

# A AVIAÇÃO E OS AVIADORES PIONEIROS,

ATÉ 1947

Nº 84



SERVICO TELEGRÁFICO  
AUTÓGRAFO

20-9-1944

POSTED ON BOARD  
1931-105-2-2714  
M/S FUNCHAL

EXPEDIDOR:  
NOME: A. Costa Cabral  
MORADA: Rua do Ouvidor, 77

Porte Gratuito

O DISTRIBUIDOR DEVE ENTREGAR UM RECIBO SEMPRE QUE TIVER DE COBRAR QUALQUER TAXA.

BRASIL  
20/09/44

RECEBIMOS EM RECEBIMOS  
O DISTRIBUIDOR DEVE ENTREGAR UM RECIBO SEMPRE QUE TIVER DE COBRAR QUALQUER TAXA.



# A Aviação e os Aviadores Pioneiros, até 1947



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2024

FICHA TÉCNICA

**A Aviação e os Aviadores Pioneiros, até 1947**

**Edição**

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

**Editor**

Maj Brig Ar José Roberto Scheer

**Autor**

Ten Cel Av Roberto Moreira Calçada Júnior

**Revisor**

1S QSS SAD Antonio Roberto Duarte Gomes

**Projeto Gráfico**

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

**Diagramadora**

2S QSS SIN Carolline Azevedo Lins

**Capa**

2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

**Impressão**

RB Gráfica Digital LTDA

Rio de Janeiro

2024

# Apresentação

Com o mito de Dédalo e do seu filho Ícaro, esta história tem início na Grécia. Dá um salto no tempo e se depara, em 1709, com os feitos do “Padre Voador” Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Caminha um pouco mais adiante e vê o emprego militar dos balões de observação na Guerra do Paraguai. Praticamente, no mesmo período, o paraense Júlio Cesar Ribeiro de Souza nos remonta a história dos seus balões; e a saga continuou com o potiguar Augusto Severo de Albuquerque Maranhão e o seu balão PAX, que veio a vitimá-lo, num acidente fatal, em 1902. Em 1898, surgia no cenário da aviação mundial o seu maior gênio, cuja riquíssima, envolvente e conhecida história, nos remete às mais comoventes e admiráveis passagens: o “Pai da Aviação” Alberto Santos Dumont.

E o avião chegou ao Brasil, quando, em 1910, Dimitri Sensaud de Lavaud realizou o primeiro voo em nosso país, a bordo do seu avião São Paulo, na cidade de Osasco. Três anos depois, em 1913, a Força Pública de São Paulo criava as suas asas, por meio da sua Escola de Aviação. E, voando nesse mesmo período, veremos o emprego da aviação na Guerra do Contestado, na qual o Tenente Ricardo Kirk vitimou-se, num acidente aéreo ocorrido em 1915.

Um ano após, surgia, no litoral da cidade do Rio de Janeiro, a Escola de Aviação Naval, que veio a culminar com a realização do primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra em 15 de agosto de 1919. Neste mesmo ano, foi inaugurada a escola de aviação do Exército, com o nome de Escola de Aviação Militar, com uma estrutura essencialmente militar, mercê o apoio da Missão Militar Francesa no Brasil. Em 1922, o Capitão de Fragata Artur Sacadura Freire Cabral e o Contra-Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho, oficiais da Marinha Portuguesa, a bordo do hidroavião Lusitânia partiram de Lisboa, em Portugal, e chegaram no Rio de Janeiro-Brasil, após quase 63 horas de voo.

Em 1927, repetindo a proeza narrada, amerrissava no Brasil o hidroavião Jahú, vindo de uma travessia intercontinental, ao partir de Gênova, na Itália, em outubro de 1926, comandado pelo paulista, João Ribeiro de Barros. O texto chega ao seu final com a epopeia do Correio Aéreo Militar e do Correio Aéreo Nacional, que, com as suas marcas indeléveis, escrevem a história do país. Muitos heróis desbravadores e suas infindas conquistas... é o que presentamos ao leitor. Deleitem-se, pois.

**Maj Brig Ar José Roberto Scheer**  
Subdiretor de Cultura do INCAER

# A Aviação e os Aviadores Pioneiros, até 1947

*Roberto Moreira Calçada Júnior*

Nos primórdios da aviação, iniciando com o mito de Ícaro e o desejo do homem de voar, tentou-se inicialmente copiar os pássaros para, a partir dos primeiros sonhadores e protagonistas, respaldados na ciência, ascenderem em balões até decolarem por meios próprios, sob o pioneirismo de Alberto Santos Dumont e suas máquinas voadoras.

## OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO

“Mito”, ligado à oralidade, e “logos”, à palavra, ao verbo, segundo diversos autores, formaram a “mitologia” que nada mais é do que o logos aplicado sobre o mito, ou seja, uma racionalização e sistematização dos mitos, passadas de geração em geração por intermédio do canto do “aedo”, o cantor<sup>1</sup>.

Minos, na disputa pelo trono de Tebas com seus irmãos, pediu que o Deus dos Mares, Poseidon, lhe desse um belo touro para que ele pudesse sacrificá-lo em homenagem ao próprio Poseidon. Minos não cumpriu a promessa, sacrificando outro touro, e despertou a vingança de Poseidon, que fez a esposa de Minos, Pasífae, apaixonar-se pelo touro<sup>2</sup>.

O rei de Tebas, para manter o Minotauro, um monstro com corpo de homem e cabeça de touro, filho de sua esposa com o touro dado por Poseidon, mandou Dédalo, um artífice muito talentoso, construir o labirinto para Minos<sup>3</sup>.

No transcurso do mito, Dédalo acabou em desgraça perante Minos e foi aprisionado e encerrado, com seu filho Ícaro, dentro do Labirinto. Dédalo conseguiu fugir de sua prisão, porém não conseguiu fugir da ilha de Creta, local onde o labirinto foi construído, pois o rei vigiava fortemente o mar e toda embarcação que chegava e saía do local.

Juntando penas de aves, Dédalo construiu o seu sonho de fuga, asas, amarrando penas e colocando uma camada de cera sobre elas. Terminado o seu projeto, Dédalo e Ícaro saltaram para o infinito.

---

1 BRANDÃO, 1986.

2 *Ibid*

3 PELLIZER, 2007.

Dominando o voo, Dédalo alertou ao filho que se mantivesse a uma determinada altura, não tão baixa para que a umidade do mar não tornasse as penas muito pesadas, nem tão alta porque a proximidade do sol derreteria a cera de suas asas.

Dédalo e Ícaro alcançam os céus da Grécia, mas Ícaro, se deixando deslumbrar pela sensação de liberdade e pela beleza do voo, lançou-se alto e teve a cera das asas derretidas pelos raios quentes do sol e se precipitou no mar Egeu, afogando-se.

Dédalo, de Creta, alcança Cumas, cidade grega no sul da Itália, ainda perseguido por Minos, fugindo para a Sicília, onde o rei Cocalo o acolheu.



*Mapa do Mundo Helênico (adaptado pelo autor)<sup>4</sup>*

Se, na verdade, as asas são o símbolo do deslocamento e da liberdade, é preciso ter em mente que asas não se colocam apenas, mas se adquirem ao preço de longa e não rara e perigosa educação. O erro grave de Ícaro foi a ultrapassagem dos limites.

Dédalo e seu filho Ícaro representam a vontade do homem de voar como os pássaros, mas, quando Ícaro perdeu o equilíbrio e foi imprudente, alterou a trajetória de sua vida.

---

4 Fonte: BRANDÃO, 1986, p. 1.

## BARTOLOMEU LOURENÇO DE GUSMÃO (1685-1724)

Segundo o Instituto Camões, desde que o padre brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão, em 8 de agosto de 1709, na presença de D. João V, Rei de Portugal, e da sua corte, elevou a quatro metros de altura um pequeno balão, o homem foi a passos, não tão largos, vencendo a gravidade na busca do voo do mais pesado que o ar<sup>5</sup>. Depois disso, passou a ser chamado de o “Padre Voador”.



*Primeira experiência com balão de Bartolomeu Lourenço de Gusmão<sup>6</sup>*

Bartolomeu de Gusmão deixou Portugal em setembro de 1724, para falecer no Hospital de Misericórdia de Toledo, Espanha, no mesmo ano<sup>7</sup>.

Em 5 de junho de 1783, os Irmãos Montgolfier - Joseph-Michel e Jacques-Étienne - inventores franceses, que construíram o primeiro balão tripulado, elevou Étienne aos céus, em uma demonstração pública em Annonay<sup>8</sup> na presença de um grupo de dignitários do États particuliers<sup>9</sup>.

---

5 CAMÕES, 2003.

6 Fonte: PEREIRA, 1940 – Museu Paulista da USP.

7 CAMÕES, 2003.

8 Annonay é uma comuna francesa na região administrativa de Auvérnia-Ródano-Alpes, no departamento Ardèche.

9 Assembleias Legislativas.





Balão Montgolfier em “voo com amarras”. Por Claude-Louis Desrais<sup>10</sup>

## O AVANÇO DA CIÊNCIA

O avanço da ciência, a partir da metade do século XVII e, principalmente, no século XVIII, despertou a evolução das experiências e das pesquisas sobre o voo.

Surgiu Isaac Newton e as suas leis; a resolução geral das equações com Euler<sup>11</sup> e D’Alembert<sup>12</sup>; a equação ou o teorema de Bernoulli<sup>13</sup>, que descreve o comportamento dos fluidos; e evoluiu o pensamento com Montesquieu, Voltaire, Descartes e Locke.

---

10 *Bibliothèque nationale de France, Domínio público.*

11 *Leonhard Euler (1707-1783): foi um importante matemático e cientista suíço, considerado um dos maiores estudiosos da matemática. Uma de suas maiores realizações foi o desenvolvimento do método dos algoritmos e a introdução da função gama, a analogia entre o cálculo infinitesimal e o cálculo das diferenças finitas, quando discutiu minuciosamente todos os aspectos formais do Cálculo Diferencial e Integral, da época. Disponível em: <<http://ecalculo.if.usp.br/historia/euler.htm>>.*

12 *Jean le Rond d’Alembert (1717/1783): desenvolveu trabalhos sobre o cálculo integral, e seus principais feitos foram no campo da astronomia e da matemática, com estudos de equações com derivadas parciais e seu uso na física. Disponível em: <<http://ecalculo.if.usp.br/historia/dalembert.htm>>.*

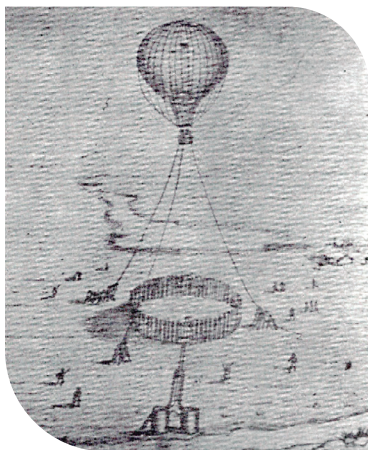
13 *Daniel Bernoulli: (1700-1782) foi um importante matemático, físico e professor suíço. Desenvolveu o “Princípio da Hidrodinâmica”. A equação de Bernoulli utilizada para descrever o comportamento dos fluidos em movimento no interior de um tubo. A equação de Bernoulli é a principal equação dos estudos da Mecânica dos fluidos explica, por exemplo, como os aviões mantêm-se no ar. Disponível em: <<https://www.famousscientists.org/daniel-bernoulli/>>.*

Surgiram os inventos. Henry Cavendish descobriu as propriedades do hidrogênio, o que deu grande impulso no conhecimento das combustões; e também constatou que o hidrogênio era menos denso que o ar (1766), proporcionando a substituição do ar aquecido nos balões e dos dirigíveis<sup>14</sup>.

O homem continuaria, no século XIX, insistindo nas asas dos pássaros no corpo humano, mas procurava descobrir os segredos do voo.

## **BALÕES DE OBSERVAÇÃO NA GUERRA DO PARAGUAI (1867)**

Segundo Lavenère-Wanderley (1973), durante a Guerra do Paraguai, em 24 de junho de 1867, o Marquês de Caxias, Luiz Alves de Lima e Silva, empregou, pela primeira vez em operações militares, balões cativos importados dos Estados Unidos da América, para observar o movimento das tropas paraguaias<sup>15</sup>.



*Balões de observação em operações militares<sup>16</sup>*

Vas (2012) classifica a obra de Augusto Tasso Fragoso sobre a Guerra do Paraguai, como relevante para a historiografia brasileira, ao relatar as iniciativas de Caxias no acampamento de Tuiuti:

---

14 CAVENDISH, 1784.

15 INCAER, 1988, p. 130.

16 Fonte: INCAER (1988, p. 129).

[...] *Antes de partir, mandou construir um reduto central, para proteger os depósitos e proporcionar um derradeiro centro de resistência em caso de ataque. Além disso, criou, por meio de telégrafo elétrico, uma rede de ligações entre as unidades, o qual facilitava e garantia o comando. Em maio recebeu dois balões, destinados a permitir a observação do inimigo, que os matos fronteiros escondiam*<sup>17</sup>.

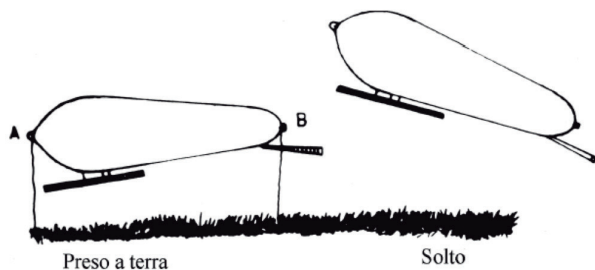
Vas registra (2012), ainda, pela obra de Fragoso, as datas das ascensões dos balões:

*“O trabalho de Tasso Fragoso descreve a utilização de dois balões e suas ascensões entre os dias 24 de junho e 22 de julho de 1867”*<sup>18</sup>

## JÚLIO CÉSAR RIBEIRO DE SOUZA (1843 - 1887)

Júlio César Ribeiro de Souza nasceu na província do Grão-Pará e ingressou na Escola Militar da Praia Vermelha, na cidade do Rio de Janeiro, em 1862, mas com a eclosão da Guerra do Paraguai (1864) alistou-se no Batalhão dos Voluntários da Pátria e seguiu para a guerra<sup>19</sup>.

No final do conflito, voltou ao Pará (1870) e observando o movimento das asas, cabeça e cauda dos pássaros durante o voo, desenvolveu uma teoria chamada de ‘forma fusiforme assimétrica’ (volumoso na proa (A) e afilado na popa (B)) para os aeróstatos, cujo invólucro dos balões, horizontalmente alongado, teria o diâmetro proporcionalmente maior na proa, em relação à popa<sup>20</sup>.



*Balão fusiforme assimétrico*<sup>21</sup>

---

17 FRAGOSO, 1959, p. 210, *apud* VAS, 2012, p. 37.

18 *Ibid.*

19 INCAER, 1988, p. 146.

20 VISONI; CANALLE, 2010, p. 2601-2.

21 *Ibid.*

Em 1880, Júlio César escreveu o “Estudo sobre o Voo dos Pássaros”, onde abordou os temas: da modificação do voo natural; do ponto de apoio; do centro de gravidade; e da direção dos ventos, ao apresentar a sua teoria de voo, de movimento<sup>22</sup>. Com o apoio político do governo imperial, em 1881, projetou um balão dirigível e foi a Paris, na França, apresentar a sua teoria pioneira dos aeróstatos na Société Française de Navigation Aérienne e construir o “Victória”, nome de sua esposa. Com esse aparelho foi o primeiro a voar em linha reta<sup>23</sup>.

Após o “Victória”, construiu o seu segundo dirigível, o “Santa Maria de Belém” (1882), que não ascendeu em Belém, em 12 de julho de 1884, como planejado, por falta de hidrogênio, devido a um acidente no depósito de gás<sup>24</sup>. Em 1886, retornou à França e construiu o seu terceiro e último balão, o “Cruzeiro”, que voou com sucesso. Faleceu em 14 de outubro de 1887<sup>25</sup>, sem o devido reconhecimento e apoio da corte imperial<sup>26</sup>.



*Júlio César e o enchimento do aeróstato “Santa Maria de Belém”, no Largo da Sé (Belém-Pará), em 12 de julho de 1884, e tentativa de ascensão<sup>27</sup>*

## **AUGUSTO SEVERO DE ALBUQUERQUE MARANHÃO (1864 - 1902)**

Surgia mais uma personalidade brasileira na aeronáutica, seguindo Bartolomeu de Gusmão e Júlio Cesar: Augusto Severo de Albuquerque Maranhão.

---

22 INCAER, 1988, p. 152.

23 INCAER, 1988, pp. 164, 170.

24 INCAER, 1988, p. 170.

25 INCAER, 1988, p. 194.

26 INCAER, 1988, p. 193.

27 Fonte: FRANÇA, 2013.

Com uma nova proposição para os aeróstatos, o seu “PAX”, com uma estrutura semirrígida (a forma externa do dirigível é mantida pela pressão do gás), com o centro de tração posicionada o mais próximo do centro de resistência, tendendo ambos para a posição ideal, capaz de voar mais alto, segundo BARROS (1940, p. 24) “[...] o primeiro navio de alto ar, capaz de manter sua linha de marcha entre Cirrus e Stratus<sup>28</sup>”.

Augusto Severo, abolicionista e republicano, nasceu em Macaíba, no Rio Grande do Norte, em 11 de janeiro de 1864. Destacou-se politicamente em seu estado e, posteriormente, na Câmara Federal, no Rio de Janeiro. Em 1901, com o projeto do PAX pronto, seguiu para Paris atrás de seu sonho aeronáutico, como admirador das façanhas de Alberto Santos Dumont.

Anteriormente, em 1892, construiu um dirigível que batizou com o nome “Bartolomeu de Gusmão” e realizou as primeiras ascensões como balão cativo, estável e equilibrado, porém, quando subiu livremente, a estrutura do balão não resistiu e quebrou.

Construído o PAX e ensaiado em 4 e 7 de maio de 1902, com sucesso, ocorreu, em 12 de maio, na cidade de Paris, a 400 metros de altura, uma explosão do hidrogênio do aeróstato, acarretando a queda fatal do PAX, com Augusto Severo e seu mecânico Georges Sachê a bordo<sup>29</sup>.



Santos Dumont, Augusto Severo e Georges Sachê (mecânico). O aeróstato PAX<sup>30</sup>

---

28 Cirrus e Stratus: Cirrus são nuvens altas, finas e compridas, que formam estruturas alongadas e permitem inferir a direção do vento àquela altitude. A sua presença é normalmente indicadora de bom tempo. Stratus é uma camada uniforme de nuvens baixas que habitualmente cobre todo o céu, com ar estável, e estão associadas à precipitação fraca ou moderada, e lembra um nevoeiro que não chega a tocar no chão (se um nevoeiro espesso ascender originam nuvens Stratus). Disponível em: <<http://fisica.ufpr.br/grimm/aposmeteo/cap6/cap6-2-2.html>>.

29 INCAER, 1988, p. 215.

30 Fonte: MESQUITA, 2015



*Os escombros do dirigível PAX na Avenida Du Maine em Paris<sup>31</sup>*



*O dirigível "NORGE" (Noruega), 1926<sup>32</sup>*

Os conceitos de Augusto Severo vieram a ser utilizados na concepção e na construção do dirigível “Norge” (Noruega), por Umberto Nobile<sup>33</sup>, no qual Roald Amundsen<sup>34</sup>, em 12 de maio de 1926, fez a primeira travessia aérea do Polo Norte. Contudo, não reconheceram a contribuição de Augusto Severo, o que despertou a censura de BARROS (1940, p. 129), “[...] bem examinada, a aeronave equipada

---

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> Fonte: SVALBARD, 2013.

<sup>33</sup> Umberto Nobile (1855 – 1928) foi um aviador italiano, engenheiro aeronáutico e explorador ártico. Nobile was a developer and promoter of dirigibles during the 1920s. desenvolvedor e promotor de aeronaves semirígidas durante o período entre as duas grandes guerras mundiais.

<sup>34</sup> Roald Amundsen Engelbregt Gravning (1872 – 1928) foi um explorador norueguês das regiões polares. Dirigiu a expedição a la Antártida que por primera vez alcanzó el Polo Sur. Ele liderou a expedição para a Antártica e a primeira que alcançou o Polo Sul. Ele também fez parte da primeira expedição aérea que voou sobre o Polo Norte.

por Nobile, naquilo que ela tem de essencial, distinto e característico, é o aeróstato semirrígido de Augusto Severo [...]”. O sistema semirrígido de Augusto Severo caiu em desuso no final dos anos 1930, mas foi revivido pelo Zeppelin NT (New Technology)<sup>35</sup>, em 1997.

## **ALBERTO SANTOS DUMONT (1873 - 1932)**

Alberto Santos Dumont, em 1898, surge no cenário aeronáutico com um balão livre, batizado “BRASIL”, para, em Paris, ascender aos ares. Após uma seqüência de construção de dirigíveis, desejando não navegar ao sabor do vento, começam as suas aplicações motorizadas, com desafios e infortúnios, na busca de um voo do mais pesado que o ar.

Já com o projeto de Nº 14, que serviu de plataforma para um salto maior, decolou em 23 de outubro de 1906, do Campo de Bagatelle (Parc de Bagatelle - Bois de Boulogne), Paris, com o 14-Bis, na presença dos membros do Aeroclube de França e populares, para um memorável voo de dois a três metros de altura, por 60 metros de distância. Estava vencido o desafio do homem em alçar-se aos ares por meios próprios. (DUMONT, 1918; BARROS, 1940)

Dumont destacou-se nos estudos da matemática e mecânica. Era um idealista, exigente no trabalho, decidido, perseverante, não se furtando em compor com as suas equipes na execução de seus projetos, audaciosos e impossíveis para alguns.

De 1892 a 1896, estabeleceu-se em Paris, viajando ao Brasil somente para descanso. Em 1897, após uma curta estada em nosso país, retornou à capital francesa com a determinação e a motivação para alcançar os ares, ao procurar Lachambre<sup>36</sup> e Machuron<sup>37</sup> para a sua iniciação, chegando a fazer vinte e cinco ascensões para adquirir experiência e entender o comportamento do clima, das massas de ar e do

---

35 Zeppelin NT (New Technology): é uma classe de aeronaves cheias de hélio fabricadas desde a década de 1990 pela empresa alemã Zeppelin Luftschifftechnik GmbH em Friedrichshafen, Alemanha.

36 Henri Lachambre(1846 - 1904) foi um fabricante francês de balões. Construiu balões para os brasileiros Júlio César Ribeiro de Souza, em 1881 e 1883, Alberto Santos Dumont, de 1898 a 1904, e Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, em 1902. Forneceu balões ao US Signal Corps (USA) e à expedição ao Ártico de Salomon August Andréé, em 1897.

37 Alexis Machuron(1872 - 1901): foi um balonista francês, que veio a ser o instrutor de Alberto Santos Dumont. Em 1893, veio ao Brasil cuidar da construção do dirigível “Bartholomeu de Gusmão”, de Augusto Severo de Albuquerque. Construiu numerosos balões, entre os quais os aeróstatos dirigíveis de Santos Dumont.

ambiente, enquanto construía o seu primeiro balão, primando pela resistência e leveza do seu veículo (INCAER, 1988).

No dia 4 de julho de 1898, fez a sua primeira subida, de muitas, com a sua nova criação, o balão denominado “BRASIL”: uma ascensão perfeita, cujo sucesso não o afastava da ideia obsessiva da dirigibilidade, associada à motorização que se fazia necessária para tal intento.



1898 - Balão “BRASIL”<sup>38</sup>

Do pensamento à ação, ele próprio relatou (DUMONT, 1918, p. 7): “comprei um dia um triciclo a petróleo. [...] pendurei-o num galho [...] ao contrário do que se dava em terra o motor do meu triciclo, suspenso, vibrava tão agradavelmente que quase parecia parado”.

Já com a certeza de ser viável o motor movido a petróleo, Dumont iniciou os seus projetos motorizados, os dirigíveis, desmistificando a convivência do hidrogênio com os motores à explosão (INCAER, 1988).

O “Santos Dumont 1”, que seria o seu protótipo, e sendo o seu piloto de provas, para as mudanças fruto de seu aprendizado, desafiou os seus próprios construtores: acidentou-se sem gravidade, encerrando o ciclo do N° 1, e iniciando o projeto do N° 2 (INCAER, 1988).

A ascensão do N° 2 foi marcada para 11 de maio de 1889 e resultou em outro acidente, por contração do gás, que provocou a dobra do balão, lançando-o contra a vegetação no seu primeiro e único voo.

---

<sup>38</sup> Fonte: ABAQUAR, 2016.





1899 - *Dirigível N° 1*<sup>39</sup>



1899 - *Dirigível N° 2*<sup>40</sup>

O N° 3, a seguir, utilizou outro processo para evitar a dobra do balão e possibilitar maior força ascensional, empregando o hidrogênio ou o gás de iluminação como alternativa, que, neste caso, apesar de reduzir a força ascensional, barateava a operação e aumentava os locais de ascensão, antes restritos somente ao Jardim da Aclimação (INCAER, 1988).

Em 13 de novembro de 1899, realizou o primeiro voo e, após algumas manobras no Campo de Marte, circundou várias vezes a Torre Eiffel, prosseguindo para o Campo de Bagatelle, onde aterrou com sucesso. Segundo o seu registro (DUMONT, 1918, p. 7), “com esse novo aparelho, o meu N° 3, atravessei a cidade de Paris. De fato, com a travessia que fiz de Paris, começou-se a discutir se seria possível ir de um ponto a outro e voltar ao de partida, em balão”.

O sucesso dos voos do N° 3 ensejou, além da construção do primeiro hangar da história, a de um complexo de apoio aos voos, que Dumont chamou de aeródromo, termo que perdura até os dias de hoje, bem como a criação de um prêmio patrocinado por Henri Deutsch de La Meurthe.

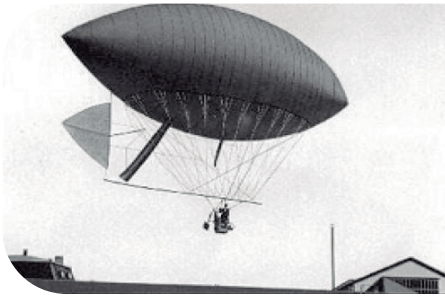
Esse prêmio seria contemplado ao primeiro aeronauta que, dentro dos cinco anos seguintes, partindo de St. Cloud, onde se achava o Parque do Aero Clube de Paris, circunavegasse a Torre Eiffel voltando ao ponto de partida, tudo em menos de 30 minutos. Caso, ao fim de cada ano, ninguém houvesse ganhado o prêmio, que fossem distribuídos os juros do dinheiro entre aqueles que tivessem realizado

---

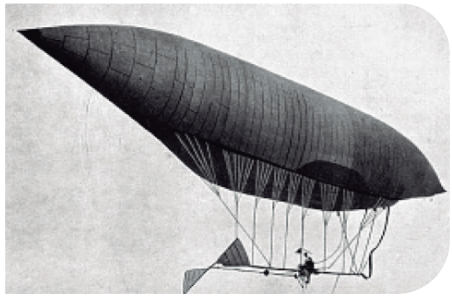
<sup>39</sup> Fonte: ABAQUAR, 2016.

<sup>40</sup> *Ibid.*

as melhores provas. Esse prêmio causou um interesse geral na comunidade aeronáutica, como declarou DUMONT (1918, p. 8) “no dia seguinte à instituição do prêmio Deutsch, iniciei a construção do meu n.º 4 e de um hangar em St. Cloud”.



1899 - *Dirigível N° 3*<sup>41</sup>



1900 - *Dirigível N° 4*<sup>42</sup>

O N° 4 ficou pronto em agosto de 1900 e o seu primeiro voo foi um sucesso, como os voos seguintes, os quais Dumont considerou como testes de dirigibilidade, pois ele pensava em melhorias, especialmente na potência dos motores para alcançar o prêmio Deutsch, nascendo então o dirigível N° 5.

A primeira ascensão do N° 5 ocorreu em 11 de julho de 1901, recebendo inúmeros elogios e congratulações, mas como o desempenho não foi suficiente para receber o prêmio Deutsch, pois ocorreu mais uma queda, partiu para o dirigível N° 6.

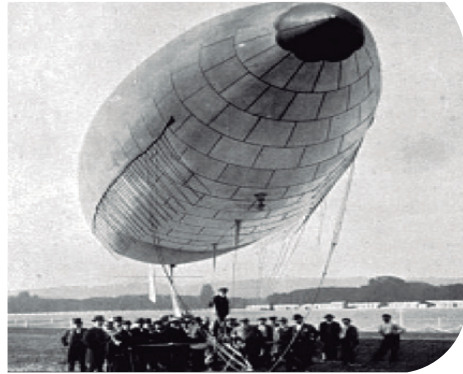
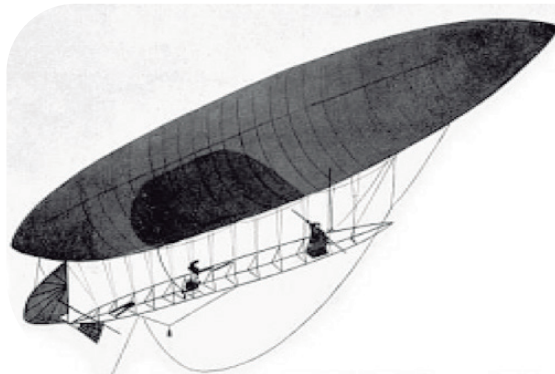
Já famoso, Dumont recebeu da Princesa Isabel<sup>43</sup>, em 1º de agosto de 1901, uma medalha de São Bento para protegê-lo, demonstrando o carinho e afeto por ele e pela atividade que desenvolvia naquele momento da história (INCAER, 1988).

---

41 Fonte: ABAQUAR, 2016.

42 *Ibid.*

43 *Princesa Isabel: Isabel Cristina Leopoldina Augusta Micaela Gabriela Rafaela Gonzaga de Bragança e Bourbon d'Orléans (1846 –1921) foi filha do imperador Pedro II do Brasil e sua herdeira provisória, e recebeu o título de Princesa Isabel. Casou em 1864, com o príncipe francês Gastão, Conde d'Eu. A princesa serviu três vezes como regente do império enquanto seu pai viajava pelo exterior. Durante a sua terceira regência promoveu a abolição da escravidão com a Lei Áurea, em 1888. Com a proclamação da República em 1889, junto com a sua família foram exilados na França, vivendo nesse país até a sua morte.*



1901 - Dirigível N° 6<sup>44</sup>

O dirigível N° 6 foi construído corrigindo o problema que por três vezes interrompeu o voo de Dumont: a perda de gás. Esse dirigível concluiu o domínio da dirigibilidade, com o voo histórico, em 19 de outubro de 1901, e a conquista do ambicionado prêmio Deutsch.



Conquista do prêmio Deutsch pelo Dirigível N° 6<sup>45</sup>

A notoriedade alcançou Dumont e o N° 6, mas, ao acolher à solicitação do Príncipe de Mônaco para realizar uma viagem ao principado, sofreu um acidente no mar, findando a “carreira” desse dirigível.

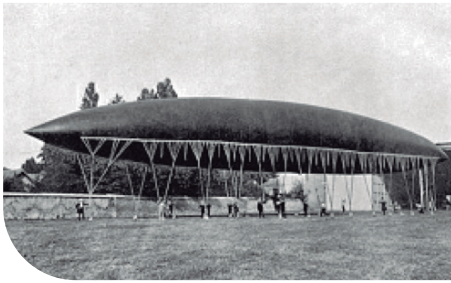
Em 1902, com um convite para participar de uma corrida aérea na Exposição de St. Louis, nos Estados Unidos, Dumont construiu o N° 7, que foi destruído em um temporal durante o transporte para a América.

---

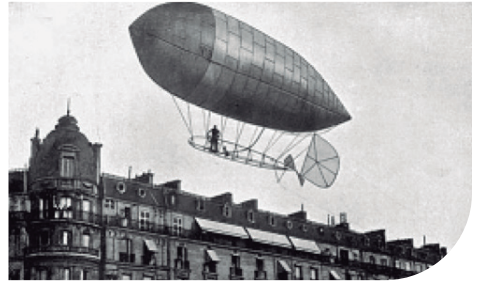
44 *Ibid.*

45 *Ibid.*

O oitavo dirigível foi o N° 9, pois Dumont era supersticioso com o número 8. Era menor que os outros, mas de fácil pilotagem e manobrabilidade. Foi nesse dirigível que ocorreu o primeiro voo comandado por uma mulher, a cubana Aída D'Acosta.

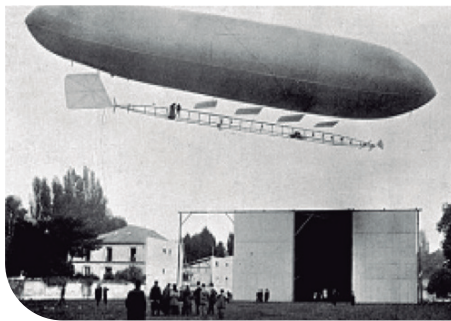


1902 - *Dirigível N° 7*<sup>46</sup>

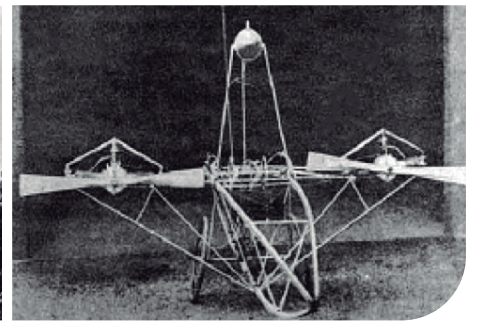


1903 - *Dirigível N° 9*<sup>47</sup>

O N° 10 foi construído voltado para o transporte aéreo, chamando-o de ônibus aéreo, sendo o maior construído por Dumont. O ano de 1904 e meados de 1905 foram os anos dos projetos mais preocupados com o sistema motopropulsor, sem que ocorresse nenhum voo com o N° 11, o N° 12 e o N° 13.



1905 - *Dirigível N° 10*<sup>48</sup>



1905 - *Monoplano N° 11*<sup>49</sup>

---

46 Fonte: *ABAQUAR*, 2016.

47 *Ibid.*

48 *Ibid.*

49 *Ibid.*



1905 - Helicóptero N° 12<sup>50</sup>

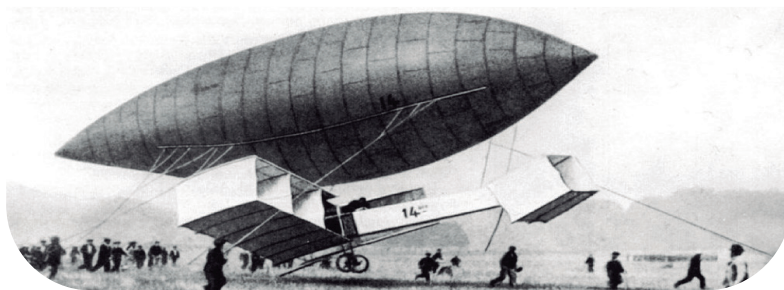


1905 - Dirigível N° 13<sup>51</sup>



1905 - Dirigível N° 14<sup>52</sup>

Dumont destinou o N° 14 para testes, acoplando nele o seu aeroplano que chamou de 14-Bis.



1906 - Dirigível N° 14 com o 14-Bis acoplado<sup>53</sup>

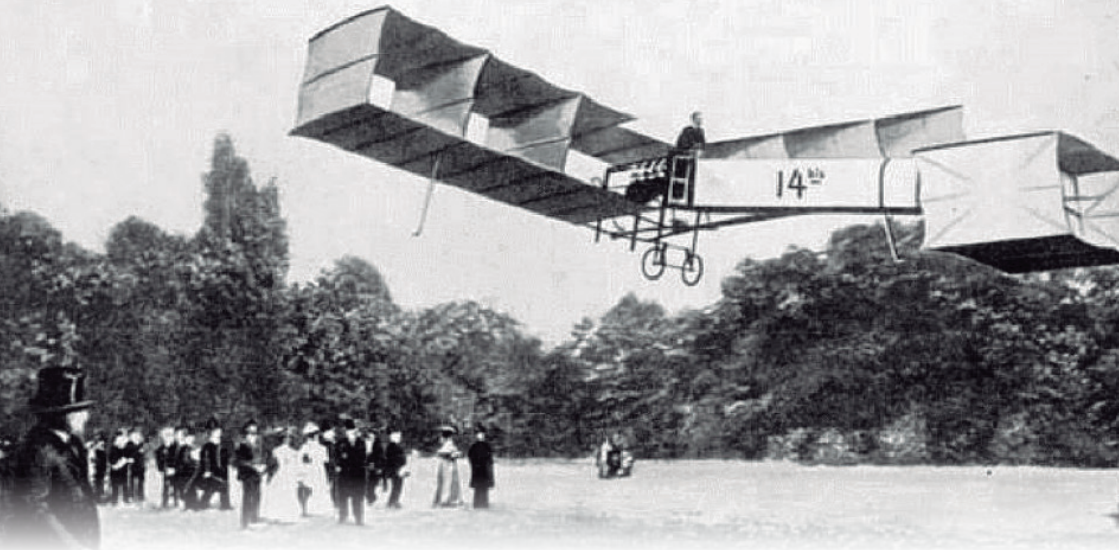
---

50 Fonte: ABAQUAR, 2016.

51 Ibid.

52 Ibid.

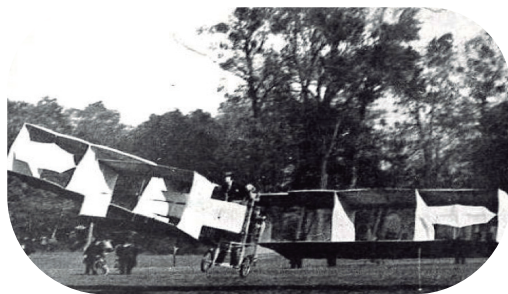
53 Fonte: ENGLER, 2009.



*23 de outubro de 1906 - 14-Bis<sup>54</sup>*

Sucessivos testes e mudanças, em 23 de outubro de 1906, no Campo de Bagatelle, na presença de populares, jornalistas e membros do Aeroclube, após correr 200 metros no campo, subir de dois a três metros e aterrar depois de 60 metros de distância, apesar de pequenos danos no trem de pouso, levaram Santos Dumont, segundo BARROS (1940, p. 182), a tornar-se o “Pai da Aviação”.

Corrigindo o seu controle lateral e criando o que na atualidade chamamos de ailerons, em 12 de novembro de 1906, conseguiu superar a sua marca anterior voando 220 metros a uma altura de 6 metros, danificando novamente o trem de pouso, o que, entretanto, não obscureceu o seu feito.



*12 de novembro de 1906 - 14-Bis com ailerons no voo de 220 metros<sup>55</sup>*

---

<sup>54</sup> Fonte: MYZONE59.COM, 2016.

<sup>55</sup> Fonte: ENGLER, 2009.

Os de N° 15 a 18 não passaram novamente de projetos ou testes, mas em aeroplanos, até o de N° 19, o Demoiselle, que gerou o definitivo Demoiselle N° 20, em abril de 1909, com mais potência, trem de pouso com amortecedores, seda japonesa, longarinas de bambu com juntas de metal, mantendo o piloto na posição sentada dos modelos anteriores.



1909 - N° 20 Demoiselle<sup>56</sup>

O Demoiselle N° 20 foi um sucesso e gerou os N° 21 e 22, com as melhorias de potência e altitude. Segundo DUMONT (1918, p. 19) “este foi, de todos os meus aparelhos, o mais fácil de conduzir, e o que conseguiu maior popularidade”. Dumont ainda declara, discretamente, sobre o Demoiselle: “com ele obtive a “Carta de piloto” de monoplanos” (DUMONT, 1918, p. 19).

Em 1909, Alberto Santos Dumont, talvez pela sua saúde já fragilizada, fez o seu último voo, encerrando a carreira de forma inesperada, como registra, “anunciei a meus amigos a intenção de pôr fim a minha carreira de aeronauta. Tive a aprovação de todos” (DUMONT, 1918, p. 19).

## O AVIÃO NO BRASIL (1910)

Com o sucesso de Dumont na França, infelizmente sem voar no Brasil, a sua paixão contaminante por aqui chegou.

O Ministro da Guerra Hermes da Fonseca<sup>57</sup>, um grande entusiasta da arma aérea, reimplantou o balonismo no Exército, enviando à França o Tenente Juventino

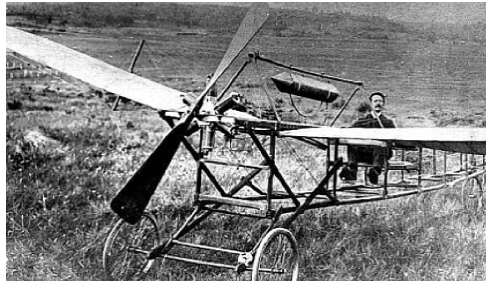
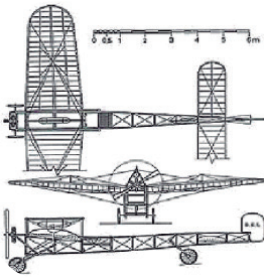
---

<sup>56</sup> Fonte: ENGLER, 2009.

<sup>57</sup> *Hermes da Fonseca (1855 – 1923): foi militar e político. Sobrinho de Deodoro da Fonseca apoiou a proclamação da república. Em 1904, assumiu o comando da Escola Militar de Realengo, que formava os oficiais do Exército Brasileiro. Desempenhou vários cargos governamentais até se tornar Ministro da Guerra, no governo de Afonso Pena (1906-1909). Na eleição de 1º de março de 1910, contra o candidato Rui Barbosa, foi eleito. Ao deixar a presidência, em novembro de 1914, viajou para a Europa, afastando-se da política.*

Fernandes da Fonseca para que fizesse o curso de navegação aérea. À sua volta, Juven-  
tino acidentou-se e faleceu na sua primeira ascensão no Brasil, em 20 de maio de 1908,  
episódio que não esmaeceu o emprego desse recurso bélico no Exército Brasileiro.

O primeiro voo com um avião projetado e construído no Brasil, denominado  
“São Paulo”, inspirado no modelo francês “Blériot”, derivado do Demoiselle de  
Dumont, foi realizado em Osasco, São Paulo, em 7 de janeiro de 1910, por Di-  
mitri Sensaud de Lavaud<sup>58</sup> (ESTADO DE SÃO PAULO, 1910) e seu mecânico  
Lourenço Pellegatti<sup>59</sup>.



*Avião “São Paulo”, de Dimitri Sensaud de Lavaud<sup>60</sup>*

A partir das aspirações pela criação da arma aérea, e com o apoio do meio civil,  
foi fundado, em 14 de outubro de 1911, o Aeroclube Brasileiro, tendo como seu  
Presidente Honorário Alberto Santos Dumont. De acordo com a ata da primeira  
reunião do Aeroclube, consta como seu objetivo (INCAER, 1988, p. 376): “permitir  
a fundação de uma escola de aviação e dotar o nosso Exército e nossa Marinha com  
aparelhos de voar mais modernos”, planejando, inclusive, uma campanha cívica, para  
angariar fundos com o lema “deem asas ao Brasil” (INCAER, 1988, p. 376).

---

58 *Dimitri Sensaud de Lavaud: (1882-1947) se dedicou ao longo de quatro anos ao seu ambicioso projeto de construção de um avião. Era aficionado por engenharia mecânica e encomendara na Europa dezenas de publicações científicas. Disponível em: <[http://istoe.com.br/79207\\_O+PRIMEIRO+VOO+NO+PAIS/](http://istoe.com.br/79207_O+PRIMEIRO+VOO+NO+PAIS/)>.*

59 *Lourenço Pellegatti (1891 – 1976): em São Paulo estudou no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo e foi um dos indicados para trabalhar na construção das grades do Teatro Municipal de São Paulo. Durante muitos anos esteve à frente de uma indústria de máquinas têxteis de sua propriedade, no bairro da Lapa. Pellegatti foi o mecânico, que junto com Dimitri construíram o São Paulo. Disponível em: <[http://bid0141.blogspot.com.br/2010/07/dimitri-sensaud-de-lavaud-o-pioneiro\\_15.html](http://bid0141.blogspot.com.br/2010/07/dimitri-sensaud-de-lavaud-o-pioneiro_15.html)>.*

60 *Fonte: HANGAR 33, 2014.*



Uma série de pilotos, brasileiros e estrangeiros, passaram a singrar os céus do Brasil desde então. Nessa época, Ernesto Darioli, um aviador italiano, ministrou as primeiras lições de voo para o Tenente de Infantaria do Exército Ricardo João Kirk, o primeiro militar aviador, que partiu rumo à Europa em 27 de julho de 1912, para uma adequada instrução aérea militar.

Em 1914, foi criada a Escola Brasileira de Aviação, no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro-RJ, por Gian Felice Gino e outros pilotos italianos, com nove aviões vindos da Europa, sendo acordado com o Ministério da Guerra brasileiro, em contrato, que oficiais da Marinha e do Exército fossem instruídos e pudessem, assim, se lançar aos ares. Devido a problemas financeiros e logísticos surgidos e agravados com o início da Primeira Guerra Mundial, em 28 de julho de 1914, a Escola Brasileira de Aviação, precocemente, encerrou as suas atividades (INCAER, 1988).

### **ASAS DA FORÇA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO (1913)**

Com a eleição de Hermes da Fonseca como Presidente do Brasil, e as suas intervenções nos estados pelo país afora, inclusive, com ações armadas, o Presidente do Estado de São Paulo, Rodrigues Alves<sup>61</sup>, prevendo uma possível intervenção do governo federal em seu estado, procurou fortalecer suas defesas, até mesmo, com uma arma aérea: a aviação da Força Pública do Estado de São Paulo, e a criação de sua Escola de Aviação, em 17 de dezembro de 1913, com a finalidade de “preparar, na Força Pública, aviadores militares que, estando convenientemente instruídos, constituiriam uma secção de aviação” (CANAVÓ, 1977, p. 12), tendo como responsável o aviador Edu Chaves.

Com as atividades aéreas extremamente reduzidas devido à Primeira Guerra Mundial, somente em 31 de dezembro de 1924, foi reorganizada a arma da aviação paulista, com a ativação da Esquadrilha de Aviação (E/A), visando à segurança do Estado de São Paulo, pois a Revolução de 1924, conforme diz Canavó (1977, p. 49), “[...] deixou em São Paulo profundas cicatrizes”, não só devido ao próprio conflito, como pela atuação do governo central no estado.

---

*61 Rodrigues Alves: Francisco de Paula Rodrigues Alves (1848-1919) foi advogado e político brasileiro, sendo Conselheiro do Império, Presidente da Província de São Paulo de 1887 a 1888, Presidente do Estado de São Paulo de 1900 a 1902; eleito, governou como Presidente do Brasil de 1902 a 1906, sendo novamente Presidente do Estado de São Paulo de 1912 a 1916. Em 1918 foi eleito novamente Presidente da República, entretanto, com a saúde debilitada não teve condições de tomar posse, acabou falecendo no Rio de Janeiro no dia 16 de janeiro de 1919. Disponível em: <<http://atlas.fgv.br/verbetes/rodrigues-alves>>.*

Em 18 de dezembro de 1930, a Aviação da Força Pública teve a sua primeira extinção, quando o governo federal determinou que, segundo Canavó (1977, p. 203), “em virtude de escapar à finalidade dessa Força e devendo ser a aviação um elemento do Exército, é dissolvida, nesta data, a E/A, cujo material será entregue ao Governo Federal”.

Com a eclosão da Revolução Constitucionalista, em 9 de julho de 1932, que teve como motivação a Revolução de 1930 e a entrada de Getúlio Vargas na Presidência da República do Brasil, com ações e movimentos iniciais de forças federativas em São Paulo, a Esquadilha de Aviação da Força Pública do Estado de São Paulo foi reativada, em 15 de julho de 1932, por decreto do Governado Pedro de Toledo, que considerou, como reproduz Canavó (1977, p. 294), ser “[...] indispensável prover a Força Pública do Estado de São Paulo de todas as armas necessárias para a consecução dos fins do movimento revolucionário constitucionalista, de que São Paulo tomou iniciativa [...]”, criando o Grupo Misto de Aviação Paulista - GMAP, o chamado “Gaviões de Penacho”.

Com a assinatura do armistício, os “Gaviões de Penacho” tiveram suspensas as suas atividades, em ato de 8 de outubro de 1932, sendo comunicada à Força Pública a entrega do seu material aeronáutico (CANAVÓ, 1977). A aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo somente voltaria a voar com a criação do “Grupo de Rádio Patrulha Aérea João Negrão”, em 15 de agosto de 1984.

## **GUERRA DO CONTESTADO (1912 - 1916)**

Como um registro situacional, sem uma análise histórica, registra-se o primeiro emprego da arma aérea no Brasil, por ocasião do desmembramento de terras da província de São Paulo pela Nova República, em 1893, com demarcações não muito bem definidas e sistematicamente alteradas, gerando uma expressiva demanda e litígio, que se estenderam para o início do século XX, principalmente por se tratar de uma região rica em erva-mate, que era considerada, à época, como o “ouro verde”.

Com problemas de posse da terra, além de ser uma área onde estavam sendo construídas as linhas da estrada de ferro que ligaria São Paulo ao Rio Grande do Sul, esses fatos reunidos contribuíram para o desordenamento socioeconômico da região, agravado, ainda, pela existência de “práticas coronelistas”, os caudilhos na região, com latifúndios, além de um contingente de miseráveis, muitos atraídos pela construção da ferrovia (GERALDO, 2016).

Associada a esses fatores registra-se a presença de um messianismo forte e capaz de atrair para as suas hordas cada vez mais seguidores, caboclos em sua maioria, muitos dos quais patrocinados por “coronéis” ou simplesmente seguidores fiéis dos “messias”, que se diziam monarquistas, rebeldes, e que impuseram significativas derrotas às forças legais mobilizadas para a região.

A Guerra do Contestado ocorreu no período de 1912 a 1916, entre as Províncias do Paraná e de Santa Catarina, iniciada no governo de Hermes da Fonseca, quando o seu sucessor, Venceslau Brás (1914 - 1918), enviou tropas federais para a região, combatendo e derrotando os participantes dessa guerra (VALENTINI, 2009).



62 Fonte: PINTEREST, 2016.

O General Setembrino de Carvalho, comandante das tropas federais, recebeu cinco aviões requisitados do Aeroclube Brasileiro e da extinta Escola Brasileira de Aviação para efetuar o reconhecimento do local de conflito, solicitando, ainda, ao Ministro da Guerra a participação do Tenente Kirk<sup>63</sup>, o primeiro piloto militar brasileiro, e membro do Aeroclube (PEIXOTO, 1950, p. 603).

Em 1915, os aviões e suas tripulações, seguindo ordens do governo federal, iniciaram operações aéreas na Guerra do Contestado, sendo o primeiro emprego, no Brasil, do avião como arma de guerra (CARVALHO, 1950, p. 102), porém, no transcurso das missões, em 1º de março de 1915, ocorreu uma fatalidade, vitimando o primeiro brasileiro em operação aérea militar: o piloto Tenente Kirk, que sofreu um acidente quando em voo pela calha do Rio do Peixe, hoje no Estado do Paraná (CARVALHO, 1950, pp. 102-103).



*Pilotos na Guerra do Contestado<sup>64</sup>*

No final de 1915, o governo erradicou os combatentes, mediando um acordo de limites, assinado pelos Estados do Paraná e de Santa Catarina, em 20 de outubro de 1916, no Rio de Janeiro, ocorrendo a homologação final do Acordo de Limites em 3 de agosto de 1917 (PEIXOTO, 1950, pp. 776-777).

---

*63 Kirk, Ricardo João (1874-1915), foi Tenente de Infantaria do Exército e o primeiro aviador militar brasileiro, sendo também o primeiro que empregou o avião como arma de guerra no Brasil. Foi declarado alferes em 1893, e promovido ao posto de Primeiro-Tenente em 1898. Entusiasta da aviação, voou, pela primeira vez, em um avião pilotado por Roland Garros sob os auspícios da Queen Aviation Company Limited, de Nova York, empresa de demonstrações aéreas que chegara ao Rio de Janeiro com seis aviões e diversos ases da aviação francesa. Acidentou-se e faleceu na Guerra do Contestado.*

*64 Fonte: LUCENA, 2016.*

## AVIAÇÃO NAVAL (1916)

No Brasil, apesar de a aviação militar ter a sua origem na Aviação do Exército, surgiu, em 1916, a Escola de Aviação Naval, no litoral do Rio de Janeiro.

O Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha no ano de 1916, no governo de Wenceslau Brás, interessado em um programa de modernização para a Marinha, assinou um contrato com a Curtiss Aeroplane Company, dos Estados Unidos da América, para a compra de três aerobotes<sup>65</sup> (OLIVEIRA, 1996, p. 19).

As três aeronaves chegaram ao Rio de Janeiro em 13 de julho de 1916 e começaram a ser montadas na Carreira Tamandaré, na atual Praça Mauá, no Rio de Janeiro, sob a supervisão do fabricante, ocorrendo o primeiro voo em 9 de agosto de 1916. A criação da Escola de Aviação Naval (EAvN) foi efetivada em 23 de agosto de 1916 (OLIVEIRA, 1996, p. 19).

O local inicialmente escolhido para abrigar a EAvN foi a pequena Ilha do Rijo, na Ilha do Governador, na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, mas como o lugar não dispunha de facilidades para receber a Escola, ela foi transferida para a Ilha das Enxadas, também na Baía de Guanabara.

A Aviação Naval realizou, em 15 de agosto de 1919, o primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra enviando correspondências somente entre unidades da Marinha do Brasil. Em 29 de julho de 1934, ele foi transformado no Correio Aéreo Naval (AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 79). Em 29 de julho de 1936, reestruturado, passou a ligar as populações litorâneas e ribeirinhas com os demais centros populosos e as capitais dos estados, e a levar o governo federal às populações afastadas, também pela unidade nacional.



*Primeiro voo do Correio Aéreo da Esquadra<sup>66</sup>*

---

<sup>65</sup> Aerobotes: são aviões caracterizados pela fuselagem em forma de casco, como de um barco. Hidroaviões são aviões com flutuadores no lugar de rodas. Disponível em: <http://www.ebc.com.br/especiais/90anosaviacaoBR..>

<sup>66</sup> Fonte: AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 43.

No primeiro voo ilustrado pela imagem anterior, marinheiros ajudam a recolher o Curtiss HS-2L Nº 11, tripulado pelo Capitão de Corveta Carlos P. Guimarães e os Tenentes Mário Godinho e Raymundo Vasconcellos de Aboim. Esse avião realizou o primeiro Correio Aéreo da Esquadra, em 15 de agosto de 1919<sup>67</sup>.

Em 1939, o Correio Aéreo Naval percorria o litoral do Brasil e Manaus-AM, como Corumbá-MT, especialmente a região sul do Brasil com regularidade, ligando as cidades desde o Rio de Janeiro-RJ ao Rio Grande-RS.



Mapa das rotas do “Tronco Sul”, operadas pelo Correio Aéreo Naval em 1939<sup>68</sup>

67 Fonte: AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 43.

68 Fonte: AVIAÇÃO NAVAL, 2016, p. 79.

O Correio Aéreo Naval duraria até 1941, quando, na criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira, fundiu-se com o Correio Aéreo Militar (do Exército) formando o Correio Aéreo Nacional (CAN) (ARAGÃO, 2012).

## MISSÃO FRANCESA (1920)

Em 1919 (LUCENA, 2016), foi inaugurada a escola de aviação do Exército, com o nome de Escola de Aviação Militar (EAvM), que somente viria a ter uma estrutura essencialmente militar com a chegada da Missão Francesa ao Brasil.



*A Escola de Aviação Militar em 1919*<sup>69</sup>

Em 1920, desembarcou no Rio de Janeiro a chamada Missão Francesa, uma equipe de participantes do conflito mundial que, dentre outras atividades, visava à modernização do Exército Brasileiro e viria consolidar a aviação militar no Brasil, como arma de guerra, apesar de não ser muito valorizada ou priorizada pelos franceses dessa Comissão, além do interesse comercial pela venda de aviões aos brasileiros (BELLINTANI, 2009).



*Chegada da Missão Francesa ao Brasil*<sup>70</sup>

---

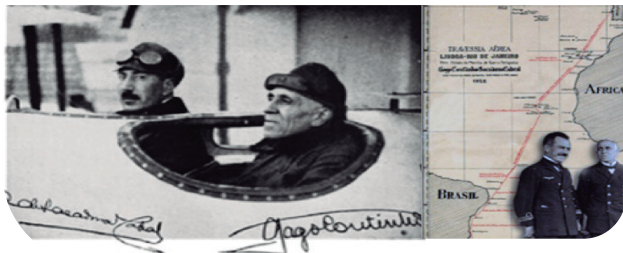
<sup>69</sup> Fonte: LUCENA, 2016.

<sup>70</sup> Fonte: CORRELA NETO, 2005, p. 35.

## SACADURA CABRAL E GAGO COUTINHO (1922)

A década de 1920 desponta com o início dos grandes acontecimentos aeronáuticos que iriam impactar nos ideários dos nossos aviadores, a começar pela primeira travessia aérea do Atlântico Sul.

Em 1922, o Capitão de Fragata Artur Sacadura Freire Cabral, oficial da Marinha Portuguesa (1881 - 1924), como piloto, e o Contra-Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho (1869 - 1959), como navegador, partiram de Lisboa no hidroavião monomotor Fary F III-D MkII, batizado de “Lusitânia”, e percorreram 8.383 km, em 62h26min de voo, com escalas em Gando (hoje Las Palmas, nas Ilhas Canárias), São Vicente e São Tiago (Cabo Verde), Penedos de São Pedro e São Paulo, Fernando de Noronha, Recife, Salvador, Porto Seguro, Vitória e Rio de Janeiro (Brasil) (CAMBESES, 2011, p.1).



*Sacadura Cabral e Gago Coutinho<sup>71</sup>*

As motivações de aventura dos navegadores, às manifestações de vínculo, são retratadas por Cambeses (2011):

*Dadas as seculares relações de amizade entre Portugal e o Brasil – afinidades culturais de língua, de religiosidade e de sentimentos – e as constantes tentativas para uma maior aproximação entre as duas nações irmãs despertaram em Sacadura Cabral, alma de aviador e de desbravador, o desejo incontido de tentar a viagem aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro, repetindo, assim, pelo ar, a viagem marítima do célebre navegador português Pedro Álvares Cabral, alguns séculos antes. Assim, a evocação do passado, com a descoberta do Brasil, em 1500, passou a ser uma referência obrigatória no quotidiano dos protagonistas e observadores da heroica viagem (CAMBESES, 2011, p. 3).*

---

<sup>71</sup> Fonte: CAMBESES, 2011, p. 1.



## O JAHÚ (1926)

Ainda na década de 20, precisamente no ano de 1927, o Brasil retorna às páginas da história da aviação: o hidroavião Savoia-Marchetti S55 (versão C) denominado de Jahú<sup>72</sup>, chega ao Brasil vindo de mais uma travessia intercontinental, tendo decolado de Gênova, na Itália, em outubro de 1926, realizando uma viagem com muitos percalços, vitimada por sabotagens e pelo descaso do próprio governo brasileiro.

Segundo Kaperaviczus (2014, p. 20-21), retribuindo o feito de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, [...] “o piloto brasileiro João Ribeiro de Barros e sua tripulação, em 1927, repetem a proeza [...], sendo recebidos como verdadeiros heróis com a mais calorosa recepção do povo brasileiro”.

Após a chegada do Jahú em São Paulo, em 1º de agosto de 1927, o Comandante João Ribeiro e sua tripulação receberam a acolhida da população paulistana, quando foi celebrada uma missa na Catedral da Sé (que ainda não estava concluída), em suas homenagens, com a colocação de uma réplica do Jahú, sobre o templo em construção, ainda sem a cúpula.



*Jahú*<sup>73</sup>

---

72 *Jahú* (na ortografia da época): foi o nome dado pelo Comandante João Ribeiro de Barros à aeronave da travessia, em homenagem a sua cidade natal, a atual Jaú-SP. Disponível em: <[http://www.camarajau.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=273&Itemid=100](http://www.camarajau.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=273&Itemid=100)>

73 Fonte: TAGLIAVINI, 2011.



*Missã na Catedral da Sé (em construção) pela chegada do Jabú, em agosto de 1927<sup>74</sup>*

## O CORREIO AÉREO MILITAR (CAM)

Em 13 de janeiro de 1927, foi sancionada pelo Presidente Washington Luiz a criação da Arma da Aviação do Exército, a Quinta Arma, uma pretensão dos militares, desde 1919, com o nascimento da Escola de Aviação que, com a presença da Missão Militar Francesa, é estabelecida uma doutrina aérea brasileira e os diversos regulamentos, acompanhando a estruturação e a organização da aviação militar, com as primeiras turmas de Cadetes da Arma de Aviação.

Ainda no ano de 1927, a Missão Francesa inicia formalmente a instrução na Escola de Aviação Militar (EAvm) do Exército, que impõe aos pilotos brasileiros uma rígida restrição, impedindo-os de voar para além dos limites do Campo dos Afonsos, independentemente da capacidade técnica de pilotagem ou mesmo das horas de voo acumuladas pelos pilotos.

Os voos longos somente os pilotos franceses podiam fazer. Mas acontecia que os jovens aviadores brasileiros carregavam o espírito do “Tenentismo”, um espírito nacionalista militar com a presença significativa de tenentes, que viria a gerar movimentos rebeldes como Os 18 do Forte<sup>75</sup>, a Revolta Paulista

---

74 *Acervo Museu de Jaú. Fonte: MACHADO, 2016, p. 22.*

75 *A Revolta dos 18 do Forte de Copacabana foi um movimento tenentista ocorrido na cidade do Rio de Janeiro (capital do Brasil, à época) em 5 de julho de 1922. Foi a primeira revolta tenentista da República Velha. Teve a participação de 17 militares e um civil. O descontentamento dos tenentes com o monopólio político do poder no Brasil por parte das oligarquias (principalmente ricos fazendeiros) de Minas Gerais e São Paulo, levou ao levante do Forte de Copacabana e da Escola Militar, 5 de julho de 1922. O forte foi bombardeado e a rendição dos rebeldes foi exigida. O Tenente Siqueira Campos e um grupo de militares rebeldes pegaram armas e marcharam pelas ruas em direção à sede do governo federal. Durante a marcha alguns militares desistiram, ficando apenas 17 que receberam o apoio de um civil, totalizando 18. Os rebeldes foram cercados pela tropa do governo, e após forte tiroteio na praia de Copacabana, somente Siqueira Campos e Eduardo Gomes sobreviveram e foram presos. Os demais integrantes do movimento foram mortos no combate (CHAGAS, 1946).*

de 1924<sup>76</sup> (A Revolução Esquecida) e a ‘Coluna Prestes’<sup>77</sup>, uma irreverência que se fazia presente nos quartéis, nos hangares e nas pistas.



Os 18 do Forte.

Da esquerda para direita: Eduardo Gomes, Mário Cárpenter, Newton Prado e Otávio Corrêa<sup>78</sup>

Julgando-se prontos para ascenderem aos ares, contando com o apoio do Ministro da Guerra, General José Fernandes Leite de Castro, possuidor de um pensamento próprio sobre o emprego das forças armadas na conjuntura brasileira em tempos de paz, os pilotos do Correio Aéreo logo conseguiriam realizar os seus sonhos: voar para além do Campo dos Afonsos, o que permitiu os seus adestramentos e a contribuição para a integração do Brasil.

---

76 Revolução de 1924, também chamada de Revolta Paulista de 1924, ou Revolta Esquecida, foi uma segunda etapa do Tenentismo (movimento formado em geral por militares de média e baixa patente que questionavam o sistema vigente no país, mesmo sem defender uma causa ideológica específica, que teve início em 1922 na capital brasileira). A ideia dessa revolta dos tenentes chegou a São Paulo, na madrugada de 5 de julho, por ser o centro econômico mais desenvolvido do país, e possuir uma Força Pública poderosa, com oficiais a favor do movimento. A cidade de São Paulo foi bombardeada por aviões do governo federal (leal ao presidente Artur Bernardes) em vários pontos da cidade, como os bairros da Mooca, o Brás e Perdizes. Sem poderio militar equivalente, os rebeldes retiraram-se para Bauri. Vencidos, os revoltosos marcharam, então, rumo ao sul do país e uniram-se aos oficiais gaúchos comandados por Luís Carlos Prestes, muitos aderindo à “Coluna Prestes”.

77 Coluna Prestes: foi um movimento que ocorreu entre os anos de 1925 e 1927. Teve este nome, pois um dos líderes foi o capitão Luís Carlos Prestes. A principal causa foi a insatisfação de parte dos militares (Tenentismo) com a forma que o Brasil era governado na década de 1920. O objetivo principal era derrubar o governo do presidente Arthur Bernardes. O movimento teve início na cidade de Alegrete (no Rio Grande do Sul) e após dois anos e meio, e percorrer onze estados, terminou dividido. Um grupo foi para a Bolívia, enquanto outro foi para o Paraguai. Embora não tenha conseguido derrubar o governo, a “Coluna Prestes” foi um movimento que enfraqueceu politicamente a República Velha, abrindo caminho para a Revolução de 1930, que levou Getúlio Vargas ao poder.

78 Fonte: CHAGAS, 1946, p. 64.

A aviação teve uma participação considerada modesta nesse conflito, mesmo com os novos aviões incorporados, no fim dos anos 20, e a participação ativa das Forças Armadas na Revolução de 1930.

Os velhos aviadores iniciaram, no início da década de 30, os voos primários para as longínquas terras, adentrando neste país continente, e muitos pagariam com a vida, segundo Siqueira (1989, p. 21), “pela audácia daquelas investidas”.

Ainda segundo Siqueira (1989, p. 23), “os aviões, com seus frágeis motores, limitados a pequenas altitudes e sem comunicação com o mundo externo, eram minúsculas embarcações solitárias, à mercê de todo tipo de imprevisto”.

O Brasil, pela sua imensidão, era uma colcha de retalhos de grupos de pessoas, dizendo Siqueira (1989):

*Do centro para cima ele era um arquipélago de comunidades, lembrando tempos antigos, em que as cidades-estados eram ilhas da humanidade, estranhas umas às outras, na vivência de um egoísmo irracional e, quase sempre, em lutas pacíficas ou belicosas. Nessa situação, que milagre teria mantido o país integrado (SIQUEIRA, 1989, p. 23-24).*

No livro “O que eu vi, o que nós veremos”, sobre a predestinação do avião, diz Dumont (1918):

*Estou convencido que os obstáculos de tempo e distância serão removidos. As cidades exiladas da América do Sul entrarão em contato direto com o mundo de hoje. Os países distantes se encontrarão, apesar das barreiras de montanhas, rios e florestas. Os Estados Unidos e os países sul-americanos se conhecerão tão bem, como a Inglaterra e a França se conhecem. A distância entre Nova York e o Rio de Janeiro, que é agora de mais de vinte dias de viagem por mar, será reduzida a 2 ou 3 dias. Anulados o tempo e a distância, as relações comerciais, por tanto tempo retardadas, se desenvolverão espontaneamente. Teremos facilidades para as comunicações rápidas. Chegaremos a um contato mais íntimo. Seremos mais fortes, nos nossos laços de compreensão e amizade (DUMONT, p. 20, 1918).*

Em 12 de junho de 1931, no Campo dos Afonsos, os tripulantes do Grupo Misto de Aviação, criado em 21 de março de 1931, Tenentes Néelson Freire Lavenère-Wanderley e Casimiro Montenegro Filho, na aeronave Curtiss Fledgling K-263 realizaram o primeiro voo do Correio Aéreo Militar (CAM) entre o Rio de Janeiro e São Paulo, conduzindo a primeira mala postal (duas cartas), em um voo que durou aproximadamente três horas.

O Correio Aéreo Militar era subordinado à Esquadilha de Treinamento do Grupo Misto de Aviação, comandado pelo Major Eduardo Gomes que, segundo

Siqueira (1989, p. 53), “postado naquele dia e naquele local, com a tensão e as aflições do comandante que vê a partida de uma missão pioneira, nunca poderia supor que a empresa que se inaugurava haveria de atravessar os anos [...]”.

Segundo Siqueira (1989, p. 53), fazendo alusão ao primeiro voo do CAM, “rompia-se o cilindro dos Afonsos e uma nova era de integração nacional começava”.

Conseguindo criar uma linha entre o Rio e São Paulo, o primeiro degrau estava alcançado e poder-se-ia prosseguir para os rincões do Brasil, para o Centro-Oeste, para o Norte e para o Nordeste, buscando a integração do país, um ideal do “Tenentismo”.



*Dia 12 de junho de 1931: Montenegro no cockpit dianteiro e Nelson Wanderley no de trás<sup>79</sup>*

## Correio Aereo Militar

### Linha Rio-S. Paulo

PARTIDAS DO RIO: 2ª, 4ª e 6ª feiras, às 12",30  
PARTIDAS DE S. PAULO: 3ª, 5ª e Sabados, às 12",30

**HORARIO DO FECHAMENTO DA MALA AEREA**

CORREIO GERAL . . . . . 11,30 horas

<p><b>SUCURSAIS</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Botafogo . . . . .</td><td>10,15 horas</td></tr> <tr><td>Praça Duque de Caxias . . . . .</td><td>10,30 "</td></tr> <tr><td>Praça Municipal . . . . .</td><td>10,30 "</td></tr> <tr><td>Estação de Sã. . . . .</td><td>10,15 "</td></tr> <tr><td>Villa Isabel . . . . .</td><td>10,15 "</td></tr> <tr><td>São Cristovam . . . . .</td><td>10,15 "</td></tr> <tr><td>Avenida Rio Branco . . . . .</td><td>11 "</td></tr> </table>	Botafogo . . . . .	10,15 horas	Praça Duque de Caxias . . . . .	10,30 "	Praça Municipal . . . . .	10,30 "	Estação de Sã. . . . .	10,15 "	Villa Isabel . . . . .	10,15 "	São Cristovam . . . . .	10,15 "	Avenida Rio Branco . . . . .	11 "	<p><b>AGENCIAS</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Copacabana . . . . .</td><td>10,15 horas</td></tr> <tr><td>Estação D. Pedro II . . . . .</td><td>10,30 "</td></tr> <tr><td>Arsenal de Marinha . . . . .</td><td>10,40 "</td></tr> <tr><td>Largo de Santa Rita . . . . .</td><td>10,30 "</td></tr> <tr><td>Praça 11 de Junho . . . . .</td><td>10,30 "</td></tr> <tr><td>Praça 15 de Novembro . . . . .</td><td>10,40 "</td></tr> <tr><td>Largo da Lapa . . . . .</td><td>10,30 "</td></tr> </table>	Copacabana . . . . .	10,15 horas	Estação D. Pedro II . . . . .	10,30 "	Arsenal de Marinha . . . . .	10,40 "	Largo de Santa Rita . . . . .	10,30 "	Praça 11 de Junho . . . . .	10,30 "	Praça 15 de Novembro . . . . .	10,40 "	Largo da Lapa . . . . .	10,30 "
Botafogo . . . . .	10,15 horas																												
Praça Duque de Caxias . . . . .	10,30 "																												
Praça Municipal . . . . .	10,30 "																												
Estação de Sã. . . . .	10,15 "																												
Villa Isabel . . . . .	10,15 "																												
São Cristovam . . . . .	10,15 "																												
Avenida Rio Branco . . . . .	11 "																												
Copacabana . . . . .	10,15 horas																												
Estação D. Pedro II . . . . .	10,30 "																												
Arsenal de Marinha . . . . .	10,40 "																												
Largo de Santa Rita . . . . .	10,30 "																												
Praça 11 de Junho . . . . .	10,30 "																												
Praça 15 de Novembro . . . . .	10,40 "																												
Largo da Lapa . . . . .	10,30 "																												

Sôbro-taxa aerea **500 réis** | Para cada 5 grammas de cartas ou 10 grammas de encomendas postais

**A entrega é feita em S. Paulo no mesmo dia, na distribuição das 16 horas**

*1931 - Cópia do primeiro aviso do Correio Aéreo Militar<sup>80</sup>*

79 Fonte: MORAIS, 2006, p. 36.

80 Fonte: SOUZA, 1986, p. 247.

Montenegro (MORAIS, 2006) relata em suas memórias que os seus voos, sem a tecnologia contemporânea, transformavam-se em uma verdadeira aventura:

*Como não era aconselhável confiar cegamente na bússola de bordo – e como não havia mapas suficientemente precisos para orientar a missão – os dois guiavam-se pelo traçado da estrada de ferro que serpenteava lá embaixo. Era uma forma peculiar de orientação, que se tornaria comum em todas as rotas posteriores e que os pilotos do Correio Aéreo logo apelidariam, com bom humor, de navegação ferrodômica (MORAIS, 2006, p. 43).*

O Brasil se dividia no moderno e no colonial, no do litoral e no do interiorano, no alimentado e no faminto, no estudado e no ignorante, não havia qualquer distribuição socioeconômica. Deveria haver a expansão territorial e a integração para justificar a nacionalidade e a unidade nacional.

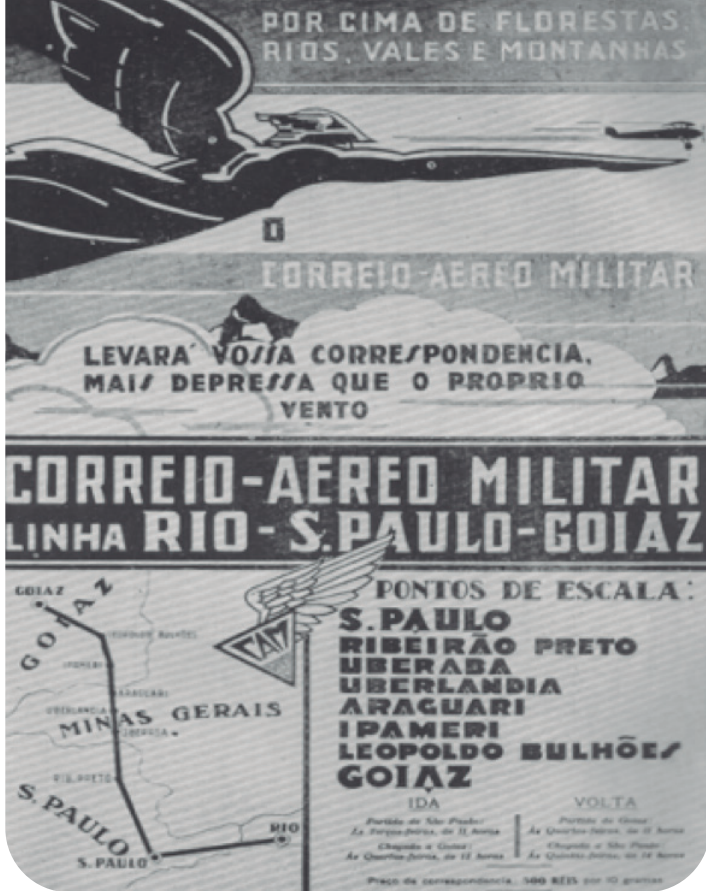
Montenegro retrata (MORAIS, 2006) o que se passava com esses jovens pilotos que estavam, não só cumprindo as suas missões como correio aéreo, mas transportando solidariedade, pois o contato com as comunidades criava um vínculo que se chamava de “cumplicidade entre os dois lados”, embora fossem eles pessoas de mundos opostos (MORAIS, 2006, p. 44).

Segundo Morais (2006, p. 44), sistematicamente eram requisitados para “transportar doentes e feridos de uma cidade pequena para onde houvesse um hospital e levar vacinas, soros e remédios para debelar epidemias em lugarejos sem qualquer outro tipo de assistência médica ou sanitária”.

Esses jovens pilotos, frutos do modernismo da década de 20 ainda não muito distante, com o avião que simbolizava toda essa pujança jovial, como brasileiros patriotas e nacionalistas que eram e se sentiam, buscavam a integração nacional, a descoberta de novos caminhos.

Os anos 30 foram a década de expansão do correio aéreo, fase conturbada politicamente, na qual os militares, sistematicamente, se envolviam direta ou indiretamente na política nacional, num processo acentuadamente nacionalista.

No mesmo ano de sua criação, 1931, o Correio Aéreo Militar se estendeu até a cidade de Goiás com escalas na capital do estado de São Paulo, em Ribeirão Preto, Uberaba, Araguari, Itapemirim e Vianópolis, para, no ano seguinte, prosseguir em direção ao Mato Grosso, via São Paulo e Campo Grande, com escalas em Bauru, Penápolis e Três Lagoas, e para o Paraná, de São Paulo para Curitiba.



*Cartaz de propaganda do Correio Aéreo Militar<sup>81</sup>*

Com a Revolução Constitucionalista de 1932, as atividades do correio foram interrompidas, não somente pelo estado beligerante, como também pela própria necessidade de renovação dos equipamentos aéreos, o que viria ocorrer.

Em 1934, passaram a voar para Belo Horizonte e Curvelo-MG, seguindo pelo vale do rio São Francisco, com escalas em Corinto-MG, Pirapora-MG, Januária-MG, Carinhanha-BA, Lapa (Bom Jesus da Lapa - BA), Rio Branco-BA, Barra-BA, Xique-Xique-BA, Remanso-BA, Juazeiro-BA, Petrolina-PE, Iguatu-CE, para chegar à Fortaleza-CE. “Esta linha foi inaugurada por José Sampaio de Macedo em companhia de Nelson F. Lavenère-Wanderley, num avião WACCO-CSO, sendo mais tarde prolongada para Teresina-PI” (SOUZA, 1986, p. 51).

<sup>81</sup> Fonte: SOUZA, 1986, p. 246.

Em 1935, a expansão continuava, se iniciando a famosa ROTA TOCANTINS, do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, até Belém do Pará, pelo Oeste, por sobre, de certa forma, o rio Tocantins. A rota era assim traçada: Rio de Janeiro, Ribeirão Preto-SP, Uberaba-MG, Araguari-MG, Ipameri-GO, Luziânia-GO, Formosa-GO, Alto Paraíso de Goiás-GO, Cavalcante-GO, Paranã (antiga Palma-TO), Peixe-TO, Porto Nacional-GO, Tocantínia-GO, Pedro Afonso-GO, Carolina-MA, Tocantinópolis-GO, Imperatriz-MA, Marabá-PA, Tucuruí-PA, Baião-PA, Camatá-PA e Belém-PA.



Rota Tocantins – 1935<sup>82</sup>

82 Fonte: CAMBESES, 2017, p. 5.



Em Porto Nacional, hoje no estado de Tocantins, ao norte de Goiás, o Major Aviador Lysias Rodrigues (2001) registrou o acolhimento da comunidade:

*Ao aterrar os foguetes, palmas e vivas atroaram, enquanto a charanga local se manifestava a plenos pulmões. Depois, os discursos de saudação, cujo “leit-motif” eram sempre as inúmeras promessas governamentais, nunca cumpridas, e o espanto do cumprimento da promessa da linha aérea por essa cidade (RODRIGUES, 2001, p. 233).*

Em Carolina-MA, Souza (1986) reproduz o relato do Major Aviador Lysias:

*Um espanto cheio de curiosidades se estampava em todos os rostos, desde os das autoridades vestidas a capricho, ao humilde vaqueiro do sertão de roupa e chapéu de couro. Pululavam os párias vestidos de calção esfrangalhado e chapéu de palmeira buriti\*. Uns a pé, outros em jericos, aqueles a cavalo, todos embaçados, se dirigiam para o avião para vê-lo de perto, como duvidando ainda da realidade (SOUZA, 1986, p. 117).*

No retorno da viagem, novamente em Carolina-MA, ainda registra Souza (1986) o depoimento de Lysias:

*Era muito grande a quantidade de povo que nos esperava, porque Marabá pelo rádio avisara de nossa partida. A distribuição aí, como em Marabá, dos jornais do dia, de Belém do Pará, foi um sucesso extraordinário. [...] tal fato deve ter marcado o início de uma nova era no Tocantins: ler o jornal de Belém, no mesmo dia em Carolina, antes do meio-dia!... (SOUZA, 1986, p. 121).*

Em Paulo Afonso-BA, o próprio Lysias Rodrigues (2001) relatou o efusivo e caloroso acolhimento aos militares:

*Ao rolarmos o avião para junto do portão que dá ingresso à cidade, vimos que todos estavam enfiados\*. Pensamos que era alguma solenidade, pois hoje é dia 19 de novembro. Apresentados às autoridades locais, dirigimo-nos para o local do almoço. Ao entrar no portal da casa, estacamos assustados com um grito: Senhores aviadores! Era a professora local, que em frases rebuscadas nos saúda pela viagem que fazíamos. Apertamos-lhe cordialmente a mão e, antes que pudéssemos sequer agradecer, fomos empurrados para a sala de almoço. Moças de destaque local, vestidas de verde amarelo, com grandes laços verde e amarelo nos cabelos, serviam a grande mesa, onde inúmeras pessoas se sentaram (RODRIGUES, 2001, p. 240-241).*

Siqueira (1989) faz uma distinção muito significativa entre linha e rota, determinando que rota é o traçado sobre o terreno sobrevoado, mas a linha tem

um outro significado, mais nobre, “é o conjunto de todos os elementos de ordem material, e até mesmo espiritual, que suportam o avião em sua rota” (SIQUEIRA, 1989, p. 81).

Expondo todo o sentimento vigente entre aqueles pilotos, ao voarem por esse Brasil afora, Siqueira (1989) se comovia ao relatar o que por lá encontrava, como acolhimento:

*Conbecíamos apenas a sombra acolhedora de alguma árvore próxima, quando não as próprias asas do avião. Vez ou outra desfrutávamos o luxo do calor da hospitalidade humilde, porém sincera, da casa de um guarda-campo ou de algum desconhecido das proximidades. O aconchego de um lar estranho é dádiva que não tem preço para um viajante cansado. Um copo d'água, nas linhas de então tinha muito mais valor e mais sabor do que as taças de champanha dos aviões de agora. Um cafezinho em sala de chão de terra e banco tosco era sorvido em mais prazer do que os manjares opíparos das linhas de hoje (SIQUEIRA, 1989, p. 81).*

Em 1937, o CAM chega também a Campo Grande-MS e a Cuiabá-MT, estendendo daí para o Oiapoque-AP, via Belém-PA.

Em 10 de novembro de 1937, foi outorgada uma nova Constituição e decretada uma nova fase denominada de Estado Novo, que era o complemento da Revolução de 1930, a qual trouxe Vargas ao poder.

No seu discurso, à meia noite de 31 de dezembro de 1937, intitulado “No limiar do ano de 1938”, o país ouviu pelo rádio, em cadeia nacional, uma saudação aos brasileiros e Getúlio Vargas mobilizando o país em uma campanha de integração nacional: ‘A Marcha para o Oeste’. Nas palavras de Vargas (1938):

*A civilização brasileira, mercê dos fatores geográficos, estendeu-se no sentido da longitude, ocupando o vasto litoral, onde se localizaram os centros principais de atividade, riqueza e vida. Mais do que uma simples imagem, é uma realidade urgente e necessária galgar a montanha, transpor os planaltos e expandir-nos no sentido das latitudes. Retomando a trilha dos pioneiros que plantaram no coração do Continente, em vigorosa e épica arremetida, o marco das fronteiras territoriais, precisamos de novo suprimir obstáculos, encurtar distâncias, abrir caminhos e estender as fronteiras econômicas, consolidando, definitivamente, os alicerces da Nação. O verdadeiro sentido de brasilidade é a marcha para o Oeste (VARGAS, 1938, p. 124).*

A partir de 1938, a expansão continuou pelos rincões do Brasil e surgiu a linha RIO-BRASIL CENTRAL

Outras tantas rotas sobrevieram, algumas internacionais pelos países limítrofes, tais como, Paraguai e Bolívia; e também para o Sudeste e Sul do país, pelo interior do Rio Grande do Sul.



*Rotas do CAM - 1939, Ministério da Guerra<sup>83</sup>*

---

83 Fonte: HARPYA, 2016.

Encerrava-se a década de 30, com o CAM prestes a completar dez anos de existência, com uma malha aérea considerável pelo território nacional, tendo em vista os novos equipamentos e a infraestrutura sendo criada pelo Brasil afora, integrando mais e mais o país.

Não era de se estranhar que, ao assumir o compromisso de integração nacional na instauração do Estado Novo, a chamada “Marcha para o Oeste”, como no discurso de passagem do ano de 1937 para o de 1938, Getúlio Vargas colocou naturalmente a aviação como protagonista dessa estratégia, a fim de continuar a atingir as localidades distantes do Brasil e marcar a presença do seu governo no país.

Face aos últimos acontecimentos na Europa, onde a aviação se tornou um vetor extremamente significativo nas atividades bélicas, seja na defesa ou mesmo nos movimentos das tropas, a exemplo do que sucedeu, na época, na França e na Inglaterra, e na própria Alemanha Nazista, começou a surgir no Brasil o pensamento e o movimento para a criação de uma força própria da aviação militar, desvinculada do Exército e da Marinha.

Para tanto, em 20 de janeiro de 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica (MAer.) e a Força Aérea Brasileira, e nomeado como o seu Ministro de Estado o Dr. Joaquim Pedro Salgado Filho, uma pessoa de confiança do Presidente Getúlio Vargas, um não militar.

Com relação à nomeação de um civil para o Ministério da Aeronáutica, Montenegro (MORAIS, 2006, p. 91) relata essa passagem: “apesar da desconfiança inicial por parte dos aviadores, Salgado Filho pôs imediatamente em ação o trabalho de organização do Ministério da Aeronáutica [...]”.

Com o novo Ministério, foi extinta a Aviação Naval e a Aviação Militar (do Exército Brasileiro), surgindo a Força Aérea Brasileira. E, com a consequente extinção do Correio Aéreo Militar (CAM), nasceu, em seu lugar, o Correio Aéreo Nacional (CAN).

## O CORREIO AÉREO NACIONAL (CAN)

A criação da Força Aérea Brasileira (FAB), em 1941, trouxe uma série de modificações, não só de uma nova estrutura organizacional, mas uma nova estrutura de pessoal e de material, além de muitas outras mudanças desejadas pelos oficiais, que as aguardavam com ansiedade, como a substituição do Correio Aéreo Militar (CAM) e do Correio Naval pelo Correio Aéreo Nacional (CAN), não interrompendo as operações de integração nacional em curso (INCAER, 1991).

A partir do rompimento das relações diplomáticas com os países do Eixo (Alemanha e Itália), em janeiro de 1942, pressionado pelo clamor popular advindo do afundamento de navios brasileiros nas costas brasileiras do Atlântico, o Governo Vargas, em 31 de agosto de 1942, decretou o estado de guerra contra a Alemanha e a Itália.

Como consequência do esforço de guerra, as atividades do Correio Aéreo Nacional foram afetadas, reduzidas consideravelmente.

A partir de 1944, a FAB iniciou o recebimento do que havia de mais moderno no transporte aéreo: o Douglas DC-3 (na versão militar como C-47), com bons instrumentos, maior autonomia de voo e maior capacidade de transporte de pessoal e de material, excelente para as missões do Correio Aéreo, na incursão para as regiões mais desprovidas e carentes de recursos, apesar de somente operar em terra, em aeródromos, não necessariamente bem estruturados. Foi o início do ápice do CAN (INCAER, 2005).

Em 1947, o C-47 atingiu o distante Acre, voando da cidade do Rio de Janeiro para São Paulo, daí para Campo Grande-MS, Cáceres-MT, Vila Bela-MT, Forte Príncipe da Beira-RO, Guajará Mirim-RO, Porto Velho-RO, Abunã-RO, Rio Branco-AC, Brasília-AC, Tarauacá-AC, Sena Madureira-AC e Cruzeiro do Sul-AC, que está a 632 km da capital Rio Branco. Sendo assim, O Correio Aéreo Nacional alcançou um Brasil mais longínquo, mais afastado, isolado e olvidado, pois voava mais longe e mais rápido nas suas rotas (SIQUEIRA, 1985).



Rotas do CAN<sup>84</sup>

84 Fonte: CAMBESES, 2016, p. 11.

## BIBLIOGRAFIA

ABAQUAR Cult. **A saga e as invenções de Santos-Dumont**. Juiz de Fora, MG: 2016. Disponível em: <<http://www.abaquarcult.com/single-post/2016/08/22/A-SAGA-E-AS-INVEN%C3%87%C3%95ES-DE-SANTOS-DUMONT>>. Acesso em: 12 dez. 2016.

ARAGÃO, Isabel Lopez. O Correio Aéreo Militar (CAM): uma história de pioneirismo. Rio de Janeiro: **Revista UNIFA**, 2012. v. 25, n. 31, p. 111-118. Disponível em: <[https://www.unifa.aer.mil.br/site/novo\\_portal/revista/31/31\\_edicao\\_2\\_2012.pdf](https://www.unifa.aer.mil.br/site/novo_portal/revista/31/31_edicao_2_2012.pdf)>. Acesso em: 06 set. 2016.

AVIAÇÃO NAVAL. **100 anos da aviação naval no Brasil**. FGV Projetos. Rio de Janeiro:2016. Disponível em: <[https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/pdf\\_baixa\\_-\\_aviacao\\_naval\\_0.pdf](https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/pdf_baixa_-_aviacao_naval_0.pdf)>. Acesso em: 06 set. 2016.

BARROS, Domingos. **Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1940.

BELLINTANI, Adriana Iop. **O Exército brasileiro e a missão militar francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940)**. Tese (Doutorado em História) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/3811>>. Acesso em 09 set. 2016.

BRANDÃO, Junito de Souza. **Mitologia Grega**, vol. I. Petrópolis: Vozes, 1986.  
\_\_\_\_\_. **Mitologia Grega**, vol. III. Petrópolis: Vozes, 1987.

CAMBESES, Manuel Junior. A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul. Palestra proferida no **XI Congresso Internacional FIDEHAE**, Lisboa: 2011. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/travessia-aerea.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **A saga do Correio Aéreo Nacional**. Opúsculo. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2016. Disponível em: <[http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo\\_can.pdf](http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_can.pdf)>. Acesso em: 11 out. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lysias Augusto Rodrigues, pioneiro do Correio Aéreo Nacional**. Opúsculo. Rio de Janeiro: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2017. Disponível em: <[http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo\\_lyusias\\_rodrigues.pdf](http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_lyusias_rodrigues.pdf)>. Acesso em: 22 jun. 2017.

CAMÕES, Instituto. **Ciência em Portugal**. Lisboa: 2003. Disponível em: <<http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/p2.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

- CANAVÓ FILHO, José; MELO, Gilberto de Oliveira. **Asas e glórias de São Paulo**. 1. ed. São Paulo: IMESP, 1977.
- CARVALHO, Fernando Setembrino de. **Memórias: dados para a história do Brasil**. Rio de Janeiro, 1950. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/imagens/dossies/contestado/CARVALHOMarechalSetembrinode.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2018.
- CAVENDISH, Henry. Experiments on Air. By Henry Cavendish, Esq. FRS & SA. **Philosophical Transactions of the Royal Society of London**, v. 74, 1784. p. 119-153. Disponível em: [https://www.jstor.org/stable/106582?seq=35#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/106582?seq=35#page_scan_tab_contents)>. Acesso em: 07 ago. 2018.
- CHAGAS, Paulo Pinheiro. **O Brigadeiro da Libertação**. Rio de Janeiro: Zello Valverde, 1946. p. 154-162-163.
- CORREIA NETO, Jonas. Missão Militar Francesa. **Revista Da Cultura**, FUNCEB-Fundação Cultural Exército Brasileiro. Brasília: 2005. n. 8, p. 34-39. Disponível em:<[http://www.funceb.org.br/images/revista/17\\_4p2s.pdf](http://www.funceb.org.br/images/revista/17_4p2s.pdf)>. Acesso em: 05 set. 2016.
- DUMONT, Alberto Santos. **O que eu vi o que nós veremos**. 1918. Disponível em:<[http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit\\_online/santos\\_dumond.pdf](http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/santos_dumond.pdf)>. Acesso em: 29 ago. 2016.
- ESTADO DE SÃO PAULO, O (jornal). **A aviação em S. Paulo**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 08 jan. 1910. p. 7. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/personalidade/745/#!/19100108-11350-nac-0007-999-7-not/tela/fullscreen>>. Acesso em: 12 set. 2016.
- FRAGOSO, Augusto Tasso **História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai**. 2. ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1959. v. 3.
- FRANÇA, André S. **Voando com os pássaros**. Belém: 2013. Disponível em: <<http://profplanck.blogspot.com.br/2013/05/voando-com-os-passaros.html>>. Acesso em: 11 nov. 2016.
- GERALDO, Alcyr Lintz. **O Avião na Campanha do Contestado**. Disponível em: <<http://www.reservaer.com.br/est-militares/aviao-contestado.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.
- HANGAR 33. **Dimitri Sensaud de Lavaud: O Primeiro Voador do Brasil**. São Paulo: 2014. Disponível em:<Disponível em: <<http://blog.hangar33.com.br/dimitri-sensaud-de-lavaud-o-primeiro-voador-do-brasil/>>. Acesso em: 14 dez. 2016.



HARPYA. **Rotas do CAM – 1939**. Harpya Leilões - Antiguidades, Niterói, RJ: 2016. Disponível em: <<http://www.harpyaleiloes.com.br/peca.asp?ID=1927615&ctd=23&tot=&tipo=40>>. Acesso em: 05 set. 2016.

INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 1, 1988.

INCAER. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 2, 1990.

\_\_\_\_\_. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 3, 1991.

\_\_\_\_\_. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, v. 4, 2005.

\_\_\_\_\_. **Maj-Brig-do-Ar Lysias Augusto Rodrigues: Pioneiro do Correio Aéreo Nacional - Patrono do INCAER**. Rio de Janeiro: INCAER, 2017. Disponível em: <[http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/lysius\\_rodrigues.pdf](http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/lysius_rodrigues.pdf)>. Acesso em: 22 jun. 2017.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. Os balões de observação da guerra do Paraguai. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - IHGB**, abr./jun. 1973. n. 299.

LUCENA, Felipe. **História do Campo dos Afonsos**. Diário do Rio de Janeiro. com, 14 jan. 2016. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-campo-dos-afonsos/>>. Acesso em: Acesso em 05 set. 2016.

LUGOSI, Peter. Hospitality Spaces, Hospitable Moments: Consumer Encounters and Affective Experiences in Commercial Settings, **Journal of Foodservice**, v. 19, n. 2, 2008, p. 139-149.

MACHADO, Gisele. **O voo do João de Barros**. **Revista APARTES**-Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: mar./abr. 2016. n. 19. Disponível em: <[file:///E:/BANCA%20DO%20MESTRADO/revista\\_APARTES\\_N19\\_MARABR16.pdf](file:///E:/BANCA%20DO%20MESTRADO/revista_APARTES_N19_MARABR16.pdf)>. Acesso em: 06 set. 2016.

MAUSS, Marcel. **Ensaio sobre a dádiva**. Lisboa: Edições 70, 2013. p. 51-223.

MESQUITA, Valério. **Cento e treze anos da tragédia do PAX**. Macaíba, RN: 2015. Disponível em: <<http://senadinhomacaiba.com.br/blog/cento-e-treze-anos-da-tragedia-do-pax/>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

MORAIS, Fernando. **Montenegro**. Biografia. São Paulo: Planeta, 2006.

MYZONE59.COM. **Alberto Santos-Dumont: un pionnier aviateur**. França: 2016. Disponível em: <<http://www.myzone59.com/alberto-santos-dumont-un-pionnier-aviateur/>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

NAVAL. **A História do Correio Aéreo Naval**. Portal naval.com. Disponível em: <[http://www.naval.com.br/anb/ANB-historico/ANB-hist11\\_CAN.htm](http://www.naval.com.br/anb/ANB-historico/ANB-hist11_CAN.htm)>. Acesso em 06 set. 2016.

OLIVEIRA, José Maria do Amaral. **Aviação Naval Brasileira: Sonhos e Realidades**. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro: v. 116 n. 7/9, p. 11-50, jul./set. 1996. Disponível em: <[http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567\\_1996\\_00241.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/008567/per008567_1996_00241.pdf)>. Acesso em 05 set. 2016.

PEIXOTO, Dermeval. **Campanha do Contestado: episódios e impressões**. Rio de Janeiro, 1950. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/imagens/dossies/contestado/DERMEVALPeixoto.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 20018.

PELLIZER, EZIO et al. Dicionario Etimologico della Mitologia Greca On Line (**DEMGOL**). 2007.

PEREIRA, Bernardino Souza. **Primeira experiência com balão de Bartolomeu Lourenço de Gusmão**. Museu Paulista da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1940. Disponível em: <<http://gutolacaz.com.br/grafica/sd/pintura.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

PINTEREST. **A guerra do contestado**. Disponível em: <<https://uk.pinterest.com/explore/a-guerra-do-contestado-943559480444/>>. Acesso em 05 set. 2016.

RODRIGUES, Lysias Augusto. **Roteiro do Tocantins**. 4. ed. Palmas, TO: Alexandre Acampora, 2001.

SCHAMA, Simon. *Citizens: A chronicle of the French Revolution*. Knopf, 1989.

SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. **A Saga do Correio Aéreo**. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1985.

\_\_\_\_\_. **Caminhando com Eduardo Gomes**. Rio de Janeiro: Novas Direções, 1989.

SOUZA, José Garcia de. **A Epopeia do Correio Aéreo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1986.

SVALBARD, Museum. **Expedição Amundsen 1926. O dirigível “NORGE”**. Svalbard og Jan Mayen, Noruega: 2013. Disponível em: <<http://bildearkiv>>.

TAGLIAVINI, Mauricio. JAHÚ. Museu Asas de um Sonho (TAM). São Carlos, 2011. Disponível em: <[http://www.trekearth.com/gallery/South\\_America/Brazil/Southeast/Sao\\_Paulo/Sao\\_Carlos/photo1308217.htm](http://www.trekearth.com/gallery/South_America/Brazil/Southeast/Sao_Paulo/Sao_Carlos/photo1308217.htm)>. Acesso em: 05 set. 2016.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado: 1906–1916.** 2009. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br/dspace/handle/10923/3882>>. Acesso em: 17 fev. 2018.

VARGAS, Getúlio Dornelles. **No limiar do ano de 1938.** Discurso. Biblioteca da Presidência da República. Rio de Janeiro: 1938. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos/1937/08.pdf/view>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

VAS, Braz Batista. Os Balões de Observação na Guerra do Paraguai: considerações historiográficas. **Revista UNIFA.** Rio de Janeiro: dez. 2012. v. 25, n. 31, p. 34-46.

VISIONI, Rodrigo Moura; CANALLE, Joao Batista Garcia. O sistema de navegação aérea de Júlio César Ribeiro de Souza. *Revista Brasileira de Ensino de Física.* São Paulo: 2010, v. 32, n. 2, p. 2601-1-2601-10. Disponível em: <<file:///E:/BANCA%20DO%20MESTRADO/O%20sistema%20de%20navega%C3%A7%C3%A3o%20a%C3%A9rea%20de%20J%C3%BAlio%20C%C3%A9sar%20Ribeiro%20de%20Souza%20.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2017.

*O Ten Cel Av Roberto Moreira Calçada Júnior  
formou-se na AFA em 1973 e é piloto de Ataque.*









**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.fab.mil.br/incaer](http://www.fab.mil.br/incaer)