

A Revolta de Jacareacanga

A Força Aérea Brasileira em armas na Amazônia

Marco Túlio Freire Baptista¹

RESUMO

A Revolta de Jacareacanga foi a primeira das duas revoltas ocorridas no seio da Força Aérea Brasileira (FAB). Ela resultou de um crescente descontentamento das Forças Armadas com a política vigente no Brasil, principalmente com a morte de Getúlio Vargas, em 1954. Essa revolta foi liderada pelo então major Haroldo Coimbra Velloso, que, em 11 de fevereiro de 1956, auxiliado por seu amigo e correligionário de ideais, capitão Lameirão, roubou uma aeronave Beechcraft do Campo dos Afonsos e seguiu rumo ao Brasil Central — mais precisamente a Jacareacanga — a fim de estimular os demais militares das três Forças a se rebelarem contra o Governo. O supracitado major imaginava que precipitaria o movimento militar ocorrido oito anos mais tarde e que não contou com o apoio esperado. À exceção da adesão do major Paulo Vitor, com uma aeronave C-47, de alguns poucos militares nas localidades por onde passou e de alguns caboclos, nenhum dos esquadrões que Velloso esperava que aderissem se manifestou, a não ser para lhe dar combate. Algo realmente falhou na hora “H”, visto que esses homens representavam o pensamento de respeitável parcela dos militares de sua época; fato confirmado posteriormente, com os acontecimentos que se desenrolaram entre a renúncia de Jânio Quadros e o movimento civil-militar de 1964.

ABSTRACT

The Uprising of Jacareacanga was the first of two riots occurring within the Brazilian Air Force. It was the result of a growing discontent in the Armed Forces with the current policy in Brazil, especially since the death of Getúlio Vargas in 1954. The revolt was led by Major Haroldo Coimbra Velloso, who, on 11th February 1956, aided by his friend and co-religionist of ideals, Captain Lameirão, stole a Beechcraft plane from Campo dos Afonsos and headed towards Central Brazil – more precisely to Jacareacanga – in order to stimulate the rest of the three Military Forces to rebel against the current regime. The major cited above did not guess that he would precipitate the military coup that would occur eight years later. The movement did not receive the expected support. Except by the adherence of Major Paulo Vitor with a C-47 aircraft, some troops from the locations where he passed, and still some mestizos, none of the squads that Velloso hoped to adhere manifested themselves, except to fight against him. Something really failed at last, because these men embodied the thinking of most military at that time, fact later confirmed by the events that unfolded between the renunciation of Janio Quadros and the Civil-Military Coup of 1964.

¹ Professor da UNIFA, mestre em Ciências Espaciais (UNIFA).

Introdução

A Revolta de Jacareacanga, ocorrida em fevereiro de 1956, foi a primeira² das duas revoltas ocorridas no seio da Força Aérea Brasileira. Seu objetivo era derrubar o Governo, acusado de corrupção e de envolvimento com o Comunismo Internacional. A revolta foi liderada pelo então major-aviador Haroldo Coimbra Velloso, que, com a ajuda do correligionário, capitão-aviador Lameirão, roubou uma aeronave Beechcraft do Parque do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, e seguiu para o Brasil Central, mais precisamente Jacareacanga. Nessa localidade, o supracitado major-aviador pretendia catalisar esforços de outros militares, com o apoio de aeronaves de outros esquadrões, principalmente de Salvador (Ventura) e de Natal (B-25).

Os fatos, no entanto, não ocorreram conforme o planejado, pois, excetuada a



Fotografia 1 - Maj Velloso e Cap Lameirão

Fonte: Silva, 1956a, p. 4

adesão do major Paulo Vitor, com uma aeronave C-47, nenhum outro apoio aconteceu. A revolta foi sufocada até o final do mês seguinte, mas o ânimo dos militares continuou a fervilhar até o desfecho final do movimento civil-militar de 1964.

Compreender o ânimo que levou um oficial de altíssimo nível na FAB, com feitos memoráveis no desbravamento da Região Amazônica e com uma carreira brilhante pela frente, a assumir a vanguarda de um movimento contra o Governo, com roubo de uma aeronave e início de uma revolta que levaria às próprias Forças Armadas a combatê-lo, parece uma tarefa insana.

Durante décadas, muitas questões deixaram de ser respondidas, fosse para evitar maiores atritos entre as Forças Armadas e o Governo, fosse para proteger os próprios revoltosos, que foram abraçados novamente no seio da Força Aérea, ou mesmo porque Governo e FAB haviam superado o episódio e simplesmente procuravam esquecê-lo. Os antecedentes históricos da Revolta de Jacareacanga, que deveria precipitar o movimento militar, poderiam responder a alguns questionamentos. De onde veio esse ânimo, que mudou radicalmente a vida e o agir do major Haroldo Velloso? Quem falhou na hora "H"? Com que apoio esse oficial contava e falhou no momento em que não mais poderia ocorrer o retrocesso? O grupo de revoltosos seria de fato tão pequeno a ponto de, visivelmente, ter sido esmagado em menos de um mês? Por que a grande maioria desistiu ou mudou de lado? O major Velloso terá sido tão insano a ponto de crer que,

² A segunda revolta foi a de Aragarças, em dezembro de 1959.

mesmo sozinho, precipitaria o movimento, ou foi ele um instrumento para se medir o clima político e identificar o momento certo que, apenas anos depois, chegaria ao ponto ideal para agir? Quem foi Haroldo Velloso?

Responder a esses e muitos outros questionamentos possibilitará o resgate de um episódio da história da Força Aérea e do Brasil, que, por mais de meio século, tem sido esquecido ou mesmo banido das lembranças e dos bancos escolares.

Esse resgate histórico não tem por objetivo atribuir méritos ou deméritos aos seus personagens, pois, de forma geral, os fatos já foram julgados pelo tribunal da História. No momento, visa-se tão somente compreender o ânimo ou o imaginário brasileiro, em especial das Forças Armadas, que precedeu a revolta (e o próprio movimento civil-militar de 1964), e registrar os fatos desse afastado episódio histórico, protagonizado pelo major Velloso.

Quem foi Haroldo Velloso

Haroldo Coimbra Velloso, homem ruivo, de baixa estatura, muito magro e taciturno (OLIVEIRA, C.; ROZÁRIO, 1956), nasceu no Rio de Janeiro (Estado da Guanabara) a 4 de julho de 1920³. Sentou praça no Exército em 1º abril de 1939, na Escola Militar do Realengo. Como cadete do segundo ano da Escola do Realengo (Exército), requereu sua matrícula na Escola de Aeronáutica, em 1º de abril de 1941⁴, o que lhe foi deferido a contar

de 31 de maio daquele ano. Concluído o curso de Engenharia Aérea, foi declarado aspirante em 30 de setembro de 1942 e segundo-tenente em maio de 1943. Seu desempenho exemplar e seus voos de patrulha pelo litoral brasileiro em aeronave Catalina valeram-lhe as condecorações da "Campanha do Atlântico Sul" e "Cruz de Aviação" (fita B), esta concedida em agosto de 1947⁵. Alcançou o posto de Major em 20 de março de 1951⁶.

Velloso foi designado membro da Comissão Brasil Central em 1953 e foi indicado pelo Ministro Nero Moura para coordenar a construção das pistas e estradas de Cachimbo, Aragarças e Jacareacanga, esta última inaugurada em 20 de janeiro de 1954. Assim, abriu caminho para a rota do Correio Aéreo Nacional, do Rio de Janeiro até Manaus. O campo de Jacareacanga foi construído sobre uma grande laje, que foi aplainada e substituiu o concreto; sua iluminação provinha de uma usina elétrica, construída por Velloso em aproveitamento a uma cachoeira próxima (SILVA, 1956, p. 4). O seu árduo trabalho no Brasil Central e por toda a Amazônia tornou-o o oficial mais conhecido e reconhecido por toda a Região Norte. Daí a sua grande influência sobre os militares que serviam nos aeródromos dessa rota, bem como os caboclos e índios, muitos contratados por ele para a abertura dos campos de pouso.

Foi oficial de gabinete dos ministros Nero Moura e Eduardo Gomes. Deste último, até 11 de novembro de 1955 (MENDES, 1956, p. 12). Serviu na Base Aérea de Recife

³ Relatório de Cômputo de Tempo de Serviço, 1966.

⁴ Requerimento para matrícula na Escola de Aeronáutica, 1941

⁵ Ficha de Resumo dos Assentamentos para concessão de Medalha Militar (de bronze), 1955.

⁶ Processo de Reserva Remunerada, 1966.

e na de Belém, bem como em diversas unidades no Rio de Janeiro⁷.

Em dezembro de 1959, participou também da Revolta de Aragarças. Com os mesmos objetivos de Jacareacanga, essa revolta foi debelada em apenas trinta e seis horas. Seus líderes fugiram para o Paraguai, Bolívia e Argentina e retornaram ao Brasil em 1961, no Governo Jânio Quadros (MELO FILHO, 1997, p. 295)⁸.

Em 1966, após a Revolução de 64, Velloso solicitou sua passagem para a reserva remunerada e alcançou o posto de brigadeiro do ar.

Em 1969, como deputado federal do Pará pela Aliança Renovadora Nacional (ARENA), envolveu-se em Santarém numa manifestação para reempossar o prefeito daquela cidade, Sr. Elias Pinto, impedido pela oposição. A manifestação encerrou com uma forte repressão policial, que deixou alguns mortos e Velloso gravemente ferido. Em decorrência dos ferimentos, Velloso faleceu alguns meses depois, a 22 de outubro (MELO FILHO, 1997, p. 287).

Antecedentes

O Governo de Vargas vinha sofrendo grande abalo devido às frequentes denúncias de corrupção. O maior escândalo foi o caso do Jornal Última Hora⁹, provável causa

mais próxima do atentado contra o deputado e jornalista Carlos Lacerda, o primeiro a, efetivamente, denunciar o esquema corrupto de sua formação, bem como seus métodos (BALDESSARINI, 1957, p. 147).

A grave crise política desencadeada com o atentado na rua Toneleiros a Carlos Lacerda, que deixou morto o major Ruben Vaz, da Força Aérea, encurralou Vargas, pois o inquérito instaurado pela FAB apontava para sua guarda pessoal, com o envolvimento de seu amigo pessoal, Gregório Fortunato, que viria a confessar-se mandante do crime (MACHADO, 1955, p. 26). A oposição, representada pela União Democrática Nacional (UDN)¹⁰, com forte apoio militar, preparava o golpe. O desfecho da crise ocorreu na manhã de 24 de agosto, às 8h43min, quando Getúlio Vargas, com um tiro no coração, saiu "da vida para entrar na história" (OS ÚLTIMOS..., 1954, p. 9). O contragolpe de Vargas, o suicídio, causou grave comoção popular, com manifestações por toda a parte. A oposição recuou e assumiu o Governo o vice-presidente, Café Filho.

Nas eleições de outubro de 1955, a aliança populista, com Juscelino Kubitschek, do PSD, como candidato à presidência, e João Goulart, do PTB, à vice-presidência, veio frustrar os intentos da UDN e dos militares. Os insatisfeitos procuravam apoios para impedir a posse de JK. Entre elas,

⁷ Ficha de Resumo dos Assentamentos para concessão de medalha (de bronze), 1955.

⁸ O projeto de anistia foi enviado por Jânio Quadros ao Congresso. Mas, por uma ironia do destino, coube ao presidente João Goulart a tarefa de sancionar a Lei que anistiava os oficiais da FAB, visto que Jânio havia renunciado (MELO FILHO, p. 295).

⁹ Jornal patrocinado com dinheiro público (Banco do Brasil), que visava sufocar a imprensa nacional (praticando *dumping*) em diversos Estados, formando uma poderosa rede pró-Governo Vargas (BALDESSARINI, 1957, p. 155).

¹⁰ Partido de Eduardo Gomes, dos setores conservadores das Forças Armadas e de Carlos Lacerda.

estava a não validade dos votos dos comunistas, atribuídos a JK e Jango¹¹, pois o partido já se encontrava na ilegalidade. Também a tese defendida pelo brigadeiro Eduardo Gomes, da necessidade de maioria absoluta na votação, ganhou forte expressão, devido ao pouco mais de um terço dos votos computados para Juscelino (COSTA, 1960, p. 264-265).

A oposição udenista preparava-se para impedir a posse, e um golpe de estado era esperado a qualquer momento, o que foi frustrado pelo ministro da Guerra, general Henrique Teixeira Lott, defensor da legalidade.

Afastado em 3 de novembro de 1955, por motivo de doença, Café Filho foi substituído¹² pelo presidente da Câmara dos Deputados, Sr. Carlos Luz, simpatizante da oposição (CAFÉ FILHO, 1966, p. 552-555, 557-558). Com Carlos Luz, o caminho para o golpe que impediria JK de assumir estava aberto. Toda a oposição, composta pelo presidente em exercício, por políticos ligados à UDN e por militares liderados pelos ministros Eduardo Gomes, da Aeronáutica, e Amorim do Vale, da Marinha, já estava a postos (LOTT, 1978, p. 77-78).

Como o movimento golpista era anterior à própria eleição, já em julho, o Gen Lott havia determinado o delineamento de um plano secreto de contingência pelas forças do Exército no caso de um golpe liderado pela Marinha e pela Aeronáutica

na Capital¹³ (COSTA, 1960, p. 303). Assim, com a sua demissão no dia 10 de novembro, Lott teve apenas de determinar ao general Denys, Comandante do I Exército, que pusesse em movimento as tropas e ocupasse os pontos estratégicos, conforme planejado (LOTT, 1978, pp. 77 e 78).

O contragolpe preventivo, que determinou o *impeachment* de Carlos Luz, bem como a respectiva substituição dos ministros Eduardo Gomes, da Aeronáutica, e Amorim do Vale, da Marinha, por Vasco Alves Seco e Antônio Alves Câmara, garantiu a posse dos eleitos, ocorrida em 31 de janeiro de 1956 (MELO FILHO, 1999, p. 205-233). A oposição, pró-golpe, ensaiou uma resistência ao contragolpe preventivo de Lott. A base seria São Paulo, governada por Jânio Quadros, udenista simpatizante. Também se encontrava como comandante de uma das tropas do Exército em São Paulo o general Tasso Tinoco, primo do brigadeiro Eduardo Gomes. Este último pegou uma aeronave C-47, acompanhado por três aviões bombardeiros, e rumou para a Base de Cumbica. Eduardo Gomes deixou ordens para que as aeronaves de caça e bombardeiros do Rio de Janeiro rumarem para Cumbica¹⁴. A resistência contaria também com as forças públicas de São Paulo (COSTA, 1960, p. 304).

Coube à Marinha a maior manobra de resistência. No cruzador Tamandaré, abri-

¹¹ Evento impossível de ser computado pelo sistema eleitoral.

¹² Posteriormente, já restabelecido, Café Filho tentou reassumir a Presidência (então ocupada pelo Sr. Nereu Ramos), mas foi impedido pelo Congresso Nacional em 22 de novembro de 1955, o que o levou a recorrer ao Supremo Tribunal Federal (O PRESIDENTE..., 1955, p.7), que manteve o ato de impedimento. (OLIVEIRA, 1979, p. 2)

¹³ Chamado de Operação Formiga.

¹⁴ Posteriormente seguiram 152 aeronaves para Cumbica (Revista *Manchete* nº 188, p. 23)

garam-se o presidente deposto, Carlos Luz, o deputado Carlos Lacerda e diversas personalidades civis e militares antijucelinistas, que, sob o comando do almirante Penna Botto, deixou a baía da Guanabara sob os canhões dos fortes de Copacabana e Duque de Caxias (Leme). No dia seguinte, o navio retornou ao Rio de Janeiro por ordem de Carlos Luz, que desistira da resistência ao tomar conhecimento de sua deposição oficial pelo Congresso (ANDRADE, 1955, p. 16).

O contragolpe preventivo de Lott alcançara completo êxito, afastando do novo Governo grande número de militares opositores, colocando o Sr. Nereu Ramos na Presidência, por cerca de três meses, e garantindo a posse de Juscelino Kubitschek em 31 de janeiro. Por outro lado, aguçou ainda mais o imaginário dos militares insatisfeitos que permaneciam nas Forças Armadas. Estes estavam magoados com o afastamento de seus comandantes (Aeronáutica e Marinha) e repudiavam o novo Governo.

A revista *Manchete* publicou em seu número 188, em artigo de Pedro Gomes, algumas projeções futuras para o desfecho da crise. Uma delas, a segunda a ser listada entre cinco possibilidades, visualizava que o setor vencido do Exército, auxiliado pela Marinha e Aeronáutica, poderia reagir violentamente ao contragolpe de Lott. Na verdade, a iniciativa viria da Aeronáutica (GOMES, 1955, p. 23).

A Revolta Armada

A “Novembrada” de 1955, ou o desenrolar da Operação Formiga, deixou claro para Velloso que um golpe militar na Capital seria rapidamente sufocado pelas Forças do

Exército, muito mais numerosas que as da Marinha e da Aeronáutica juntas. Por isso, a opção era alçar voo em outras direções e aguardar que os ânimos revelados no ensaio de resistência de novembro passado fossem concretizados como uma revolta verdadeira.

No sábado de Carnaval, 11 de fevereiro de 1956, alguns dias após a posse dos eleitos, o Campo dos Afonsos foi palco de uma ação subversiva, que despertaria novamente todas as angústias das Forças Armadas contra os recém-empossados presidente da República, Juscelino Kubitschek, e seu vice-presidente. O major-aviador Haroldo Coimbra Velloso e o capitão José Chaves Lameirão providenciaram o embarque de armamento e munição na aeronave Beechcraft 1523, da dotação do Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos, e a prepararam para voar. Essa movimentação suspeita levou a negativa de autorização por parte da torre de controle para a decolagem. Mesmo sem autorização, e pegando os controladores um tanto de surpresa, a aeronave decolou (SANTOS, 1999, p. 419).

A retirada da aeronave AT-11 (Beech) não foi tão fácil quanto eles esperavam, pois a porta do hangar estava trancada, e foi necessário arrombá-la, além de ser preciso carregar a aeronave com armamento e munição para combate. Para prosseguirem na tarefa, foi necessária a prisão do oficial de dia (SILVA, 1956b, p. 14).

A missão fora planejada em total segredo; além dos dois oficiais apenas duas outras pessoas (civis) sabiam que ela ocorreria e estavam encarregadas de fazer os contatos com as bases aéreas que dariam o suporte necessário. Segundo o próprio Velloso, em entrevista ao jornalista da revista *O Cruzeiro*

ro Arlindo Silva, parte da Marinha, Exército e Aeronáutica comungavam da insatisfação com o governo vigente e não suportaria a perpetuação da situação com a eleição e posse de JK. O plano seria formar um foco de efervescência político-militar nos sertões centrais do Brasil, que se tornasse quase impossível que forças legalistas os atingissem. O difícil acesso àquele local demandaria muito tempo para que forças do Governo chegassem, o que daria tempo para que outros focos se formassem, precipitando a revolução. Por outro lado, uma repressão rápida e feroz faria despertar o ânimo para uma guerra civil e a deposição do presidente. Haroldo Velloso imaginava um novo governo provisório que reformaria a lei eleitoral para coibir fraudes e realizar eleições legítimas e populares (SILVA, 1956a, p. 6).

A estratégia política fica mais clara nas seguintes palavras do capitão Lameirão:

Nosso plano era iniciar efetivamente a revolução. Era preciso que alguém o fizesse. Velloso e eu tomamos a iniciativa. Nosso plano era apoderar-nos, logo de início da base de Cachimbo — e foi o que fizemos. É preciso que se saiba que o Cachimbo fica mais ou menos equidistante de Fortaleza, Recife, Natal e Salvador. Com a base em nossas mãos, seria fácil aos camaradas que quisessem aderir, com seus B-25, as Fortalezas Voadoras do Nordeste, e os Venturas de Salvador, principalmente, voar diretamente ao Cachimbo e ali lutar pela causa. Chamaríamos, também, as atenções da Nação para aquele ponto e para a Amazônia, e isso poderia facilitar o levante no Sul. Achávamos que alguém começando a revolução, ela se alastraria naturalmente. (FERREIRA, 1956, p.14)

Aquele sábado guardou uma grande jornada para Velloso e Lameirão. Como a autonomia do Beech não era grande, foram necessários pousos intermediários em Uberlândia, Aragarças, Xavantina e Cachimbo para, finalmente, alcançarem Jacareacanga, dez horas mais tarde. Para dificultar as informações sobre sua rota, inutilizaram os equipamentos de rádio de cada uma dessas localidades (SILVA, 1956a, p. 10).

Após o pouso em Jacareacanga, interditaram o aeródromo, com o uso de tambores vazios de combustível e óleo, troncos de árvores e tratores, o que impossibilitou o pouso de duas aeronaves que os perseguiram. Uma delas, pilotada pelo major Rui Moreira Lima, lançou sobre a localidade diversos panfletos com uma mensagem do ministro Alves Seco, que exortava os funcionários do aeródromo e a população a permanecer em harmonia com a FAB e o major Velloso a entregar-se ao Comando da 1ª Zona Aérea (MENSAGEM..., 1956, p. 2).

No dia seguinte, a 12 de fevereiro, chegou a Belém em voo de rotina, oriundo de Caiena, o C-47 2059, do Primeiro Grupo de Transportes do Campo dos Afonsos, pilotado pelo major Paulo Vitor e o pelo tenente Petit. Paulo Vitor recebeu a missão de transportar tropas para Jacareacanga, a fim de dar combate a Velloso e a seus homens. Embora não tivesse conhecimento prévio dos planos de Velloso, Paulo Vitor não tinha a menor intenção de dar combate aos revoltosos. Mas, negar, como outros o fizeram, levá-lo-ia à prisão. Por isso, decidiu simular o cumprimento da missão para se juntar a Velloso e a Lameirão. A forma como conduziu a missão possibilitou aos revoltosos a tomada de Santarém, Itaituba e Belterra (SILVA, 1956a, p. 10).



Fotografia 2 – C-47 2059, momentos antes de sua decolagem de Santarém para Jacareacanga

Fonte: SILVA, 1956a, p. 10

Antes de o major Paulo Vitor decolar de Belém, outro oficial, o major José Guilherme, foi designado para pilotar um Beechcraft rumo a Jacareacanga e lançar, sobre o aeródromo, panfletos que instigavam os revoltosos a entregar-se e a população para que desobstruísse a pista. Depois de Jacareacanga, seguiu para Santarém. Na crença de que os rebeldes ficariam confinados em Jacareacanga, o major Guilherme ordenou ao comandante do destacamento de Santarém, tenente Braga, que seguisse para Jacareacanga com a tropa que vinha no C-47, pilotado por Vitor e Petit. A ordem foi cumprida, mas a consequência desse erro tático deixou Santarém desguarnecida. Paulo Vitor decolou no dia 14, fazendo o primeiro pouso em

Porto de Moz, onde deixou uma fração da tropa que conduzia. Dessa maneira, livrava-se ele de alguns homens, pois, pela distância, jamais lhe dariam combate. Decolou novamente com o C-47 para Santarém e Itaituba, deixando, nesta última, sob o comando do tenente Glözner, outra fração da tropa.

Finalmente, seguiu para Jacareacanga, onde fez um pouso rapidamente autorizado. No solo, sua aeronave foi cercada por dezenas

de homens, e Velloso deu ordem de prisão a todos. Imediatamente após, Paulo Vitor enviou uma mensagem

de rádio ao ministro da Aeronáutica em que confirmava total solidariedade à causa rebelde. Os que não quiseram aderir foram feitos prisioneiros. Velloso ganhou, assim, mais uma aeronave: o C-47, de Vitor. Podendo articular melhor com um C-47, Velloso deu ordens para que essa aeronave retornasse a Itaituba, com um contingente armado para dar combate às tropas ali desembarcadas. Seguiu no comando da aeronave o capitão Lameirão e, em Itaituba, o C-47 surpreendeu, retornando no mesmo dia já em lado diferente do conflito e permitindo uma rápida retomada do aeródromo. No final desse dia, retornou a Jacareacanga, levando preso o tenente Glözner, alguns graduados e soldados, após ter deixando um contingente

de ocupação naquele aeródromo (SILVA, 1956a, p. 12).

No dia 15, foi a vez de Santarém. Da mesma forma, o C-47 chegou no dia seguinte ao desembarque de tropas legalistas, contudo tripulado pelos rebeldes. Assim foi fácil render os pouco militares que ali permaneciam e ocupar o aeródromo. Velloso e Lameirão seguiram nessa viagem, estando Paulo Vitor no comando da aeronave. Os revoltosos estabeleceram um quartel-general (QG) no aeroporto de Santarém, onde passaram a aguardar o desenrolar das medidas legais. Também em Belterra foi deixada uma guarnição, a fim de dar suporte ao QG de Santarém (SILVA, 1956a, p. 12).

Depois da fracassada operação da 1ª Zona Aérea, a situação dos rebeldes era a seguinte: Santarém, de posse dos rebeldes, com Haroldo Velloso e Lameirão comandando o QG naquela localidade; Itaituba, aeródromo ocupado pelas forças rebeldes; Jacareacanga, sob o comando do major Paulo Vitor, que manteve essa localidade preparada para a futura resistência às tropas legalistas; Vila de Belterra, uma guarnição também posta ali como suporte a Santarém.

Do dia 15 ao dia 22, as forças rebeldes mantiveram-se com certa tranquilidade em suas posições, salvo alguma movimentação entre Santarém e Jacareacanga. Os presos de Jacareacanga fo-

ram transportados para Santarém, a fim de se lhes darem melhores condições. Velloso nunca esqueceu que esses presos também eram seus companheiros de armas, portanto lhes garantiu o tratamento mais digno possível (SILVA, 1956a, p. 12).

Enquanto se dava a espera no QG de Santarém, fatos fervilhavam em Belém. Uma força-tarefa foi montada para ser enviada às pressas para dar combate a Velloso. Essa Força, sob o comando da 1ª Zona Aérea, Brigadeiro Alves Cabral, embarcou no navio Getúlio Vargas (MENDES, 1956, p.11). Com a determinação do brigadeiro Alves Cabral de prender Velloso, ficou claro que o generalato da Força Aérea não estava preparado para uma nova investida contra o Governo. Naquele momento, o movimento também não poderia contar com seu principal chefe, o



Fotografia 3 – partida do navio *Presidente Vargas*

Fonte: MENDES, 1956, p. 11

ministro da Aeronáutica, pois, desde novembro, Eduardo Gomes fora substituído pelo brigadeiro Vasco Alves Seco, militar inicialmente alinhado ao movimento de legalidade.

Sem muita atividade, os rebeldes passavam longas horas monitorando as comunicações da 1ª Zona Aérea (atualmente Primeiro Comando Aéreo Regional) e os preparativos para a força-tarefa que lhes deveria dar combate. Esperavam a chegada do navio Getúlio Vargas, mas os dias se passavam, e só o que viam, de fato, era a visita diária de um B-17, que procurava por movimentação no ae-

roporto, mas que nunca fazia contato visual com qualquer aeronave rebelde. Transmitia mensagens informando que os rebeldes deveriam ter abandonado Santarém. Durante os dias de espera, o Beech permanecera camuflado com galhos de arbustos à beira da vegetação que circundava o aeródromo, sendo retirado dessa posição apenas uma vez por dia para um voo de reconhecimento pelos rios Amazonas e Tapajós, quando, então, regressava para os arbustos.

Embora os rebeldes tenham assumido a responsabilidade total pela revolta, dezenas de radiogramas chegavam ou eram enviados diariamente para os diversos contatos de Haroldo Velloso, o que leva a crer em uma adesão moral, apesar de pouco prática. Por meio desse radiogramas, também eram informados das diversas prisões de oficiais



Fotografia 4 – Cap. Lameirão revidando as rajadas de um Catalina.

Fonte: SILVA, 1956a, p. 5

que, dentro da Aeronáutica, recusavam-se a participar dos combates ao líder rebelde.

No dia 18 de fevereiro, chegou ao aeroporto de Santarém uma aeronave dos *Diários Associados*, que trazia uma equipe de jornalistas e fotógrafos que cobririam os fatos e entrevistariam as tropas rebeldes durante os cinco dias seguintes. A equipe foi recebida por Velloso no dia 19, que lhe deu carta branca para efetuar entrevistas e fotografar tudo o que lhe interessasse. A ideia de Velloso era dar o máximo de publicidade ao movimento, facilitando as adesões.

No dia 22 de fevereiro, após alguma sensação de combate num encontro sem consequências no dia anterior com um B-17, uma aeronave Catalina apareceu sobre o aeródromo de Santarém, estando o Beech fora de sua camuflagem. Dessa maneira, o Cata-

lina 6514 preparou-se para o ataque. Velloso e Lameirão, vendo que iriam partir para o confronto, deram ordens a seus homens para que se posicionassem e revidassem o fogo. As rajadas das metralhadoras de nariz do Catalina, bem como os tiros disparados em terra, nada acertaram; contudo, produziram a antológica fotografia divulgada na revista *O Cruzeiro*, que mostra o capitão Lameirão abrigado por um velho canhão (monumento), revidando, de metralhadora em punho, os disparos do Catalina (SILVA, 1956a, p. 6).

Após esse episódio, o capitão Lameirão realizou um novo voo de patrulha. Nesse voo, Lameirão avistou o navio dos Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP), *Lobo D'Almeida*, que ingressava no porto de Santarém. Acreditando que se tratava do navio *Presidente Vargas* transportando a força-tarefa, Lameirão procurou abastecer o Beech e armar com as bombas para bombardear o suposto navio *Presidente Vargas* antes que as tropas desembarcassem. No entanto, mais prudente, Velloso imaginou que um ataque à força-tarefa, com o navio já no porto, não impediria que a tropa desembarcasse, tomasse o campo de pouso e os prendesse. Assim, deu a ordem de embarcar todo o material bélico e combustível no C-47 de Paulo Vitor e preparar para a partida em direção a Jacareacanga. Às 19 horas desse dia 22, os revoltosos deixaram Santarém e retornaram a Jacareacanga (SANTOS, 1999, p. 423). Essa decisão realmente evitou uma tragédia, ou seja, o bombardeio, por engano, de um navio de passageiros. O verdadeiro navio *Presidente Vargas* encontrava-se nas imediações

de Monte Alegre e somente realizaria o desembarque em Santarém dois dias depois. O C-47 (Velloso e Paulo Vitor) e o Beechcraft (Lameirão e o artilheiro Cazuzza) levaram armamento, munição e 25 homens leais. O voo heroico desses homens, realizado à noite e sob más condições meteorológicas, terminou às 21 horas, em Jacareacanga, onde havia apenas um lampião de querosene para iluminar cada uma das cabeceiras da pista (FERREIRA, 1956, p.15).

Na manhã seguinte, a 23, Lameirão decolou no Beech, rumo a Itaituba. A ideia era libertar alguns presos (tenente médico Adonay e dois sargentos) e trazer daquela localidade cinco homens seus. Aconteceu que esses homens já haviam deixado Itaituba, por via fluvial, e, no aeródromo, havia uma emboscada armada por autoridades legais. Na chegada, Lameirão informou a senha prevista, que não foi correspondida pelo pessoal de terra. Desconfiado, retornou a Jacareacanga com todos a bordo. No mesmo dia, Lameirão passou essa tarefa ao "cabo" Cazuzza, que, pelo rio Tapajós, libertaria os prisioneiros em São Luís (do Tapajós) e armadilharia o pequeno trecho de 15km, não navegável, que deveria ser cumprido por terra. No dia seguinte, a 24, Velloso decidiu sair de barco com mais cinco homens em direção a Pimental para fazer fogo às tropas legalistas que se aproximavam (FERREIRA, 1956, p. 15).

A cerca de 80km de Jacareacanga existe um pequeno campo de pouso, que era cuidado por um grupamento de sete homens armados com carabinas. Existe também uma missão religiosa franciscana, a Missão São Francisco do Cururu. Esse campo de pou-

so serviria de retaguarda para Jacareacanga. Contudo, no dia 25, aeronaves PA-10 Catalina do 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação desceram ali e ocuparam o campo com uma força de 40 homens, levando, assim, a ameaça das forças legalistas às portas do QG de Jacareacanga. Diante da ameaça tão próxima, Lameirão voou para Pimental e lançou uma mensagem para Velloso, informando-o acerca do ocorrido e solicitando seu retorno para Jacareacanga. Nova tentativa de chamar Velloso de volta ocorreu no dia 27, quando o mesmo estava em São Luis (do Tapajós), mas o contato não foi possível. Naquela noite, ocorreu o choque direto das tropas legalistas com o grupo de Velloso, que levou à morte um de seus seguidores, Cazuzu, que foi metralhado pelas costas (FERREIRA, 1956, p.16).

Isolados em Jacareacanga e sem contato com seu líder, os revoltosos presenciaram, no dia 28, bombardeiros lançarem panfletos, aconselhando a rendição e exortando a população a deixar Jacareacanga. Também nesse dia, um B-25 metralhou o terminal de passageiros do aeródromo. O brigadeiro Cabral, comandante da força-tarefa, sobrevoou Jacareacanga no comando de um Beech para falar com Vitor e Lameirão e convencê-los a render-se antes do ataque àquela localidade. No entanto, como não tinham contato ainda com seu líder, não quiseram decidir, mas esperar mais um dia para que houvesse tempo de sua chegada, caso contrário, consideravam uma traição entregar-se sem o conhecimento das novas ordens de Velloso (FERREIRA, 1956, p.16). O dia 29 era o dia "D" para Jacareacanga. O brigadeiro Alves Cabral comandaria o ataque pessoalmente. De Santarém decolavam os Catalinas, que

levavam as tropas de paraquedistas para desembarque anfíbio, e os B-25, carregados de bombas e munição para as metralhadoras. Às 10 horas, o brigadeiro Alves sobrevoava Jacareacanga, no comando do Beechcraft, para saber a posição de Lameirão e Vitor. Caso não houvesse a rendição, comandaria o ataque a Jacareacanga. Ainda sem uma posição de Velloso, os revoltosos solicitaram mais um dia de prazo. Isso irritou o brigadeiro, que ordenou o início do ataque. Diversas ordens foram dadas via rádio, inclusive metralhar a estação de passageiros; contudo, só a pista foi metralhada. As B-25 não lançaram suas bombas (SILVA, 1956b, pp. 8 e 12).

Diante dos rasantes e rajadas disparadas das B-25, os caboclos que apoiavam os rebeldes partiram em retirada, ficando Lameirão e Vitor apenas com 12 homens de confiança. Os três Catalinas logo pousaram na água, e desembarcaram 45 paraquedistas, todos comandados pelo coronel Santa Rosa. Diante do sucesso do desembarque aeroanfíbio, o brigadeiro Cabral retornou para Itaituba para reabastecer, mas logo que desceu da aeronave, recebeu a informação de um caboclo que dizia haver uma pessoa estranha, loira, que ocupava uma cabana do outro lado do rio, na ilha de Paraná-Mirim. Imediatamente foi enviada uma patrulha, que não apresentou dificuldade de encontrar o líder dos revoltosos (SILVA, 1956b, p. 8-113). O encontro deu-se exatamente às 15h30min. Haroldo Velloso foi preso sem oferecer resistência (INQUÉRITO..., 1956, p. 9).

O próprio brigadeiro Cabral levou Velloso inicialmente para Santarém, no Beech 1512. O líder rebelde foi escoltado durante a viagem pelo major Celso Neves.



Fotografia 5 – Velloso conduzido preso para Itaituba
Fonte: SILVA, 1956b, p. 12

Ao perceberem que sua aeronave C-47 havia sido descoberta pelos B-25 legalistas, o capitão Lameirão e o major Paulo Vitor decidiram não mais esperar pelo major Velloso, iniciando uma fuga, num voo de cinco horas, de Jacareacanga direto a Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, onde pediram exílio político (OS ACONTECIMENTOS..., 1956, p. 6). Velloso, posteriormente, foi conduzido para Belém, onde respondeu a inquérito policial militar e, depois, para o Rio de Janeiro, onde foi preso.

Exatamente no dia seguinte à prisão de Velloso, a 1º de março, foi apresentado ao Congresso Nacional um projeto de lei que anistiará todos os acusados de crimes políticos, desde 10 de novembro de 1955 até aquela data (INQUÉRITO..., 1956, p. 9) (MELO FILHO, 1956, p.31). Essa anistia beneficiou o oficial rebelde e possibilitou seu retorno às fileiras da FAB, onde serviu até o posto de coronel.

Quem falhou na hora “H”

Havia diversos rumores de muita gente envolvida na revolta: o brigadeiro Eduardo Gomes, o general Juarez Távora, muito oficiais da Marinha, Exército e Aeronáutica. Essa versão, contudo, nunca se confirmou. Pelo contrário, já no exílio, na Bolívia, o capitão José Chaves Lameirão informou ao seu entrevistador, jornalista Jorge Ferreira, de *O Cruzeiro*, que nem mesmo conhecia aquelas pessoas, muito menos que elas tivessem um comprometimento específico com a revolta.

Nessa entrevista, Lameirão fez questão de delimitar bem os motivos que os levaram a pegar em armas, ou seja, o estado deplorável de corrupção em que o governo brasileiro estava metido e que levava ao suicídio de Vargas em 1954 (FERREIRA, 1956, p. 14). Em verdade, após aquela data, os ânimos militares fervilharam cada vez mais. Conforme declarações de Haroldo Velloso ao jornalista Arlindo Silva de *O Cruzeiro*, enquanto ele, Velloso, encontrava-se no seu QG improvisado em Santarém,

a grande oportunidade se deu em agosto de 1955, por ocasião da célebre reunião no Clube da Aeronáutica, com a presença dos ministros Lott, Amorim do Valle e Eduardo Gomes, quando o general Canrobert Pereira da Costa fez seu histórico discurso político-militar. (SILVA, 1956a, p. 10)

Possivelmente, naquele momento, a revolução já existia no imaginário de muitos militares brasileiros, pois foi um

momento de quase geração espontânea de levantes em diversas partes do país e nos mais diversos segmentos da sociedade. Ocorre que o tempo passou, e essa geração espontânea não ocorreu. Faltava apenas um empurrão para que eclodisse de maneira irreversível, mas esse também teria demorado demais.

Ainda segundo Lameirão, no exílio, os revoltosos não foram traídos na hora "H", não falharam com eles porque não houve um compromisso prévio, apesar de haver informado ter ocorrido algumas falhas, como a de dois civis que deveriam fazer a ligação entre as diversas bases¹⁵, e não o fizeram (SILVA, 1956a, p. 10).

Na análise dos fatos, passados mais de 50 anos, percebe-se que o sigilo mantido por Velloso e Lameirão acabou por prejudicá-los, pois seus próprios companheiros de ideais foram apanhados de surpresa, permaneceram inertes e, principalmente, sem compromisso com a causa. Outro dado que chama a atenção é a inexistência de uma alta patente na direção do movimento, capaz de arrastar os indecisos. Os revoltosos não estiveram sozinhos em seus ideais, pois que, debelada a revolta, em 1º de março, deu entrada no Senado um projeto de lei de anistia para todos os envolvidos em crimes políticos a partir de 10 de novembro de 1955 até aquela data (INQUÉRITO..., 1956, p. 6). Talvez alguns oficiais-generais comungassem da mesma cartilha, mas, apanhados de surpresa, não manifestaram o seu compromisso com o movimento.

Repressão imediata

Considerar Velloso, Lameirão e Paulo Vitor loucos solitários em seus ideais é desconsiderar o apoio que receberam, embora tenha sido ineficaz, devido a uma rápida repressão. É exemplo dessas medidas imediatas que sufocaram o movimento a própria força-tarefa, que contara com cerca de 600 homens no navio *Presidente Vargas*, recrutados na 1ª Zona Aérea e comandados pelo Brigadeiro Alves Cabral, contando também com aviões e corvetas (O MOMENTO..., 1956, p. 6).

A desproporcionalidade de força, por si só, deixava clara a imediata desarticulação dos rebeldes. Por outro lado, o que poderia favorecer o movimento, a adesão maciça de membros das Forças Armadas, também foi combatido aos primeiros sinais. Diariamente apareciam nos jornais as ações repressivas ao movimento: por determinação do presidente da República ao ministro da Aeronáutica, o brigadeiro Guedes Muniz foi preso por dez dias devido ao telegrama que enviou ao brigadeiro Alves Cabral; na Base Aérea da Pampulha, em Belo Horizonte, foram detidos quatro oficiais, pertencentes a unidades do Rio de Janeiro, todos acusados de apoiar o movimento de Velloso (PRESO..., 1956, p. 9); por ordem do ministro da Marinha, foram presos o vice-almirante Benjamin Sodré e o almirante Amorim do Vale, devido a declarações feitas a periódicos (O MOMENTO..., 1956a, p. 7); vários oficiais em Belém foram designados pelo brigadeiro Cabral para sair em missão de prisão a

¹⁵ Esses civis não tiveram seus nomes revelados.

Velloso, contudo negaram-se categoricamente, tendo sido, por isso, presos, de modo incomunicável (O MOMENTO..., 1956a, p. 8); em Belém, um coronel foi detido, preso, quando tentava aliar-se aos revoltosos (A SITUAÇÃO..., 1956b, p. 9); na Bahia e no Ceará foram presos e enviados para o Rio de Janeiro quinze oficiais que, em solidariedade ao movimento, negaram-se a acatar ordens superiores (OS REBELDES..., 1956, p. 1).

Também no Serviço de Navegação da Amazônia e dos Portos do Pará (SNAPP) houve protesto contra a ação de militares contra militares; o presidente da empresa, comandante Edyr Carvalho Rocha, protestou contra a cessão do navio *Presidente Vargas* e passou o cargo por ele ocupado ao seu substituto legal, enviando violento telegrama ao presidente Juscelino Kubitschek, no qual afirmava que "o navio estava a serviço da desagregação das Forças Armadas". Tal ato foi punido com a prisão do referido comandante, no 4º Distrito Naval (ASAS..., 1956, p. 8-10) (A SITUAÇÃO..., 1956a, p. 6).

Se o pensamento de Velloso não era compartilhado com os militares de sua época, no mínimo é enigmática a seguinte notícia publicada no *Jornal do Brasil*, de 4 de maio de 1956: "Chegou o Major Velloso. Foi homenageado, no Galeão" (REALIDADES, 1956, p. 5).

Crepúsculo

Por meio dessa fantástica história, pode-se dizer que Haroldo Velloso representou uma parte do pensamento político-militar de sua época, comprovado pela sucessão de fatos ocorridos entre 1954 e 1964. É fato que não recebeu o apoio que imaginava. Alguns de seus correligionários de ideais

ficaram inertes, atônitos de surpresa, outros desgastaram-se demais no último novembro e não se encontravam em condições de encarar uma nova ofensiva ao Governo. Mesmo assim, Velloso escreveu, com a ajuda de alguns poucos e fiéis amigos, as primeiras páginas da história que marca o Brasil durante toda a segunda metade do século XX.

O major Velloso foi herói do desbravamento da Amazônia até 1956, foi herói e criminoso naquele ano, foi o herói que se tentava esquecer durante os anos seguintes, mas finalmente entrou para a história como herói a ser lembrado por tudo o que fez durante toda a sua vida militar e na reserva.

Hoje, uma de suas monumentais obras, o aeroporto de Cachimbo, cuja pista fundou em 20 de janeiro de 1954, leva seu nome, visto que foi rebatizada em 17 de janeiro de 1995 como Campo de Provas Brigadeiro Velloso. Um visitante neste baluarte da Força Aérea na Amazônia Meridional vê, ainda hoje, em pose imponente, dirigindo seus subordinados, o major Haroldo Coimbra Velloso.



Fotografia 6 – Homenagem a Velloso, Campo de Provas Brigadeiro Velloso (Cachimbo, PA)

Fonte: autor

Referências

- OS ACONTECIMENTOS ao norte do país. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 3 mar. 1956. 1^o Caderno, p. 9.
- ANDRADE, Evandro Carlos de. A fazanha do Tamandaré. **Manchete**, Rio de Janeiro, n.188, p. 14, 24 nov. 1955.
- ASAS da rebelião na selva da Amazônia. **Manchete**, Rio de Janeiro, n. 201, p. 6, 25 fev. 1956.
- BALDESSARINI, Hugo. **Getúlio Vargas e o crime de toneleiros, crônica de uma época**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.
- CAFÉ FILHO, João. **Do sindicato ao Catete: memórias políticas e confissões humanas**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1966. 2v. (Documentos brasileiros).
- COSTA, Joffre Gomes. **Marechal Henrique Lott**. Rio de Janeiro: [s.n.], 1960.
- FERREIRA, Jorge. Exilados na Bolívia. **O Cruzeiro**, Rio de Janeiro, ano 18, n. 22, p. 14, 17 mar. 1956.
- FICHA resumo para concessão de Medalha Militar de Bronze, dez. de 1955.
- GOMES, Pedro. "Flashes" dos acontecimentos de 11 de novembro. **Manchete**, Rio de Janeiro, n.188, p. 78, 24 nov. 1955.
- INQUÉRITO policial-militar em Santarém. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 2 mar. 1956. 1^o Caderno, p. 9.
- LOTT, Henrique Baptista Duffles Teixeira. **Henrique Teixeira Lott (depoimento, 1978)**. Rio de Janeiro: CPDOC, 2002.
- MACHADO, F. Zenha. **Os últimos dias do governo de Vargas: a crise política de agosto de 1954**. Rio de Janeiro: LUX, 1955.
- MELO FILHO, Murilo. Anistia: com ou sem Prestes? **Manchete**, Rio de Janeiro, n. 205, p. 30, 24 mar. 1956.
- _____. **Testemunho político**. Rio de Janeiro: Bloch, 1997.
- MENDES, Osvaldo. Lágrimas e tiros da operação-Santarém. **Manchete**, Rio de Janeiro, n. 202, p. 11, 3 mar. 1956.
- _____. Quem é o major Velloso. **Manchete**, Rio de Janeiro, n. 202, p. 12, 3 mar. 1956.
- MENSAGEM do Ministro Alves Seco ao pessoal de Jacareacanga. **A Noite**, [S.l.], 16 fev. 1956.
- O MOMENTO político militar, a situação dos aviadores Major Velloso e Capitão Lameirão. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 19 fev. 1956a. 1^o Caderno, p. 7.

- O MOMENTO político-militar, nota da Presidência da República, **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 22 fev. 1956b. 1º Caderno, p. 6.
- OFÍCIO da n. 338/56/AS, da 1ª Zona Aérea, de 12 abr. de 1956.
- OLIVEIRA, C.; ROZÁRIO, Armando. Retrato de Jacareacanga, QG da rebelião. **Manchete**, Rio de Janeiro, 3 mar. 1956. p. 14.
- OSVALDO, Mendes. A rebelião refugiou-se no bojo da selva. **Manchete**, Rio de Janeiro, 3 mar. 1956. p. 6.
- PRÊSO o chefe da rebelião, Major Haroldo Velloso. **Jornal do Brasil**, 1 mar. 1956. 1º Caderno, p. 9.
- O PRESIDENTE Café Filho recorre a mais alta corte de justiça do país. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 nov. 1955.
- REALIDADES. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 4 mar. 1956. 1 Caderno, p. 5.
- OS REBELDES de Jacareacanga. **O Repórter**, Rio de Janeiro, 27 fev. 1956. p. 1.
- RELATÓRIO de Cômputo de Tempo de Serviço do Cel. Av. Eng. Haroldo Velloso, de 12 de agosto de 1966.
- REQUERIMENTO do cadete n. 120 (Haroldo Velloso) para matrícula na Escola de Aeronáutica, 1 de abril de 1941.
- REQUERIMENTO para ingresso na Reserva Remunerada, de 20 jul. de 1966.
- RESENDE, Otto Lara. Depoimento de Lott. **Manchete**, Rio de Janeiro, n. 187, p.[i], 19 nov. 1955.
- SANTOS, Paulo Rodrigues dos. **Tupaiulândia**. 3 ed. Santarém: Tigrão, 1999.
- SILVA, Arlindo. Operação Jacareacanga. **O Cruzeiro**, Rio de Janeiro, 10 mar. 1956a. p. 4.
- _____. O sonho que morreu na selva. **O Cruzeiro**, Rio de Janeiro, 17 mar. 1956b. 22, p. 2.
- A SITUAÇÃO em o norte do país. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 21 fev. 1956a. 1º Caderno, p. 6.
- A SITUAÇÃO no extremo norte do país. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 fev. 1956b. 1º Caderno, p. 9.
- OS ÚLTIMOS instantes do Presidente Vargas. **Manchete**, Rio de Janeiro, 30 ago. 1954. p. 8.