MUSEU FREI GALVÃO
ARQUIVO MEMÓRIA DE GUARATINGUETÁ
CENTRO SOCIAL DE GUARATINGUETÁ

Praça Conselheiro Rodrigues Alves - n. 48 - 2. andar

2002 no. 221

O Vermelhinho, 70 anos depois....

Desde criança que ouço falar do vermelhinho, um avião que bombardeou Guaratinguetá e cidades vizinhas, na Revolução de 1 932. Confesso que apesar de gostar de aviões desde muito pequeno, a imagem que tinha na cabeça era de um avião do tipo usado na Segunda Grande Guerra, pois como nasci em 1 942, comecei a ouvir as histórias do vermelhinho por volta de 1950.

Recentemente, em 2 000, estive no Rio de Janeiro, visitando o Museu da Aeronáutica, que fica no "Campo dos Afonsos". Gostei muito do Museu e lá encontrei em perfeito estado, muito bem conservado, um avião vermelhinho, com o nome do Tenente Muricy. Em frente deste avião há uma placa dizendo que o mesmo bombardeou Guaratinguetá, Lorena e Taubaté. Aí caí na conta de que o vermelinho nada tinha a ver com o avião que tinha na cabeça e o que via na



minha frente era um bonito biplano, parecido com aqueles usados na primeira grande guerra e que fizeram o nome do grande piloto alemão Von Richthoffen, conhecido como o Barão Vermelho, pois o mesmo era um Barão e mandou pintar seu avião todinho de vermelho. Resolvi, na volta para Guaratinguetá, fazer um estudo sobre o vermelhinho. Descobri logo que não houve apenas um avião vermelhinho (como muita gente pensa e eu também pensava) e sim vários vermelhinhos.

No Brasil, em 1932, existiam vários aviões deste tipo, que é o Waco CSO, muito usados pelo Exército, principalmente pelo CAM, Correio Aéreo Militar, a partir de janeiro de 1 942 - CAN - Correio Aéreo Nacional. Quando começou a Revolução de 32, estes aviões começaram a ser usados pelos dois lados, como avião de caça, porém os que pertenciam às tropas do Governo foram pintados de vermelho, segundo consta inspirado no Barão Vermelho. Em 1941, quando foi criada a FAB, 25 destes aviões passaram para a mesma.

Os aviões Waco CSO, que inicialmente não tinham armamentos, foram armados com metralhadoras sincronizadas e porta bombas. Eles eram usados para bombardeio picado, reconhecimento armado,acompanhamento de combate, regulação de tiro de artilharia, permanência no ar para cobertura de áreas, escolta de caças (aviões), ligação e para lançamento de folhetins.

No dia 16 de julho de 1932, uma semana depois de iniciada a Revolução, houve o bombardeio do campo de aviação de Taubaté, quando foram atacados aviões ali pousados. Neste início da Revolução, o lado do Governo Federal só tinha seis Waco CSO (vermelhinhos). O Governo encomendou 36 Waco CSO, ou 240-A (versão militar-armados com metralhadoras e porta-bombas), que eram fabricados em Ohio, nos Estados Unidos. Porém, somente dez chegaram a tempo de serem montados e participarem das

operações aéreas, pois a Revolução durou apenas três meses. Estes dez aviões eram para serem usados como caças. Mas, houve um problema inesperado com as metralhadoras 7 mm, que foram instaladas a pedido do Governo, pois o Exército Brasileiro usava metralhadoras 7 mm e fabricava munição deste calibre aqui no Brasil. Porém, a especificação da munição usada em aeronaves era diferente da usada pelas armas da infantaria. Após alguns disparos as metralhadoras dos Waco engasgavam e não podiam mais ser usadas.

Em 22 de agosto de 1 932, houve, na frente do Vale do Paraíba, um encontro aéreo entre aviões do lado dos Paulistas e do lado do Governo Federal, tendo havido várias trocas de rajadas de metralhadora. Os aviões paulistas eram um Waco CSO e um caça Nieuport Delage NiD.72CI (sequestrado por um simpatizante da causa constitucionalista). Os aviões do Governo eram um Waco CSO e um Potez T.O.E. (que eram usados por ambos os lados. Este encontro aconteceu porque os paulistas realizaram ataques às tropas, na região de Queluz e os aviões do lado do Governo decolaram de Rezende e foram atrás dos paulistas. Nenhum avião foi abatido e os paulistas retiraram-se em direção à cidade de São Paulo. No dia seguinte, um avião Potez T.O.E., dos paulistas, foi incendiado, por um bombardeio, no Campo de Guaratinguetá (Hipódromo).

Brito Broca, em uma de suas crônicas escritas na "Edição Comemorativa Retrospectiva da Epopéia de 32", A Gazeta - São Paulo",em 09.07.1957, publicada sob o título: "Não Está Liquidado..."e reproduzida por Moacyr Limongi Moreira, em seu livro "Escritores de Guaratinguetá" ,sob o título: "Na Revolução de 32", fala de um encontro com o vermelhinho, em uma fazenda em Guaratinguetá, no trecho que se segue: "*... Mal tinhamos vencido o primeiro quilômetro, quando ouvimos um ronco sinistro de motor. Não havia dúvida: era o "vermelhinho", designação genérica dos famigerados aviões da ditadura. Já se podia percebê-lo ao longe. Expliquei ao Coelho: os carros cobertos de lona cáqui, aquele soldado ao nosso lado, tudo poderia dar a impressão de um comboio militar, e daí o perigo de sermos atacados. Ele ficou meio aturdido. Parecia-lhe um absurdo o que eu dizia. Não havia, porém, um minuto a perder. Fizemos as crianças abandonar o carro e todos nos espalhamos pelos barrancos à beira da estrada, única perspectiva de abrigo que se nos oferecia na inesperada contingência. Embora as mulheres se portassem com calma, foi impossível evitar certa nota de pânico no corre-corre. O avião roncou durante uns cinco minutos e se afastou, sem causar dano. O comboio retomou a marcha . Pelo caminho íamos agora surpreendendo aspectos novos nessa paisagem que nos era tão conhecida e familiar. A guerra lhe imprimira uma feição inédita Soldados aqui e ali, caipiras espavoridos, caminhões indo e vindo . Logos depois de atravessarmos o Piagui, tivemos outro alarme. Julgamos ouvir, ainda mais uma vez, o ronco do ""vermelhinho". De fato, lá ia ele, um simples ponto, desaparecendo no horizonte."*

O Professor Benedito Dubsky Coupé, em seu livro "Vento Rio Acima"sob o título " Alerta São Paulo!- Aspectos gerais da Revolução Constitucionalista em Guaratinguetá," traz alguns relatos sobre o "vermelhinho", como o que transcrevemos a seguir : *"É do mesmo José Galvão a narrativa do acontecido com ele na Rua do Porto: "O Vermelhinho objetivava a Ponte do Paraíba e passava sobre a Rua do Porto, metralhando, e eu ficava com meu mosquetão tentando alvejá-lo. Mas não conseguia; nem ele me atingiu com a metralhadora, nem eu o atingi com o meu mosquetão. Também não conseguiu atingir a Ponte do Paraíba com a sua pontaria. Algumas granadas explodiram deixando marcas na ferragem da ponte. Eu colecionei essas granadas que não explodiram, cheguei a juntar trinta no balcão do tio Neco; quando ele chegou, mandou pegá-las e jogá-las todas no rio. E lá estão elas, bem na direção do meio da ponte, onde tem uma pilastra" (note-se, da ponte, só resta uma parte agora - o que o "Vermelhinho"e os canhões da Ditadura não conseguiram, o desleixo municipal deixou acontecer!!!).*

O nosso amigo Rinaldo Panunzio, que já passa dos 90 anos de idade e presenciou a Revolução de 32, nos contou um caso interessante que aconteceu em Guaratinguetá: *" algumas pessoas tinham ido olhar um cratera que se formara no Hipódromo (que era usado como campo de aviação), devido a um bombardeio, e quando lá estavam surgiu um "vermelhinho" , que sobrevoou o campo. As pessoas que ali estavam, com*

receio de serem metralhadas ou bombardeadas se enfiaram na cratera, menos um, que não conseguiu lugar. Como, apesar de insistir com os que estavam dentro da cratera, não conseguiu entrar na mesma, ergueu o braço e começou a acenar para o vermelhinho e gritando que as pessoas estavam escondidas na cratera."

Como pudemos ver, os CSO, principalmente os que eram do lado do Governo e que eram os "vermelhinhos", eram temidos, pois eram uma poderosa arma de guerra. Mas, também encontramos um relato sobre o "vermelhinho", de um oficial aviador, que muito tempo depois de terminada a Revolução, gostou muito dele e escreveu um artigo : "História de um avião". Este aviador, é o Ten-Cel.- REF Werther Souza Aguiar Temporal. A seguir, transcrevemos alguns trechos deste artigo: *"Quando cheguei a Salvador em fevereiro de 1946, declarado Aspirante e classificado no II Grupo de Bombardeio Médio, durante minhas "explorações" da Base, lá o encontrei abandonado no mato, ao lado do hangar da Esquadrilha de Adestramento. Fiquei horas olhando-o, examinando-o, procurando, entre os farrapos pendurados de sua entelagem, os sonhos vividos, seus vôos heróicos, as ansiedades que transportou, sua glória passada. Era a fuselagem semi-destruida de um avião de caça Waco CSO, dos adquiridos pelo Governo durante a Revolução de 1 932 e apelidado pelas forças de São Paulo de "vermelhinho", pela sua pintura. ... Aquele que ali estava era um veterano do Correio Aéreo Militar (CAM), caracterizado pela adaptação da carlinga dianteira para transportar as malas do correio e retirada do armamento. Tinha recebido a matricula de UC - CSO 2516. Os pneus murchos, a hélice com as pás amassadas, as asas encostadas na parede do hangar formavam um quadro triste, considerando a auréola de glória que, invisível, o cercava... Naquela hora, decidi: este avião vai voar e eu sentirei a emoções dos antigos "cavaleiros do ar".* Em trechos a seguir, Temporal conta como ele, ajudado por amigos, conseguiu arrumar o CSO, que ficou pronto em 15 de maio de 1 946, com várias adaptações. Conta também, sobre vôos feitos por ele e pelo então Tenente Murilo de Carvalho. Afirma ,que o CSO cumpriu boas missões, pois com ele conseguia-se pousar e decolar em cerca de 100 metros. No dia 09 de janeiro de 1947, levando como passageiro o S2 Asuse, sofreu um acidente. Vejamos o trecho final de seu artigo: *"Tive uns cortes nos supercílios, o braço esquerdo todo esfolado e deslocado e uma torção no pescoço. o S2 Asuse teve um corte grande no couro cabeludo. Ao sair do hospital, mais uma vez recuperamos o CSO, que ainda fez muitos vôos. Passaram-se os anos e, uma tarde em São Paulo, indo ao Parque Ibirapuera, resolvi visitar o Museu da Aeronáutica. Entre o Jaú e um F-47, encontrei um CSO. Meu coração palpitou de emoção; se tivesse pedal de T6, manche de A-35 e manete de P -40 seria o 2516. Subi na asa do avião e olhei: era o "meu" Waco CSO!..."*

Com este relato, terminamos esta monografia sobre um avião que foi muito temido em tempos de guerra, mas que muito serviu, em tempos de paz, para treinamento de pilotos e também no Correio Aéreo Militar (CAM) e depois no Correio Aéreo Nacional (CAN), fazendo a integração deste imenso país que é o nosso amado Brasil.

Deixamos aqui os nossos agradecimentos às pessoas que nos ajudaram, na coleta dos livros, artigos de revistas, página de jornal da época, fotos etc., principalmente, o pessoal do Musal,na pessoa do Capitão do quadro feminino, Fátima Duarte; o Tenente-Coronel REF Noé Motta de Liz, e o Coronel R/R Antonio da Cruz Payão Jr.; sem os quais não teríamos levado a bom termo, a tarefa a que nos propusemos, de setenta anos depois da Revolução , trazer algumas luzes sobre o famoso "vermelhinho". A foto, de nossa autoria,que aparece na primeira página, mostra um Waco CSO,com o nome do Tenente Muricy, que se encontra no Musal - Museu da Aeronáutica, no Campo do Afonsos, no Rio de Janeiro. A foto original é colorida. Por meio do computador passamos a mesma para tons de cinza. Numa placa consta que este avião bombardeou Guaratinguetá, Lorena e Taubaté,como já dissemos no início. As partes da Bibliografia, que falam do CSO, foram copiadas e entregues ao Museu Frei Galvão para ficarem à disposição daqueles que se interessarem.

DADOS SOBRE O Waco CSO (Vermelhinho):

Período de utilização: 1 932 a 1 941 Quantidade: 41

25 passaram para a FAB em 1 941

FABRICANTE: The Waco Aircraft Co. - U.S.A.

EMPREGO: Correio Aéreo. Alguns foram utilizados como caça durante e Revolução de 1 932.

CARACTERÍSTICAS: Biplano, monomotor, triplace ou biplace.

MOTOR: Wright R-760E de 250 HP 7 cilindros, radial, refrigerado a ar.

ENVERGADURA: ..... 9,32 m

COMPRIMENTO: ..... 6,85 m

ALTURA: ..... 2,79 m

SUPERFÍCIE ALAR: ..... 26,75 m

PESO VAZIO: ..... 738,46 kg

PESO MÁXIMO: ..... 1.179,36 kg

VELOCIDADE MÁXIMA: ..... 209,3 km/h

RAZÃO DE SUBIDA: ..... 365,76 m/min

TETO: ..... 5.791 m

AUTONOMIA: 5h 25' ALCANCE: ..... 868,32 km

ARMAMENTO: 2 metralhadoras Colt Browning. 30 ou 7 mm sincronizadas. Cabides para bombas de até 110 kg sob a fuselagem

MATRÍCULAS: 3424 a 3433, 3586 a 3591, 3647, 3661 a 3674. 3738 a 3747 números de fábrica conservados a princípio, logo mudados para C-1 a C-41

NOTA: Quando armados, o assento dianteiro era coberto, onde eram instaladas as metralhadoras, cofres de munição e componentes de sincronização, alimentação e ejeção.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA:

- **Netto**, Francisco C. Pereira - Aviação Militar Brasileira, 1916-1984 - Editora Revista da Aeronáutica-1984;
- História Geral da Aeronáutica Brasileira - Volume 2 - Editora Itatiaia Limitada - Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica;
- **Lavanère-Wanderley,** Tenente-Brigadeiro R/R Nelson Freire - História da Força Aérea Brasileira - Editora Gráfica Brasileira Ltda. 2a. edição - 1 975;
- **Flores Jr., Jackson** - 1 932 - A guerra no Ar - Combates Aéreos nos Céus do Brasil ! - Revista "Força Aérea, no. 02 - Ano 1 - março 1 996;
- **Jornal Asas** - no. 7, de 01.04.1 932 - página 3;
- **Moreira, Moacyr Limongi** - 3 Escritores de Guaratinguetá - - 1 996 - Edições "O Discípulo"- São José dos Campos-SP;
- **Temporal**, Tenente-Coronel REF Werther Souza Aguiar -História de um avião - Musal -Museu da Aeronáutica -São Paulo - SP;
- **Coupé**, Benedito Dubsky - Vento Rio Acima - 2001 - Editora e Gráfica Vida & Consciência - SãoPaulo -SP

Guaratinguetá - 2002 - 70 anos da Revolução Constitucionalista

PAULO ROBERTO MEIRELLES

Licenciado em História do Brasil, pela Faculdade Salesiana de Filosofia Ciências e Letras de Lorena - SP.