

O Correio Aéreo Militar (CAM): uma história de pioneirismo¹

The Military Air Mail (CAM): a pioneering history

El Correo Aéreo Militar (CAM): una historia de pionerismo

Isabel L. Aragão

Mestre em História Social - UERJ
Secretaria Estadual de Educação - RJ
Rio de Janeiro/RJ - Brasil
aragaoisabellopez@hotmail.com

RESUMO

O presente trabalho pesquisa os primórdios do Correio Aéreo Militar e a ação pioneira dos pilotos na prestação desse serviço à sociedade brasileira. Faz referência às iniciativas desses desbravadores do ar de alçarem voos mais longos, através das barreiras de montanhas e florestas, na tentativa de levarem correspondências às cidades exiladas da América do Sul, através do Correio Aéreo Militar (CAM). Analisa aspectos da Aviação no Brasil, no início do século vinte, quando a pilotagem ainda era uma aventura que exigia ousadia e coragem daqueles profissionais. Registra o surgimento da Escola de Aviação do Exército, criada em 10 de julho de 1919 e, a partir daí, a formação dos primeiros oficiais e praças aviadores, mecânicos e observadores, além de descrever os primeiros aviões utilizados na Escola de Aviação do Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Aviação. Correio. Exército. Aeronáutica.

Recebido / Received / Recebido
02/07/12

Aceito / Accepted / Acepto
13/10/12

¹ Este artigo é uma versão modificada e ampliada de artigo apresentado no I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira em Julho de 2012, na Universidade da Força Aérea - RJ.

ABSTRACT

This work researches the beginning of the Military Air Mail and the pioneering job of those pilots in providing this service to the Brazilian society. It refers to an enterprise of these air explorers in taking longer flights, through mountains barriers and forests, trying to transport mail to South America exiled cities by the Military Air Mail (MAM). It examines Brazilian Aviation aspects in the the beginning of the last century, when piloting was still an adventure which required daring and courage from those professionals. It records the Army Aviation School, founded in July 10, 1919 and, since then, the formation of the first officers and enlisted pilots, mechanics and observers, besides describing the first airplanes used in the Campo dos Afonsos Aviation School, Rio de Janeiro.

Keywords: Aviation. Mail. Army. Air Force.

RESUMEN

El presente trabajo estudia los primordios del Correo Aéreo Militar y la acción pionera de los pilotos en la prestación de ese servicio a la sociedad brasileña. Hace referencia a las iniciativas de esos desbravadores del aire de lograr alzar vuelos más largos, a través de las barreras de montañas y florestas, en el intento de llevar correspondencias a las ciudades exiliadas de América del Sur por medio del Correo Aéreo Militar (CAM). Analiza aspectos de la Aviación en Brasil, en el inicio del siglo veinte, cuando pilotar un avión todavía era una aventura que exigía osadía y coraje de aquellos profesionales. Registra el surgimiento de la Escuela de Aviación en Ejército, creada en 10 de julio de 1919 y, a partir de entonces, la formación de los primeros militares aviadores, mecánicos y observadores, además de describir los primeros aviones utilizados en la Escuela de Aviación de Campo dos Afonsos, Río de Janeiro.

Palabras clave: Aviación. Correo. Ejército. Aeronáutica.

INTRODUÇÃO

Viajar de avião, no início do século XX, foi uma aventura que exigiu ousadia e coragem de jovens pilotos que, com supremo sacrifício e audácia, vivenciaram as primeiras incursões aéreas na imensidão azul.

Cada viagem era “um salto para o inesperado”. A previsão do tempo, que vinha pelo telégrafo com fio, sempre tardava, além de ser imprecisa, mas eram essas palavras vindas de longe e carregadas de incerteza a única fonte de informação possível que guiava os pilotos. Os aviões eram pequenas embarcações solitárias à mercê de todo o tipo de imprevistos, com descomunal inferioridade em relação aos obstáculos futuros, especialmente tratando-se da fúria de elementos da natureza. Ventos, temporais, a imprecisão das cartas, a deficiência dos instrumentos de bordo, a falta de visibilidade noturna ceifaram muitas vidas naqueles primeiros tempos. Todavia, que instrumento maravilhoso era aquele, capaz de unir cidades separadas por meses de viagens, que podiam “agora” ser alcançadas em poucas horas de voo! Esse sonho de integração nacional teve parte da sua história iniciada no Campo dos Afonsos, local onde quase todas as atividades aéreas se concentravam no estado do Rio de Janeiro.

Foi nesse Campo que o Exército Brasileiro, o primeiro a demonstrar interesse na aviação para fins

militares, procurou desenvolver a aerostação militar, com o uso de balões para fins de reconhecimento, por inspiração do Marechal Hermes da Fonseca, ainda em seu governo.

Pouco depois surgiram os primeiros voos de aviões no Rio de Janeiro e em São Paulo, e em 1911 era a vez de membros das Forças Armadas. O primeiro piloto da Marinha de Guerra, o Tenente Jorge Henrique Moller, recebeu seu brevê em 29 de abril de 1911 e o primeiro piloto do Exército brasileiro, Ten. Ricardo Jomo Kirk, em 22 de outubro de 1912, ambos na França, pois não havia ainda Escola de Aviação no Brasil.

Com a colaboração e a participação de civis e militares, no dia 14 de outubro de 1911, foi criado o Aero-Club Brasileiro², tendo sido nomeado Alberto Santos-Dumont seu presidente honorário. Com o objetivo de obter fundos para a aquisição de aviões, material de manutenção e para a contratação de instrutores de pilotagem e de mecânica aeronáutica, o Aero-Club organizou uma campanha. Além dessa iniciativa dos fundadores do Aero-Club, em 1912 o Tenente Kirk foi à França para filia-lo à Federation Aeronautique Internationale, para que os pilotos pudessem receber seus brevês pelo Aero-Club brasileiro.

Enquanto Kirk estava na França, o aviador italiano Gian San Felice Gino veio ao Brasil e realizou uma série de demonstrações no Rio de Janeiro, para auxiliar na campanha promovida pelo Clube denominada “Dêem

² Mantida ortografia original.

Asas ao Brasil”. Logo depois, Gian e seus conterrâneos, Vitorio Buccelli, Eduino Orione e Arturo Jona, formaram uma empresa: a Gino, Buccelli e Cia., com a finalidade de inaugurarem uma Escola de Aviação no Aero-Club, mas não conseguiram apoio financeiro, por serem estrangeiros. Decidiram, então, oferecer parceria ao Exército, ocasião em que o Ministro da Guerra, o General Vespasiano Gonçalves e Albuquerque Silva (1912-1914), aceita contratar a empresa. Assim, surge a primeira Escola Brasileira de Aviação (EBA), localizada no Campo dos Afonsos, inaugurada no dia 18 de junho de 1914.

Como a EBA faliu cinco meses depois, somente após o fim da Primeira Guerra Mundial o projeto foi retomado. Com a posse do Ministro da Guerra general Alberto Cardoso Aguiar, em novembro de 1918, o Congresso Nacional abriu um crédito de dois mil contos de réis para “organizar o Serviço de Aviação Militar, fazer as instalações, adquirir aeroplanos e o material necessário, estabelecer escolas de aviação, contratar professores e dar regulamento ao Serviço.”

No Relatório do Ministro da Guerra de 1920, encontramos o primeiro registro da existência de uma Escola de Aviação no Exército. E isso foi feito a partir da aprovação do primeiro Regulamento da Escola de Aviação, em abril de 1919, tendo a Escola sido inaugurada nesse mesmo ano, sob a orientação da Missão Militar Francesa, em 10 de julho de 1919³.

Em janeiro de 1920 já estavam sendo distribuídos os diplomas para a primeira turma de alunos do curso de pilotos, 13 pilotos aviadores, todos oficiais do Exército e, em março, novamente foi formada uma turma, dessa vez com 17 matriculados e, nesse primeiro período letivo de 1920, foram formados os primeiros praças, diplomados em setembro. Em dezembro nova turma foi formada, tendo sido diplomados 4 oficiais e 16 praças⁴.

Em 1921, além do curso de pilotos, já havia curso para mecânicos e observadores. Foram brevetados 17 dos 35 pilotos matriculados, 20 alunos observadores e 26 mecânicos. Além destes, concluíram seus cursos sem brevê: 14 operários especialistas e 31 alunos-mecânicos. Também foi o ano da criação da Esquadilha de Aperfeiçoamento. Criada pelo decreto 14121 de 31 de março, iniciou seu trabalho em 4 de abril. A Esquadilha tinha o encargo de ministrar

instrução aos pilotos já formados, aprimorando seus conhecimentos⁵.

Quanto aos aviões utilizados, em 1919 há menção às seguintes aeronaves francesas: 8 *Breguets*, 12 *Spad*, 20 *Nieuports* de 15 metros quadrados e 23 *Nieuports* de 23 metros quadrados. Em 1920 são mencionados no relatório, além de 3 *Breguets* e 4 *Spads*, 3 aviões *Sopowith*, usados na Esquadilha de Aperfeiçoamento⁶.

Os acidentes também são frequentemente relatados. Em 1920 houve três acidentes de aviação com perda da vida de quatro pilotos. Em 1921, dos 15 acidentes ocorridos, somente nesse ano, 8 *Nieuports*, 4 *Breguets* e 3 *Spads* foram danificados. Quatro desses acidentes envolveram pilotos e um deles foi fatal. Ainda segundo os Relatórios do Ministro da Guerra, em 1922 mais dois desastres com consequências letais são registrados⁷.

Foi uma época em que as linhas não contavam com aviões da grandeza e eficiência dos de agora. Eram máquinas frágeis, que dependiam muito mais do homem para um desempenho razoável. Ainda assim, a vontade de conquistar novos lugares alçando voos mais distantes era mais forte do que qualquer tipo de dificuldade ou temor. A prova disso é que, precisamente em 12 de junho 1931, no Campo dos Afonsos, decidiu-se modificar a norma que limitava as operações de nossos aviões a um raio de dez quilômetros, tendo-se como ponto de partida o Campo. Esta norma vinha da influência da Missão Militar Francesa, mas não era adequada a um país com a extensão territorial do Brasil e, por isso, foi posta por terra. Para por em prática a ideia de ampliação do percurso aéreo, foi criado um grupo misto de Aviação, que corresponderia à primeira unidade de guerra brasileira, da qual faria parte uma Esquadilha de Treinamento, onde se concentraram aviões com possibilidade de voo mais longo. Ainda nessa data, os tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley fizeram o primeiro voo do Correio Aéreo Militar entre Rio e São Paulo, com uma duração de cinco horas e vinte minutos, a bordo do monomotor biplano *Curtiss Fledgling*, matrícula K263⁸ (apelidado carinhosamente de *Frankenstein*), sob o comando do então Major Eduardo Gomes.

Era a primeira tentativa desses desbravadores do ar de alçarem voos mais longos através das barreiras de montanhas e florestas, na tentativa de levarem correspondências às cidades exiladas da América do Sul.

³ CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (1920, p. 77-82).

⁴ CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (1921, p. 33-5).

⁵ CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (1922, p. 17-9).

⁶ CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (1920, p. 77-82).

⁷ CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES (1921, p. 33-5).

⁸ O CURTISS FLEDGLING J-2 (número de matrícula K-263), um avião para dois tripulantes, inaugurou o Correio Aéreo Militar, fazendo o percurso Rio – São Paulo em 12 de junho de 1931. No Brasil foi utilizado na Escola de Aviação Militar, que funcionava no Campo dos Afonsos, e pelo Correio Aéreo Militar, de 1931 a 1941.

Tendo em vista o pioneirismo da ação dos pilotos do Correio Aéreo Militar (CAM), o objeto de estudo deste artigo consiste na investigação dos principais momentos que levaram adiante o trabalho dos aviadores nessa atividade.

Nessa perspectiva, a problemática apresentada revela as dificuldades enfrentadas pelos primeiros profissionais da Aviação, que iam desde o momento da retirada de seus brevês, passando por complicações com as aeronaves de que dispunham, até os entraves decorrentes da demora na implementação de um órgão que administrasse e coordenasse a Aviação.

Dessa forma, para elucidar as questões apresentadas, o objetivo da presente investigação é a identificação dos momentos mais significativos do processo de organização do Correio Aéreo Militar nos anos que antecedem a 1941, ocasião em que surge o Ministério da Aeronáutica.

Espera-se que o estudo possa contribuir para a reflexão, orientação e pesquisa de estudiosos desse momento histórico, além de proporcionar, ao profissional da área da Aviação, um conhecimento que lhe auxilie na compreensão dos fatos que envolveram a Força a qual pertence. Além das contribuições mencionadas, acredita-se que possa complementar o conhecimento que vem sendo construído acerca da História do Brasil, entendendo-se que as Forças Armadas, de um modo geral, estão envolvidas em vários momentos decisivos dessa História.

É importante frisar que se trata de uma pesquisa realizada a partir da análise de fontes primárias, tais como os Relatórios de Ministros da Guerra e publicações oficiais, como o Diário Oficial, bem como de pesquisa bibliográfica complementar. A documentação, complementada pela produção bibliográfica consultada, permitiu a coleta, a compreensão e a exposição das principais ações dos profissionais da área; de algumas informações sobre a Escola da Aviação, na qual treinaram no Rio de Janeiro, no Campo dos Afonsos; dos perigos no ar e na aterrissagem que esses profissionais vivenciaram; da criação de Zonas Aéreas e de linhas existentes entre 1933 e 1941, trazendo como pano de fundo um pouco da história da Aviação brasileira.

O CORREIO AÉREO MILITAR - CAM

Na década de 30, o 1º Regimento de Aviação (RAV) tinha seu Comando no Campo dos Afonsos, num prédio ao centro de dois hangares, e, depois destes, vinha o hangar da Esquadilha de treinamento. Os limites dos

Afonsos continuavam pelo mesmo lado, por mais ou menos mil metros, até aparecerem outras instalações, inclusive as da Escola de Aviação. Por trás desse grupo de prédios ficavam: o rancho, o almoxarifado e os alojamentos. No canto do hangar ficavam os aviões chegados de alguma viagem para revisão e, ao centro, geralmente, os aviões prontos para voo.

No Campo dos Afonsos foram feitos, nas primeiras décadas do século XX, voos de treinamento, aulas técnicas ou viagens do Correio Aéreo, já que dali partiram diversas de suas linhas.

O nosso Correio Aéreo nascera na mesma época da inauguração das linhas comerciais na América do Sul ligadas à Europa, graças ao pioneirismo do pessoal da Latecoére, posteriormente Air France. Em novembro de 1927, inaugurando a linha para a América do Sul, da nova companhia francesa, a Aéropostale, chegava ao Rio de Janeiro Jean Mermoz, que se tornaria o mais famoso aviador da época, tendo inclusive visitado o Campo dos Afonsos. Com ligação para a América do Norte, em 1929, a Nova Iorque - Rio - Buenos Aires Line (Nyrba) iniciava o serviço aéreo entre essas duas cidades e o Brasil, tendo sido fundada no Brasil a Nyrba do Brasil S.A., com linha semanal entre Belém e Santos, e que se transformaria na Panair do Brasil, extinta em 1965.

Havia três tipos de avião na Esquadilha do Correio Aéreo Militar (CAM). O primeiro era o *WACO C50*, fabricado pela companhia americana *Weather Aircraft Company of Ohio (WACO)*, um avião com capacidade para um tripulante, na cabina traseira, e dois passageiros, na cabina dianteira⁹. Normalmente numa das cabinas ia um mecânico e na outra um eventual passageiro que necessitasse de um rápido transporte entre as cidades das rotas aéreas. Havia oito aviões *WACO C50* na Esquadilha, na década de 30. Esse avião substituíra o Curtiss que inaugurou o Correio Aéreo Militar, fazendo o percurso Rio - São Paulo, em 12 de junho de 1931. Fabricado em 1929 e equipado com um motor *Curtiss Challenger*, era um avião para dois tripulantes, destinado ao treinamento de pilotos. O *WACO C50* foi utilizado pelos correios aéreos militar e naval de 1932 a 1942.

Outro avião recebido para compor a Esquadilha foi o *WACO F-5*. Trinta deles foram adquiridos e distribuídos em várias unidades da Aviação Militar, mas somente cinco permaneceram na Esquadilha. Tinha o mesmo motor do *C50* e a mesma disposição de naceles. Apenas possuía uma fuselagem mais longa e o freio, também mecânico, mais simples de acionar que o *C50*.

O *WACO Cabine* (ou *WACO* modelo *CJC*), Figura 1, já estava no Campo quando o F-5 chegou, um ano depois,

⁹ Foi utilizado em missões de combate (São Paulo-1932), pelos Correios Aéreos Militar e Naval, de 1932 a 1942, e, posteriormente, como avião de transporte até 1948. Utiliza a cabina dianteira para acomodar duas metralhadoras e cofres de munição.

e era assim chamado porque possuía uma cabine fechada com dois lugares na frente, para piloto e co-piloto e um banco com dois lugares atrás, para mecânico e outro para quaisquer passageiros. Esses aparelhos foram incorporados à Aviação Militar, em 1934, e à Aviação Naval, em 1935, para missões de correio aéreo.

Possuía freio de mão, uma novidade, pois nos modelos anteriores o comando dos freios era possível a partir de alavancas que saíam dos pedais do leme da direção e delas partiam os cabos de aço que iam até as rodas. Tinha-se que manter os pedais em determinada posição com a sola dos pés para acioná-las, ao mesmo tempo, com os calcanhares. Isso enquanto as mãos estavam ocupadas, uma no controle do motor e a outra no manche – comando de inclinação de asas e do leme de profundidade na cauda.



Foto 1: WACO CABINE.
Fonte: WIKIPEDIA (2012).

Esses eram os três tipos de avião com os quais a Esquadilha realizava o trabalho do Correio Aéreo Militar, o CAM, até o final da década. Todos tinham a cor vermelha para auxiliar sua localização em regiões desertas, de difícil localização.

O Comando da Esquadilha ainda recebeu mais um tipo de avião depois do *WACO F-5*: o *WACO ECG-7*. Trazia alguns avanços como passo de hélice variável, freios hidráulicos, *flaps* – superfície que sai das asas, possibilitando melhor sustentação e redução da velocidade na hora do pouso. Além disso, a partida era elétrica, mas era preciso utilizar a hélice quando a bateria se esgotasse e isso com auxílio de uma corda, um cabo elástico de aproximadamente seis metros, chamado *Sandow*, que auxiliava na rotação da hélice para fazer o motor funcionar.

Com a chegada deste modelo, do *WACO*, o anterior ao *F-5*, o *CJC*, passou a ser chamado de “cabine velho”. Mas é importante salientar que tanto este último, como o *F-5* e o *CSO* tinham os mesmos motores, e que essa padronização do equipamento permitiu a racionalização

do suprimento de peças e da própria manutenção, além de um fluxo logístico simplificado, econômico e a formação de mecânicos experientes.

As primeiras linhas tiveram como ponto de partida o Rio de Janeiro. Saíram do Campo dos Afonsos e se dirigiram para os quatro cantos do país, realizando, agora pelo ar, o caminho das Entradas e Bandeiras. O primeiro Comandante do Grupo Misto de Aviação, criado no Campo dos Afonsos, em maio de 1931, de onde partiu, em 12 de junho 1931, o avião que realizou a primeira linha do Correio Aéreo Militar, dando origem ao atual CAN, foi Eduardo Gomes.

Esta data seria, então, a de inauguração do Correio Aéreo Militar, largando do Campo dos Afonsos dois *CURTISS FLEDGLING* equipados com um franzino motor de 170 HP, rumo à Serra do Mar, percorrendo a rota: Rio-São Paulo. Em outubro do mesmo ano, 1931, Eduardo Gomes estenderia essa linha até a cidade de Goiás, com escalas em São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, Araguaçu, Itapemirim e Vianópolis.

Em meados de 1932, abriam-se as rotas de Mato Grosso e do Paraná, esta de São Paulo a Curitiba, aquela de São Paulo a Campo Grande, passando por Bauru, Penápolis e Três Lagoas.

O ano de 1933 também se iniciava com novidades. Nesse ano, período em que ainda havia um governo provisório no país, um decreto foi assinado pela presidência e pelo Ministro da Guerra, Augusto Inácio do Espírito Santo Cardoso, com vistas a reorganizar a Aviação Militar. Já se passara um quinquênio da criação da Arma de Aviação do Exército, pela Lei n. 5164, de 13 de Janeiro de 1927. Necessitava essa Arma, contudo, de complementação legal que fixasse as exigências mínimas compatíveis com a segurança nacional, bem como assegurasse a continuidade e o ritmo dos esforços que a Aviação Militar carecesse.

Nesse sentido, foram criadas Unidades Aéreas do Exército em todo o território Nacional. Tais Unidades compreendiam formações dotadas de engenhos especializados no combate de forças aéreas inimigas e também à observação aérea e, por isso, eram compostas de Regimentos, Batalhões e Companhias, ora de Aviação Militar, ora de Aerostação Militar, além daquelas de Artilharia Anti-Aérea. A Aviação Militar, por sua vez, subdividia-se em: Diretoria da Aviação, Setor de Inspeção de Arma da Aviação, Unidades de tropas de Aviação, Serviços da Aviação e Institutos de Ensino.

O Serviço de Aviação abrangia um setor denominado de Serviço das Vias Aéreas Militares, com diversas finalidades. Este serviço abrangia desde a preparação, equiparação, conservação e exploração de aeródromos, campos e bases, até a direção dos transportes e

correspondências militares, por via aérea, tendo como um dos Órgãos de Execução de Serviço o Correio Aéreo.

Além do aspecto administrativo-organizacional ter sido contemplado no decreto expedido pelo Ministro, a divisão do território em Unidades Aéreas permitiu a distribuição de linhas aéreas em regiões estratégicas do país. O artigo 21 do Decreto n. 22591 dividia, em tempo de paz, as Unidades de Aviação em três Zonas Aéreas, que compreendiam sete Regimentos de Aviação (RAVs); três Regimentos de Artilharia Anti-Aérea; um Batalhão de Aerostação, com uma Companhia de Observação e uma de Proteção, e duas Companhias de Aerostação de Observação. Os Regimentos ficaram distribuídos nas Zonas Aéreas, conforme Quadro 1 abaixo.

Como já foi dito, o Serviço das Vias Aéreas Militares tinha, dentre outras finalidades, a direção dos transportes e correspondências militares, tendo em seu seio, como um órgão de execução do Serviço, o Correio Aéreo.

Em princípios de 1934, foi a vez da rota do São Francisco, ligando o Rio de Janeiro a Fortaleza, no Ceará, onde se assentou uma base militar. Numa extensão de 2500 km, seguia pelo Vale do São Francisco, escalando em Belo Horizonte, Curvelo, Corinto, Pirapora, Januarinha, Carinhanha, Rio Branco, Barra, Chique-Chique, Remanso, Petrolina, Juazeiro e Iguatu. Meses depois, alongava-se até Terezina, no Piauí. Em julho, Porto Alegre e Uruguaiana. No mês seguinte (agosto), através da fronteira de Mato Grosso, eram ligadas Campo Grande, Bela Vista, Ponta Porã, Maracaju e Entre Rios.

Em 1935 a linha Porto Alegre-Uruguaiana é prolongada até Passo Fundo. Fechava-se o “circuito do Rio Grande do Sul”, num total de 1500 km, servindo Porto Alegre, Santa Maria, Santiago do Boqueirão, Alegrete, Uruguaiana, São Luiz, Santo Angelo, Cruz Alta e Passo Fundo. Em fevereiro, Porto Alegre estava em contacto com o Rio de Janeiro. Um mês depois (março de 1935), o

Correio Aéreo Militar estabelecia a rota Curitiba a Foz do Iguaçu, prolongando-se em setembro até Guaíra.

No ano de 1936, criavam-se as linhas de Curitiba a Guarapuava e de Terezina a Belém, no Pará. Rompendo as fronteiras, o CAM estendia a rota de Mato Grosso até Assunção, capital do Paraguai, num percurso de 1600 km, com escalas em Campo Grande, Ponta Porã e Concepción, sua primeira ligação internacional.

Novas linhas se fazem em 1937 e 1938: Rio de Janeiro a São Matheus, no Espírito Santo; Fortaleza a Mossoró; Belém do Pará a Oiapoque; Belém do Pará a Abaeté; Fortaleza a Recife; Curitiba a Campanário e Ponta Porã.

Em 1939 o CAM empreende a sua maior façanha. Ao cabo de tremendas dificuldades, é inaugurada a rota do Tocantins, ligando Goiás a Belém do Pará.

Com os anos as linhas vão se multiplicando. A do litoral norte, que ia até Ilhéus, é prolongada para São Salvador e Natal. Nascem outras: Curitiba a Londrina; Belém a Baião, no Pará; Belo Horizonte a Teófilo Otoni; São Paulo a Belo Horizonte. Prolonga-se a rota do Tocantins, passando por Conceição do Araguaia. Faz-se uma nova ligação internacional: Belém a Caiena, na Guiana Francesa.

Mas, para chegar a esse nível de eficiência, muita renúncia foi necessária:

[...] quanta renúncia, quanto sacrifício, quantas dores! Quem descreverá o heroísmo anônimo, a bravura cotidiana, a fé patriótica desses jovens pilotos do Correio Aéreo Militar? Cruzes ficaram assinalando seu longo itinerário pelo interior do Brasil, nas caatingas, nos pampas, nas florestas soberbas, nas montanhas impossíveis, nos vales dos rios inexplorados... (CHAGAS, 1943, p. 152).

O trabalho era realizado superando-se toda a sorte de dificuldades. A manutenção dos campos de pouso era um dos mais graves desafios para os pilotos. Quando os cuidados necessários não eram feitos, por falta de

Divisão do Território Nacional em três Zonas Militares Aéreas						
1ª Zona Aérea Militar (sede no Rio de Janeiro)	1º Regimento de Aviação - Rio de Janeiro	6º Regimento de Aviação - Recife	7º Regimento de Aviação (material anfíbio) - Belém	1º Regimento de Artilharia Anti-Aérea - Rio de Janeiro	1º Regimento de Artilharia Anti-Aérea - Rio de Janeiro	1º Batalhão de Aerostação - Rio de Janeiro
2ª Zona Militar Aérea (sede em São Paulo)	2º Regimento de Aviação - São Paulo	4º Regimento de Aviação - Belo Horizonte	2º Regimento de Artilharia Anti-Aérea - São Paulo	2ª Companhia de Aerostação de Observação - São Paulo	-----	-----
3ª Zona Militar Aérea (sede em Porto Alegre)	3º Regimento de Aviação - Porto Alegre	5º Regimento de Aviação - Curitiba	3º Regimento de Artilharia Anti-Aérea - Porto Alegre	3ª Companhia de Aerostação de Observação - Porto Alegre	-----	-----

Quadro 1: Divisão do Território Nacional em três Zonas Militares Aéreas
Fonte: Brasil (2012).

pessoal especializado ou de recursos, o resultado eram inúmeros incidentes. A simples falta de cercas podia causar atropelamentos de animais de grande porte. A falta de combustível, a precariedade das estradas, “trilhas difíceis, rios perigosos, serras, desertos, florestas, enfim, obstáculos de toda ordem eram inimigos implacáveis enfrentados constantemente nas batalhas intermináveis para manter o avião no ar.” (SIQUEIRA, 1989, p. 158).

Não havia modernos e luxuosos aeroportos como os atuais. Antes, os pilotos, viajantes cansados do ar, eram socorridos por um copo d’água ou cafezinho d’algum morador numa casa com chão de terra e banco tosco de madeira bruta, e, quiçá, era “sorvido com mais prazer” do que as taças de champanha ou manjares servidos nas linhas de hoje.

Esses pioneiros varavam os céus do Brasil de lado a lado, a todo o momento enfrentando a morte, em velhos aviões de um só motor, sem a necessária cobertura de vôo, sem rádio e outras seguranças de navegação, à mercê das mais variadas condições atmosféricas. Sem embargo cumpriam as missões recebidas. ‘Iam sobranceiros ao imenso continente brasileiro, desenvolver a aviação comercial, antes que houvesse aviões comerciais’ [...] Atiravam-se ruidosamente à conquista do espaço. Improvisavam a técnica. Era a aviação “Arco e Flexa”, isto é, sem infraestrutura apropriada e, conseqüentemente, sem o respectivo instrumental de bordo. De resto, havia o “olhômetro” e a “bússola estava no pescoço”. (CHAGAS, 1943, p. 152).

Os pilotos vinham de situações repentinas, expectativas e tensões; vivenciavam a esperança das partidas, a alegria das chegadas, o sorriso das crianças diante do pássaro mágico e a gratidão dos socorridos e, por isso, valorizavam o calor da hospitalidade humilde, pois a hospitalidade de um lar estranho era um aconchego para um viajante de longa jornada.

Foi nessa dura escola de pilotagem que se adestrou a geração de oficiais, da qual emergiu a Força Aérea Brasileira, impávida e gloriosa. E foram esses oficiais da FAB que praticaram a façanha de conduzir da América do Norte ao Brasil os quarenta e quatro Fairchild PY-19, aviões de treinamento, que lá adquirimos, durante a guerra. Sem aparelhos de radiofonia, sem instrumentos de vôo cego, aqui aportaram em perfeita ordem, graças à rude experiência do Correio Aéreo Militar. (SIQUEIRA, 1989, p. 158).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muitos desses problemas, e outros relacionados à Aviação para além dos serviços prestados pelo Correio

Aéreo, poderiam ser evitados se houvesse um avanço inicial da Aviação Brasileira, no sentido de criar um órgão responsável especificamente por essa arma. O Brasil, um país de dimensões continentais, mais do que os países europeus, necessitava disso. Lysias Rodrigues, Major da Aviação do Exército¹³, em 1928 falava sobre o quão a Aviação era indispensável num país com a conformação do território brasileiro, o que tornava a organização desse tipo de transporte uma urgência.

A criação do Ministério do Ar se impõe entre nós como o único meio de conjugar esforços [...]. As serras, os pantanais, as florestas, enfim, todos os grandes obstáculos naturais que põem entraves tremendos ao desenvolvimento das vias férreas e rodovias do nosso país, nenhum embarço trariam à Aviação. (RODRIGUES apud SIQUEIRA, 1989, p. 93).

Contudo, para que isso fosse possível, segundo a opinião de Lyra Tavares, oficial da Aviação do Exército à época, expressa num artigo publicado em 1935, era necessário que apenas um órgão concentrasse em sua administração todos os problemas relacionados à Aviação para tornar o trabalho e o desenvolvimento da arma mais eficiente.

[...] Realmente não é possível chegar-se à eficiência desejada pelos órgãos interessados sem que os problemas complexos e amplos que entendem ser da Força Aérea sejam encarados por um mesmo e único órgão central que mobilize, em proveito da aviação nacional, todos os elementos disponíveis. (TAVARES apud SIQUEIRA, 1989, p. 94).

A divergência de opiniões sobre o assunto era uma das barreiras para que um Ministério do Ar fosse criado. Ainda em 1935 o Capitão-de-Corveta Aviador Naval Luiz Leal Netto dos Reis declarou que havia conservadores que consideravam a Aviação um instrumento apenas de auxílio às Forças Terrestres, com incapacidade de ações independentes se tivessem que atuar para além do *front*. Além desses, havia também, ainda segundo o Capitão, os progressistas: aqueles que acreditavam que o ataque aéreo podia ser pontual e, portanto, decisivo para a finalização de um confronto armado.

O fato é que, fossem questões militares, políticas, econômicas ou morais que, em conjunto ou separadamente, estivessem impedindo a criação de um órgão exclusivo para a organização da Aviação no Brasil, todas essas disputas foram postas por terra quando a Polônia foi derrotada em 1939 e a França em 1940. Essa derrota deveu-se em grande parte à ação da

¹¹ O Major-Brigadeiro-do-Ar Lysias Augusto Rodrigues, em 1921, como tenente, integrou a primeira turma de Observadores Aéreos ao lado do Capitão Newton Braga, dos Tenentes Eduardo Gomes, Ivo Borges, Amílcar Velloso Pederneiras, Gervásio Duncan de Lima Rodrigues, Ajalmar Vieira Mascarenhas, Sylvino Elvidio Bezerra Cavalcante, Plínio Paes Barreto e Carlos Saldanha da Gama Chevalier.

Aviação Alemã, que com seus ataques em mergulho dos aviões *Stuka* permitiram o desenvolvimento da guerra relâmpago (*Blitzkrieg*).

Esta guerra relâmpago caracterizava-se por uma novidade no campo tático: uma coluna central devia fazer rápida penetração no dispositivo inimigo, ao mesmo tempo que ia desfechando ataques laterais, visando destruir as duas partes resultantes do corte realizado pela coluna no centro. Com isso prevenia-se contra o envolvimento das forças pela retaguarda. Esta tática só seria possível se pudesse contar com meios capazes de destruir, com muita agilidade, certos pontos onde se observasse uma maior resistência que pudesse comprometer o avanço de todo o complexo de forças constituído pela coluna central e as ramificações para as laterais. A cooperação da Aviação muito bem articulada foi o meio ideal para tal. Esses fatos deram uma antevisão do que seria a participação do avião no destino das próximas guerras. (SIQUEIRA, 1989, p. 96-7).

Enquanto esse grande conflito armado ia aos poucos envolvendo o mundo, demonstrando a importância dos aviões na segurança nacional, coube a homens da Aviação a resolução dos problemas inerentes à criação de um novo Ministério. Havia que se ultrapassar turbulências de toda a ordem, inerentes ao processo de aglutinação de pilotos de formação díspares, advindos de Forças com normas diferenciadas, o que não seria uma tarefa fácil. Além da integração dos segmentos da Aviação do Exército e da Marinha, havia o campo civil que também

teria de se submeter às normas de aviação ditadas por um novo Ministério.

Em 20 de fevereiro de 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica, o Correio Aéreo Naval fundiu-se com o Correio Aéreo Militar do Exército, formando o Correio Aéreo Nacional (CAN) da Força Aérea Brasileira. As aviações Militar do Exército e Naval foram extintas. Seus efetivos pessoais e equipamentos foram transferidos para uma nova Força militar chamada de Forças Aéreas Nacionais. No dia 22 de maio de 1941, após exposição de motivos do Sr. Joaquim Pedro Salgado Filho, primeiro Ministro da Aeronáutica, as Forças Aéreas Nacionais tiveram sua denominação alterada, pelo governo, para Força Aérea Brasileira. Era o início da criação do Ministério da Aeronáutica.

A partir daí, com a existência de um órgão capaz de administrar todos os problemas relacionados à Aviação, foi possível não apenas a organização do Correio Aéreo Nacional, mas a integração dos departamentos da Aviação do Exército e da Marinha, bem como da aviação civil, também sujeita às mesmas normas de Aviação. É lícito afirmar, então, que o Correio Aéreo Nacional não resultou de uma Aviação organizada. Antes disso, ajudou a organizá-la, dando-lhe espaço, asas, pilotos e campos de pouso até que fosse criado o novo Ministério. Mas este é o início de uma outra história.

REFERÊNCIAS

AVIAÇÃO HOME PAGE. **Aviação militar**. Rio Grande, RS, 2002. Disponível em: <<http://www.vetorial.net/~hammes/histomil.html>>. Acesso em: 05 ago. 2011.

BRASIL. Decreto nº 22.591, de 29 de março de 1933. Atos do governo provisório. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. [S. l.], 04 abr. 1933, Seção 1. p. 1-5. Disponível em: <www.jusbrasil.com.br/diarios/.../dou-secao-1-04-04-1933-pg-1>. Acesso em: 03 jun. 2012.

CAMBESES JÚNIOR, M. Lysias Augusto Rodrigues: sua vida e obra. **Ideias em destaque**. n. 17, jan./abr. 2005.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. **Relatórios dos ministros da guerra (1919)**. Disponível em: <www.crl.edu/>. Acesso em: 10 jan. 2012.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. **Relatórios dos ministros da guerra (1920)**. Disponível em: <www.crl.edu/>. Acesso em: 10 jan. 2012.

CENTER FOR RESEARCH LIBRARIES. **Relatórios dos ministros da guerra (1921)**. Disponível em: <www.crl.edu/>. Acesso em: 10 jan. 2012.

CHAGAS, P. P. **O Brigadeiro da Libertação**. Rio de

Janeiro: Zélio Valverde, 1943.

COMUNIDADE My Opera: Correio Aéreo Naval. Disponível em: <my.opera.com/perfeito/albums/showpic.dml?album=451630>. Acesso em: 13 maio 2012.

HISTÓRIA da aviação civil brasileira. Disponível em: <http://www.portalbrasil.net/aviacao_histbrasil.htm>. Acesso em: 27 maio 2012.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER, 1991. v. 1.

SALLES, M. V. O debate sobre a criação da Aviação Militar brasileira (1911-1927). **Revista da UNIFA**. Rio de Janeiro, v. 24, n. 29, dez. 2011. Disponível em: <www.revistadaunifa.aer.mil.br/>. Acesso em: 05 maio 2012.

SIQUEIRA, D. L. **Caminhada com Eduardo Gomes**. Rio de Janeiro: Novas Direções, 1989.

WIKIPÉDIA. **Weather Aircraft Company of Ohio**. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:WACOSeries.jpg>>. Acesso em: 02 jul. 2012.