buarque de Lima, decolou apressadamente de Vila Bela, mas não conseguiu localizar o bimotor paulista, que conseguiu esconder-se em meio às nuvens e fugir de seu caçador.

Na Frente Costeira, o mês de setembro começou intenso. As aeronaves da Marinha passaram a hostilizar a Fortaleza de Itaipu, sede do 3º Grupo de Artilharia de Costa que, sob o comando do Capitão André de Souza Braga, controlava a entrada do Porto de Santos, e defendia a cidade de um possível desembarque governista. No dia 3, uma Esquadilha composta por três *S.55A*, com a escolta de um *Corsair*, partiu de Vila Bela em direção a Santos, e mergulhou certamente sobre a fortaleza. Cinco bombas de 68 kg explodiram perto do alvo, mas não causaram nenhum dano significativo. No dia seguinte, o jornal santista *A Tribuna* noticiou o ataque:

SANTOS, 4 – Ontem, às dez horas, mais ou menos, voaram sobre o forte de Itaipu quatro aviões da ditadura, tendo deixado cair, com o intuito de atingir aquela praça de guerra, cinco bombas. Voando muito alto, para se porem a salvo da fuzilaria de terra, os aviadores ditatoriais não colimaram seus objetivos, pois quatro das bombas caíram no mato e uma na água ... matando muito peixe.

Não se verificou, no Forte de Itaipu, que é uma sentinela avançada da causa da Lei, que São Paulo e Mato Grosso defendem, nenhum estrago, pois as bombas caíram longe. A artilharia antiaérea do forte funcionou imediatamente, respondendo a altura da agressão, pondo em fuga os aviões ditatoriais. Segundo ouvimos, um dos aviões foi atingido

em uma das asas pelos disparos feitos contra eles.

A população santista, embora há muito não se tivesse assinalado a presença de aviões ditatoriais, voando sobre a cidade, não se impressionou com o acontecimento. Antes de rumarem para Itaipu, os aviões da ditadura deixaram cair sobre a cidade exemplares do *Radical*, pasquim editado pelo Clube 3 de Outubro, do Rio de Janeiro.<sup>4</sup>

A Aviação Naval também cumpria missões de propaganda, utilizando o expediente de lançar panfletos e jornais. Nessa mesma missão, quando a Esquadilha Naval regressava do bombardeio à fortificação, aproveitou a passagem sobre a Cidade de Santos para lançar sua carga de propaganda, no caso, exemplares do periódico governista *O Radical*. O jornal *Folha da Manhã* registrou o evento: "SANTOS, 3 (Da sucursal da *Folha da Manhã*) – Hoje, às 11 horas, três aviões da ditadura, um 'Savoia-Marchetti' e dois aparelhos de caça, evoluíram sobre a cidade, deixando cair alguns jornais do Rio, que, nada continham de extraordinário"<sup>5</sup>.

Dois dias depois, os mesmos três *S.55*, dessa vez escoltados por dois *Martin PM*, voltaram com carga máxima e despejaram 1.180 kg de bombas sobre o forte, operação descrita na introdução do presente artigo.

No dia 12 de setembro, o *Martin PM* nº 112 da Aviação Naval foi duramente castigado por um forte temporal, e precisou fazer um pouso forçado no mar agitado. Durante a tentativa de rebocá-lo para a base de Vila Bela, feita pelo Rebocador *Laurindo Pitta*, o hidroavião afundou na entrada do Canal de São Sebastião, em consequência de forte e inesperado temporal (LINHARES, Op. cit., p. 61).

## VOANDO UM NOVO CONCEITO – A FRENTE SUL

Em agosto, com o Destacamento de Exército Leste do General Góis Monteiro tendo assumido o controle da Frente do Vale do Paraíba, finalmente o governo pode atender aos pedidos do comandante da Frente Sul, General Waldomiro Lima, que solicitava

apoio aéreo. Com o envio de novos aviões federais, as operações aéreas se intensificaram no setor, com reconhecimentos e ataques a posições paulistas. Na primeira semana de agosto, seguiram para Faxina dois *Corsair* da Marinha, sob o comando do Capitão de Corveta Djalma Petit.

Com a chegada dos dois *Corsair* da Aviação Naval à Frente Sul, e dos novos *Potez* da Aviação Militar, foi organizada, a partir do dia 10 de agosto, uma unidade aérea até então inédita no Brasil, o Destacamento Misto de Aviação, que mesclava pessoal e material tanto do Exército como da Marinha. O novo destacamento tinha como base o campo de Faxina, e permaneceu adido à 5ª Divisão de Infantaria. Contava o novo destacamento com nove oficiais e cinco praças, tendo como comandante o Capitão de Corveta Djalma Petit, da Marinha, e como subcomandante o Capitão Arquimedes Cordeiro, do Exército. O material aéreo compreendia dois caças *Vought O2U-2A Corsair* (da Marinha, matrículas 1-0-4 e 1-0-6), três *De Havilland DH-60T Moth* (da Marinha, matrículas 1-1-1, 1-1-7 e 1-1-9) e dois *Potez TOE* (do Exército).<sup>6</sup> Essa reunião, pouco ortodoxa de meios, demonstra a necessidade de prestar o apoio aéreo à Frente Sul com toda a aviação que estivesse disponível, independente de sua origem. Ainda no dia seguinte à criação da nova unidade aérea, chegou à Frente Sul o *Potez TOE A-115*, transferido, diretamente, do Rio de Janeiro para Faxina.

Um terceiro *Corsair* da Aviação Naval foi designado para apoiar a Frente Sul, mas, durante o seu traslado para Faxina, foi perdido em um acidente, no dia 20 de agosto, próximo à localidade de Jacarezinho.

A estruturação desse destacamento tinha por objetivo neutralizar a ação das UAC, que operavam com grande iniciativa na Frente Sul, pois, durante o primeiro mês de luta, a maioria dos meios da Aviação Militar encontrava-se atuando na Frente do Vale do Paraíba. O destacamento realizou diversas missões de reconhecimento e ataque, inclusive o bombardeio ao campo de Itapetininga, então a base principal da Aviação Constitucionalista.

O Exército Brasileiro não realizava operações em conjunto com a Marinha desde

a Guerra da Tríplice Aliança, no século XIX. Apesar de possuírem doutrina, aeronaves e treinamento diferentes – a Aviação Militar, pertencente ao Exército, baseava-se na doutrina francesa, enquanto a Aviação Naval era organizada com base no modelo norte-americano –, os aviadores navais e militares conseguiram operar juntos eficazmente, cumprindo diversas missões de guerra (DARÓZ, 2013, p. 271). A união dos dois componentes aéreos, mais tarde, se confirmaria com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, quase dez anos mais tarde, em 1941.<sup>7</sup>

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo diante das dificuldades estruturais, a Marinha pôde empregar sua aviação de modo eficiente no combate ao movimento paulista de 1932. No esforço principal da força – o bloqueio do litoral paulista – os aviões navais prestaram um apoio efetivo às unidades navais, protegendo a Esquadra, reconhecendo, esclarecendo e observando, além de realizar ataques contra a infraestrutura em Cubatão e contra a Fortaleza de Itaipu, que dominava a entrada do Porto de Santos.

Além das operações em proveito da Esquadra, as aeronaves navais também contribuíram com a Força Terrestre e com os fuzileiros navais, atacando alvos que ameaçavam as operações e a progressão no terreno. A operação conjunta com a Aviação Militar, ocorrida na Frente Sul, foi uma experiência valiosa, que possibilitou, em perspectiva, a união das aviações na Força Aérea Brasileira nove anos mais tarde.

A renovação do acervo da Aviação Naval, realizada a partir de 1931, permitiu à Marinha voar com suas aeronaves desde o início até o fim do período em que durou a revolução, demonstrando uma boa capacidade operativa para enfrentar as forças constitucionalistas. Foram efetivamente empregados, 15 aviões, dos quais dois foram perdidos em acidentes. A participação na Revolução de 1932 renovou a Aviação Naval que participou ativamente no conflito, amadurecendo seus integrantes e demonstrando cabalmente o valor de uma Força Aero-naval para o combate moderno.

## FONTES

GUIMARÃES, Protógenes. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Chefe do Governo Provisório Dr. Getúlio Dornelles Vargas pelo Contra-Almirante Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1931.

\_\_\_\_\_. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Chefe do Governo Provisório Dr. Getúlio Dornelles Vargas pelo Contra-Almirante Ministro de Estado dos Negócios da Marinha*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1932.

Jornal *A Tribuna*, edição de 4 de setembro de 1932. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.

Jornal *Folha da Manhã*. Edição de 4 de setembro de 1932. Acervo da Biblioteca Nacional.

## BIBLIOGRAFIA

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

CAPELATO, Maria Helena. *O movimento de 1932 – a causa paulista*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

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

\_\_\_\_\_. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial – a longa travessia*. São Paulo: Contexto, 2016.

FLORES, Jackson. *Aviação naval brasileira*. Rio de Janeiro: Action, 1995.

HILTON, Stanley. *1932: a guerra civil brasileira*. São Paulo: Nova Fronteira, 1982.

INSTITUTO Histórico e Cultural da Aeronáutica. *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.

LINHARES, Antônio Pereira. *Aviação naval brasileira: 1916-1940*. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1971.

MARTINS, L. M. Operações – Participação da Marinha no ciclo revolucionário 1922-1938. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985. vol. V, Tomo II.

VAL, Sylvio dos Santos. A Marinha entre guerras: o esforço de reconstrução da autonomia operacional. *Revista Navigator*, Rio de Janeiro, v.9, n.17, 2013, pp.22-41.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> A 2ª Região Militar era o grande comando que enquadrava as unidades do EB no estado de São Paulo.

<sup>2</sup> O último exemplar do *Savoia-Marchetti S.55* ainda existente em todo o mundo encontra-se hoje no Brasil e é também o último hidroavião usado nas travessias transatlânticas remanescente daquele período. Trata-se do *Jahu* a aeronave utilizada por João Ribeiro de Barros para realizar a primeira travessia aérea transatlântica África-América do Sul sem escalas da história, no ano 1927. Atualmente encontra-se restaurado e em exposição no Museu Asas de um Sonho, da empresa TAM, na cidade de São Carlos-SP. É de propriedade da Fundação Santos Dumont. Lamentavelmente, devido à crise econômica, o museu encerrou suas atividades em 2016.

<sup>3</sup> VARIG – Viação Aérea Rio-Grandense, empresa aérea comercial que operava linha na região do Mato Grosso.

<sup>4</sup> Jornal *A Tribuna*, edição de 4 de setembro de 1932. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.

<sup>5</sup> Jornal *Folha da Manhã*. Edição de 4 de setembro de 1932. Acervo da Biblioteca Nacional.

<sup>6</sup> O Destacamento Misto de Aviação foi criado de acordo com o publicado no item XX do Boletim Diário nº 30, de 10 de agosto de 1932, do Destacamento de Exército Sul. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.

<sup>7</sup> O Ministério da Aeronáutica foi criado pelo Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, com a fusão da Aviação Militar e da Aviação Naval.