REIDE RIO DE JANEIRO BUENOS AIRES

Nº 66

Oito Histórias

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Reide Rio de Janeiro - Buenos Aires
Oito Histórias

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2021

FICHA TÉCNICA

Reide Rio de Janeiro - Buenos Aires
Oito Histórias

Edição
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor
Maj Brig Ar José Roberto Scheer

Autor
Brig Ar Clovis de Athayde Bohrer

Projeto Gráfico
Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Capa
2S QTA TCO Tiago de Oliveira e Souza

Impressão
Pimore Editora e Distribuidora de Papéis Eireli

Rio de Janeiro

2021

Apresentação

No imaginário da Aviação sempre paira uma aura de aventura, de desafio, tomando-a por uma atividade diferente. Já de décadas, ela tornou-se muito respeitada por tudo o que a envolve: profissionais bem treinados, condições física e mental dentro de parâmetros exigentes, aeronaves bem equipadas e seguras, enfim, consolidada pela sua importância.

Todavia, dos seus primórdios e até aproximadamente os anos 1930, ela se desenvolvia quase que tão somente pela abnegação de alguns construtores e de pilotos-aventureiros em busca do desconhecido, em quebrar barreiras e ultrapassar limites, mesmo porque eles não os conheciam, nem os seus e muito menos os das máquinas em que voavam.

Mas, era dessa maneira que aceleravam o desenvolvimento e faziam com que a atividade aérea, cada vez mais, fosse considerada como imprescindível, na paz e na guerra.

Vem desse tempo as oito histórias tão bem narradas pelo nosso Mestre Brigadeiro do Ar Athayde, que desvenda as curiosidades do tempo, proporcionando-nos viajar na imaginação dentro daqueles frágeis aviões que competiam para realizar o reide, unindo as capitais brasileira e argentina.

As epopeias bem contadas, cercadas de detalhes, deixam transparecer o sentimento que pairava em cada um daqueles verdadeiros desbravadores que iriam voar por espaços aéreos ainda virgens, pousar em paragens a serem conhecidas a partir das suas aterragens e alcançar, se a sorte assim colaborasse, uma marca a ser jubilosamente comemorada.

Era esse o tempo ao qual regrediremos neste trabalho cuidadosamente pesquisado e disponibilizado pelo nosso querido a admirado autor.

Voltemos ao romantismo dos aviões revestidos de tela, das pistas improvisadas, das incertezas e, em contrapartida, dos muito valentes e corajosos pilotos e mecânicos que tanto fizeram para que a Aviação alcançasse o que ela hoje representa. Se não tivesse começado assim, como teria começado?

Deixo aos nossos leitores essa obra que trará o conhecimento, talvez incrédulo, aos mais jovens, e aflorará a saudade aos mais experientes, que viveram o período seguinte ao final daquela gloriosa época.

Cachecois ao vento e vamos decolar !

Maj Brig Ar José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

REIDE RIO DE JANEIRO – BUENOS AIRES
Oito Histórias

Clovis de Athayde Bohrer

Introdução

A segunda década do século passado foi marcada, no âmbito aeronáutico mundial, pelo crescente interesse pela atividade aérea. As proezas dos aviadores nessa época passaram a empolgar o mundo. Pilotos europeus, movidos pelo entusiasmo que a atividade desportiva despertava ou mesmo pelo exibicionismo que o interesse e os aplausos da população estimulavam, transformaram as esparsas exibições que então se realizavam, inicialmente restritas aos locais de suas atividades normais, em verdadeiros "circos aéreos" que passaram a apresentar em todo o continente e, posteriormente, também nas Américas do Norte e do Sul, tendo chegado ao Brasil, particularmente ao Rio de Janeiro.

A eclosão da 1ª Guerra Mundial deu nova dimensão às atividades aeronáuticas, todavia, o término do conflito deixou a Aviação Desportiva em segundo plano, legando um contingente humano não apenas de pilotos experientes, mas, sobretudo, de homens que incorporaram ao seu modo de vida o sentimento da audácia e o espírito de aventura.

Isto levou muitos deles a enfrentar obstáculos antes não imaginados, como reides aéreos de longa distância e duração que, pelas suas naturezas, constituíam-se verdadeiros desafios, sendo, muitas vezes, apoiados pelos governos dos países de origem dos aviadores participantes ou por empresas fabricantes de aeronaves que visavam, com esse procedimento, a divulgação da imagem do país ou da empresa, conforme o caso.

Um desses reides, pelas dificuldades de toda natureza que à época apresentava, era a ligação, por avião, das cidades do Rio de Janeiro e Buenos Aires, que, por esta razão, passou a se constituir o principal desafio a ser enfrentado, tendo despertado o interesse de aviadores de diversas nacionalidades.

Assim, a partir de 1919, logo após a 1ª Guerra Mundial, várias tentativas ocorreram nesse sentido, mas sem sucesso, que somente veio a acontecer na oitava delas, em 1920, glória que coube ao Pioneiro e Ás da Aviação Brasileira Eduardo Pacheco e Chaves, hoje Patrono da Cadeira nº 4 do Conselho Superior do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Cadeira que tenho a honra de ocupar.

Nas pesquisas que procedi para a elaboração do trabalho sobre a vida e a obra de Edu Chaves, como ele é conhecido, constatei que a maioria dessas tentativas constituíram-se verdadeiras epopeias, tais foram as dificuldades encontradas, tendo uma delas terminado em tragédia na qual perderam a vida os dois tripulantes, um dos quais brasileiro. Outro ponto que nessa ocasião chamou a minha atenção foi o fato de que quase todos os aviadores que se dispuseram a enfrentar o desafio haviam participado da 1ª Guerra Mundial, integrando as Forças Aéreas dos seus países ou de países aliados.

É interessante registrar que as diversas tentativas levadas a efeito, exceto duas, tiveram início na cidade do Rio de Janeiro e que seis delas foram conduzidas pelo litoral e duas pelo interior do Brasil.

Estes fatos levaram-me à decisão de elaborar o presente trabalho que compreende Histórias sobre as quais obtive informações variadas. Considerando este fato, fiz questão de registrá-las como uma homenagem aos que delas participaram, em uma ação que contribuiu de forma significativa para o desenvolvimento da Aviação Nacional e Internacional, mas que, lamentavelmente, é pouco conhecida. Como veremos a seguir, entre os tripulantes envolvidos nas diversas tentativas havia cinco brasileiros, um italiano, dois argentinos, um inglês, um norte americano e um francês.

As informações obtidas foram coletadas em jornais da época, na internet, em artigos compartilhados e em publicações diversas que, mesmo envolvendo outros assuntos, mencionavam fatos relacionados com a matéria alvo das pesquisas. Destaco, ainda, as informações obtidas com familiares dos aviadores protagonistas das tentativas que mencionarei nas respectivas Histórias.

1ª HISTÓRIA
Antônio Luigi Locatelli

Antônio Luigi Locatelli

A primeira tentativa de realização do Reide Aéreo ligando as cidades do Rio de Janeiro e Buenos Aires ocorreu em 1919, e coube ao Tenente da Força Aérea Italiana Antônio Luigi Locatelli.

Locatelli nasceu na cidade de Bérgamo, Itália, em 19 de abril de 1885, sendo seus pais Samuelo Locatelli e Anna Gelli.

Ele foi participante da 1ª Guerra Mundial tendo se tornado famoso por seus feitos ousados entre os quais se destacam o reconhecimento sobre Friedrichshapesc, em voo de mais de 700 quilômetros, e a incursão sobre Viena, cidade localizada a mais de 1.000 quilômetros de sua base, ocasião em que foram lançados panfletos sobre a capital austríaca.

Durante o conflito, foi baleado, tendo sido feito prisioneiro por várias semanas pelos austríacos, período em que manteve viva a ideia de fuga, façanha que alcançou em setembro de 1918 quando, disfarçado de soldado austríaco, logrou êxito.

Terminado o conflito, pelo seu "alto valor militar", foi agraciado pelo Governo Italiano com a Medalha Militar de Bronze e, posteriormente, com a Medalha Militar de Ouro.

Além de aviador, Locatelli foi também político e jornalista, profissões que exerceu com o mesmo destaque.

De 1924 a 1928, foi membro do Parlamento Italiano tendo sido, mais tarde, nos anos de 1933 e 1934, Prefeito de Bérgamo, sua cidade natal.

Antes de tentar a realização do reide Buenos Aires - Rio de Janeiro, Locatelli se tornara internacionalmente conhecido por ter sido o primeiro aviador a fazer a travessia da Cordilheira dos Andes, façanha que realizou duas vezes. Em ambas as ocasiões utilizou uma aeronave SVA com motor de 220 HP, equipamento que fora considerado o melhor avião de reconhecimento utilizado na 1ª Guerra Mundial.

Empolgado com essas conquistas e apoiado pelo governo italiano, decidiu enfrentar o maior e mais ambicionado desafio, à época: a ligação por via aérea das capitais dos dois maiores países do continente, o reide Buenos Aires - Rio de Janeiro. Na tentativa ele utilizaria a mesma aeronave com que vencera os

Ansaldo SVA 220 HP

Andes, que até então nenhum problema de natureza técnica apresentara.

Concluídos os preparativos, deslocou-se para Buenos Aires de onde, no dia 10 de setembro de 1919, iniciou a viagem que, consideradas a experiência do piloto, suas conquistas anteriores e as características da aeronave, tinha tudo para ser um sucesso.

O voo Buenos Aires - Canoas, no Brasil, transcorreu sem problema e, no dia 19, ele decolou de Canoas rumo a Santos.

Tudo indicava que o próximo trecho seria vencido tranquilamente e que o voo teria o mesmo sucesso do anterior. A aeronave, cujos antecedentes eram os melhores possíveis, comportava-se magnificamente, confirmando a fama que adquirira tanto em operações bélicas na 1ª Guerra Mundial como nos voos que se sucederam após término do Conflito, reides na Europa e na América do Sul, destacando-se, como anteriormente mencionado, a travessia, por duas vezes, da Cordilheira dos Andes, partindo de Santiago do Chile.

Após a partida de Canoas, o voo passou a ficar preocupante. A temperatura externa, na altitude escolhida, baixou

sensivelmente e a aeronave passou a enfrentar fortes ventos que mesmo soprando no sentido sul-norte, favorável ao voo, passou a exigir do motor um demasiado esforço. Próximo a Florianópolis, a situação se agravou tendo Locatelli percebido que o motor passou a ter um desempenho irregular, com a perda de potência.

Após passar a Capital Catarinense, quando sobrevoava a localidade de Tijucas, Locatelli decidiu fazer um pouso de emergência para melhor avaliar a situação. Iniciou uma descida com a intenção de pousar em um descampado, o qual, aparentemente, apresentava muito boas condições para isto. Como ainda tinha algum domínio do motor fez cuidadosa manobra de aproximação para o local escolhido. Qual não foi, no entanto, sua surpresa quando, quase tocando o solo, constatou que o descampado que se estendia à sua frente, era, na realidade, um grande banhado conhecido na região como tirirical.

Lamentavelmente não havia mais condição de arremeter[1]. O avião tocou o solo lamacento e estancou bruscamente, capotando espetacularmente, o que provocou danos aparentemente irreparáveis, afundando parcialmente no banhado. Locatelli, com grande dificuldade, conseguiu saltar da aeronave afastando-se do local, tendo logo sido socorrido por populares que lá chegaram. Desolado, pois via acabar ali o acalentado sonho de realizar o ambicionado reide, solicitou e foi conduzido a Tijucas.

A notícia logo se espalhou, tendo chegado ao Governador do Estado, Dr. Hercílio Luz, que enviou um automóvel, com o seu assistente, para trazer Locatelli a Florianópolis, onde foi recebido festivamente por populares entre os quais se destacavam integrantes da colônia italiana ali existente.

Locatelli dirigiu-se ao Palácio do Governo onde foi recebido pelo Governador, ocasião em que, em breve exposição, apresentou detalhes do ocorrido. Na ocasião externou seu desejo de viajar para Santos no mesmo dia, embarcando no navio Anna que, segundo soubera, sairia à noite. O Governador, imediatamente, determinou que fosse feito o devido pedido à empresa proprietária do navio, Hoepcke Irmãos e Cia. Face, no entanto, por já estar a viagem com a programação estabelecida que, em função da carga embarcada, teria escalas, o pedido não pode ser atendido, mas a empresa disponibilizou um lugar no navio Max que sairia no dia seguinte, às 10 horas, direto a Santos, onde Locatelli embarcaria para a Itália no navio Rei Victório.

O fato tornou-se notícia que, iniciada em Tijucas, logo chegou a Florianópolis repercutindo nacionalmente. Diversas razões concorreram para isto. Tratava-se do primeiro acidente aéreo no Estado e, sem dúvida, pelo menos que se tenha notícia, ocorreu no pio-

1 Manobra que consiste em empregar potência na aeronave mantendo-a em voo, desistindo de pousar.

neiro sobrevoo da região por uma aeronave, equipamento cuja existência, para considerável parcela da população local, era posta em dúvida ou mesmo completamente desconhecida.

Se a simples presença de um avião, naquela região, já se constituía num acontecimento inédito e mesmo, para muitos, inconcebível, a forma como ele se deu provocou repercussão inimaginável que atraiu ao local considerável número de moradores de localidades próximas, ávidos por constatar a veracidade do fato propagado.

A divulgação da ocorrência pelos órgãos de imprensa, particularmente pelos jornais "O Município", de Joinvile, o "O Tijuquense-65" e "O Intransigente", órgão do Partido Republicano Catharinense, que se tornaram elementos multiplicadores das notícias a respeito, concorreu para a criação de hipóteses sobre as causas do acidente que, com o tempo, tornaram-se lenda na região.

Assim, além do sensacionalismo, encontram-se em anotações da época alusões que vinculam a queda da aeronave a um malefício, "pois já vai longe o dia em que Locatelli, no mal sucedido reide Buenos Aires-Rio, despejou sobre Tijucas um não sei o quê de ruim, que a todos envolve em aborrecimentos, desgostos... Dia a dia chegam ao nosso conhecimento minúcias do acontecimento, factos que bem de longe têm, ainda, ligação com aquele acontecimento nacional. Estranhamente a comunidade apagou da memória os detalhes em torno daquele incidente".

Quanto ao que ocorreu posteriormente com a aeronave, discute-se até hoje se ela permanece "sepultada" no lodaçal de Tijucas ou se teve outro destino. Sabe-se, no entanto, conforme publicado em14 de janeiro de 1920, em órgão noticioso local, que existiu um processo judicial no qual três moradores da região foram acusados de terem danificado o aparelho. Levados a julgamento, quando tiveram como advogado de defesa o Dr. Nereu Ramos, foram todos absolvidos por unanimidade.

Mas, para outros, o acontecimento foi inspiração para demonstração de humor. Até versinhos foram publicados como o que é transcrito a seguir que constou do periódico "O Tijuquense-65":

O tenente Locateli
De Buenos Aires zarpou
E às 11 horas do dia
Em nosso Estado chegou

Bem encima da matriz
O aeroplano fez parada
Verificando as planícies
E o seu campo de pousada

Na cidade de Tijucas
Eu queria só que visse
O povo pediu a Deus
Que o aeroplano caísse

Deus parece que ouviu
Este pedido fatal
Fez o aeroplano cair
Dentro de um tirirical.

Monumento em Homenagem a Antonio Locatelli - Itália

Locatelli não teve sucesso no desafio que se dispôs a enfrentar na América do Sul, mas a sua disposição em fazê-lo e as suas conquistas, na paz e durante a 1ª Guerra Mundial, granjearam-lhe, por onde passou, particularmente em sua terra natal, admiração e respeito como atestam as homenagens recebidas em vida e após o seu falecimento, um exemplo a ser seguido. Como político e como jornalista ele continuou a se destacar no seio da sociedade italiana. Seu falecimento ocorreu em 1936.

Pela sua atuação nos diversos setores em que exerceu atividades, foi homenageado em sua cidade natal com um monumento onde está afixado o seu busto confeccionado em bronze.

2ª HISTÓRIA
Alfredo Correia Daudt

Alfredo Correia Daudt

Muitas vezes, o insucesso de uns na busca de um objetivo é fator de estímulo para outros que com ele tem despertada ou reforçada a disposição de conquistar algo que possa se constituir um desafio.

Foi o que aconteceu com o brasileiro Alfredo Correia Daudt sobre o qual, quando iniciei este trabalho, tinha poucas informações.

Pesquisas realizadas para sua obtenção levaram-me a D. Dóris Daudt, nora do personagem do nosso texto que, ao ser contatada, concedeu-nos, através do então Quinto Comando Aéreo Regional (V COMAR), preciosa entrevista na qual nos baseamos para sua confecção. D. Dóris é viúva do Coronel Aviador Alfredo Ribeiro Daudt, falecido em 2007, aos oitenta e sete anos.

Alfredo Correia Daudt era filho de Carlos Daudt e de Carolina Correia Daudt, tinha três irmãos e uma irmã, sendo o mais velho deles. Ele herdou o espírito aventureiro do pai, abastado empresário radicado em Porto Alegre, que fez fortuna durante a 1ª Guerra Mundial com a venda de ferro, material que teve grande demanda na época. Era formado em engenharia civil, mas desde jovem demonstrou grande interesse pela aviação, tendo ido, em 1918, para os Estados Unidos onde, em Massachusetts, obteve o brevê de piloto civil, recebendo o Certificado de Piloto Internacional expedido pela Federação Internacional de Aviação, tornando-se, assim, o primeiro aviador gaúcho. Pouco tempo depois, ao regressar ao Brasil, recebeu de presente do pai uma aeronave Curtiss com a qual, por pura diversão, dava vazão ao seu espírito aventureiro realizando voos esportivos e pequenas viagens.

Ansaldo SVA 270 HP

A tentativa frustrada de Locatelli apresentou-se como estímulo para que Daudt procurasse novas e maiores sensações, tendo decidido lançar-se ao desafio. Procurou, então, o Tenente Virginius Brito De Lamare, experiente aviador naval, e o piloto Herculano Virgílio, que o orientaram e lhe transmitiram instruções complementares sobre viagens. Na ocasião, sua aeronave, um Ansalvo SVA, equipada com motor de 270HP, foi inspecionada e considerada em condições de realizar o reide.

Concluídos os preparativos, Daudt viajou para o Rio de Janeiro onde, em 28 de janeiro de 2020, às 6h15min, decolou do Campo dos Afonsos com destino a Santos, que seria a sua primeira escala. O voo seguiu tranquilo até a Ilha de São Sebastião quando Daudt percebeu sensível queda na pressão do óleo do motor, situação que se estabilizou com a redução das respectivas rotações, o que, naturalmente, provocou também a redução da velocidade da aeronave. Apesar desse problema, tudo indicava que o voo prosseguiria até Santos sem maior dificuldade.

O sonho, no entanto, foi efêmero, pois o pior estava por ocorrer. Daudt, que vinha conduzindo o seu voo a uma altitude de 3.200 metros e mantinha-se

em condições visuais, ao chegar a Santos foi surpreendido por uma espessa camada de nuvens que encobria a cidade e suas imediações voando, então, entre duas camadas.

Aproveitando uma nuvem menos densa atravessou-a estabelecendo contato com o solo a 300 metros de altura, próximo à Praia do Gonzaga, onde cogitou fazer o pouso, tendo, porém, desistido da ideia face ao elevado número de pessoas que se encontrava no local. Como não tinha condições de arremeter, dada a perda de potência que o motor sofrera, desviou a aeronave para a arrebentação onde, ao tocar a água, capotou, ocasionando a quebra da hélice e outros danos, felizmente sem maiores consequências para o piloto que sofreu apenas escoriações.

Socorrido por populares, Daudt, ao constatar que não teria condições de fazer os indispensáveis reparos e que sua tentativa terminara ali, seguiu para São Paulo e, à noite, viajou de trem para o Rio de Janeiro. Alguns dias depois, restabelecido das lesões que sofrera, retornou a Porto Alegre onde, dias depois, concedeu entrevista à imprensa quando relatou, com minúcias, o ocorrido. Na ocasião, lamentando que não tivesse realizado o seu sonho, acrescentou que, ao tentar fazer o reide "seu único intuito era apenas desenvolver o amor pela aviação no Brasil, sobretudo no Rio Grande do Sul, meu Estado Natal".

Segundo declarou sua nora, o fato abalou-o profundamente, mas não o afastou das atividades aeronáuticas que, no entanto, foram reduzidas e passaram a se desenvolver de uma forma um pouco diferente da que ocorria até então, tendo, contudo, continuado a manter contato com outros pioneiros da aviação, entre os quais estava o Tenente De Lamare, com quem tivera proveitoso encontro antes da sua tentativa e Edu Chaves, com quem esteve algumas vezes após o sucesso do aviador paulista no reide cuja realização ele tentara.

Em 23 de março de 1952, como segundo piloto, fez parte da tripulação que transladou para Porto Alegre um dos três aviões adquiridos pela VARIG que foram desembarcados naquele porto. As aeronaves, na ocasião, foram conduzidas por pilotos alemães. Daudt, nesta missão, adicionou à sua condição de primeiro gaúcho a obter o brevê de aviador, a de se tornar o primeiro brasileiro a atuar como tripulante em um avião da VARIG.

Daudt e Edu Chaves em Porto Alegre

Sem dúvida, o insucesso de Daudt constituiu-se em estímulo para que outros pioneiros da aviação brasileira como De Lamare e Edu Chaves, viessem, também, a enfrentar o desafio.

3ª HISTÓRIA
John Pinder e Aliathar Araújo Martins

John William Pinder

O insucesso de Antônio Luigi Locatelli, da Força Aérea Italiana e do civil brasileiro Alfredo Correia Daudt em suas tentativas de realizar o reide Rio-Buenos Aires, longe de desestimular novas tentativas, fez avolumar-se, ainda mais, nos meios aeronáuticos, o desejo de enfrentar e vencer o desafio que se constituía um assunto que ultrapassara as fronteiras da América do Sul, e nele estava embutido o sonho de ser o primeiro a consegui-lo. Entre os que sonhavam com essa glória estava o inglês John Pinder, Flight Commander da Royal Air Force (RAF) que, como Antônio Locatelli, era veterano heroi da 1ª Guerra Mundial, quando abateu 18 aviões inimigos.

Decidido a enfrentar o desafio, John Pinder convidou para acompanhá-lo o Tenente do Exército Brasileiro Aliathar Araújo Martins, que conhecera ao final da Guerra quando este estagiou na RAF. Aliathar Martins integrara o grupo de oficiais brasileiros que, em 1918, fora enviado à Inglaterra para receber treinamento avançado de pilotagem. Foi durante o estágio que conheceu Pinder, que servia na Unidade onde se realizou o treinamento. Não tendo obtido êxito no curso em que foi matriculado, realizou estudos sobre motores de aviação, tendo regressado ao Brasil em fevereiro de 1920. Em maio do mesmo ano foi matriculado no Curso de Piloto Aviador da Escola de Aviação Militar. Empolgado com o convite, Aliathar solicitou e obteve a autorização do Ministério da Guerra para acompanhar John Pinder.

Aviadores Brasileiros em Instrução na Inglaterra
Em primeiro plano, ao centro, De Lamare e Aliathar

O voo iniciou-se no Rio, em um hidroplano Macchi M9 cedido pela Companhia Ítalo-Brasileira de Transportes Aéreos, e previa escalas em Santos, Paranaguá, Florianópolis, Tramandaí e Porto Alegre, antes do seu término em Buenos Aires.

Hidroplano Macchi M9

No dia 8 de agosto deixaram o Rio de Janeiro e, após escalas em Santos e Paranaguá, chegaram, no dia 11 de agosto, a Florianópolis sem qualquer problema. Cinco dias depois, no dia 16 de agosto, às 8h30min, decolaram de Florianópolis com destino a Tramandaí.

Depois de um voo tranquilo até próximo à cidade de Araranguá, apresentou-se um problema técnico. Um pedaço de alumínio soltou da aeronave e atingiu sua hélice danificando-a, levando Pinder a efetuar um pouso de emergência na Lagoa Esteves que sobrevoavam, manobra que ocorreu sem incidentes. O local era deserto, mas despertou a atenção e a curiosidade de moradores das proximidades que acorreram ao local dispostos a prestar ajuda aos tripulantes, mas, ao verificarem as pequenas avarias, agradeceram o oferecimento tendo, então, os populares se retirado, ficando ali apenas os pilotos.

Pinder e Aliathar acidentados na Lagoa Esteves - SC

Como o local era ermo, somente à tarde alguém notou que a aeronave ainda estava na Lagoa, mas encalhada em sua margem e, aparentemente, sem os seus tripulantes. Foram efetuadas buscas nas imediações sem qualquer resultado, os pilotos haviam desaparecido.

No dia seguinte, surgiu a notícia, logo espalhada, de que os pilotos haviam sido assassinados por um ribeirinho, informação chegada ao conhecimento do Governador do Estado, Dr. Hercílio Luz que, pela segunda vez em menos de um ano, se via envolvido em acontecimentos semelhantes, um acidente aeronáutico rodeado de mistério - o primeiro fora o de Locatelli. Ele, imediatamente, determinou que fossem tomadas providências para a elucidação do fato que se tornava mais sério por envolver um estrangeiro. Ao mesmo tempo, o Consulado Inglês exigia pronta apuração do ocorrido e a punição do culpado. Até uma sessão espírita foi realizada, ocasião em que o espírito de um dos pilotos teria informado que, realmente, os tripulantes haviam sido assassinados por um homem chamado Severino e que os corpos haviam sido enterrados no quintal de sua casa. O homem foi preso e o terreno indicado todo revolvido, mas nada foi encontrado.

Somente dias depois o mistério foi esclarecido, quando o corpo de Aliathar Martins foi encontrado boiando nas margens da Lagoa. Seu traje de voo estava perfeito, mas ele apresentava séria fratura em um dos braços e, pelo visto, morrera afogado. No dia imediato, próximo ao local, apareceu, também boiando, o corpo de John Pinder que não apresentava qualquer ferimento, tudo indicando que, como Aliathar, morrera por afogamento.

A análise da hélice que estava quebrada e da situação dos corpos permitiu que os peritos chegassem a uma conclusão. Como a partida do motor era dada manualmente, girando a hélice, acredita-se que Aliathar tenha sido incumbido desta tarefa enquanto John Pinder ficava na nacele[2]. Na operação preliminar que consistia em atrasar o ponto do motor algo teria dado errado e a hélice teria girado, com muita força, em sentido contrário, atingindo com violência o braço de Aliathar, fraturando-o e jogando o piloto nas águas da Lagoa.

O outro piloto, John Pinder, vendo o ocorrido, teria se jogado na água na tentativa de salvar o companheiro, mas não conseguira. Nesse momento, o avião, impulsionado pelos ventos, teria se afastado do local. Ele, então, e Aliathar com grave ferimento, não teriam tido forças para se salvar, morrendo afogados.

Registros da época mencionam que os corpos dos pilotos foram sepultados no recém-inaugurado Cemitério de Urussunga Velha, localidade que posteriormente, em homenagem ao aviador brasileiro falecido, passou a se denominar Aliathar.

A tentativa de levar o avião para o Rio de Janeiro também fracassou. Após a troca da hélice pela equipe que veio buscá-lo, foi programada a partida para a manhã do dia seguinte, pois os trabalhos terminaram no final da tarde. O

2 Cabine do avião.

avião foi então ancorado às margens da Lagoa, pronto para o translado. À noite, no entanto, um temporal com fortes ventos provocou o rompimento das amarras, tendo o avião sido lançado contra as árvores situadas às margens da Lagoa, ficando quase totalmente destruído. Salvaram-se apenas algumas peças e o motor, que foram transportados para Laguna de onde seguiram, de navio, para o Rio de Janeiro.

O desafio de realizar o reide Rio de Janeiro – Buenos Aires uma vez mais não fora vencido, desta vez, tristemente, com a perda das preciosas vidas de dois pioneiros e entusiastas da aviação, um dos quais enfrentara e vencera as agruras de uma cruenta Guerra.

4ª HISTÓRIA

Virginius Brito De Lamare e Antônio Joaquim da Silva Junior

Virginius Brito De Lamare

Decorrido quase um ano após a frustrada tentativa do Tenente da Força Aérea Italiana Antônio Luigi Locatelli de realizar o reide Rio – Buenos Aires, o desafio de ligar por via aérea as capitais dos dois países da América do Sul que mais se destacavam no apoio às atividades aeronáuticas, continuava vivo.

Três tentativas nesse sentido tinham sido feitas e todas elas, uma das quais incluiu a perda de duas preciosas vidas, haviam fracassado, o que tornava cada vez maior o sonho de sua conquista, sonho que ocupava o pensamento de experientes pilotos, particularmente de alguns que haviam enfrentado a realidade e, as consequentes emoções de um conflito, a 1ª Guerra Mundial. Foi o ocorrido com o Tenente Aviador Naval Virginius Brito De Lamare, que desde os contatos que tivera com Alfredo Daudt, em janeiro de 1920, vinha pensando em participar do desafio.

Virginius Brito De Lamare nasceu em 26 de setembro de 1883, no Rio de Janeiro, filho do Capitão-Tenente Jerônimo Rebelo De Lamare e de Maria do Carmo Brito De Lamare. Diplomado Guarda-Marinha em dezembro de 1904, viria a ser um dos primeiros oficiais da Marinha Brasileira a cursar, com aproveitamento, a Escola de Aviação Naval, tendo sido brevetado[3] e nomeado Piloto da Aviação Naval em dezembro de 1916.

Em dezembro de 1917, foi designado para estagiar na Inglaterra, na Royal Air Force, tendo concluído o respectivo curso em setembro de 1918, quando

3 Brevê - distintivo que qualifica os aviadores.

recebeu o brevê de "Pilot Service 2", com a observação de "Excelent Pilot". Ao regressar ao Brasil, em fevereiro de 1919, foi promovido ao posto de Capitão-Tenente, tendo participado de importantes eventos como a ligação, por via aérea, da antiga Capital Federal e Santos, onde foi com a missão de escolher um local e nele instalar um posto de Aviação, o que viria ocorrer em abril do mesmo ano.

Nesta ocasião, a ideia de tentar a ligação, via aérea, das cidades do Rio e Buenos Aires, que colocaria a Marinha Brasileira na busca da conquista do desafio, estava plenamente amadurecida e, decidida a sua participação no reide, foi definido o mês de outubro como a época do seu início. Convidado por De Lamare, o Suboficial (SO) Piloto Aviador Antônio Joaquim da Silva Junior seria o seu companheiro no enfrentamento do desafio.

De Lamare e Silva Junior momentos antes de iniciarem o Reide

A viagem foi realizada em hidroavião Macchi M9 adquirido da Companhia Italiana de Transportes Aéreos e custeada pelo jornal "A Noite" e pelo Aero Clube do Brasil, e teve início no dia 06 de outubro de 1920, no Rio de Janeiro.

Hidroplano Macchi M9

Depois de um voo tranquilo, foi feita a 1ª escala em Santos após o que seguiram para Florianópolis. Quando sobrevoavam Camboriú surgiu um problema técnico: a roldana dos cabos de controle dos ailerons se soltou, obrigando-os a fazer um pouso de emergência em um local denominado Ponta da Cabeçudas, próximo a Paranaguá. Na ocasião, a asa e um dos flutuadores foram danificados. Consertados os danos, decolaram rumo a Florianópolis, mas a sorte, uma vez mais, não os favoreceu. Uma pedra semissubmersa danificou seriamente o casco do aparelho. Mesmo certificados do ocorrido, em face de já estarem no ar, seguiram para Florianópolis onde tencionavam proceder ao indispensável conserto. Como a noite se aproximava, resolveram pousar em Anhatomirim, próximo a Florianópolis. A sorte, no entanto, positivamente não os acompanhava. Após o pouso, os efeitos das avarias sofridas se fizeram sentir. A água, através do rombo no casco, invadiu a aeronave e ela começou a submergir, mas, como estavam perto da praia, mesmo com muita dificuldade, os tripulantes conseguiram impedir, rebocando-a até Florianópolis.

Os obstáculos encontrados até então não abateram os pilotos tendo tido, mesmo, um efeito contrário, aumentando sua disposição na busca de um objetivo que cada vez mais se tornava uma obsessão. Assim, realizados os consertos de emergência que permitiriam o prosseguimento do desafio que a cada dia se tornava maior e mais difícil de ser vencido, prosseguiram viagem. O motor não foi afetado nos incidentes e funcionava bem, assegurando certa tranquilidade, mas as avarias sofridas deveriam ser corrigidas em Rio Grande, última escala em território nacional, onde havia condições para isso, e requeriam cuidados especiais.

Sem que tivessem qualquer problema, fizeram escalas em Laguna, Porto Alegre, pousando no Rio Guaíba, e na Lagoa dos Patos, chegando, finalmente, em 30 de outubro, a Rio Grande, onde a aeronave sofreria uma completa revisão.

Parecia que a sorte que lhes faltara no trecho Santos-Florianópolis resolvera ficar ao lado dos valentes aviadores e que sua obstinação seria recompensada. Estavam apenas a duas etapas, que em poucas horas seriam vencidas, de chegarem à realização do que se tornara um ambicionado sonho.

Mas outra decepção, desta vez irremediável, os esperava. Depois de enfrentarem e vencerem graves contratempos durante o voo no longo trecho percorrido desde o Rio de Janeiro, um lamentável fato ocorrido em terra firme, enquanto descansavam, interrompia definitivamente aquela nova tentativa que, mesmo com as dificuldades encontradas, estava prestes a ser concluída com êxito.

Ao ser içado da água, para ser submetido aos indispensáveis reparos, a valente aeronave que a tudo resistira e já estava a mais de três metros do solo, caiu do guindaste, sendo tais as consequências da queda que ela ficou inutilizada, tendo sido seus destroços enviados para o Rio de Janeiro. Não se torna necessário, neste momento, mencionar o sentimento de tristeza e a frustração que nessa ocasião atingiu De Lamare e Silva Junior. Depois de uma luta de 24 dias durante os quais enfrentaram sérios problemas, todos vencidos com heroicos esforços, viam seu sonho ser sepultado de uma maneira cruel, quando já estavam na iminência de realizá-lo. Todos nós podemos, perfeitamente, avaliá-los. Uma vez mais, o cobiçado reide continuava um sonho a ser concretizado.

Chegada a notícia ao Rio de Janeiro, por iniciativa do jornal "A Noite", foi oferecida a De Lamare outra aeronave para que ele pudesse concluir, com êxito, o seu reide. Ele agradeceu, mas, por razões éticas, não aceitou. O reide deveria ser concluído com a mesma aeronave que o iniciara. Posteriormente, a Societé D' Aviazone Italiana homenageou-o presenteando-o com uma aeronave Macchi M7 de caça que mais tarde ele doaria à Escola de Aviação Naval, onde recebeu a matrícula 35. Se mais uma tentativa resultou em insucesso, certamente dela ficou o exemplo de coragem, de persistência e de fé que este-

ve sempre presente no pensamento e nas ações dos valorosos aviadores Virginius Brito De Lamare e Antônio Joaquim da Silva Junior.

Em janeiro de 1935, De Lamare passou para a Reserva no posto de Contra-Almirante. Com a criação do Ministério da Aeronáutica, foi transferido para o Quadro da Reserva Remunerada do novo Ministério no Posto de Brigadeiro do Ar. Posteriormente, por Decreto de 8 de abril de 1949, foi promovido ao posto de Major-Brigadeiro do Ar "visto ter tomado parte na Guerra 1914-1918, ficando assim retificado o Decreto de 16 de janeiro de 1935, relativo a esse Oficial". Pioneiro da Aviação Brasileira, o Major-Brigadeiro do Ar Virginius Brito De Lamare faleceu no dia 13 de novembro de 1956, no Rio de Janeiro, sua cidade natal. Em 1993, em cerimônia ocorrida durante a Semana da Asa, foi inaugurado em Santos pelo Comandante do IV COMAR, Maj Brig Ar Walter Werner Bräuer, o Largo Maj Brig Ar De Lamare onde, em um pedestal de granito, estão duas placas com os seguintes dizeres:

"LARGO MAJ BRIG DE LAMARE" e, "NO DIA 17 DE OUTUBRO DE 1919, NESTE LOCAL, POUSOU O 1º PILOTO MILITAR CAP-TEN AV DE LAMARE COM A MISSÃO DE IMPLANTAR A BASE DE AVIAÇÃO NAVAL / OUT 93".

5ª HISTÓRIA

Orthon William Hoover

Orthon William Hoover

Desde o precoce encerramento das atividades da Escola Brasileira de Aviação, que funcionara no Campo dos Afonsos, a Marinha, que teve 25 integrantes do seu efetivo matriculados no primeiro curso que nela se realizaria, passou a cogitar a criação da sua própria Escola.

Em 1916, dando forma às ideias e às primeiras providências que haviam sido tomadas a respeito, o Ministro da Marinha Almirante Alexandrino Faria de Alencar,

autorizou o início, nos Estados Unidos, das negociações para a aquisição de aeronaves que se destinariam à instrução na Escola a ser criada.

A 10 de maio do mesmo ano, o jornal "A Notícia" informava a compra dos aparelhos e a "contratação de um mecânico habilitado que auxiliasse eficazmente o trabalho do futuro aviador que virá instruir os oficiais".

No dia 28 do mesmo mês, os três aviões foram embarcados no porto de Nova York, no cargueiro da Marinha Brasileira Sargento Albuquerque. Acompanhando as aeronaves, a empresa Curtiss Airplane Company enviou um jovem mecânico, Orthon William Hoover. Apesar de jovem, era considerado um dos melhores mecânicos da empresa. Era também aviador tendo obtido o respectivo brevê em 1912 e, no final do ano, já estava envolvido na construção e na pilotagem de hidroaviões. Na ocasião, suas habilidades não passaram despercebidas a Glenn Curtiss que o contratou para trabalhar na sua fábrica, onde o trabalho que desenvolvia qualificou-o para ser enviado para o Brasil, missão que foi sua primeira experiência no exterior.

Desembarcadas, as aeronaves foram montadas no antigo Arsenal da Marinha após o que Hoover, em uma delas, realizou o primeiro voo de teste, fato que no dia seguinte, dia 9 de agosto, seria amplamente divulgado pelo jornal "A Rua" que, em manchete, registraria "A Marinha já dispõe de aviões". Duas semanas depois, em 23 de agosto, o Presidente da República Venceslau Braz assinaria o Decreto criando a Escola de Aviação Naval.

Criada a Organização, o principal problema apresentado foi a falta de um instrutor de voo. Dada a inexistência, no Rio de Janeiro, de pilotos habilitados à função e, também, às restrições financeiras estabelecidas a respeito – a Escola fora criada "sem aumento de despesas", a solução encontrada foi a contratação de Hoover que tinha razoável experiência de voo. Iniciava-se, então, um período em que o mecânico-aviador Hoover prestaria valiosos serviços à Marinha Brasileira e, mais tarde, também ao desenvolvimento da Aviação em nosso País.

Em junho de 1917, com a entrada dos Estados Unidos na 1ª Guerra Mundial, Hoover foi convocado pelo Exército dos Estados Unidos (U.S. Army) e regressou ao seu País de onde retornou ao Brasil no final do conflito, em 1918, como representante da Curtiss Airplane Co. Na ocasião, trouxe consigo três aeronaves que posteriormente seriam utilizadas na instrução na Escola de Aviação que viria a criar no ano seguinte. Logo ao chegar, recebeu e aceitou o convite para ser instrutor de voo na Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo que seria reativada, função que exerceu até agosto de 1920, quando, após a diplomação da sua primeira turma de aviadores, solicitou e obteve a rescisão do seu contrato, que, acredita-se, foi feita para que ele pudesse se de-

dicar exclusivamente à sua Escola já em funcionamento em Indianápolis.

Nessa ocasião, por espírito de aventura ou para fazer propaganda dos produtos da empresa Curtiss, Hoover decidiu entrar para o grupo dos que, há quase um ano, empenhavam-se na realização do voo que passou a ser o desafio a enfrentar pelos pioneiros da aviação, a ligação, por via aérea, das capitais dos dois maiores países da América do Sul, o reide Rio – Buenos Aires. Preparou, então, uma das suas aeronaves, e, no dia 04 de novembro de 1920, partiu do Rio de Janeiro para tentar, em voo pelo litoral, atingir a Capital Argentina.

A experiência adquirida por Hoover nos cinco anos de atividades aéreas que desenvolveu, particularmente no Brasil, incluindo os períodos em que foi instrutor na Escola de Aviação Naval, na Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo e em sua própria Escola de Aviação, em Indianápolis, lamentavelmente não impediram seu insucesso no desafio. Depois de um voo tranquilo até Santos onde faria a sua primeira escala, ele ali se encerrou. Ao pousar, Hoover o fez com infelicidade, ficando a sua aeronave seriamente danificada, encerrando a sua participação naquele desafio que até então não fora vencido, apesar da qualidade técnica e da persistência dos que buscaram fazê-lo.

Mas o insucesso não o desanimou tendo prosseguido com entusiasmo em suas atividades aeronáuticas. Assim, em 1931, associado ao sobrinho de Alberto Santos-Dumont, Henrique Dumont Villares e ao engenheiro-mecânico alemão Fritz Roesler, fundou a Empresa Aeronáutica Ypiranga (EAY) destinada à construção de planadores, tendo o EAY, aparelho de treinamento básico, o primeiro nela construído, vindo a contribuir expressivamente para o incentivo do Voo a Vela em São Paulo.

Em 1926, foi novamente contratado pela Força Pública de São Paulo, desta vez para "orientar os cursos de piloto, observador, bombardeador, mecânico e de aperfeiçoamento". Nesta ocasião, no Campo de Marte, deu continuidade às suas atividades na Indústria Aeronáutica, tendo liderado uma equipe que construiu o biplano São Paulo. Neste período, foi incorporado à Corporação no posto de Major, junto com outros civis.

Em 26 de junho do mesmo ano, em um avião Curtiss, acompanhou até o seu destino, como guia, uma esquadrilha de aeronaves do mesmo tipo enviada para combater a coluna Prestes. Tomou parte, também, na Revolução Constitucionalista quando esteve destacado em Mato Grosso. Em 1930, com a deposição do Presidente Washington Luís e a instalação do Governo Provisório de Getúlio Vargas, foi dispensado, tendo sido, posteriormente, Consul dos Estados Unidos em Santos.

Viveu no Brasil até o seu falecimento ocorrido em 26 de setembro de 1958.

Tendo chegado ao Brasil em 1916, Hoover adotou o nosso País como a sua segunda Pátria, aqui vivendo duran-

te mais de quarenta anos, interrompidos apenas em 1917 e 1918 quando esteve em seu País natal, convocado pelo U.S. Army, por ocasião da 1ª Guerra Mundial. O trabalho que desenvolveu no Brasil, no campo aeronáutico, particularmente na formação de aviadores, constituiu-se precioso legado que ele considerava "uma modesta retribuição ao País que o acolhera e pelas oportunidades de vida e de trabalho que lhe proporcionara".

6º HISTÓRIA

Eduardo Pacheco e Chaves

Eduardo Pacheco e Chaves

Um ano após a 1ª tentativa de efetuar a ligação, por via aérea, das capitais do Brasil e da Argentina, o desejo de consegui-la continuava em pauta. Na oportunidade, destacava-se nos meios aeronáuticos dos países da Europa um jovem brasileiro que chegara à França em 1911 e passara a ter o seu nome mencionado com respeito e admiração, Eduardo Pacheco e Chaves, que ficou conhecido como Edu Chaves.

Nascido em São Paulo em 1887, Edu Chaves descendia de família de abastados fazendeiros de café, tendo vivido parte da sua adolescência na Europa onde, em 1911, na Escola de Aviação Blériot, em Étamps, França, obteve o seu brevê de aviador, após o que protagonizou feitos que o fizeram famoso, entre os quais, destacou-se "Les Prix dès Èscales". Na ocasião, tornou-se o primeiro aviador, no mundo, a realizar um voo à noite.

Ao regressar ao Brasil, fundou a 1ª Escola de Aviação criada no País, sediada em Guapira, São Paulo. Posteriormente, contratado pela Força Pública de São Paulo, criou a Escola de Aviação da Corporação que passou a funcionar no mesmo local e nas mesmas instalações. Anteriormente, em companhia de Rolland Garros, célebre aviador francês, cada um viajando em sua aeronave, realizara o voo pioneiro

ligando Santos a São Paulo. Em 1914, realizou, pela primeira vez, a ligação, por via aérea, das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

Durante a 1ª Guerra Mundial, face à sua profunda admiração pela França, País que lhe proporcionara a oportunidade de realizar o seu sonho de ser aviador, decidiu ingressar na Aviação Francesa, o que conseguiu através da Legião Estrangeira, Organização na qual se alistou em 01 de fevereiro de 1916. Regressou ao Brasil após o término do Conflito Mundial.

Estas conquistas e a sua atuação nos meios aeronáuticos fizeram-no conhecido e admirado, tornando-se uma figura reverenciada nacional e internacionalmente, tendo sido colocado no mesmo patamar em que se encontravam Bartolomeu de Gusmão e Santos-Dumont, ao ser homenageado, em 1915, com estes dois Pioneiros da Aviação, com um monumento que foi erigido no Campo da Mooca, em São Paulo.

Edu Chaves, apesar da sua experiência e de suas históricas conquistas, permanecia alheio aos movimentos em torno da realização daquele verdadeiro

Monumento em homenagem aos Pioneiros da Aviação Bartolomeu de Gusmão, Santos Dumont e Edu Chaves inaugurado em 1915, no Bairro da Mooca-SP

sonho os quais agitavam o ambiente aeronáutico. Após, no entanto, o insucesso na tentativa realizada pelo Aviador Naval Virginius De Lamare, um dos mais experientes aviadores brasileiros, ele decidiu ter chegado o momento de também enfrentar o desafio e, para concretizá-lo, preparou a sua aeronave, um Caudron bimotor equipado com dois motores de 160 HP que, dadas as suas características, reunia todas as condições para que o desafio tivesse um final feliz. Como, ao contrário dos seus antecessores nas diversas tentativas já feitas, decidira realizar o seu voo pelo interior do País e não pelo litoral, ele re-

Caudron G-4 bimotor

solveu instalar um tanque suplementar de combustível, proporcionando condições de melhor enfrentar e superar a ausência de facilidades de escalas que o litoral lhe ofereceria.

Assim, em 04 de novembro de 1920, mesmo dia em que Hoover, com o mesmo propósito, deixava o Rio de Janeiro, Edu Chaves alinhava o seu Caudron no início do Campo da Mooca, de onde decolaria para o Rio de Janeiro cidade onde o reide se iniciaria.

Edu Chaves em frente ao Caudron

Lamentavelmente, face ao aumento excessivo do peso da aeronave causado pela instalação do tanque suplementar de combustível, a aeronave, após percorrer toda a extensão da pista, não conseguiu sair do solo, vindo a se espatifar no seu final. Milagrosamente, Edu Chaves não sofreu ferimentos graves e em breve estaria de volta às atividades aéreas. Terminava, ali, a tentativa do mais experiente dos pilotos do grupo dos que até então buscaram a realização da prova, e, para isto, utilizara a mais potente das aeronaves presentes nas tentativas anteriores, levando o sonho a parecer irrealizável. Coerente, no entanto, e confirmando o seu passado de desafios, de conquistas e de glórias, e persistente na busca dos objetivos propostos, Edu Chaves deixou o local decidido a fazer, tão logo pudesse, uma nova tentativa, tendo iniciado, já no dia imediato, os preparativos para isto, o que viria a ocorrer menos de dois meses depois.

7ª e 8ª HISTÓRIAS

Eduardo Miguel Hearne e Camilo Brezzi

Eduardo Pacheco e Chaves e Robert Thierry

Eduardo Miguel Hearne

Um ano após a 1ª tentativa de concretizar a ligação, por via aérea, das cidades do Rio de Janeiro e Buenos Aires feita pelo experiente piloto da Força Aérea Italiana Tenente Antônio Luigi Locatelli, herói da 1ª Guerra Mundial e, por duas vezes, da travessia dos Andes, o desafio, em dezembro de 1920, continuava sem vencedor. Experientes aviadores, em sua quase totalidade participantes do recente Conflito Mundial como integrantes das Forças Aéreas dos seus países de origem ou de seus aliados, entre os quais se incluíam cinco brasileiros, não tinham tido sucesso em

suas tentativas, tendo dois deles nelas perdido suas vidas.

O fato, naturalmente, a cada insucesso aumentava a disposição de outros entusiastas de alcançar o ambicionado objetivo. Mas esse sonho há tanto tempo e por tantos acalentado, sem que se pudesse imaginar, estava próximo de ser alcançado e o seu epílogo se tornaria um espetáculo em que os atores/competidores seriam representantes dos dois maiores países da América do Sul, tradicionais rivais nos mais variados setores de atividade e que, juntamente com o Chile, mais atenção e apoio davam às atividades aeronáuticas, Brasil e Argentina.

Pelas circunstâncias que cercaram as 7ª e 8ª tentativas de realizar o reide, pela forma como elas se desenvolveram, pela ligação íntima que tiveram e pelo entusiasmo e mesmo a emoção que despertaram em seus compatriotas, no presente trabalho elas serão apresentadas e descritas simultaneamente.

Eduardo Pacheco e Chaves, o Edu Chaves, brasileiro e Eduardo Brito Hearne, argentino, seriam os representantes dos seus países e se constituiriam dignos e leais competidores em uma disputa que antes do seu início nem imaginavam vir a ocorrer.

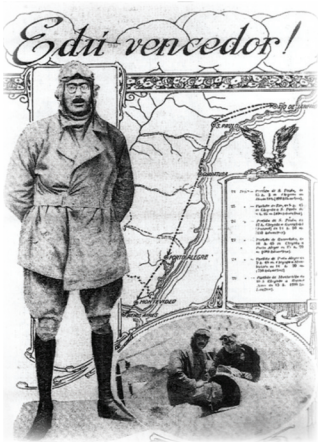
Edu Chaves, já no dia imediato ao acidente que interrompera a sua 1ª tentativa de realizar o reide, decidira por tentar repetir a façanha, continuando a desenvolver esforços no sentido de concretizá-la. Ele tinha consciência de que não poderia falhar e, experiente, procurava cercar-se de todos os cuidados para evitar a repetição do insucesso. Entre eles estava a escolha de uma aeronave que apresentasse plenas condições de cumprir a missão proposta.

No decorrer das atividades que se desenvolviam, uma inesperada notícia a respeito era divulgada: um aviador argentino, Eduardo Miguel Hearne, tendo recebido o total apoio do governo do seu País ao ceder-lhe uma aeronave Bristol Figther equipada com motor de 300 HP, de excepcional desempenho para a época, resolvera enfrentar o desafio, sonho pessoal de aficionados da atividade aérea, levando-o para um patamar que tornaria a conquista um anseio nacional, reunindo povo e governo dos países envolvidos.

Bristol Figther 300 HP

A notícia de que o representante do tradicional rival do Brasil, graças ao apoio do seu governo, teria plenas condições para vencer o desafio proposto, mexeu com os sentimentos patrióticos do povo brasileiro, provocando um clamor geral no sentido de que o nosso País não ficasse fora da competição. E, nesse propósito, os olhos e as esperanças se fixavam em Edu Chaves que, pelo

seu heroico e vitorioso passado, seria o mais capacitado para impedir os nossos vizinhos de virem a se vangloriar de terem tido a primazia na conquista de um objetivo que parecia inatingível.



As informações sobre a iminente partida de Hearne de Buenos Aires agitavam os brios nacionais. De todos os cantos do País surgiam apelos para que o governo paulista cedesse a Edu Chaves uma das aeronaves recentemente adquiridas para a Polícia do Estado, proporcionando-lhe condições de igualdade com o argentino na busca do desafiante objetivo. Os apelos tiveram resultado e o governo paulista cedeu uma aeronave Curtiss Oriole com motor de 150 HP.

Curtiss Oriole

Quando isto ocorreu parecia tarde. Antes de concluídos os preparativos para a partida de Edu Chaves, notícia procedente de Buenos Aires informava que Hearne deixara a Capital Argentina no dia 19 de dezembro, iniciando a sua viagem para o Rio de Janeiro. Nessa ocasião, Edu Chaves chegou a receber conselhos de colaboradores para aguardar o desfecho da viagem de Hearne, pois a meta que passara a ter a primazia na sua realização, naquele momento parecia não ser possível ser alcançada. Edu Chaves, no entanto, fiel à obtenção do seu objetivo maior que era a realização da prova, continuou os respectivos preparativos.

Mas as notícias chegadas da Argentina eram preocupantes. Hearne, viajando com seu mecânico Bruzzi e tendo deixado Buenos Aires no dia 19, em um voo que transcorreu com absoluta regularidade, já passara por Libres, Cacequi, já no Brasil e chegara a Passo Fundo. Brasileiros e argentinos ansiosamente, mas com diferentes preocupações, acompanhavam o seu desenvolvimento. O argentino enfrentaria a seguir o trecho mais difícil da rota, Passo Fundo-Ponta Grossa. Ele viajava seguro de si e tudo indicava que teria sucesso. O que parecia um difícil obstáculo foi, na realidade, mais uma etapa vitoriosa; como um salto ele ultrapassou a serra que separava as duas cidades e chegou a Ponta Grossa.

A Argentina exultou com a notícia. Os brasileiros, enquanto isso, não perdiam a esperança e confiavam em Edu

Chaves que ultimava os preparativos de sua aeronave, pois, finalmente, no dia 24, decolaria para o Rio de Janeiro onde iniciaria o reide.

No mesmo dia, Hearne, tendo pernoitado em Ponta Grossa, partia rumo a São Paulo, na penúltima etapa de sua viagem, até então sem qualquer anormalidade, prenunciando o sucesso final. Edu Chaves, em voo tranqüilo, chegou ao Rio de Janeiro e preparou a sua aeronave para, no dia imediato, decolar para São Paulo.

Hearne viajou sem qualquer dificuldade até as proximidades de Sorocaba quando passou a enfrentar forte nevoeiro. Tendo constatado a impossibilidade de, naquelas condições, atingir São Paulo, decidiu fazer um pouso em local que lhe parecesse seguro, onde aguardaria o dia seguinte para prosseguir para a Capital Paulista. Escolheu um pasto que pareceu apropriado e nele pousou. Na ocasião, pequenos arbustos produziram leves danos em sua aeronave que o seu mecânico consertou sem dificuldade.

No dia seguinte, enquanto Chaves partia em seu Oriole do Campo dos Afonsos, Hearne decolava do seu improvisado campo de pouso rumo a São Paulo, última escala antes do que seria a histórica conquista vislumbrada a cada próximo momento. A extraordinária performance do Bristol concorria para isto.

A situação do voo dos competidores, apesar da diferença constatada, um chegando ao seu término e outro sendo iniciado, tinham um desenvolvimento que muito se assemelhavam: nenhum tivera qualquer problema técnico. Mas, a partir de então, esta situação se modificaria radicalmente. Enquanto Edu Chaves decolava do Campo dos Afonsos e, ganhando altura, iniciava um voo tranquilo até São Paulo, Hearne, durante a corrida de decolagem na improvisada pista de pouso, batia com a roda da sua aeronave em um sólido cupim que, encoberto pela vegetação, passara despercebido pelo piloto. O choque foi violento e o avião foi jogado para o lado colidindo com vários arbustos, provocando sérias avarias aparentemente irreparáveis, felizmente sem danos para os tripulantes, impossibilitando o prosseguimento do voo.

Pouco tempo depois, ao chegar a São Paulo, Edu Chaves, enquanto se preparava para reiniciar a viagem, soube do ocorrido e, tranquilizado após ser cientificado de que nada ocorrera aos tripulantes, sentiu, agora sem concorrente, chegada a oportunidade sonhada e decidiu redobrar os cuidados para que nada impedisse a obtenção do seu objetivo.

A notícia sobre Hearne estar fora da competição provocou verdadeiro delírio no povo brasileiro que, apesar das evidências em contrário, jamais perdera a esperança em Edu Chaves suplantar Hearne, passando então a ter a certeza de que ele obteria o almejado sucesso. No dia seguinte, órgão da imprensa, com destaque, noticiava o ocorrido quando mencionou: "um cupim patriótico permitira que o brasileiro se antecipasse ao seu rival argentino". Cícero Marques, um dos pioneiros da aviação

no Brasil, instrutor de voo na Escola de Aviação fundada por Edu Chaves em Guapira, São Paulo, e posteriormente com ele estivera na Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo, sendo também jornalista, compôs, na ocasião, o eloquente texto reproduzido a seguir:

> *"Bendita Sorocaba! Bendito pasto, bendita terra, que conta em seu seio com um cupim patriótico, altaneiro, impávido e alerta, que defende a passagem do ousado que nos tentou arrebatar a glória de mostrar aos nossos irmãos argentinos a rota que une as duas mais belas capitais da América! Bendito sejas tu, cupim, eu te saúdo entemente!".*

Debruçando-se sobre a rota a seguir, Edu Chaves revisou alguns pontos do seu planejamento, o que aumentaria a segurança do voo, definindo precisamente as escalas e locais de pernoite, tendo reprogramado o restante do reide a ser realizado em cinco etapas, uma por dia, obedecendo à seguinte programação:

Dia 26 - São Paulo - Guaratuba
Dia 27 - Guaratuba - Porto Alegre
Dia 28 - Porto Alegre - Montevidéo
Dia 29 - Montevidéo - Buenos Aires

O planejamento foi seguido à risca e após um voo desenvolvido a uma velocidade média de 140 km/hora, percorrendo cerca de 470 km/dia, Edu Chaves e Robert Thierry, depois de um pouso equivocado no Campo de San Fernando, aterravam às 13h00 horas em El Palomaronde, onde foram recebidos, entusiástica e festivamente, pelos argentinos, compatriotas do leal competidor de Edu Chaves. Ficava ali sepultada, definitivamente, a ideia que se formara de que o sucesso daquela verdadeira epopeia era inalcançável. Ao mesmo tempo, era mostrado ao mundo o valor e a fibra do piloto brasileiro.

Edu Chaves e o mecânico Robert Thierry

A notícia da chegada de Edu Chaves a Buenos Aires provocou verdadeiro delírio em todo o País. Indescritível júbilo se apossou do povo brasileiro, acompanhando, há muito, o esforço e a tenacidade com que o seu compatriota perseguia o seu ambicioso objetivo. Houve grandes manifestações populares de regozijo que chegaram à Câmara dos Deputados no momento no qual o Deputado Veiga Miranda ocupava a tribuna discutindo um projeto. Nesta ocasião, seu colega Palmeira Ripper dele se aproximou e transmitiu a notícia sobre a chegada de Edu Chaves a Buenos Aires. Ele, imediatamente, interrompeu a discussão e iniciou um eloquente e lon-

go discurso sobre a conquista, do qual, para se avaliar o entusiasmo que a notícia gerou, transcrevo a seguir alguns trechos:

> *"Perdoe V. Exa, Senhor Presidente, se neste momento quebro o fio da minha argumentação. Um impulso irresistível, um ímpeto dos mais veementes acaba de agitar minha alma exarçando-a nos transportes máximos dos meus sentimentos.... Edu Chaves acaba de chegar à Capital Portenha, Senhor Presidente.*
>
> *Esse júbilo sagrado, Senhor Presidente, esse entusiasmo cívico se acaba de evidenciar aqui, com tamanha beleza, que só me cabe a tentativa de dar-lhe uma pálida expressão, de consubstanciar em frase o que é inexprimível de traduzir, o que na realidade está acima de todos os nossos recursos de linguagem.*
>
> *Um compatriota com o arrojo de intrepidez heroica, que desdenha da morte e sorri de todos os perigos, atirava-se pelo espaço num voo sereno desta cidade a Buenos Aires. Era o reide fatal, origem de tantos insucessos a ponto de se formar em torno a celeuma aura de temeridade, de receios, como se o destino hostil conspirasse contra sua realização. Podemos agora respirar de sopresos: a Buenos Aires, após Montevidéo, chegou o Bandeirante do Azul, o temerário argonauta do espaço."*
>
> *"Glória a ele, Sr. Presidente, glória a este mensageiro da paz entre as nações amigas, aparteou o Sr. Raul Sá."*
>
> *- "Sim, mensageiro da paz entre as nações, continuou o orador; o aeroplano após haver sido um engenho de guerra, é agora o intermediário da paz!"*

O Sr. Veiga Miranda, ao terminar o seu discurso, entre os aplausos de toda a Câmara, acabou por propor que em homenagem ao aviador e em regozijo pelo seu triunfo, a Câmara toda se erguesse em um "Hurrah", parlamentar ou não, um "Hurrah" por Edu Chaves.

Edu Chaves recebeu milhares de telegramas de congratulações e inúmeras outras homenagens que o deixavam constrangido, tal era sua modéstia. O governo de São Paulo, através de lei aprovada pela Assembleia Legislativa, concedeu-lhe um prêmio de trinta contos de reis, além da doação da aeronave com que realizou o memorável voo.

Ao regressar ao Brasil, foi recebido no Rio e em São Paulo com excepcionais manifestações de admiração do povo e das autoridades pelo seu extraordinário feito, que mantinha bem alto o prestígio do Brasil nos meios aeronáuticos mundiais.

Em 1945, por ocasião das comemorações do 25º aniversário desse voo, eminentes sócios do Aero Clube de São Paulo decidiram homenageá-lo com um monumento projetado pelo escultor Galileu Emendabile, erigido por subscrição pública e inaugurado em 01 de novembro de 1947, em frente ao Aeroporto de Congonhas.

Monumento Comemorativo do 25º aniversário do Reide Rio- Buenos Aires

Conclusão

A concretização da primeira ligação, por via aérea, das capitais do Brasil e da Argentina, constituiu-se, sem dúvida, num acontecimento marcante nos meios aeronáuticos e isto ocorreu não apenas pelas circunstâncias envolvidas, estimulando célebres aviadores da época a tentar sua realização, como também a forma como se deu.

Oriundos de vários países, eles, à medida que os fracassos na busca da sua realização se sucediam, passaram a ver a América do Sul como um teatro que passaria a receber atores do mais alto valor. Assim, Itália, Inglaterra, Estados Unidos da América, Argentina, Brasil e França estiveram nele representados por dignos participantes que, pela sua audácia, destemor, persistência e fé, não só demonstraram suas excepcionais qualidades, como elevaram a destacado patamar o nome dos seus países de origem.

As atividades aeronáuticas na Europa, onde logo após o Conflito Mundial ostentaram considerável cunho exibicionista e de propaganda dos produtos aeronáuticos dos respectivos fabricantes, à medida que foram se desenvolvendo, aprimorando-se e se consolidando, deixaram de ser simples eventos populares e adquiriram aspectos de verdadeiros espetáculos nos quais os seus participantes, acima de tudo,

passaram a dar o melhor de si, em uma demonstração de amor e de dedicação em tudo que faziam, colocando em risco, muitas vezes, suas próprias vidas.

E este procedimento esteve presente nas diversas tentativas levadas a efeito para a realização do reide Rio – Buenos Aires, sonho comum dos seus participantes, dignos representantes de tantos herois anônimos que os precederam em desafios semelhantes, concorrendo para realçar o epílogo registrado no qual, sem dúvida, ficaram evidentes todas aquelas qualidades que se constituíram a inspiração, o estímulo e a mola propulsora para que a vitória arduamente buscada fosse alcançada.

Edu Chaves e Eduardo Hearne se tornaram os protagonistas daquele espetáculo onde esteve presente um saudável e leal espírito de competição, evidenciado pelos encontros que tiveram posteriormente, entre os quais um, no Brasil, quando foram, ambos, alvo de significativa homenagem, constituíram-se um exemplo a ser seguido pelos seus compatriotas.

Edu Chaves pelo seu passado de glórias e de conquistas, pela sua audácia, pelo desapego que sempre demonstrou pelas honrarias que recebeu, pela sua perseverança na perseguição dos objetivos propostos, concorrendo, assim, para o desenvolvimento da Aeronáutica Brasileira, mereceu, sem dúvida, a vitória conquistada.

Infelizmente, nem sempre se dá o devido valor às conquistas destes e de tantos outros heróis, muitos relegados a um completo esquecimento. A eles, com a minha admiração, registro aqui minha homenagem.

Carimbo comemorativo do 75º aniversário da realização, por Edu Chaves, do reide Rio de Janeiro –Buenos Aires, emitido pelo Serviço de Correios Argentino, em 1995

.

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