

# O INCIDENTE DE TRAMANDAÍ

ANÍSIO AUGUSTO GANTOIS CHAVES\*  
Capitão de Mar e Guerra (Re<sup>fe</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
O incidente de Tramandaí  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

**A**pós tantos anos passados desde o incidente, decidi pronunciar-me publicamente pela primeira vez, aconselhado por colegas amigos. Minha motivação se deve ao fato de ter lido e ouvido relatos pela imprensa, em publicações e de opiniões pessoais em que a realidade foi corrompida pela ação do tempo ou pela interpretação e conveniência de terceiros. Para bem se conhecer a história, é preciso

conhecer os fatos, que, registrados em documento oficial da Marinha do Brasil (MB), produzido e editado na oportunidade, são indiscutíveis e incontestáveis.

O que relato se pauta, unicamente, no que aconteceu comigo e no Relatório de 11 de dezembro de 1964, do Inquérito Policial Militar (IPM) presidido pelo Vice-Almirante (RRm) Fernando Muniz Freire e relatado pelo Capitão de Mar e Guerra (CMG) Álvaro de Rezende Rocha. O referido IPM foi instaurado por ordem

---

\* Integrou a primeira turma de Aviadores Navais de Helicópteros da MB e a primeira tripulação do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. Fez parte da turma de recebimento, na Holanda, do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, navio de que foi, posteriormente, imediato. Foi comandante do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval e do 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino.

do Presidente da República, Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, ao ministro da Marinha, Vice-Almirante Ernesto Mello Batista, no qual depôs toda a tripulação do helicóptero Marinha N-7001.

A bem da verdade, fique registrado que só tomei conhecimento do conteúdo deste documento no final dos anos 1990, cedido a mim por iniciativa de um oficial e em caráter particular. Então, vamos aos fatos.

## O INCIDENTE DE TRAMANDAÍ

Em meados de novembro de 1964, fui destacado para, comandando o helicóptero Marinha N-7001, do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-1), me apresentar, na cidade de Rio Grande, ao capitão dos Portos do Rio Grande do Sul, CMG Mário Rodrigues da Costa. Faziam parte da tripulação, ainda, o Capitão de Corveta (CC) Antônio Ozório Marques Maciel de Castro, 2º piloto (2P); o Primeiro-Sargento (MO-AV) José Amaro dos Santos; e o Cabo (MO-AV) Wilson da Costa Peck.

Quando da minha passagem, na ida para Rio Grande, pelo ponto de abastecimento, na pista do Aeroclube da cidade de Tramandaí (RS), chamaram minha atenção umas instalações com barracas de campanha, antenas aéreas e uma aeronave (T-6) da Força Aérea Brasileira (FAB), dentro da área do aeródromo, o que me pareceu ser uma estação de radar móvel, tipo das utilizadas na Segunda Guerra Mundial.

Cumpri os procedimentos normais de abastecimento no caminhão da MB carregado com o combustível de aviação e, sem nenhum problema, prossegui viagem.

Baseados nas dependências da Capitania dos Portos, ocupamos as instalações de um antigo hangar da Aviação Naval na Ilha do Terraplino de Leste, até a manhã de 5 de dezembro de 1964. Durante esse período, cumprimos quatro missões ordenadas pelo capitão dos Portos: duas de transporte de pessoal e duas de patrulha terrestre. As duas primeiras conduziam o CMG Mário Costa ao 12º Regimento de Cavalaria Mecanizado (RCMec) do Exército Brasileiro (EB), situado na cidade de Jaguarão<sup>1</sup>, e, as outras duas eram de patrulha aérea terrestre entre as cidades de Jaguarão e Chuí, margeando a Lagoa Mirim, para identificação de possível movimentação de transporte de armamento clandestino por parte de guerrilheiros (Operação Pintassilgo).



Croquis das missões de observação aérea realizadas

<sup>1</sup> Quando da primeira tentativa de pouso, causei um enorme transtorno no Quartel do 12º RCMec, com a cavalcada escoiceando tudo em volta, por causa do barulho causado pelos rotores do helicóptero, o que me obrigou a arremeter rapidamente.

Durante minha estada na Capitania não cumpri qualquer missão de apoio a navio hidrográfico na cidade de Tapes e nem mesmo me desloquei até lá.

Tendo recebido ordem para me deslocar para a cidade de Santos, com data/hora de chegada, decolei da Capitania dos Portos, iniciando a primeira etapa do deslocamento com pouso e abastecimento previstos na pista do Aeroclube de Tramandaí, nas mesmas condições da vinda e sem nenhum comprometimento de encontro com qualquer outra aeronave do EsqdHU-1.

Na manhã de 5 de dezembro, por volta de 9h30, logo após o pouso e o abastecimento, fui abordado por três capitães aviadores da FAB e convidado a ir até o acampamento de um Destacamento do Esquadrão de Controle e Alarme (ECA) da Base Aérea de Gravataí (também parte da Operação Pintassilgo), para que fossem esclarecidos assuntos referentes àquele voo. Acompanhei-os, quando então, alegando cumprimento de ordens superiores, declararam que a aeronave Marinha N-7001 estava apreendida e que eu e a tripulação deveríamos permanecer fora do helicóptero, aguardando ordens que viriam do Quartel-General (QG) da 5ª Zona Aérea, situado em Porto Alegre, já ciente do evento. Imediatamente, cercaram o helicóptero com soldados armados. A despeito de os nomes destes oficiais constarem do Relatório do IPM, eu os deixo de citar porque nunca tive conhecimento deles.

De imediato, retruquei que não tomaria ciência da ordem e nem aceitaria tamanha arbitrariedade, por se tratar a N-7001 de uma aeronave militar de propriedade da MB, conduzida por tripulação de oficiais e praças da Marinha, todos identificados e cumprindo missão específica, ordenada por quem de direito. Os oficiais aviadores apelaram para que eu compreendesse a

posição deles, argumentando que se encontravam executando ordens por escrito da 3ª Seção do Estado-Maior (EM) da 5ª Zona Aérea e que um deles tinha sido o portador do documento. Novamente expliquei que eu e minha tripulação não aceitávamos ser submetidos àquelas condições de abuso e humilhação e que eu cumpriria a missão recebida, legal sob todos os aspectos.

Os três oficiais da FAB comunicaram então que, caso a decolagem fosse tentada, abririam fogo contra a aeronave e que iriam impedir a qualquer custo o voo do N-7001. Recomendaram, ainda, que eu pensasse nos riscos que estaria correndo e aos quais exporia os demais tripulantes. Insisti que, assim como eles, eu tinha uma missão a cumprir e iria executá-la.

Não sendo do meu conhecimento qualquer incidente acontecido anteriormente e sem que em nenhum momento fizessem menção a tal fato, passaram a propor, então, outras soluções, como a aeronave ser pilotada por um deles ou que fosse retirada uma peça que a tornasse indisponível. Tais propostas não foram aceitas. Apelando para a ordem escrita do QG da 5ª Zona Aérea, declararam que não tinham a intenção de causar danos físicos, mas que já haviam enviado relatório sobre a difícil e grave situação que estava ocorrendo.

Não vendo qualquer possibilidade de solução, e com o firme propósito de não deixar que detivessem o helicóptero, disse eu que só havia dois caminhos para tentar acabar de vez com aquela situação absurda e insuportável: a minha prisão à força ou abaterem a aeronave. Em qualquer dos casos, os oficiais com quem eu estava falando e seus mandantes superiores iriam arcar com as consequências de qualquer ação que fosse tentada.

Ato contínuo, dirigi-me à aeronave e determinei aos meus subordinados

que guarnecessem seus postos. Naquele momento, enquanto eu vestia meu equipamento de voo, um dos oficiais, munido de arma portátil, deu-me voz de prisão, à qual respondi dizendo que, se alguém devia ser preso, seria ele, que tinha posto inferior ao meu. Simultaneamente, o outro oficial sentou-se no assento do primeiro piloto, obrigando-me a sentar no do 2P e iniciar os procedimentos para dar partida no motor, quando, então, o capitão aviador abandonou o N-7001. Ocupei meu lugar, e o restante da tripulação, seus postos para decolagem. Dei partida no motor e continuei com os procedimentos normais. As praças e os oficiais da FAB concentraram-se a ré da aeronave. Quando o rotor principal foi engrazado e os rotores começaram a girar, aconteceram os disparos e o apedrejamento. O laudo pericial constatou que os disparos e os tijolos atingiram o rotor de cauda e a caixa de transmissão.

Senti um forte tranco nos pedais e grande desequilíbrio no helicóptero e, imediatamente, cortei o motor, imobilizei os rotores, desembarquei e, após inspeção visual, verifiquei a indisponibilidade da aeronave para voo.

Em reunião com a tripulação, determinei ao CC Maciel que providenciasse alojamento para todos nós, mantivesse a aeronave sob permanente vigilância e evitasse qualquer comentário com estranhos sobre o ocorrido, enquanto eu estaria me deslocando para Porto Alegre a fim de me apresentar na Delegacia da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, Organização Militar (OM) da MB mais próxima, e relatar o acontecido. No dia seguinte, o

fato já era objeto de manchete, com foto, no jornal *Zero Hora*, de Porto Alegre.

Ainda ao sair, um dos oficiais tentou me prender, alegando razões de segurança, ordem que ignorei. Uma nova tentativa de me deter foi tomada por uma das sentinelas, mas suspensa de imediato por outro oficial. Usando um Jeep de um posto de gasolina próximo, tendo recusado a oferta feita para me deslocar em avião da FAB, permaneci em Porto Alegre até a manhã do dia 7, quando regresssei a Tramandaí e, posteriormente, direto ao Rio de Janeiro, pilotando a aeronave N-7001, já então recuperada.

Quando me apresentei para relatar o incidente ao delegado da Capitania dos Portos em Porto Alegre, o Capitão de Fragata Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, este foi tomado de grande surpresa, não me parecendo ter conhecimento de qualquer outro fato, nem tratativas anteriores, com autoridades da FAB sobre deslocamentos de helicópteros da MB

**Quando os rotores  
começaram a girar,  
aconteceram os disparos  
e o apedrejamento,  
atingindo o rotor de cauda  
e a caixa de transmissão**

na região. Ele não comentou absolutamente nada comigo. Pôs-me em ligação direta com o chefe do Estado-Maior da Armada (Cema), Almirante Levy Pena Aarão Reis, e seu ajudante de ordens, Capitão-Tenente (CT) Pedro Augusto Lynch, aos quais relatei o ocorrido e que também foram surpreendidos pelo fato.

Regressando ao Rio, ao pousar na sede do EsqDHU-1, fui informado de que deveria me apresentar no Gabinete do Ministro da Marinha. Na mesma tarde, relatei, em audiência com o Almirante Mello Batista, tudo o que se passou, recebendo dele cumprimentos e elogio verbal. Esta foi a

última vez que tratei oficialmente deste assunto na MB.

O Relatório do IPM concluiu, por meio da perícia efetuada e de depoimentos tomados no local, que “a aeronave N-7001 da MB foi detida irregularmente mediante emprego de força armada; a decolagem foi impedida pelo metralhamento e apedrejamento do rotor de cauda do helicóptero; e seu comandante foi objeto de tentativa de prisão por oficiais da FAB”.

## CONCLUSÃO

O evento conhecido por “Episódio de Tramandaí”, que precipitou a assinatura do Decreto nº 55.627, de 26 de janeiro de 1965, não pode ser considerado de forma isolada, já que é a parte final de um conjunto de acontecimentos, cronologicamente inter-relacionados, que culminaram com uma solução parcial e não satisfatória para ambas as Forças. Em resumo, o decreto determinou que a MB só poderia voar com aeronaves de asa rotativa e, portanto, deveria entregar à FAB todas as suas aeronaves de asa fixa e, ainda, que o Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais* (A-11) deveria operar com as aeronaves (aviões e helicópteros) antissubmarino a ele destinadas. Esse decreto marcou o fim de uma época bastante conturbada, mas necessária, e estabeleceu o início de uma nova era para a recriação da Aviação Naval, propósito principal da MB.

Tudo poderia ter sido muito mais fácil não fossem as dificuldades criadas por uma legislação ultrapassada e por ações e omissões das diversas partes envolvidas.

A MB recebeu, então, por força do decreto presidencial, para sua operação exclusiva, seis helicópteros antissubmarino SH-34J, que pertenciam ao 2º/1º Grupo de Aviação Embarcada (GAE), da FAB. A operação desse esquadrão juntamente com os P-16A da FAB representou um enorme avanço no desenvolvimento das operações aeronavais da Esquadra, que teve seu navio capitânia funcionando a pleno e com grande êxito. Ouso dizer, com toda parcialidade de quem fez sua vida ativa na Marinha, em função daquele inesquecível navio, que a MB que eu conheci pode ser definida em “antes e depois do *Minas*”.

A criação do 1º Esquadrão de Helicópteros Antissubmarino (EsqdHS-1), em 28 de maio de 1965, para receber os helicópteros SH-34J provenientes da FAB, aumentou bastante o nível

de complexidade da operação e manutenção das aeronaves na Base Aérea Naval de São Pedro d’Aldeia (BAeNSPA) e no NAeL *Minas Gerais*, tendo preparado o pessoal especializado (oficiais e praças) para receber

**O Decreto nº 55.627, de 1965,  
marcou o fim de uma  
época conturbada para a  
Aviação Naval e estabeleceu  
o início de uma nova era  
para sua recriação**

novas gerações de aeronaves.

A solução conciliatória teve, ainda, o grande mérito de permitir à MB ter seus helicópteros oficialmente reconhecidos, voando com muito mais segurança, e utilizando todos os recursos da infraestrutura aeronáutica da rede nacional de apoio à aviação que qualquer tipo de voo, minimamente, requer.

Os oficiais pilotos de helicópteros mais modernos podem bem imaginar o que era voar em cumprimento de qualquer missão àquela época, procurando não ser visto, pousando nos lugares mais estranhos e

com um caminhão comum perseguindo a rota, repleto de camburões de combustível para o abastecimento das aeronaves.

Para que melhor se entenda a conturbada história daqueles anos, e sem pretender recontá-la, discrimino a seguir a cronologia dos fatos que, a meu ver, culminaram com a decisão final do Presidente da República e a assinatura do Decreto nº 55.627, de 26 de janeiro de 1965:

- compra do NAE L *Minas Gerais* por conta da MB, efetivada em Londres, em 13 de novembro de 1956, com os problemas decorrentes da formação de sua tripulação e da disputa das funções operativas de bordo, que não possibilitaram o embarque do 1º Grupo de Aviação Embarcado (GAE) com os seus dois esquadrões, um de aviões P-16A e outro de helicópteros antissubmarino SH-34J (fato consumado);

- início da construção da BAeNSPA, em 1958, pela MB, com pista de aviação que hoje possui dimensões de 2.402 x 30 metros (depois do seu aumento para permitir a operação dos AF-1). A construção da Base foi oficializada pelo Decreto Presidencial nº 58.378, de 10 de maio de 1966 (fato consumado);

- instrução, formação e operação com helicópteros no antigo Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) da Avenida Brasil, com o início do curso da primeira turma regular de pilotos de helicópteros a ser formada no Brasil, da qual fiz parte, em fevereiro de 1958;

- chegada do NAE L *Minas Gerais*, com três aviões TBM Avenger e três helicópteros Westland S-55 Whirlwind, no convés de voo, em 2 de fevereiro de 1961;

- formação de pilotos da MB em aeronaves de asa fixa, na Marinha norte-americana (US Navy), em janeiro de 1962;

- compra e operação dos aviões P-3, Pilatos, de instrução básica, e construção

de uma pista de voo nos terrenos da MB, na Avenida Brasil, entre o antigo Quartel dos Marinheiros (hoje CIAA) e o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), paralela à pista principal do Aeroporto do Galeão, em 1963;

- compra, operação e exibição, no convés de voo do NAE L *Minas Gerais*, dos aviões North American T-28, Trojan, de treinamento, em outubro de 1963;

- tentativa de detenção, por patrulha de Fuzileiros Navais da BAeNSPA, de dois oficiais da FAB em trajes civis, que, por dias, estavam filmando as operações aéreas da Base, para comprovar o não-cumprimento de ordem presidencial (Presidente João Goulart) que suspendeu o voo dos aviões da MB. Tal determinação provocou uma grave reação dos aviadores navais, na BAeNSPA, que efetuaram uma “revoada” com todas as aeronaves disponíveis da MB, na presença do ministro da Marinha, e que tinha como propósito a reconquista do direito de voar as aeronaves de asa fixa, em setembro de 1963;

- desavenças ocorridas, na Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (Ecemar), entre oficiais da FAB e da MB, instrutores e alunos, sobre o currículo do curso, na parte relativa ao “Emprego de Forças Navais”, que não estava de acordo com a legislação vigente no início do curso regular, em janeiro de 1964;

- tentativa de apresamento, em Tramandaí (RS), do helicóptero Marinha N-7001 e de prisão de sua tripulação, com metralhamento e apedrejamento da aeronave, causando-lhe sérios danos, fato objeto de manchetes em alguns jornais do País (o episódio relatado neste artigo), em 5 de dezembro de 1964; e,

- após mandar divulgar, em 10 de dezembro de 1964, por meio da Secretaria de Imprensa da Presidência da República,

que pretendia encontrar solução para o problema entre a MB e a FAB “em curto prazo”, o Presidente da República assinou, por fim, o Decreto nº 55.627, em 26 de janeiro de 1965.

Não muito à vontade por ter que me expressar na primeira pessoa, mesmo porque nunca tive outra oportunidade durante todos esses anos, desejo elogiar,

em tempo e com muito empenho, minha tripulação da aeronave Marinha N-7001: o Comandante Maciel (já falecido), o Sargento Amaro e o Cabo Peck, que, com apoio, estímulo e atitude militar, foram fundamentais e indispensáveis para a condução das providências que se fizeram necessárias naquele momento e ambiente hostis.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Força Aérea Brasileira; Helicóptero; Marinha do Brasil;  
<HISTÓRIA>; História da Aviação Naval;