Eduardo Pacheco e Chaves

Pioneiro e ás da aviação brasileira

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

EDUARDO PACHECO E CHAVES

Pioneiro e ás da aviação brasileira

Brig Ar Refm Clóvis de Athayde Bohrer

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2014

FICHA TÉCNICA

Eduardo Pacheco e Chaves
Pioneiro e ás da aviação brasileira

Edição
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor Responsável
Maj Brig Ar R1 Wilmar Terroso Freitas

Autor
Brig Ar Refm Clovis de Athayde Bohrer

Projeto Gráfico
Seção de Tecnologia da Informação do INCAER

Capa
3S TCO Tiago de Oliveira e Souza

Revisão e Impressão
INGRAFOTO Produções Gráficas

Rio de Janeiro

2014

Apresentação

Dando continuidade ao seu trabalho de pesquisar, resgatar e divulgar os empolgantes e significativos episódios que conformaram a história da Aeronáutica brasileira, bem como as personalidades que os vivenciaram, o INCAER apresenta um primoroso trabalho de pesquisa sobre um aviador que teve suas conquistas efusivamente festejadas e seus méritos amplamente reconhecidos: Eduardo Pacheco e Chaves.

Tendo sido o primeiro civil brasileiro a conquistar o brevê de aviador, Edu Chaves, como passou a ser chamado, ficou internacionalmente conhecido por realizar, pioneiramente, os reides Rio de Janeiro a São Paulo e Rio de Janeiro a Buenos Aires, Argentina. Por isso e por outras conquistas, Edu Chaves foi alvo de homenagens e equiparado aos ícones brasileiros Bartolomeu de Gusmão e Santos-Dumont.

Edu Chaves é Patrono da Cadeira nº 4 do INCAER, assumida ao início de 2012, pelo insigne Conselheiro Brigadeiro do Ar Clóvis de Athayde Bohrer, que lhe prestou significativa homenagem no discurso de posse. Mas os maiores frutos viriam a seguir, com a sua paciente e meticulosa pesquisa que incluiu viagem de estudos e entrevistas dando bela forma ao opúsculo que ora apresentamos.

Sobre o autor, Aspirante-a-Oficial-Aviador de 1945, e que desempenhou importantes cargos como o de subcomandante do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), em Natal, RN, e de Comandante da Academia da Força Aérea, em Pirassununga, SP, cumpre-nos ressaltar que seu trabalho valoriza, não somente a personalidade de Edu Chaves, mas, de forma brilhante, o cargo que assumiu como Conselheiro do INCAER.

Esta edição resgata uma história antiga que os mais novos devem conhecer para valorizar os construtores de nosso presente e ter motivação para contribuir na formulação de um futuro de progresso e glória para nosso país.

Maj Brig Ar Wilmar Terroso Freitas

Editor

Eduardo Pacheco e Chaves

Pioneiro e ás da aviação brasileira

Introdução

No início de 2012, quando me preparava para assumir a Cadeira nº 4 do Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, procurei subsídios para, como é de praxe, homenagear o Patrono da Cadeira, Eduardo Pacheco e Chaves.

Ao fazê-lo, fui surpreendido com as raríssimas menções que, nos últimos tempos, os órgãos oficiais e, também, a mídia nacional haviam feito sobre esse Pioneiro da Aviação Civil Brasileira que, nas décadas de 1920 e 1930 do século passado, foi destaque na imprensa mundial – nacional e estrangeira –, face às suas extraordinárias conquistas no campo aviatório, as quais, na época, assombraram os meios aeronáuticos.

Muito citado e reverenciado naquele período, tanto pelos órgãos do Governo como pelo público em geral, a partir da década de 1930, pouco estivera presente no noticiário. Isto talvez tivesse acontecido devido ao fato de ter ele, na época, restringido suas ações no meio aeronáutico, pois passou a se dedicar, quase que exclusivamente, às suas atividades empresariais.

Reservado em suas atitudes, famoso, porém modesto, talvez seu modo de proceder tivesse concorrido para isto. Mas os heróis jamais serão esquecidos. Mais cedo ou mais tarde, tal como Fênix, sua lembrança renasce das cinzas. Desta forma, em 1947, esteve em evidência quando, por iniciativa de amigos de São Paulo, foi homenageado com um monumento comemorativo dos 25 anos do reide Rio-Buenos Aires.

Edu Chaves

AO NOTÁVEL CIDADÃO

Eduardo Pacheco Chaves

o aviador "Edu Chaves" dos anos pioneiros da aviação, a homenagem e a admiração dos pilotos da Força Aérea Brasileira e dos aviadores do Brasil na data da comemoração do sesquisecentésimo aniversário do seu "Raid" São Paulo-Rio de Janeiro

Homenagem prestada pela FAB, em São Paulo, a Edu Chaves

A Força Aérea Brasileira, que, como as Forças Armadas irmãs, cultua a memória daqueles que ajudaram ou concorreram para o seu desenvolvimento, em diversas ocasiões, exaltou seus méritos, concedendo-lhe títulos honoríficos. Assim, prestou-lhe homenagens por ocasião da comemoração dos seus principais feitos: em 1970, pelo transcurso dos 50 anos do reide Rio-Buenos Aires e, em 1974, um ano antes do seu falecimento (ocorrido em 21 de junho de 1975), pela passagem dos 60 anos da ligação, por avião, entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

Esta última, aliás, foi uma surpresa para o famoso aviador e realizou-se por iniciativa do Ten Brig Ar Agemar da Rocha Santos, Diretor-Geral do Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento (DEPED) e do Maj Brig Ar Roberto Carrão de Andrade, Comandante do Quarto Comando Aéreo Regional (IV COMAR) na ocasião, que o visitaram em sua residência, entregando-lhe uma lembrança, acompanhada de honrosa mensagem em que é registrada "a homenagem e a admiração dos pilotos da Força Aérea Brasileira e dos aviadores do Brasil".

Percebe-se, então, que, praticamente, a última homenagem a Edu Chaves que teve repercussão na mídia e, consequentemente, no público em geral, ocorreu em 1947, há 68 anos, portanto.

Em 28 de abril de 2012, em feliz iniciativa do Comandante da Escola de Especialistas da Aeronáutica, foi comemorada, em Guaratinguetá, a passagem do 100º aniversário do pouso que Edu Chaves ali fez por ocasião da sua primeira tentativa de ligação entre o Rio e São Paulo. Este fato marcou o primeiro pouso de um avião

naquela cidade, o que, pelo menos no âmbito do Comando da Aeronáutica, contribuiu para despertar a atenção dos integrantes da atual geração para suas conquistas e, talvez, motivá-los a se aprofundarem mais no assunto e, assim, melhor conhecerem esse notável brasileiro.

É preciso que se divulguem seus feitos e, consequentemente, seu extraordinário valor. Poucos sabem, por exemplo, que sua contribuição no campo da aeronáutica foi publicamente reconhecida já em 1915 quando, apenas quatro anos após ter iniciado suas atividades na aviação, colocaram-no entre os três pioneiros da Aeronáutica Brasileira, homenageados com um monumento, em São Paulo, perenizando seus feitos. Ali está seu nome e sua efígie, em artístico trabalho erigido na Mooca, ao lado das lendárias figuras de Bartolomeu de Gusmão e Santos-Dumont.

O desconhecimento dos seus feitos pela atual geração constitui uma injustiça para o idealista, que sempre foi, e uma enorme lacuna na História Aeronáutica do nosso País. É indispensável que se dê às conquistas desse notável personagem, Edu Chaves, a projeção que merecem.

Este trabalho, que representa modesta contribuição para que isto venha a ocorrer, foi elaborado a partir de dados coletados em órgãos da imprensa de diferentes épocas, em documentos e publicações existentes em várias Organizações, particularmente, na Escola de Especialistas da Aeronáutica

Edu Chaves e Alberto Santos-Dumont

e no Núcleo de Base Aérea de Santos, às quais registro, na pessoa de seus Comandantes, à época, Maj Brig Ar Jeferson Domingues de Freitas e Major-Aviador Alexandre Jannuzzi Peçanha, respectivamente, meus agradecimentos pelo apoio que me foi proporcionado.

A Família

Elias Antônio Pacheco e Chaves, pai de Edu Chaves, nasceu em Itu, Estado de São Paulo, onde fez seus primeiros estudos que tiveram sequência na cidade de São Paulo onde se bacharelou em Direito. Iniciou a carreira em sua cidade natal onde atuou, inicialmente, como advogado, tendo sido, posteriormente, nomeado Juiz Municipal de Órfãos.

Em 1868, casou-se com D. Anézia da Silva Prado, de tradicional família paulista, com quem teve 10 filhos, sendo o oitavo, Eduardo Pacheco e Chaves.

Em 1874, foi eleito Deputado Estadual, ocasião em que transferiu sua residência para São Paulo, cidade em que desenvolveu a carreira pública e se radicou. Na capital, tornou-se vulto de destaque do Partido Conservador, tendo sido eleito, sucessivamente, Vereador, Deputado Provincial e Deputado Geral.

Em 1875, foi nomeado Chefe de Polícia do município tendo, por duas vezes, assumido a Presidência da Província pela qual foi eleito Senador, função da qual se afastou por vontade própria, quando encerrou sua vida pública.

Abastado fazendeiro de café, foi fundador da Sociedade Comercial, cuja razão social era Prado Chaves e Companhia. Faleceu em 1903, em São Paulo.

Bisavô

Antonio da Silva Prado

Avó

Veridiana Valéria da Silva Prado

Pai

Elias Antonio Pacheco e Chaves

Barão de Iguape

Pais e irmãos de Edu Chaves (primeiro à esquerda, sentado)

Edu Chaves, sentado, genro, filha e neto

Eduardo Pacheco e Chaves: adolescência e vida na Europa

Eduardo Pacheco e Chaves, o Edu Chaves, como é conhecido nos meios aeronáuticos, nasceu em São Paulo, em 18 de julho de 1887.

Descendente de abastados fazendeiros de café, teve e fez bom uso das excepcionais condições de vida que seus pais lhe proporcionaram, canalizando e direcionando seu potencial físico e intelectual no sentido de que, no futuro, chegasse à realização dos seus sonhos. Edu Chaves assimilou os ensinamentos paternos tendo conduzido sua vida sob os princípios da ética e da solidariedade ao próximo.

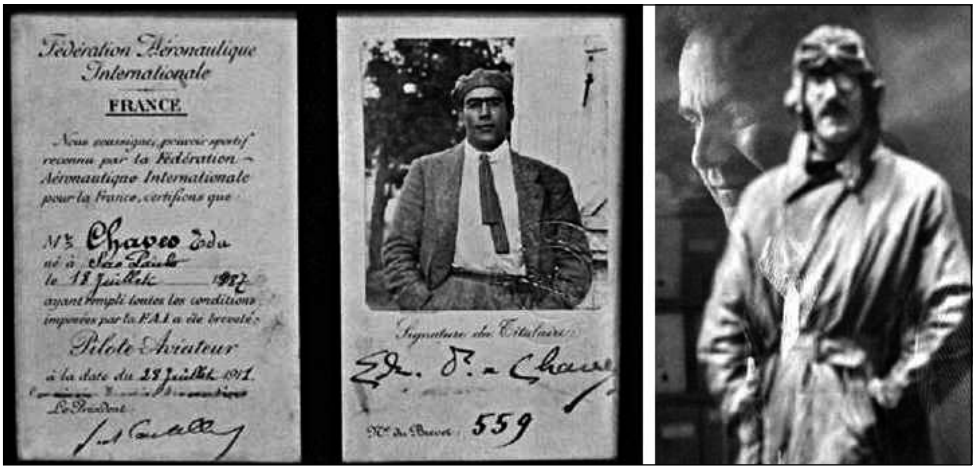
Após a realização dos estudos preparatórios, matriculou-se na Escola Politécnica de São Paulo onde adquiriu sólidas bases para prosseguir, com sucesso, sua formação na Universidade de Liège, na Bélgica. Durante o período de estudos na Europa, teve a oportunidade de conhecer Santos-Dumont, já, ali, em evidência, particularmente na França, face às suas descobertas no campo da Aeronáutica.

A convivência com o ilustre compatriota despertou nele o interesse pela aviação quando, então, passou a alimentar o sonho de ser aviador, e, nesse particular, a França era, sem dúvida, o lugar ideal para que ele se concretizasse. Matriculou-se na Escola de Aviação Blériot, em Étampes, naquele país, Escola já famosa pela estreita ligação com a fábrica de aviões Blériot que eram sensação na época.

Seu curso foi ímpar naquela Escola. Isto porque, desde os primeiros voos, ele demonstrou notável aptidão para a pilotagem, o que o levou a voar "solo" após apenas três semanas de duplo comando, fato considerado excepcional na época porquanto os candidatos, normalmente, levavam meses para atingir esse estágio.

Em 28 de julho de 1911, recebeu o Brevê de nº 559, expedido pela *Fédération Aéronautique Internationale*.

Escola de Aviação "Blériot"



Brevê no 559 da F.A.I.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Aéronautique Militaire

BREVET
D'AVIATEUR MILITAIRE

Le Ministre de la Guerre,

Vu l'Instruction en date du 20 Mai 1911 sur la délivrance du Brevet relatif à la conduite des appareils d'aviation

Vu l'avis favorable des Commissions d'examen des candidats au dit Brevet

Décrète la date du 6 Mars 1910.

au M. Chaves Edu.

Soldat

le Brevet d'Aviateur Militaire

Fait à Paris le 19

Brevet d'Aviateur Militaire
(Ministère de la Guerre – République Française)

Suas aptidões para o voo tornaram-se mais evidentes quando, para surpresa dos que militavam no meio aeronáutico, ele, piloto recém-brevetado, inscreveu-se e conseguiu vencer a tradicional e difícil prova, denominada "Les Prix des Escales", que compreendeu um percurso de 1.800 km, durante o qual ele executou 27 escalas. Para isso, em um procedimento ousado e sem precedentes, voou também à noite, orientando-se, no trajeto entre Paris e Marselha, pelas luzes da estrada de ferro que ligava essas duas cidades. Tornou-se, na ocasião, o primeiro piloto no mundo a efetuar um voo noturno.

Em 19 de setembro do mesmo ano, voando a uma altura de 400 m, realizou um voo de 150 km, em 1h30. O fato causou sensação e foi alardeado pela imprensa em todo o mundo.

Seus feitos alcançaram repercussão mundial tornando-se motivo de orgulho para os brasileiros que viam outro compatriota juntar-se ao já famoso e reverenciado Santos-Dumont, como estrela na constelação aeronáutica.

Por suas conquistas, ingressou na restrita galeria de pilotos que fazem parte da Associação Aeronáutica de *Vieilles Tiges*, composta, unicamente, de pilotos brevetados antes do início da Grande Guerra.

Por ordem cronológica, Edu Chaves é o 3º aviador brasileiro, precedido apenas por Santos-Dumont e o Tenente da Marinha Henrique Möller, este, igualmente, brevetado na Escola de Aviação Blériot, em Étampes.

Les Vieilles Tiges
PILOTES AVIATEURS
Brevetés avant Août 1914
30, Rue Pergolèse - PARIS (16e)
Monsieur Chavez Edu
4 rue du Colonel Renard
Paris 15e
Membre Actif
N° Brevet Pilote Ét. C. F. 559
Date 28 Juillet 1911
N° Brevet Militaire 2828
Date 6 Mars 1916
Membre à Vie
Signature du Titulaire :
Le Président des Vieilles Tiges :

Diploma da Associação Aeronáutica "Vieilles Tiges"

Regresso ao Brasil: o reide São Paulo - Santos - São Paulo

Se, inicialmente, o sonho de Edu Chaves era apenas ser aviador, sua experiência na França tornou-o bem mais ambicioso. Agora era seu desejo criar, em seu País, uma mentalidade aeronáutica e, para isto, idealizou a criação de uma escola de aviação equipada com aviões que, no futuro, importaria da Europa.

Com esse propósito, em princípios de 1912, regressou ao Brasil trazendo, com ele, um avião Blériot, com motor de 50 HP, primeiro de uma série de outros que chegariam no futuro. Nessa época, as proezas dos aviadores passaram a empolgar o mundo. Existiam até pilotos europeus que percorriam os países da América do Sul, atraindo, em suas exibições, verdadeiras multidões que pagavam para assistir às suas façanhas.Também no Brasil, o entusiasmo pela aviação manifestava-se de norte a sul. Era a chamada "época heroica da aviação".

A aeronave Blériot

Foi dentro desse quadro que, em 1912, o governo paulista instituiu um prêmio de 30.000 réis que seria concedido ao primeiro aviador que conseguisse fazer o percurso São Paulo – Santos – São Paulo. Esse prêmio, bastante significativo para a época, atraiu a atenção de adeptos da aviação, entre os quais o famoso ás da Aviação Francesa, Roland Garros, herói da travessia do Canal da Mancha, em 1910, que, com três outros aviadores franceses, encontrava-se em turnê pelas Américas do Norte e do Sul. Também Edu Chaves interessou-se pelo desafio.

Membros da "QUEEN AEROPLANE COMPANY" (1912)

Roland Garros

Charles Voisin

Edmond Audemars

Ao chegar ao Brasil, nosso compatriota encontrou-se com Roland Garros e seus companheiros, ocasião em que tomou conhecimento que o aviador francês dispunha-se, também, a tentar realizar a prova, mas estava enfrentando um problema. O motor do seu avião apresentara falhas que, somente com a substituição de certas peças, poderiam ser sanadas. Sabedor de que essas peças faziam parte do lote de sobressalentes que Edu Chaves trouxera com sua aeronave, solicitou seu empréstimo. Edu Chaves, mesmo sendo seu futuro concorrente (seu avião ainda não fora desembaraçado pela alfândega), não teve dúvida em atender ao pedido.

Dias depois, em 8 de março, consertado seu avião com as peças cedidas por Edu Chaves, Roland Garros iniciou o reide que, na 1ª etapa, São Paulo-Santos, foi feito sem qualquer problema. Neste mesmo dia, em Santos, Edu Chaves desembarcava seu avião e, após transportá-lo para a praia do Gonzaga, e ali mesmo montá-lo, decolou e sobrevoou o local sob

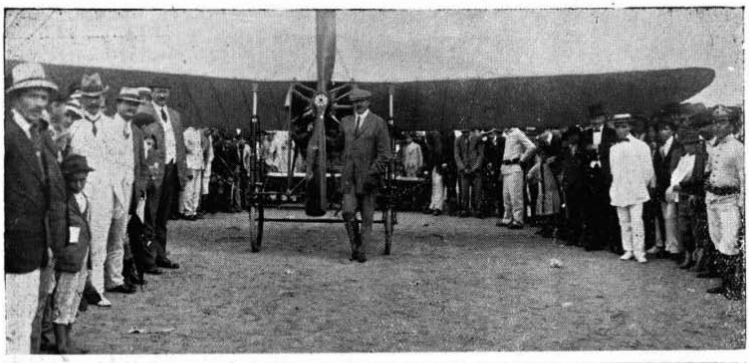
o olhar incrédulo de centenas de pessoas que se haviam aglomerado, olhares que, instantaneamente, foram acompanhados de calorosos aplausos. Realizara-se, naquele momento, o primeiro voo no Brasil tendo, como piloto, um aviador brasileiro, feito que se somou aos inúmeros outros, até então, creditados ao nosso valoroso compatriota.

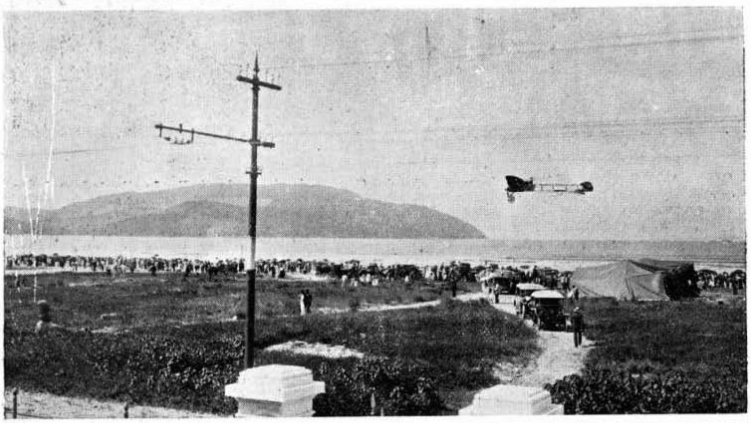
Ao chegar a Santos, Roland Garros aterrou na mesma praia em que estava Edu Chaves e, num gesto de cortesia e agradecimento pela gentileza que lhe fora proporcionada, convidou o aviador brasileiro para acompanhá-lo, com seu avião, no voo de retorno a São Paulo, convite que, com entusiasmo, foi aceito por Edu Chaves. Nem imaginavam os dois que, pela segunda vez, Edu Chaves, com sua generosidade e cavalheirismo, concorreria de forma decisiva, para que Roland Garros pudesse concluir a prova e, assim, ganhar o prêmio de 30.000 réis. Isto porque, dadas as condições meteorológicas na rota, e não sendo o avião de Roland Garros equipado com bússola, este não conseguia alcançar São Paulo. Foi quando Edu Chaves, cujo avião possuía o equipamento, conseguiu orientá-lo e, contornando as nuvens, chegar ao destino.

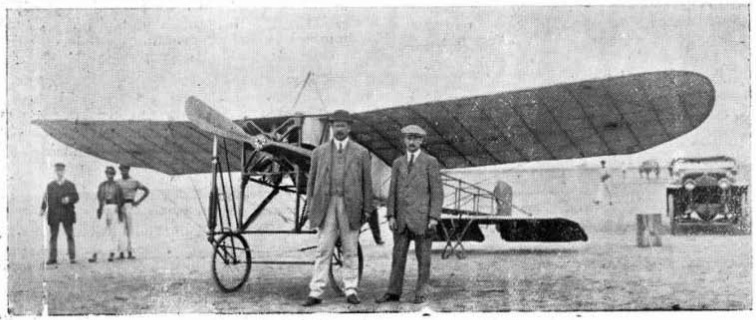
Edu Chaves e Roland Garros (Voo Santos São Paulo)

Gravura representando o voo pioneiro Santos – São Paulo

A AVIAÇÃO EM S. PAULO

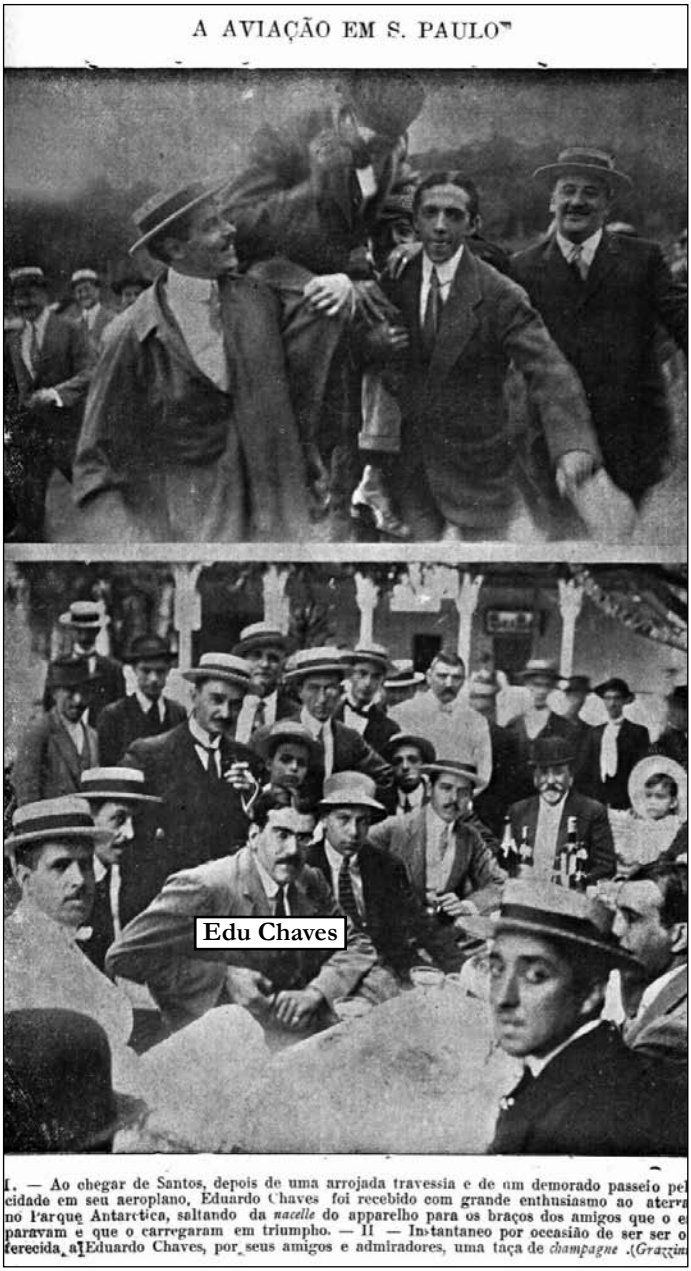






EM SANTOS — Instantaneos dos aviadores Roland Garros e Eduardo Chaves — Ao centro, um bellissimo vôo de Eduardo Chaves sobre o mar. (*Marques, Pereira phot.*)

Notícia da imprensa: Edu Chaves em Santos (1º voo)



Notícia da imprensa: Eduardo Pacheco e Chaves, aclamado em sua chegada a Santos

Estes dois fatos demonstram, de forma irretorquível, o desprendimento e o espírito de solidariedade do aviador brasileiro, que, posteriormente, foram objeto de agradecido registro de Roland Garros, feito em carta dirigida ao célebre escritor francês, Jacques Mortane, autor do livro *La Chevauchée des Mers*, no qual, inclusive, está transcrita, e que, aqui, em tradução livre, é igualmente, registrada:

Buenos Aires, em 28 de março de 1912

Eu tive em São Paulo todas as dificuldades possíveis; meu velho GNOME, recordista em altitude, voando após apenas nove meses, tinha acabado de parar bruscamente com dois obturadores cisalhados.

Naturalmente, os sobressalentes indispensáveis para o reparo me faltavam e eu fiquei com o avião em pane, diante de um prêmio de trinta mil francos para ir de São Paulo a Santos e retornar.

Eu desmontei e montei meu motor quatro vezes para tentar, sem sucesso, executar o reparo. Finalmente, então, eu aguardei a liberação alfandegária do material do amigo Chaves, aviador brasileiro que ganhara, há poucos meses atrás, o Prêmio das Escalas, em Orleans.

Eu lhe devo a gratidão e convido o senhor a apreciar de passagem o gesto elegante e raro desse colega, agora meu amigo, emprestando-me os sobressalentes, os quais poderia necessitar futuramente, para me permitir ganhar o prêmio que ele teria condições de vencer sem esforço algum.

Os percursos eram em torno de quarenta (40) quilômetros de perigosas montanhas com florestas virgens impenetráveis. Eu fiz o trajeto de ida em quarenta e cinco (45) minutos e o retorno em cinquenta (50) minutos.

O percurso de ida foi perfeito, mas o retorno, feito no dia seguinte, foi problemático, com nuvens espessas e em grande quantidade, sobre as montanhas.

Eu não tinha bússola – uma falta de sorte – e fui obrigado a serpentear entre as nuvens e o cume das montanhas, um péssimo momento que me fez pensar na queda de Freydam no percurso Roma – Turim.

Chaves, que fez a delicadeza de me acompanhar no trecho de volta, pode, graças à sua bússola, passar sobre a montanha e as nuvens.

Logo, então, tudo terminou, felizmente.

Terça-feira, 1 de Abril de 1913

RAID AEREO SANTOS--S. PAULO

O bravo aviador paulista Edú Chaves fez hontem em 35 minutos o percurso de Santos á capital.

Pela segunda vez o destemido aviador paulista Edu' Chaves transpoz hontem, em monoplano Blériot, os alterosos pincaros da Serra do Mar.

Edu' resolvera ir de Santos a S. Paulo em aeroplano e realizou mais uma vez essa façanha com a

aqui Roland Garros, quando est va para realizar esse mesmo pe curso que hontem levou a effeit o nosso valoroso patricio. Garr só realizou o "raid" aereo qua do se julgou completamente e guro da victoria. E Garros e Garros, o celebrado "virtuoso"

Reide Aéreo Santos – São Paulo
(notícia na imprensa)

O Reide São Paulo – Rio de Janeiro

Gravura representando o voo pioneiro

Edu Chaves era extremamente reservado, principalmente, quanto aos seus planos relativos à aviação aos quais nem as pessoas mais íntimas tinham acesso. Desta forma, foi com a maior surpresa que a sociedade, particularmente o setor ligado aos meios aeronáuticos, recebeu a notícia de que Edu Chaves tentaria a ligação inédita, por avião, das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

Quando ela se tornou pública, divulgou-se, também, que, na viagem, haveria um pouso intermediário destinado ao reabastecimento e que ele se realizaria na cidade de Guaratinguetá, na região denominada Pedregulho, próximo ao Matadouro Municipal. A notícia mencionava que o avião, quando decolasse para o Rio de Janeiro, sobrevoaria a cidade, o que permitiria sua observação pelos que ali estivessem.

Isto fez com que, no dia estabelecido para o voo, boa parcela da população ocupasse posições estratégicas no centro urbano, o que lhe permitiria melhor admirar o estranho "objeto voador". A viagem iniciou-se em 28 de abril, tendo a primeira etapa, até Guaratinguetá, se desenvolvido com o maior sucesso.

Após o reabastecimento, Edu Chaves decolou para o Rio de Janeiro, ocasião em que, para gáudio dos assombrados habitantes da cidade, sobrevoou a área urbana tomando, em seguida, o rumo do seu destino. Para Guaratinguetá, fora um dia histórico pois, pela primeira vez, um avião pousara em sua área. Em homenagem ao autor desse feito, ao aeroporto da cidade seria dado o nome de Aeroporto Edu Chaves.

Lamentavelmente, no entanto, por falha do motor, o voo foi interrompido na altura de Mangaratiba, tendo Edu Chaves descido, com seu avião, na baía de Sepetiba, felizmente, sem qualquer dano pessoal. O atraso da sua chegada ao Rio provocou alarme e enorme ansiedade. Esse sentimento, no entanto, transformou-

se em verdadeira apoteose quando, no terceiro dia, soube-se que Edu estava em Itacuruçá, são e salvo. Um trem especial foi enviado para levá-lo ao Rio. Estava repleto de jornalistas ávidos em noticiar o acontecimento.

O fato não o abateu e, reservado como sempre, passou, sem alarde, a preparar-se para nova tentativa. Esta ocorreu dois anos depois, em 5 de julho de 1914, quando, partindo às 9h45 do Campo da Mooca, em São Paulo, pilotando um avião Blériot, equipado com um motor de 80 HP, pousou no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, às 14h10.

Na ocasião, realizava-se, naquele local, a Primeira Reunião Aérea, evento organizado pelo Aero Clube do Brasil e que contava com a presença do Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca, e de altas autoridades. Quando o inusitado fato foi constatado, a cerimônia foi interrompida, tendo sido Edu Chaves saudado efusivamente pelos presentes. Ele conseguira, finalmente, realizar mais um dos seus sonhos.

Como já ocorrera em tantos momentos de sua gloriosa carreira, novas e significativas homenagens lhe foram prestadas, tanto pelos Poderes Públicos como por Entidades Privadas, tendo a Imprensa, durante vários dias, dado destaque ao assunto.

Apesar de alguns autores que trataram do assunto assegurarem que, como ocorreu em sua primeira tentativa de fazer a ligação São Paulo – Rio, também na segunda, Edu Chaves realizou um pouso em Guaratinguetá para reabastecimento, tudo indica, face às notícias publicadas na Imprensa no dia imediato ao acontecimento, não haver dúvida de que o voo foi realizado sem escalas. Assim, os Jornais "A República", "O Século", "O Diário" e "A Tribuna", todos do Rio de Janeiro, e o "Diário Popular" e "O Comércio de São Paulo", estes de São Paulo, nos comentários publicados a respeito, em suas edições de 6 de julho de 1914, foram unânimes ao mencionar que o voo foi realizado sem qualquer escala. O Jornal "A República" transcreveu, inclusive, os telegramas recebidos, durante o voo, pela Central de Telégrafos, dando conta das passagens, com os respectivos horários, pelas cidades de Taubaté, Cruzeiro e Barra Mansa.

A respeito, o "Estado de São Paulo" de 5 de julho de 1963, em sua coluna "Calendário do Mundo", publica textualmente:

> *1914 – o Aviador paulista Edu Chaves voa um aeroplano, da Capital do Estado de São Paulo ao Rio de Janeiro, gastando no percurso, quatro horas e trinta nove minutos.*

Edu partiu do aeródromo de Juqueri às 9 horas e 33 minutos, tomando o rumo de Jacareí, passou por Santa Isabel e seguiu o rio Paraíba, acompanhando-lhe sempre o leito numa altura de 1.200 a 2.000 metros, até Barra do Piraí, Estado do Rio de Janeiro. Em seguida, tomou o rumo de São João Marcos e daí acompanhou a estrada de ferro até Marechal Hermes.

A Infraestrutura Aeronáutica: Escola de Aviação

Edu Chaves foi, igualmente, pioneiro no estabelecimento de uma Infraestrutura Aeronáutica. Paralelamente aos preparativos que, em silêncio, desenvolvia para, pela segunda vez, tentar efetuar o voo São Paulo – Rio, Edu Chaves dava andamento ao seu projeto de criação de uma Escola de Aviação que ficaria sediada em Guapira, São Paulo, em terreno de sua propriedade, onde construiu um campo de pouso e diversas instalações. O fato se concretizou em 1912, constituindo-se a primeira Escola de Aviação a entrar em atividade no Brasil, e, nela, seriam utilizados aviões adquiridos na França.

Pouco tempo depois, em 17 de dezembro de 1913, quando ela já estava em funcionamento, foi criada a Escola de Aviação da Força Pública do Estado de São Paulo que, de acordo com o § 2º do artigo 14 da Lei 2.395 A que a criou, teria por fim "preparar, na Força Pública, aviadores que, estando convenientemente instruídos, constituam uma Seção de Aviação".

Dada sua fama e reconhecidas capacidade e experiência, Edu Chaves foi convidado para dirigi-la mediante o "ordenado de dois contos de réis". A infraestrutura a ser utilizada seria a já existente na Escola de Aviação de Guapira, com os aviões que ela já possuía, os quais, posteriormente, seriam adquiridos pelo Governo do Estado. Além de Edu Chaves, foi também contratado, para exercer as funções de Instrutor de voo, o aviador Cícero Marques, brevetado, como Edu Chaves, pela Escola de Aviação Blériot em Étampes.

Apesar de todos os esforços e da boa vontade do Executivo e do Legislativo, a Escola teve vida efêmera pois, em consequência da eclosão da Grande Guerra, a importação de equipamentos e peças sobressalentes tornou-se impossível. Um fator preponderante para sua paralização foi a ida de Edu Chaves para a França onde se alistou na Aviação Militar. Apesar da paralização, o Curso de Aviação da Força Pública não foi extinto, mas só voltaria a funcionar em 1919, após o término da Grande Guerra, e, em novos moldes.

Primeiros componentes da Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo

Inauguração da Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo

A Grande Guerra

A permanência de Edu Chaves na Europa, particularmente na França, despertou, nele, uma profunda admiração por aquele País que lhe proporcionara a oportunidade de realizar seu sonho: ser Aviador. A 1ª Guerra Mundial levou-o à decisão de ingressar na Aviação Francesa, tendo, com esse propósito, partido para a Europa.

Dificuldades de toda natureza, no entanto, impediam-no de ingressar diretamente na Força Aérea Francesa. Face, porém, à vontade e ao interesse com que manifestou seu desejo, foi orientado a fazê-lo através da Legião Estrangeira, na qual não teria dificuldade em se alistar. Descoberto o caminho, alistou-se na tradicional Organização, nela tendo ingressado em 1 de fevereiro de 1916. No mesmo ano, em 6 de março, obteve o brevê de Aviador Militar de número 2828, bem como o brevê de metralhador, pela Escola de Tiro Aéreo de Cazeau, na França.

No ano de mil novecentos e dezesseis, aos dois de fevereiro às dez horas da manhã, apresentou-se diante de nós o Sr. Chaves Edú, Sub-Intendente Militar, residente em Paris, Departamento do Sena, 28 anos de idade, aviador, o qual nos declarou querer se engajar na Legião Estrangeira e para este propósito nos apresentou um certificado emitido em 1º de fevereiro de 1916, brevê de aviador militar, em 6 de março de 1916, brevê nº 2828.
(Tradução dos Termos de Alistamento de Edu Chaves na Legião Estrangeira)

A túnica de Edu Chaves na Legião Estrangeira

Edu Chaves permaneceu na Aviação Francesa até o término da guerra, quando regressou ao Brasil, onde continuou, com entusiasmo e

idealismo, suas atividades aéreas, não tendo, no entanto, reativado sua Escola em Guapira. O museu do Núcleo de Base Aérea de Santos possui, em seu acervo, a túnica de um dos uniformes usados por Edu Chaves na Legião Estrangeira.

O REIDE
RIO DE JANEIRO – BUENOS AIRES

Antonio "Luigi" Locatelli

Quando Edu Chaves chegou ao Brasil, o principal assunto nos meios aeronáuticos era o desafio que representava o voo Rio – Buenos Aires que, até então, ninguém conseguira realizar. A primeira tentativa nesse sentido foi do célebre aviador italiano, Antonio Luigi Locatelli, herói de duas travessias dos Andes, que utilizou um avião SVA, com motor de 220 HP. Iniciada em 10 de setembro de 1919, a viagem, no entanto, foi interrompida em Florianópolis, quando, ao pousar, o avião sofreu sérias avarias. A partir de então, vários aviadores tentaram a conquista, mas não tiveram sucesso.

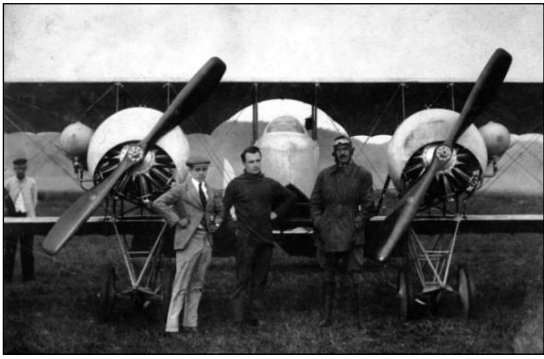
Assim, a 2ª tentativa deu-se em 1 de abril de 1920, quando o brasileiro Aliathar Martins e o ás inglês John Pinder deixaram o Rio de Janeiro em um hidroavião Macchi, com motor de 300HP. Sem atingir seu objetivo, tiveram um fim trágico na lagoa Esteves, em Santa Catarina.

Macchi 300 HP

Aliathar Martins e John Pinder

A terceira e quarta tentativas, a última em outubro de 1920, couberam ao Aviador Naval brasileiro, Virginius Delamare, que, como os que o precederam no desafio, não obteve sucesso.

Neste mesmo ano, Edu Chaves, até então ausente das tentativas de realizar a prova, decidiu que chegara sua vez de enfrentar o desafio e, para concretizá-lo, preparou seu avião, um Caudron, equipado com dois motores de 160 HP. A sorte , no entanto, não o favoreceu. Face ao excessivo aumento de peso da aeronave, em consequência da instalação de um tanque suplementar de combustível, o aparelho não conseguiu sair do solo quando, em São Paulo, iniciava a viagem.



Edu Chaves e a aeronave Caudron

A decisão de Edu Chaves, já então muito popular no País, de tentar o feito inédito, bem como a notícia de que o piloto argentino Eduardo Miguel Hearne iria iniciar o reide em um avião Bristol, com motor de 300 HP, colocado à sua disposição pelo

Governo daquele país, fizeram surgir apelos de todo o Brasil no sentido de que o nosso governo disponibilizasse, também, uma aeronave adequada para que Edu Chaves pudesse enfrentar o desafio. Os apelos tiveram resultado, e o Governo Paulista cedeu um Curtiss Oriole, com motor de 150 HP, pertencente à Força Pública de São Paulo.

que parecia sepultar, em definitivo, o sonho de Edu Chaves de vencer o cobiçado desafio. Nas imediações de Sorocaba, no entanto, face à neblina reinante na região, Hearne teve que fazer um pouso forçado em um pasto. Na ocasião, o leme de direção ficou levemente danificado, mas foi facilmente consertado.

O Custiss Oriole de 150 HP

Concluídos os preparativos, Edu Chaves iniciou a viagem no dia 24 de dezembro de 1920, saindo de São Paulo, com destino ao Rio. Mas Hearne saíra na frente. Nesse mesmo dia, ele que partira de Buenos Aires, no dia 19 de dezembro, decolara de Ponta Grossa, com destino a São Paulo. Era sua penúltima etapa, o

No dia 25 seguinte, no momento em que Edu Chaves, no Rio de Janeiro, dava início ao seu reide, Hearne iniciava, no local do pouso, sua penúltima etapa, estando, portanto, muito próximo da sua consagração. A sorte, no entanto, estava ao lado do brasileiro. O argentino, ao decolar, bateu em um cupim, capotando espetacularmente,

o que provocou sérias e, aparentemente, irreparáveis avarias no aparelho. Os jornais do dia seguinte, ao noticiar o ocorrido, referiam-se ao "cupim patriótico", cuja ação permitiria ao aviador brasileiro antecipar-se ao argentino.

Ao tomar conhecimento do ocorrido e, tranquilizado, ao saber que os tripulantes nada haviam sofrido, percebeu que chegara o momento de tornar-se o primeiro aviador a vencer o extraordinário desafio. Mediante meticuloso planejamento, dividindo o voo de 2200 km em cinco etapas, percorrendo aproximadamente, 470 km por dia, a uma velocidade média de 140 km/h, completou a viagem em cinco dias, alcançando Buenos Aires no dia 29 de dezembro, pousando no aeroporto de El Palomar, às 16:00Z.

Foram as seguintes as etapas percorridas:

DATA	LOCAL SAÍDA	HORA[1]	LOCAL CHEGADA	HORA
25/12/1920	Rio de Janeiro	08:45Z	São Paulo	11:15Z
26/12/1920	São Paulo	15:00Z	Guaratuba	17:30Z
27/12/1920	Guaratuba	13:45Z	Porto Alegre	18:20Z
28/12/1920	Porto Alegre	12:45Z	Montevidéu	17:30Z
29/12/1920	Montevidéu	13:00Z	Buenos Aires	16:00Z

A notícia da chegada de Edu Chaves a Buenos Aires provocou verdadeiro delírio em todo o País. Indescritível júbilo se apossou de todo povo brasileiro que vinha acompanhando, há muito, o esforço e a tenacidade com que seu compatriota perseguia o ambicioso objetivo. Houve grandes manifestações populares de regozijo, passeatas e muito entusiasmo, manifestações que chegaram à Câmara dos Deputados, no momento em que o deputado Veiga Miranda ocupava a tribuna. Este, interrompendo seu discurso, dirigiu calorosa saudação ao nosso compatriota em vibrantes palavras as quais provocaram prolongadas palmas do plenário.

[1] Referenciado à hora média de Greenwich.

O Governo de São Paulo, por meio de lei aprovada pela Assembleia Legislativa, concedeu a Edu Chaves um prêmio de 30 contos de réis, além da doação da aeronave em que completara o memorável voo. Edu Chaves recebeu milhares de telegramas de congratulações e inúmeras outras homenagens que o deixavam constrangido, tal era sua modéstia.

De regresso ao Brasil, foi recebido no Rio e em São Paulo, com excepcionais manifestações de admiração do povo e das autoridades, todos incansáveis em homenageá-lo pelo seu extraordinário feito que mantinha, bem alto, o prestígio do Brasil nos meios aeronáuticos.

O Parque Edu Chaves

Mas há, na vida de Edu Chaves, aspectos que são pouco conhecidos ou divulgados. Apesar de ser pessoa de posses, não era apegado ao supérfluo e mantinha-se atento às ocorrências no campo social e de relações humanas.

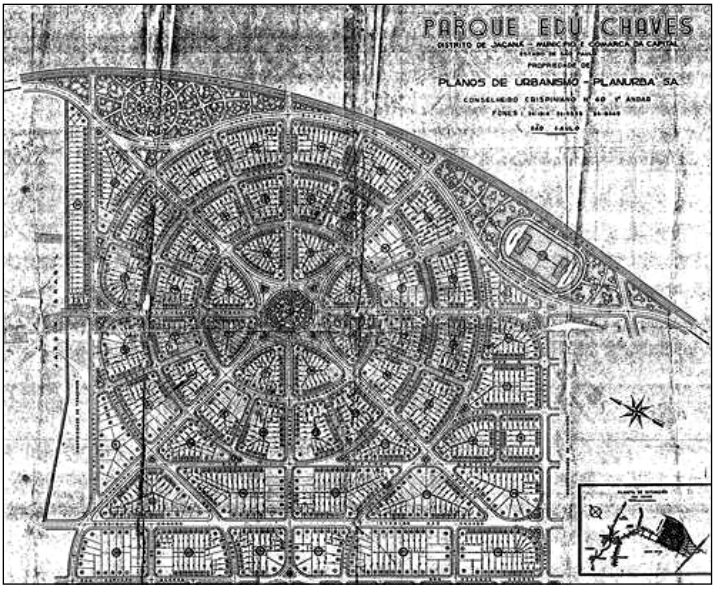
A solidariedade e o desprendimento que, por duas vezes, se haviam manifestado no episódio do reide São Paulo–Santos–São Paulo, envolvendo Roland Garros, ficaram evidentes, uma vez mais, quando, em 1922, conhecedor da falta de moradias nos arredores de São Paulo e das precárias condições das habitações na região, decidiu vender, por um preço bem inferior ao de mercado, parte de uma gleba de terra que recebera como herança, localizada na divisa dos municípios de São Paulo e Guarulhos, junto à rodovia Fernão Dias. Estabeleceu, no entanto, como condição para a transação, que o comprador "limpasse e saneasse a área e, nela, fosse construído um conjunto habitacional".

A venda se concretizou em 1924. Como, no entanto, a área era pantanosa, não houve o interesse inicialmente imaginado. Somente em 1953, começou a ter vida, quando, com o financiamento da Caixa Econômica Federal, nela foram construídas 300 casas, posteriormente adquiridas por militares da Força Pública de São Paulo.

A partir de 1991, com a canalização do rio Cabuçu, a área teve grande valorização constituindo-se, hoje, um bairro da classe média, com aproximadamente 70.000 habitantes, denominado Parque Edu Chaves, em homenagem ao seu idealizador. Seu traçado é "sui generis" e foi inspirado no desenho do "Champs Elysées", de Paris. Possui uma praça redonda, alamedas em círculos concêntricos e

outras radiais, espalhadas por quatro dezenas de quarteirões. A maior parte de suas ruas, em homenagem aos primeiros moradores, possui nomes de militares da Força Pública de São Paulo.

Parque Edu Chaves (fotos aéreas)



Parque Edu Chaves (plano de urbanismo)

Homenagens

Os feitos de Edu Chaves renderam-lhe, ao longo de sua existência, inúmeras homenagens, algumas das quais visam à perenização das suas conquistas. Assim, em 1915, no Hipódromo da Mooca, foi erguido um monumento em homenagem aos três pioneiros da Aeronáutica Brasileira – Bartolomeu de Gusmão, Santos-Dumont e Edu Chaves –, trabalho do escultor De Mingo.

Ele compõe-se de uma coluna de granito, em cujo topo, há uma águia de bronze alçando voo. Sua base possui quatro faces. Em uma delas, está afixada uma placa alusiva à homenagem e, nas três outras, medalhões com a efígie dos homenageados.

Bartolomeu de Gusmão

Edu Chaves

Santos-Dumont

Fotografia do Monumento antes da desmontagem

Ao redor da coluna, estão os dizeres:

SUN HIC PRAEMIAE AUDACIA AC LUDI

(Eis aqui o Prêmio da Coragem e Glória)

Com a transferência do Hipódromo para o bairro do Morumbi, o monumento foi levado para a Praça Fernando Prestes onde foi reinaugurado em 1951.

Em março de 2006, com a revitalização da referida Praça, o monumento foi desmontado e retirado do local, estando, atualmente, sob a guarda do Departamento Histórico do Município de São Paulo. Hoje ele está incluído no Programa "Adote uma Obra Artística" da Prefeitura de São Paulo, aguardando uma entidade que tome a si o encargo de recuperá-lo, para retornar à exposição, em local público.

Entre outras homenagens, ressaltamos:

a) Monumento comemorativo do 25º aniversário do reide Rio – Buenos Aires, idealizado por eminentes figuras da época, sócios do Automóvel Clube de São Paulo, e erguido por subscrição, entre os amigos de Edu Chaves. Executado pelo escultor Galileu Emendabile, foi inaugurado em 1 de novembro de 1947, em praça fronteira ao Aeroporto de Congonhas.

Monumento no Aeroporto de Congonhas (2012)

b) Medalha Reide Lisboa–Rio, lançada em 1922, em comemoração àquele reide. Possui, em uma das faces, as figuras de Sacadura Cabral e de Gago Coutinho e, na outra, as de Santos-Dumont e Edu Chaves.

Sacadura Cabral e Gago Coutinho

Edu Chaves e Santos-Dumont

c) Em 1953, foi agraciado pelo Governo brasileiro com a Medalha Mérito Aeronáutico, no Grau de Oficial, comenda que foi acompanhada de honrosa citação do Ministro da Aeronáutica, Brig Nero Moura. Em 1958, ele foi promovido, na mesma Ordem, ao Grau de Comendador.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Citação

ORDEM DO MÉRITO AERONÁUTICO

GRAU DE OFICIAL

Senhor EDUARDO PACHECO E CHAVES, personalidade de indiscutível prestígio entre os aviadores do Brasil pelas suas empreendimentos que vinham o engrandecimento da nossa Aeronáutica.

Aviador civil de audácia, arrojo e bravura inigualáveis, idealista e concretista, em vôos sensacionais, as ligações aéreas Santos-São Paulo, em 6 de março de 1912; Rio Preto-Rio de Janeiro, em 3 de junho de 1916; e Rio-Buenos Aires, em 19 de dezembro de 1925. Dedicado a sua vida inteiramente ao serviço da Aeronáutica, com serenidade, tenacidade e entusiasmo de um verdadeiro soldado-do-ar e desportista EDU CHAVES — moço colonia, sirvo dos perigosos vôos da sua época, o prestígio dos feitos aviatórios, na segunda década do Século XX.

Ao conceder-lhe a condecoração da Ordem do Mérito Aeronáutico, o Governo rende um tributo ao cidadão, que, com o seu alto espírito idealista, muito contribuiu para o desenvolvimento da aviação brasileira.

NERO MOURA
Ministro da Aeronáutica.

Citação feita pelo Ministro Nero Moura

d) Em 14 de julho de 1955, foi agraciado pelo Governo francês com a Ordem do Mérito Aeronáutico.

Edu Chaves sendo condecorado pelo Governo da França

e) Em 1957, foi agraciado pelo Governo brasileiro com a Medalha Mérito Santos-Dumont.

f) Em 12 de dezembro de 1962, foi homenageado na Escola de Especialistas da Aeronáutica.
Na ocasião, foi inaugurado, no Salão Nobre daquela Organização, um painel do artista Quissak Junior que reproduz cena do primeiro pouso de um avião na cidade de Guaratinguetá, ocorrido por ocasião da primeira tentativa de Edu Chaves de realizar a ligação, por avião, das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

12/12/1962 – Visita de Edu Chaves à Escola de Especialistas da Aeronáutica, quando houve a Inauguração do painel

g) Em 20 de julho de 1987, Edu Chaves teve seu nome aprovado pelo Ministro da Aeronáutica, para Patrono da Cadeira nº 4 do Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.

h) Em 28 de abril de 2012, na Escola de Especialistas da Aeronáutica, houve solene comemoração do centenário do pouso de Edu Chaves em Guaratinguetá. Na ocasião, foi emitido um Selo Comemorativo e inaugurado, no aeroporto da cidade, significativo painel alusivo à data.

Selo Comemorativo

Carimbo do selo comemorativo

À cerimônia, além de outros convidados especiais, compareceram familiares de Edu Chaves, entre os quais, um primo e um sobrinho neto que, na ocasião, foram homenageados.

Painel alusivo ao Centenário do primeiro pouso de Edu Chaves em Guaratinguetá

Autoridades presentes, durante a Cerimônia Militar em 28 de abril de 2012

Cerimônia Militar

Condecorações durante a cerimônia ao sobrinho-neto e ao primo de Edu Chaves

Conclusão

Inquestionavelmente, Edu Chaves constitui motivo de orgulho para os brasileiros, não apenas pelos seus feitos, que tiveram repercussão nacional e internacional, o que contribuiu, de forma extraordinária, para a projeção do nosso País no exterior, como, e particularmente, pelo entusiasmo que suas conquistas despertaram na população brasileira, inflamando a juventude e contribuindo, de forma marcante, para a criação de uma mentalidade aeronáutica em nosso País.

Tendo surgido no cenário aeronáutico brasileiro e internacional, apenas seis anos após Santos-Dumont ter assombrado o mundo com seu histórico voo de 23 de outubro de 1906, foi exemplo no uso do aparelho inventado por seu compatriota, a ponto de ter sido colocado, com este, na honrosa posição de serem considerados os dois maiores e mais famosos aviadores do mundo.

Se Edu Chaves teve, nas duas primeiras décadas do século passado, a merecida divulgação do seu trabalho e o devido reconhecimento, não apenas nos meios aeronáuticos, como também na imprensa, nos órgãos governamentais e no público em geral, a partir dos anos 1930, foi levado quase ao ostracismo e, com exceção de uma homenagem pública que recebeu em 1945, ao ensejo das comemorações do seu voo Rio – Buenos Aires, apenas a Força Aérea Brasileira recordou seus feitos, mesmo assim, de forma bastante restrita que pouca repercussão teve, inclusive no âmbito da nossa Organização. E a tendência, caso não haja uma ação mais efetiva para que isto seja corrigido, é que ele se torne cada vez menos conhecido.

Um maior conhecimento dos seus feitos, particularmente por parte da população mais jovem, poderia evitar que isso ocorra e representaria, também, uma justa homenagem a quem contribuiu, de forma tão meritória como ele o fez, para o desenvolvimento da aeronáutica nacional e internacional.

Não pode ser esquecido que Edu Chaves foi o primeiro:

♦ civil brasileiro (depois de Santos-Dumont) a tirar o brevê de aviador;

♦ aviador, no mundo, a voar à noite;

♦ aviador brasileiro a voar, como piloto, nos céus do Brasil;

♦ aviador brasileiro a participar de uma guerra aérea;

♦ aviador a efetuar, por avião, a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo e que, ainda, completou o reide Rio de Janeiro a Buenos Aires.

Além disso, foi o fundador da 1ª escola de aviação que funcionou no Brasil.

Por esses méritos, foi colocado, em homenagem pública, no mesmo patamar que os pioneiros, orgulhos da Aeronáutica Brasileira e Mundial, Bartolomeu de Gusmão e Santos-Dumont, quando foi erigido monumento em homenagem a esses extraordinários vultos da História.

Tudo isso, além de não poder ser esquecido, tem que ser transmitido às gerações futuras.

Uma fotografia de Edu Chaves, autografada em 1921

Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br