

O Campo dos Afonsos e o Amanhecer da Aviação no Rio de Janeiro: análise dos artigos na Revista Careta 1911 -1914¹

The Campo dos Afonsos and the Awakening of Aviation in Rio de Janeiro: analysis of the articles from the Journal Careta 1911 -1914

Campo dos Afonsos y el Amanecer de la Aviación en Rio de Janeiro: análisis de los artículos en la Revista Careta 1911 -1914

1º Ten QCOA Arquivista Tânia Aparecida de Souza Vicente
Mestre em Comunicação, Imagem e Informação pela Universidade Federal Fluminense - UFF
Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica - CENDOC
Rio de Janeiro/RJ - Brasil
cinemarj@hotmail.com

RESUMO

Este artigo tem como objetivo investigar a história da aviação no Rio de Janeiro por meio das matérias publicadas pela Revista Careta no período de 1911 a 1914. Traz à tona os eventos de aviação organizados na antiga Capital Federal e os principais personagens que deles participaram, relacionando os experimentos elementares do voo de espetáculo com as primeiras iniciativas e campanhas para criação de um espaço formal de treinamento e formação de novos pilotos. Reflete sobre o processo de apreensão simbólica do espaço do Campo dos Afonsos como lugar de origem da aviação nacional.

Palavras chave: História da aviação. Campo dos Afonsos. Imprensa. Revista Careta.

Recebido / Received / Recebido
01/07/12

Aceito / Accepted / Acepto
16/10/12

¹ O artigo é parte da pesquisa em andamento "A divulgação da aviação militar através dos jornais: 1912 a 1950", vinculada ao Centro de Memória do Ensino Militar da UNIFA.

ABSTRACT

This article aims to investigate the history of aviation in Rio de Janeiro through the articles published in the journal *Careta* within the period 1911-1914. It brings out the flights organized in the former Federal Capital and the main individuals who participated in them, relating the elementary flight show experiments with the first initiatives and campaigns to create a formal place for education and training of new pilots. It reflects on the process of symbolic apprehension of the *Campo dos Afonsos* as the birth place of the national aviation.

Keywords: Aviation history. *Campo dos Afonsos*. Press. *Careta Magazine*.

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo investigar la historia de la aviación en Rio de Janeiro por medio de las noticias publicadas por la Revista *Careta* dentro del período de 1911 a 1914. Saca a la luz los eventos de aviación organizados en la antigua Capital Federal y los principales personajes que de ellos participaron, relacionando los experimentos elementares de vuelo de espectáculo, con las primeras iniciativas y campañas para creación de un espacio formal de entrenamiento y formación de nuevos pilotos. Refleja sobre el proceso de aprehensión simbólica del espacio de *Campo dos Afonsos* como lugar de origen de la aviación nacional.

Palabras clave: História de la aviación. *Campo dos Afonsos*. Prensa. *Revista Careta*.

A REVISTA CARETA E A BELLE ÉPOQUE CARIOCA

A Revista *Careta* surge em 1908, época em que as transformações técnicas na imprensa chegavam ao Brasil: novas máquinas de imprimir, o uso da fotografia nos jornais e revistas e, somado a isso, o acesso mais rápido aos acontecimentos por meio do telégrafo. Enquanto isso, compatível com o ambiente da *Belle Époque*, a aristocracia nacional insiste em civilizar o Brasil nos moldes europeus.

Se o nosso sentimento era brasileiro, a imaginação era européia, como tão finamente disse Nabuco. (...) Abandonávamos todas as paisagens do novo mundo, a floresta amazônica ou os pampas, por um trecho da via Appia (...) ou um pedaço do cais do Sena, à sombra do velho Louvre. (PRADO, 2004, p. 56).

O encurtamento das distâncias e a rapidez da comunicação trouxeram, também, um dado que iria marcar a sociedade no período: a mudança nos paradigmas que envolvem a noção do tempo e do espaço. Como uma marca dessa nova época, o advento da velocidade surge a partir dos primeiros automóveis e do avião, da simplificação da comunicação à longa distância, oferecida pelo telégrafo e pelo telefone e, logo depois, já em plena década de 1910, pelos correios aéreos. E, por menor que seja a presença desses meios, no início do século, no Brasil, eles acabam por fixar no imaginário social uma permanente sensação coletiva de modernidade, na qual a velocidade das novas máquinas engolia o homem do século que terminara.

No fim do século XIX e início do XX, a imprensa periódica brasileira passou por significativas transformações decorrentes da intensa modernização do setor, como o surgimento de novos maquinários

gráficos e a introdução de novas técnicas de produção, bem como pelo cenário urbano em formação nas grandes capitais como São Paulo e Rio de Janeiro, fruto do crescimento demográfico, do desenvolvimento das atividades econômicas e da intensa diversidade social. Esse processo de expansão direcionou uma série de adaptações empresariais, o que, no caso da imprensa, implicou no desaparecimento progressivo das pequenas iniciativas e promoveu a transição do jornalismo artesanal para o empresarial. (GARCIA, 2005, p. 29).

Assim, tendo o torvelinho da expansão urbana como ambiente, a marca do humor nas revistas iria se adensar com notícias ora de teor político, ora abarcando “as novidades”. A narrativa do humor tinha como protagonistas os tipos sociais que desfilavam nas ruas da cidade do Rio de Janeiro e como um dos principais temas as transformações dos costumes, orientadas pelas informações que chegavam da Europa.

A **Revista Careta** foi um semanário ilustrado, colorido, publicado no Rio de Janeiro, durante o período de 1908 a 1960. Contava com matérias de crítica humorística aos costumes, à política e à cultura da sociedade carioca, com charges, fotografias, piadas, contos, artigos informativos e muita publicidade. Reuniu colaboradores importantes como Raul, K. Lixto e José Carlos.

Raul (pseudônimo de Raul Pederneiras), K. Lixto (pseudônimo de Calixto Pereira) e J. Carlos (pseudônimo de José Carlos de Brito e Cunha) nacionalizaram a arte da caricatura no Brasil, além de serem verdadeiramente as maiores referências do desenho satírico no limiar do século XX. No entanto, J. Carlos incontestavelmente foi o caricaturista da *Careta*. É notória como sua trajetória artística se confunde com a da revista, sendo seu ilustrador exclusivo entre 1908 e 1921. (NOGUEIRA, 2010, p. 70).

A AVIAÇÃO NO RIO DE JANEIRO DIVULGADA PELA REVISTA CARETA

O avião, como novidade técnica, ou mesmo, a aeronavegação, como atividade de defesa militar, que mobilizou para o seu debate, na década de 1910, figuras dos poderes econômicos e políticos, não chamou tanto a atenção da *Revista Careta* quanto a figura do aviador, do *sportman*, do *recordman*, personagem principal dos espetáculos **aviatórios**. São eles que predominam nas notícias que foram encontradas no período de 1911 a 1914, nas revistas ilustradas Fon-Fon e Careta.

Como protagonistas de espetáculos de aviação, organizados por empresas estrangeiras, como representantes comerciais das fábricas de aeronaves (das “casas” francesas, italianas ou norteamericanas) ou como competidores dos primeiros *raids*, que mobilizaram a população da “antiga” Capital Federal, os aviadores estrangeiros Dave McCullough, Francis A. Wildman, Ernesto Darioli, Germano Ruggerone, Edmond Plauchut, Edmond Audemars, Rolando Garros, René Barrier, Silvio Pettrossi, Bartolemeu Catenneo, Gian San Felice Gino, Lucien Deneau se notabilizaram pelas demonstrações aéreas nunca imagináveis e foram os grandes heróis que encantaram os cariocas. Realizavam voos sobre a Baía de Guanabara, alçando corajosamente as montanhas comuns da geografia recortada de todo o Estado, do Rio de Janeiro até São Paulo. Atravessavam distâncias pela costa marítima, com instrumentos precários e sob as mais difíceis condições técnicas, desafiando perigos reais, como o tempo e as longas travessias impostas pelas competições. Mas, também, ganharam prêmios vultosos e dinheiro com os ingressos cobrados pelas exibições aéreas, nas quais, além das acrobacias, havia o transporte de pessoas comuns, que experimentavam, pela primeira vez, a sensação de voar. Criaram empresas aéreas, divulgaram a indústria estrangeira, venderam produtos. Casaram-se no Brasil, ajudaram a criar as novas escolas de aviação e treinaram os primeiros aviadores brasileiros.

Não menos famoso foi o brasileiro Edu Chaves. Não menos importantes para o desenvolvimento da aviação no Brasil, foram o italiano Nicola Santo e o brasileiro Ricardo Kirk.

O paulista Edu Chaves teve grande importância na história da aviação, sendo o segundo civil brasileiro brevetado pela *Federation Aeronautique Internationale*, formado pela Escola de Bleriot (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA,

1988, p. 379). Fez os primeiros voos noturnos entre Paris e Orleans. No Brasil foi o primeiro a fazer um voo São Paulo-Rio de Janeiro e pousou algumas vezes no Campo dos Afonsos, participando dos *meetings* organizados pelo Aeroclube Brasileiro. Em 1916, durante a Primeira Guerra Mundial, alistou-se como voluntário no Exército Francês. Morreu em 1975.

Nicola Santo, piloto e engenheiro italiano, atravessava o oceano em direção a Buenos Aires, a bordo do navio Indiana, levando um aeroplano **Santo**, inventado por ele, com dispositivos de lançamento de bombas, quando resolve ficar no Rio de Janeiro para realizar experiências “*officiaes*”. Convidado pelo AeCB a dar conferência sobre seus inventos, o engenheiro expõe sua vontade de permanecer no país que, segundo ele, possui “novo e duplo mercado”². Nicola Santo construiu os hangares utilizados primeiramente pelo Aero-Club Brasileiro e depois pela Escola Brasileira de Aviação. Em janeiro de 1914 os aeroplanos adquiridos pelo Aero-Club brasileiro já estavam nos hangares de Nicola, no Campo dos Afonsos.

O Tenente de Infantaria do Exército Ricardo Kirk recebeu o *brevet* de piloto de aviões em 22 de outubro de 1912, na *École d'Aviation d'Etampes*, na França. Foi secretário do Aeroclube Brasileiro, no período de sua fundação e participou da Guerra do Contestado, vindo a falecer durante um voo em março de 1915. Kirk foi figura-chave nas negociações entre o Aeroclube e o Governo Federal.

O PRIMEIRO VOO

A Gazeta de Notícias publica, em 30 de abril de 1909, a seguinte reportagem: **“A aviação no Rio – um aeroplano construído em segredo na Gávea – primeiras experiências”**. Theodoro, um ex-funcionário da Companhia Cantareira, em segredo, fabricava seu monoplano de um só lugar, com dezesseis metros de comprimento por oito de largura e já desembolsara mais de 10 contos de réis. Ajudado por um sócio português de nome Affonso, nesse mesmo 30 de abril, teria conseguido voar 30 metros de distância em baixa altura. O redator não foi testemunha do voo, mas descreveu o avião com 35 metros de altura, asas brancas e motor potente.

A Revista Careta refere-se a um voo que seria realizado em 24 de janeiro de 1910, por Gastão de Almeida³, por sobre a Baía de Guanabara, mas nenhuma outra notícia o confirmou. (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1990, p. 364).

² A Noite (1913).

³ Em 7 de janeiro de 1910, Dimitri Sensaud de Lavaud já fizera o primeiro voo ocorrido na América Latina, na então Vila de Osasco, e Gastão de Almeida, em 19 de janeiro de 1910, voara na Mooca, SP.

Em 1911, o jornal A Noite considera que o francês Plauchut fez “o primeiro voo sério” na cidade, uma indicação de que antes ocorreram outros.

Na edição nº 13, de 1º de agosto de 1911, o jornal A Noite, depois de anunciar que Plauchut estivera no Rio para voar e não havia achado um campo para decolar seu avião, pondera: “Não temos um campo de aviação e, no Rio, de aviadores, só conhecemos o cabotino Ruggerone, voando num aparelho sem oferecer perigo.”

Nesse caso, uma pergunta permanece: Quais os voos que antes ocorreram, aos quais A Noite se refere, além dos voos do “cabotino Ruggerone”? Foram as exposições do Capitão Henrique Oelerich, no Derby Club, e as do “professor e engenheiro” alemão Franz Rode com o aeronauta e aviador português Magalhães Costa, no Jockey, ambos no fim da tarde do dia 25 de dezembro de 1910? Os voos teriam um trajeto até Niterói, retornando aos campos de decolagem no Rio de Janeiro.

O voo de Oelerich durou alguns minutos. Depois de dificuldades com o motor, o monoplane *Schultze Herfort*, sob um forte vento sudoeste, voa uns 100 metros a pouca altura do solo e cai sobre uma estaca, provocando a quebra de uma das asas do avião. Segundo a edição do Correio da Manhã, do dia 27 de dezembro, estavam presentes o Presidente da República e outras autoridades. Inconformado por um espetáculo que não assistiu, o público via o aviador. Carta da “Empresa de Aviação do Derby Club” é noticiada esclarecendo o insucesso. Um artigo satiriza o acontecimento, Figura 1.

Um dia de aviação no Rio!
 Como devia ser *chic* essa coisa da aviação, nesta linda terra carioca, toda smartismos e “elegância”. Era a única coisa que faltava, para sermos um povo completamente civilizado... Os turquezinos céos cá do paiz ainda estavam virgens de aviação. Conheciam os balõesinhos do Ferramenta, do Magalhães Costa, do capitão Luz e, ultimamente, o do capitão Thewalt. Mas isso eram atrazadíssimas “endrominas” do tempo de Don João Charuto; não chegavam aos pés dum acropiano catita.

Figura 1: Legenda Correio da Manhã: “Um dia de aviação no Rio – Tudo por água abaixo”
 Fonte: Correio da Manhã (1910).

Redatores do Correio da Manhã assistiram, antes da apresentação, um voo teste de 10 metros de altura feito

por Oelerich, atestando a possibilidade de o espetáculo acontecer com total sucesso.

A apresentação do alemão Franz Rode e do aviador português Magalhães Costa aconteceria das 15 às 17 horas, nos campos do *Jockey Club*, com a presença do Presidente da República e Ministros. Através de anúncio no Correio da Manhã, os aviadores desafiavam Henrique Oelerich em vinte contos de réis, contra cinco “para saindo do *Jockey Club*, que é mais amplo e oferece maiores comodidades ao público irem a Nictheroy e voltarem a tomar terra, aterrando no ponto de partida.” Sabe-se que o desafio foi aceito, as quantias oferecidas foram entregues em cheques em nome da **Empresa Aviadora**, nas mãos do Sr. Appolinário de Carvalho, pelo Sr. Isidoro Kohn, do *Jockey Club*. O vexame foi maior, pois o motor do avião nem funcionou e os presentes reivindicaram a restituição do valor pago, sendo necessária a intervenção da polícia.

Antes, na edição de 10 de dezembro de 1910, o Correio da Manhã divulgara o voo do aviador Magalhães Costa que seria realizado no dia 11. Mas, uma infeliz coincidência possivelmente impediu a apresentação: o Senado autorizara o estado de sitio em toda a cidade, que tinha como pano de fundo a rebelião dos Fuzileiros Navais, ainda sob a pressão dos últimos acontecimentos da Revolta das Chibatas.

Em uma época em que tudo se inaugura em relação à aviação, era de se esperar que todas as experiências tivessem o sabor da primeira vez. Soma-se, ainda, a vaidade dos organizadores que tomavam para si o papel de fundadores daquela que seria, durante os primeiros anos do século XX, a grande atração, dentre as modernas invenções.

Se tomarmos como referência um show completo de aviação, onde todas as atrações prometidas foram plenamente executadas sob o aplauso e júbilo dos presentes, podemos considerar, diante disso, que foi o italiano Germano Ruggerone quem inaugurou os voos de espetáculos profissionais do “mais pesado que o ar”, no Rio de Janeiro⁵.

Porém, o voo de Plauchut é, até hoje, aclamado como um marco fundador, pois foi o primeiro *raid* no Brasil, com premiações e um trajeto previamente definido e com aparato de acontecimento oficial. Ocorreu numa manhã chuvosa do dia 23 de outubro de 1911, sob as piores condições do tempo, e acabou em desastre, com seu avião *Bleriot* caindo de uma altura de 80 metros: “... - Eu descia para aterrar, explicou o aviador, mas conservando toda a velocidade para ganhar a praia. Subitamente partiu-se uma pá da hélice e eu atirei-me à água, sem felizmente receber a menor contusão”⁶.

⁴ Referência ao voo de Ruggerone pelo jornal A Noite, presente na edição número 13 de 1 de agosto de 1911 “Plauchut voará”.

⁵ Segundo a Gazeta de Notícias (1911), o artigo, “Um rei nos ares do Rio” registra “...dessa vez o Rio viu mesmo um aviador de vôa e que voou, e brilhantemente...”

⁶ A Noite (1911).

O voo conturbado assistido pela família e o susto pelo acidente possivelmente tenham sido as razões para seu afastamento da aviação em dezembro do mesmo ano. Cabe ressaltar que ele foi o responsável por apontar a região dos Afonsos como espaço ideal para a criação de um campo de aviação.

Nessa Avenida Central, Edmond Plauchut, em 23 de outubro de 1911, realizou o primeiro reide do Brasil. Decolou da Avenida, próximo à Praça Mauá e pousou seu avião tipo Bleriot na Praia do Zumbi, na Ilha do Governador. Recebeu o prêmio de 10 contos de réis do jornal "A Noite". Em visita à Santa Cruz, em 11 de agosto do mesmo ano, comentou sobre a boa localização da Invernada dos Afonsos, próxima à estação de trem de marechal Hermes, observando que ali também poderia ser um possível local para o campo de pouso da cidade. (BRAGA, 201-? Pesquisa não publicada).

Na edição de 04 de fevereiro de 1911 da Revista Careta, quatro páginas são ocupadas com fotografias da ascensão de Ruggerone nas pistas do *Jockey Club*, uma das alternativas de campo de aviação, de onde partiriam normalmente os *raids*, já que o *Derby Club* nunca oferecia, aos novos aeronautas, uma pista segura.

A sequência temporal das fotos é comum nas matérias da imprensa da época, que permitia ao leitor a possibilidade de vivenciar o transcórre dos fatos, numa tentativa de reprodução do real. Vemos Ruggerone, primeiro, entre seus empresários e auxiliares, depois o biplano saindo do hangar, o aviador preparando-se para subir, depois dentro do seu biplano, aspectos da multidão e do local, e mais três fotos da subida, contorno e pouso. Nenhum outro texto descritivo, além das legendas. Havia uma multidão e a breve ascensão de Ruggerone foi realmente um grande acontecimento, divulgado em outros jornais. Os Cariocas, a Gazeta de Notícias e o Jornal do Comercio foram os que deram grande cobertura ao fato. O redator do Jornal do Comercio, Julio de Medeiros, acompanhou Ruggerone no terceiro voo do dia, realizando, assim, a primeira "reportagem" aérea da cidade. Ruggerone realizou três voos no mesmo dia, cada um deles com menos de 5 minutos e sete milhas de distância, percorrendo as áreas próximas ao *Jockey Club*⁷. Estava presente à exibição o Mal. Hermes da Fonseca.

Apelidado de "Eros" pelos jornais, Ruggerone leva a Srta. Dolores Silva, em voo no dia 12 de fevereiro, novamente partindo do *Jockey Club*, assistido por uma multidão pagante e outra não pagante, porém, não menos numerosa (mais de 3.000 pessoas) que se espremia pela linha Auxiliar, driblando a segurança, Figura 2. No

⁷ O prado do Jockey Club funcionou no Engenho Novo, bairro da zona norte carioca, até a década de 1930. O Derby Club, por sua vez, estava instalado no local do atual Estádio Mario Filho (Maracanã). Os dois clubes se uniram, em 1932, formando o Jockey Club Brasileiro da Gávea, que já funcionava desde 1926.

⁸ "As ascensões de hontem de Ruggerone - uma senhorita voa...". Gazeta de Noticias (1911).

mesmo dia, também, voava com Ruggerone o Tenente Gentil Falcão, ajudante de ordens do Ministro de Guerra⁸.



Figura 2: Ruggerone com a Srta. Dolores Silva.
Fonte: Revista Careta (191-?).

A edição 185, de 16 de dezembro de 1911, cobre o voo de outro aviador italiano. Ernesto Darioli realiza ascensão com um monoplano *Bleriot*, do Campo de São Cristóvão, outro espaço carioca utilizado para apresentações aéreas, Figura 3.

AVIAÇÃO



O aviador Darioli e o seu monoplano Bleriot

Figura 3: Darioli e seu monoplano.
Fonte: Revista Careta (191-?).

Chegamos em 1912 com um significativo aumento de voos na cidade, em consequência da realização de outras Semanas de Aviação, e da presença de diversos aviadores participando de competições e apresentações aéreas. O semanário Careta imprime nada menos que 24 matérias sobre a aviação. Contando que era uma revista de humor, costumes e entretenimento, a presença do tema da aviação é significativa da comoção provocada na sociedade carioca.

Dentre os mais importantes acontecimentos de 1912 referentes à aviação no Brasil, com certeza, estão

as Semanas de Aviação que, desde o fim de 1911, são anunciadas pelo jornal A Noite. O Aero-Club Brasileiro já havia sido inaugurado e amplamente divulgado pelo seu co-patrocinador, o mesmo jornal A Noite, de onde saíram alguns de seus membros associados. As Semanas são realizadas graças à vinda de aviadores da empresa *Queen Aeroplane Company*, tendo Roland Garros como um dos seus aviadores. No prado do *Jockey Club*, aos *meetings* compareciam, além de Garros, os aviadores Altemars e Barrier. Depois de diversos adiamentos, causados pelo mau tempo, a primeira Semana de Aviação de 1912 começou numa quinta-feira, dia 18 de janeiro.

Edu Chaves aparece em fotos na Revista Careta quando retorna da travessia São Paulo - Rio. Nessa ocasião, ele sofre acidente com seu avião e cai na Baía de Mangaratiba, sem combustível. Sobrevive e é recebido com júbilo pela população do Rio de Janeiro, Figura 4. Neste momento, em 1913, Edu Chaves é aclamado herói.



Figura 4: O resgate do avião Bleriot de Edu Chaves.
Fonte: Revista Careta (1912a).

Edu Chaves, o arrojado aviador nacional, que tendo partido de S. Paulo para o Rio fez cerca de quinhentos kilometros em sete horas e por falta de gazolina caiu na Bahia de Mangaratiba, salvando-se difficilmente de perecer afogado. O avião foi photographado, na noite de sua chegada ao Rio, na Estação da Central, cercado de admiradores e jornalistas, entre os quais João do Rio, fez um largo gesto de beatifica admiração. Revista Careta (1912)⁹.

Outros aviadores que mereceram atenção na Careta foram os irmãos Michele e Napoleone Rapini,¹⁰ Figura 5. A Revista mostra, mais uma vez, uma seqüência de fotos, reproduzindo passo a passo as manobras e preparativos para o voo dos irmãos que participariam de mais uma Semana de Aviação. A Revista Careta faz referência ao prado do *Derby Club*, porém, na verdade, os voos foram realizados no *Jockey*, que oferecia melhores condições de segurança de pista. Os voos foram adiados por diversas vezes, devido ao mau tempo e, por fim, ocorreram em 7 e 8 de janeiro de 1913. A Revista Careta publica uma cobertura fotográfica dos voos dos irmãos Rapini e suas presenças em eventos sociais na cidade. Entre os meses de janeiro a abril de 1913, a Revista Careta vai publicar uma série de artigos ilustrados por fotografias referentes ao hidroplano *Curtiss*, a grande novidade do período.

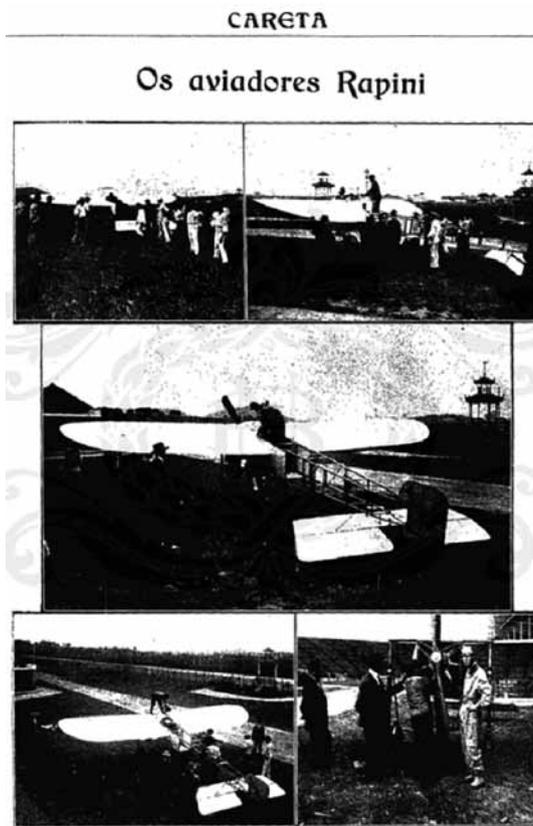


Figura 5: Os Aviadores Rapini.
Fonte: Revista Careta (1912).

⁹ Transcrição da legenda da fotografia impressa na edição de Careta, número 205. Careta, Rio de Janeiro, maio 1912.

¹⁰ Nota-se a ausência do nome de Helena Rapini, uma das primeiras aviadoras, nas páginas da Revista Careta.

CARETA

Hydro-aeroplanes



Mc. Culloch, Wildmann, aviadores americanos que vieram fazer experiencias com o Hydro-aeroplano de guerra Curtiss na bahia de Guanabara.

Figura 6: O aviador David McCullough no meio, cercado pelos representantes da *Curtiss Aeroplane Company*, Sr. Charles Champlin e Joseph B. Brown.

Fonte: Revista Careta, (1912).

Os pilotos McCullough e Wildman trouxeram o *aerobote Curtiss*, como era chamado pela imprensa brasileira, da *Curtiss Aeroplane Company*, empresa norte americana, Figura 6. O hidroavião veio exatamente para divulgação comercial. O Marechal Hermes da Fonseca e o Almirante Batista Franco voaram no dia 15 de abril de 1913 sobre a Baía de Guanabara¹¹. O governo compra aviões Curtiss¹² que seriam utilizados para treinamento da Escola de Aviação Naval, somente criada em 1916. (INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA, 1988, p. 409).

McCullough realiza, ainda, voo com o piloto brasileiro Raul Lemos por sobre o bairro do Leblon, da zona sul carioca, em setembro de 1913.

A Revista Careta publica, neste ano, notícias dos voos de Gian San Felice Gino em São Paulo, notícias do sucesso do *raid* São Paulo-Guarujá de Edu Chaves e dos voos de Lucien Daneau no Rio de Janeiro, Figura 7.

A cobertura da Careta, referente à participação de Lucien Daneau, no *raid* promovido pelo jornal A Noite, em agosto, no Rio de Janeiro, mostra a importância que o concurso mereceu, contando com extensa reportagem fotográfica e narrando a preparação e o voo. Na mesma edição de 23 de agosto de 1913, Careta publica matéria sobre as recentes descobertas da aplicação do avião e do balão como armas de guerra.

O ano de 1914 é marcado pela comemoração do retorno de Santos-Dumont ao Brasil, depois de mais de dez anos na França.

¹¹ Careta (1913).

¹² Em 1914 haveria séria dificuldade em se conseguir os aviões da fábrica Farman devido à "Primeira Grande Guerra" na Europa (1914 - 1918), que monopolizou todos os recursos aeronáuticos de que dispunham as nações aliadas.



O aparelho Bleriot, em que tem voado Lucien Daneau

Figura 7: Aparelho Bleriot de Daneau em frente ao Palácio do Catete com uma multidão de curiosos.

Fonte: Revista Careta (1913).

Sua volta ao país tem relação com o fato de que, desde 1910, sua participação direta nos campos de aviação, por conta de saúde já abalada, diminuirá significativamente.

Em 1910, anunciou desejo de parar de voar. Não estava sentindo-se bem. Sofria de melancolia, e novo acidente acelerou a decisão. Segundo conselhos médicos, abandonou o campo de provas e passou a dedicar-se à divulgação do voo. O *Demoiselle* foi vendido para um principiante que ira tornar-se um dos maiores ídolos da aviação: Roland Garros. (BARROS, 2004, p. 193).

Os voos continuam no Rio de Janeiro e no período de maio a junho voam Petirossi e Catenneo. As acrobacias de Petirossi no *Jockey Club*, em maio de 1914, tiram o fôlego do público.

Por fim, em 14 de fevereiro de 1914, a Revista publica cinco fotos do aeródromo da Escola de Aviação do Aero-Club Brasileiro, incluindo as instalações das oficinas do engenheiro Nicola Santo, o voo de Darioli e uma vista ampla do Campo dos Afonsos, com a presença da imprensa no local. As legendas da Revista, como sempre, são pouco esclarecedoras.

A mesma foto da oficina de Nicola Santo foi publicada no jornal **A Noite**, de 10 de fevereiro de 1914, fazendo parte da matéria sobre as atividades do Aero-Club Brasileiro. Nos meses de janeiro e fevereiro, deste mesmo ano, o Campo dos Afonsos foi palco de intensa movimentação aérea. Diversos voos foram feitos por Ernesto Darioli, que já era membro do Aero-Club Brasileiro desde sua fundação.

CONCLUSÃO OU A AVIAÇÃO IMAGINADA E A CRIAÇÃO DO CAMPO DOS AFONSOS

O limite utilizado para a presente pesquisa localiza-se dentro do período de gestão do governo Marechal Hermes

da Fonseca (1910-1914) e da administração do Prefeito General Bento Ribeiro (1910-1914).

Presente nas apresentações da aviação de espetáculo, o Presidente da República parecia convencido da importância do novo meio de locomoção que surgia. Mas, o momento nacional não era dos mais calmos e desviava o curso dos interesses da aviação para as zonas de turbulência política. No universo militar, ocorria a Revolta da Chibata e a Revolta dos Fuzileiros, com conseqüente estado de sítio, em 1910. No universo social, acontecia a Revolta do Contestado, em 1913. E, finalmente, no palco político, viviam-se as crises decorrentes das insatisfações que a chamada **política salvacionista** provocou no Nordeste, ateando fogo na luta contra os interventores do governo Republicano e fazendo eclodir, entre outras manifestações, a Revolta do Juazeiro. Mas foi em 1912 que observamos uma das primeiras atitudes efetivas do governo em prol da aviação: a cessão do terreno da Invernada dos Affonsos ao Aero-Club Brasileiro para construção de hangares, oficinas e uma escola de aviação. Em 12 de dezembro de 1912, Rivadávia Correa, na época o Ministro da Justiça, autorizava o Comandante da Brigada Policial do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, “a ceder a título precário, ao recém criado Aero Club Brasileiro, uma área com 725.000 m² na Invernada¹³ dos Affonsos”, sediando os campos de treinamento das primeiras escolas cariocas: Escola de Aviação, Aero Club, e, posteriormente, Escola de Aviação Militar do Exército Brasileiro.

Entretanto, se surge, no documento, o Campo dos Afonsos, ele é ainda um espaço a ser construído, por um processo de ocupação, elaboração e apropriação, que, ao longo dos anos, produziria novos significados geográficos e culturais.

O espaço será visto em sua própria existência, como uma forma-conteúdo, isto é, como uma forma que não tem existência empírica e filosófica se a consideramos separadamente do conteúdo e um conteúdo que não poderia existir sem a forma que o abrigou. (SANTOS, 2006, p. 65).

Podemos afirmar que, até meados de 1913, predomina, ainda, a aviação de espetáculo, gênero de aviação que, no Rio de Janeiro, é divulgado pela Revista Careta com os recursos possíveis: *meetings* amplamente fotografados, merecendo muitas vezes mais de uma página. São abordagens visuais permitidas pelo advento da fotografia, impressa nos jornais e revistas.

A fotografia insere-se, neste momento das primeiras experiências de voo no Brasil, como mais um elemento relacionado à modernidade. Como informação nos jornais ela agrega elementos de realismo a um fato carregado de poucas certezas de êxito e, além disso, repleto de sentimentos de incredulidade. A fotografia traz mais dramaticidade às experiências de voo, somando-se à coragem dos primeiros

aviadores. O leitor pode vivenciar as sequências de fotos, como se estivesse no tempo e local do acontecimento. Não é apenas uma ilustração, porém, uma presença necessária nos jornais e revistas, garantindo seriedade e veracidade às notícias. Podemos dizer que é neste início do século XX que a linguagem fotojornalística começa, também, junto com a aviação brasileira, a dar seus primeiros passos... (LOUZADA, 2010, p. 75)

A sociedade, neste amanhecer da aviação carioca, reagiu espantada à própria possibilidade do voo. Entretanto, se uma parcela reproduziu esse espanto através de artigos de revistas e jornais de humor, também ocorreram outros movimentos para reivindicar o uso definitivo do avião para a defesa do território nacional.

A Revista Careta limitou-se a veicular uma imagem da aviação com a intenção de entreter e informar, diferente da postura de jornais diários, como A Noite, que financiaram a campanha pela aviação no Brasil. Porém, como ficar alheio diante da presença constante dos eventos aviatórios, dos aviadores estrangeiros circulando em meio à fina sociedade carioca, das notícias estrangeiras que davam conta do advento de uma aeronáutica, em franca expansão no mundo? A Revista reage com humor, mas, também, constata que a aviação é um fato jornalístico que atrai leitores.

Como foi apontado anteriormente, as informações do primeiro voo no Rio de Janeiro, através dos jornais consultados, são confusas, bem como a literatura disponível sobre a aviação no Brasil toma como valor apenas as experiências cercadas de alguma formalidade, como se o investimento no espetáculo e no prazer tirassem a importância das experiências inaugurais dessa aviação que, nos idos da década de 1910, era, no máximo, uma atividade cercada de dúvidas, coragem, erros e indefinições. O espetáculo que não se completa, o piloto que apenas testa o motor, os planos de voo, a chegada dos aviões nos navios, a montagem dos aeroplanos, a preparação das hélices, as quedas, a aglomeração do povo e os preparativos que são abortados pelo mau tempo, também, não faziam parte desse ritual que era a aviação?

Ainda, lembramos que os nomes daqueles que povoaram os céus do Rio de Janeiro, nos espetáculos de variedades aviatórias, entraram para a lista dos pilotos que morreram na Primeira Guerra como heróis (Garros, Gian Felice Gino, Ruggerone) ou que foram instrutores, como Darioli, dos novos aviadores no Brasil. Associaram-se ao Aero-Club Brasileiro Franz Rode e Magalhães Costa. A fronteira entre esses **primeiros artistas do voo** e a aviação que vai surgir das novas escolas de pilotos militares e civis é tênue. Estamos fazendo referência à Escola Brasileira de Aviação do Exército e à Escola de Aviação

¹³ Local onde se guardavam cavalos da Cavalaria da Força Policial da então capital brasileira.

do Aero-Club Brasileiro de 1914, à Escola da Aviação Naval de 1916 e à Escola Militar de Aviação no Campo dos Afonsos de 1919. Não justifica, por exemplo, dado o caráter do entretenimento, desconsiderar a importância que essa primeira aviação representou para a sociedade. É importante, também, registrar o humor com que a *Revista Careta* vai revestir as notícias sobre a aviação nos seus primórdios.

Em baixo, das ruas, os míseros vermes humanos, erguiam a cabeça para o azul mirando com deslumbramento e inveja o herói sobrehumano que voava, junto às nuvens sobre os montes, quase dentro do céu, encarapitado no pássaro gigantesco. (CARETA, 1912).¹⁴

Logo, o período desses primeiros anos da década de 1910 pode ser definido como um momento de transição, quando a aviação, no Brasil, especialmente na capital da recém-criada República, deixa de ser apenas uma atração para o deleite da população, que assiste boquiaberta às primeiras experiências de voo do “mais pesado que o ar”, nas improvisadas pistas de decolagem, utilizando-se dos campos das corridas de cavalo. O voo transforma-se, nesse período, em uma atividade nacional de formação de pilotos e conformação dos primeiros e elementares núcleos de aeronáutica, para teste e treinamento. Nesse contexto, o Campo dos Afonsos, ainda chamado de Campo de Realengo, antiga Fazenda dos Afonsos, ou simplesmente

Afonsos, é também, marco fundador desse novo modo de perceber e praticar a aviação no Brasil, Figura 8. A aviação militar nasce, por isso, não só de ato jurídico, mas do valor simbólico que a sociedade passou a dedicar a ela.

Nos idos da década de 1910, contemplava-se o céu, refazendo diariamente um simples ato curioso para saber quem estaria voando em mais uma manhã ou tarde de aviação. Aos poucos, essa rotina cria uma nova forma de perceber o mesmo espaço. Novos olhares percebem que, onde existia apenas um prado vazio e encharcado, é a Aeronáutica nacional que, agora, ali permaneceria.



Figura 8: Imagem publicada no jornal A Noite, Rio de Janeiro, ed. 759, 18 dez. 1913.
Fonte: A Noite (1913).

REFERÊNCIAS

A NOITE, Rio de Janeiro, n. 84, 22 out. 1911.

A NOITE, Rio de Janeiro, n. 493, 13 fev. 1913.

A NOITE, Rio de Janeiro, n. 759, 18 dez. 1913.

AS ASCENSÕES de ontem de Ruggerone - uma senhorita voa... *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, n. 44, 13 fev. 1911, primeira página.

BARROS, H. L. **Santos-Dumont e a invenção do vôo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

BRAGA, Andrea. **Campo dos Afonsos** – desafios e conquistas na história da aviação brasileira, 1912-1940. [S.l.: s.n.: 201-?]. Pesquisa não publicada.

CORREIO DA MANHÃ, Rio de Janeiro, 26 dez. 1910.

GARCIA, S. N. *Revista Careta: um estudo sobre humor visual no Estado Novo (1937-1945)*. 2005. Dissertação (Mestrado)-Programa de Pós-graduação em História, Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, Assis, 2005.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1988. v. 1.

LOUZADA, S. Fotografia e modernidade – a imprensa carioca na primeira metade do século XX. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n.4, 2010.

NOGUEIRA, C. A. *Revista Careta (1908-1922): símbolo da modernização da imprensa no século XX*. *Revista de Pós-Graduação em Letras UNESP*, Assis, v. 8, jul./dez. 2010. Disponível em: <www.assis.unesp.br/miscelanea>. Acesso em: 10 jul. 2012.

PLAUCHUT VOARÁ, *A Noite*, Rio de Janeiro, n. 13, 1 ago. 1911.

PRADO, P. *Paulísticas etc*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

REVISTA CARETA. Rio de Janeiro, n. 189, 13 jan. 1912.

REVISTA CARETA. Rio de Janeiro, n. 207, maio 1912a.

REVISTA CARETA. Rio de Janeiro, n. 268, 19 jul. 1913.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

UM REI nos ares do Rio. *Gazeta de notícias*, Rio de Janeiro, n. 30, 30 jan. 1911.

¹⁴ Extrato da anedota “Mensagem das Alturas” publicada na Revista Careta de janeiro de 1912, narrando a queda de um pé de meia furado do avião que passava.