

Medo que vem do céu: o efeito psicológico da aviação durante a Revolução de 1932¹

Fear that comes from heaven: the psychological effect of aviation during the Revolution of 1932

Miedo que viene del cielo: el efecto psicológico de la aviación durante la Revolución de 1932

Ten Cel EB Carlos Roberto Carvalho Daróz
Mestre em Operações Militares
Colégio Militar do Recife / Divisão de Ensino
Recife/PE - Brasil
cdaroz@yahoo.com.br

RESUMO

Desde a sua introdução no cenário da batalha, nas primeiras décadas do século XX, o avião demonstrou a capacidade de atuar contra o moral do inimigo, influenciando em sua vontade de lutar. Este estudo apresenta o emprego da aviação como vetor de guerra psicológica durante a Revolução de 1932 e destaca que o avião, além dos danos físicos causados ao oponente em terra, teve um imenso efeito psicológico sobre os soldados e sobre a população civil, sobretudo em São Paulo.

Palavras-chave: Aviação militar. Revolução de 1932. Guerra psicológica. História militar.

Recebido / Received / Recibido
26/07/12

Aceito / Accepted / Acepto
09/10/12

¹ O trabalho baseia-se na análise crítica de numerosas fontes primárias e da historiografia existente e é uma versão modificada daquela apresentada no I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira, em julho de 2012, na UNIFA.

ABSTRACT

Since its introduction in the battle scene in the early decades of the twentieth century, the airplane demonstrated its ability to lower the enemy's morale, influencing their willingness to fight. This study presents the use of aviation as a vector of psychological warfare during the Revolution of 1932 and highlights that the plane, besides the physical damage to the opponent on the ground, had a huge psychological effect on soldiers and on the civilian population, specially in São Paulo.

Keywords: *Military aviation. Revolution of 1932. Psychological warfare. Military history.*

RESUMEN

Desde su introducción en el escenario de la batalla, en las primeras décadas del siglo XX, el avión demostró la capacidad de actuar contra la moral del enemigo, influyendo en su gana de luchar. Este estudio presenta el empleo de la aviación como vector de guerra psicológica durante la Revolución de 1932 y destaca que el avión, además de los daños físicos causados a los enemigo en tierra, tuvo un inmenso efecto psicológico sobre los soldados y sobre la población civil, sobre todo en São Paulo.

Palabras-clave: *Aviación militar. Revolución de 1932. Guerra psicológica. Historia militar.*

INTRODUÇÃO

Quando o tenente italiano Giulio Gavotti, pilotando um aeroplano *Taube*, lançou granadas com as mãos sobre posições ocupadas por tropas turcas acampadas em um oásis no deserto líbio, durante a Guerra Ítalo-Turca, em 1911, provocou poucos danos materiais, contudo levou o pânico aos soldados em terra. Já em sua estreia no campo de batalha, o avião demonstrou a capacidade de interferir no moral do inimigo, aterrorizando-o e diminuindo sua capacidade de lutar. Mas foi durante a 1ª Guerra Mundial (1914-1918) que se registrou, pela primeira vez, o emprego da aviação de guerra de modo mais intenso. Para mensurar a utilização do avião, ao término do conflito, em novembro de 1918, os países beligerantes haviam fabricado aproximadamente 220 mil aeronaves de diversos tipos e modelos, além de mais de uma centena de dirigíveis (ANGELUCCI, 2001, p. 73). Também nesse conflito de proporções mundiais, a presença do avião sobre as linhas de combate trazia ao soldado medo e apreensão potencializados por um sentimento de impotência diante das máquinas voadoras.

Apesar da quantidade de aeronaves empregadas, no final da guerra, em novembro de 1918, as potencialidades da nova arma ainda não tinham atingido plenitude, permanecendo muitos líderes militares céticos quanto ao uso da aviação (LIDDEL HART, 1979). Apesar dessa visão, no período entre guerras surgiram alguns visionários que começaram a desenvolver as teorias do Poder Aéreo, cujo principal expoente foi o general italiano Giulio Douhet,

comandante da aviação da Itália. As discussões a respeito do papel do avião no campo de batalha, realizadas durante as décadas de 1920 e 1930, chegaram a algumas formulações acerca do efeito psicológico da aviação sobre o inimigo. Para Douhet, o poder aéreo decorrente da aviação poderia, por si, vencer a guerra (DOUHET, 1988). Em sua concepção, a população inimiga deveria ser um alvo prioritário para os bombardeios; constituída de civis sem experiência de combate, logo teria sua moral abalada e diminuiria a vontade nacional de prosseguir no conflito diminuiria (HOWARD, 1996).

O Major-General Hugh Trenchard, idealizador e primeiro comandante da Real Força Aérea britânica, defendia que a aviação era uma arma essencialmente ofensiva, mas nunca defendeu a tese de que os bombardeios poderiam ganhar a guerra sozinhos. Acreditava que o enfraquecimento do moral do inimigo era uma espécie de pré-requisito para que os exércitos pudessem avançar com uma oposição bem mais fraca. Em uma escala, considerava que os efeitos psicológicos provocados pela aviação eram superiores aos materiais na proporção de vinte para um (SANTOS, 1990). Trenchard era contra o bombardeio indiscriminado de áreas residenciais, embora admitisse o ataque a áreas industriais, ainda que em regiões urbanas. Para ele, os bombardeios deveriam atingir o maior número possível de fábricas e não necessariamente destruir umas poucas, pois, assim, o pânico seria espalhado mais rapidamente

entre a população e maximizaria os efeitos estratégicos da ação (SANTOS, 1990).

No Brasil, durante o movimento tenentista de 1922, dois hidroaviões da Aviação Naval bombardearam o Forte de Copacabana, onde estavam entrincheirados os militares revoltosos. O ataque, mais por seu efeito psicológico do que pelos danos causados pelas bombas, resultou na rendição da maioria dos envolvidos na revolta e precipitou o episódio que passou à história com o nome de “Os Dezoito do Forte” (FROTA, 2000; McCANN, 2009).

Foi durante a Revolução Constitucionalista de 1932, porém, que a aviação de guerra brasileira foi empregada efetivamente em combate e pôde demonstrar sua capacidade de atuar sobre o moral do oponente, influenciando decisivamente no resultado da batalha. O presente trabalho tem por objetivo conduzir a uma reflexão sobre a capacidade de a aviação atuar como vetor de ação psicológica sobre o inimigo, tomando como objeto de estudo a Revolução de 1932.

1 A AVIAÇÃO NA REVOLUÇÃO DE 1932

Há oitenta anos, no dia 9 de julho de 1932, irrompeu em São Paulo uma revolta contra o Governo Provisório do presidente Getúlio Vargas. Tropas federais foram enviadas de todo o país para conter a rebelião, mas as forças paulistas sustentaram uma luta contra o Exército e a Marinha durante três meses (MCCANN, 2009). O episódio, conhecido como a Revolução Constitucionalista de 1932, foi um dos maiores conflitos internos travados no Brasil e contou com o emprego efetivo da aviação nas operações de combate.

Durante o movimento revolucionário, a Aviação Militar, pertencente ao Exército Brasileiro, e a Aviação Naval, da Marinha do Brasil, enfrentaram nos céus de São Paulo a diminuta Aviação Constitucionalista, organizada com base nos aviadores da extinta Aviação da Força Pública de São Paulo, aviadores militares que aderiram à causa paulista e pilotos de aeroclube e civis voluntários (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990). Tanto o governo federal quanto as forças constitucionalistas fizeram uso de aeronaves de combate, que cumpriram missões de ataque, bombardeio, reconhecimento, propaganda, caça, observação do tiro de artilharia, dentre outras (LAVENÈRE-WANDERLEY, 1975).

Foram registrados combates aéreos – inclusive sendo abatido o primeiro avião em batalha na América do Sul –; bombardeios contra cidades, tropas e campos de aviação; ataque aéreo contra navio que atuava no bloqueio naval ao porto de Santos; aeronaves abatidas por fogo de metralhadoras antiaéreas (DARÓZ, 2009).

2 A AVIAÇÃO E O EFEITO MORAL

Na historiografia referente à Revolução de 1932, alguns autores afirmam que a aviação, por suas limitações técnicas e doutrinárias, não desempenhou papel relevante nos combates, pelo contrário, sua participação teria sido meramente de efeito psicológico. Tal consideração baseia-se na tese da pouca precisão dos ataques aéreos, e no limitado efeito material de seus ataques, como afirma Paulo Duarte, ex-combatente paulista que atuou na Frente do Vale do Paraíba:

Nos morros, de vez em quando, apareciam alguns ratos mortos, coelhos vitimados pela aviação, relembrou. No leito do rio, ao arrebentamento de um projétil, boiavam cadáveres de peixes. Mas raramente houve mortos e feridos entre as tropas, levando os soldados constitucionalistas a tacharem a força aérea federal de “Aviação de Caça e Pesca.” (HILTON, 1982, p. 212).

Apesar de suas limitações para produzir danos de vulto nas instalações e tropas adversárias, o efeito psicológico da aviação sobre o moral dos soldados e da população civil foi imenso e, por diversas vezes, resultou decisivo nas ações de combate. O brasilianista Stanley Hilton destaca o papel da aviação com tal propósito:

A “quinta arma” federal e constitucionalista espalhava o terror nas trincheiras e pela retaguarda das linhas de frente, nas estações ferroviárias, nas rodovias, nos campos de aviação, e até nas ruas de pequenas cidades, causando feridos, mortos e indignação entre as populações civis e gerando atritos diplomáticos com outros países. Só pela presença dessa nova arma de combate, a unicidade histórica de 1932 seria garantida. (HILTON, 1982, p.193).

Cabe ressaltar que o uso da aviação para influir sobre o moral do oponente não foi apenas um efeito colateral, mas sim, ocorreu intencionalmente pela vontade dos comandantes envolvidos, seja do lado federal, seja entre os paulistas (HILTON, 1982, p. 207).

3 AS MISSÕES DE PROPAGANDA

Quando eclodiu o movimento revolucionário, a população paulista encontrava-se plenamente motivada para a luta, unida em torno de uma causa comum, considerada justa e necessária (FIGUEIREDO, 1977). Ciente dessa motivação, o Governo Provisório empregou diversos recursos e meios no sentido de diminuir o moral dos soldados e da população de São Paulo (HILTON, 1982). Nesse contexto, a Aviação Militar e a Aviação Naval foram

utilizadas para desempenhar essa tarefa psicológica. Em sentido contrário, mesmo com sua eterna carência de aviões, os paulistas empreenderam diversas ações com o objetivo específico de solapar o moral dos combatentes legalistas (RODRIGUES, 2000).

Um expediente utilizado pelas forças legalistas – e também pelos paulistas – foi a realização de missões de propaganda, com o lançamento de panfletos, jornais e proclamações a partir de aeronaves sobre as cidades e tropas inimigas (HILTON, 1982). Diversas missões de propaganda foram realizadas pela Aviação Militar, ativando uma espécie de correio aéreo informal. Durante o primeiro dos dois grandes ataques lançados pelos federais sobre o Campo de Marte, em 16 de julho, duas aeronaves Waco CSO foram designadas para lançar duas proclamações, uma do presidente de Minas Gerais, Olegário Maciel, e a outra do General Góes Monteiro, comandante do Destacamento de Exército do Leste. A mensagem de Góes Monteiro, um dos principais generais de Vargas, segue transcrita:

MENSAGEM AÉREA

(Para o povo de São Paulo e principalmente a tropa armada)

Tenho retardado o início das hostilidades na esperança de que um sopro de bom senso, de boa vontade e patriotismo fizessem reflectir os vossos dirigentes na imensidade dos males que estão atraindo sobre a Pátria, e nas desgraças para vós todos de São Paulo de que eles serão responsáveis concientes.

Para não haver o *Finis Fratrice*, todo o Brasil se levanta com justa indignação contra os políticos sem entranhas e os chefes ambiciosos que os enganaram crendo a mentalidade dissolvente que nos infelicitava.

Não os acompanheis mais.

Nunca vos menti e eu amo mais São Paulo do que qualquer um deles. Já dei provas concretas dessa afirmativa, já vos tenho feito todo bem que tenho podido, e eles só vos tem explorado e trazido luto, dor e guerra.

Pedi aos generais Isidoro e Klinger e Coronel Salgado para exhibirem a correspondência que troquei com eles e vereis que eu não estou mentindo.

Valorosos paulistas, vinde conosco, os outros brasileiros! Eu os unirei todos de novo, não consentirei que sejaes humilhados nem maltratados. Mas, desobedecei e expulsae vossos dirigentes perversos que atiraram o Brasil na luta civil, para satisfazer baixos apetites exatamente quando ele precisava estar unido para agir prestigiosamente em favor da paz sul-americana.

Tende confiança em mim e nos vossos irmãos que se baterão bravamente pela honra e vida do Brasil – esse nosso querido Brasil deve estar acima de tudo.

Vinde para o nosso lado, e a devastação que cairá sobre todo o nosso patrimonio moral e material ainda poderá ser limitada.

Não vacileis, pois é impossível esperar mais e eu terei de agir rapidamente para restabelecer a ordem no nosso País. (MONTEIRO, 1932).

A proclamação do General apelava, inclusive utilizando um argumento emocional, à população e aos soldados paulistas para que desistissem da luta e depusessem as lideranças do movimento.

As missões de lançamento de folhetos prosseguiram. No dia 23 de julho, após tomar conhecimento da morte de Santos Dumont, no Guarujá, novamente o General Góes Monteiro determinou à sua aviação o lançamento, sobre a cidade de São Paulo, de uma coroa de louros com uma fita na qual estava grafado “Homenagem a Santos Dumont, do Destacamento de Exército Leste”. Juntamente com a homenagem, foram lançadas proclamações elogiando o inventor do avião e depreciando as lideranças paulistas (HILTON, 1982, p.200).



Figura 1: Lançamento de panfletos pela Aviação Militar no centro de São Paulo.

Fonte: O mundo ilustrado (1954).

As forças constitucionalistas também buscaram influenciar o moral dos governistas com o lançamento de panfletos (FOLHA DA MANHÃ, 1932). Na primeira semana da revolução, um solitário avião decolou do Campo de Marte em direção à Vila Bela² e lançou grande quantidade de boletins de propaganda sobre os navios da Marinha que lá começavam a se reunir para bloquear o litoral paulista, na tentativa de cooptar as forças navais para a causa constitucionalista (LINHARES, 1971, p. 60). A ousada missão foi noticiada pelo jornal **A Tribuna**, da cidade de Santos, que também transcreveu, na íntegra, o manifesto paulista, apesar de interpretar erroneamente o posicionamento da Marinha, que permaneceu leal ao Governo Provisório:

² Atual Ilhabela.

Um feito de arrojo e, ao mesmo tempo, de grande dedicação à causa paulista, é o que se realizou hontem, um dos nossos oficiais aviadores da Força Pública.

Voando num aparelho civil, o piloto demandou a enseada de São Sebastião, onde se acha a esquadra enviada pelo governo provisório a Santos, e distribuiu sobre as unidades de nossa Marinha de Guerra, cuja attitude nesse momento é symphatica, visto como não hostiliza o movimento paulista, o seguinte manifesto:

À NAÇÃO

O movimento que se desencadeou na noite de 9 para 10 deste mês e dominou incontinenti o Estado de S. Paulo, na mais perfeita harmonia e solidariedade de civis e militares, sem lutas nem vozes discrepantes, não tem outros intuitos senão reintegrar o país na ordem legal e restituir aos brasileiros o gozo dos direitos e franquias que são o apanágio de nossa civilização.

Como a Ditadura se tenha incompatibilizado com esses ideais, quebrando os compromissos da Aliança Liberal e exercitando uma política indigna de um povo culto, que se desenvolve e prospera sob a cúpula da democracia constitucional representativa, cumpre reduzi-la e removel-a do ponto onde pretende perpetuar-se e sobrepor seus próprios commodos ás aspirações da Nação.

Pelo que, o povo, a guarnição federal e a força pública de S. Paulo, fraternizados com os civis e militares de Matto Grosso e em estreita cooperação com as correntes políticas e milícias do Rio Grande do Sul, Minas Geraes e outros Estados, pedem se tranquilizem seus compatriotas e anuncia-lhes que o movimento há-de generalizar-se e prosseguir victorioso, com o duplo e fundamental intento de entregar o Governo Federal a uma junta que, dentro do prazo estritamente indispensável para o preparo e funcionamento da assembléia constituinte, leve o país ao regimen constitucional, e de pôr em vigor immediatamente a Constituição de 24 de fevereiro de 1891, salvo nos topicos attinentes ao poder legislativo e em outros inconciliáveis com as necessárias prerrogativas do poder supremo, na situação ephemera em que nos achamos.

A Junta Governativa Nacional compor-se-á de cinco membros – um do Rio Grande do Sul, um de S. Paulo, um de Minas Geraes, um do Districto federal e um do Norte – e elegerá dentre elles um para seu presidente.

Tudo pela união, felicidade e grandeza do Brasil! (A TRIBUNA, 1932).

Quando as tropas federais conquistaram a cidade de Buri, nos últimos dias do mês de julho, foram lançados sobre as trincheiras paulistas, na Frente do Vale do Paraíba, cerca de 500.000 exemplares de um boletim que exaltava a vitória legalista (GERALDO, 2002, p.8). Nesse único lançamento de panfletos, é possível dimensionar a quantidade de folhetos de propaganda jogados sobre as trincheiras e população inimigas.

O lançamento de panfletos de propaganda provocava, normalmente, grande curiosidade entre os

soldados e a população civil, que costumavam disputar os “papeizinhos”. Um típico exemplo do interesse dos civis ocorreu em Itajubá, na Frente Mineira, quando os paulistas lançaram sobre a cidade seus panfletos, conforme noticiou a Folha da Manhã:

Os aviadores constitucionalistas [...] empreenderam, hontem, um novo reide, tendo voado sobre Itajubá, deixando cahir, á população dessa próspera cidade, boletins e proclamações. Avidamente, essas notícias, fornecidas pelos bravos aviadores paulistas, eram disputadas pelos habitantes de Itajubá [...] (FOLHA DA MANHÃ, 1932).

Apesar da continuidade nos lançamentos governistas, os manifestos lançados do ar não produziram efeitos significativos na vontade de lutar dos paulistas. O que efetivamente abalou o moral dos soldados e, em menor grau de intensidade, da população de São Paulo foram as ações de ataque e bombardeio.

4 OS ATAQUES AÉREOS E SEU EFEITO SOBRE AS TROPAS

Como já foi assinalado, o índice de acerto no alvo das bombas lançadas pelas aeronaves legalistas era baixo, provocando danos materiais limitados. A ineficácia nos bombardeios pode ser creditada à precariedade da tecnologia de bombardeio, à baixa qualidade das bombas e ao treinamento insuficiente de algumas tripulações, tendo em vista que, antes da Revolução de 1932, somente alguns aviadores militares possuíam qualificação e tiveram a oportunidade de lançar bombas, seja em exercícios ou em operações reais do ciclo revolucionário da década de 1920 (DARÓZ, 2009, p.191).

Se, por um lado, o efeito material era pequeno, o impacto psicológico sobre as tropas atacadas foi enorme. O soldado, ao vislumbrar o avião inimigo posicionando-se para atacá-lo, sentia-se vulnerável e impotente, e reagia de diversas maneiras, indo do pânico até a completa paralisia. Relatos de prisioneiros de guerra paulistas deixam claro o medo que sentiam diante dos ataques da Aviação Militar. Após ter sido aprisionado, o 1º Tenente Hermenegildo Carneiro, do 2º Regimento de Cavalaria Divisionária, respondeu aos seus interrogadores que “o efeito material da aviação é nulo, sendo grande o efeito moral, pois os paulistas se sentem desmoralizados por não possuírem tal auxílio.” (BRASIL, 1932). Outro militar paulista capturado, o Soldado Lázaro Bastos, voluntário do Batalhão Euclides Figueiredo, ao ser perguntado sobre o papel da aviação, respondeu “que a artilharia e a

aviação governista bombardeavam muito produzindo pouco efeito material porem grande efeito moral; que receberam capacetes de aço os quais serviam de proteção contra estilhaços.” (BRASIL, 1932a).

Antônio Santos Amorim, soldado voluntário do 7º Batalhão de Caçadores da Reserva de Santos, cita em seu livro, lançado apenas dois meses após o fim do conflito, ainda sob a emoção dos combates, uma conversa entre companheiros pertencentes à sua companhia:

Muitos soldados da 1ª Cia. reunidos. Todos à vontade. Numa ribanceira. Em Engenheiro Hermillo. Falava-se de varejeiras (aviões). Cada qual contava a maior vantagem possível. Para não ficar por baixo.

O sargento Godoy diz: - Eu não tenho medo de coisa alguma. A não ser, está visto, das varejas. E não é propriamente medo. É nervosismo. Moléstia que eu sofro desde criança...

O Dudu confessa: - Eu e o Tenente Simione temos tanto pavor das varejas que, um dia destes, quase fomos parar em Itapetininga. Correndo sempre pela estrada em fora ... E tinha sido exato.

O Alberto Morgado, conta, então: - Quando eu vejo a vareja, é fatal: dá-me uma tremedeira horrível nas pernas. Quero andar e não posso. Há poucos dias todos correram para o mato. Escondendo-se. Eu, não. Fiquei na cozinha. Houve o bombardeio. Não arredei pé. Mais tarde, o Salustiano, o Torrecilha e o Guilherme gabavam a minha coragem, dizendo-me: você é um soldado paulista de raça, não tem medo dos aviões inimigos. Eu fiquei quieto. Mas a verdade é que não fugi também porque minhas pernas não me deixaram. Se eu pudesse ter corrido, a esta hora estaria em Santos. (AMORIM, 1932, p. 106-107).

Na verdade, ao ser confrontado por uma aeronave inimiga, que não possuía limites de mobilidade e podia lançar um ataque de qualquer direção, o soldado em sua trincheira era tomado por um sentimento de total impotência, pois seu armamento – em geral o fuzil Mauser de 7 mm, tanto entre os paulistas quanto entre os federais – também não era adequado para atirar nos aviões. A respeito do sentimento de impotência do soldado, comum diante do ataque aéreo, o mesmo autor descreve sua experiência pessoal:

Estávamos entrincheirados. O ronco de um motor, no espaço, chama a nossa atenção. Pô-nos de sobreaviso. Erguemos os olhos. É ela mesma. A varejeira, todos sabem o que é. E todos tratam de se esconder. Chuva de granada ou de metralhadora não é como a outra. Que não quebra osso. A varejeira quebra até ferro. E vem de cima para baixo. Numa rapidez fantástica. Às vezes, descarregamos nossos fuzis contra o avião. Bem sabemos que em pura perda de tempo. Nossas balas não o alcançam. Mas é o instinto de defesa. (AMORIM, 1932, p. 30).

O efeito mais psicológico do que material, no entanto, não era de todo sem intenção. Os ataques aéreos foram, para ambos os contendores, a grande novidade da Revolução de 1932, não raro causando pânico aos combatentes terrestres. Esse efeito foi explorado ao máximo pelos legalistas, que instituíram a prática de usar patrulhas aéreas sobre tropas rebeldes, muito mais para fins psicológicos do que propriamente pelo que poderiam representar certos alvos de oportunidade. Os Waco CSO – pintados na cor vermelha –, que desempenharam grande parte das missões de inquietação, eram temidos e foram logo apelidados pelos paulistas de “vermelhinhos” (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 348).

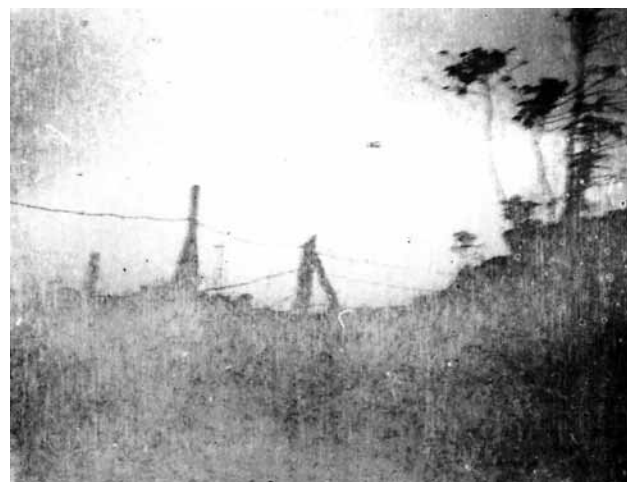


Figura 2: A visão do soldado: um “vermelhinho” sobrevoa uma trincheira paulista na Frente do Vale do Paraíba.

Fonte: Acervo particular do autor.

Se, de um lado, os soldados constitucionalistas apavoravam-se diante do ataque dos “vermelhinhos”, o mesmo ocorria com as forças federais quando atacadas pelos aviões paulistas. Foi o que observou em agosto o Major Lysias Rodrigues, comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça constitucionalista, ao analisar o desempenho de sua unidade:

[] mais ou menos uns 800 kg de alto explosivo eram atirados precisa e eficientemente, cada dia, sobre as posições adversárias. Os efeitos haviam sido de tal monta, que a progressão inimiga cessara por completo. O pavor da aviação enclausurava o inimigo nos seus abrigos. O aparecimento de um avião no ar fazia cessar até o combate em terra. Estavam eles desmoralizados pelos bombardeios constantes, pelos ataques a metralhadora. (RODRIGUES, 2000, p.18).

Em mais de uma oportunidade, a Aviação Militar foi utilizada pelos federais como vetor de demonstração de

força para quebrar a vontade de lutar dos paulistas, como ocorreu nos dois ataques ao Campo de Marte, um dos quais empregando todas as aeronaves que estivessem disponíveis para voar. Em sua ordem particular à aviação para essa missão, o General Góes Monteiro foi claro quanto a sua intenção: “o fim visado é abater o moral dos revoltosos” (BRASIL, [1932b]).

Se, por um lado, o lançamento de panfletos não se mostrou de grande relevância para afetar o moral paulista, os ataques da aviação definitivamente aterrorizavam o soldado e a população civil. Sua influência nas operações militares foi notória, provocando pânico, abandono de posições e, até mesmo, debandada de tropas que até então se encontravam firmes em suas trincheiras, conforme reconheceu o 2º Sargento José Pinto Pestana Marcondes Filho, do 2º Regimento de Cavalaria Divisionário, capturado pelas tropas federais na localidade de Pinheiros. Em seu interrogatório, o sargento disse que “a artilharia e a aviação governistas têm produzido muito medo entre as tropas, o que explica a precipitação das retiradas” (BRASIL, 1932c).

5 O EFEITO MORAL SOBRE A POPULAÇÃO CIVIL

Os bombardeios federais, muito além de destruírem alvos de interesse militar, também se prestavam a tentar reduzir a vontade de lutar dos paulistas. Um segundo ataque de grande amplitude, sobre o Campo de Marte, foi realizado em 23 de julho por ordem do General Góes Monteiro (BRASIL, [1932b]). Dessa vez o comandante do Destacamento de Exército do Leste foi taxativo em sua ordem de operações sobre o propósito da missão: realizar uma demonstração de força, intimidar as tropas constitucionistas e abater o moral da população civil de São Paulo, reunindo a maior parte dos meios da Aviação Militar. Em sua ordem particular ao Grupo Misto de Aviação, o general determinou que todas as aeronaves que estivessem disponíveis para voar deveriam participar do ataque, mesmo aquelas que não possuíam capacidade de transportar bombas (BRASIL, [1932b]). Assim, sob o comando do Major Eduardo Gomes, uma dezena de aviões de todos os tipos, incluindo dois caças *Vought O2U-2A Corsair* da Aviação Naval, atacou o Campo de Marte, lançando cerca de setenta bombas de 55 kg (125 libras) e de 25 libras (FOLHA DA MANHÃ, 1932b). O efeito material do bombardeio foi inexpressivo, mas a demonstração de força cumpriu sua finalidade, servindo para manter a Aviação Constitucionalista

longe do Campo de Marte e para abalar o moral da população de São Paulo. Os “vermelhinhos” (*Waco*) e os *Potez TOE* federais atingiram a cidade e o Campo de Marte, centro operacional da Aviação Constitucionalista. Uma das bombas explodiu nas proximidades do Clube Espéria, repleto de mulheres e crianças, provocando consternação e medo entre a população civil, apesar de não terem sido registradas baixas (DONATO, 1982, p.144).

Na última quinzena de setembro, a aviação federal apertou o cerco contra o Estado de São Paulo e realizou uma série de ataques a alvos estratégicos nas cidades de Campinas, Jundiaí, Rio Claro e Bragança Paulista. De uma maneira geral, os alvos eram estações ferroviárias, pátios de manobras, campos de pouso e composições ferroviárias. De todas essas cidades, Campinas foi a que sofreu mais, sofrendo bombardeios nos dias 18 (dois ataques), 20, 21 e 23 de setembro. Embora os alvos a que se visava fossem de valor militar, a falta de precisão das bombas e o fato de os ataques serem desfechados de grande altitude fizeram com que a população civil fosse atingida, havendo mortes e ferimentos, inclusive em mulheres e crianças. O jornal campineiro **Correio Popular** descreveu o primeiro ataque, realizado no dia 18, quando foi morto um menino de dez anos de idade:

[...] Na estação ferroviária de Campinas, o movimento era intenso às 11h30 da manhã de 18 de setembro de 1932. Famílias inteiras se deslocando de trem para a casa de parentes nos arredores da cidade [...]. O pequeno Aldo, de dez anos de idade, calçava os sapatos no hall da estação quando ouviu o ronco do motor ecoar nos céus. O menino jogou os sapatos para o lado e correu. Aviões ainda eram uma grande novidade naquele tempo. Sua mãe, Ada Chioratto, ainda tentou segurá-lo, mas o menino já havia desaparecido.

A bomba caiu ao seu lado. Aldo morreu instantaneamente, atingido por estilhaços no estômago. [...]. No ataque deste domingo foram lançadas quatro bombas. A primeira varou o teto de zinco da Estação Mogiana e explodiu na viga de ferro do suporte, o que diminuiu seu impacto. A segunda matou o pequeno Aldo e feriu outras três pessoas, dois imigrantes italianos e um libanês, além de um outro menino, João Polli. [...].

A guerra se aproximava cada vez mais da cidade. A Estação de Campinas, o principal entroncamento ferroviário do país, era um alvo em potencial. Os aviões, ainda precários, tinham pouco poder de fogo, mas causavam muitos estragos com as bombas e as rajadas de metralhadoras. Para a população civil era uma experiência aterrorizante. Durante a quinzena que engloba este domingo, Campinas sofreu diversos ataques aéreos. Foram 57 bombas lançadas sobre a cidade, que causaram duas mortes, 31 feridos e onze mutilados. [...] (CÉSAR; MARTINS, 1999, p. 2).

Os ataques a Campinas efetivamente provocaram baixas entre civis, inclusive do menino Aldo (FOLHA DA MANHÃ, 1932c), que trabalhava como mensageiro para as forças constitucionistas. Esses bombardeios causaram profunda comoção entre os paulistas e geraram diversos protestos. O Governador Pedro de Toledo emitiu uma proclamação à nação repudiando os ataques; entidades civis e a imprensa paulistas apelaram para a opinião pública mundial (HILTON, 1982, p. 217).

Diversas instituições expressaram sua indignação: o Instituto da Ordem dos Advogados de Campinas, a Associação Comercial de Santos, a Cruz Vermelha de São Paulo, a Associação dos Funcionários Públicos do Estado (FOLHA DA MANHÃ, 1932c). O manifesto da associação santista dá uma ideia do tom das reclamações: “A Associação Commercial de Santos vem manifestar o seu inteiro apoio e solidariedade ao veemente protesto encabeçado por esse Instituto e subscripto pelas associações de classe contra actos de vandalismo praticados por aviões da ditadura, bombardeando cidades e populações civis sem qualquer objectivo militar. Viva S. Paulo! Viva o Brasil!” (FOLHA DA MANHÃ, 1932c).

A **Folha da Manhã** publicou, no dia 22 de setembro, um editorial, estimulando a população de São Paulo a responder aos ataques com o alistamento em massa da população, em uma clara tentativa de utilizar o efeito psicológico provocado pela aviação federal em benefício do próprio moral das forças paulistas que, na ocasião, encontravam-se exauridas, sem recursos e em franca desvantagem em todas as frentes de combate:

AS SELVAGERIAS DICTATORIAES

É de applaudir-se sem reservas, o protesto que a Associação Commercial e outros gremios das classes conservadoras levaram ao conhecimento das suas congêneres do Rio de Janeiro, contra o bombardeio aereo de Campinas, a ultima selvageria dictatorial. Pensamos, mesmo, que igual procedimento devem ter todas as nossas associações culturais, as congregações das nossas escolas superiores, o clero, quantos órgãos existam do progresso e da civilização de S. Paulo.

Vamos mais longe. O protesto de S. Paulo precisa ser feito perante o mundo civilizado. Para isso, levomo-lo até á Sociedade das Nações, propagando por toda America a noticia da atrocidade e a condemnação dos seus autores directos e indirectos.

No Brasil inteiro, o attentado levantará ondas de indignação capazes de subverter a ditadura. No mundo civilizado, lavrar-se-á a sua sentença condemnatória. Quem, fóra da sinistra turbista, não se revoltará contra o inútil morticínio de mulheres e

crianças, commettido por pura perversidade, sem qualquer objectivo militar?

Nossa resposta ao bombardeio de Campinas, já o dissemos, deve ser o alistamento em massa de todos os paulistas de 18 a 35 annos. Não temos outra porque S. Paulo não vê, além das fronteiras, outro inimigo a não ser o exercito dictatorial. Impossíveis, pois, as represálias que obrigariam a dictadura a conter os seus bárbaros furores. (FOLHA DA MANHÃ, 1932e).

Ainda sobre os ataques a Campinas, no final de dezembro, a estação de radioamador clandestina LX-2, transmitindo informações do Rio de Janeiro para São Paulo, irradiou um boletim de informações protestando contra o bombardeio. O Serviço Rádio do Ministério da Guerra, na ocasião, interceptou a seguinte mensagem:

Rádios interceptados em PTCR: nº 6
PTU3 : Santos : Boletim noticioso:
[...] em seis dias aviação ditatorial lança 38 bombas sobre cidade de Campinas. Cidade aberta [...] (BRASIL, 1932d).

Em outro boletim, os paulistas cogitaram, inclusive, abrir um processo judicial contra o Governo Provisório por “crime de guerra”:

Impotente para subjugar os soldados paulistas. A ditadura manda os seus aviões bombardear cidades abertas. Foi o que fizeram hontem os aviões ditatoriais sobre Campinas e Jundiáhy. Sem a menor vantagem de ordem militar, ditadura patenteou nesse atentado como nos de Silveiras e Cruzeiro, os sentimentos que o anima nessa luta. São Paulo está elaborando o processo jurídico desses crimes [...] (BRASIL, 1932e).

Foi durante os bombardeios federais contra Campinas que o 1º Grupo de Aviação de Caça constitucionalista chegou ao campo de aviação de Viracopos, naquela cidade, de onde passou a operar nos últimos dias da revolução. Seu comandante, o Major Lysias Rodrigues, registrou o estado de espírito que observou junto à população civil: “o moral das tropas do setor e, principalmente, da população civil estava abatidíssimo com as constantes incursões dos *Waco* ‘vermelhinhos’ da ditadura” (RODRIGUES, 2000, p. 58).

Além de Campinas e São Paulo, outras cidades paulistas também foram bombardeadas pela aviação federal, principalmente no Vale do Paraíba, o que sempre provocava medo e inquietude entre a população. Em sentido oposto, a Aviação Constitucionalista não bombardeou cidades e procurou focar seus ataques em objetivos estritamente militares, não provocando, dessa forma, efeito sobre a população civil.



Figura 3: Armazém destruído por bombardeio aéreo federal em Guaratinguetá.

Fonte: O Mundo Ilustrado (1954).

6 MORAL ABATIDO, LITERALMENTE

Após um bem sucedido ataque ao campo de Mogi-Mirim, onde conseguiu destruir no solo dois *Waco* federais, novos em folha, a Aviação Constitucionalista decidiu desfechar um golpe contra a esquadra que bloqueava o porto de Santos. De acordo com o Major Lysias, o ataque à esquadra era um objetivo prioritário dos **Gaviões de Penacho**³ desde o início das hostilidades, pois “o efeito moral seria grande e o efeito material imediato: a abertura do porto de Santos, necessário ao intercâmbio comercial” (RODRIGUES, 2000, p. 73). Na manhã de 24 de setembro, sábado, uma esquadilha composta por dois *Curtiss O-1E Falcon* e um *Waco CSO* decolou do Campo de Marte com a missão de atacar os navios da 1ª Divisão Naval da Marinha que, ao largo do porto de Santos, realizavam as ações de bloqueio.

Quando atacava o cruzador Rio Grande do Sul, navio-capitânea do bloqueio, o Curtiss Falcon, pilotado pelo Capitão José Ângelo Gomes Ribeiro e tendo como observador o Tenente Mário Machado Bittencourt, foi abatido pelas metralhadoras do navio (DIÁRIO DA NOITE, 1932). A perda dos dois aviadores abateu profundamente os aviadores paulistas, que não mais voaram até o fim da revolução.

Curiosamente, uma missão planejada para levantar o moral das já combalidas tropas paulistas resultou na perda definitiva das condições psicológicas da Aviação Constitucionalista para se manter em ação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os esforços no sentido de reduzir ou destruir a capacidade de travar a guerra do oponente encerram dois

aspectos possíveis: o físico e o psicológico. A questão psicológica trata de negar, danificar ou destruir elementos intangíveis, necessários ao inimigo para travar a guerra. Os alvos não são físicos, mas os “corações e mentes” das forças combatentes inimigas, e o efeito desejado é tornar essas forças incapazes de usar armas, equipamentos, veículos, estradas e assim por diante, necessários para travar a guerra, seja por falta de capacidade, seja por falta de vontade. Nessa perspectiva, o poder aéreo demonstrou sua capacidade contra os recursos físicos do inimigo, ao longo da história, porém sua capacidade contra os recursos psicológicos do oponente é, frequentemente, mal interpretada e mal compreendida.

No caso da Revolução de 1932, o emprego da aviação demonstrou claramente a intencionalidade dos comandos envolvidos com o objetivo de solapar a vontade de lutar dos adversários. Mais do que os efeitos físicos decorrentes dos bombardeios, os soldados e a população civil sob ataque sofreram a pressão do fator psicológico provocado pelos aviões federais e rebeldes, o que influenciou decisivamente no moral e no resultado da revolução.

A história encarregou-se de atestar o papel do efeito moral associado ao poder aéreo, na década seguinte – que testemunhou o maior conflito da humanidade, a 2ª Guerra Mundial – e nas guerras posteriores ocorridas nos séculos XX e XXI. Um exemplo clássico do efeito psicológico produzido pela aviação diz respeito ao uso que os alemães fizeram dos bombardeiros de mergulho *Stuka*, instalando sirenes que funcionavam durante os mergulhos, no começo da 2ª Guerra Mundial. O som característico de um ataque de *Stuka* gerava tanto medo que o ruído causava mais danos do que as munições lançadas pela aeronave. As campanhas de bombardeio estratégico conduzidas pelos Aliados contra as cidades alemãs e japonesas, na fase final da guerra, possuíam objetivos claramente psicológicos contra a população (KELLET, 1987, p. 256).

Por fim, o potencial moral do Poder Aéreo foi facilmente visível durante a 1ª Guerra do Golfo, em 1991, quando, após a Operação Tempestade do Deserto, desencadeada pela aviação da Coalizão que combatia as forças de Saddam Hussein, soldados iraquianos renderam-se em massa, no isolamento do deserto, aos helicópteros de ataque dos EUA que os sobrevoavam.

O emprego do poder aéreo em 1932, no que tange aos efeitos psicológicos, corrobora a visão de Clausewitz: “Quando falamos em destruir as forças inimigas, devemos enfatizar que nada nos obriga a limitar esta ideia a forças físicas: o elemento moral também tem de ser considerado” (CLAUSEWITZ, 2010, p. 83).

³ Apelido do 1º Grupo de Aviação de Caça constitucionalista.

REFERÊNCIAS

- A TRIBUNA. [São Paulo]: A Tribuna, 14 jul. 1932.
- AMORIM, A. S. **Santistas nas barrancas do Paranapanema**. Santos: Imprensa Santista, 1932.
- ANGELUCCI, E. **Illustrated Encyclopedia of Military Aircraft**. Edison: Chartwell Books, 2001.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Batalhão Euclides Figueiredo. **Termo de interrogatório de prisioneiro do Soldado voluntário Lázaro Bastos**, do Batalhão Euclides Figueiredo, de 15 de setembro de 1932. [São Paulo], 1932. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Destacamento de Exército Leste. **Ordem Particular para a Aviação nº 35 do Destacamento de Exército Leste**, Resende, RJ. [1932b]. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.
- BRASIL. Ministério da Guerra. **Rádio interceptado em PTCR nº 6**, protocolado no Ministério da Guerra em 26 de setembro de 1932. Rio de Janeiro, [1932d]. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Segundo Regimento de Cavalaria Divisionária. **Termo de interrogatório de prisioneiro do 1º Tenente Hermenegildo Carneiro**, do 2º Regimento de Cavalaria Divisionária, de 7 de agosto de 1932. Pirassununga, SP, 1932a. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.
- BRASIL. Ministério da Guerra. Segundo Regimento de Cavalaria Divisionária. **Termo de interrogatório de prisioneiro do 2º Sargento José Pinto Pestana Marcondes Filho**, do 2º Regimento de Cavalaria Divisionária, de 16 de agosto de 1932. Pirassununga, SP, 1932c. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.
- BRASIL. Ministério da Guerra. **Transcrição de mensagem rádio interceptada, de 17 de setembro de 1932**. Rio de Janeiro, [1932e]. Acervo Revolução de 1932. Arquivo Histórico do Exército.
- CÉSAR, J. B.; MARTINS, J. P. Aldo, o menino que correu sorrindo para a morte. **Correio Popular**, Campinas, 13 ago. 1999. Encarte Criança nos 500 anos, p. 2.
- CLAUSEWITZ, C. **Da guerra**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.
- DARÓZ, C. R. C. Aviação de caça e pesca? In: ROCHA, M. (Org.). **Poder aeroespacial e estudos estratégicos**. Rio de Janeiro: UNIFA, 2009.
- DIÁRIO DA NOITE. [São Paulo]: **Diário da noite**, 24 set. 1932.
- DONATO, H. **A Revolução de 32**. Rio de Janeiro: Abril Cultural, 1982.
- DOUHET, G. **O domínio do ar**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1988.
- FIGUEIREDO, E. **Contribuição para a história da Revolução Constitucionalista de 1932**. São Paulo: Martins, 1977.
- FOLHA DA MANHÃ. [São Paulo]: Folha da Manhã, 17 set. 1932.
- FOLHA DA MANHÃ. [São Paulo]: Folha da Manhã, 19 set. 1932c.
- FOLHA DA MANHÃ. [São Paulo]: Folha da Manhã, 21 set. 1932d.
- FOLHA DA MANHÃ. [São Paulo]: Folha da Manhã, 22 set. 1932e.
- FOLHA DA MANHÃ. [São Paulo]: Folha da Manhã, 24 jul. 1932b.
- FROTA, G. **Quinhentos anos de história do Brasil**. Rio de Janeiro: BibliEx, 2000.
- GERALDO, A. L. **A aviação no conflito constitucionalista de 1932**. [São Paulo], 2002. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/est-militares/ACC32/pg-geral.html>>. Acesso em: 22 dez. 2008.
- HILTON, S. **1932: a guerra civil brasileira**. São Paulo: Nova Fronteira, 1982.
- HOWARD, M. O conceito de Poder Aéreo: uma avaliação histórica. **Airpower Journal**, 4. trim. 1996. Disponível em: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil/apjinternational/apj-p/14tri96.htm>>. Acesso em: 15 out. 2008.
- INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA - INCAER. **História geral da aeronáutica brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Itatiaia, 1990. v. 2.
- KELLET, A. **Motivação para o combate**. Rio de Janeiro: BibliEx, 1987.
- LAVENÉRE-WANDERLEY, N. F. **História da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Brasileira, 1975.
- LIDDEL HART, B. **History of the first world war**. London: Richard Clay, 1979.
- LINHARES, A. P. **Aviação naval brasileira: 1916-1940**. Duque de Caxias: Imprensa Naval, 1971.
- McCANN, F. **Soldados da Pátria: história do exército brasileiro 1889-1937**. Rio de Janeiro: BibliEx, 2009.

MONTEIRO, Góes. **Mensagem aérea do General Góes Monteiro ao povo de São Paulo**. São Paulo: [s.n.], 1932. Acervo do Arquivo Histórico do Exército.

O MUNDO Ilustrado, n. 75. Rio de Janeiro: Mundo Gráfica e Editora, 1954.

RODRIGUES, L. **Gaviões de penacho**. Rio de Janeiro: INCAER, 2000.

SANTOS, M. **Teorização da guerra aérea**. Disponível em: <<http://www.milavicorner.0catch.com/tga.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2012.