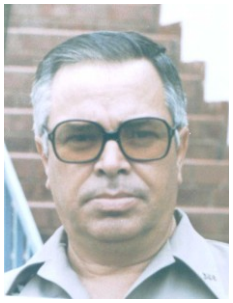
OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO, A PARTIR DE RESENDE, NO COMBATE À REVOLUÇÂO DE 1932 NO VALE DO PARAÍBA E FRENTE MINEIRA

)



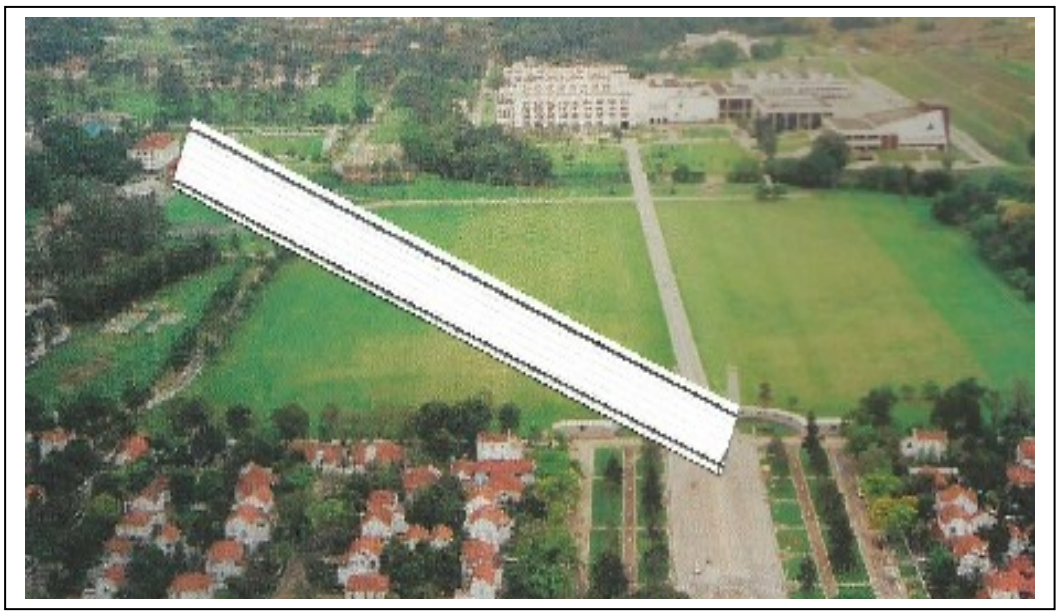
Cel CLÁUDIO MOREIRA BENTO

Historiador Militar e Jornalista, Presidente e Fundador da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB),do Instituto de História e Tradições do Rio Grande do Sul (IHTRGS) e da Academia Canguçuense de História (ACANDHIS) e sócio benemérito do Instituto de História e Geografia Militar e História Militar do Brasil (IGHMB) e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) e integrou a Comissão de História do Exército do Estado- Maior do Exército 1971/1974. Presidente emérito fundador das academias Resendense e Itatiaiense de História e sócio dos Institutos Históricos de São Paulo ,Rio de Janeiro ,Rio Grande do Sul, Santa Catarina etc. Foi o 3º vice presidente do Instituto de Estudos Vale—paraibanos IEV no seu 13º Encontro em Resende e Itatiaia que coordenou o Simpósio sobre a Presença Militar no Vale do Paraíba, cujas comunicações reuniu em volumes dos quais existe exemplar no acervo da FAHIMTB doado a Academia Militar das Agulhas Negras.É Acadêmico e Presidente Emérito fundador das Academias Resende e Itatiaiense de História,sendo que da última é Presidente emérito vitalício e também Presidente de Honra.Integrou a Comissão de História do Exercito 1971-1974 e cursou a ECEME 1967/1969.E esteve pressente nas omemcentenário da ECEME, tendo produzido Memória sobre aquelas comemações disponíveis Livros e Plaquetas no site da FAHIMTB www.ahimtb.org.br

Artigo do autor digitalizado para ser colocado na Internet em Livros e Plaquetas no site da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil www.ahimtb.org.br e cópia impressa no acervo da FAHIMTB doado em Boletin a AMAN e em levantamento para integrá-lo no programa Pergamium de bibliotecas do Exército

OPERAÇÕES DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO, A PARTIR DE RESENDE, NO COMBATE À REVOLUÇÂO DE 1932 NO VALE DO PARAÍBA E FRENTE MINEIRA

Cel Claudio Moreira Bento - Historiador Militar e Jornalista - Presidente da FAHIMTB e da AHIMTB/Resende Marechal Mário Travassos



Na faixa branca, posição aproximada da Pista de Pouso da Aviação do Exército durante a Revolução de 1932 ao comando do Major Eduardo Gomes, estendendo-se hoje entre o Portão Monumental e o conjunto de Piscinas.

Fonte: INCAER. História Geral da Aeronáutica v.2

A Revolução de 1932 durou noventa e cinco dias - de 9 de julho a 3 de outubro de 1932. Resende, 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 (QG) 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 QG, 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.

O Major Eduardo Gomes, hoje patrono da 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, 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 em Resende no 18° dia da Revolução, iniciando a ampliação e melhoria da pista, derrubando mangueiras do Horto Florestal, então administrado pela ferrovia Central do Brasil.

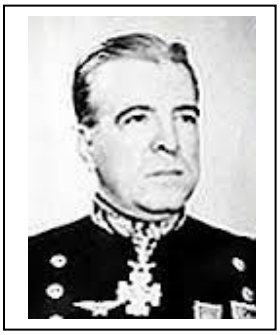
Principais aeronaves que foram usadas por governistas e revolucionarios paulistas em 1932 nas frentes do Vale do Paraiba e Mineira. Da esquera para a direita de cima para baixo;1-WACO Vermelhinho da Aviação do Exército, modelo conservado pelo Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos.Foi encomendado nos EUA. 2- Avião WACO igual ao anterior, mas com pintura diferente.Este avião possuia motor de 240 hp, voa a 180km/hora numa altitude máxima de 868 metros. .Podiam levar 3 metralhadoras e transportar 110 kg em bombas 3-Avião MOTH. 4-Avião POTEZ. Tinha motor de de 450 hp e possuia 4 metralhadoras 5- Avião Neuport Delage. 6-Avião Curtiss Falcon.adiquirido pelos revolucionários na Argentina,faziam fogo picado A seguir eles serão citados como presenças entre as forças governistas e revolucionárias.(Fontes: Diversas pesquisadas na Internet)

Atuaram, com base em Resende, como comandantes do Destacamento, os seguintes oficiais da Arma Aviação do Exército, que havia sido criada em 1927: 1º tenentes Joelmir Campos de Araripe Macedo, José Cândido da Silva Muricy Filho, e Capitão Henrique Dyott Fontenele. Este, 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".

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, 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.



Seu esforço operacional concentrou-se, em agosto, sobre formações revolucionárias 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, pilotado pelo "Melo Maluco".

Este era o tenente Francisco Assis Correia de Melo que foi assim apelidado por sua invulgar perícia, coragem e audácia. Mais tarde. Foto ao lado 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 e 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.

E foi nesse dia 13, pela madrugada, entre 01h30 e 03h00, que um audaz e ousado piloto revolucionário, partindo de Lorena, depois de sobrevoar o Campo de Pouso de Resende e o QG 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 1º 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 revolucionários 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 Ten 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**. Em realidade assim eram denominados os aviões do Governo e também ficaram na memória dos resendenses as manobras ousadas de" Melo Maluco".

Em 22 de agosto, 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 revolucionários. Depois de se enfrentarem com metralhadoras, os revolucionários 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-I 17 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 Brigadeiro Lysias Rodrigues, nosso primeiro mestre em Geopolítica do Brasil, com a obra **Geopolítica do Brasil,** para iniciantes Ele foi uma legenda na aviação dos **Gaviões de Penacho,** apelido dos pilotos revolucionários.

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 revolucionárias, 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 1º Grupo de Caça **(o Senta Pua),** 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.

No início de setembro, 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 compa-

recer. 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 Ten Brig 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. O último, 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 seguinte, 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**.

Em 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 lº de setembro desenvolvem-se negociações de paz. Intensificam-se voos de reconhecimento sobre a concentração revolucionária em Guará.

No dia 2 de outubro, 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.

Dia 3 de outubro, foram suspensas as hostilidades e só houve um voo de reconhecimento sobre os eixos de Retirada para prevenir congestionamentos.

No dia 6 de outubro, 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.Os revolucionário possuíam campos de pouso em Lorena, Taubaté,Mogi Mirim, Campinas e Itapetininga.

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 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, durante a Revolução de 1932.

No começo de setembro, 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 Primeiro-Tenente José Angelo 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.

Fontes consultadas

AVIAÇÃO CONSTITUCIONALISTA. 50 anos de textos - Gaviões de Penacho contra Vermelhinhos (Consultar na Internet ‘Vermelhinhos’).

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Aviação Constitucionalista de 1932. Luta aérea nos ceus do Brasil**. www.defesa.ufif.br.
BENTO, Cláudio Moreira, Cel. **Uma História Militar do Vale do Paraíba**. Volta Redonda, 1996. (Conferência no XIII Simpósio de História do Vale do Paraíba
ACADEMIA PULISTA DE HISTÓRIA.0primeiro combate aéreo no céu paulista.Revista do Historiador.nº164,set/dez 2012. p.11.
_____.Resende: Cenário do único combate aéreo no Brasil. **O Ponte Velha**. Resende: jun/1996.
_____.Resende: alvo do 1° bombardeio aéreo noturno na América do Sul. **O Ponte Velha**. Resende: ago/1996. (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 dc 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.