
O CORREIO AÉREO NACIONAL E A INTEGRAÇÃO DA AMAZÔNIA BRASILEIRA

Georges de Moura Ferreira

Resumo: no Brasil, o avião foi um dos principais instrumentos utilizados nos projetos de integração nacional do governo, para o que entendia ser a construção da unidade nacional, sem o que não aventava a possibilidade da edificação de uma identidade cultural brasileira. A Amazônia, região bela e difícil ao homem, constituía-se num desafio a ser vencido, o lócus principal daquela aventura aérea na conquista das últimas das terras desconhecidas. O caboclo amazonense, principal ator do drama da floresta, descendente do desterrado da aridês da caatinga nordestina com o índio, recebeu as benesses daquelas asas metálicas de bom grado, por lhe proporcionar o alcance às facilidades da vida moderna mais rapidamente que o barco, viajando do tempo do remo para o tempo do avião, com as decorrentes conseqüências para sua cultura.

Palavras-chave: *positivismo, militar, avião, sertão, Amazônia*

O ‘Frankstein’ feito de tela e madeira que assombrava as cercanias do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, lá pelas décadas de 1920 e 1930, com o ronco surdo do seu motor, cujas cabeças de cilindros assomavam para fora da “lataria”, dando-lhe um aspecto bizarro, era um avião biplano que servia de aparelho de treinamento para os aviadores do exército. Mas, ao dar início às operações do Correio Aéreo, passou a se chamar “Vira-mundo”, pois, a partir de então, os dois tripulantes encastelados nos diminutos buracos da fuselagem, que lhes serviam de cabinas, quicavam de pista em pista pelo interior do Brasil, conhecendo terras das quais só ouviam falar, na capital, como se fora um mundo muito distante, perigoso e atrasado.

Com esse aparelho já ultrapassado, a idéia do General Fernandes Leite de Castro, à época ministro da guerra de Vargas, de constituir um correio aéreo que servisse para os aviadores militares treinarem navegação aérea, conhecerem o interior do país e participarem da integração nacional, em especial da Região Amazônica, almejada pelo governo e, ainda, para baratear o custo da arma aérea, dando-lhe uma atividade considerada produtiva, teve chance de transformar-se em realidade, no dia 12 de junho de 1931. O ministro encontrou na pessoa do major Eduardo Gomes a liderança para concretizar...?

Santos Dumont fez o primeiro vôo com seu 14 bis no campo de Bagatelle, em 1906, mas a aviação só assumiria vulto em sua terra natal alguns anos mais tarde, quando a fundação do Aero Clube do Brasil e os primeiros vôos de avião no Rio e em São Paulo, dando mostras da potencialidade da máquina aérea, leva o Ministério da Guerra a firmar contrato com os pilotos italianos Gino Gian Felice, Vittorio Buccelli, Arturo Jona e engenheiro Eduino Orione, para instalar na Villa Marechal Hermes, no Rio de Janeiro, a primeira escola de pilotagem de aviões, a Escola Brasileira de Aviação, com 9 aviões de fabricação francesa e italiana, em 1914 (SOUZA, 1944).

Conta Pereira (1987) que essa escola do Ministério da Guerra, instalada no então denominado Campo dos Afonsos, não foi adiante devido às dificuldades decorrentes da 1ª Guerra Mundial. Somente em 1919, mediante novo contrato, então com uma missão militar francesa, funcionaria ali outro curso de pilotagem, o da Escola de Aviação Militar, que viria a proporcionar formação de oficiais e praças. Essa formação estaria carregada de influência positivista, a exemplo do que acontecia também na Escola Militar do Realengo, e seria responsável pelos rumos da aviação brasileira a partir de então. Conforme cita Siqueira (1990)

o academicismo científico favorecia bastante a penetração da filosofia positivista. E a tal ponto essa penetração que, dentre os bacharéis, nasceu a concepção do soldado-cidadão, criando nos militares jovens a idéia do dever de intervenção na ordem civil, visando ao progresso da sociedade.

Os jovens oficiais formados sob tal influência envolver-se-iam em movimentos políticos nos anos de 1922 e 1924 e, finalmente, apoiariam Vargas na revolução de 1930, na expectativa de que, assim o fazendo, estariam participando de uma transformação na vida política do país. Porém, o

governo que se estabelecera tinha consciência da necessidade de se domar os ânimos dessa oficialidade, pois, se no momento da tomada do poder lhe havia sido útil, doravante os pilares de sustentação do exército precisavam ser restabelecidos: a hierarquia e a disciplina (CASTRO, 2002). Em decorrência, duas medidas tomadas pelo General José Fernandes Leite de Castro, novo Ministro da Guerra, indicaram novos rumos à jovem oficialidade: a primeira foi nomear para comandante da Escola Militar o general José Pessoa, com a atribuição de redirecionar a formação dos novos oficiais, afastando-a da política, inclusive removendo a escola para o interior, Resende, longe da efervescência pública da capital; a segunda foi mais especificamente com relação ao grupo dos oficiais aquartelados na Escola de Aviação Militar, providenciando para que dirigissem o ardor por realizações políticas para atividades de cunho prático, em função das necessidades do novo governo.

A inesperada eficácia da aviação no decorrer da guerra mundial fez com que os países europeus estruturassem exércitos aéreos de acordo com o conceito do Poder Aéreo emoldurado pelo general italiano Giulio Douhet que preconizava a constituição de forças aéreas envolvendo todo aparato aeronáutico das nações que, contudo, mostraram-se caros às suas economias (DOUHET, 1978). No Brasil, uma das formas de justificar esse alto investimento foi a importação dos Estados Unidos, por Leite de Castro, da idéia de um correio aéreo. Para tanto, caberia bem o uso do efetivo militar do Campo dos Afonsos, pois, participando da ação governamental rumo ao interior do país, estaria afastado dos envolvimento da política na capital, enquanto adestrar-se-ia nas técnicas de vôo, serviria adequadamente de agente do governo nos espaços por ele considerados vazios e de símbolo da modernidade no interior, controlaria a comunicação (mala postal) e faria a vigilância dos limites oeste e norte do país, ou seja, um instrumento multi-função que tornaria viável seu alto custo (SOUZA, 1944).

Na figura do major Eduardo Gomes, oficial respeitado por seus pares desde sua participação no evento dos “18 do Forte de Copacabana”, Leite de Castro encontrou o líder necessário para levar a empreitada adiante, pois, voar nos pequenos aviões de tela e madeira, desaparelhados para navegar longos percursos pelo desconhecido interior do cerrado e da floresta amazônica, requeria uma liderança forte que unisse o grupo em torno de uma causa considerada nobre, pois necessária à saúde do corpo da pátria, da qual se considerava responsável (CASTRO, 2002).

Assim, o Ministério da Guerra constituiu o Grupo Misto de Aviação, transformado, logo depois, no 1º Regimento de Aviação, no Campo dos Afonsos, berço do Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM), precursor do Cor-

reio Aéreo Militar (CAM). Contrariando a vontade dos instrutores franceses, autorizou os aviadores militares do regimento a iniciarem vôos para fora da área daquele campo de aviação, primeiramente para onde se estabelecia o maior parque industrial do país, São Paulo, no dia 12 de junho de 1931, quando os tenentes Casemiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère Wanderley decolaram com um avião Curtiss “Fledgling” (filhote de pássaro) de matrícula K-263, em rota direta por sobre as montanhas da Serra do Mar, o que os obrigou a subir e enfrentar ventos fortes, reduzindo assim, a velocidade para apenas 80 km/h (a velocidade média de cruzeiro desse avião era de 120km/h), atrasando a viagem, então realizada em 5h 20 min e, por isso, fazendo com que chegassem a São Paulo ao anoitecer. Isso dificultou a localização do aeródromo de Campo de Marte – primeiro aeroporto brasileiro – e a aterragem teve de ser feita no hipódromo do Prado da Mooca que já estava fechado. Os dois pilotos pularam o muro, tomaram um táxi e levaram a correspondência – uma carta somente – para a agência central dos correios, na avenida São João. Este foi o primeiro vôo do Correio Aéreo (WANDERLEY, 1975).

Três meses depois, essa linha seria estendida até Goiás, como uma primeira experiência rumo ao sertão, onde as oligarquias exerciam o poder praticamente de forma autônoma com relação ao governo central. Na Região Amazônica, a situação ainda era pior, pois o único meio de transporte até então possível era o fluvial, realizado por meio de barcos de casco de madeira e movidos por velhos motores a diesel e que levavam dias para percorrer a distância de uma a outra cidade. Por exemplo, de Belém até a cidade de Benjamin Constant, na tríplice fronteira Brasil-Peru-Colômbia, a viagem durava por volta de duas semanas. As povoações ficavam isoladas umas das outras e, mais ainda, das duas únicas metrópoles da floresta, Manaus e Belém. As oligarquias locais detinham, assim, plenos poderes sobre as comunidades, obrigando-as à extração de produtos naturais indiscriminadamente: borracha, cacau, guaraná, juta, castanha e, evidentemente, madeira de lei, como o mogno, a maçaranduba, o cedro e a itaúba. Por isso, urgia ao governo central fazer presente sua autoridade naqueles mais remotos rincões da Amazônia brasileira. E o recurso tecnológico mais propício a essa empreitada era o avião.

Para tornar possível a realização do primeiro vôo até a capital goiana, foi organizada uma viagem realizada pelo tenente Casemiro Montenegro, que percorreu o trajeto do Rio de Janeiro, passando por São Paulo, indo até o Triângulo Mineiro e chegando a Goiás. Findo o estudo da nova rota, decolaram do Campo dos Afonsos, no dia 12 de outubro daquele ano, em

um avião semelhante àquele do primeiro vôo para São Paulo, os tenentes Casemiro e Wanderley. No entanto, não conseguiram cruzar a Serra do Mar e acidentaram-se próximo a Resende e retornaram de trem para o Rio, tendo Casemiro se ferido levemente. No dia 19, uma nova tentativa com o tenente Joelmir Campos de Araripe Macedo, substituindo o 2º piloto, obteve sucesso e, após pernoitar em São Paulo e em Ipameri, no sul de Goiás, fazendo escalas intermediárias em Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Araguari e Leopoldo de Bulhões, aterrizam na antiga Vila Boa, então capital goiana, no dia 21 de outubro de 1931. Pereira conta que, neste pouso final, “a população acorreu em massa ao campo de aviação improvisado. No final da pista, curta e estreita, fora plantado um palanque, desses de comício, que alojava os notáveis da terra. O povo se comprimia nos lados da pista. Tudo contribuiu para dificultar o pouso. Segundo Araripe, ‘o pouso matematicamente devia terminar dentro do coreto’. Por sorte, pela habilidade do piloto ou por milagre (o bispo estava no palanque), o avião parou a poucos metros”. No regresso desse vôo a Goiás, no pouso da primeira escala, Leopoldo de Bulhões, o avião sofreu um acidente devido às péssimas condições da pista, obrigando os pilotos a uma viagem de regresso de trem com duração de três dias (WANDERLEY, 1975).

A presença de autoridades e da multidão já é uma demonstração de como viria a ser tratado o transporte aéreo no interior brasileiro naquela época: o seu controle exercido por quem ali detinha o poder e a população como mera expectadora. O transporte aéreo era a mais nova forma de comunicação entre o Sudeste do país, então inserido na economia capitalista internacional, e o interior, considerado pelo governo como espaços vazios a serem colonizados, onde as oligarquias exerciam o poder autonomamente (Lenharo, 1986).

Antes mesmo do estabelecimento da rota de Goiás, o objetivo já era a Amazônia, pois o avião apresentava-se como a inovação da tecnologia capaz de saltar longas distâncias, dispensando a construção de uma cara estrutura de vias terrestres, como os transportes ferroviário e rodoviário, e de o fazer rapidamente, ao contrário do moroso meio fluvial. Então, chegar às portas da Amazônia, via aérea pelo interior, era o próximo destino do CAM e, também, da aviação comercial, pois à empresa aérea norte americana *Pan American Airways* interessava cortar caminho pelo Centro Oeste brasileiro para, assim, chegar mais rapidamente aos Estados Unidos, já que até aquele momento seus vôos para o Rio de Janeiro e Buenos Aires tinham de contornar todo o litoral do Nordeste. A necessidade dos EUA de intensificar sua influência na América Latina dependia de melhorar os meios de comunicações com as principais cidades deste continente (RODRIGUES, 1987).

Desta feita, no dia 19 de agosto de 1931, parte do Rio de Janeiro o capitão aviador do exército brasileiro, Lysias Augusto Rodrigues, acompanhado pelos funcionários da *Pan American Airways*, Felix Blotner e Arnold Lorenz, para realizar uma expedição de estudo e preparação de uma rota aérea com destino a Belém do Pará, passando pelo interior paulista, cruzando o Triângulo Mineiro e subindo por Goiás, acompanhando a calha do rio Tocantins, até chegar a capital paraense. Essa viagem durou 51 dias e foram utilizados os mais variados meios de transporte, como: o trem, do Rio de Janeiro a Ipameri; o carro, desta cidade, passando por Cristalina, Formosa e São João da Aliança, todas em Goiás; o cavalo e mulas, daí em diante, passando por Cavalcante até Palma; barco, por todo o percurso do rio Tocantins, até chegar a Belém do Pará. Durante esse tempo, o capitão Lysias escreve um diário de viagem que, posteriormente, foi publicado em livro pela editora da Revista Aeronáutica, em 1987. É um documento interessante, pois o oficial, de formação européia, procura identificar-se como um novo bandeirante que rumava para o sertão, desta vez em busca do que acreditava ser o progresso para aquela terra atrasada, onde o homem nativo, abandonado à própria sorte, sobrevivia bravamente. Enaltece as riquezas da terra, diagnostica as suas potencialidades e prevê dali um futuro promissor para o país. Fica perplexo ao saber que, a partir da vila de Cavalcante, a mala postal é transportada em lombo humano de cidade em cidade, e, ao entrar no Pará, através de Marabá, como representante do novo governo federal, arbitra uma contenda entre dois “coronéis” que disputavam o poder local, exigindo que os contendores beijem a bandeira nacional e coloquem o país acima de seus interesses (RODRIGUES, 1987).

Contudo, a Revolução de 1932 impediria a continuidade da implantação daquela linha do CAM, pois os militares e aviões foram utilizados no entrevero e, somente depois, já em 1935, Lysias pode fazer a primeira viagem na rota do rio Tocantins. Decolou em um avião biplano Waco CSO C-35, juntamente com o sargento Soriano, às 8 horas, no dia 14 de novembro, com destino à São Paulo. Porém, devido a um superaquecimento do motor, eles pernoveram na capital paulista e, no dia seguinte decolaram em outro Waco para Formosa. Dali seguiram para Palma, cuja pista não oferecia nenhuma condição de pouso e, por isso, prosseguiu para a cidade de Porto Nacional. Desta foram em direção a Piabanha onde pernoveram, debaixo de forte chuva. No dia seguinte decolaram para Pedro Afonso e Carolina, pousaram também em Marabá e, depois rumaram para Belém, onde, finalmente pousaram às 17 horas. No retorno só conseguiram convencer o prefeito de Formosa de que haviam realmente ido até a capital paraense, quando lhe entregaram um exemplar do jornal *O Liberal*, do dia anterior, publicado

naquela cidade. Quanto à exploração comercial naquela rota, pretendida pela *Pan American*, não aconteceu naquele momento, porque diante das dificuldades encontradas nela a empresa concluiu não compensar ali investir.

A partir de então, os vôos do CAM para Goiás passaram a ter uma regularidade semanal, garantindo a conexão do governo federal através de correspondência oficial, já que os aviões usados à época não dispunham de acomodações para passageiros. Havia dois lugares, um atrás do outro, onde viajavam o piloto e um mecânico. A mala postal era abrigada em um pequeno espaço a ela destinado. Por não existir cabine coberta, os dois tripulantes ficavam expostos ao sol, à chuva e ao vento. Os aparelhos eram construídos em tela e madeira, oferecendo pouca segurança no caso de um acidente. O motor fraco e com pouca autonomia limitava o raio de ação daqueles aviões. Mapas errados, tempo ruim, pistas com buracos e tocos, árvores altas e morros nas áreas de aproximação para pouso, tornavam a operação do CAM temerária. A falta de peças e oficinas no trajeto eram problemas constantes para aquelas tripulações que, por vezes, ficavam dias aguardando que outro avião trouxesse, do Rio, os recursos necessários ao conserto. Outro problema era o combustível, que nem sempre tinha disponível nos locais previstos para o abastecimento. Os aviadores que faziam aqueles vôos constituíam-se em um grupo de aventureiros que arriscavam a pele na perspectiva de que, assim, participavam do que se entendia ser a construção da nação, a integração dos espaços ditos vazios do território nacional à economia de mercado do Sudeste industrializado. Era o *soldado-cidadão*, agindo em prol do progresso do país. Segundo Wanderley (1975), eram mais de trinta pilotos militares que concorriam à escala de vôo das linhas de Goiás.

Devido aos erros dos mapas, que faziam com que os aviões se desviassem até 50km da rota em uma só etapa do vôo, o tenente José Vicente Faria Lima e o sargento Jayme Pinto de Oliveira percorreram o sertão durante várias semanas, pintando no telhado das construções maiores das cidades e fazendas, letras identificando o local e uma seta indicando o rumo a seguir para a próxima localidade de pouso. As tripulações, então, passaram a orientar os vôos de acordo com essas marcas. Outro cuidado que se tomava era fazer com que pilotos novatos realizassem pelo menos duas viagens como observadores, no lugar do mecânico, para gravarem as principais referências da rota (WANDERLEY, 1975).

A entrada em serviço de novos aviões, com velocidade de 180 km/h e com uma inovação importante, os freios, tornou a operação aérea no interior mais rápida e segura e, daí em diante, novas rotas começaram a ser implantadas, principalmente visando a Amazônia, fosse através do Mato Grosso até Rondônia, ou pela calha do rio São Francisco, pelo Maranhão e

Pará. Contudo o CAM somente viria a formar uma rede de linhas aéreas abrangendo todo o país e ainda países vizinhos, quando foi equipado com aviões cabinados, com maior capacidade de carga, maior autonomia, rádio a bordo e com dois ou mais motores (SOUZA, 1947).

Com a fundação do Ministério da Aeronáutica, em janeiro de 1941, o CAM funde-se com o Correio Naval da Marinha de Guerra que, então, fazia o transporte de mala oficial pelo litoral e, entrando pelo rio da Prata, chegava até Corumbá, no Mato Grosso. Sob a nova denominação de Correio Aéreo Nacional (CAN), fica subordinado à Diretoria de Rotas Aéreas que, além de gerenciá-lo, torna-se responsável pela implantação de uma rede de rádio-comunicação e de auxílios rádio à navegação aérea por todas as rotas do interior brasileiro, que atendessem tanto aos aviões do Correio como, também, à aviação comercial que se expandia. As primeiras empresas aéreas brasileiras foram fundadas em 1927, a Condor e a Varig, começando suas linhas pelo sul do país, depois subindo pelo litoral e, por último, rumando para o interior do país.

Na Região Amazônica, o comando da 1ª Zona Aérea funda o Correio Aéreo da Amazônia, para atender aos pelotões de fronteira do Exército Brasileiro, às comunidades ribeirinhas e às missões indígenas, constituindo o chamado “Trinômio Índio-Missão-FAB”, idealizado pelo Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro, então comandante da Força Aérea na região. Munido de aviões Douglas C-47, que pousavam nas mais difíceis pistas e dos Catalinas C-10, aparelhos anfíbios e que, por isso, atendiam as comunidades instaladas em locais sem pistas de pouso, o 1º Esquadrão de Transporte Aéreo da Base Aérea de Belém realizava linhas aéreas semanais, seguindo as calhas dos principais rios da região e, em função disso, levavam os seus nomes: Linha do Juruá, Linha do Alto-Solimões, Linha do Purus, etc. Somente a Linha do Alto-Amazonas fazia escalas nas localidades de Porto de Moz, Monte Alegre, Santarém, Oriximiná e Óbidos, no Pará; Itacoatiara, Manaus, Codajás, Coari, Tefé, Fonte Boa, Santo Antonio do Içá, São Paulo de Olivença, Tabatinga, Palmeira do Javari, Estirão do Equador, Japurá e Ipiranga, no estado do Amazonas. Muitas vezes uma viagem prevista para durar cinco dias poderia se estender por uns vinte, conforme o que encontrasse pela frente.

CONCLUSÃO

O CAM parece, assim, ter sido o precursor do meio de transporte aéreo no Brasil, embora a idéia não fosse a exploração comercial e, sim, atender os projetos de integração nacional de Vargas. Porém, não se restringiu a esse governo, mas foi bem utilizado no interior, e em especial na Amazônia,

praticamente com a mesma função, até meados da década de 1980 quando, sob alegação de falta de verbas e para não concorrer com a aviação comercial, suas linhas foram paulatinamente desativadas. Atualmente, restringe-se ao atendimento de missões de transporte militar sem, contudo, manter linhas regulares. Na Amazônia foi reativado para atender às comunidades ribeirinhas, utilizando-se de pequenos aviões Caravan da Cesnna, com pequena capacidade de carga e alguns outros que compõem o seu atual acervo, porém sem a expressão que outrora teve. Mas, sem dúvida, escreveu uma das principais páginas da história da aviação no país e, para se estudar a atuação do transporte aéreo na economia brasileira, não se pode deixar de consultar o acervo do Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica (Incaer), no Rio de Janeiro, onde se encontram os registros sobre aqueles jovens tenentes do Correio Aéreo que se aventuravam pelo interior, para eles então desconhecido, em pequenos biplanos feitos de tela e madeira, “pingando” de cidade em cidade, até os limites do norte da Amazônia brasileira.

Referências

- CASTRO, C. *A invenção do exército brasileiro*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2002.
- DOUHET, G. *O domínio do ar*. Rio de Janeiro: Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica, 1978.
- LENHARO, A. *Sacralização da Política*. 2. ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 1986.
- PEREIRA, A. C. *A breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa, 1987.
- RODRIGUES, L. A. *Roteiro do Tocantins*. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1987.
- SIQUEIRA, D. L. *História geral da aeronáutica brasileira*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico Cultural da Aeronáutica, 1990.
- SOUZA, J. G. *A epopéia do correio aéreo*. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica. 2. ed. 1986.
- SOUZA, J. G. *A verdade sobre a história da aeronáutica*. Rio de Janeiro: Empresa Gráfica Leuzinger S.A, 1944.
- WANDERLEY, N. F. L. *A História da Força Aérea Brasileira*. 2. ed. Rio de Janeiro: Gráfica Brasiliense, 1975.

GEORGES DE MOURA FERREIRA

Professor de Direito Aéreo Internacional. Advogado. Aviador. Pesquisador da Universidade Católica de Goiás.