Portal do Discente

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE ATIVIDADES ACADÊMICAS

EMITIDO EM 15/07/2024 16:38

Termo de Autorização para Publicação de Teses e Dissertações Eletrônicas (TOE) na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD)

Na qualidade de titular dos direitos de autor da publicação, autorizo a UFPI a disponibilizar este TEDE sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o texto integral da obra abaixo citada, conforme permissões assinaladas, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir do dia 26/03/2024

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação

2. Identificação da Dissertação

Autor:	HÉVERTON ARAUJO MACHADO		Matrícula: 20221001820 *(identificador)*
Telefone:	35541146		
Identidade:	2792257 - SSP/PI	CPF:	E-mail: hevertonaraujomachado@gmail.com
Orientador:	JOHNY SANTANA DE ARAUJO	CPF: 474.646.073-68	E-mail: johny@ufpi.edu.br
Membro da banca:	BRUNO DE MELO OLIVEIRA	CPF: 072.815.637-79	E-mail: campeator@yahoo.com.br
Membro da banca:	FRANCISCO GLEISON DA COSTA MONTEIRO	CPF: 448.623.853-20	E-mail: gleison.monteiro@ufpi.edu.br
Membro da banca:	JOHNY SANTANA DE ARAUJO	CPF: 474.646.073-68	E-mail: johny@ufpi.edu.br
Data da Defesa:	26/03/2024	Titulação: Mestre	
Título:	HISTÓRIA E MEMÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: TRANSPORTE AÉREO E OBJETOS POSTAIS PARA O NORDESTE NAS DÉCADAS DE 1910 A 1930.		
Instituição de Defesa:	Universidade Federal do Piauí/UFPI		CNPJ: 06.517.387/0001-34
Afiliação:			CNPJ:
Palavras-chave:	História. Aviação Civil. Aviação Militar. Transporte. Pessoas.		

3. Agência de Fomento

CNPQ

4. Informação de acesso ao documento

Liberação para publicação: **Total**

Héverton Araujo Machado
Assinatura do autor

15 Julho 2024
Data

Havendo concordância com a publicação eletrônica, toma-se imprescindível o envio em formato digital da tese ou dissertação.

ATENÇÃO

Para verificar a autenticidade deste documento acesse **/sigaa/documentos/** informando o identificador, a data de emissão e o código de verificação **dca6038f24**

Digitalizado com CamScanner

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL

HÉVERTON ARAUJO MACHADO

HISTÓRIA E MEMÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: TRANSPORTE AÉREO E OBJETOS POSTAIS PARA O NORDESTE NAS DÉCADAS DE 1910 A 1930.

Teresina-PI
2024

HÉVERTON ARAUJO MACHADO

HISTÓRIA E MEMÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: TRANSPORTE AÉREO E OBJETOS POSTAIS PARA O NORDESTE NAS DÉCADAS DE 1910 A 1930.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí, Campus Ministro Petrônio Portella, para obtenção do título de Mestre em História do Brasil.
Área de Concentração: História, Cidade, Memória e trabalho.
Orientador: Prof. Dr. Johny Santana de Araújo

Teresina-PI
2024

FICHA CATALOGRÁFICA
Universidade Federal do Piauí
Biblioteca Setorial do Centro de Ciências Humanas e Letras
Serviço de Processamento Técnico

M149h Machado, Héverton Araujo.
História e memória da aviação civil no Brasil : transporte aéreo e objetos postais para o Nordeste nas décadas de 1910 a 1930 / Héverton Araujo Machado -- 2024.
124 f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Piauí, Centro de Ciências Humanas e Letras, Pós-Graduação em História, Teresina, 2024.
"Orientador: Prof. Dr. Johny Santana de Araújo."

1. História. 2. Aviação civil. 3. Aviação militar. 4. Transporte. 5. Pessoas. I. Machado, Héverton Araujo. II. Título.

CDD 387.709 81

Bibliotecária: Amanda Maria Coelho Vieira Albuquerque – CRB3/1353

HÉVERTON ARAUJO MACHADO

HISTÓRIA E MEMÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL: TRANSPORTE AÉREO E OBJETOS POSTAIS PARA O NORDESTE NAS DÉCADAS DE 1910 A 1930.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí, Campus Ministro Petrônio Portella, para obtenção do título de Mestre em História do Brasil.
Área de Concentração: História, Cidade, Memória e trabalho.
Orientador: Prof. Dr. Johny Santana de Araújo

Data de aprovação: 26 /03 / 2024

BANCA EXAMINADORA

_____
Professor Doutor Johny Santana de Araújo
Universidade Federal de Piauí – UFPI
Orientador

_____
Professor Doutor Bruno de Melo Oliveira
Universidade da Força Aérea – UNIFA
Examinador Externo

_____
Professor Doutor Francisco Gleison da Costa Monteiro
Universidade Federal de Piauí – UFPI
Examinador Interno

Teresina-PI
2024

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por permitir o desenvolvimento deste trabalho. Expresso minha profunda gratidão à minha família, em especial à minha mãe, Francisca de Araujo Machado, por sempre me incentivar nos meus estudos; à minha irmã, Hevelinne de Araujo, que constantemente me apoiou em minha pesquisa; ao meu pai, Raimundo Sebastião Machado; e à minha namorada, Maria do Carmo, por sua paciência durante este período.

Quero dedicar um agradecimento especial à Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) por financiar minha pesquisa ao longo dos 24 meses como bolsista, possibilitando a continuidade dos meus estudos na Universidade Federal do Piauí, em Teresina. Agradeço também ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil (UFPI) por proporcionar experiências incríveis que contribuíram para o meu desenvolvimento pessoal e profissional.

Em segundo lugar, expresso minha gratidão ao meu orientador, Professor Doutor Johny Santana de Araujo, pela oportunidade de desenvolver este trabalho. Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil (UFPI), em especial ao Professor Doutor Francisco Gleison da Costa Monteiro, que me orientou na graduação e sempre me incentivou em minhas pesquisas sobre o tema.

Agradeço ao Professor Doutor Francisco de Assis de Sousa Nascimento, coordenador do Curso de Graduação em História pelo Centro de Educação Aberto e a Distância da Universidade Federal do Piauí. Durante o período em que lecionei como Professor Tutor presencial e a Distância no Polo Concita Mendes em São José do Peixe, seu constante incentivo na Formação Continuada foi essencial. Meus sinceros agradecimentos também aos amigos Professor Doutor Márcio Douglas de Carvalho e Silva e à Professora Mestre Cleide Maria de Carvalho Silva, que sempre contribuíram para minha formação e crescimento profissional.

Nesse momento, quero prestar uma homenagem especial a Fernando Lins, que, infelizmente, nos deixou em 2018. Sua generosidade ao encaminhar-me sua pesquisa proporcionou-me a oportunidade de dar continuidade ao seu trabalho. Que Deus, em Sua

infinita bondade, conceda paz à alma de Fernando. Sua valiosa contribuição jamais será esquecida. Agradeço ainda ao Professor Marcos Paulo Mendes Araújo, autor do trabalho “O útil e o necessário”, cujas ideias foram fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa. Meu reconhecimento estende-se ao Sr. Fred Nicolau da Fundação Rampa, cujo apoio constante tem sido inestimável ao longo dos anos.

Agradeço ao Sr. Marcello Dante de Almeida Nunes do Espaço Cultural Aeronáutico Prof. Vespasiano J. Rubim Nunes em Teresina pela colaboração na pesquisa em História da Aviação no Piauí, fornecendo bibliografia e informações cruciais. Finalmente, minha gratidão ao Sr. Teodoro Ferreira Sobral Neto pela valiosa assistência nas fontes de História da Aviação no Piauí, juntamente com a colaboração do Centro Cultural Laboratório Sobral, localizado em Floriano. A todos, meu sincero reconhecimento pela contribuição significativa para o sucesso deste trabalho.

RESUMO

Este trabalho investiga a historiografia da aviação, utilizando como base as obras de Aguiar Pinto (*Os Precursores Brasileiros da Aeronáutica*), Roberto Pereira de Andrade (*Construção Aeronáutica no Brasil*), e Alberto Santos Dumont (*Os Meus Balões*), além de arquivos da Aviação Militar da Primeira Guerra Mundial da França, documentos de jornais, arquivos públicos e privados, entre outros. O estudo reflete sobre o processo da História da Aviação no Brasil nas décadas de 1910 a 1930, destacando o impacto da Escola de Aviação Brasileira e a reestruturação da Escola de Aviação Militar com a Missão Francesa. O trabalho aborda a formação dos primeiros aviadores militares, responsáveis pela criação dos Correios Aéreos Militares e pela integração de pilotos brasileiros na aviação comercial. Além disso, destaca o processo de regulamentação dos serviços civis de navegação aérea no Brasil em 1925, que atraiu empresas estrangeiras para o mercado de aviação comercial, como a Condor Syndikat, que fundou as primeiras companhias de aviação no Brasil – Varig e Syndicato Condor. Por fim, o estudo ressalta a importância da aviação civil no Piauí, destacando seu papel crucial no transporte de pessoas e objetos postais nas regiões Norte e Nordeste do Brasil. Os principais referenciais teóricos que serão considerados incluem Jacques Le Goff, Pierre Nora, Patrick Facon, Mickael Aubout, Bruno de Melo Oliveira, Marcos Paulo Mendes, André Barbosa Fraga, Francisco Alcides Nascimento e outros.

Palavras-chaves: História. Aviação Civil. Aviação Militar. Transporte. Pessoas.

ABSTRACT

This work investigates the historiography of aviation, using as its foundation the works of Pinto Aguiar (*The Brazilian Pioneers of Aeronautics*), Roberto Pereira de Andrade (*Aeronautical Construction in Brazil*), and Alberto Santos Dumont (*My Balloons*), in addition to archives from the Military Aviation of the First World War in France, newspaper documents, public and private archives, among others. The study reflects on the history of aviation in Brazil from the 1910s to the 1930s, highlighting the impact of the Brazilian Aviation School and the restructuring of the Military Aviation School with the French Mission. The work addresses the formation of the first military aviators, responsible for the creation of the Military Air Mail and the integration of Brazilian pilots into commercial aviation. Additionally, it emphasizes the process of regulating civil air navigation services in Brazil in 1925, which attracted foreign companies to the commercial aviation market, such as Condor Syndikat, which founded the first aviation companies in Brazil – Varig and Syndicato Condor. Finally, the study highlights the importance of civil aviation in Piauí, emphasizing its crucial role in transporting people and postal items in the North and Northeast regions of Brazil. The main theoretical frameworks considered include Jacques Le Goff, Pierre Nora, Patrick Facon, Mickael Aubout, Bruno de Melo Oliveira, Marcos Paulo Mendes, André Barbosa Fraga, Francisco Alcides Nascimento, and others.

Keywords: History. Civil Aviation. Military Aviation. Transportation. People.

LISTA DE SIGLAS

EBA	Escola Brasileira de Aviação.
EAM	Escola de Aviação Militar.
CAM	Correio Aéreo Militar.
CAN	Correio Aéreo Nacional.
DAL	*Deutsche Aero-Lloyd*
SCADTA	Colômbia, a Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo
SC	Condor Syndikat
VARIG	Viação Aérea Rio-Grandense
DLH	*Deutsche Luft Hansa*
SCL	Syndicato Condor Limitada
NYRBA	Nova York, Rio, Buenos Aires
PANAM	Pan American Airways

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Projeto Dirigível n°1 25
Figura 2 – O 14-Bis 27
Figura 3 – Capa do Jornal Le Petit Journal 30
Figura 4 – La Demoiselle 32
Figura 5 – A Aviação em São Paulo 38
Figura 6 – Aeronave Cristina 42
Figura 7 – A Aviação no Brasil 43
Figura 8 – Monoplano Aribu 50
Figura 9 – Pilotos na Cabine do F-13 56
Figura 10 – Fotos diversas do Comandante Severiano Lins 57
Figura 11 – Cerimônias Semana da Aza 59
Figura 12 – Primeira Semana da Asa 60
Figura 13 – 10 anos Condor 62
Figura 14 – Aviação Alemã 1910-1927 67
Figura 15 – Avião Aerobate Dornier Wal Atlântico 69
Figura 16 – Logotipo da empresa Syndicato Condor 71
Figura 17 – Pouso do S-38 no Rio Igarassu 76
Figura 18 – Envolvimento da comunidade no pouso do primeiro avião no Piauí 77
Figura 19 – Barco Voador 79
Figura 20 – Capa do Almanaque da Parnahyba de 1931 80
Figura 21 – Visita de Getúlio Vargas a Teresina, Piauí 83
Figura 22 – Inauguração do primeiro campo de aviação no Piauí 84
Figura 23 – Inauguração do campo de aviação em Piripiri, Piauí 86
Figura 24 – Primeiro pouso no Campo de Pouso Taboca. Floriano, Piauí. 87
Figura 25 – Autoridades na inauguração do campo de pouso em Floriano, Piauí 87
Figura 26 – Campo de Pouso Taboca 88
Figura 27 – Inauguração do primeiro campo de aviação em Parnaíba para os Correios Aéreos em 1934 90
Figura 28 – Vista aérea do Palacio do Governo de Teresina, 28 de março de 1934. 92
Figura 29 – Vista aérea da cidade de Parnaíba, em 28 março de 1934. 92
Figura 30 – Esquadrilha aérea da Escola de Aviação do Exército em visita a Parnaíba 93
Figura 31 – Horários e tarifas de voos 96
Figura 32 – Propagandas da Panair do Brasil 98
Figura 33 – Boletim (check-in) do hidroavião "Taquary" 101
Figura 34 – Aeronave “Anhangá” 102
Figura 35 – Propaganda da inauguração da Condor 104
Figura 36 – Cais do Rio Parnaíba em Floriano, Piauí, 30 de julho de 1937. 105
Figura 37 – Rotas aéreas de 1936 106
Figura 38 – Linha Aérea Piauí 107
Figura 39 – Notícias sobre o acidente com o “Anhangá” 108

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 10
2 PINTO AGUIAR: O ESQUECIMENTO DOS PRIMEIROS PENSADORES BRASILEIROS DA AERONÁUTICA. 17
2.1 A História, jornais na França e o processo de início da aviação: um olhar sobre os pioneiros brasileiros. 28
2.2 História da Aviação Militar Francesa (1903-1915)..... 33
2.3 História da Aviação Civil e Militar no Brasil (1910-1915). 37
2.4 História e o processo da Regulamentação dos Serviços Civis de Navegação Aérea.. 44
3 ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR: FORMAÇÃO DE PILOTOS PARA AVIAÇÃO CIVIL. 49
3.1 Severiano Lins, Primeiro Comandante da Aviação Civil no Brasil, 1931. 55
3.2 História e documentação da Condor Syndikat 64
3.3 História, documentação da Syndicato Condor, 1927. 70
4 PARNAÍBA, A PRIMEIRA CIDADE DA AVIAÇÃO NO PIAUÍ. 75
4.1 Correio aéreo: a integração entre Teresina e a Capital Federal. 82
4.2 **A Escola de Aviação Militar no Piauí em 1934: Fotografias Aéreas e Estudo**. 91
4.3 Panair do Brasil: A Pioneira nos Céus do Piauí 94
4.4 Sindicato Condor no Piauí: Asas que Rompem Fronteiras – Transporte Aéreo e Integração Regional de 1936 a 1939. 101
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 113
REFEREÊNCIAS 118

1 INTRODUÇÃO

O foco central desta dissertação é uma continuidade do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado *Estação Panair do Brasil: Construindo uma Nova História da Aviação no Nordeste Brasileiro diante dos Acordos Comerciais e Militares*. Este Trabalho de Conclusão de Curso foi apresentado e defendido na Universidade Federal do Piauí, no Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, localizado na cidade de Picos-Piauí, no ano de 2014. A motivação para explorar este tema específico teve origem durante as atividades da disciplina de História Contemporânea, ministrada pelo professor Dr. Johny Santana de Araújo, em 2012, na Universidade Federal do Piauí. Desde então, o interesse pela problemática relacionada ao transporte aéreo e aos objetos postais para o nordeste nas décadas de 1910 a 1930 tem sido uma constante fonte de investigação.

No ano de 2017, ao realizar pesquisas sobre os Transportes Aéreos no Estado do Piauí, deparei-me com a escassez de documentação, especialmente em relação ao objeto de pesquisa "Condor" na década de 1930. Decidi buscar assistência junto à Fundação Rampa de Natal e recebi uma resposta do Diretor de Pesquisa da fundação[1]. Ele gentilmente forneceu o contato de um renomado pesquisador da Syndicato Condor, chamado Fernando Chaves Lins. Fernando Lins, destacado pesquisador da história da aviação no Brasil, possuía uma valiosa coleção da Revista Condor, abrangendo os anos de 1931 a 1938. Sua colaboração foi essencial para avançar nas pesquisas sobre a Syndicato Condor no Brasil. Ele compartilhou informações valiosas ao explicar que é filho do Primeiro Comandante Severiano Lins, um pioneiro da aviação no Brasil, que trabalhou no Syndicato Condor na Linha de Campo Grande, no Estado de Mato Grosso, em direção à cidade de Cuiabá. Em agosto de 2017, ele enviou parte de sua pesquisa sobre aviação no Brasil, já digitalizada, para o meu endereço no Estado do Piauí. Entre os materiais recebidos, estavam livros raros, como o de Pinto de Aguiar de 1910 intitulado *Os Precursores Brasileiros da Aeronáutica*, além da obra *A Breve História da Aviação Comercial Brasileira* de Aldo Pereira. Também incluiu o livro *Comandante Severiano Lins*, uma compilação de relatos da vida de Severiano Lins desde seus dias como Sargento Piloto na Escola de Aviação Militar.

Nesse sentido, pesquisei no Arquivo Público do Estado do Piauí e encontrei informações cruciais sobre o desenvolvimento do transporte aéreo e dos serviços postais para o Estado do Piauí. O primeiro jornal analisado foi 'O Momento de Teresina' nos anos de 1937

[1] Nome do diretor de pesquisa Fred Nicolau. https://www.fundacaorampa.com.br/af_missao.htm.

a 1938, seguido pelo 'Jornal O Monitor Comercial de Teresina' em 1939 e o 'Jornal Fanal' da cidade de Oeiras, Piauí, no ano de 1939, com publicações também em 1940. Nestes jornais analisados, foram encontradas muitas fotografias da inauguração de obras públicas durante o Estado Novo, documentos sobre a construção do campo de aviação dos Correios Aéreos no Estado e a inauguração da linha da aviação comercial pelas empresas aéreas Syndicato Condor e Panair do Brasil, especialmente relacionadas à chegada de Getúlio Vargas. Com o projeto do Estado Novo, a aviação foi fundamental para a integração no Estado do Piauí, juntamente com a criação dos Correios.

Deste modo, busquei outras fontes para preencher lacunas sobre o início da história da aviação no Piauí no final da década de 1920 e encontrei a digitalização do *Jornal Almanaque da Parnahyba*, realizada pelo Prof. Dr. Jeferson Luís Marinho de Carvalho. O historiador Francisco Vieira fez a doação dos exemplares. O Acervo Online do Jornal Inovação foi lançado na Plataforma Mundos do Trabalho Piauí[2].

Essa iniciativa resulta de um projeto de extensão desenvolvido pelo Curso de Licenciatura Plena em História da Universidade Estadual do Piauí (UESPI), Campus Professor Alexandre Alves de Oliveira, na cidade de Parnaíba. O projeto uniu diversos acervos dispersos, públicos e privados, com o objetivo de contribuir para a democratização do acesso a fontes históricas e fomentar pesquisas a partir desses acervos.

No acervo público da Hemeroteca Nacional (Biblioteca Nacional Digital)[3], vasculhei outras fontes de jornais de suma importância para compreender os aspectos desta dissertação, como o jornal Estado de São Paulo, Diario Illustrado do Rio de Janeiro, o carioca A Noite e o Correio da Manhã. Esses jornais traziam informações cruciais sobre o cotidiano dos pilotos, aeronaves, empresas aéreas, acidentes aéreos e eventos da aviação financiados tanto pelo Estado quanto por indivíduos com alto poder aquisitivo, especialmente devido à natureza local desses jornais. Outros acervos digitais foram de suma importância para o desenvolvimento deste trabalho, como o Acervo da Panam[4], Acervo *Sikorsky*[5], Acervo da Panair do Brasil[6], e a coletânea especial do Museu da *University of Miami*[7].

---

[2]MUNDOS DO TRABALHO PIAUÍ.**Almanaques da Parnaíba**. Disponível em: http://www.mundosdotrabalhopi.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 5 out. 2023.

[3] BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Nata de Roda Pé. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/sobre-a-bndigital/politicas-de-digitalizacao/>. Acesso em: 10 ago. 2023.

[4] ACERVO DA PANAM. **Pan Am 90 Years Ago**. Disponível em: https://www.panam.org/pan-am-90-years-ago. Acesso em: 07 dez. 2023.

[5]SIKORSKY ARCHIVES. **Sikorsky S-38**: Product History. Disponível em:https://sikorskyarchives.com/home/sikorsky-product-history/american-flying-boats-and-fixed-wing-aircraft/sikorsky-s-38/. Acesso em: 05 nov. 2023.

[6] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL. Disponível em: https://panair.com.br/por/legado/. Acesso em: 07 dez. 2023.

Enfim, por meio do acervo do Centro Cultural Laboratório Sobral, encontramos documentação sobre a inauguração dos Correios Aéreos Militares em 1934 na cidade de Floriano e da empresa aérea Syndicato Condor. O Centro Cultural Laboratório Sobral reuniu e organizou uma variedade de documentos, fotografias, registros audiovisuais e materiais históricos relacionados à aviação, à inauguração de campos de pouso e a eventos de grande importância para a cidade de Floriano, localizada na região centro-sul do Estado do Piauí. Esses elementos compõem um acervo significativo, permitindo que residentes, pesquisadores e interessados explorem e compreendam a evolução da cidade ao longo do tempo. O responsável pelo acervo é o economista Teodoro Ferreira Sobral Neto, pesquisador da aviação e autor do texto, destacando o Centro Cultural como um guardião valioso das memórias da cidade.

Ao longo desta dissertação, buscaremos ampliar e dialogar com autores que contribuíram coletivamente para o pensamento aeronáutico, como Aguiar Pinto e Roberto Pereira de Andrade. Também discutiremos as ideias de André Barbosa Fraga sobre a mentalidade aeronáutica criada pelo Estado Novo e seu impacto na aviação no Estado do Piauí, promovendo sua integração regional[8]. Além disso, exploraremos as análises de Francisco Alcides do Nascimento em sua obra A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina, na qual ele descreve um cronista da época relatando o primeiro sobrevoo de um avião nos céus da capital durante a visita do presidente da República a Teresina em setembro de 1933[9]. É buscar, na História da Aviação Nacional, recordações; os lugares de memória que são, antes de mais nada, vestígios[10]. São rituais de uma sociedade sem cerimônias, sacralidades efêmeras em um contexto que dessacraliza, ilusões de eternidade. Esses locais de memória envolvem sujeitos esquecidos no âmbito da história da aviação nacional e internacional. Tanto Le Goff[11], quanto Halbwach[12] recordam e descrevem esses

---

[7] UNIVERSITY OF MIAMI LIBRARIES. **Time tables, tariffs**: Havana, Nassau, Mexico, Panama, West Indies, Central and South America, June 15, 1933. Disponível em: https://digitalcollections.library.miami.edu/digital/collection/asm0341/id/20443/rec/39. Acesso em: 07 dez. 2023.

[8] FRAGA, André Barbosa. O Brasil tem asas: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas. 2017. 418 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de História. Bibliografia

[9] NASCIMENTO, Francisco Alcides do. *A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina*. Teresina: FCMC, 2002.

[10] NORA, Pierre. Entre Memória e História: A Problemática dos Lugares. Tradução: Yara Aun Khour. **Proj. História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

[11] LE GOFF, Jacques. História e memória. Tradução Bernardo Leitão. et. al. Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990. A História Nova. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

[12] HALBWACHS, Maurice. A Memória Coletiva. Tradução de Laurent Léon Schaffter. São Paulo: Vértice/Revista dos Tribunais, 1990.

lugares de memória esquecidos pela sociedade atual, ressaltando a necessidade de investigar essa Memória Coletiva[13].

No segundo capítulo, intitulado "**AGUIAR PINTO: O ESQUECIMENTO DOS PRIMEIROS PENSADORES BRASILEIROS DA AERONÁUTICA**", vou discutir e analisar os primeiros pensadores brasileiros que contribuíram para o desenvolvimento de um aparelho capaz de voar em território continental. O primeiro pensador que autor investiga é Bartolomeu Lourenço de Gusmão, a partir do qual vai buscar bibliografia como o *Manifesto Sumário*[14] e *Dicionário bibliográfico português*[15]. Em seguida, vai discutir o paraense Júlio Cesar Ribeiro de Sousa, com sua patente sobre "Sistema de Navegação Aérea", publicada e aprovada em 1881 sob número do registro 8132, registrada no Senado Federal[16]. A segunda fonte analisada é a obra *Construção Aeronáutica no Brasil*, do autor Roberto Pereira de Andrade, publicada em 1976, que aborda o início da indústria da aeronáutica no Brasil pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). O autor destaca os precursores da aeronáutica no Brasil que foram esquecidos pela historiografia tradicional. Outra fonte analisada é a obra *Os Meus Balões*, de Alberto Santos Dumont. Nesse livro, Santos Dumont descreve seu processo de estudo, desde sua passagem por São Paulo até sua ida para a França. Ele relata seus primeiros projetos de "dirigíveis" e aborda, também, seu penúltimo projeto, o 14 Bis, que foi o primeiro avião mecanizado a voar em público no Campo de Bagatelle, em Paris. Além disso, serão analisadas outras documentações sobre a história da aviação civil na França e no Brasil, relacionadas aos acervos de jornais, arquivos públicos e privados. Esses documentos muitas vezes foram esquecidos pelos historiadores, mas são de extrema importância para compreendermos a história da aviação em ambos os países. Um exemplo é o jornal *Le Petit Journal*[17], da França, cujas edições foram adquiridas por muitas pessoas no Brasil, contribuindo para a disseminação da informação sobre a aviação. Além disso, existem documentos nos arquivos da defesa da França[18] que também são relevantes para a história da

---

[13] LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução de Bernardo Leitão *et al*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1990. 425 p.

[14] RODRIGUES, Lysias Augusto. **História da Conquista do Ar**. Manifesto sumario, Códice 342 da Biblioteca da Universidade de Coimbra, p. 49. Rio, 1937.

[15] SILVA, Inocêncio Francisco da. **Dicionário bibliográfico português**, Tombo I, p .334. Lisboa: Imprensa Nacional, 1858.

[16] BRASIL. **Lei nº 9.279, de 14 de maio de 1996**. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 15 de maio de 1996. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/518898. Acesso em: 02 fev. 2024.

[17] LE PETIT JOURNAL illustré du 25 Novembre 1906. Tradução: app *Crow T*ranslate. Disponível em: http://cent.ans.free.fr/pj1906/pj83625111906.htm. Acesso em: 07 dez. 2023.

[18] AUER-VÉRAN, Francine de. **Archives de la Défense, archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale** : répertoire numérique détaillé de la série a (1914-1919) et guide des sources. Sob a direção de Pascal Gallien, Georges Rech e Agnès Chablat-Beylot. Documentaliste. Château de Vincennes: 2008.

aviação civil. Finalizando o capítulo, discutimos o Decreto n° 16.983, de 22 de julho de 1925, dos Serviços Civis de Navegação Aérea, que foi assinada pelo ministro Francisco Sá, responsável pelo Ministério dos Negócios da Viação e Obras Públicas.

No terceiro capítulo denominado '**ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR: FORMAÇÃO DE PILOTOS PARA AVIAÇÃO CIVIL**', vou explorar e analisar através da problematização do autor Pereira de Andrade (1976)[19], sobre o Tenente de Infantaria Marcos Evangelista Villela Junior, originário de Alagoas, que foi um pioneiro do Exército Brasileiro no desenvolvimento de aeronaves próprias, construindo o monoplano "Aribu" e o biplano "Alagoas". No segundo momento, vou fazer uma discussão da obra *História geral da Aeronáutica brasileira*[20] e o papel da Missão Francesa, que contribuiu para a modernização das Forças Armadas, ensinando técnicas e metodologias avançadas. Além disso, vou dialogar com Araujo (2021)[21], sobre a importância da criação da Escola de Aviação Militar em 1921, e incorporação de sargentos no curso, que impulsionou o desenvolvimento da aviação civil, com vários sargentos migrando para empresas como Syndicato Condor e Panair do Brasil. Essa transição reflete a evolução da aviação no Brasil, impulsionada por mudanças governamentais na busca por profissionalização e nacionalização da aviação. Por outro lado, descreverei o Sargento Severiano Lins, primeiro comandante da aviação civil no Brasil, através da *Revista Condor*[22], cuja vida foi marcada por sua transição da carreira militar para a aviação comercial, representando-se, assim, outros sargentos pilotos que foram esquecidas pela história da aviação no nosso país. Os relatos de suas experiências na Syndicato Condor destacam os desafios enfrentados pelos pioneiros, como a Corrida Aérea de 1936, demonstrando sua habilidade e dedicação. A celebração dos dez anos da Syndicato Condor em 1937 ressalta a importância dessa empresa pioneira na aviação sul-americana. Em vista disso, será descrito a origem da grande empresa estatal *Luft Hansa*, criada pelo governo alemão, que se unificou para formar uma nova empresa voltada para o mercado internacional, chamada "Condor Syndikat". O objetivo da Condor Syndikat era expandir a indústria da aviação no mundo, ou seja, aumentar as vendas de aeronaves da fabricante *Lufthansa*, o que resultaria em um aumento do emprego na Alemanha, que estava enfrentando grandes consequências econômicas no período pós-Primeira Guerra Mundial. A Condor Syndikat

[19] ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil**: 1910-1976. São Paulo: Brasiliense, 1976.
[20] BRASIL. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História geral da Aeronáutica brasileira**: da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Vila Rica, 1991. Volume 3.
[21] ARAUJO, Marcos Paulo Mendes. **O útil e o necessário**: breve história dos sargentos pilotos do exército (1914-1941). São Paulo: Editora Dialética, 2021.
[22] Acervo de Fernando Chaves Lins – *Revista Aérea Condor* (1931-1938).

estava alinhada com os interesses do governo alemão, que via a empresa como uma oportunidade de impulsionar setores econômicos de interesse da indústria alemã. O governo, conhecido como Reich, criou um projeto chamado "Projeto Transoceânico". Deste modo, a Condor Syndikat desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da aviação comercial no Brasil e na América do Sul. Com o sucesso do Projeto Transoceânico, a empresa foi responsável pela criação das primeiras companhias aéreas no Brasil, como a Varig e a própria Syndicato Condor. Através de concessões e acordos com o governo brasileiro, a Condor Syndikat obteve o controle do mercado brasileiro, sendo proprietária majoritária da Syndicato Condor e possuindo uma participação minoritária em outra empresa.

No quarto capítulo, **PARNAÍBA A PRIMEIRA CIDADE DA AVIAÇÃO NO PIAUÍ**, ressaltarei o primeiro ano da aviação no Piauí, quando a cidade de Parnaíba surge como a primeira cidade do Piauí a ter contato com a aviação, em 1929. Ao tornar-se parte integrante dessa rota pioneira, Parnaíba não apenas testemunhou o desenvolvimento da aviação comercial no país, mas também desempenhou um papel importante como ponto estratégico e geográfico da aviação no Brasil com as primeiras operações da aviação comercial. Até a chegada de Getúlio Vargas, com o projeto de Estado, a aviação foi fundamental para a integração no Estado do Piauí, juntamente com a criação dos Correios Aéreos. Esses eventos provocaram uma mudança na forma como as pessoas imaginavam as coisas, construindo uma narrativa de progresso e modernidade que transformou as cidades do Piauí. Essa integração foi concluída em 1934, com as cidades de Teresina, Piripiri, Floriano e Parnaíba. Também a presença da Escola de Aviação Militar no Piauí, sobretudo em 1934, foi de suma importância para o desenvolvimento da aviação no Brasil e para integração da aviação no estado.

Neste capítulo abordarei a história da Panair do Brasil, uma empresa aérea pioneira que desempenhou um papel crucial no desenvolvimento da aviação comercial no Brasil, especialmente na região Norte e no Piauí. A empresa desempenhou um papel fundamental na construção da infraestrutura aeroportuária no Brasil, especialmente no litoral, contribuindo para o progresso e modernização do transporte aéreo. A Panair inaugurou rotas importantes, como Buenos Aires-Rio de Janeiro, e estabeleceu estações radiotelegráficas em várias cidades. Destaca-se o impacto da Panair do Brasil no Piauí, especialmente em Parnaíba, onde a empresa contribuiu para o desenvolvimento econômico e social. O Porto das Amarrações, em Parnaíba, tornou-se um importante entroncamento aéreo, facilitando rotas nacionais e internacionais para o Norte do Brasil, Colômbia, Caribe e Estados Unidos. Em 1939, a Panair do Brasil construiu um novo aeroporto em Parnaíba, na região de Rosápolis, para acomodar suas aeronaves. Essa expansão refletiu o crescimento e a importância da aviação comercial no

Piauí. Concluindo o capítulo, a história e memoria da aviação comercial no Piauí durante os anos de 1934 e 1939, especialmente com a presença da Syndicato Condor, mostraram um período de desenvolvimento e integração no estado a partir da aviação.

No final do capítulo, mostrarei a importância do governo de Leônidas de Mello que, alinhado ao projeto de Getúlio Vargas, promoveu a integração da aviação comercial no Piauí. A criação do Departamento de Aeronáutica Civil em 1931 por Vargas impulsionou o desenvolvimento da aviação no Brasil. Leônidas de Mello, como governador, aplicou essa política no Piauí, favorecendo a Syndicato Condor. A empresa inaugurou rotas no Meio-Norte, em 1937, e o governador Leônidas de Mello se destacou nas viagens políticas, fortalecendo seu governo. Em 1939, a empresa concluiu suas rotas no Piauí, conectando cidades como Teresina, Parnaíba, Floriano, União, Amarante, Oeiras e Picos.

No último capítulo, apresentam-se as **CONSIDERAÇÕES FINAIS**. Em seguida, são listadas as **REFERÊNCIAS** que contribuíram para o desenvolvimento da pesquisa e a construção desta dissertação.

2 PINTO AGUIAR: O ESQUECIMENTO DOS PRIMEIROS PENSADORES BRASILEIROS DA AERONÁUTICA.

Quando se inicia a história da aviação sobre a história dos primeiros intelectuais brasileiros que pensaram um instrumento capaz de se locomover pelo ar, sempre remente ao século XX, esquecendo do processo de históricos anteriores. Este processo de historiografia da aviação no Brasil esquece um longo período de pensadores e intelectuais que contribuíram para o desenvolvimento da aviação em nosso país, com um foco centrado em Alberto Santos Dumont, conhecido como o Pai da Aviação Nacional. Segundo Aguiar Pinto (1910), esse esquecimento pode ser atribuído à historiografia tradicional, que construiu uma narrativa centrada em um herói nacional. É importante destacar que o esquecimento dos outros pioneiros da aviação brasileira foi resultado de uma historiografia voltada ao individualismo rejeitando o processo coletivo da história da aviação no país, uma vez que diversos outros sujeitos contribuíram para o desenvolvimento dessa área com a preocupação em se locomover pelo território nacional.

Entre esses intelectuais, incluem-se os primeiros inventores brasileiros, cujos monumentos representam os lugares de memória desses pioneiros[23]. A história relata os primeiros pensadores ou precursores brasileiros da aeronáutica, que se preocuparam com a navegação aérea devido à complexidade geográfica do território brasileiro, especialmente em regiões periféricas de difícil acesso.

> Entre muitos, o da navegação aérea é de suma importância para o Brasil. País alinhado entre os cinco de maior extensão territorial, e com um povoamento dispersivo, feito ao longo das linhas de penetração de menor resistência, cumpre à aviação importante papel no processo de nossa integração física, econômica e politica[24].

A primeira fonte analisada é a coleção *Retratos do Brasil*, volume 92, do autor Pinto Aguiar (1910-1991), sob o título os *precursores brasileiros da aeronáutica*, publicado em 1975, que descreve os primeiros brasileiros a pensarem em um instrumento capaz de fazer o homem levantar voo. O primeiro pensador e inventor foi o padre luso-brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724), conhecido como o padre voador. O padre foi o primeiro pensador que compreendeu que a melhor opção de transitar no território brasileiro seria pelo ar, devido à grande extensão territorial e as dificuldades geográficas do Brasil.

---

[23] NORA, Pierre. Entre Memória e História: A Problemática dos Lugares. Tradução Yara Aun Khour. São Paulo, 1993. p. 2.
[24] AGUIAR, Pinto de. **Os Precursores brasileiros da aeronáutica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975. p. 3.

A segunda fonte analisada é a obra *Construção Aeronáutica no Brasil* do autor Roberto Pereira de Andrade, publicada em 1976, que aborda o início da indústria da aeronáutica no Brasil pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). O autor faz uma análise dos primeiros pensadores da aeronáutica no Brasil, que sofreram um processo de esquecimento pela historiografia tradicional, pela imprensa e pelos próprios historiadores. Segundo Pereira de Andrade (1976), o padre Bartolomeu de Gusmão (1685-1724), nascido em Santos e criado em São Paulo, foi o inventor da "Passarola", uma espécie de balão de ar quente, que ele apresentou ao rei de Portugal em 1709, em uma demonstração pública. Além disso, ele também registrou uma patente para uma bomba hidráulica em 1715, que foi usada para esgotar a água dos porões dos navios. A contribuição de Gusmão para a história da aviação é notável, embora tenha sido pouco divulgada na época[25].

Entre eles incluem-se, evidentemente, os monumentos, esses lugares da memória que, para Le Goff (1990), remetem ao processo do passado por meio de informações e representam lembranças de vários conjuntos de funções psíquicas. Graças a essas funções psíquicas, surgiram intelectuais brasileiros que pensaram em um instrumento capaz de permitir que o homem se locomovesse pelo ar.

> Pode-se atualizar pensamentos ou dados antigos, ou o que eles representam como antigos. Observar como as pessoas se lembram das coisas é uma maneira importante de entender questões relacionadas ao tempo e à história. Quando passamos da tradição oral para a escrita, a memória compartilhada e, especialmente, a "memória registrada" sofrem mudanças significativas. Isso é evidente ao analisarmos os primeiros pensadores da aviação[26].

A história sobre os primeiros pensadores das Aeronáuticas sofre com o processo de esquecimento devido à falta de documentos pesquisados e pouco divulgados pela imprensa tradicional, bem como pelos poucos historiadores que pesquisam sobre os precursores da aeronáutica. Deste modo, serão abordadas duas obras sobre a contribuição de pensadores brasileiros que tiveram uma visão mais ampla sobre o processo da construção coletiva da aviação. A primeira obra será *Os Precursores brasileiros da aeronáutica*, volume 92 da série *Retratos do Brasil*, do autor Pinto Aguiar, na qual ele vai anexar patentes de inventores que foram submetidas para o Senado Brasileiro, com aprovação, como a do paraense Júlio César Ribeiro. A segunda será *A Construção Aeronáutica no Brasil*, do autor Roberto Pereira de Andrade, que descreve outros pensadores, como no caso do paraibano Marcos Barbosa, que

---

[25] ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil**: 1910-1976. São Paulo: Brasiliense, 1976. p.10.

[26] LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão. et. al. Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.; LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 423.

executou diversos voos no final do século XVIII e que, segundo o historiador Celso Mariz (1920), era um autodidata, artista, inventor e gramático, e seu nome era bastante conhecido nas crônicas coloniais. De acordo com relatos da época, ele voou a grandes alturas em um aparelho de sua própria criação, considerado um precursor da navegação aérea. Além disso, ele também inventou instrumentos musicais de cordas e era um mestre da língua portuguesa. No entanto, apesar de sua fama na época, não deixou muitos registros ou produtos que permitam avaliar sua resistência, grandeza e valor. Marcos Barbosa é considerado o primeiro inventor da Paraíba[27].

De acordo com Andrade (1976), em 1899, o alferes de infantaria Paulino Júlio de Almeida Nuro projetou um monoplano experimental, uma espécie de planador, que ele próprio batizou de "Jaburu Voador". No entanto, ele não conseguiu despertar o interesse das autoridades brasileiras. Determinado, o inventor vendeu tudo o que tinha e viajou para a França, mas também não obteve sucesso. Uma comissão do Ministério do Exército foi criada para estudar os planos do "Jaburu Voador", mas concluiu que não havia fundamentos científicos suficientes para prosseguir com o projeto, resultando em seu arquivamento. Mesmo o processo que o alferes Almeida Nuro abriu no Supremo Tribunal Militar em 1907 não foi capaz de mudar o resultado[28].

> Carlos Rostaing Lisboa (1880-1941) patenteou no Rio de Janeiro, Paris e São Petersburgo, o projeto de um balão dirigível com um novo design. Essa aeronave foi detalhadamente descrita na revista francesa "L'Aérophile" em sua edição de janeiro de 1902. No entanto, o projeto não chegou a ser construído, embora tenha recebido o nome de "Aeronave Brasil".
> José Patrocínio (1853-1905) foi jornalista, político abolicionista e inventor. Em 1900, ele viajou para Paris, onde, juntamente com o engenheiro Tiret, desenvolveu planos para seu dirigível. Patrocínio voltou ao Brasil e prosseguiu com os trabalhos. Seu dirigível tinha uma estrutura de alumínio e era externamente coberto de tela. Quando o inventor faleceu, a máquina ainda inacabada foi desmontada e vendida por seus filhos[29].

O Brasil se tornou um polo de projetistas de balões e dirigíveis no mundo, como Carlos Rostaing Lisboa e o jornalista José Patrocínio, que criaram o planejamento de voos para seus dirigíveis. No entanto, a historiografia desse processo esqueceu outros pioneiros da aviação brasileira, como o engenheiro Carlos Euler, filho de suíços, nascido no Rio de Janeiro em 1893. Euler formou-se em engenharia pela Universidade de Zurique e, ao regressar ao

---

[27] MACHADO, João Vicente. **O primeiro inventor da Paraíba**. 2 de maio de 2022. Disponível em: https://joaovicentemachado.com.br/2022/05/o-primeiro-inventor-da-paraiba.html#. Acesso em: 3 maio 2023.
[28] ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil**: 1910-1976. São Paulo: Brasiliense, 1976.p. 12.
[29] Ibidem, p. 13.

Brasil em 1914, publicou uma interessante monografia intitulada "Considerações Sobre o Voo Mecânico"[30].

Andrade (1976) afirma que encontrou documento no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) sobre o teórico João Autto de Magalhães Castro (1864-1926). Amazonense de nascimento, Magalhães Castro projetou diversos instrumentos de concepção avançada para época, como um novo tipo de serra mecânica e uma espécie de alto-falante "ornitóide", dirigível alongado, provido de asas destinadas a aumentar a estabilidade da aeronave mais leve que o ar, nos movimentos horizontais[31].

Outro intelectual de suma importância para o desenvolvimento da navegação aérea no Brasil que se destacou foi Gastão Galhardo Madeira, paulistano do litoral, sendo natural da cidade de Ubatuba, São Paulo. Ele patenteou o projeto de um balão dirigível em madeira em 1890, testando na água as formas mais adequadas para a fuselagem de balões dirigíveis. Galhardo Madeira idealizou também novos sistemas estabilizadores para monoplanos e apresentou esses projetos aos construtores franceses Farman e Regy em 1914. A eclosão da Primeira Guerra Mundial não impediu a execução do projeto, finalmente aceito pelo fabricante *Rotmanoff & Cie*. O sistema estabilizador de Gastão Madeira foi registrado com uma patente francesa n° 475076, em 11 de julho de 1914, e seu autor recebeu uma considerável quantia em pagamentos de *royalties* pela invenção[32].

Outro pioneiro da aviação foi Leopoldo Corrêa da Silva, nascido em 1849 no estado de Minas Gerais. Em 1890, ele registrou na Alemanha a patente nº 55495 de um balão dirigível de grande porte destinado ao transporte de passageiros. Posteriormente, ele organizou no Rio de Janeiro uma empresa destinada a construir e explorar essa aeronave, que foi batizada de "Cruzeiro do Sul". A aeronave estava quase pronta quando Leopoldo Corrêa da Silva faleceu, interrompendo o projeto[33]. Ele foi o primeiro empresário brasileiro a fundar uma empresa relacionada ao transporte de pessoas e objetos postais.

A lista de nordestinos pioneiros da aviação inclui também o cearense Domingos José Nogueira Jaguaribe (1848-1926), que realizou estudos teóricos sobre a dirigibilidade dos balões, e o norte-rio-grandense Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (1864-1902), que perdeu a vida em Paris experimentando um novo balão dirigível de sua construção e projeto. Augusto Severo merece um lugar de destaque nessa relação de pioneiros brasileiros. Ele

[30] ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil**: 1910-1976. São Paulo: Brasiliense, 1976. p. 14.
[31] Ibidem.
[32] Ibidem. p. 16.
[33] Ibidem.

começou fazendo estudos teóricos sobre as formas mais apropriadas para balões dirigíveis. Depois, em 1894, construiu e voou no Brasil o balão "Bartolomeu de Gusmão", viajando mais tarde para a França onde aplicou sua experiência na construção do "Pax". Na manhã do dia 12 de maio de 1902, Augusto Severo e seu mecânico George Sachet levantaram voo para experimentar a estabilidade do "Pax". Uma fagulha do motor incendiou o hidrogênio da aeronave, que se precipitou em chamas sobre a Avenue du Maine, causando a morte de ambos os tripulantes. Os trabalhos desses pioneiros provaram que desde o início os brasileiros se preocuparam com os problemas da navegação aérea. Mas a indústria aeronáutica brasileira só se tornaria uma realidade anos mais tarde, depois que Alberto Santos Dumont provou de modo insofismável as vantagens do avião sobre o balão[34].

De acordo com Pinto Aguiar (1975), após 161 anos da invenção do aeróstato do padre voador Bartolomeu Lourenço de Gusmão, o ilustre paraense Júlio César Ribeiro de Sousa se destacou na história aeronáutica por obter a dirigibilidade dos balões sem auxílio de equipamentos mecânicos, contribuindo para o desenvolvimento da dirigibilidade dos balões aerostáticos. A partir de 1875, ele se interessou pela problemática da navegação aérea e realizou uma série de experimentos relacionados ao voo em planadores e balões. Em 1880, após cinco anos de observação pública na Província do Pará, publicou um artigo intitulado A Navegação Aérea, no qual afirmava: "A navegação aérea é um dever e uma necessidade do gênero humano, e esse dever há de ser plenamente cumprido e essa necessidade há de ser plenamente satisfeita"[35]. O resultado de suas pesquisas foi que o motor deveria ter a força de tantos cavalos a vapor quantas vezes for maior o peso em relação à potência. Ele foi precursor na utilização do motor elétrico em balões aerostáticos.

Segundo Pinto Aguiar (1975), Júlio César Ribeiro de Sousa formalizou, junto ao Senado Brasileiro, a sua teoria para a "praticabilidade da navegação aérea" e para a aprovação da patente. Ele definiu quatro resultados de suas experiências: a primeira é a utilização da força ascensional para imprimir o movimento propulsivo ao veículo; a segunda é a utilização da queda do mesmo para fim idêntico; a terceira é a combinação dos meios; e a última é a imitação do voo dos pássaros.

> Em 15 de março de 1881 reúne-se aquela entidade para ouvi-lo "expor o seu sistema de dar direção aos balões". A memória publicada na íntegra pelo Brigadeiro Lysias Rodrigues, na sua História da conquista do ar, apresentada

[34] ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil**: 1910-1976. São Paulo: Brasiliense, 1976. p. 30.

[35] SOUSA, 1880, *apud* AGUIAR, Pinto de. **Os Precursores brasileiros da aeronáutica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, p. 32.

> de forma relativamente sucinta, e datada de 20 de fevereiro, passa a ser estudada pela seção de Ciências Físicas do Instituto, a qual escolhe para tal fim uma comissão, designando-se como relator o próprio Barão de Teffé[36].

Então, de acordo com Aguiar (1975), a comissão que avaliou a invenção de Júlio César Ribeiro de Sousa descreveu o parecer do Barão de Teffé como relator, afirmando que o aparelho destinado à aviação aérea descrito por ele não é cópia ou imitação de qualquer outro mencionado pelos escritores que mais detalhadamente têm tratado do assunto, pertencendo-lhe, portanto, o incontestável direito ao título de inventor. Foi encaminhado para o Instituto Politécnico para manifestar a conveniência de auxiliar e financiar a pesquisa a realizar em grande escala. Com o auxílio financeiro do Governo do Pará, mediante autorização legislativa, ele viajou para Paris, onde promoveu o registro da patente de sua invenção para França, Inglaterra, Rússia, Itália, Bélgica, Espanha, Portugal e Estados Unidos. Júlio César Ribeiro de Sousa recebeu pela *Sociaté Francaise de Navigation Aérienne* o título de "membro associado", e encomendou ao conhecido fabricante Hilaire Lachambre o seu primeiro balão, denominado "Vitória".

> Em 8 de novembro de 1881 realiza sua primeira experiência em presença de várias testemunhas, entre as quais o próprio fabricante, lavrando-se uma ata da mesma: "Os abaixo- assinados declaram haver assistido, nas experiencias de quarta-feira 8 de novembro de 1881, o balão dirigível "Vitória" (de dez metro de comprimento) avançar contra o vento sem esforço algum e sem o auxilio de qualquer propulsor"[37].

Com o resultado do teste no dia 12 de novembro, Júlio César Ribeiro de Sousa realizou uma nova experiência na presença de representantes da *Société Française de Navigation Aérienne*, e do encarregado de negócios do Brasil na França, entre outros. O balão "Vitória" voava com uma velocidade superior a oito metros por segundo e era capaz de se dirigir a todas as direções possíveis, durante três horas. Júlio César Ribeiro de Sousa foi muito além dos testes com maquetes de madeira na Europa. Ele construiu e voou em três balões alongados: o "Vitória", o "Santa Maria de Belém" e o "Cruzeiro". Este último foi diversas vezes levado aos céus de Paris em ensaios de dirigibilidade.

É evidente que o sucesso de Júlio César Ribeiro de Sousa foi de suma importância, sendo referência para Alberto Santos Dumont. Em seu livro *Os Balões*, Dumont descreve a teoria e o modelo de Júlio César Ribeiro de Sousa com motor elétrico, sendo a energia

---

[36] AGUIAR, Pinto de. **Os Precursores brasileiros da aeronáutica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, p 40.
[37] Ibidem, p 44.

fornecida por uma bateria de pilhas cloro-cromadas. Isso incentivou Dumont na navegação aérea[38].

A mudança de seu pai para a cidade de São Paulo, onde se dedicavam à lavoura do café, levou à adoção de um processo mecânico avançado. Essas máquinas pesadas foram utilizadas nas propriedades agrícolas da família, mas Alberto Santos Dumont as utilizou em seus projetos de dirigíveis de balões, embora fosse impossível voar devido ao peso do motor. Em 1891, ele viajou para a Europa em companhia de seu pai para a cidade de Paris, onde iniciou seus estudos de aerostática com um alto custo financeiro para seu pai. Antes de retornar ao Brasil, ele participou de uma exposição de máquinas no Palácio das Indústrias e teve a oportunidade de ver um motor a petróleo que, pelas suas pequenas dimensões, seria capaz de resolver o problema da dirigibilidade dos balões.

Segundo Miranda Bastos, ele continuou seus estudos em física, química, mecânica, eletricidade e outras disciplinas na cidade de Paris, junto com seus primos. Com a morte de seu pai em agosto de 1892, Dumont se viu obrigado a voltar para o Brasil e continuou os estudos. Com o avanço da tecnologia, o combustível mais refinado proporcionou uma maior potência ao motor a combustão em relação aos seus antecessores. Com o retorno a Paris, Dumont buscou sempre estudar e pesquisar sobre os motores a combustão. Ele próprio comprava os motores do fabricante e fazia reabilitação e modificações para buscar a perfeição na máxima potência que os motores poderiam chegar. Ele utilizava corridas de automóvel para testar suas melhorias nos motores e suas resistências em percursos longos sem desligar o carro. Em seu livro *Os Balões*, Dumont compartilha sua experiência com motor-tandem em corridas de automóvel de Paris a Madri, em 1903.

> Fiz uma viagem de Paris para Amsterdã. Mesmo não estando inscrito, decidi testar meu veículo com um motor adaptado enquanto participava dessa corrida. Saí e fiquei feliz em ver que ele se saiu muito bem. Poderia ter alcançado uma boa posição no final, já que meu veículo era o mais potente em relação ao peso, e a velocidade média do vencedor não passou de quarenta quilômetros por hora. No entanto, estava preocupado com a possibilidade de o motor sofrer algum dano devido às vibrações intensas, e pensei que deveria preservá-lo para tarefas mais importantes. Minha experiência como motorista de carro foi muito útil para meus experimentos com aeronaves. Os motores a petróleo são máquinas sensíveis e temperamentais. Seu som possui nuances que só podem ser entendidas por ouvidos treinados. Se, em um dos meus voos, o motor da aeronave parecer estar em perigo, tenho certeza de que meu ouvido perceberá o aviso, e eu saberei como lidar com a situação. Desmontei o triciclo para usar o motor, e

[38] Alberto Santos Dumont, filho de Henrique Dumont e Francisca Santos Dumont, nasceu no interior da antiga província de Minas, em 20 de julho de 1873, na então Comarca de João Aires, mais tarde chamada Palmira. (AGUIAR, *op. cit.*, p. 97).

> nessa época, comprei um carro Panhard de seis cavalos, modelo mais recente. Com ele, fui de Paris a Nice em cinquenta e quatro horas, sem parar nem durante o dia nem à noite.[39]

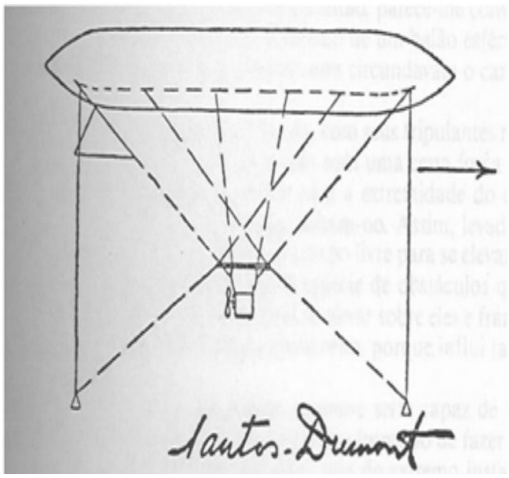
A partir de 1898, seu interesse pela atividade aeronáutica o levou a construir balões de hidrogênio esféricos e fusiformes. Em seu livro *À L'Assaut du Ciel* (1918), Dumont descreveu sua nova invenção, um balão cilíndrico de onze quilos que prometia uma boa velocidade dentro dos padrões europeus, com mil e duzentas rotações por minuto e um propulsor fixo diretamente à árvore do motor, com uma velocidade de pelo menos oito metros por segundo. No próprio livro, Alberto Santos Dumont ressalta sua vivência e expectativas de continuar seus estudos na cidade Luz, Paris. O livro foi publicado pela editora *Charpentier et Fasquelle* em 1904 e recebeu o título *Mes Aerostats*.

Depois de vencer o Prêmio Deutsch em 1901, Santos Dumont aperfeiçoou seus estudos, que registraram várias tentativas teóricas e práticas. Nesse sentido, destacam-se as dos irmãos Albert e Gaston Tissandier, que equiparam sua aeronave com um motor elétrico, com energia fornecida por pilhas de bicarbonato de potássio; de Hans Wolfert, também com um motor elétrico; de Charles Renard e Arthur Krebs, que foram muito semelhantes ou até mesmo calcadas nas teorias e modelos de Santos Dumont, mas ainda com motor elétrico, sendo a energia fornecida por uma bateria de pilhas clorocrômicas e impulsionando uma hélice de 7 metros.

O projeto do dirigível (Figura 1) pertence a Alberto Santos Dumont, que utilizou um motor elétrico em conjunto com gás inflamável. Embora tenha havido muitas tentativas e acidentes, ele conquistou o respeito em Paris. Seu dirigível foi um sucesso com uma dirigibilidade perfeitamente controlada. A fama nos jornais franceses publicitou Dumont com seus feitos e coragem, e ele conquistou diversos prêmios de reconhecimento. Um dos prêmios mais importantes foi conquistado em 19 de outubro de 1901, quando venceu o Prêmio do Aeroclube da França com um percurso desafiador contornando a Torre Eiffel.

[39] SANTOS DUMONT, Alberto. **Os meus balões**. Tradução: A. de Miranda Santos. 2. ed. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2016. p. 62.

Figura 1 – Projeto Dirigível n°1



Fonte**:** Santos-Dumont, 2016, p. 62.

A figura acima representa o primeiro projeto de Alberto Santos Dumont, apresentado em seu livro "Os meus balões", foi originalmente publicado em 1904 em Paris, em língua francesa, sob o título "Dans L'air"[40]. O livro foi traduzido por A. de Miranda Bastos e editado em português no ano de 1930. Nele, Santos-Dumont inicia com uma narrativa emotiva, evocando a figura de seu pai e seu empreendedorismo, para em seguida introduzir os relatos de suas aventuras aeronáuticas. Com um estilo leve, ele descreve os inventos gerados por sua prodigiosa imaginação e seu apuro técnico. No livro, encontramos as emoções das grandes provas em Paris, o reconhecimento dos parisienses por suas conquistas e os avanços na dirigibilidade do balão em 1901.

> Construí o leme do meu balão usando tecido esticado sobre uma armação de aço em forma de triângulo. No entanto, ainda precisava encontrar um jeito de adicionar pesos que pudessem ser movidos, o que achei muito importante desde o início do projeto. Para resolver isso, coloquei sacos de lastro na frente e atrás da barquinha, pendurados por cordas na parte de fora do balão. Usando cordas mais leves, era possível puxar cada peso para a barquinha (ver figura 3), alterando assim o equilíbrio do sistema. Se puxasse o peso da frente, a parte da frente do balão se levantaria, enquanto puxar o peso de trás faria o efeito contrário. Também tinha um cabo comprido de sessenta metros que poderia ser usado como peso móvel se fosse necessário. Todos esses trabalhos levaram vários meses e foram feitos na minha pequena oficina na Rua do Coliseu, a poucos passos do lugar onde o Aeroclube de França iria ter suas primeiras instalações no futuro[41].

Essa afirmação é uma descrição para solução que Santos Dumont encontrou para resolver um problema importante para a dirigibilidade desse projeto de balão. Além disso, foi

[40] **Projeto n°1.Santos-Dumont, Alberto. Os meus balões ("dans l' air")** ; tradução do original francês por A. de Miranda Santos. – 2. ed. – Brasília :Senado Federal, Conselho Editorial, 2016, 76 p.
[41] SANTOS-DUMONT, *op. cit*., p. 76.

identificada uma necessidade que controlava o peso que poderia interferir na direção devido à gravidade do balão e assim controlar sua direção de voo. Essa solução permitiu a Santos Dumont controlar a direção de voo do balão de forma mais precisa. A sua necessidade de criar soluções para seus problemas sempre foi inventar algo para os solucionar, como a menção ao cabo-pendente de sessenta metros de comprimento, que mostra que Santos Dumont estava sempre buscando novas soluções para os desafios que enfrentava. Sua determinação em superar os obstáculos que surgiam em seu caminho é um traço marcante de sua personalidade e contribuiu para o seu sucesso como pioneiro da aviação. Em seu livro *Meus Balões* mostra uma identidade programática e buscar soluções devido a uma necessidade encontrada pelas invenções ou pelos desafios do cotidiano social.

> Dormi durante três anos, e no mês de julho de 1906, apresentei meu primeiro avião no campo de Bagatelle. O leitor pode se perguntar por que não o construí mais cedo, ao mesmo tempo que os meus dirigíveis. A explicação é que o processo de invenção não ocorre de forma repentina; ele progride gradualmente. Inicialmente, tornei-me um bom piloto de balão livre e só depois me dediquei ao desafio de torná-lo dirigível. Da mesma forma, tornei-me habilidoso no manuseio dos meus dirigíveis antes de abordar a questão do avião. Passei muitos anos estudando detalhadamente o motor a petróleo, e só quando percebi que estava em um estado de perfeição suficiente para sustentar o voo, iniciei o desafio de criar algo mais pesado que o ar[42].

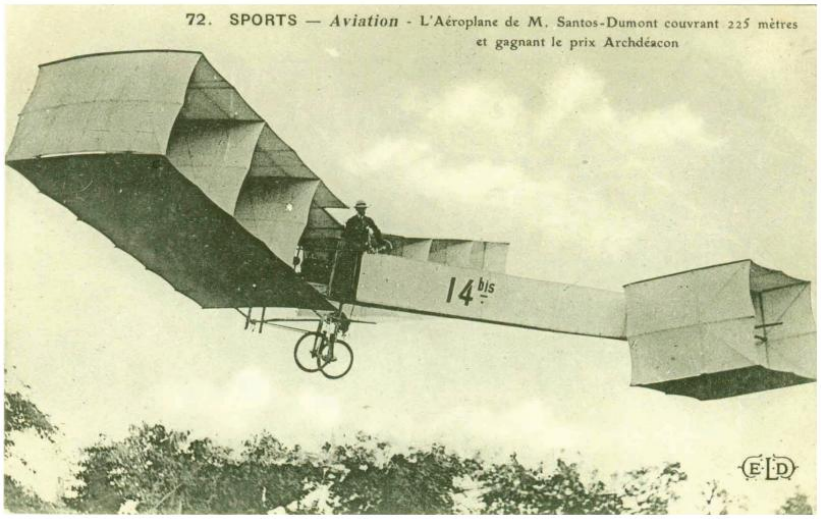
Este esclarecimento de Santos-Dumont é interessante, pois descreve a dificuldade de um objeto muito pesado voar, e mostra como ele começou a estudar e perceber que os motores mais resistentes eram os de automóveis, os quais ele testava em corridas de grande duração. A partir de suas experiências com a dirigibilidade de balões em 1906, ele reformulou sua teoria. Segundo Fonseca Godin (1940), seus novos projetos tinham como objetivo realizar experimentos com aeronaves mais pesadas do que o ar. Seu primeiro projeto foi o N°11, que marcou o início do projeto de um avião monoplano bimotor. O projeto seguinte, o N°12, era um projeto de helicóptero com duas hélices girando em sentido contrário, mas ambos não chegaram a voar plenamente. Para testar sua estética, Santos Dumont criou o projeto N°13, um balão semirrígido.

No seu último projeto de teste, muitas pessoas acreditaram que seria apenas um novo balão e muitos boatos surgiram na imprensa francesa. A partir de 1905, Santos Dumont iniciou seus estudos que culminaram no projeto número 14, utilizado em várias provas de leme, ascensão, direção e descida, e que acabou sendo utilizado na sua aeronave N°14, tornando-a dirigível. A estrutura da aeronave era feita de bambu e seda japonesa, com as

[42] SANTOS-DUMONT, *op. cit*., p. 76.

juntas e estruturas feitas de alumínio para reduzir o peso. A aeronave tinha 10 metros de comprimento, 12 metros de envergadura, 80 metros quadrados de superfície, pesava 160 quilos e era acionada por um motor do tipo Antoinette 50 HP. O trem de pouso consistia em três rodas simples de bicicleta, distanciadas entre si por apenas 70 centímetros. Em 23 de outubro de 1906, Santos Dumont fez história ao decolar com o seu primeiro avião mecanizado do mundo, o 14 Bis, no Campo de Bagatelle, em Paris, tornando-se o primeiro avião mecanizado a voar publicamente no mundo[43].

Figura 2 – O 14-Bis



Fonte: Santos-Dumont, 2016, p. 318.

A fotografia foi retirada do seu livro *Meus balões* e mostra a capacidade de Dumont e seu sucesso ao decolar no Campo de Bagatelle, em Paris, tornando-se o primeiro avião mecanizado a voar publicamente no mundo. O segundo aviador a voar com sucesso foi Gabriel Voisin, em 1907. No mesmo ano, no dia 26 de outubro, Henri Farman, no local de Issy-les-Moulineaux, voou por um tempo de 52 segundos e quebrou o recorde anterior de Santos Dumont. Em 1908, Farman conseguiu superar seu próprio recorde, voando por 20 minutos e 19 segundos, em junho, e Léon Delagrange bateu o recorde novamente em setembro, voando por 29 minutos e 53 segundos em *Issy-les-Moulineaux*. A partir desses recordes, a aviação continuou a evoluir, com os tempos de voo se estendendo por horas e dias.

Desse modo, como podemos ver, a problemática apresentada sobre a historiografia da aviação no Brasil encontrou primeiramente a falta de documentação sobre sujeitos esquecidos, inventores e intelectuais brasileiros que pensaram em um instrumento capaz de se locomover pelo ar. Este desenrolar do processo historiográfico foi tão significativo e marcante

[43] SANTOS-DUMONT, *op. cit.*, p. 318.

que excluiu um grupo de pioneiros da aviação e suas contribuições para a navegação aérea, centralizando toda a narrativa do desenvolvimento do transporte aéreo desde os primeiros dirigíveis no Pai da Aviação Nacional, Alberto Santos Dumont. No entanto, essa narrativa em busca de um herói nacional servirá como constatação de Alberto Santos Dumont como inventor do Avião devido ao esquecimento de outros intelectuais que contribuíram para o conhecimento da navegação, atribuído à historiografia tradicional, que valorizou uma historiografia individualista em detrimento uma historiografia coletiva que descreve um processo histórico sobre um instrumento capaz de se locomover pelo ar. Portanto, é importante que historiadores e pesquisadores repensem a historiografia da aviação no Brasil a partir de conjuntos de um processo coletivo de pensadores, inventores, intelectuais e pioneiros que contribuíram para evolução da navegação aérea, como dirigíveis e outros instrumentos de suma importância para ciência aeronáutica ao longo do tempo, que contribuíram para o desenvolvimento da aviação no país.

Sendo assim, outro ponto muito importante para os primeiros intelectuais e inventores da aviação era validar a sua patente da invenção, obtendo reconhecimento pela sua invenção que deveria ser submetida ao Senado Brasileiro para ser patenteada. O segundo ponto era a confirmação internacional da sua invenção, primeiramente na França e Alemanha, e depois em outros países. Ou seja, para ter reconhecimento mundial, era necessário ser aceito na França. Isso aconteceu com muitos pioneiros da aviação, inclusive com Alberto Santos Dumont, que foi contestado por outros inventores do mundo quanto à invenção do avião.

2.1 A História, jornais na França e o processo de início da aviação: um olhar sobre os pioneiros brasileiros.

No final do século XIX e início do século XX, a mídia impressa era a principal fonte de informação sobre o início do processo de aviação no mundo. No entanto, o período da segunda metade do século foi crucial, pois representou a vitória do comercialismo na imprensa e sua fidelidade à política – tudo isso durante uma era de expansão da Revolução Industrial[44]. Nesse período, os jornais tiveram um papel crucial na documentação e divulgação desses eventos, desde o início da aviação, com a evolução da ciência aeronáutica e como registro e o passado histórico nas grandes conquistas da humanidade e sua história marcada por uma série de eventos e descobertas importantes, como o primeiro voo público de

[44] ARAÚJO, Johny Santana de. O Jornal publicador Maranhense e a construção da Guerra do Paraguai 1865-1868. **Revista Outros Tempos**, São Luís, v. 18, p. 278-297, 2021. p. 280.

um avião no mundo do inventor Alberto Santos Dumont, cujo voo durou 21 segundos e entrou para a história como o primeiro avião a voar em público no mundo.

Segundo Pinto Aguiar (1975), naquela época, ninguém no mundo voava em aeroplano com motor. Eram planadores, como o monoplano e o biplano de Chanute, o biplano dos irmãos Wright, o aparelho de Voisin, Tatin e todos os demais que existiam então. Tinha-se chegado, porém, depois de um século de experiências, a certas conclusões pacíficas, e as leis de Langley puseram fim ao empirismo reinante, abrindo efetivamente uma nova era em que o helicóptero, o aparelho de voo remado e outras fantasias deveriam desaparecer, substituídos pelos biplanos e monoplanos dos tipos modernos. Já haviam tentado o voo a motor, mas as máquinas aplicadas a vapor, eletricidade ou ar comprimido não deram resultado algum.

Durante os primórdios da aviação, os jornais desempenharam um papel crucial como principais fontes de informação para o público em geral, especialmente para grupos da classe média com alto poder aquisitivo que circulavam na França para acompanhar eventos relacionados às novas descobertas e tecnologias da aviação. Os jornais foram responsáveis por documentar os primeiros voos bem-sucedidos, incluindo os experimentos do inventor Alberto Santos Dumont no campo de Bagatelle, na cidade de Paris. A circulação desses jornais no Brasil era predominantemente direcionada para a elite do país, intelectuais, classe média e outros que viajavam para Paris para visitar a cidade e acompanhar eventos relacionados à aviação e ao desenvolvimento de novas tecnologias, tanto na aviação comercial quanto na aviação militar.

Os jornais foram um importante instrumento historiográfico no registro dos primeiros acidentes e eventos relacionados à aviação, como o *Raid* do jornal *New York Times* entre Nova York e Rio de Janeiro, realizado pelo aviador cearense Pinto Martins[45]. Cada episódio foi divulgado nos jornais de todo o mundo. O primeiro jornal a fazer uma edição especial sobre

[45] O piloto Euclides Pinto Martins é reconhecido como um herói do primeiro raid aéreo entre Nova York e Rio de Janeiro, ocorrido entre 1922 e 1923. Nascido em Camocim, no estado do Ceará, Pinto Martins foi o responsável pelo roteiro e partida desse memorável voo em 17 de agosto de 1922. Os desbravadores do Sampaio Correia I logo enfrentaram os primeiros desafios, principalmente devido à imprudência em desconsiderar as previsões meteorológicas que indicavam tempestades na região. Naquela época, a meteorologia ainda era uma ciência incipiente. Após o necessário tempo de reparo em Trinidad e Tobago para o Sampaio Correia II, a viagem foi retomada em 21 de novembro de 1922, com destino à fronteira brasileira. Durante o percurso, passaram por Georgetown (Guiana Inglesa), Paramaribo (Guiana Holandesa), Caiena (Guiana Francesa) e, finalmente, em 1º de dezembro, pousaram no Brasil, no estado do Pará, no Rio Cunani, ao norte da foz do Rio Amazonas. Durante a jornada, após decolarem do Rio Potengi, o Sampaio Correia II enfrentou problemas no motor esquerdo próximo à fronteira com a Paraíba, obrigando-os a amerissar. Somente no dia 25 de dezembro, no feriado de Natal, puderam seguir viagem para Recife. No entanto, outra pane ocorreu em Cabedelo, na Paraíba, onde foi necessário trocar um dos motores, adiando a partida para a capital pernambucana para o final de janeiro de 1923. Apesar de boatos desanimadores em Camocim sobre a possibilidade de não mais pousarem na cidade, Pinto Martins e sua equipe conseguiram superar os contratempos até o destino final. O Sampaio Correia II finalmente alcançou Maceió, Salvador, Porto Seguro, Vitória (Espírito Santo) e, em 8 de fevereiro de 1923, chegaram ao Rio de Janeiro, então capital federal.

aviação foi o *Le Petit Journal*, um jornal muito popular na França, que cobria eventos esportivos como corridas de automóvel e de cavalos[46]. Apesar de ser considerado um jornal conservador e republicano na França, sua primeira análise sobre aviação foi amplamente divulgada.

Figura 3 – *Capa do Jornal* Le Petit Journal



Fonte: Le Petit Journal, 25 de novembro de 1906.

No jornal *Le Petit Journal*, da França, de 25 de novembro de 1906, é ilustrado Alberto Santos Dumont a bordo de seu avião. O jornal narra e descreve detalhadamente o 14 Bis, como sendo "mais pesado que o ar", e faz uma síntese da biografia de Dumont como famoso, destacando suas experiências com dirigíveis e aviação. O sucesso de Dumont em suas experiências e pesquisas em décadas anteriores é atribuído à sua aplicação de conhecimentos e preocupação com o futuro da navegação aérea. Nessa mesma edição, o jornal descreve a importância dos experimentos do alemão Otto Lilienthal[47]. Nesse editorial, é relatado que o primeiro francês a se elevar acima do solo com um avião foi o capitão Ferber. Na América, destaca-se o inventor Chanute, cujos trabalhos se concentraram especialmente em formas que poderiam garantir melhor estabilidade ao avião. Posteriormente, os irmãos Wright tiveram experiências que tiveram um grande impacto.

[46] O Jornal *Le Petit Journal* foi um jornal de periodicidade diária, conservador e republicano, publicado de 1823 a 1944.

[47] Otto Lilienthal, mais conhecido como "o homem voador", foi o pioneiro da aviação alemã. Este aviador foi a primeira pessoa a fazer voos bem-sucedidos, sendo de extrema importância para a evolução de práticas de aviação ao longo dos anos, até a sua trágica morte em 1896.

> Em junho do ano passado, o avião de M. Archdeacon foi testado em Billancourt, e o helicóptero de M. Maurice Léger em Mônaco. Finalmente, desde o início deste ano, M. Santos-Dumont dedicou todo o seu tempo à máquina voadora que acabou de testar com tanto sucesso no Bois de Boulogne, na grama de Bagatelle. Nossa ilustração mostra exatamente a fisionomia desse teste sensacional. São quatro horas. Diante de uma multidão considerável, atraída pelo anúncio dessas experiências, o inventor vai lançar seu grande pássaro pelo espaço. Os balizadores, cronometristas estão em seus lugares; atrás do pássaro, um carro deve segui-lo com, a bordo, o cronometrista E. Surcouf e M. Jacques Faure, que terão a responsabilidade de registrar a extensão e a duração dos voos...; tudo está pronto; Santos liga seu motor... E aqui está o que Jacques Faure conta: "Eu me instalo no carro disponibilizado para os cronometristas. Estamos a vinte metros à direita do avião de Santos, prontos para partir ao mesmo tempo que ele. Eu tenho um monte de pratos nas mãos; tenho que deixá-los cair um por um no exato local onde o avião deixará e voltará ao solo, para depois medir as distâncias percorridas no ar. Surcouf, por sua vez, tem os olhos fixos em seu cronômetro. Nosso motor, em marcha lenta, gira muito lentamente. Santos faz um sinal, seu aparelho liga; e seguimos, a alguns metros atrás, para não atrapalhar nenhum de seus movimentos. Santos rola cerca de 40 metros, então comanda seu leme e o aparelho, dócil, deixa imediatamente o solo; eu deixo cair um prato, enquanto Surcouf inicia seu cronômetro. Admiravelmente estável e equilibrado, sem rolar nem balançar, Santos se eleva a uma altura que varia entre 4 e 6 metros. Ele fica exatamente 21 segundos no ar, desce e para no meio de uma multidão que grita de entusiasmo[48].

O jornal *Le Petit Journal* esqueceu de citar outros pensadores e inventores que contribuíram para o desenvolvimento da ciência aeronáutica, como a invenção do aeróstato pelo padre voador Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Além disso, o editorial não mencionou o paraense Júlio César Ribeiro de Sousa, que, em 8 de novembro de 1881, realizou uma experiência bem-sucedida no dirigível Vitória, comprovada pelos representantes da *Société Française de Navigation Aérienne*. A tese e patente de Sousa sobre a dirigibilidade dos balões sem equipamentos mecânicos também contribuíram para o desenvolvimento da dirigibilidade dos balões aerostáticos. Outro ponto importante que o editorial deixou de mencionar foi a nacionalidade de Santos Dumont, devido a seu cunho conservador.

[48] LE PETIT JOURNAL illustré du 25 Novembre 1906. Tradução: app *Crow Translate*. Disponível em: http://cent.ans.free.fr/pj1906/pj83625111906.htm.w. Acesso em: 07 dez. 2023.

Figura 4 – *La Demoiselle*



Fonte: Santos-Dumont, 2016, p. 332.

A fotografia foi retirada do livro *Meus Balões*, e mostra o último projeto de Santos Dumont, chamado "*La Demoiselle*". Seu objetivo era desenvolver a indústria aeronáutica na França, através da construção de um avião completo em série para uso individual[49]. Ele não patenteou esse projeto, mas produziu 50 aviões Demoiselle, os quais foram vendidos visando desenvolver a aviação.

Diante disso, os jornais tiveram um papel decisivo e de suma importância desde os primeiros intelectuais inventores e no início do processo da aviação, no final do século XIX e início do século XX. Os jornais foram o principal meio de informação para a população das cidades, além de serem fonte de informações para os historiadores, por meio da divulgação de documentos sobre os avanços científicos e tecnológicos na história da aviação. Os registros feitos pela imprensa narram a trajetória o primeiro voo de Alberto Santos Dumont no campo de Bagatelle na cidade de Paris, que entrou para a história como o primeiro avião a voar em público no mundo.

Sendo assim, o jornal *Le Petit* teve um papel muito importante na história da aviação, visto que exemplares dessa edição foram publicados em muitos países pelo mundo. Apesar de ser um jornal conservador e com uma posição política republicana, além de utilizar uma narrativa muito vinculada aos interesses locais, regionais e partidários, eles criaram uma narrativa historiográfica, que excluiu outros intelectuais brasileiros que contribuíram para o

[49] SANTOS-DUMONT, *op. cit.*, p. 332.

desenvolvimento da ciência aeronáutica, como Bartolomeu Lourenço de Gusmão e Júlio César Ribeiro de Sousa.

Enfim, é importante ressaltar que a imprensa desempenhou um papel decisivo como instrumento historiográfico nesse período, registrando os primeiros eventos e descobertas da aviação. Além disso, ela proporcionou informações ao público sobre eventos marcantes da aviação e o avanço tecnológico no campo da ciência aeronáutica, ao mesmo tempo em que intensificava a propaganda do novo meio de transporte de pessoas e objetos postais através das páginas dos jornais. Então, os jornais tiveram um papel crucial na divulgação e popularização da aviação, tanto na França quanto no Brasil, o que incentivou muitos pioneiros da aviação no Brasil. Isso levou à entrada de aviadores como João Urupukina e Severiano Lins na Escola de Aviação Militar dos Afonsos, localizada na cidade do Rio de Janeiro.

2.2 História da Aviação Militar Francesa (1903-1915).

Com o sucesso da aviação civil, a França se tornou referência na modernização e industrialização do setor aeronáutico. Com avanços tecnológicos, o país passou a investir principalmente na indústria de defesa, criando o primeiro departamento responsável por pensar o avião como instrumento de planejamento de defesa. No entanto, os maiores esforços financeiros foram concedidos para o exército e a direção do departamento responsável pela Aeroestação Militar, criada em 1888 e instalada no parque de Chalais Meudon.

Nessa estação, engenheiros da 4ª diretoria do Ministério da Guerra eram responsáveis por questões aeronáuticas, tanto de aeronaves mais leves quanto mais pesadas do que o ar, desde 1874. Com a modernização da industrialização e o avanço tecnológico, vários países começaram a investir no desenvolvimento da aeronáutica, principalmente na indústria de defesa. Um dos primeiros países a criar um departamento responsável por pensar o avião como instrumento de planejamento e defesa foi a França.

Na documentação, nos arquivos da defesa da França, descreve-se a importância da construção da primeira estrutura, criada por um decreto de 13 de fevereiro de 1903, que estabeleceu um departamento de Estado organizado em três departamentos[50]. O primeiro foi o Laboratório de Pesquisa em Aerostação Militar, cujo diretor foi o Coronel Renard, que, a partir de 1904, junto com o Capitão Ferber, realizaram trabalhos em aviões. A segunda estrutura foi o Estabelecimento Central de Equipamentos Militares de Aeroestação,

[50] AUER-VÉRAN, Francine de. **Archives de la Défense, archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale** : répertoire numérique détaillé de la série a (1914-1919) et guide des sources. Sob a direção de Pascal Gallien, Georges Rech e Agnès Chablat-Beylot. Documentaliste. Château de Vincennes: 2008.

responsável pela construção e reparação de equipamentos regulamentares, sob o comando do Comandante Bouttieaux. Outro ponto importante foi a criação da Aeroestação Militar fora do território nacional, cujo estudo foi conduzido pelos Capitães Dorand, Lucas Girardville, Brianchon, Tarron, Sazerac de Forge, Lelarge e Saconney, os quais iniciaram muitos progressos técnicos na aviação.

A concepção de criar um departamento especializado na aeronáutica, especialmente na indústria de defesa e no desenvolvimento de tecnologia aérea focada no planejamento e defesa aérea, foi iniciada pela França com a criação de uma primeira Aeroestação militar em 1888. Nessa Aeroestação militar, havia uma equipe de engenheiros responsáveis pela manutenção das aeronaves e pelo desenvolvimento de melhorias nos aparelhos, vinculada ao Ministério da Guerra do Governo Francês. Essa equipe estava focada na ciência aeronáutica e na defesa da soberania territorial francesa.

Segundo Mickael Aubout (2011), antes do início da Primeira Guerra Mundial, a aviação militar da França estava em seus estágios iniciais e considerava o uso de aeronaves como uma nova arma de ataque em operações militares. Para isso, foi necessário criar infraestrutura adequada e dedicada a essa nova arma. Dessa forma, abandonou-se a percepção inicial de que o avião seria apenas um instrumento de planejamento e defesa, e foi adicionada uma nova função de artilharia na aviação militar. Como consequência dessa necessidade, foram criados os aeródromos militares, responsáveis pelo abastecimento e manutenção das aeronaves utilizadas nas operações militares.

Ao contrário de muitas ideias preconcebidas, o exército reconheceu muito cedo o interesse que a aeronave poderia ter em um campo de batalha, tanto nos domínios do reconhecimento tático ou estratégico, quanto no bombardeio e ajuste de tiros de artilharia[51].

> O ministro da Guerra, Freycinet, apoiou financeiramente desde 1892 os trabalhos de Clément Ader, enquanto considerava que tais esforços deveriam levar, em um prazo relativamente curto, a uma máquina suficientemente confiável para ser utilizada em um conflito iminente. A convenção de 3 de fevereiro de 1892, firmada entre Ader e o ministério, estabeleceu o desenvolvimento de uma máquina capaz de atingir várias centenas de metros de altitude, voar a uma velocidade de 50 km/h e ser capaz de seguir uma rota determinada. A destruição acidental do Avião n° III, em outubro de 1897, encerrou essa colaboração, com o exército alegando o custo muito alto das reparações. No entanto, o pragmatismo dos responsáveis militares levou-os a prestar atenção a inventores privados estrangeiros, como os irmãos Wright. As negociações com estes últimos começaram em março de 1906, foram abandonadas e retomadas no verão de 1907, mas fracassaram alguns meses

[51] FACON, Patrick. L'armée française et l'aviation 1891-1914. **Revue historique des armées**, n. 3, p. 79-89, 1986. Tradução: *Crow Translate* no Unbutu, 2023.

> depois. Elas só chegaram a uma conclusão em 1909, com a compra de uma primeira aeronave[52].

O General Roques foi responsável pela criação da Força Aérea da França e pela direção e comissão encarregada de lidar com questões aeronáuticas junto ao Ministro da Guerra, que mantém o controle sobre todos os assuntos relacionados à aviação no âmbito militar. Na documentação do arquivo de defesa, o General Brun, que em 1909 tomou a decisão de fornecer aeronaves ao exército, confirma, através de uma correspondência ao Comandante Bouttieaux, em 3 de maio deste mesmo ano, na qual é solicitada documentação precisa sobre os construtores franceses, bem como as possibilidades de uso de aeronaves em tempos de guerra. Pela primeira vez, o governo francês considerou o uso de aeronaves em tempos de guerra por meio do processo de aprendizado e conhecimento aeronáutico, utilizando os departamentos de ensino e manutenção de aeronaves para planejamento, defesa, reconhecimento territorial e artilharia na aviação militar, bem como para a manutenção de infraestruturas, como aeródromos militares, a fim de garantir a operacionalidade das aeronaves.

A primeira discussão entre o ministro da guerra e o general responsável pelo exército e pela Aeronáutica era qual tipo de aeronave o governo francês deveria adquirir para operar. A primeira opção de compra seria um monoplano ou um biplano *Blériot* de Henry Farman, que demonstraram voos bem-sucedidos, incluindo a travessia do Canal da Mancha por Louis Blériot em 25 de julho de 1909, convencendo as autoridades governamentais na rue Saint-Dominique a adquiri-los para o exército. A segunda opção de compra foram dois biplanos Wright. É importante ressaltar que o monoplano e o biplano de Henry Farman não precisavam provar sua capacidade de voo devido ao histórico da aviação, que já era conhecido pelo governo e pelo público através da imprensa na França e na Europa. Já os irmãos Wright precisariam realizar uma demonstração pública para os representantes do governo. Portanto, o governo propôs um encontro aos interessados.

> Ele recomendou enviar representantes das direções interessadas, tanto do Gênio quanto da Artilharia, para o encontro da Semana de Aviação de Champagne, realizado em Bétheny, perto de Reims, de 22 a 29 de agosto, para que pudessem, com base nos resultados obtidos pelos dispositivos em competição, fazer as escolhas para o exército. Já em setembro, o general Roques enviou ao ministro um projeto de compra de dispositivos que acabou se concretizando em dezembro, com a aquisição de um total de cinco

[52] AUER-VÉRAN, Francine de (ed.). **Archives de la Défense, archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale**: répertoire numérique détaillé de la série a (1914-1919) et guide des sources. Château de Vincennes: Service historique de la défense, 2008. p. 90. Tradução: *Crow Translate* no Ubuntu 2023.

> máquinas pelos fundos do Gênio: dois biplanos Wright, dois biplanos Farman e um monoplano Blériot[53].

De acordo com a documentação do arquivo da defesa, as aeronaves apresentaram um desempenho muito bom e atenderam às expectativas dos artilheiros ao utilizarem os tiros dos canhões de 75mm. Durante as demonstrações, os motores mostraram sua competência, uma vez que o serviço automobilístico também estava sob sua supervisão. Posteriormente, o general Brun criou o serviço de aviação em 10 de novembro de 1909, juntamente com o estabelecimento militar de Vincennes, que foi anexado à direção da Artilharia. O comando desse estabelecimento foi confiado ao comandante Estienne[54].

> A rivalidade evidente entre o Gênio e a Artilharia, que permeia a história da aviação em seus estágios iniciais, levou o general Brun, em dezembro de 1909, a criar duas aviações: uma integrada ao Gênio e outra confiada à Artilharia. No entanto, uma clarificação ocorre dentro da 4ª direção: por meio de um decreto em 19 de abril de 1910, os dois serviços em Chalais-Meudon são reunidos em um único organismo, a Direção de Material Aeronáutico Militar, confiada ao comandante Bouttieaux. Ao mesmo tempo, uma circular em 21 de janeiro de 1910 define as condições para a designação futura de pilotos de aeronaves, que continuam sendo treinados por construtores privados. No entanto, as dificuldades decorrentes da existência dos dois serviços de aviação levaram o ministro da Guerra a transferir, em 7 de junho de 1910, o estabelecimento militar de Vincennes para o Gênio[55].

Essa rivalidade resultou na necessidade de as organizações militares da aeronáutica exigirem que os pilotos recebessem um treinamento específico e militar, seguindo todas as normas e legislação militares. Além disso, foram estabelecidas estruturas de ensino e aprendizado para as tarefas atribuídas às aeronaves militares, principalmente reconhecimento e observação. Essas estruturas permitiram a capacitação dos militares com treinamento específico tanto em manutenção quanto em pilotagem de aviões militares, conforme mencionado anteriormente. Outro ponto importante foi a experiência adquirida pelo comando militar durante esse período, levando em consideração critérios geográficos de implantação.

---

[53] AUER-VÉRAN, Francine de (ed.). **Archives de la Défense, archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale**: répertoire numérique détaillé de la série a (1914-1919) et guide des sources. Château de Vincennes: Service historique de la défense, 2008. p. 11. Tradução: *Crow Translate* no Ubuntu 2023.

[54] O general Jean Baptiste Etienne é considerado o "pai" dos tanques franceses. Ele acreditava que a vitória na guerra seria alcançada por aquele que conseguisse colocar um canhão de 75 mm em um veículo capaz de se mover em qualquer terreno. Sua ideia foi apoiada pelo comandante-chefe do exército, Joseph Joffre, e em fevereiro de 1916, o primeiro tanque francês, fabricado pela Schneider, foi testado com sucesso. Logo em seguida, foi criada uma segunda máquina chamada Saint-Chamond, que se destacava por sua transmissão elétrica. O motor a gasolina transmitia torque ao dínamo, que acionava dois motores elétricos responsáveis pelo movimento das esteiras. No entanto, ambos os tanques apresentavam desvantagens evidentes, como ângulos de tiro limitados e pouca capacidade de manobra.

[55] AUER-VÉRAN, *op. cit.*, p, 12 Tradução: Crow Translate no Ubuntu, 2023.

Essa experiência permitiu ao Ministério da Guerra impulsionar o desenvolvimento da aviação militar a partir de 1915.

Portanto, a França tornou-se uma referência mundial no ensino da aviação militar, pois o governo francês estabeleceu um sistema de ensino militar voltado para a aviação e profissionais militares do ramo. O Departamento da Força Aérea da França realizará diversas missões pelo mundo para ensinar suas técnicas com as novas tecnologias e metodologias no aperfeiçoamento de aviões, desde combate até instrução no campo de batalha, além de ensinar a pilotar aviões. Os franceses se tornarão referência no ensino no ramo da aeronáutica e terão mais de 200 missões em todos os continentes. Entre elas, está incluída uma missão francesa no Brasil.

2.3 História da Aviação Civil e Militar no Brasil (1910-1915).

Assim como na França, a imprensa no Brasil desempenhou um papel importante na história da aviação nacional. De acordo com François Dosse (2012), à medida que a disciplina História se profissionalizou no século XIX com a escola metódica, os historiadores deram preferência às fontes escritas e enfatizaram a necessidade de objetividade, o que implicava estabelecer uma ruptura entre o passado e o presente. As fontes documentais disponíveis nos arquivos brasileiros foram produzidas há mais de cinquenta anos, de acordo com os prazos estabelecidos para a guarda de documentação permanente.

Essa documentação sobre a história da aviação no Brasil está relacionada aos acervos de jornais, arquivos públicos e privados, que muitas vezes foram esquecidos pelos historiadores. Muitos desses documentos foram escritos por pessoas que não eram historiadores, mas que tinham uma preocupação com a memória coletiva da aviação civil no Brasil. Obras como *Os Precursores Brasileiros da Aeronáutica* de Pinto Aguiar, publicada em 1975, e *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*, de Aldo Pereira (1987), são exemplos de obras memorialistas ricas em documentação sobre os pioneiros da aviação no Brasil, sendo essenciais para compreender o processo da aviação no país.

Neste primeiro momento, a fonte analisada é o jornal *Estado de São Paulo*, que traz uma edição regional sobre um evento marcante no início da aviação civil no Brasil. Será realizada uma análise das contribuições do historiador Pereira de Andrade (1976), utilizando sua obra como fonte documental sobre os primeiros inventores e pensadores da aviação no Brasil. Esta análise documental permitirá investigar o fenômeno do esquecimento das fontes relacionadas à história da aviação civil no Brasil, focalizando eventos específicos de suma

importância para a compreensão dessas fontes. Ela não apenas abrange os registros históricos e documentação técnica, mas também incorpora as narrativas, experiências e percepções compartilhadas por uma comunidade ou sociedade em relação à aviação. A documentação da aviação é construída através de relatos de testemunhas, documentos oficiais, registros fotográficos, narrativas orais e até mesmo artefatos preservados ao longo do tempo[56]. Embora o primeiro avião, projetado para decolar autonomamente, manter-se estável no ar e pousar de forma controlada, tenha sido inventado em 1906, somente em 1910 é que os céus do Brasil testemunharam a sua presença[57].

Na edição do jornal *Estado de S. Paulo*, a notícia intitulada "A aviação em S.Paulo" possui informações cruciais que induzem o leitor a buscar mais detalhes sobre o evento. Essa edição regional do jornal desempenhou um papel muito importante na história da aviação, sendo considerada um marco inicial para a aviação no Brasil. Os exemplares dessa edição se tornaram fontes fundamentais para compreender o início da aviação no país.

Figura 5 – A Aviação em São Paulo



A aviação em S. Paulo

Primeiro vôo em aeroplano na America do Sul. 103 metros em 6" e 18 percorridos pelo monoplano "S. Paulo" em Osasco

TRIBUNAES

Carnet do "Estado"

Fonte: *Estado de São Paulo*, 8 de janeiro de 1910.

A notícia acima pertence ao jornal *Estado de S. Paulo* na edição 8 de janeiro de 1910, e trata do início da aviação civil no Brasil. O primeiro voo aconteceu em 7 de janeiro de 1910, e foi realizado com um aeroplano. Esse voo foi um marco na história da aviação na América do Sul, uma vez que o avião percorreu 103 metros em 6 segundo e 18 milésimo. O voo foi realizado em um avião monoplano, em um projeto particular de um francês radicado no

[56] LE GOFF, 1990, p. 423.

[57] Oliveira, Bruno de Melo; Costa, Andréa Silva da; Baptista, Jairo de Paula. "A Sociedade, o Estado e o Avião: Debates e Ideias sobre a Defesa Nacional e a Aviação na Sociedade Civil Brasileira (1911)". Revista da Escola Superior de Guerra, vol. 31, nº 62, p. 110, jan./jun. 2016.

Brasil, Demetre Sensaud de Lavuad, que iniciou o projeto monomotor batizado de S. Paulo em 1908.

> Na edição do dia 8 de janeiro, o jornal "O Estado de São Paulo" descreve detalhadamente a máquina e os planos de construção. Ela foi projetada por Demetre Sensaud de Lavaud, um francês radicado no Brasil, que começou a trabalhar no final de 1908. Naquela época, Alberto Santos Dumont maravilhava os parisienses com as acrobacias do seu "39emoiselle". Mas, enquanto o aeronauta brasileiro recorria à indústria francesa para fazer aviões, o francês Sensaud de Lavaud utilizou apenas materiais brasileiros no monoplano em São Paulo. O motor foi fundido e usinado na capital paulista. O esqueleto era de sarrafo de pinho e peroba e a cobertura externa de cretone envernizado. Uma fábrica paulista forneceu os grampos e cabos de aço, que garantiam a rigidez do conjunto, e o carpinteiro Antonio Damosso preparou a hélice de jequitibá. As rodas eram de bicicleta reforçadas[58].

Na edição do jornal do dia 8 de janeiro de 1910, o jornal "O Estado de São Paulo" descreve as características e os movimentos do avião S. Paulo, um monomotor monoplano de asa alta e estrutura de madeira de pinho e peroba, exatamente coberto com tela de cretone envernizada. Os movimentos do avião eram determinados por duas alavancas, uma de cada lado do centro de direção, formando um eixo com o sarrafo superior do esqueleto. As asas de trás eram fixas, e se o aparelho pendesse para a direita, o corpo do aeronauta acompanhava esse movimento, com o braço esquerdo se levantando e a asa desse lado inclinando-se de cima para baixo, servindo dessa forma de leme de profundidade. O trem de aterrissagem era clássico, com três rodas de bicicleta, todas do mesmo diâmetro, colocadas duas na frente e a terceira sob a cauda. O motor, de fabricação nacional, tinha potência de 45 HP e uma hélice de jequitibá com diâmetro de 2,10m e 30 centímetros de passo. O avião tinha uma envergadura de 10 metros, as superfícies das asas tinham 18 metros e 2 centímetros, a superfície do leme horizontal era de 4 metros e a velocidade máxima era de 54 km/hora.

Nesse mesmo editorial do jornal citado acima, é escrita uma biografia de Frances Demetre, filho de um industrial que estudou nas melhores escolas da Cidade Luz, e que imigrou para a cidade de Osasco, no Estado de São Paulo, em 1903. Além disso, o jornal relata que Demetre vendeu o avião "São Paulo" para um empresário "anônimo" que acabou sofrendo um acidente fatal. Naquela década, não existia legislação específica sobre aviação, nem tampouco havia qualquer órgão responsável pela investigação de acidentes aéreos. O jornal protege o inventor Frances, que construiu o "S Paulo", descrevendo o acidente como sendo simples e talvez o primeiro da aviação civil no Brasil, tendo como vítima o suposto empresário desconhecido. O jornal registra outras habilidades de Demetre, como ser poliglota, pois falava francês, grego, espanhol, turco e português., e cujos esportes eram xadrez, esgrima

[58] ANDRADE, *op. cit.*, p. 17.

e equitação. Além disso, ele patenteou outras invenções, como uma centrífuga de turbos metálica sem costuras, que foi patenteada no Brasil, Estados Unidos e Canadá. Ele também patenteou 1200 invenções, incluindo a transmissão automática na França, juntamente com a embreagem elétrica para automóveis.

Segundo Pereira de Andrade (1976), mesmo com a notícia do jornal *Estado de São Paulo*, o primeiro voo do monomotor São Paulo despertou uma busca pelo registro do primeiro voo em território nacional. Esse interesse local não foi acompanhado por uma cobertura nacional devido à falta de informação e comunicação entre a província e a capital do Brasil, a cidade do Rio de Janeiro. De acordo com ele, a comunicação era muito limitada entre a capital do Brasil e as outras cidades do território brasileiro, devido à preocupação da imprensa com o noticiário local. Os historiadores oficiais estavam mais preocupados com os projetos "genuinamente nacionais" e desconsideravam os aviões estrangeiros ou provincianos no Brasil.

Esse processo de esquecimento da memória dos primeiros pioneiros da aviação é resultado de uma série de fatores, nos quais o papel do historiador estava inserido em uma discussão historiográfica voltada para projetos nacionais, deixando de lado a história dos pioneiros da aviação, como no caso do esforço do mecânico francês Léon d'Escoffier e do piloto Sensaud de Lauvaud. Este processo de esquecimento faz parte memória coletiva da aviação reflete não apenas os eventos históricos, mas também a evolução cultural, tecnológica e social associada à aviação[59]. Ele destaca os marcos significativos, os feitos notáveis e, igualmente importante, as lições aprendidas com desafios e tragédias, como no caso do São Paulo que foi a primeiro avião construído e voado no brasil[60].

A afirmação de que um documento não é apenas um resquício do passado, mas um produto da sociedade que o gerou, moldado pelas relações de poder da época, destaca a importância da análise crítica dos documentos históricos[61]. No contexto da aviação no Brasil, essa perspectiva oferece uma nova dimensão à compreensão do desenvolvimento dessa área, especialmente quando se considera a utilização de documentos como fontes primárias. A menção à memória fotográfica e aos eventos descritos em jornais no contexto da aviação no Brasil ilustra como os documentos, quando tratados como monumentos, podem oferecer uma rica compreensão histórica. A utilização de documentos visuais, como fotografias, e registros

[59] LE GOFF, 1990, p. 425.
[60] Ibidem.
[61] Ibidem, 545 p.

escritos em jornais proporciona uma visão mais holística do desenvolvimento da aviação[62]. Um exemplo desse enfoque é o caso de J. Deslandes, que projetou um avião na cidade do Rio de Janeiro. Embora o plano de voo desse avião não tenha sido executado, as informações divulgadas pela imprensa fornecem fragmentos valiosos para a história da aviação.

Na década de 1910, esses aviadores estrangeiros realizavam voos decolando de espaços amplos e improvisados, como o Jockey Club, o Derby Club e a Praia de Copacabana[63]. Os voos eram realizados em espaços privados e cobravam ingressos, e o público era limitado. O *Jornal da Manhã* fez críticas aos valores dos ingressos cobrados dos amantes da aviação, devido à pouca quantidade de pessoas que estavam assistindo, argumentando que as pessoas poderiam assistir gratuitamente de lugares altos e morros.

Para ampliar o número de aviadores renomados de diferentes regiões do mundo, os clubes localizados na cidade do Rio de Janeiro concediam recompensas financeiras para as apresentações. Em 22 de outubro de 1911, o aviador francês Edmond Plauchut realizou o pioneiro *raid* aéreo no Brasil, que se estendeu da Praça Mauá até a Ilha do Governador, sendo laureado com um prêmio de 10 contos de réis. Os primeiros profissionais estrangeiros da aviação que desembarcaram no Brasil em 1911 desempenharam a função de instrutores para o setor de aviação civil privada no país, atendendo a clientes como alguns industriais, comerciantes, estrangeiros naturalizados e membros das forças armadas.

> Dentre esses instrutores, encontrava-se o italiano Ernesto Darioli, que ministrava com maestria a formação e dava aulas de pilotagem por uma taxa de 50 mil réis, no Curato de Santa Cruz, localizado na área rural da cidade do Rio de Janeiro. Entre os aprendizes estava o Tenente do Exército Ricardo João Kirk, que se tornou o pioneiro aviador militar[64].

O Brasil, nessa época, estava em processo de industrialização e os equipamentos de aeronaves eram todos importados, incluindo o combustível das aeronaves. No jornal *Correio da Manhã*, foi relatado que Ernesto Darioli realizou um voo de reconhecimento no Campo de São Cristóvão, com um avião Blériot equipado com o motor Anzani de 50 HP. O mecânico do aviador denunciou que o motor falhou algumas vezes devido à péssima qualidade do combustível vendido na capital.

Além disso, outros relatos, como o de Lopes Cançado, em 1913, são destacados nesse contexto. Ele construiu uma aeronave chamada Christina, utilizando componentes aeronáuticos franceses. Esse avião foi descrito no jornal carioca *A Noite*, em sua edição do dia

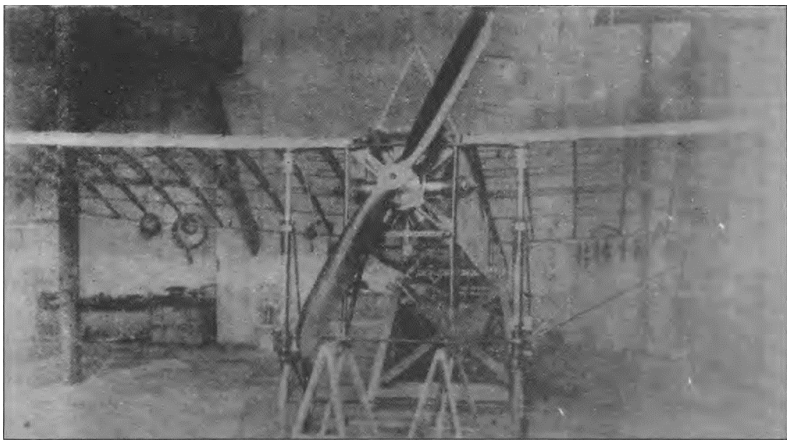
---

[62] Ibidem.
[63] CORREIO DA MANHÃ, 10 ago. 1913, p. 4.
[64] CALAZA, Claudio Passos. **Aviação no Contestado**: investigação e análise de um emprego militar inédito. Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais), Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2007. p. 46.

25 de agosto de 1913. Esses relatos resgatam informações importantes e nos ajudam a compreender o desenvolvimento da aviação no Brasil a partir de eventos locais e individuais. Na obra "Construção Aeronáutica no Brasil", os jornais cariocas se destacam com o noticiário e os relatórios oficiais, como o da aeronave de Nicola Santo, que tinha permissão e concessão do Aero Club Brasileiro, uma oficina para construção e reparo de aviões no Campo dos Afonsos. Segundo o historiador Pereira de Andrade (1976), isso traz uma nova discussão sobre a década de 1920 como a mais importante da história da aviação nacional. Embora muitos historiadores ainda discordem da validade ou importância desses pioneiros, ninguém nega os méritos de J. d'Alvear e Marcos Evangelista da Costa Villela Júnior. Eles merecem o título de pais da indústria aeronáutica brasileira.

> Até mesmo uma porta retrata que parece apenas um depósito de lembranças, como uma sala de documentos, só se torna um lugar especial de memória quando preenche um esquecimento ao longo tempo. Mesmo coisas práticas, como uma fotografia, um testamento ou um grupo de aviadores, só se tornam importantes como memória se estiverem envolvidas em algum tipo de ritual. Até mesmo um momento de silêncio, que pode parecer simplesmente parar por um minuto, é na verdade um exemplo extremo de dar significado simbólico, e ao mesmo tempo, é uma forma prática de dividir o tempo, sendo usado regularmente para lembrar de algo importante[65].

Figura 6 – Aeronave Cristina



Fonte: Andrade, 1976, p. 012.

A fotografia acima retrata a aeronave chamada Christina, conforme descrito por Pereira de Andrade (1976). Essa aeronave era um monoplano, com uma envergadura de 8,9 metros e comprimento de 8 metros. O motor utilizado era um *Gnome* de 50 hp, que acionava uma hélice de madeira com um diâmetro de 2,60 metros. O outro jornal de suma importância

[65] NORA, Pierre. Entre Memória e História: A Problemática dos Lugares. Tradução: Yara Aun Khour. **Proj. História**, São Paulo, 1993. p. 21-22.

para a informação no Brasil, que tinha uma ótima circulação, é o jornal *O Imparcial: Diario Illustrado do Rio de Janeiro*. No entanto, o noticiário sobre a aviação não era a matéria principal na sexta-feira, 25 de julho de 1913.

A principal matéria de destaque era sobre a investigação do mistério do crime de Pauia Mattos. Naquela época, a aviação não era considerada de grande importância pelos jornais, e apenas algumas matérias e reportagens rápidas eram divulgadas, como a notícia de um evento relacionado à aviação civil. Neste caso, vamos analisar a reportagem específica sobre a aeronave do paulista Eduardo Chaves:

Figura 7 – A Aviação no Brasil



Fonte: *O Imparcial: Diario Illustrado do Rio de Janeiro*. Sexta-feira, 25 de julho de 1913. Folheto 07.

A notícia sobre aviação está no folheto 7 do jornal *O Imparcial: Diario Illustrado do Rio de Janeiro*, juntamente com a tendência da moda parisiense. A informação sobre os voos de Edu Chaves (abreviação do nome completo de Eduardo Chaves) é bastante resumida, mencionando que os voos ocorreram na praia do Guarujá, em Santos. A reportagem descreve os hóspedes do Grande Hotel aguardando a chegada do aviador, com destaque para Eduardo Chaves voando sobre o oceano[66]. À direita, há um grupo de hóspedes ao lado do conselheiro Camello Lampreia. No entanto, a reportagem enfatiza mais o hotel e o conselheiro do que o voo de Eduardo Chaves, deixando de reconhecer o seu marco de importância para o início da aviação civil.

Com o sucesso dos voos do Guarujá, em Santos, Eduardo Chaves entrou para a história da aviação civil no Brasil como o pioneiro da primeira ponte aérea entre a cidade do Rio de Janeiro e São Paulo em 5 de julho de 1914. Ele pilotou um avião Blériot, marcando um

[66] O IMPARCIAL: Diario Illustrado do Rio de Janeiro. Sexta-feira, 25 de julho de 1913. Folheto 07.

importante marco para o desenvolvimento da aviação no país. O aviador decolou da capital paulista pela manhã e aterrissou no Campo da Escola Brasileira de Aviação (EBA).

Em vista disso, os jornais são fontes documentais muito importantes para compreender o papel da imprensa na história da aviação, apesar de os jornais focarem no noticiário regional e registrarem alguns eventos sobre a aviação, especialmente em regiões locais onde a informação se propaga mais rapidamente. Através disso, as notícias sobre aviação eram noticiadas e resumidas, sendo expostas de forma secundária. A exceção foi a notícia do jornal *Estado de São Paulo*, que ocupou a primeira página do jornal, enfatizando o empresário como um grande inventor e empresário industrial de sucesso, e suas patentes, mas deixando de descrever o primeiro acidente aéreo do Brasil.

Desde modo, as fotografias e os jornais mostraram uma abordagem metodológica importante para fazer uma análise mais detalhada sobre o esquecimento das fontes históricas, especialmente quando se trata de eventos locais e individuais da história da aviação civil no Brasil. Sendo assim, podemos compreender a historiografia da aviação civil no Brasil diante de dois aspectos: o primeiro deles, são os sujeitos que foram por ela esquecidos, que projetaram pequenas aeronaves e fizeram história, como no caso de Eduardo Chaves, pela história da aviação civil em que o Estado não tinha um papel tão relevante para o desenvolvimento da aviação no Brasil; o segundo aspecto foi a criação do Campo da Escola Brasileira de Aviação (EBA). Com o Decreto nº 15.517 o Governo federal começou a regulamentar os serviços civis de navegação aérea, em que o Estado se responsabilizou para o desenvolvimento da aviação no Brasil.

2.4 História e o processo da Regulamentação dos Serviços Civis de Navegação Aérea.

Segundo Oliveira,

> a primeira tentativa de regulamentar o transporte aéreo internacional ocorreu com a criação da Convenção de Paris de 1919, ou seja, pouco tempo após o fim da Primeira Guerra Mundial. A Convenção de Paris de 1919 trouxe algumas soluções para a atividade aérea similares às usadas no direito marítimo, porém com a exclusividade e complexidade inerentes ao direito aéreo. Ela definiu questões relacionadas à soberania sobre o espaço aéreo, certificados de aeronavegabilidade, certificação de tripulação, nacionalidade da aeronave, matrícula, exclusividade do registro, além de outras matérias[67].

[67] OLIVEIRA, Luís Henrique Neves de. **A responsabilidade civil do transportador aéreo em danos psicológicos causados aos passageiros**. 2021. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2021, p. 25.

No início do século XX, o Estado brasileiro ficou mais de uma década sem cumprir seu papel de órgão regulador da navegação aérea no território nacional, desde o primeiro voo realizado por um avião particular na cidade de Osasco, estado de São Paulo, em 7 de janeiro de 1910. Com o decreto n° 16.983, de 22 de julho de 1925, o então Presidente da República, Arthur da Silva Bernardes, aprovou a regulamentação dos Serviços Civis de Navegação Aérea, que foi assinada pelo ministro Francisco Sá, responsável pelo Ministério dos Negócios da Viação e Obras Públicas. Essa regulamentação foi pesquisada e adquirida de outros países que já haviam escrito as primeiras legislações, sendo a primeira regulamentação a Convenção Internacional de Versalhes, assinada em 13 de outubro de 1919, na França.

> Art. 1º Os Estados Unidos do Brasil têm completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo situado acima do seu territorio e aguas territoriaes. Art. 2º Compete á União exclusivamente a jurisdicção sobre o espaço aereo nacional, devendo o estabelecimento das respectivas vias de comunicação obedecer ás prescrições deste regulamento[68].

Pela primeira vez, o Estado brasileiro se manifestou sobre a responsabilidade do espaço aéreo brasileiro, definindo todos os tipos de aparelhos capazes de se locomover pelos ares e classificando-os como públicos ou privados. O decreto, em primeiro lugar, ressalta que as aeronaves públicas que pertencem à União ou aos Estados serão divididas em militares, quando incorporadas às forças do Exército ou da Marinha em território nacional, bem como no setor administrativo público federal ou estadual. Além disso, as aeronaves privadas serão subdivididas em mercantes, destinadas ao transporte comercial de pessoas ou objetos diversos, seguindo as normas previstas na legislação aeronáutica. Outro ponto importante mencionado nesse decreto é a utilização de aeronaves em clubes ou espaços de desporto, que devem seguir a legislação aeronáutica pertencente ao Ministério dos Negócios da Viação e Obras Públicas.

Nesse mesmo decreto, fica estabelecido que as aeronaves públicas terão emblemas ou distintivos determinados pelas autoridades competentes, enquanto as aeronaves privadas serão identificadas pelas marcas de nacionalidade e de matrícula. Sendo assim, o responsável por qualquer aeronave deve solicitar o requerimento de matrícula, juntamente com os documentos necessários, para obtenção da certificação de uma marca de matrícula, que ficará à disposição dos órgãos de validação diariamente para autorização da aeronave a decolar, mediante autorização do órgão competente. Deste modo, o inciso do capítulo estabelece que as

[68] BRASIL. **Decreto nº 16.983, de 22 de Julho de 1925**. Approva o regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aerea. Legislação Informatizada. Republicação. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-republicacao-89443-pe.html. Acesso em: 07 dez. 2023.

aeronaves terão a nacionalidade do país em que estiverem matriculadas e só poderão ser matriculadas no Brasil se forem de propriedade exclusiva de cidadãos brasileiros, empresas brasileiras ou se tiverem o cancelamento da matrícula em outro país estrangeiro comprovado. A legislação estabelece que, se as condições exigidas não forem observadas, mesmo que o proprietário possua matrícula de outro país, a aeronave matriculada no Brasil perderá a nacionalidade brasileira.

O decreto tem efeito de regulamentação dos aeronautas, que são definidos como o comandante, piloto, navegador, observador, mecânico ou qualquer outro membro ativo da tripulação de uma aeronave. Nenhum aeronauta pode tripular uma aeronave sem estar legalmente matriculado na repartição competente, e só pode ser matriculado se estiver munido da respectiva carta de habilitação e capacidade concedida pela repartição competente. As cartas de aeronauta são concedidas mediante exames e provas para apurar a habilitação e capacidade física, moral e profissional dos candidatos. Os aeronautas ficam sujeitos a exames periódicos para verificar a persistência de sua habilitação e capacidade. Os direitos e obrigações dos aeronautas são regulados pelas disposições legais vigentes relativas à tripulação dos navios nacionais. O Ministro da Viação e Obras Públicas é responsável por emitir instruções, regulamentações, exames e tudo o mais que interessar às disposições deste capítulo, incluindo taxas e emolumentos a serem cobrados[69].

Este decreto é uma regulamentação de suma importância para os tripulantes responsáveis, como o comandante, piloto, navegador, observador e mecânico, visto que estabelece normas e regras para tripular uma aeronave, como matrícula, habilitação e troca de componentes pelo responsável pela manutenção. As licenças de permissão são concedidas mediante exames e provas para apurar a habilitação e capacidade física, moral e profissional dos candidatos, e os tripulantes ficam sujeitos a exames periódicos para verificar a sua capacidade de controlar e orientar a sua aeronave. O órgão responsável pela legislação é o Ministério da Viação e Obras Públicas, que tem como norma emitir instruções, regulamentações, exames e fiscalizar. Portanto, o Estado Brasileiro inicia um processo de entendimento sobre um novo transporte de pessoas e objetos postais para lugares e regiões de difícil acesso devido a sua geografia local e territorial.

Nesse decreto, determinam-se as terras relacionada à aviação civil, como os aeródromos e campos de pouso, balizamento e iluminação aéreos, escolas de aviação civil, fábricas de aeronaves e outras instalações em terra, destinadas à execução, orientação,

[69] BRASIL, 1925.

segurança, desenvolvimento e fiscalização da navegação aérea. A primeira descrição sobre os aeródromos são terrenos preparados e adaptados, com instalações para a chegada, partida e estada de aeronaves, destinados a servir à navegação aérea com fins de interesse público ou privado. A segunda descrição sobre os campos de pouso são áreas de terreno situadas no trajeto entre dois aeródromos, preparadas e destinadas ao pouso das aeronaves, nos casos de escala ou de pouso forçado por apresentação de problemas com as aeronaves.

O Governo federal estabelece uma legislação sobre as organizações dos primeiros campos de pouso da aviação civil e uma obrigação ser mantida pelo Estado e fiscalização de campo de pouso privado ficarão submetida as normas e a legislação do Estado. As taxas de utilização das organizações de terra, tanto para aeronaves nacionais quanto estrangeiras, serão reguladas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas e os aeródromos e campos de pouso públicos serão franqueados às aeronaves nacionais ou estrangeiras, mediante o pagamento de taxas de utilização. O policiamento dos aeródromos públicos ficará a cargo de destacamentos da aviação militar ou naval, que neles estacionarem para esse fim. O capítulo ainda aborda outros detalhes e regulamentações específicas relacionadas às organizações de terra e à navegação aérea.

O Regulamento do Tráfego Aéreo estabelece que as aeronaves nacionais só poderão trafegar quando tripuladas por aeronautas nacionais ou mediante permissão especial do Ministro da Viação e Obras Públicas, por aeronautas estrangeiros, cujas cartas tenham sido revalidadas e inscritas em livro de matrícula especial. A aviação estará submetida ao Ministério da Viação e Obras Públicas até o dia 19 de janeiro de 1941, quando será criado o Ministério da Aeronáutica pelo decreto n° 2.961, pelo então presidente Getúlio Vargas. A legislação é muito rígida, seguindo os parâmetros internacionais desde a permissão até as penalidades.

Mediante o exposto, a historiografia do processo de regulamentação dos serviços civis de navegação aérea no Brasil mostra que o país optou por uma padronização das normas e legislação aérea, seguindo as diretrizes estabelecidas na primeira Convenção de Paris de 1919. Essa convenção introduziu questões inovadoras relacionadas à aviação, como a soberania do espaço aéreo, a certificação de aeronaves e tripulações, entre outras normas. No entanto, o Estado brasileiro demorou cerca de uma década para desempenhar efetivamente seu papel regulador na navegação aérea. Somente em 1925 foi aprovada a regulamentação dos Serviços Civis de Navegação Aérea, estabelecendo as bases legais e operacionais para o desenvolvimento da aviação civil no país. Essa regulamentação foi um marco importante para

a consolidação do setor aéreo brasileiro e para garantir a segurança e eficiência das operações aéreas.

Diante disso, o decreto evidencia a iniciativa do governo federal em estabelecer parâmetros para o desenvolvimento da aviação civil e militar em todo o território nacional, especificando o papel do Estado na aviação civil e militar no Brasil e estabelecendo normas e legislação para aeronaves públicas e privadas, tanto nacionais quanto internacionais, em território brasileiro. O decreto também estabelece que o Estado é o responsável por fiscalizar os aeronautas, exigindo que eles estejam legalmente matriculados e possuam carta de habilitação e capacidade concedida pelas autoridades competentes. Além disso, são estabelecidos exames e provas para a concessão das cartas de aeronauta, bem como a necessidade de exames periódicos para verificar a manutenção da habilitação e capacidade dos tripulantes.

O Ministério da Viação e Obras Públicas é o órgão responsável por emitir instruções, regulamentações e fiscalizar as atividades relacionadas aos aeronautas, garantindo a segurança e a regularidade das operações aéreas no Brasil. O decreto também tratou dos campos de pouso da aviação civil, definindo aeródromos e campos de pouso e estabelecendo suas funções e regulamentações. Determinou que os aeródromos e campos de pouso públicos seriam franqueados às aeronaves nacionais ou estrangeiras mediante o pagamento de taxas de utilização. O policiamento dos aeródromos públicos seria realizado por destacamentos da aviação militar ou naval.

3 ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR: FORMAÇÃO DE PILOTOS PARA AVIAÇÃO CIVIL.

Com o apoio e a contribuição de membros civis e militares, em 14 de outubro de 1911, foi fundado o AeroClub Brasileiro, tendo Alberto Santos-Dumont sido escolhido como seu presidente honorário[70]. Segundo Aragão (2012), o objetivo principal do AeroClub Brasileiro era arrecadar fundos para adquirir aeronaves, equipamentos de manutenção e contratar instrutores de pilotagem e mecânica aeronáutica. Os aeroclubes no Brasil foram de suma importância para o início da aviação civil no país, especialmente militares como o Tenente Kirk[71], que viajou à França com o propósito de integrar o AeroClub Brasileiro à Federação Aeronáutica Internacional. Essa integração possibilitou que os pilotos brasileiros obtivessem suas licenças por meio do AeroClub, fortalecendo os laços internacionais e o reconhecimento da aviação brasileira[72]. A França foi um país extremamente importante para o desenvolvimento da aviação militar no Brasil. O primeiro militar brasileiro construtor de aeronaves foi Marcos Evangelista Villela Junior.

O Tenente de infantaria Marcos Evangelista Villela Junior, originário de Alagoas, foi o pioneiro do Exército a desenvolver sua própria aeronave. No Rio de Janeiro, ele construiu um monoplano do tipo "Bleriot"[73]. Em 1912, ele completou seu segundo avião, seguindo o mesmo modelo do anterior. Ambos os monoplanos foram incorporados ao Ministério da Guerra[74]. Posteriormente, Villela decidiu empreender o projeto de uma aeronave maior, o biplano "Alagoas", concluído em 1918.

---

[70] ARAGÃO, Isabel L. O Correio Aéreo Militar (CAM): uma história de pioneirismo. Revista UNIFA, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, dez. 2012.

[71] Segundo o Museu Aeroespacial, Ricardo Kirk foi um militar brasileiro e o primeiro oficial aviador do Exército Brasileiro. O Tenente Kirk nasceu na cidade de Campos, no Rio de Janeiro, em 1874. Ele se matriculou na Escola Militar em 1891 e foi promovido a Alferes em novembro de 1893, alcançando a patente de Primeiro-Tenente em março de 1898. Em 1915, foi promovido post-mortem a Capitão. Ernesto Darioli foi um aviador italiano que veio para o Brasil com uma aeronave Blériot X, realizando demonstrações no Rio de Janeiro, Porto Alegre e Juiz de Fora. Ele atuou como instrutor de voo de Ricardo Kirk em Santa Cruz, no ano de 1912. Posteriormente, Darioli acompanhou Kirk à Europa para comprar aviões para o recém-criado Aeroclube Brasileiro.
Disponível em: https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/curiosidades-historicas-item-de-menu/863-missao-de-reconhecimento-aereo. Acesso em: dezembro de 2023.

[72] ARAGÃO, Isabel L. O Correio Aéreo Militar (CAM): uma história de pioneirismo. Revista UNIFA, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, dez. 2012.

[73] ANDRADE, *op. cit.*, p. 25.

[74] Ibidem.

Figura 8 – Monoplano Aribu



Fonte: Andrade, 1976. p. 25.

A imagem acima foi capturada na histórica fazenda Afonso, que abrigava o pioneiro campo de aviação do Brasil, localizado na cidade do Rio de Janeiro. Na foto, observamos Villela Junior em pé ao lado do monoplano. Batizado como "Aribu", em reverência aos urubus, o tenente buscava realizar seu desejo de criar uma aeronave que imitasse o voo dessas aves[75]. A estrutura do Aribu era construída em madeira, com as asas revestidas por um tecido nacional envernizado. Os testes do Aribu foram bem-sucedidos. Posteriormente, Villela Junior, promovido a capitão, regressou ao Ministério da Guerra com um novo plano para uma aeronave de maiores proporções, o biplano "Alagoas", uma homenagem ao seu estado natal.

> O Ministro na época era o General Caetano de Farias, e ele ficou muito animado com o projeto do jovem oficial. Ele deu a ele algum dinheiro para realizar o projeto. Com esses recursos, o jovem oficial montou o "Alagoas", usando a parte principal de um avião "Bleriot" que foi modificada e equipada com novas asas. O motor usado foi um "Luck" importado, de 80Hp. Mas todo o resto do avião foi feito com materiais brasileiros. Em 11 de novembro de 1918, no Campo dos Afonso Villela, Villela e seu "Alagoas" foram oficialmente apresentados às autoridades. O Ministro da Guerra, General Caetano de Faria, e o General Mendes de Moraes, Diretor do Material Bélico, estavam presentes. Também estavam lá o General Andrade Neves, Chefe do Departamento de Guerra; o General Almada, Chefe do Departamento de Administração; o General Celestino Bastos; o Coronel Villa Nova, Diretor da Fábrica de Cartuchos do Exército; os Deputados Federais João Elysino, Gervásio Fernandes, Pereira Lyra, Balthazar Pereira e Camboim, além de um grande número de oficiais de várias unidades no Rio de Janeiro, seus familiares e jornalistas[76].

De acordo com Pereira de Andrade (1976), na presença dos convidados, o piloto Tenente Vieira de Mello e o mecânico Benine assumiram seus lugares na cabine. O motor foi acionado e a aeronave decolou após percorrer 60 metros. Durante quinze minutos, foram

[75] Ibidem, p. 26.
[76] ANDRADE, *op. cit.*, p. 16.

executadas manobras perfeitas, incluindo voos invertidos, subidas de até 800 metros, mergulhos e passagens rasantes. O pouso foi realizado com perfeição, e a aeronave estacionou exatamente no mesmo local de onde havia decolado. Essa demonstração causou um profundo impacto na opinião pública e no governo. Nos meios políticos, começou a surgir a ideia de criação de uma Arma de Aviação independente. Tanto no Exército como na Marinha, surgiram oficiais defendendo a ampliação do número de aeronaves militares brasileiras. De certo modo, Villela Junior conseguiu apoio do Exército e da Marinha para discutir a incorporação de aviões em suas forças. Os militares já haviam chegado a um consenso com o Ministério da Guerra, e a antiga fazenda Afonso foi nomeada como escola de aviação do exército pelo presidente Hermes da Fonseca e outras autoridades

A primeira Escola de Aviação Militar no Brasil foi da Marinha do Brasil, que formou a primeira turma de pilotos de 1921[77], mais de 8 oficiais se formaram e conquistaram os breves[78]. A turma foi composta pelos Primeiros Tenentes Antônio Appel Netto, Camillo de Andrade Netto, Paulino de Azevedo Soares, Fernando Muniz Guimarães e Henrique de Sousa Cunha. O restante da turma foi concluído pelos Segundos Tenentes João Gonçalvez Peixoto, Flávio Santos e Dante Pereira de Mattos[79]. De acordo com a obra *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, os Tenentes Peixoto e Mattos foram para a França para fazer um estágio na Esquadrilha das Cegonhas[80]. Esses militares da Marinha buscaram uma nova experiencia de combate dos franceses, principalmente por criar o ensino da aviação militar, pois o governo francês estabeleceu um sistema de ensino militar voltado para a aviação e profissionais militares, totalmente diferente do emprego da aviação no Brasil, voltada ainda para as primeiras tentativas de fabricação de aeronaves, como os projetos do oficial do Exército, Marcos Evangelista Villela Junior.

Segundo Araujo (2021), o Ministro da Guerra Vespasiano Gonsalves de Albuquerque e Silva solicitou à Marinha do Brasil o Capitão Tenente Jorge Henrique Moller, primeiro militar brasileiro a obter brevê de piloto, em 29 de abril de 1911, pela Escola Farman na França[81], para que o curso fosse inicializado no Aeroclube do Brasil no Campo dos Afonsos, na Capital do Brasil. Nesse curso, da Escola Brasileira de Aviação, foram matriculados trinta e cinco

[77] BRASIL, 1991, v. 3, p. 43.
[78] O documento em questão refere-se à licença de piloto, uma autorização concedida ao seu titular para que atue tanto na aviação comercial quanto naqueles envolvidos nas Forças Armadas. Essa permissão é essencial para garantir que os pilotos atendam a requisitos específicos de treinamento, habilidades e conhecimentos, assegurando a segurança e competência nas operações aéreas.
[79] BRASIL, 1991, v. 3, p. 43.
[80] A Esquadrilha das Cegonhas ficou conhecida durante a Primeira Guerra Mundial pelo sucesso de seus aviões de caça, sob comando do Geoge Guynemer.
[81] ARAUJO, *op. cit.*, p. 19.

militares do Exército Brasileiro e vinte e cinco da Marinha do Brasil[82]. Essa é a primeira iniciativa do Estado brasileiro de incorporar a formação de pilotos nas Forças Armadas do Brasil, por uma necessidade na formação de profissionais qualificados para atuar na aviação.

> Entre os militares do Exército Brasileiro, a turma contava com quinze tenentes, cinco aspirantes a oficial e quinze sargentos, dos quais podemos citar: 1º Tenente de Artilharia Alzir Mendes Rodrigues Lima, do 1º Regimento de Artilharia Montada (RAM); 2º Tenente de Artilharia Rodolpho Lima de Vasconcelos, do 3º Regimento de Infantaria (RI); Aspirante-a-Oficial de Artilharia Coriolano de Andrade, do 16º Grupo de Artilharia (G. Art.); Aspirante a oficial de Cavalaria Ayrton Plaisant, do 4º Esquadrão de Trem (Esp.Trem); 2º Sargento de Cavalaria Hastimphilo César Curado Fleury; e 2º Sargento de Artilharia Hercules Mellite do Grupo de Obuses. Entre os militares da Marinha, destacamos os dez oficiais matriculados: Capitão-Tenente Estanislau Przevodowski; 1º Tenente Raul Vianna Bandeira; 1º Tenente Virginius Brito D'Lamare; 1º Tenente Affonso Celso de Ouro Preto; 2º Tenente Belisário de Moura; 2º Tenente Fábio Sá Earp; 2º Tenente Irineu Gomes; Guarda Marinha Heitor Plaisant; e o Guarda-Marinha Victor de Carvalho e Silva[83].

A primeira formação de pilotos nas Forças Armadas do Brasil representou uma importante iniciativa do Estado em atender à crescente demanda por profissionais qualificados na aviação. Uma grande parte desses oficiais será incorporada nas suas forças, como no Exército e na Marinha, enquanto outros serão responsáveis pelo Correios Aéreo Militar. A criação da Escola de Aviação Militar surgiu como uma resposta aos projetos de modernização em andamento no Exército no início do século XX[84].A primeira ação foi a contratação de uma missão estrangeira para impulsionar a formação de militares em áreas estratégicas, incluindo veterinária, intendência e aviação[85]. Em 1922, o presidente da República modificou o regulamento da Escola de Aviação Militar através do decreto nº 15.517. Essa modificação criou as primeiras estruturas da Escola de Aviação Militar, baseadas nas estruturas da aviação militar francesa.

Segundo Aldo Pereira (1987), na obra *Breve História da Aviação Comercial Brasileira*, o primeiro país a contribuir para o desenvolvimento da aviação no Brasil foi a França, por meio da missão militar francesa que organizou os cursos da Escola de Aviação Militar sediada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Naquela época, os técnicos franceses formaram pilotos, navegadores, mecânicos, fotógrafos, metralhadores, radiotelegrafistas, bem como artífices de carpintaria, soldagem, ferramentaria, entelagem e pintura. Em resumo, um vasto corpo de especialistas que posteriormente foram aproveitados

[82] Ibidem.
[83] Ibidem.
[84] ARAUJO, *op. cit.*, p. 20.
[85] Ibidem.

na aviação civil. Além disso, devido à infraestrutura aeroportuária da época, havia aeroportos perfeitamente equipados para operações aéreas desde Natal até Pelotas, ao longo da rota que iniciava em Toulouse, na França, e terminava em Santiago, no Chile.

Os militares brasileiros receberam a missão francesa no Brasil com o objetivo de iniciar um treinamento capaz de formar os primeiros militares especializados em aviação no país. A metodologia de ensino e aprendizagem da aviação francesa foi adotada nesse processo. De acordo com Araujo (2021), a decisão de optar pelos Afonsos foi fundamentada em um estudo realizado pelos oficiais da missão militar, os quais consideraram o terreno daquele local mais propício para abrigar a pista de 1600 metros destinada às operações de pouso e decolagem de aeronaves. Dessa forma, com a expectativa de formar 30 pilotos até o final de 1919, deram início às atividades da Escola de Aviação Militar. O primeiro regulamento foi elaborado pelo Estado Maior do Exército e encaminhado à escola por meio do ofício de número 287, datado de 1º de abril de 1919. Este documento foi oficialmente divulgado como aviso, recebendo o número 71, com data de 28 de abril de 1919, sendo publicado no Boletim do Exército, edição 235 de abril do mesmo ano.

Conforme estabelecido pelo 7º artigo do Regulamento do Curso de Aviação Militar, houve uma modificação no referido artigo, que passou a abranger não apenas oficiais, mas também sargentos e oficiais de reserva da 2ª classe de linha. Essa alteração visava incluir esses membros no processo de instrução para pilotos mecânicos e observadores, voltados ao serviço aeronáutico do Exército.

Conforme Aldo Pereira, no início da década de 1930, foi instituído e organizado o Departamento de Aeronáutica Civil, por meio do decreto de 22 de abril de 1931, número 19902. A partir dessa data, o governo demonstrou uma preocupação constante com a nacionalidade dos pilotos da aviação comercial, predominantemente estrangeiros até então. Com o intuito de acelerar a transição e substituir pilotos de origem alemã e norte-americana, uma portaria foi emitida em 21 de outubro de 1931[86]. Esta portaria estabelecia que um prazo de dois anos seria fixado para que as aeronaves nacionais passassem a ser tripuladas por aeronautas brasileiros[87]. O Departamento de Aeronáutica Civil foi autorizado a determinar as condições sob as quais ocorreria a substituição gradual dos pilotos estrangeiros dentro desse período. Com a inclusão de sargentos no Curso de Aviação Militar, os primeiros pilotos da aviação comercial no Brasil foram formados, destacando-se, nas décadas de 1930 e 1940, em empresas como Syndicato Condor, Varig e Panair do Brasil. Vários sargentos manifestavam

[86] ARAUJO, *op. cit.*, p. 115.
[87] Ibidem.

insatisfação devido a questões salariais, perseguições e prisões injustas relacionadas à sua participação em eventos, como a Revolução de 1932, a Intentona Comunista, entre outros. Segundo Araújo (2021),

> O primeiro Sargento a migrar para a aviação civil é Silvio Canizares Veigas, brevetado em 1920, iniciou sua carreira militar no Exército Brasileiro, mas em 1925 fez a transição para a aviação comercial na Syndicato Condor, onde sofreu um acidente fatal em maio de 1934. João Urupukina, um militar que ingressou na Escola de Aviação Militar em 1930, deixou a carreira militar em 1930 para se tornar um piloto civil pela Syndicato Condor. Ele foi parte integrante do movimento de sargentos pilotos que migraram para a aviação civil. Outro sargento notável foi Dagoberto Nery Hayane, que após um acidente na Escola de Aviação Militar em 1932, migrou para a aviação civil na década de 1930, tornando-se piloto do Syndicato Condor e posteriormente da Serviço Aéreos Cruzeiro. Licínio Correa Dias, admitido na Escola de Aviação Militar em 1929, solicitou licenciamento do Exército em 1934, migrando para a aviação civil pela Syndicato Condor. Em 1941, alcançou a marca de 1 milhão de quilômetros voados. Cid Sebastião da França Brugger, após um acidente em 1935, tornou-se sargento ajudante do 1º Regimento de Aviação Civil e trabalhou na Syndicato Condor até seu falecimento em 1942, em outro acidente aéreo. Sargento Gaspar Weber, após um grave acidente em 1932, migrou para a aviação civil na década de 1930, envolvendo-se na aviação comercial pelo Syndicato Condor e, posteriormente, pela Companhia Panair do Brasil. Arthur Martins da Rocha e Clovis Roldão de Oliveira Barros também migraram para a aviação civil, sendo requisitados por empresas como a Panair do Brasil. Alguns desses sargentos, como Ferdinand Limongi e José Pontes Pintos de Mendonça, enfrentaram acidentes aéreos ao longo de suas carreiras na aviação civil. A transição desses sargentos para a aviação comercial reflete a evolução e expansão do setor no Brasil durante esse período[88].

Então, a história da aviação militar e civil no Brasil é iniciada pelo Tenente de Infantaria Marcos Evangelista Villela Junior, um dos pioneiros do Exército Brasileiro a desenvolver suas próprias aeronaves. Ele se destacou com o monoplano "Aribu" e o biplano "Alagoas". Por outro lado, a Missão Francesa representou uma reestruturação das forças armadas, ensinando suas técnicas com as novas tecnologias e metodologias no aperfeiçoamento de aviões, desde combate até instrução no campo de batalha, além de ensinar a pilotar aviões. A criação da Escola de Aviação Militar foi um marco importante, formando a primeira turma de pilotos em 1921. Além disso, a incorporação de sargentos no Curso de Aviação Militar proporcionou o desenvolvimento da aviação comercial brasileira e uma transição significativa, com vários sargentos migrando para a aviação civil nas décadas de 1930 e 1940, contribuindo para o desenvolvimento da aviação na América do Sul. Essa transição de militares reflete a evolução da aviação no Brasil, por meio das mudanças nas

[88] ARAUJO, *op. cit.*, p. 142.

políticas governamentais, nas necessidades das forças armadas e na busca por profissionalização e nacionalização da aviação.

3.1 Severiano Lins, Primeiro Comandante da Aviação Civil no Brasil, 1931.

O primeiro comandante da aviação civil, Severiano Primo Lins, formou-se na Segunda Escola da Aviação Militar. Natural de Recife, o Sargento Lins foi aluno da EAM e obteve seu brevê em 1929, sendo posteriormente nomeado monitor de pilotagem na mesma escola[89]. Em certo momento, muitos sargentos enfrentaram poucas opções e foram obrigados a abandonar a carreira militar, como foi o caso do Sargento Severiano Lins. Ao retornar de seu casamento em Maragogi, Alagoas, para o Rio de Janeiro, ao lado de sua esposa, vivenciou eventos desagradáveis[90]. Lins e seus colegas da Escola de Aviação foram incriminados por participação em preparativos para a Revolução de 1932[91]. Detidos, foram transferidos para Ilha Grande, onde ficaram isolados em um presídio por alguns meses. Mesmo após provar sua inocência, decepcionado com a carreira militar, Lins ingressou no Sindicato Condor Ltda em 1931, sendo reconhecido como o primeiro comandante da aviação civil[92].

Na *Revista Condor* de 1933 tem um depoimento do Auderico Silvério dos Santos, o primeiro radio telegrafista da Syndicato Condor e o Comandante Severiano Lins.

> Quando iniciamos o estágio no Hangar da Condor no Rio de Janeiro foi ensinado pelos comandantes alemães que vieram para o Brasil estabelecer o tráfego aéreo, dispostos a trabalhar, enfrentar dificuldades, vencer obstáculos e transmitir seus conhecimentos àqueles que se dispusessem, com espírito de pioneirismo. Nós formamos o primeiro pelotão de brasileiros natos, sem olhos azuis, que se juntou aos desbravadores vindos da Alemanha, os quais muito fizeram pela aviação comercial brasileira[93].
> (...)
> Começamos pelo aprendizado nas oficinas do Syndicato Condor, passando pelas seções de motores, funilaria, mecânica, hélices, rádio técnica, estudo de marinha, meteorologia e navegação. Fosse quem fosse, para quem fosse, se quisesse candidatar-se a tripulante do Syndicato Condor, teria que começar por ali[94].
> (...)
> Aquele mar de água doce quase anulava as referências da navegação visual, fazendo com que se orientasse única e precariamente pela bússola. As panes eram comuns, e algumas vezes a tripulação e seus passageiros eram obrigados a pernoitar nos aviões isolados em algum lugar, lagoa ou rio do interior do país, ainda inóspito e selvagem. Nos campos improvisados, não

[89] Ibidem, p. 121.
[90] LINS, Fernando Chaves. **Comandante Severiano Lins**: Pioneiro da Avaliação. Olinda: Gráfica A Unica Ltda., 2002. p. 59.
[91] ARAUJO, *op. cit.*, p. 19.
[92] LINS, *op. cit.*, p. 61.
[93] Ibidem, p. 59.
[94] Ibidem.

> raro os aviões ficavam atolados, necessitando da ajuda dos acessórios por eles conduzidos: pás, enxadas e correntes. Outro grande complicador para os aprendizes brasileiros era a comunicação com os instrutores alemães, com pouco conhecimento da língua portuguesa. O jeito era aprender a língua deles ou, no mínimo, o vocabulário técnico que permitisse a segurança dos procedimentos operacionais do equipamento. A turma de brasileiros do Syndicato Condor, composta por Auderico Silverio dos Santos, Severiano Lins, Licínio Correa, Dagoberto Nery Hayne, João Urupukina, e outros, enfrentava desafios diários. Furavam latas de gasolina com suas próprias chaves de fenda para consertar os flutuadores furados, entravam na água para realizar reparos ou ajudavam no carregamento do avião para garantir que chegasse ao destino no horário correto. Na cabine do Junkers F-13, era descoberta, obrigando os tripulantes a usarem óculos e capacete. Por isso, os aviadores eram facilmente reconhecidos pelas marcas que o sol imprimia em seus rostos. O F-13, primeiro avião metálico e de cabine fechada do mundo, tinha lugar para quatro passageiros e dois tripulantes. Seu motor em linha refrigerado a água proporcionava uma velocidade média de 130 quilômetros por hora[95].

As citações acima apresentam o cotidiano dos primeiros pilotos da aviação civil no Brasil, destacando principalmente os desafios enfrentados pelos pioneiros da Syndicato Condor. Mostra as dificuldades geográficas e as condições meteorológicas que compunham a complexidade do território brasileiro, especialmente em regiões de difícil acesso, como aquelas onde a empresa inaugurou linhas aéreas, incluindo as regiões Norte e Nordeste do Brasil[96]. O trecho acima descreve as tecnologias empregada na aeronave como bússola para orientação, dado que as referências visuais eram quase inexistentes. Há relato das frequentes panes, forçando tripulação e passageiros a pernoitar em lugares isolados, além de citarem a precariedade dos campos de aviação, muitas vezes resultando em aviões atolados. Outro ponto importante é comunicação entre aprendizes brasileiros e instrutores alemães.

Figura 9 *– Pilotos na Cabine do F-13*



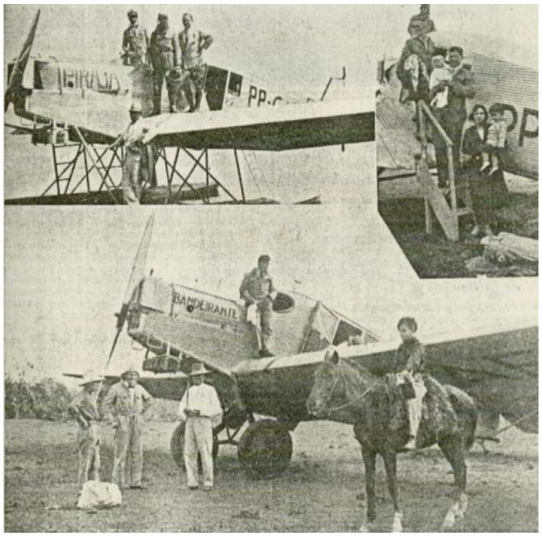
Fonte: *Revista Aérea Condor*, n. 4, 1933 (Acervo de Fernando Chaves Lins)

[95] Ibidem, p. 63.
[96] LINS, *op. cit.*, p. 62.

A imagem acima mostrar a cabine descoberta do Junkers F-13 e as marcas do sol nos rostos dos aviadores no cotidiano das viagens pelo território brasileiro. O F-13, como o primeiro avião metálico e de cabine fechada do mundo, destaca a inovação tecnológica que caracterizou esse período de transição na aviação[97]. A velocidade média de 130 quilômetros por hora oferece uma perspectiva sobre as limitações e as conquistas tecnológicas da época[98]. Severiano Lins concluiu todos os estágios de aprendizado com um total de 289 horas na Syndicato Condor, enquanto dirigia-se a Corumbá, Mato Grosso[99]. Em 1932, foi inaugurado o primeiro trecho da linha de Penetração do Oeste, Corumbá-Cuiabá, que foi posteriormente prolongado para Campo Grande no ano seguinte e, finalmente, estendido até São Paulo[100].

Na edição de 1933 da *Revista Condor*, é apresentada uma biografia de Severiano Lins. No dia 6 de maio de 1933, ele realizou seu primeiro voo na posição de Comandante, operando um avião do tipo Junkers F-13, designado para o trecho Corumbá-Cuiabá, localizado no Estado de Mato Grosso. Nesse mesmo ano, aprimorou seus conhecimentos na teoria e prática de voo cego, uma disciplina que, nos últimos anos, tornou-se indispensável na aviação comercial. A aeronave utilizada para esta rota eram o F-13 e o W-34, em território entre São Paulo e Corumbá, e como hidro entre essa cidade e Cuiabá. Em Corumbá, havia conexão com a Bolívia pelos aviões da Lloyd Aéreo Boliviano, em parceria com a Condor, subsidiária da *Lufthansa*. Essa ligação estabelecia, assim, um elo entre este país sul-americano e o território brasileiro, consequentemente estendendo-se até a Europa.

Figura 10 – Fotos diversas do Comandante Severiano Lins



Fonte: *Revista Aérea Condor*, n. 4, 1936 (Acervo de Fernando Chaves Lins)

[97] Revista Condor, v. 3, 1933.
[98] Ibidem.
[99] Ibidem.
[100] Ibidem.

A imagem retrata o Comandante Severiano Lins, na Linha Corumbá-Cuiabá. Logo abaixo, na asa da aeronave Junkers F-13 Bandeirante, o Comandante Severiano Lins é visto, e acima, à direita, está com sua família: sua esposa Maria, segurando o autor nos braços, e ele ao lado do terceiro filho, Vanildo. A cena acontece durante o embarque de Campo Grande para São Paulo, a nova base operacional da então denominada Linha de Penetração do Oeste.

Severiano Lins desempenhou um papel muito importante na expansão da aviação comercial brasileira. Ele inaugurou o trecho Corumbá-São Paulo, estendendo a linha que antes se limitava apenas às cidades de Corumbá e Cuiabá. A rota incluía escalas em Bauru, Lins, Penápolis, Araçatuba, Três Lagoas, Aguidauana, Campo Grande, Corumbá e Cuiabá. Notavelmente, entre São Paulo e Corumbá, utilizava-se a aeronave F-13 com rodas, e a partir de Corumbá, eram empregados pontões (flutuadores).

No boletim do *Jornal Correio Paulistano*, na edição de 8 de outubro de 1936, foi publicada a seguinte nota:

> Chegou ontem às 14 horas no Campo de Marte o avião Turiassú da Condor (PP-CAR) sob o comando do piloto Severiano Lins, procedente de Cuiabá e demais postos intermediários. Além da correspondência recebida nos portos nacionais, o Turiassú trouxe diversas malas postais da Bolívia, que lhe foram entregues em Corumbá pelo avião do Lloyd Aéreo Boliviano. O próximo avião para Mato Grosso com ligação em Corumbá aos aviões bolivianos sairá desta capital no próximo domingo pela manhã[101]

No jornal *Correio da Manhã*, na edição de 20 de outubro de 1936, foi relatado que no domingo, 18 de outubro de 1936, ocorreram no Rio de Janeiro as cerimônias da Semana da Asa, envolvendo diversos eventos significativos. Entre as atividades programadas estavam a Revoada Turística, o Circuito Aéreo do Distrito Federal, o lançamento da pedra fundamental do Monumento a Santos Dumont, a inauguração do monumento em homenagem aos aviadores falecidos, uma exposição de aviões, homenagens ao renomado aviador francês Jean Mermoz, o voo do primeiro avião fabricado em série no Brasil (Muniz-7) e, finalmente, o encerramento solene no Teatro Municipal. Este último evento foi presidido pelo primeiro mandatário da nação, Getúlio Vargas.

[101] JORNAL CORREIO PAULISTANO, n. 8, 1936, p. 23.

Figura 11 – Cerimônias Semana da Aza


INAUGURARAM-SE ANTE-HONTEM
AS CERIMONIAS DA SEMANA DA AZA
Completado por todos os concorrentes o percurso aereo pelos Estados do Rio, Minas e S. Paulo
COMO DECORREU A CERIMONIA DO LANÇAMENTO DA PEDRA FUNDAMENTAL DO MONUMENTO A SANTOS DUMONT

Fonte: *Correio da Manhã*, 20 de outubro de 1936.

Segundo aponta a reportagem o evento foi patrocinado pelo *Touring Club* do Brasil. Durante os festejos, no Aeroporto Santos Dumont, na Ponta do Calabouço, destacou-se o carinho e entusiasmo dedicados à aviação no Brasil. Muito antes do horário marcado para o início das provas, que consistiam em um voo com o concurso de vários aparelhos de longo percurso, numerosas autoridades civis e militares, os concorrentes às disputas da prova e inúmeros populares já estavam presentes no campo de pouso, atraídos pelos momentos de prazer que o certame lhes proporcionaria.

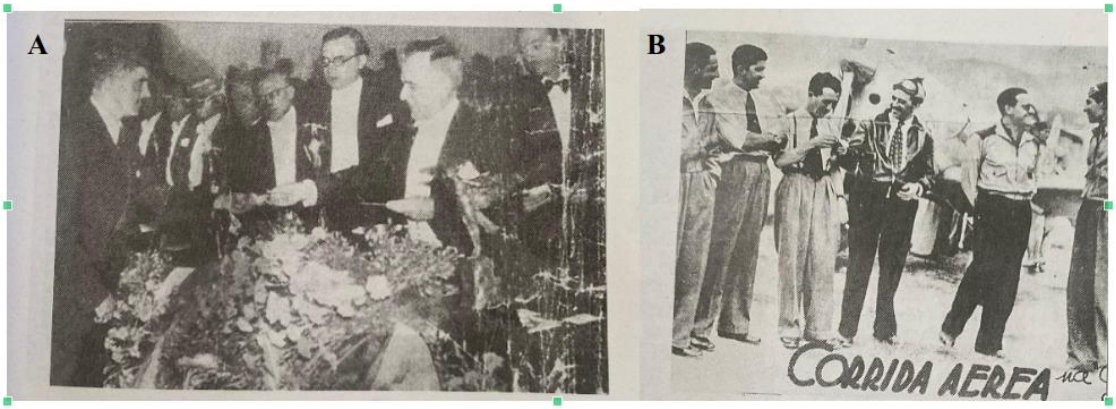
> Na prova, foram inscritos quatro aparelhos, sendo três da categoria A, para aviões de potência nominal ou inferior a 130 HP, e apenas um inscrito na categoria B, para aviões de potência superior aos da categoria A. Participaram os seguintes aparelhos: Aeronca" PP-TBO de asa baixa com o motor Leblond de 85 cavalos, pilotado pelo seu proprietário, o engenheiro civil e aviador da Marinha de Guerra, Tenente Paulo Sampaio. "Fairchild" PPTBD com o motor "Hornet" de 145 cavalos, de propriedade do Senhor Renato Pedroso e pilotado por este e pelo aviador Carlos Botti. "Ryan" PPTBQ com motor "Menasco" de 125 cavalos, pilotado pelo seu proprietário, Senhor Anesto Amaral Filho. O aparelho "Stinson Reliant" PP-TBP com o motor Lycoming de 215 cavalos, de propriedade do Senhor Antonio J. Moura de Andrade, tendo como primeiro piloto o Comandante Severiano Lins, como segundo piloto Caio Barros e como passageiro o Senhor Antônio de Andrade. Este foi o único inscrito na categoria B.O percurso da prova incluiu as cidades de Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo e concluiu novamente no Rio de Janeiro[102].

[102] JORNAL CORREIO DA MANHÃ, 20 de outubro de 1936.

O Comandante Severiano Lins completou o percurso a bordo do "*Stinson Reliant*" PP-TBP na categoria B durante a Semana da Asa de 1936. O jornal descreveu detalhadamente o evento da corrida aérea, no qual um grupo de pessoas aguardava ansiosamente a chegada das aeronaves à tarde, esperando pelos primeiros colocados da corrida aérea. No Aeroporto Santos Dumont, diversos membros importantes estavam presentes, incluindo o Senhor Cerqueira Lima, Vice-presidente do *Touring Club* do Brasil; Deputado Demetrio Xavier, da Comissão de Turismo Aéreo; Comandante Virginius Delamare, Presidente do Aero Clube Brasileiro; General Coelho Netto, Diretor da Aviação Militar; Major Carlos Brasil, Aviador do Exército; Capitão Armando Level, do Departamento de Aviação Fluminense; *Yacht* Clube; Sr. R. Ferreira, piloto civil e instrutor da Escola Brasileira de Aviação Civil.

O jornal ressalta o momento emocionante que ocorreu com a chegada do primeiro concorrente, o avião pilotado por Severiano Lins e Caio de Barros Penteado, que rapidamente apareceu voando a grande altitude. Os vencedores desceram do aparelho e foram calorosamente recebidos por todos os presentes. Cerca de uma hora e meia após a chegada do primeiro colocado, por volta das 4h30 da tarde, pousou o avião Ryan da Categoria A, pilotado pelo Sr. Anesio Amaral, que completou o percurso em 7 horas e 55 minutos, registrando o tempo vencedor de 6 horas e 33 minutos. Às 5 horas e 10 minutos, pousou o terceiro colocado da categoria A, o avião *FairChild* pilotado pelo Sr. Renato Pedroso, que cobriu o percurso em 8 horas e 33 minutos. Às 5 horas e 36 minutos, pilotado pelo Tenente Paulo Sampaio, a aeronave "Aeronca" chegou, sendo o último a completar o percurso, registrando o tempo de 8 horas e 39 minutos.

Figura 12 – Primeira Semana da Asa



Fonte: Revista Aérea Condor, n. 4, 1936 (Acervo de Fernando Chaves Lins): **A** – Solenidade de encerramento com a presença do então presidente Getúlio Vargas; **B** – Chegada dos aviadores da primeira corrida aérea do Brasil.

As imagens acima pertencem ao acervo da família Lins. Na primeira imagem, registra-se a noite no Teatro Municipal da cidade do Rio de Janeiro, quando o Presidente Vargas presidiu a sessão solene de encerramento da Primeira Semana da Asa, comemorada no país. Após o discurso do acadêmico Celso Vieira, substituto da cadeira de Santos Dumont na Academia Brasileira de Letras, o Presidente convocou à mesa o Comandante Severiano Lins, vencedor da prova aérea na categoria B, entregando-lhe a medalha de ouro com a esfinge de Santos Dumont, a taça Edú Chaves e o bronze do Distrito Federal. No encerramento da noite, no Teatro Municipal, o Presidente Vargas proferiu um discurso de felicitações aos vencedores, expressando seus votos de desenvolvimento cada vez maior para a aviação civil. Assim, o Presidente encerrou as festividades aviatórias de 1936. A segunda imagem representa a chegada dos aviadores da primeira corrida aérea do Brasil, entre eles o Comandante Severiano Lins.

Depois da repercussão da Corrida Aérea, muitos jornais das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo publicaram manchetes sobre o evento. No jornal *A Noite*, do Rio de Janeiro, na edição de 10 de outubro de 1936, foi destacado: "Aviões em revoada, o êxito da sensacional prova Rio de Janeiro a Belo Horizonte para São Paulo e de São Paulo para o Rio de Janeiro, da qual foi vencedor o Senhor Severiano Lins". Já no *Jornal Gazeta*, do Estado de São Paulo, na edição de 25 de outubro de 1936, a notícia afirmava: "O piloto Severiano Lins venceu brilhantemente o Circuito Aéreo do Distrito Federal".

Após a Corrida Aérea, houve uma iniciativa por parte da organização do Touring Club Brasileiro, divulgando as atividades da aviação civil e promovendo, principalmente entre os jovens, a profissão de aeronauta para o progresso de um país continental e carente de comunicações. Durante o festival da Semana da Asa, a primeira comemorativa do país, ocorreu uma exposição de aviões da corrida aérea, juntamente com os aviadores, explicando cada aeronave, que ficou exposta na Ponta do Calabouço.

No ano de 1937, a *Revista Condor* publicou uma edição sob o título "A Semana da Asa de 1937":

> Nessa prova atuou com sucesso o Senhor Severiano Lins, pilotando um avião particular Stinson monomotor. O Senhor Lins faz parte do quadro de pilotos comandantes da Syndicato Condor, tendo há poucos meses regressado da Alemanha, onde aprofundou seus conhecimentos profissionais voando nas linhas da Deutsche Luftansa. Quando da memorável Revoada do ano passado, o sr. Lins saiu vencedor da prova no mesmo trecho, causando o seu feito considerável repercussão em todo o país.

Acrescenta ainda a revista, na mesma edição, que,

> na noite de sábado, 23 de outubro, aviadores civis e militares haviam se reunido no Automóvel Clube para o banquete festivo. Havia um ambiente de franca camaradagem entre os presentes. Em um gesto muito simpático, que mostrou a grande união que reina entre os aviadores, a guarnição do avião Anhangá da Condor, em viagem noturna de Natal para o Rio de Janeiro, expediu às 21 horas o seguinte telegrama: 'Momento nobre, colegas festejam asas brasileiras. Tripulação Anhagá, singrando ares brasileiros a 3000 metros em voo noturno para o Rio de Janeiro, envia calorosas felicitações, esperando que o nascer do sol, ao amerissar na Guanabara, os encontre ainda em festa. PP-CAT. Comandante Trauer, mecânico Nulle, telegrafista Auderico.' Aplaudida a leitura pelos aviadores, foi expedida a seguinte mensagem em resposta: 'Companheiros na jornada do Azul, estimam que a vibração da nobre arte solidifique, neste instante, aqueles que estão pousados e aqueles que voam, transmitindo o abraço fraterno de 200 colegas.'"

No ano de 1937, o Syndicato Condor celebrava dez anos de atividades no Brasil e na América do Sul, oportunidade em que destacava os feitos da aviação comercial e sua importância para o desenvolvimento do país. A capa da *Revista Condor*, especializada, mostrava um avião JU sobrevoando o globo terrestre e analisando a extensa rede das linhas do Syndicato Condor no mapa da América do Sul. Em primeiro plano, o título "10 anos Condor" ressaltava a significativa marca alcançada pela empresa.

Figura 13 – 10 anos Condor



Fonte: *Revista Aérea Condor:* 10 anos, n. 4, 1937 (Acervo de Fernando Chaves Lins)

A imagem da *Revista Condor*, nesta edição de boas festas de Natal de 1937 e um próspero 1938, apresenta uma homenagem aos pioneiros e heróis da aviação.

> A pátria de Bartolomeu de Gusmão, de Augusto Severo, de Santos Dumont e de tantos outros pioneiros e heróis da aviação, contraiu compromissos inquebrantáveis para com as coisas do ar. O Syndicato Condor Ltda., por seu lado, vê na sua razão de ser não só a tarefa de manter acesa a chama de entusiasmo pela aeronavegação comercial, mas também de fazê-la crescer para que um dia venha a abranger todo o Brasil. A tarefa é árdua, porém glorificante pela finalidade[103].

Outro importante destaque nesta edição era a matéria sobre o processo de modernização da aviação comercial brasileira, com os aviões F1-3 dos primórdios e o moderno Jota U, um trimotor espaçoso e confortável com acomodação para 17 pessoas, compartimentos amplos para bagagens, correio aéreo e cargas. Nessa época, a companhia contava com 14 comandantes, dos quais 3 eram brasileiros natos: Severiano Lins, João Urupukina e Licínio Correa, sendo o Comandante Severiano Lins o mais antigo, tendo ingressado em 1931, João Urupukina em 1933 e Licínio Correa em 1934.

O primeiro a ser transferido para a linha do litoral foi Urupukina, para o trecho de Uruçuí e Parnaíba no Estado do Piauí, enquanto Licínio Correa permaneceu na Linha de Penetração do Oeste. Um ano depois, em setembro de 1938, o Comandante Lins recebeu da *Junkers Flugzeug Und Motoren-Werke*, de Dessau, Alemanha, a medalha de ouro e diploma alusivos aos seus 750 mil quilômetros voados a serviço do Syndicato Condor, marcando a maior marca entre todos os tripulantes brasileiros da aviação comercial. Quatro meses depois, o Comandante Severiano Lins faleceu em um acidente no Marimbá, com sua quilometragem alcançando 801.803 km, próximo, portanto, de se tornar um milionário do ar (com 1000 horas de voo), uma honraria destacada concedida a poucos tripulantes da "jornada azul" na América do Sul.

A trajetória do Comandante Severiano Lins, primeiro comandante da aviação civil no Brasil, é marcada por sua transição da carreira militar para a aviação comercial, representando outros sargentos pilotos que foram esquecidas pela história da aviação no nosso país. O relato de suas experiências na Syndicato Condor destaca os desafios enfrentados pelos pioneiros, como a Corrida Aérea de 1936, na qual demonstra sua habilidade e dedicação. A celebração dos dez anos da Syndicato Condor, em 1937, ressalta a importância dessa empresa pioneira na aviação sul-americana.

[103] REVISTA AÉREA CONDOR. 10 anos, n. 4, 1937.

3.2 História e documentação da Condor Syndikat

Com a regulamentação dos serviços civis de navegação aérea no Brasil, a aviação comercial passou a ser um interesse comercial de outro pais e empresas estrangeiras da aviação comercial, envolvendo o transporte de pessoas e objetos postais com um processo de integração física, econômica e política, especialmente em regiões de difícil acesso, como o Norte e o Nordeste do território nacional. A história e o passado da aviação comercial geralmente passam despercebidos, visto que são tidos apenas como uma necessidade de transporte de pessoas e objetos postais, atribuída ao avanço da tecnologia e outras ciências sociais, políticas e econômicas[104].

No início do século XX, o mundo atravessou grandes transformações políticas, econômicas, sociais e tecnológicas, resultando no declínio das democracias liberais[105], que possuíam um sistema de governo baseado na separação dos poderes e num sistema de pesos e contrapesos entre os vários órgãos do estado. O avanço da tecnologia, atribuído à Segunda Revolução Industrial e à manipulação de metais e motores a combustão, provocou uma série de mudanças nos paradigmas da sociedade moderna e em suas relações internacionais e sociais[106]. Essas mudanças incluíram o aumento do desemprego e a escassez de alimentos, resultantes das transformações nas relações sociais, que causaram profundas alterações na industrialização nas cidades[107].

Conforme Smith Jr., o progresso da tecnologia e o apoio do governo e de empresas privadas impulsionaram o crescimento da aviação para pessoas e para transportar coisas. Isso fez surgirem novas empresas que competiam globalmente para levar pessoas e cargas em aviões. Essa situação levou ao aumento das primeiras empresas de transporte aéreo comercial[108].

O desenvolvimento da tecnologia foi de suma importância para o avanço da aviação comercial na Alemanha, onde o primeiro transporte aéreo comercial foi iniciado pelo dirigível Zeppelin. O conde Zeppelin[109] dedicou seu projeto ao transporte de pessoas, correios e cargas. O LZ1, primeiro dirigível desse tipo, começou a ser construído em 1899 e realizou seu

---

[104] HELLER, Agnes. **A Theory of History**. New York : Routledge, 1982, p 201.
[105] Sistema de governo baseado na separação dos poderes e num sistema de pesos e contrapesos entre os vários órgãos do estado (BOBBIO, Norberto. **Dicionário de Política**. Brasília: UNB, 1995).
[106] HOBSBAWM, Eric. **A Era dos Extremos**: O breve século XX. 1914-1991. Tradução: Marcos Santarrita. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 51.
[107] Ibidem.
[108] SMITH JR., 2002, *apud* FERREIRA, Josué Catharino. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira**. 2017. Trabalho apresentado no 12º Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, Niterói, 2017. p. 2.
[109] Conde Ferdinand von Zeppelin foi o inventor do dirigível rígido, conforme patente datada de 1895.

primeiro voo em 1900, com duração de vinte minutos e transporte de cinco pessoas. Esse marco histórico na aviação abriu caminho para o desenvolvimento de outras empresas e tecnologias relacionadas ao transporte aéreo comercial.

> A aviação comercial alemã teve seu início no dia 22 de junho de 1910 com o voo do dirigível LZ.7 Deutschland, com a cabine para 24 passageiros. Oficialmente reconhecido, consta como primeiro voo postal alemão o realizado pelo tenente Ferdinand von Hiddesen, titular da licença de piloto aviador número 47, cerca de seis meses depois de Pentz ter realizado sua façanha. Von Hiddesen, pilotando um biplano Euler, fez o voo circular de Frank-Duarmstadt-Worm-Mainz-Frankfurt, transportando o total de 297 quilos de mala postal[110].

No Império Alemão e em outros países, o serviço de correios desempenhava um papel fundamental na comunicação entre as províncias e a capital. Era administrado pelo Estado, visando atender às necessidades da população. De acordo com Aldo Pereira (1987), antes do início da Primeira Guerra Mundial, uma grande parte do transporte de correspondências era realizado por dirigíveis da empresa *Delag*. Uma quantidade menor era transportada por pequenas aeronaves civis e militares.

> No século XX, as guerras mudaram sua natureza e objetivos. O que antes era principalmente sobre libertação nacional e unificação transformou-se em um nacionalismo mais amplo. Isso fez com que mais pessoas se envolvessem na guerra. Antes, durante guerras limitadas, a maioria das pessoas não se importava muito com os conflitos, sendo afetada principalmente por impostos mais altos. Contudo, nas guerras do século XX, as preocupações com a guerra tornaram-se mais concretas para todos, envolvendo não apenas a identificação nacional, mas também a participação militar e econômica[111].

No entanto, em 1914, com o início da Guerra, o transporte regular das correspondências foi afetado em toda a Europa. O correio aéreo passou a ser realizado por aviões militares, tornando-se um meio de comunicação importante entre os comandos, abrangendo grandes áreas. Na parte da Rússia ocupada por tropas alemãs, o exército estabeleceu uma rede de correio aéreo que se estendia de Petersburgo até a Crimeia. Em 1918, a Inspetoria da Tropa Alemã operava um serviço regular de correio aéreo, conectando as cidades de Berlim, Hannover e Colônia, em colaboração com o serviço Estatal dos Correios. Durante o período da Primeira Guerra Mundial, o correio aéreo passou a ser realizado por aviões militares em toda a Europa, devido ao início das batalhas, suspendendo, em alguns países, a aviação comercial.

> A Primeira Guerra Mundial termina em 1918 com a derrota da Alemanha imperial e de seus aliados. Proclamada a república, grandes foram as

[110] PEREIRA, *op. cit.*, p. 19.
[111] MORGENTHAU, Hans J. **A Política entre Nações**: A Luta pelo Poder e pela Paz. Tradução: Oswaldo Biato. São Paulo: Editora UNB, 2003. p. 693.

> modificações no campo político, econômico e social. Mas D.L.R, já organizada, começa a operar. Em 5 de fevereiro de 1919, inicia na rota Berlim-Weimar o serviço de correio aéreo com horários pré-estabelecidos, instalado pela administração dos correios, assim inaugurando o primeiro tráfego aeropostal regular do mundo. Em Weimar, fora instalada a Assembleia Nacional, onde os políticos discutiam os destinos da nova república. Urgia mantê-los em contato permanente com a capital, Berlim. Deste partiram diariamente os aviões da D.L.R às sete horas da manhã e à uma hora da tarde, transportando correspondências, jornais e passageiros. O aeroporto de Berlim estava localizado em Johannisthal e, a partir de 1º de março, ligando Berlim a Hamburgo. Em abril, começaram a operar as linhas ligando Berlim à Renânia e a Warnemunde[112].

Após o fim da Primeira Guerra Mundial, a Alemanha proclamou a república e passou por uma série de mudanças. O país enfrentava uma crise financeira em decorrência da guerra, mas a indústria aeronáutica alemã estava em pleno desenvolvimento, especialmente a fábrica de aviões *Junkers*. Em março de 1919, essa fábrica iniciou a expansão do serviço aéreo, estabelecendo uma rota entre Dessau e Weimar.

Na Alemanha, o governo tinha o desejo de transformar e organizar as pequenas fábricas em conjunto com as empresas de aviação comercial. Eles viram uma oportunidade de unificar as empresas aéreas com as fábricas, visando criar o maior parque de desenvolvimento industrial para construção e manutenção de aviões da Europa. Um exemplo disso ocorreu em junho de 1919, quando a fábrica de aviões *Sablatnig*, em associação com a empresa de navegação marítima *Norddeutscher Lloyd*, fundou a companhia aérea *Lloyd Luftverkehr Sablatnig*. Essa foi a origem da *Lloyd Luftdienst GmbH*, que posteriormente se associou a várias outras empresas aéreas fundadas com o auxílio da *Norddeutscher Lloyd*.

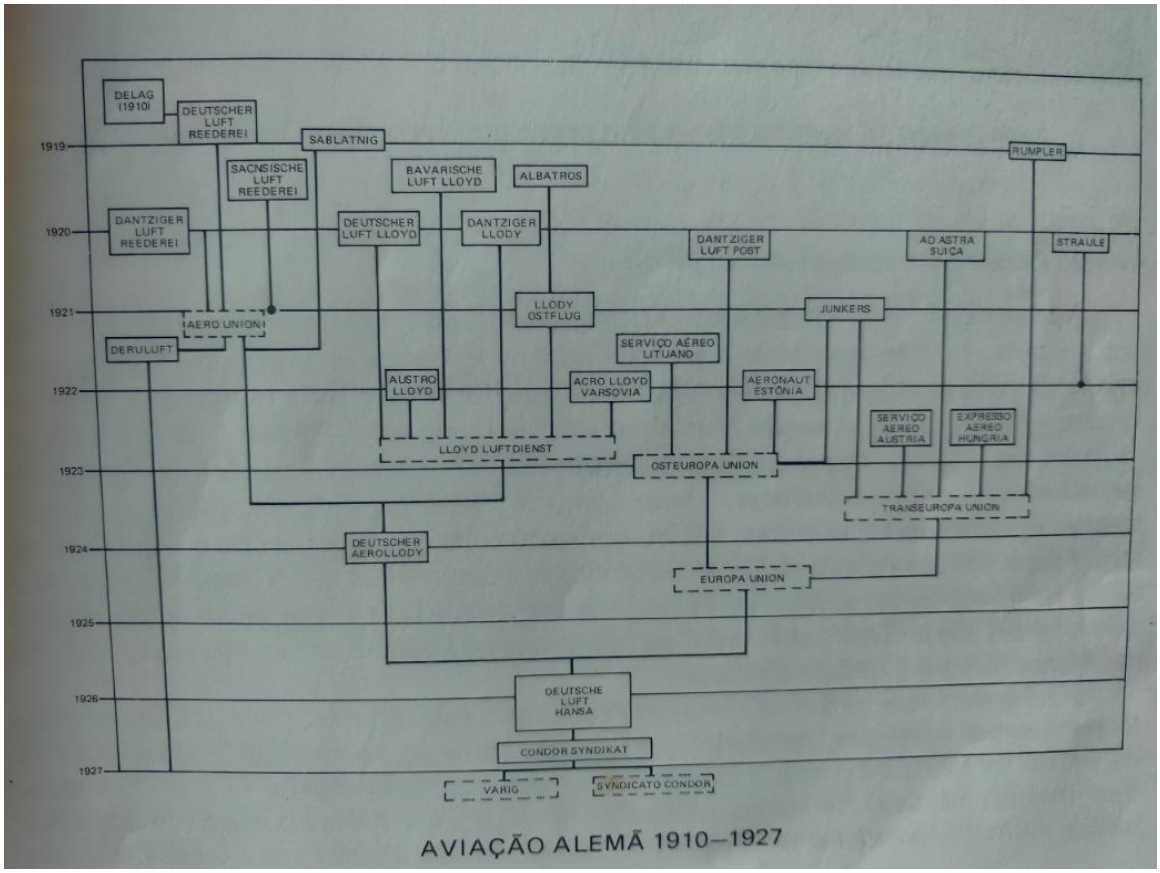
> Além da Alemanha, outras nações europeias trataram de organizar suas empresas aéreas, visando ao transporte internacional. Em defesa de seus interesses e objetivando disciplinar o tráfego internacional, seis empresas aéreas reuniram-se em Haia, na Holanda, no dia 28 de agosto de 1919, para fundar a Associação Internacional do Tráfego Aéreo (IATA). Uma das fundadoras foi a Deutsche Luft-Reederei. Das seis pioneiras, só remanesce a KML[113].

A partir de 1º de janeiro de 1922, a fábrica de aviões *Junkers* organiza um departamento especial para tráfego aéreo. Tal fábrica se dedicava à fabricação de aviões especialmente destinados à nascente aviação comercial, inaugurando a série de notáveis aviões F13, cujo protótipo fez seu voo inaugural no dia 25 de junho de 1919. Esse avião voou até 1939. No dia 31 de dezembro de 1922, o primeiro avião comercial alemão, um *Komet II*, fabricado pela *Dornier* e pertencente à D.L.R, pousa na Inglaterra, em um prado perto de

[112] PEREIRA, *op. cit.*, p. 20.
[113] PEREIRA, *op. cit.*, p. 22.

Folkestone. Em 3 de maio de 1923, é inaugurado o tráfego regular ligando a Alemanha à Inglaterra.

Figura 14 – Aviação Alemã 1910-1927



Fonte: Pereira, 1987, p. 23.

A fotografia acima representa a grande quantidade de empresas ligadas à fabricação de aeronaves, juntamente com as empresas da aviação comercial. Esse desenvolvimento teve início na década de 1910 e perdurou até o final da década de 1920, resultando em um total de 31 empresas relacionadas ao setor da aviação civil e militar na Alemanha. Muitas dessas empresas eram financiadas pelos bancos da Alemanha. Esses bancos forneciam financiamento às empresas e, em troca, as companhias criavam uma holding com participação em empresas de navegação marítima, comercial e industrial. Um exemplo disso é a *Junkers*, que já havia sido organizada anteriormente com base na Nord-Europa-Union, que virou um holding dessas empresas.

> A primeira assembleia geral da Europa Union, um consórcio de dezesseis empresas aéreas da Trans-Europa-Union e da Nord-Europa-Union, é realizada no dia 7 de setembro de 1925. Acionista pessoal dessa nova empresa é a Junkers Luftverkehr A.G., fundada em agosto de 1924 para

> substituir o departamento especial para o tráfego aéreo organizado em 1º de janeiro de 1922[114].

Dessa forma, diante das duas incorporações de empresas do mesmo segmento da indústria e com grandes empreendimentos, o Governo Federal da Alemanha, por necessidade, adquiriu, no mês de outubro de 1925, através do Ministério da Viação do Reich, o controle financeiro ao assumir 80% das ações da *Junkers* e *Luftverkehr*. Essa aquisição serviu como meio de pressão para incentivar as duas grandes empresas aéreas, que não estavam obtendo lucro apesar de seu tamanho, a considerar a fusão. Consequentemente, o governo unificou as empresas e criou a primeira empresa estatal de fabricação de aviões, juntamente com a aviação comercial.

> Com a fusão das empresas, a medida governamental surtiu o efeito desejado no dia 6 de janeiro de 1926, resultando na criação da Empresa Única de Tráfego Aéreo exigida pelo Governo, a Deutsche Luft Hansa A.G., com o capital provisório de 50.000 marcos. Além do parque industrial de aviões e motores, bem como oficinas, a nova empresa recebeu importantes participações, como as da Deruluft e do Condor Syndikat, esta uma organização dedicada à venda de aviões alemães no exterior[115].

A grande empresa estatal Luft Hansa, criada pelo governo alemão, unificou-se para formar uma nova empresa voltada para o mercado internacional, chamada "Condor Syndikat". O objetivo da Condor Syndikat era expandir a indústria da aviação mundo, ou seja, aumentar as vendas de aeronaves da fabricante Lufthansa, o que resultaria em um aumento do emprego na Alemanha, que estava enfrentando grandes consequências econômicas no período pós-Primeira Guerra Mundial. A Condor Syndikat estava alinhada com os interesses do governo alemão, que via a empresa como uma oportunidade de impulsionar setores econômicos de interesse da indústria alemã. O governo, conhecido como Reich, criou um projeto chamado "Projeto Transoceânico".

Antes do lançamento do Projeto Transoceânico, a Condor Syndikat desempenhou um papel importante na Colômbia, onde técnicos alemães realizaram diversas atividades. Em 5 de dezembro de 1919, foi fundada, em Barranquilla, na Colômbia, a Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo (SCADTA). Essa empresa contou com a participação técnica alemã e a colaboração de pilotos-aviadores alemães. Os aviões empregados eram fabricados pela Junkers F-13. A Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo chama-se Avianca, que se

[114] PEREIRA, *op. cit.*, p. 23.
[115] PEREIRA, *op. cit.*, p. 23.

torna a mais antiga empresa de transporte aéreo do mundo, pois desde 1919 voa sem solução de continuidade[116] .

Figura 15 – Avião Aerobate Dornier Wal Atlântico



Fonte: Pereira, 1987, p. 22.

A fotografia acima mostra o avião *Aerobate Dornier Wal* Atlântico, fabricado pela *Junkers* F-13 e inicialmente operado pela empresa Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo. Esse mesmo avião foi negociado pela Condor Syndikat para o Brasil, que estava interessada em explorar rotas internacionais ligando a Colômbia a países da América Central e aos Estados Unidos. Além do *Aerobate Dornier* Atlântico, a Condor Syndikat adquiriu outro avião *Dornier Wal*, que foi utilizado para criar, em 1925, a primeira companhia aérea da Bolívia, chamada *Lloyd Aereo* Boliviano. A empresa *Lloyd Aereo*, antes da fusão, já estava pensando em um projeto de expansão, principalmente pela américa Sul.

> A fundação do Condor Syndikat está relacionada aos interesses econômicos da indústria alemã e do governo do Reich na América do Sul. Com o objetivo de promover esses interesses, a Lufthansa lançou o "Projeto Transoceânico", que visava estabelecer uma conexão aérea entre o Reich e a América do Sul: "O Projeto Transoceânico consiste em três etapas: Alemanha - Espanha; Península Ibérica - Norte do Brasil; Norte do Brasil - Costa Sul-Americana até Buenos Aires. A primeira etapa é exclusivamente alemã; a segunda etapa deve ser realizada em colaboração com Espanha e Portugal, e a terceira etapa em colaboração com os países sul-americanos"[117].

[116] Ibidem.
[117] NOTIZ DLH zum Transozeanprojekt, o. V., o. D. (ca. Ende 1928), BA Berlin, Bestand “Deutsche Bank”. Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.

Segundo Rinke (1996)[118], as primeiras atividades aéreas alemãs na América do Sul ocorreram no final de 1919. A *Deutsche Aero-Lloyd* (DAL) iniciou suas atividades na região em 1923. Em colaboração com diversas empresas alemãs no exterior, foi formado um consórcio que exploraria as possibilidades de transporte aéreo ao longo da costa brasileira. Essa atividade resultou na fundação do Condor Syndikat em maio de 1924, que contava com a participação da DAL, da SCADTA e de empresas comerciais alemãs. Suas tarefas incluíam a exploração de rotas, teste de aeronaves e instrumentos, além do treinamento de pessoal técnico e de voo. Tratava-se de uma empresa exclusivamente alemã, que nunca obteria uma concessão de acordo com as leis brasileiras, uma vez que o transporte aéreo interno no Brasil só podia ser operado por empresas brasileiras.

Em vista disso, a aviação comercial na Alemanha passou por grandes transformações no período pós-Primeira Guerra Mundial. A primeira delas foi a fusão de muitas empresas, incentivada pelo Governo Alemão, que levou à criação da primeira empresa estatal de aviação no mundo, a Luft Hansa, ligada à indústria aeronáutica e à aviação comercial. A empresa estatal criou uma subsidiária chamada Condor Syndikat, responsável pelas vendas de aviões e acessórios da aviação no mercado internacional.

Dessa forma, a Condor Syndikat expandiu suas atividades para a América do Sul, com a fundação da Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo na Colômbia. Por meio do Projeto Transoceânico, a Condor Syndikat desempenhou um papel importante na história da aviação mundial, principalmente na América do Sul, onde estabeleceu um monopólio da aviação Comercial em alguns países dessa região.

3.3 História, documentação da Syndicato Condor, 1927.

Com o sucesso do Projeto Transoceânico, o Condor Syndikat lançou a missão Luther, que teve início em 17 de novembro de 1926 na cidade de Buenos Aires, Argentina. A companhia aérea Deutsche Lufthansa, estabelecida em 1926, adquiriu uma participação acionária de 30% no Condor Syndikat, anteriormente associado à Aero Lloyd. A Deutsche Lufthansa assumiu as operações do Condor Syndikat após este encerrar suas atividades na Alemanha em 1927[119].

Durante essa missão, foi realizado um voo utilizando o *Dornier Wal*. Esse voo foi determinante para a criação das duas primeiras companhias de aviação comercial no Brasil,

[118] RINKE, Stefan. **"Der letzte freie Kontinent":** Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918-1933. Stuttgart: H.D. Heinz, 1996.
[119] FAY, Cláudia Musa. Aviação Comercial na América do Sul (1920–1941). Porto Alegre: Editora Fi, 2020. 60 p.

sendo elas a Varig (Viação Aérea Rio-Grandense) e o Syndicato Condor. Com a regulamentação dos serviços civis de navegação aérea no Brasil, o governo brasileiro estabeleceu a exigência de que pelo menos dois terços do capital das empresas de aviação comercial estivessem nas mãos de brasileiros. Nesse contexto, a Condor Syndikat adquiriu o controle total da empresa recém-criada Syndicato Condor e também obteve 26% das ações da Viação Aérea Rio-Grandense. Como resultado, a Condor Syndikat tornou-se a controladora dessas duas empresas, obtendo assim o monopólio do transporte aéreo comercial no Brasil e na América do Sul.

> Em 1926, a Deutsche Luft Hansa (DLH) adquiriu as ações da DAL no Condor Syndikat. Essa empresa conseguiu obter uma concessão da costa entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul junto ao governo brasileiro, graças a intensos esforços de lobby. A operação nessa rota teve início em fevereiro de 1927, porém, caracterizava-se como um projeto de estudo para explorar a rota. Para obter a concessão de operação regular, era necessário criar uma companhia aérea, e assim, em 1º de dezembro de 1927, foi fundado Syndicato Condor Ltda[120].

A história da aviação comercial brasileira inicia-se com o Aviso 60/G do Ministério da Viação e Obras Públicas, de 26 de janeiro 1927, que outorgou à firma alemã Condor Syndikat, com sede em Berlim, autorização especial, por prazo não excedente a um ano, para estabelecer, a título precário e de experiência, o tráfego aéreo, por meio de hidroavião, entre o Rio de Janeiro e a Cidade do Rio Grande, com escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco e Florianópolis; entre a cidade do Rio Grande e Porto Alegre, com escalas em Pelotas; e entre a cidade do Rio Grande e Santa Vitória do Palmar, podendo estender esta linha até Montevidéu, caso obtivesse autorização do governo do Uruguai para esse fim.

Figura 16 – Logotipo da empresa Syndicato Condor



Fonte: *Revista Aérea Condor*, 10 anos, n. 1, 1931 (Acervo de Fernando Chaves Lins).

[120] MERKEL, Transozean Luftverkehr, Bericht September 1929, S. 2 f., BA Berlin, Bestand “Deutsche Bank”. Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.

A fotografia acima representa a marca da empresa na aviação comercial foi retirada da Revista Condor que era distribuída nas Aeronaves durante as viagens. Segundo o autor André Luiz Almeida,

> a aviação brasileira teve início em 1927, sendo a primeira empresa no Brasil a transportar passageiros a Condor Skndikat, no hidroavião Atlântico, que efetuou o transporte do então Ministro da Aviação e Obras Públicas, Vitor Konder, e outras pessoas, do Rio de Janeiros para Florianópolis. Em 22 de fevereiro, iniciava-se a primeira linha regular, a "Linha da Lagoa" entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Em julho de 1927, era fundada a Viação Aérea Rio-grandense (VARIG), sendo transferido para uma nova empresa, o avião "Atlântico". Em primeiro de dezembro do mesmo ano, a Condor Skndikat, que acabara de inaugurar sua linha do Rio-Porto Alegre, era nacionalizada com o nome de "Sindicato Condor Limitada"[121].

Para Pereira (1987), a pioneira da aviação comercial brasileira foi a empresa alemã Condor Syndikat. Assim, o Syndicato Condor e a Varig eram pequenos ramos da indústria e dos empresários alemães, focando na extensão das linhas do Syndikat Condor até Buenos Aires, fazendo parte do projeto da Lufthansa para ligar a Europa à América do Sul.

> Com a expansão da aviação para transporte de passageiros no Brasil, surge a necessidade de se criar um órgão responsável pela regulação e fiscalização da atividade. Assim, diante dessa demanda, em 22 de Abril de 1930, era criado, pelo presidente Getúlio Vargas, o Departamento de Aviação Civil, subordinada ao então, Ministério de Aviação de Obras Públicas. Mais tarde, essa seção foi transferida para o ministério da Aeronáutica, em 1941[122].

A Lufthansa, controladora da Condor Syndikat, decidiu encerrar a empresa no dia 1 de julho de 1927, e passou a representar os interesses da Estatal do Governo Alemão na América do Sul. A Syndicato Condor Limitada passou a representar todas as decisões da antiga companhia. A Estatal nomeou o responsável seu fundador, o piloto aviador engenheiro Fritz Hammer, que trabalhou nesta nova empresa, dedicando-se à organização do trafego procedente com o destino no Brasil[123].

> Em janeiro de 1928, a Condor obteve a concessão para operar voos em todo o Brasil. Assim como a DLH, a Condor dependia de subsídios. A DLH forneceu esses subsídios, que eram fornecidos pelo Ministério da Defesa do

[121] ALMEIDA, André Luiz. **A evolução do poder aeroespacial brasileiro**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia Política) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. p. 45.
[122] Ibidem.
[123] Fritz Hammer, graças a uma bolsa de estudos nacional estabelecida na Alemanha em 1913-1914, aprendeu a voar. Durante a Primeira Guerra Mundial, ele serviu na aviação naval, pilotando principalmente aviões Gotha. Após o término da guerra, foi convidado por Werner Kaemmerer, um dos fundadores da SCADTA (Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo), a ingressar na empresa como piloto e engenheiro. Hammer mudou-se para a América do Sul, adaptando os aviões alemães às condições climáticas da região e desempenhando um papel decisivo no transporte aéreo colombiano (PEREIRA, *op. cit*.).

> Reich. O governo brasileiro concedeu à Condor uma concessão para transporte aéreo de correspondências e o direito de emitir suas próprias marcas postais[124].

Em 1930, apenas a rota Natal - Rio de Janeiro - Porto Alegre era operada. Em 1932, a primeira rota interna no Mato Grosso foi adicionada. Em 1934, a Condor obteve concessões postais para Argentina e Uruguai, permitindo voos na rota costeira até Buenos Aires a partir de abril de 1934. A partir de 1º de outubro de 1935, a Condor estabeleceu a conexão com o Chile através da rota Buenos Aires - Santiago do Chile. Em 1936, uma rota de Natal para Belém, no norte do Brasil, foi criada, com um desvio para Floriano no interior do país. Mais rotas internas foram estabelecidas até 1940[125].

Em 22 de março de 1930, pela primeira vez, um *Dornier Wal* da Condor entregou correspondência sul-americana ao navio "*Cap Arcona*" em Fernando de Noronha. No sentido contrário, uma aeronave da Syndicato Condor recebeu a correspondência em Natal e a entregou via Rio de Janeiro até Buenos Aires[126].

> Quando aeronaves também puderam ser usadas na rota entre Gâmbia e Natal, o tempo total de transporte de correio foi reduzido para apenas cinco dias e meio, em comparação com os 11 dias de 1930. Em 1935, o tempo de envio de correspondência para Buenos Aires foi reduzido para três dias e meio, e para Santiago do Chile, para quatro dias e meio[127].

Após ter começado com modestos 20.000 km de voos programados em 1927, a operação da Condor atingiu 2,5 milhões de quilômetros em 1938. Foram transportados 13.000 passageiros e quase 500 toneladas de carga e correio. Em seguida, devido às circunstâncias políticas, a operação caiu para cerca de 2 milhões de quilômetros em 1939 e 1940[128].

O inventário da Syndicato Condor tinha seis hidroaviões Dornier Wal, foram utilizados três *Junkers* G 24 e 16 *Junkers* Ju 52/3m em flutuadores para as principais rotas ao longo da costa brasileira e para Argentina e Chile. As operações internas no Brasil eram feitas com os modelos menores da *Junkers*, F 13, G 24, W-34 e Ju 46 (total de 13 aeronaves). A partir de 1939, dois modernos *Focke-Wulf Fw* 200 foram usados nas principais rotas, e dois *Focke-Wulf Fw* 58 foram usados em rotas secundárias. Em 1943, a SAC recebeu quatro Douglas DC-3 de estoques americanos. As 14 aeronaves *Junkers*

---

[124] MERKEL, Transozean Luftverkehr, Bericht September 1929, S. 2 f., BA Berlin, Bestand "Deutsche Bank". Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.
[125] VERKEHRSBERICHTE 1930 bis 1940, DLH-Archiv, Köln. Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.
[126] DAVIES, R. E. G.: Lufthansa. An Airline and its Aircraft, New York 1991, DLH, S. 38 f. ". Tradução feita Crow Translate no Ubuntu 2023.
[127] ORLOVIUS, Heinz/Schulz, Richard (Hrsg.): Die Deutsche Luftfahrt. Jahrbuch 1936, Frankfurt a. M. 1936, S. 118 ff. ". Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.
[128] VERKEHRSBERICHTE 1928–1940, DLH-Archiv Köln.

restantes foram retiradas de serviço apenas em 1945/46 e vendidas para a Argentina. As *Fw 200* voaram até 1950 em serviço regular. A SC teve um total de cinco acidentes com feridos até 1941 (3 de dezembro de 1928, *Do Wal* P-BACA, 10 de novembro de 1930, Ju G-24 P-BAHA, 14 de outubro de 1931, *Do Wal* P-BALA, 15 de agosto de 1938, Ju 52/3m PP-CAT, e 13 de janeiro de 1939, Ju 52/3m PP-CAY).

Deste modo, a Condor Syndikat desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da aviação comercial no Brasil e na América do Sul. Com o sucesso do Projeto Transoceânico, a empresa foi responsável pela criação das primeiras companhias aéreas no Brasil, como a Varig e a própria Syndicato Condor. Através de concessões e acordos com o governo brasileiro, a Condor Syndikat obteve o controle do mercado brasileiro, sendo proprietária majoritária da Syndicato Condor e possuindo uma participação minoritária em outra empresa.

4 PARNAÍBA, A PRIMEIRA CIDADE DA AVIAÇÃO NO PIAUÍ.

A cidade de Parnaíba, ao longo do tempo, se tornou um lugar de memória ligado à história da aviação no Piauí, o que ocorreu a partir de um estudo de implementação do transporte aéreo no Brasil[129]. Resta-nos, como ofício de historiador, buscar um caminho, se possível, um espaço para vasculhar essas lembranças da aviação no Piauí[130], assim como o lugar da memória da aviação em Parnaíba, memória coletiva que tanto Le Goff quanto Halbwachs descrevem[131]. Este estudo foi criado pela nova companhia aérea (NYRBA) e no Piauí ocorreu na cidade de Parnaíba, localizada no litoral Norte do referido Estado. A NYRBA foi fundada em março de 1929 e teve como presidente Ralph O'Neill[132]. Ele foi o responsável pela primeira linha aérea com destinos às cidades de Nova York, nos Estados Unidos; Rio de Janeiro, no Brasil; e Buenos Aires, na Argentina.

O primeiro avião a pousar no Estado do Piauí foi o *Sikorsky* S-38. Seu voo inaugural ocorreu em 26 de junho de 1928, na cidade de Nova York, nos Estados Unidos. O *Sikorsky* S-38 destacou-se como a aeronave de maior sucesso projetada por Igor *Sikorsky*, resultando na produção de 111 unidades, das quais 38 foram destinadas à Pan American Airways. O S-38 tinha capacidade para transportar até 8 passageiros e 2 tripulantes, impulsionado por dois motores *Pratt & Whitney Wasp* de 400 HP, alcançando a velocidade de 160 km/h. O êxito da aeronave permitiu a Igor Sikorsky reorganizar a *Sikorsky Aviation Corporation*, o que culminou na construção de uma nova e moderna fábrica em Stratford, Connecticut[133].

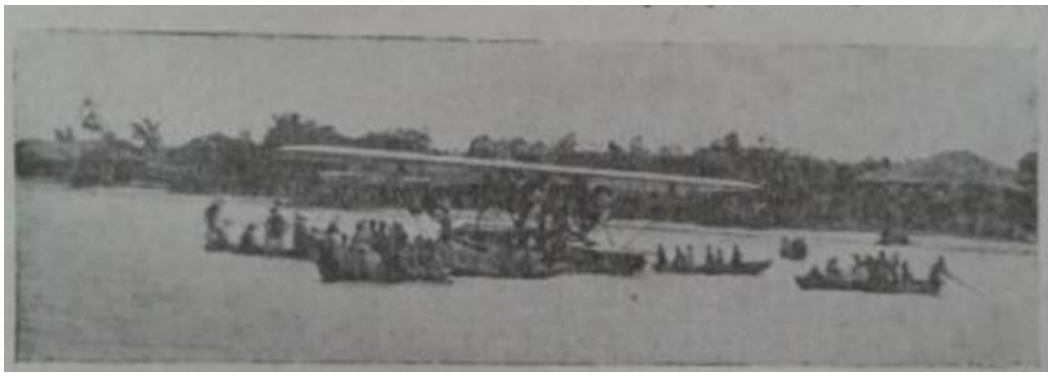
O primeiro contato do S-38 com as águas do rio Igarassu, na cidade de Parnaíba, ocorreu em 22 de setembro de 1929. O jornal *Almanaque da Parnahyba* descreveu a reação da população local e ribeirinha em pleno meio-dia de sol forte e calor. Foi um evento que

---

[129] NORA, 1993.
[130] ARAÚJO, Johny Santana de. **Bravos do Piauí! Orgulhai-vos...:** A propaganda nos jornais piauienses e a mobilização para a guerra do Paraguai. 2. ed. Teresina: EDUFPI, 2015. p. 17.
[131] Ibidem.
[132] Ralph O'Neill foi um aviador, filho de pai americano e mãe mexicana, nascido no México, que lutou na Primeira Guerra Mundial em março de 1918, como membro do Esquadrão Aero 147º. Neste esquadrão, havia outros aviadores, como Kenneth Porter, James Meissner, Francis Simonds e James Healy. No relatório, foi descrito que ele abateu cinco aviões alemães, ganhando uma Cruz de Serviço Distinto com dois Clusters de Folhas de Carvalho e a Croix de Guerre com palma no processo. Em agosto de 1920, ingressou na Força Aérea Mexicana, onde trabalhou como instrutor de pilotos e piloto aviador. Ele passou para a reserva em 1925 com o posto de General.
[133]. SIKORSKY ARCHIVES, *op. cit.*

chamou a atenção no céu da cidade e sobre as águas do rio Igarassu por volta das 12:30, quando posou o hidroavião *Sikorsky* S-38, de fabricação norte-americana, conhecido pelo sobre o nome Montevideo. De fato, a cidade de Parnaíba faz parte do início da história da aviação comercial no Brasil, especialmente no início das operações da *Nyrbra-Line* em território nacional, mesmo sendo um voo experimental, principalmente com o intuito de iniciar os serviços de correio aéreo e a aviação comercial de passageiros entre a cidade de Nova York, nos Estados Unidos, o Rio de Janeiro, no Brasil, e Buenos Aires, na Argentina. Este evento marcou o início da aviação no Estado do Piauí e inaugurou a presença da cidade de Parnaíba nos primórdios da aviação comercial no Brasil.

Figura 17 – Pouso do S-38 no Rio Igarassu



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, Parnaíba, 1929, edição local.

A fotografia acima foi retirada do Jornal *Almanack da Parnahyba* de 1929, mostrando o pouso do S-38 no Rio Igarassu, em frente à cidade de Parnaíba. O jornal não continha informações detalhadas sobre a aeronave, como fabricante, pilotos ou tripulantes. No entanto, apresentava dados indicando que a aeronave pertencia à empresa *Nyrbra-Line* e que a visita fazia parte de uma viagem de estudo com o objetivo de estabelecer a rota entre Nova Iorque e Buenos Aires. Dessa forma, pesquisei no arquivo da Panam[134] e encontrei dados sobre tipos de aeronaves, pilotos, empresas e outros arquivos de suma importância para compreender o início da aviação no Piauí. O jornal fez uma reportagem sobre o evento local, não fornecendo muitas informações cruciais, como os nomes dos pilotos e os objetivos da empresa. Foi uma reportagem de informação básica sobre o evento de aviação no Piauí, sem levar em conta sua importância histórica. As fotografias da chegada do Montevideo em Parnaíba incluíam duas imagens. Na primeira delas, o avião S-38 estava cercado por algumas embarcações.

[134] ACERVO DA PANAM, *op. cit*.

> Aviação em Parnaíba, pelas 12:30 do dia 22 de setembro de 1929, baixou inesperadamente nas águas do Igarassu, em frente a esta cidade, o possante e belo hidroavião norte-americano 'Montevideo' Nyrbra-Line, em viagem de estudo para o estabelecimento da linha Nova Iorque-Buenos Aires. O imprevisto da visita atraiu a curiosidade de toda a população local, que pressurosa acorreu às margens da cidade. Neste porto, Salgado, não da Quarenta, aqui demorou o aparelho yankee até a manhã do dia seguinte, tendo recebido 35 caixas de gasolina e óleo lubrificante. Sua tripulação era constituída por dois pilotos e dois mecânicos, tendo ainda acomodações para oito passageiros[135].

A citação acima descreve o primeiro evento de aviação no Piauí, na cidade de Parnaíba, em 1929. O pouso do hidroavião 'Montevideo' *Nyrbra-Line* no Rio Igarassu marcou o início da aviação no nordeste brasileiro, conectando principalmente capitais da região a outras cidades em áreas periféricas e de difícil acesso. Essas rotas desempenharam um papel crucial na integração nacional e regional, facilitando o transporte de objetos postais e pessoas.

Figura 18 – Envolvimento da comunidade no pouso do primeiro avião no Piauí



Fonte: *Jornal Almanack da Parnahyba*. Parnaíba, 1929, edição local.

A fotografia acima foi o segundo registro do Jornal *Almanack da Parnahyba* de 1929 que revela o interesse local pelo novo aparelho aéreo estrangeiro, o qual gerou um intenso interesse e mobilização na comunidade local. O hidroavião representou um avanço tecnológico que colocou Parnaíba como pioneira na história da aviação no Piauí, permanecendo ancorado no porto conhecido como Salgado[136]. Durante sua breve estadia, o Montevideo recebeu 35 caixas de gasolina e óleo lubrificante para garantir sua próxima etapa na viagem. A tripulação do Montevideo era composta por dois pilotos habilidosos, incluindo o presidente da companhia, Ralph O'Neill, e dois mecânicos dedicados. Suas acomodações

[135] JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA, edição de 1929, publicado na edição de 1930.
[136] O Porto Salgado está localizado na cidade de Luís Correia, no litoral norte do estado do Piauí, e é conhecido como o porto da antiga Amarração.

luxuosas ofereciam espaço para oito passageiros. Nesse primeiro momento, a aviação no Piauí foi um ponto de apoio e parada para manutenção de aeronaves, pois a tripulação se hospedava na cidade para descansar antes de iniciar o trajeto no dia seguinte.

Na edição de 1932, do *Jornal Almanaque da Parnahyba*, registrou-se a passagem, em 1931, do "Barco Voador" conhecido como Dornier Do X, na cidade de Parnaíba[137]. O fabricante alemão da aeronave é Claude Dornier, que iniciou o projeto do Barco Voador uma década antes do registro da aeronave com o número D-1929, o qual foi obtido por meio da primeira decolagem na água em 25 de julho de 1929[138]. A rota no Brasil seria da primeira cidade à ilha de Fernando de Noronha, no Estado de Pernambuco. Posteriormente, a aeronave pousaria na Rampa de Natal, pela qual realizará o trajeto aéreo com escalas nos Estados de Alagoas (Maceió), Bahia, na cidade de Caravelas (BA), e na capital do Brasil, Rio de Janeiro. O retorno seria feito na mesma rota até a Rampa de Natal, onde faria uma parada, e depois seguiria para Camocim, no Estado do Ceará.

A aeronave realizou um pouso no litoral piauiense, um evento não programado nas rotas planejadas pelos Estados do Brasil. Esse pouso inesperado tornou-se um marco para a cidade de Parnaíba e para a aviação no Piauí. Embora não estivesse inicialmente programada para isso, a cidade se tornou um ponto crucial de parada e manutenção para aeronaves. Este posicionamento geográfico estratégico estabeleceu a cidade como uma parada obrigatória na rota da aviação mundial, devido à sua localização na região norte do estado do Piauí.

> A volta ao mundo no Dornier Do X, teve como ponto de partida a cidade Alternhein, na Suíça, e percorreu uma turnê de 32.186,8 quilômetros, abrangendo a Europa, África, América do Sul e do Norte, culminando em Berlim. Durante essa jornada, estadias prolongadas em diversas localidades, incluindo nove meses em Nova York de 1931 a 1932, estenderam a duração total para quase 18 meses. Um total de 66 passageiros, incluindo Claude Dornier, e uma tripulação de 14 pessoas participaram dessa notável jornada[139].

O objetivo da turnê mundial era abrir mercados para a aeronave, incluindo alguns países da África, da América do Sul (como o Brasil) e da América do Norte (Estados Unidos). Durante a turnê, foram realizadas manutenções nos motores. No entanto, na África, ocorreu um desastre: um acidente resultou na queda de uma parte da aeronave durante o voo, o que levou ao cancelamento das vendas da aeronave no continente africano. A empresa responsável pela venda da aeronave era a estatal *Deutsche Luft Hansa*, que conseguiu vender para a

[137] REGNAT, Karl-Heinz. **Vom Original zum Modell**: Dornier Do X. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1998. p. 5.
[138] Ibidem.
[139] Ibidem, p. 8.

companhia aérea estatal italiana dois aviões do modelo Do-X, os quais entraram em serviço em 1931 e 1932. A Força Aérea da Itália utilizava essas aeronaves para apresentações públicas[140].

Figura 19 – Barco Voador



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*. Parnaíba, 1932, edição local.

No título da manchete do jornal, descreve-se o Barco Voador como a maior aeronave aquática do mundo, que esteve na cidade de Parnaíba em 1931[141]. Na reportagem, o Dornier Do X é chamado de "Barco Voador" e fez uma marcante visita à cidade de Parnaíba, no Estado do Piauí. Durante a visita, a aeronave também passou pela capital do Brasil, a cidade maravilhosa do Rio de Janeiro, como parte de uma estratégia de propaganda do fabricante de aeronaves alemão Claudius Dornier. Esta impressionante aeronave, com seus imponentes 41 metros de comprimento, 48 metros de envergadura e 10 metros de altura, era verdadeiramente única em sua classe[142]. A potência original da aeronave era fornecida por doze motores radiais Bristol Jupiter refrigerados a ar, sendo seis tratores e seis impulsores[143]. O Dornier Do X seguiu para a capital do Estado do Maranhão, São Luís, e para o Estado do Pará, onde finalizava a rota pelo Brasil e iniciava a rota para Nova York, visitando primeiro a capital do Suriname, Paramaribo, e depois seguindo para a Colômbia. Continuando a rota da turnê

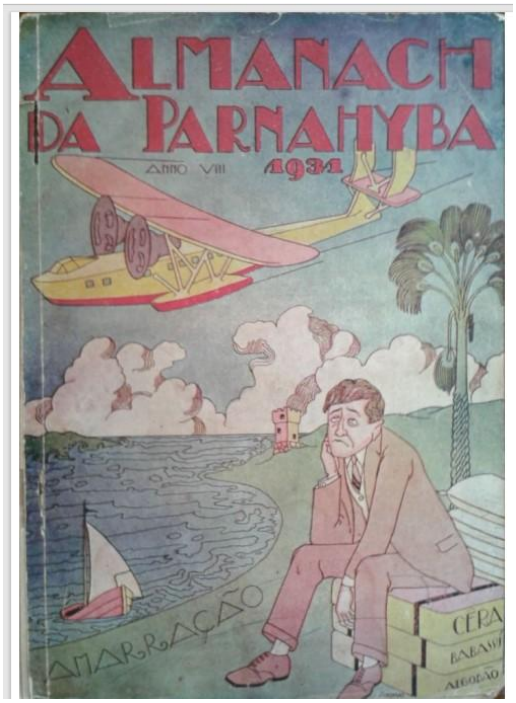
[140] REGNAT, *op. cit.*, p. 90.
[141] JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA. Parnaíba, 1932. Edição de Parnaíba, Piauí.
[142] JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA, 1932.
[143] REGNAT, *op. cit.*, p. 10.

mundial pelo Caribe, chegou nos Estados Unidos por Miami, no estado da Flórida, e visitou a cidade de Charleston, no estado da Carolina do Sul, antes de chegar em Nova York. A aeronave planejava retornar pela península ibérica até a Alemanha.

> Nossa capa é uma alegoria projetada pelo lápis consagrado de J. Adonias, em que retratamos o Piauí desolado com a carga à praia no porto de Amarração, ouvindo o ronco do avião que lhe traz as novas do progresso dos outros irmãos da República, por possuírem amplos ancoradouros para a navegação de cabotagem e importação estrangeira. E, no entanto, ali está apenas o esclarecer da praticagem! É que ainda não apareceu no Brasil quem o liberte definitivamente da tutela de seus vizinhos[144].

Essa citação acima foi responsável pela introdução do anuário do periódico do Jornal *Almanaque da Parnahyba* de 1931, que descreve os eventos mais marcantes do periódico escrito ocorridos no Estado do Piauí, destacando pela primeira vez a importância de ouvir o som do avião, associado ao progresso e à modernidade da Nova República. Naquele período, para além do progresso econômico que impulsionou mudanças significativas tanto na configuração urbana quanto na dinâmica social de Parnaíba, a cidade obteve seu mais proeminente defensor dos ideais da vida moderna, representado pelo *Almanaque da Parnahyba*[145].

Figura 20 – Capa do Almanaque da Parnahyba de 1931



[144] JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA, 1932, p. 2.
[145] SILVA, Josenias dos Santos. Almanack da Parnahyba: no Tempo dos Bons Ventos Fluviais. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA CULTURAL, 6: Escritas da História: Ver – Sentir – Narrar. **Anais...** Teresina: Universidade Federal do Piauí, 2012.

Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*. Parnaíba, 1931, edição local.

Na edição publicada do jornal em 1931, a capa do Jornal *Almanaque da Parnahyba* marcou o início da aviação no Piauí. O jornal apresentou-se como um elemento modernizador, conforme evidenciado na homenagem ao primeiro avião que pousou na região. A ideia de modernidade é defendida pelo jornal, que faz referência à República e sua influência positiva, conforme sugerido pela capa do periódico. A alegoria projetada pelo lápis consagrado de J. Adonias retrata o Piauí deslocado, com a carga à praia no porto da Amarração, ouvindo o zumbido do avião que traz notícias do progresso dos outros estados da República.

A imagem sugere que o Piauí está representado apenas por um escaler da praticagem, não tendo ainda alcançado a mesma autonomia e progresso que seus vizinhos mais desenvolvidos. Essa representação simbólica na capa do jornal destaca a expectativa e o anseio por progresso e modernização no Piauí por meio da aviação, ao mesmo tempo em que reconhece a necessidade de superar desafios para alcançar a independência desejada em relação aos vizinhos.

Neste primeiro ano da aviação no Piauí, a cidade de Parnaíba surge como a primeira cidade do estado a ter contato com a aviação em 1929. Ao tornar-se parte integrante dessa rota pioneira, Parnaíba não apenas testemunhou o desenvolvimento da aviação comercial no país, mas também desempenhou um papel importante como ponto estratégico e geográfico da aviação no Brasil com as primeiras operações da aviação comercial. Essas lembranças da aviação, como o S-38, representam uma parte da história da aviação comercial no Brasil que foi esquecida ao longo de décadas por historiadores e especialistas em história da aviação no Brasil. A cidade de Parnaíba é um lugar de memória por onde passaram sujeitos esquecidos e marginalizados pela História da Aviação Nacional e Internacional, como Ralph O'Neill, e o maior avião aquático do mundo, Dornier Do X. Dessa forma, as edições documentadas pelo Jornal *Almanack da Parnahyba* permanecem como um valioso testemunho desse período marcante na história da aviação no Estado do Piauí, que será feita a partir desses documentos encontrados[146].

[146] A digitalização do Jornal Almanaque da Parnahyba foi realizada pelo Prof. Dr. Jeferson Luís Marinho de Carvalho, e o historiador Francisco Vieira fez a doação dos exemplares. O Acervo Online do Jornal Inovação foi lançado na Plataforma Mundos do Trabalho Piauí. Este importante periódico da imprensa alternativa no Piauí circulou regularmente entre os anos de 1977 e 1988, com algumas edições especiais publicadas em 1992, 2019 e 2020. Agora, todo esse acervo estará disponível gratuitamente, devidamente catalogado, em formato digital e com acesso online. Essa iniciativa é fruto de um projeto de extensão desenvolvido pelo Curso de Licenciatura Plena em História da Universidade Estadual do Piauí (UESPI), Campus Professor Alexandre Alves de Oliveira –

4.1 Correio aéreo: a integração entre Teresina e a Capital Federal.

Na obra de Francisco Alcides do Nascimento, *A Cidade sobre o Fogo,* é apresentada a descrição de um cronista da época sobre a primeira vez em que um avião sobrevoou os céus da capital, durante a visita do presidente da República a Teresina, em setembro de 1933. O autor destaca a intensa agitação do povo diante do espetáculo proporcionado pelas aeronaves. De acordo com o relato, durante as acrobacias da esquadrilha de aviões que acompanhava o presidente, o cronista percebeu uma variedade de sentimentos na população, incluindo "espanto, medo, assombro, mas também euforia". As máquinas reluzentes cortando o espaço aéreo da cidade realizavam acrobacias que ultrapassavam as expectativas sobre o que o conjunto homem/máquina poderia realizar na época[147].

Na tarde de 23 de setembro de 1933, vários aviões militares sobrevoaram Teresina, anunciando a chegada de Getúlio Vargas[148]. Foi a primeira vez que a capital do Piauí recebeu um presidente da República, com os aviões de guerra da Marinha do Brasil, na capital do Piauí, para a inauguração do campo de aviação em Teresina, com o chefe do governo provisório[149]. O presidente desceu de um hidroavião no Rio Parnaíba, acompanhado dos ministros José Américo de Almeida e Juarez Távora, além de outros membros do governo[150], sendo recebido pelo interventor Landri Sales. A população, representada por alunos dos colégios locais, saudou a comitiva com bandeiras verdes e amarelas[151]. A chegada do interventor Ten. Landri Sales Gonçalves ao Piauí marcou uma significativa mudança na dinâmica política. Sua habilidade em neutralizar as oligarquias locais durante a interventoria evidencia um momento crucial de acomodação política, indicando um novo paradigma de gestão e poder no estado[152].

Parnaíba. O projeto reuniu diversos acervos dispersos – públicos e privados – com o objetivo de contribuir para a democratização do acesso a fontes históricas e fomentar pesquisas a partir desses acervos.

147 NASCIMENTO, Francisco Alcides do. **A cidade sob o fogo: modernização e violência policial em Teresina**. Teresina: FCMC, 2002. p. 176.

148 KRUEL, Kenard. **Genu Moraes**: a mulher e o tempo. Teresina, PI: Editora Zodíaco, 2015.

149 JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA, 1934, p. 107.

150 KRUEL, *op. cit*.

151 KRUEL, *op. cit*.

152 MELO, Antonio Maureni Vaz Verçosa de. Compartilhando ideias e tecendo o poder: atuação dos intelectuais piauienses na Era Vargas no Piauí (1930-1945).Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo (RJ), 2021, p. 166.

Figura 21 – Visita de Getúlio Vargas a Teresina, Piauí



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, Parnaíba, 1934, edição local.

A fotografia acima foi publicada na edição de 1934 do Jornal *Almanaque da Parnahyba*, descrevendo a visita do Presidente da República à capital do Piauí, visitando a Escola Normal junto com o interventor do estado Landri Sales. Segundo Fraga (2017), o campo da aviação alcançou, durante o governo de Getúlio Vargas, um profundo impacto em suas alterações devido ao projeto de Estado pelo qual a aviação era fundamental para o Brasil. Isso envolvia a expansão da navegação aérea como meio de comunicação, defesa e progresso[153]. Na composição da equipe de governo de Landri Sales, destaca-se sua abordagem estratégica ao deixar de fora os políticos mais conservadores e membros da interventoria anterior de Lemos Cunha[154]. No discurso do interventor Landri Sales, durante a visita do presidente provisório da república, ele destacou a situação econômico-financeira do Piauí na década de 1930.

O interventor apontou a falta de estradas de rodagem e ferrovias como um grande obstáculo ao desenvolvimento do Piauí. Outro ponto importante, o fato de que não tinha um porto marítimo, também limitava as oportunidades de comércio e transporte, contribuindo para o isolamento da região. Landri Sales revelou que as atividades agrícolas e pecuárias eram

[153] FRAGA, André Barbosa. **O Brasil tem asas**: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas. 2017. 418 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, 2017. p. 30.
[154] NASCIMENTO, *op. cit.*, p. 113.

essencialmente de subsistência, indicando um nível tecnológico baixo. A falta de investimentos e modernização nessas áreas contribuía para a estagnação econômica e social. Reforçando-se o discurso de Landri Sales na tarde de 23 de setembro de 1933, os representantes da Associação Comercial Piauiense entregaram a presidente provisório Getúlio Vargas um documento destacando a situação das comunicações fluviais, portuárias, ferroviárias e aéreas, além do estado do crédito bancário na região[155]. Após a reunião, Vargas seguiu para a inauguração do campo de aviação na capital do Estado com sua comitiva, percorrendo as ruas da cidade até o local do Campo. Três aviões da Marinha de Guerra estavam presentes para a inauguração dos Correios Aéreos no estado, promovendo a integração nacional por meio de malas postais.

Figura 22 – Inauguração do primeiro campo de aviação no Piauí



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, Parnaíba, 1934, edição local.

A imagem acima foi publicada na edição de 1934 do Jornal Almanaque da Parnahyba, durante a inauguração do primeiro campo de aviação no Piauí. Em agosto de 1931, o Correio Aéreo Militar (CAM) iniciou sua primeira jornada a partir do Campo dos Afonsos em direção a Belém, aproveitando a colaboração com a *Pan American Airways*[156]. Para colocar em prática a expansão dos voos aéreos, um grupo misto de Aviação foi estabelecido, representando a primeira unidade militar aérea do Brasil, que incluía uma Esquadrilha de Treinamento equipada com aviões de maior autonomia de voo[157]. Nesta Esquadrilha, os

[155] A diretoria da Associação Comercial Piauiense, na época, era composta por Anfrísio Lobão Veras Filho (presidente), João Castro Lima (vice-presidente), Ocílio Lago (1o secretário), Basílio Bezerra (1o tesoureiro), Basílio Alves de Carvalho (2o tesoureiro), Jeremias de Leão, Aarão Parente e Afrodísio Tomáz de Oliveira (diretores). Fundada em 24 de agosto de 1909, a Associação Comercial Piauiense, há muito tempo, tem sido liderada pelo empresário José Elias Tajra, desempenhando um papel crucial na representação e defesa dos interesses comerciais no estado. Este encontro com Getúlio Vargas reflete a busca ativa por melhorias econômicas e infraestruturais por parte dos comerciantes piauienses na década de 1930.

[156] BRITO, Maria Lucia Valada de; OLIVEIRA, Bruno de Melo. O correio aéreo nacional em operações humanitárias: um aliado no atendimento social da FAB. *In*: Simpósio Nacional de História Militar, 1. **Anais...** Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2016, p 5.

[157] ARAGÃO, Isabel L. O Correio Aéreo Militar (CAM): uma história de pioneirismo. Revista da UNIFA, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, p. 111, dez. 2012.

tenentes Casimiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley realizaram o pioneiro voo do Correio Aéreo Militar entre Rio de Janeiro e São Paulo[158].

Segundo Pereira, os oficiais da Arma de Aviação do Exército idealizaram o Correio Aéreo Militar após a Revolução de 1930, inaugurando o serviço no ano seguinte. Antes disso, os aviadores navais já haviam tentado transportar malas postais, em uma breve experiência de voos curtos, limitados ao transporte de correspondência oficial do Ministério da Marinha. Tudo começou com um raide do Rio de Janeiro à Ilha Grande, realizado pelos tenentes Mário Godinho e Raymundo de Vasconcellos[159].

Em 1933, a rota aérea dos aviões da unidade sediada em Fortaleza, capital do Ceará, deu início aos Correios Aéreos Militares, conectando a capital cearense às cidades de Camocim, Parnaíba, Piripiri e à capital do Piauí, Teresina[160]. Os Correios Aéreos ficaram responsáveis pela entrega de correspondência e pelo transporte dos objetos postais da capital do Brasil para outros estados, promovendo a integração nacional iniciada pelo CAM com objetos postais e, posteriormente, com a aviação comercial. Com a expansão do CAM, as frequências das rotas aumentaram consideravelmente, acompanhadas pelo desenvolvimento das cidades[161]. No Extremo Norte, a unidade sediada em Belém operava o Correio Aéreo Militar (CAM), estendendo seus serviços até Santo Antônio do Iiapoque, via Amapá, a partir de 1937. Para leste, suas aeronaves se dirigiam a São Luís, conectando Carutapera, Cururupu, Croatá, Codó, Caxias e a capital do Piauí, Teresina[162]. Mesmo com a regularidade dos voos do Correio Aéreo Nacional, a partir de dezembro de 1933, a Syndicato Condor assumiu, no Piauí, as funções postais do Correio Aéreo no Estado, em 1936[163].

> Isso desencadeou uma competição entre os prefeitos, uma vez que todos almejavam que suas pequenas localidades fossem incluídas no itinerário do Correio Aéreo. A presença dos aviões do Correio não apenas facilitava a entrega de correspondência, mas também melhorava diversos aspectos do contexto social, incluindo serviços relacionados à saúde e à cultura local[164].

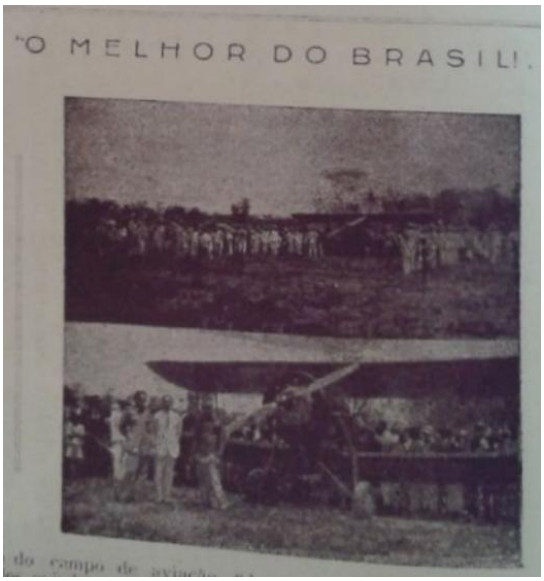
Após a inauguração do Campo de Aviação em Teresina, diversas cidades no estado disputaram a presença dos Correios Aéreos em seus territórios. A chegada dos Correios

[158] Idem.
[159] PEREIRA, *op. cit.*, p. 239.
[160] Ibidem, p. 243.
[161] BRITO, *op. cit.*, p 5.
[162] PEREIRA, *op. cit.*, p. 243.
[163] LIRA, Clarice Helena Santiago. **O Piauí em tempos de segunda guerra:** mobilização local e as experiências do contingente piauiense da FEB. 2008. 159 fls. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2008, p. 74.
[164] BRITO, *op. cit.*, p 5.

Aéreos a uma cidade representava prestígio, modernidade, desenvolvimento, influência política, avanços sociais e culturais. A presença dessa infraestrutura possibilitava uma circulação mais rápida de informações entre a capital e o interior, contribuindo para a integração do estado. A segunda cidade do estado Piauí a ser instalado o Correio Aéreo Militar foi Piripiri, em 1933.

Os aviões do Correio Aéreo eram da aeronave K263, produzida pela companhia *Curtiss-Wright Corporation* nos Estados Unidos. Foi utilizada na Escola de Aviação Militar, localizada no Campo dos Afonsos, e pelo Correio Aéreo Militar no período de 1931 a 1941[165]. Essa aeronave desempenhou um papel crucial no serviço de correio aéreo, atendendo aos Estados do Piauí, Maranhão, Ceará e Pará.

Figura 23 – Inauguração do campo de aviação em Piripiri, Piauí



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, Parnaíba, 1935, edição local.

A imagem acima representa o segundo campo de aviação dos Correios Aéreos a ser inaugurado no Piauí, o de Piripiri. Localizado na região norte do estado, recebeu o nome de "Augusto Severo". O prefeito da cidade, Nelson Resende, inaugurou junto com o Tenente aviador Manoel de Oliveira e o Comandante Macedo. Conforme relatado pelo jornal Almanaque da Parnahyba, em entrevista com o 1° Tenente aviador Manoel de Oliveira, que inaugurou este campo de aviação em 20 de dezembro de 1933, este afirmou que era um dos melhores campos de pouso de aviação no Brasil.

[165] CURTISS-WRIGHT CORPORATION. **Museu Aeroespacial**. Fledgling. Disponível em: https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/380-fledgling. Acesso em: 26 jan. 2024.

Figura 24 – Primeiro pouso no Campo de Pouso Taboca. Floriano, Piauí.



Fonte: Acervo do Centro Cultural Laboratório Sobral, 11 de junho de 1934.

A fotografia acima foi capturada durante o primeiro pouso do Correio Aéreo Nacional na cidade de Floriano na região centro-sul do Piauí, em 11 de junho de 1934. Segundo Sobral Neto (2023), o primeiro campo de pouso da aviação na cidade estava situado no Bairro Taboca, próximo ao Rio Parnaíba[166]. O campo da aviação Taboca foi construindo pela gestão do prefeito Theodoro Sobral. Pousou aqui um avião biplano da época da Primeira Guerra Mundial, pertencente ao Correio Aéreo Nacional, estando presente o então Governador do Piauí, Landri Sales, que veio especialmente para a inauguração do campo de pouso florianense[167].

Figura 25 – Autoridades na inauguração do campo de pouso em Floriano, Piauí



Fonte: Acervo do Centro Cultural Laboratório Sobral. Floriano, Piauí, 11 de junho de 1934.

[166] SOBRAL NETO, Teodoro Ferreira. Os 60 anos do Aeroporto Cangapara em Floriano, Piauí (1963-2023), e uma retrospectiva dos outros campos de pouso que existiram e dos hidroaviões que afluvisaram no Rio Parnaíba. 24 de agosto de 2023. p. 3.
[167] Ibidem.

A imagem acima registra a inauguração do campo de aviação em Floriano, onde estavam presentes figuras proeminentes como o Capitão Manoel de Oliveira, o Comandante Macedo, natural do Crato, o Governador Coronel Landri Sales e o prefeito da cidade, Theodoro Sobral. A aviação trouxe para Floriano uma nova perspectiva com a integração dos Correios Aéreos Nacionais, conectando a capital do Piauí e, de maneira mais ampla, o Brasil, por meio de uma tecnologia moderna. Os militares de Aviação, pertencente ao exército, referem-se à Quinta Arma, que era a Aviação. O jornal *O Estado do Piauí* relata a emoção do florianense ao ver um avião fazendo escala na sua cidade, antes da inauguração do Campo de Aviação em 11 de junho de 1934, por um pequeno avião do Correio Aéreo Militar[168].

Figura 26 – Campo de Pouso Taboca



Fonte: Acervo do Centro Cultural Laboratório Sobral. Floriano, Piauí, 11 de junho de 1934.

As fotografias acima representam as instalações do campo de pouso da Taboca em Floriano, no qual foi construindo um alojamento para os oficiais aviadores dos Correios Aéreo Nacional. Durante a chegada das aeronaves, muitos florianenses saiam das suas casas e/ou trabalhos para acompanhar a avião dos correios aéreo chegar na cidade, e a manutenção da aeronave era feita no mesmo local no campo de pouso. O Comando Aéreo do Piauí tinha sua sede na capital, Teresina, onde funcionava como a sede estadual. O comando responsável pelo estado do Piauí era subordinado ao CAM (Comando Aéreo Militar) da cidade de Fortaleza, no estado do Ceará, que, por sua vez, abrangia os estados do Piauí, Maranhão e Ceará. O Comandante Macedo (Brigadeiro José Sampaio Macedo) foi membro das primeiras turmas da Arma de Aviação, ingressando em janeiro de 1928[169]. Em 20 de janeiro, especificamente, foi

[168] DOS REIS, Delmar Mendes. **Retratos de Floriano**: Floriano - Estado do Piauí / Brasil (Dados Sumários de 1925 a 1943). Novembro de 1993.
[169] BRASIL, 1991, volume 3, p. 87.

declarado Aspirante-Oficial junto aos demais cadetes da primeira turma da Arma de Aviação. Em 12 de março, por determinação do Ministro Sezefredo dos Passos, o Destacamento de Aviação na Terceira Região Militar foi dissolvido. As instalações de Santa Maria e Alegrete passaram a ser guardadas por um pequeno contingente da Escola de Aviação[170]. O Brigadeiro José Sampaio Macedo foi também responsável por várias identificações de campo de pousos no nordeste brasileiro que posteriormente passaram a ser utilizados pelos Correios Aéreo Nacional[171].

Entre os diversos voos em que participou, um deles é reconhecido pelos biógrafos como um dos mais importantes na história do Correio Aéreo Militar (CAM), que mais tarde se tornou o Correio Aéreo Nacional (CAN)[172].

> Junto com o também piloto Nelson Feire Lavanére Wanderley, José Sampaio de Macedo inaugurou em 15 de fevereiro de 1933 a rota do Rio de Janeiro para Fortaleza, fazendo paradas em Belo Horizonte, Pirapora, Januária, Bom Jesus da Lapa, Barra, Xique-Xique, Remanso, Juazeiro da Bahia, Petrolina, Juazeiro do Norte, Iguatu e Quixadá, utilizando uma aeronave do modelo Waco CSO C-21.[173]

O Comandante Macedo fazia parte desse contingente pelo qual ele foi nomeado Comandante do CAM dos Estados, Piauí, Ceará e Maranhão, período no qual ele inaugurou o Campos de Aviação de Floriano, Parnaíba e Piripiri. O primeiro aviador do Piauí foi o Capitão Manoel de Oliveira, que nasceu na cidade de Campo Maior, onde teve sua educação primária, fazendo o ginasial em Floriano e o secundário no Liceu Piauiense. Sua jornada militar iniciou-se em 1926, quando ingressou na Escola da Aviação do Exército como cadete, na cidade do Rio de Janeiro[174].

Manoel de Oliveira foi cadete na Escola de Preparação de Oficiais do Exército Brasileiro, que foi fundada em 1913, no bairro de Realengo, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, então Distrito Federal. Localizada próxima a outras unidades das Forças Armadas, a escola desempenha um papel crucial na formação de oficiais do Exército brasileiro desde a sua criação[175]. Foi graduado Oficial do Exército Brasileiro na turma de 22 de novembro de 1930, na qual escolheu a Quinta Arma do Exército Brasileiro, a Aviação Militar. Esta se constituía em um quadro de aviadores com regimento próprio, regulamentado por normas específicas e

---

[170] Ibidem.
[171] OLIVEIRA, Augusto; LAVÔR, Ivonildo. **A História da Aviação no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 2008. p. 57.
[172] Ibidem.
[173] Ibidem.
[174] LIMA, Reginaldo Gonçalves de. **Geração Campo Maior**: anotações para uma enciclopédia. Teresina-PI: Gráfica e editora Júnior Ltda, 1995.
[175] ACAD. MIL. AGULHAS NEGRAS. Documento digitado pelo CPDOC/FGV, 2009.

dotado de uma doutrina própria[176]. Ao longo dos anos, alcançou as patentes de 2º e 1º Tenente, em 1930 e 1933, respectivamente[177]. Destacou-se como pioneiro na implantação do Correio Aéreo Nacional nos Estados do Piauí, Maranhão e Pará, sendo nomeado Subcomandante dessa região em 1934. Em 1935, atingiu o posto de Capitão[178].

Figura 27 – Inauguração do primeiro campo de aviação em Parnaíba para os Correios Aéreos em 1934.



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, Parnaíba, 1935, edição local.

A fotografia acima foi publicada na edição de 1935 do *Jornal Almanaque da Parnahyba*, durante a inauguração do primeiro campo de aviação em Parnaíba para os Correios Aéreos em 1934. Na inauguração do Correio Aéreo na cidade, foi o piauiense Capitão Manoel de Oliveira o responsável por fazer a primeira viagem aéreo-postal de Teresina para Parnaíba. A imagem representa uma aeronave de dois ângulos diferentes pousando no campo de aviação em Parnaíba. Os Correios Aéreos realizaram a primeira integração entre cidades no Piauí, conectando os municípios do interior à capital Teresina e, de Teresina, estendendo-se por todo o território nacional. O Capitão Manoel de Oliveira faleceu na cidade em Curitiba, no estado do Paraná, aos 26 anos de idade, em 17 de novembro de 1935, vítima de um acidente aéreo ocorrido durante acrobacias em uma solenidade pública na capital paranaense, onde pilotava uma aeronave[179].

Dessa forma, a partir da chegada de Getúlio Vargas, com o projeto de Estado, a aviação foi fundamental para a integração no Estado do Piauí, juntamente com a criação dos Correios Aéreos. Esses eventos provocaram uma mudança na forma como as pessoas

[176] BRASIL, 1991, volume 3.
[177] LIMA, *op. cit.*
[178] LIMA, *op. cit.*.
[179] Ibidem.

imaginavam as coisas, construindo uma narrativa de progresso e modernidade que transformou as cidades do Piauí. Essa integração foi concluída em 1934, com as cidades de Teresina, Piripiri, Floriano e Parnaíba. Cada cidade representava uma região muito importante para o estado, sendo a primeira transformação nos transportes. Outro ponto importante foi a questão política, pois os Correios Aéreos viraram uma disputa entre prefeitos no estado do Piauí para incluir suas localidades, pois a presença dos aviões dos Correios Aéreos facilitaria a entrega de correspondência e melhorias em vários aspectos sociais, como na entrega de medicamentos e cultura. Além disso, destacamos o pioneirismo do Capitão Manoel de Oliveira, o primeiro aviador piauiense que trabalhou na implantação do Correio Aéreo Nacional nos estados do Piauí, Maranhão e Pará.

4.2 A Escola de Aviação Militar no Piauí em 1934: Fotografias Aéreas e Estudo.

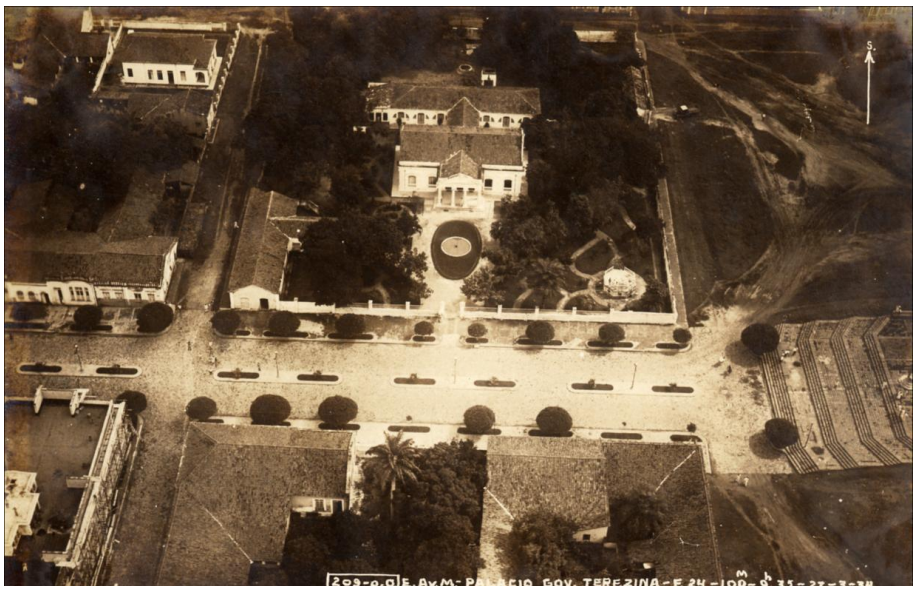
Nesta seção, exploraremos a presença da Escola de Aviação Militar no Piauí durante o ano de 1934, concentrando-nos especialmente em fotografias aéreas e em um estudo mais aprofundado sobre as atividades dessa instituição no nosso estado. Segundo Araujo (2021), a Escola de Aviação Militar foi iniciada com a finalidade de formar oficiais e praças do Exército e Marinha do Brasil, sendo criada em 1919 por contrato com o Ministro Calógeras e a Missão Militar Francesa.[180].

A escola de aviação Militar fotografou um conjunto de vinte álbuns produzidos entre 1928 e 1951, totalizando 3592 imagens[181]. Estas fotografias eram de cidades importantes para a aviação no Brasil, para a qual a documentação fotográfica tinha a função primordial de formar pilotos e observadores aéreos[182], mas também desempenhavam o papel de uma "escola técnica de aviação", capacitando militares especializados em fotografia e em todas as técnicas relacionadas. A capital do Piauí, Teresina, e a cidade de Parnaíba, localizada na região litorânea norte do estado, faziam parte do acervo fotográfico que era utilizado para ministrar um curso de fotografia aérea aos alunos das escolas de aviação. Nesse contexto, as imagens capturadas dessas localidades não apenas documentavam a paisagem aérea, mas também serviam como ferramenta de aprendizado para os estudantes envolvidos no curso, proporcionando-lhes uma compreensão prática da técnica fotográfica aérea.

---

[180] ARAUJO, *op. cit.*, p. 13.
[181] DIAS, Fabiana Costa; MACHADO, Jefferson Eduardo dos Santos. As transformações arquitetônicas no Campo dos Afonsos no período de 1930-1940: a fotogrametria como fonte para a história e arquitetura. *In*: SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 5, 2017. **Anais...** Belo Horizonte: Even3, 2018.
[182] Ibidem.

Figura 28 – Vista aérea do Palacio do Governo de Teresina, 28 de março de 1934.



Fonte: Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial.

Figura 29 – Vista aérea da cidade de Parnaíba, em 28 março de 1934.



Fonte: Arquivo Histórico do Museu Aeroespacial.

Essas imagens foram estudadas a pedido do Ministério da Guerra em colaboração com a Escola de Aviação do Exército, concentrando-se nos pontos de integração da aviação no Brasil[183]. O Piauí estava incluído nesse mapa, indicando o interesse e a importância do estado para o desenvolvimento da aviação regional na região. Esse estudo tinha como objetivo

[183] MINISTÉRIO DA GUERRA, 1939, p. 43.

identificar as novas cidades que iriam fazer integração através da aviação, por meio de fotografias estratégicas, fortalecendo a integração regional piauiense.

Figura 30 – Esquadrilha aérea da Escola de Aviação do Exército em visita a Parnaíba



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, Parnaíba, 1935, edição local.

A fotografia apresentada faz parte da edição de 1935 do *Jornal Almanack da Parnahyba*. O jornal documenta a presença da esquadrilha aérea da Escola de Aviação do Exército, composta por um grupo de aviadores, que realizou uma aterrissagem no Campo de Aviação da cidade de Parnaíba. Essa visita teve como propósito capturar imagens aéreas significativas, incluindo vistas do Palácio do Governo de Teresina e da própria cidade de Parnaíba. As fotografias, produzidas em 1934, contribuíram para o estudo e planejamento da integração da aviação no estado do Piauí.

Diante disso, a presença da Escola de Aviação Militar no Piauí, sobretudo em 1934, foi de suma importância para o desenvolvimento da aviação no Brasil e para integração da aviação no estado. Por meio do estudo focado em fotos tiradas de cima, a escola teve um papel importante para ensinar técnicas aos militares, usando imagens das cidades de Teresina e Parnaíba como material de ensino. As fotos estratégicas de 28 de março de 1934, estudadas com a ajuda do Ministério da Guerra, mostram o interesse em unir diferentes partes da região, apontando cidades importantes para a aviação crescer. Quando a esquadrilha de aviões visitou Parnaíba, o que foi registrado em 1934, eles não só tiraram fotos lá de cima, mas também ajudaram a pensar e planejar como a aviação poderia melhorar no Piauí.

4.3 Panair do Brasil: A Pioneira nos Céus do Piauí

> Porém, a primeira empresa que ligaria Brasil aos Estados Unidos, seria a NYRBA (New York- Buenos Aires). Seu fundador, Ralph O Neill, obteria a representação da Boing Airplane Company para toda a América Latina. Em março de 1928, quando a VARIG e a Sindicato Condor (nome como era chamada no Brasil) já operavam regulamente, O Neill desembarcaria no Rio de Janeiro para expor às autoridades brasileiras os seus planos comerciais. Recebido pessoalmente pelo presidente Washington Luiz, foi por ele encaminhado a Victor Konder, Ministro da Aviação e Obras Públicas do Brasil, que posteriormente o aconselhou a criar uma empresa subsidiária brasileira para Cumprimento da legislação [184].

Pelo Decreto n° 18.951, de 15 de 1929, iniciaram-se as operações que se estenderiam até a bacia do Prata, com a criação da Panair do Brasil S.A., que nasceu como subsidiária de uma empresa norte-americana, a NYRBA, incorporada pela Pan Am em 1930, tendo seu nome modificado de Nyrba do Brasil para Panair do Brasil, em referência à empresa controladora (*Pan American Airways*). Por décadas, denominou o setor aviação no Brasil e no mundo. Encerrou suas atividades abruptamente em 1965, por determinação do Governo Militar[185].

> No dia 13 dezembro de 1927 foi criada a Companhia Aeronáutica Brasileiro destinada a preparar e administrar a infraestrutura aeroportuária necessária às operações da Aéropostale, a primeira a construir campos de pouso no litoral brasileiro, desde Natal até Pelotas. Aqueles então chamados aéroplaces contavam com pistas, de revestimento de saibro compactado ou gramadas, balisamento, inclusive para operação noturnas, estações radiotelegráficas para comunicação e navegação radiogoniométrica e, em alguns deles, foram construídos hangares para abrigo dos aviões e alojamento dos tripulantes[186].

A Panair do Brasil iniciou sua operação na aviação comercial com a aquisição de hidroaviões do modelo *Sikorsky* S-38, o mesmo modelo que foi utilizado no estudo iniciado em 1929, e que fez sua primeira visita à cidade de Parnaíba, no litoral do estado do Piauí. A

---

[184] PEREIRA, *op. cit.*, p. 27.

[185] O fechamento da Panair do Brasil foi marcado por uma série de eventos que culminaram no encerramento das operações da pioneira companhia aérea. Em 1965, o governo suspendeu o direito da Panair de operar linhas, desencadeando a organização dos funcionários em busca da revogação desse ato. O pedido de concordata preventiva foi impetrado, porém negado, resultando na decretação da falência. O ano de 1966 testemunhou o decreto-lei que declarou a Celma como empresa de utilidade pública para fins de desapropriação pela União, dando origem à Família Panair. Em 1967, o governo autorizou a desapropriação do patrimônio de telecomunicações da Panair. Em 1969, mesmo após quitar todas as dívidas legítimas e solicitar o levantamento da falência, o governo obstou definitivamente o retorno das operações como empresa aérea, introduzindo decretos-leis que inscreveram novos débitos. O desfecho ocorreu em 1973 com o leilão do último lote de bens da Panair. O edifício-sede no Rio de Janeiro foi entregue ao poder público, passando a abrigar o Terceiro Comando Aéreo Regional. Este período marcou o fim de uma era na aviação brasileira e o encerramento da trajetória da Panair do Brasil.

[186] PEREIRA, *op. cit.*, p. 28.

empresa inaugurou a linha Buenos Aires-Rio de Janeiro, estabelecendo uma estrutura que incluía a instalação de 19 estações radiotelegráficas.[187]

Segundo Vieira (1933), era possível perceber, na década de 1930, no Campo da Aviação, a presença de aviões da Condor e da Panair Brasil na cidade de Parnaíba. Assim, a cidade tornava-se cada vez mais "moderna" no intuito de alcançar o progresso almejado por parcela da população, principalmente a elite[188]. Em 1931, ocorreu o primeiro voo comercial com passageiros entre as cidades de Santos-SP e Belém-PA pela Panair do Brasil[189]. Nesse voo, a aeronave S-38 fez uma parada no Porto das Amarração, em Parnaíba. O Porto das Amarração tornou-se o primeiro entroncamento aéreo do nordeste do Brasil, desempenhando um papel crucial no tráfego aéreo nacional e internacional, juntamente com a Rampa de Natal. O Porto das Amarração servirá como rota para a região norte do Brasil, abrangendo os estados do Maranhão, Pará e Amazonas, além de ser uma rota internacional para a Colômbia, Caribe e Estados Unidos. A Rampa de Natal será utilizada para rotas em direção à América do Sul, África e Europa. Ambas as estações se tornarão lugares de memória significativos, por terem sido palco das trajetórias de indivíduos responsáveis pela história da aviação nacional e internacional[190].

> Desde o início de suas atividades no país em 1930, a Panair do Brasil se estabeleceu como uma das grandes impulsionadoras do progresso no Brasil, especialmente na região Norte. Foi a primeira companhia a estabelecer uma linha aérea ininterrupta ao longo de todo o litoral brasileiro, desde o rio Oyapock até o arroio Chuy. Por meio dessa conquista, a companhia de navegação aérea escolheu Luiz Correia (Antiga Amarração) como um de seus pontos de escala, contribuindo significativamente para a aproximação do Piauí às grandes capitais do Norte e do Sul do país. Esse ato teve como consequência o desenvolvimento do estado, permitindo que estados ao Norte de Natal, último ponto de escala das aeronaves do Sindicato Condor e da antiga Aeropstal, assegurassem um meio rápido de comunicação com outras regiões do Brasil, principalmente com o Rio de Janeiro[191].

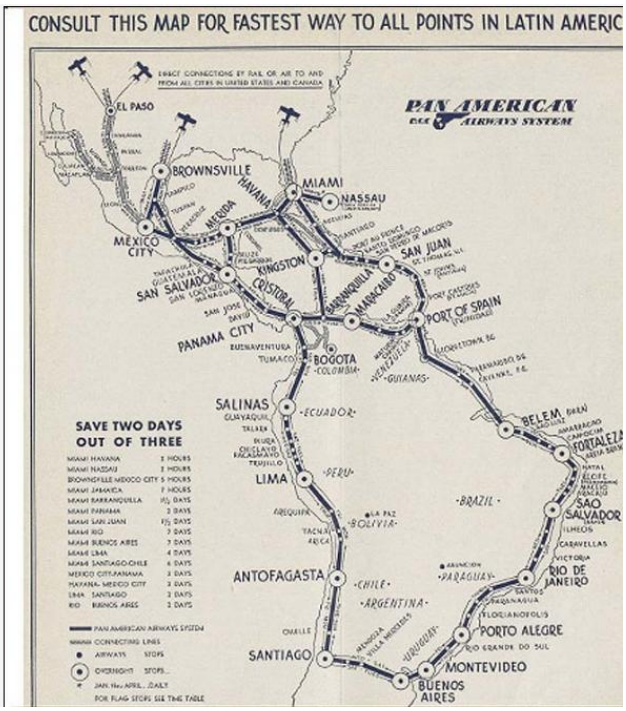
A citação acima é do Jornal *Almanaque da Parnaíba*, em sua edição de 1936, que faz uma matéria sobre o impacto da aviação no Piauí, especialmente a Panair do Brasil, que foi a pioneira do estado e contribuiu para o desenvolvimento econômico, social, progresso e modernização dos transportes de objetos postais e de pessoas em 1930. Outro ponto importante foi a iniciativa da empresa na ampliação da rota Meio-Norte do Brasil para a região Norte, onde colaborou para o desenvolvimento, progresso e ocupação do território,

---

[187] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL, *op. cit*.
[188] MONOGRAFIA n. 24, de Parnaíba. Diário Oficial, Teresina, ano 9, n. 82, 11 abr. 1939.
[189] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL, *op. cit*.
[190] NORA, Pierre. Entre Memória e História: A Problemática dos Lugares. Tradução: Yara Aun Khour. **Proj. História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.
[191] JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA, 1936, p. 47.

como Oyapock e Arroio Chuy. Segundo o Jornal *Almanaque*, a escolha estratégica da Antiga Amarração (Luiz Correia) como ponto aérea para região norte e voo internacional contribuiu para a aproximação do Piauí às grandes capitais do Norte e do Sul do país, mas também fortaleceu os laços do estado com outras regiões. O Jornal fez uma pesquisa sobre o impacto do tráfego aéreo em Parnaíba, evidenciando um crescimento expressivo, conforme dados estatísticos fornecidos pelo Departamento de Aeronáutica Civil.

Figura 31 – Horários e tarifas de voos



Fonte: *University of Miami. Library. Special Collections*[192].

O mapa acima mostra os horários e tarifas de voos para Havana, Nassau, México, Panamá, Antilhas, América Central e América do Sul, datado de 15 de junho de 1933.[193]. Este mapa pertence à empresa Panam (*Pan American Airways*), controladora da Panair do Brasil, e exibe as rotas da empresa, incluindo destinos no Brasil como Rio Grande do Sul, Florianópolis, Paraná, Santos, Rio de Janeiro, Vitória, Caravelas, Ilhéus, Salvador, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, Camocim, Porto da Amarração, São Luís, Belém do Pará. Além disso, apresenta uma rota internacional para a Colômbia, Caribe e Estados Unidos. Nesse período iniciou-se o treinamento de tripulantes em voo sem visibilidade ou controlado por instrumentos[194].

[192] UNIVERSITY OF MIAMI LIBRARIES, *op. cit.*, p. 4.
[193] Ibidem.
[194] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL, *op. cit*.

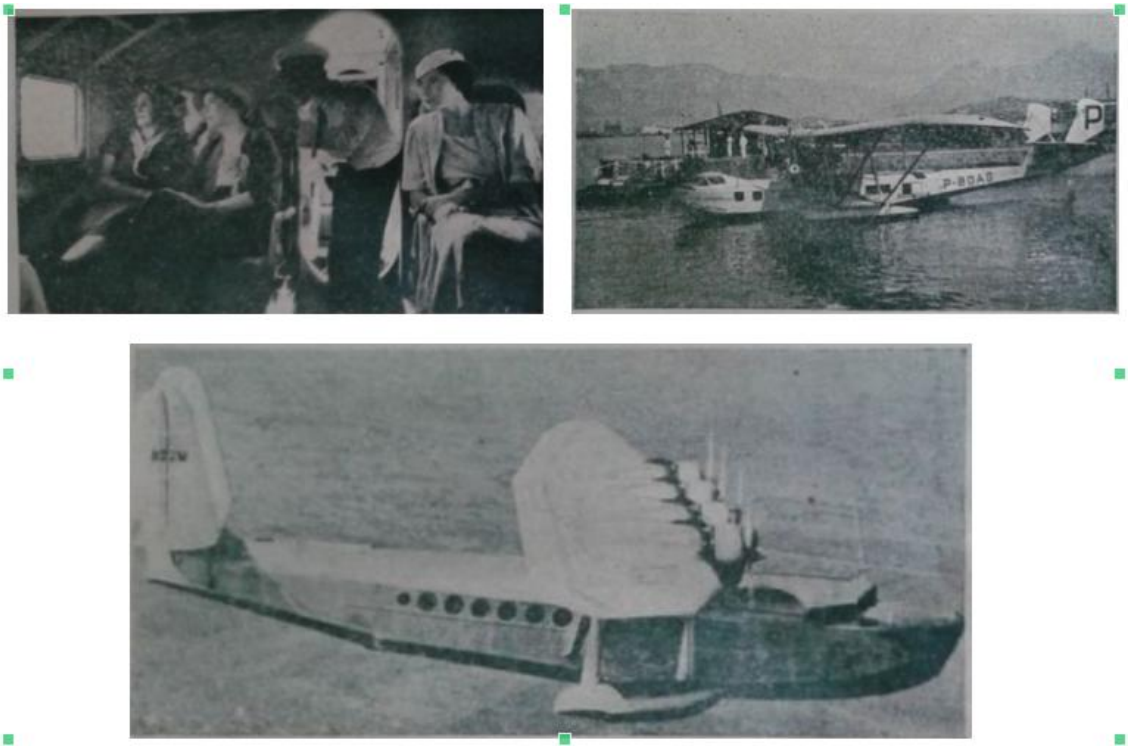
Os dados do Departamento de Aeronáutica Civil registraram que, no ano de 1933, o tráfego de viagem aérea de passageiros já era bastante expressivo na aviação comercial brasileira, especialmente na cidade de Parnaíba, no litoral do Piauí, com 246 chegadas e partidas de passageiros ao longo de um período de 12 meses. Durante esse período, foi embarcado e desembarcado um volume total de 1024 quilos de correspondências pelo correio aéreo. No ano de 1934, houve um salto significativo na quantidade de passageiros, totalizando 405 entre embarques e desembarques no Porto Amarração em Parnaíba. Houve, no entanto, uma queda no volume de correspondência aérea dos correios, reduzindo para 801 quilos. Essa diminuição refletiu uma mudança na aviação comercial no Piauí, pois, pela primeira vez, a quantidade de passageiros superou a quantidade de correspondência aérea. A aviação deixou de ser apenas uma simples empresa de transporte aéreo no estado para se tornar um meio de transporte aéreo de pessoas. Esse período representou um avanço na aviação e uma popularização da aviação comercial no Estado do Piauí, especialmente em Parnaíba.

Pela primeira vez, o Jornal Almanaque de Parnaíba faz uma justificativa e uma defesa sobre a importância da Panair para o desenvolvimento da aviação comercial entre o Piauí e os demais Estados da Federação, utilizando números, como o tráfego aéreo pelo porto de Luiz Correia, pelo qual o Estado compreendeu plenamente o valor da navegação aérea para o desenvolvimento de seus recursos econômicos e para impulsionar o progresso. Além disso, a população tem utilizado cada vez mais a Panair para integração com os mercados nacionais e internacionais. Na tese de André Barbosa Fraga, em 2017, destaca-se que durante o governo Vargas, o Estado brasileiro promoveu a construção de uma mentalidade aeronáutica[195].

Nesse contexto, os meios de comunicação desempenharam um papel fundamental para o desenvolvimento dessa perspectiva. O anuário destaca a importância da aviação comercial, considerada um fator indispensável e cada vez mais valioso para o progresso moderno. Essa forma de transporte, descoberta pelo genial Santos Dumont, constitui hoje uma força econômica de primeira grandeza na dinamização das riquezas estáticas do país[196]. Deste modo, o Jornal começa a criar noticiário sobre aviação comercial no Piauí e sua importância, ajudando a criar nos leitores uma mentalidade aeronáutica sobre a aviação no Piauí. Utilizou desse meio três fotografias da aeronave S-38. As três fotografias foram publicadas no jornal Almanaque da Parnaíba, sob o título da reportagem "A contribuição da Panair para o progresso do Piauí"[197].

[195] FRAGA, *op. cit.*, p 30.
[196] JORNAL ALMANACK DA PARNAHYBA. Parnaíba, 1936, p. 47.
[197] Ibidem, p. 51.

Figura 32 – Propagandas da Panair do Brasil



Fonte: *Jornal Almanaque da Parnahyba*, edição de 1936.

As fotografias faziam parte da estratégia do jornal para publicar a propaganda da Panair do Brasil. Na edição de 1936, o jornal veiculou a primeira propaganda da aviação comercial no Piauí, apresentando as tarifas de passagens de aviões da Panair a partir de Amarração para diversos destinos nacionais, incluindo a primeira cidade, Belém do Pará, além de São Luís, Camocim, Fortaleza, Areia Branca, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Aracaju, Bahia, Ilhéus, Caravelas, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Florianópolis, Porto Alegre e Rio Grande.

A Panair do Brasil deu início à integração dos primeiros pilotos brasileiros, formados na Escola de Aviação do Exército, substituindo gradualmente os tripulantes norte-americanos e assumindo o comando das aeronaves da empresa[198]. Essa transição marcou um importante capítulo na história da aviação comercial em Parnaíba, com os profissionais nacionais assumindo papéis-chave na operação da companhia.

O ano de 1936 foi particularmente marcante, pois testemunhou a significativa aquisição de aeronaves do modelo Fairchild, carinhosamente conhecido como "Cachimbinho", e Sikorsky S-43[199]. Essa incorporação representou uma mudança expressiva

[198] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL, *op. cit*.
[199] Ibidem.

na frota da Panair do Brasil, proporcionando avanços tecnológicos e capacidades operacionais aprimoradas.

> O Sikorsky S-43, carinhosamente apelidado de "The Baby Clipper", realizou seu primeiro voo em 1º de junho de 1935, marcando o início de uma era de aviação notável. Com um total de 53 unidades construídas, este avião destacou-se como uma obra-prima da engenharia aeronáutica da época. O "The Baby Clipper" era capaz de transportar 19 pessoas, incluindo membros da tripulação e passageiros, evidenciando sua versatilidade tanto para serviços militares quanto comerciais. Equipado com motores gêmeos Pratt & Whitney Hornet de 750 HP, o S-43 oferecia um desempenho notável e eficiente[200].

Logo depois, com essa nova frota, a Panair do Brasil será obrigada fazer mudança nas suas estruturas na aviação comercial em Parnaíba. Essa mudança não vai acontecer só em Parnaíba, mas em todo território nacional onde a Panair do Brasil opera. Em 1938, a empresa nacionalizou todas o quadro de aeronautas[201], conseguindo expandiu suas operações, incluindo escalas tanto em destinos nacionais quanto internacionais. As aeronaves Fairchild e Sikorsky S-43 não apenas simbolizaram o progresso técnico da Panair do Brasil, mas também desempenharam um papel vital no desenvolvimento e modernização do transporte aéreo na região.

A Panair foi obrigada a construir um novo aeroporto na cidade de Parnaíba, na região de Rosápolis, devido à aquisição dos modelos S-43 e aeronaves do modelo Lockheed 10-E Electra. A construção do novo aeroporto em Parnaíba teve início, e o presidente da Associação Comercial de Parnaíba, Celso Nunes, enviou uma correspondência ao Diretor João Basto da Associação Comercial de Teresina. Essa correspondência foi publicada no Jornal *O Momento* de Teresina, em 2 de março de 1939.

> Prezado Dr. João Basto, no Jornal O Momento de Teresina, datado de 2 de março de 1939, foi publicada uma nota referente à escala da Panair do Brasil neste estado. Ao ter em mãos um exemplar do seu conceituado jornal "18 de fevereiro," no qual li a mencionada nota, gostaria de informar que, em nome da Panair do Brasil S.A, observei que Vossa Senhoria não está ciente da recente modificação de horário efetuada por nossa companhia. É com prazer que envio a Vossa Senhoria um novo e completo horário da Panair, no qual estão incluídas as linhas da Panair do Brasil S.A. Conforme esse horário, Vossa Senhoria verificará que as escalas em nosso aeroporto de Rosápolis foram alteradas, não mais ocorrendo em Luiz Correia como anteriormente. Agora, temos um avião partindo para o norte e outro para o sul às quartas-feiras e aos sábados, com repetição de escala. Desde 25 de janeiro de 1939, a última viagem com escala em Luiz Correia foi realizada para inaugurar o novo Aeroporto de Rosápolis, do Departamento Nacional de Aeronáutica Civil, onde a Panair do Brasil S.A construiu um flutuante e uma escada de cimento armado. Aproveito a oportunidade para enviar-lhe dez mata-borrões

[200] SIKORSKY ARCHIVES, *op. cit.*
[201] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL, *op. cit.*

> nos quais está impressa a primeira quadra de 1939. Se Vossa Senhoria desejar, terei o máximo prazer em enviar novos mata-borrões que incluem gradualmente todos os meses do ano. Atenciosamente, Celso Nunes
> Presidente da Associação Comercial de Parnaíba Responsável em Parnaíba Panair do Brasil S. A[202].

No trecho da correspondência enviada por Celso Nunes ao Dr. João Basto, publicado no Jornal *O Momento* de Teresina, em 2 de março de 1939, foi publicada uma nota referente á escala da Panair Brasil. Celso Nunes, como Presidente da Associação Comercial de Parnaíba, demonstra atenção às informações veiculadas no jornal e faz questão de informar ao Diretor João Basto, da Associação Comercial de Teresina, sobre uma recente modificação de horário realizada pela Panair do Brasil S.A. Em março de 1939, a Panair do Brasil decidiu expandir sua rota para o Sul do Piauí, utilizando uma aeronave militar Lockheed 10-E Electra. Os voos aconteciam nas sextas-feiras, pela manhã, com partida de Parnaíba às 6 horas e retorno ao meio-dia da cidade de Floriano. Essa aeronave tinha capacidade para transportar 10 passageiros e 2 tripulantes.

O conteúdo destaca a construção de um novo aeroporto em Parnaíba, na região de Rosápolis, devido à aquisição de novos modelos de aeronaves pela Panair. A carta informa sobre a mudança nas escalas de voos, agora partindo de Rosápolis, e não mais de Luiz Correia. A inauguração do novo Aeroporto de Rosápolis, em 25 de janeiro de 1939, é mencionada, evidenciando a importância dessa infraestrutura para a companhia aérea. Além disso, a oferta de mata-borrões com a impressão da primeira quadra de 1939 é uma ação cortês por parte da Panair do Brasil S.A., indicando a atenção da empresa para com seus parceiros e a comunidade local. Sendo assim, a Panair do Brasil, em 1941, pelo Decreto-lei 3.462, recebe autorização da União para "construir, melhorar e aparelhar os aeroportos em Amapá, Belém, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Salvador, entre outros"[203]. Dessa forma, o aeroporto de Parnaíba de Rosápolis foi reformado com uma infraestrutura para atender a demanda regional e internacional da aviação no Piauí e no Brasil. A empresa construiu muitos aeroportos no Brasil e mundo, iniciando a nacionalização em 1942 e finalizando em 1952, se transformando na maior empresa aérea do mundo.

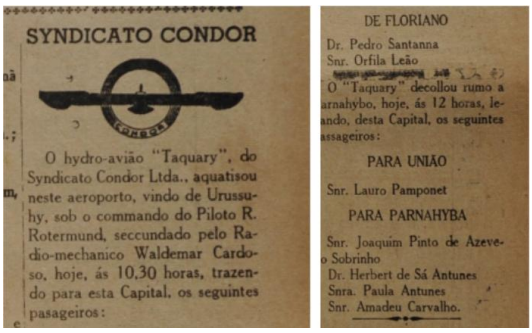
[202] JORNAL O MOMENTO. Teresina, 2 de março de 1939.
[203] ACERVO DA PANAIR DO BRASIL, *op. cit*.

4.4 Sindicato Condor no Piauí: Asas que Rompem Fronteiras – Transporte Aéreo e Integração Regional de 1936 a 1939.

O governo de Leônidas Melo, com suas palavras de apoio ao projeto do governo do presidente Vargas, confirma o alinhamento do Piauí ao processo político em questão[204]. A criação do Departamento de Aeronáutica Civil, em 1931, por meio do Decreto n°. 19.902, de 22 de abril, representou uma significativa iniciativa de Getúlio Vargas em favor do desenvolvimento da aviação civil e comercial no Brasil[205]. Leônidas Melo, de fato, será o governo que aplicará a política de integração da aviação comercial no Piauí, alinhando-se com o projeto de governo do presidente Vargas e favorecendo a Syndicato Condor no estado. Na região do Meio-Norte, o governador utilizará a aviação como plataforma política para visitar aliados e promover o transporte aéreo, visando implementar a política de desenvolvimento da aviação como meio de progresso e modernização.

A aviação no Piauí da Condor, nos anos de 1934 e 1935, limitou-se às visitas do chefe de Estado e do interventor do estado, que utilizavam a aeronave da Sindicato Condor para deslocamentos e funções postais. Quando o governador precisava viajar à capital do país, optava por utilizar a Condor. Essas viagens eram consideradas imprevistas, pois não havia previsão de ocorrerem, sendo realizadas apenas em casos de necessidade do chefe de estado. No Piauí, até 1936, a Panair do Brasil detinha um monopólio na aviação comercial, dominando todas as rotas litorâneas e do país. Restou ao Syndicato Condor atuar pelo interior do Nordeste, especialmente no Piauí. Nesse período, a empresa inaugurou novas rotas, buscando competir nessa região com a Panair do Brasil. O Jornal *O Momento*, de Teresina, destacará o Syndicato Condor com o governador Leônidas de Mello e suas viagens para a capital do Brasil, a cidade do Rio de Janeiro, durante as quais o jornal fará propaganda para o Estado Novo e, principalmente, para a aviação, em 1937.

Figura 33 Boletim (check-in) do hidroavião "Taquary"



SYNDICATO CONDOR

O hydro-avião "Taquary", do Syndicato Condor Ltda., aquatisou neste aeroporto, vindo de Urussuhy, sob o commando do Piloto R. Rotermund, seccundado pelo Radio-mechanico Waldemar Cardoso, hoje, ás 10,30 horas, trazendo para esta Capital, os seguintes pasageiros:

DE FLORIANO

Dr. Pedro Santanna
Snr. Orfila Leão

O "Taquary" decollou rumo a arnahybo, hoje, ás 12 horas, leando, desta Capital, os seguintes assageiros:

PARA UNIÃO

Snr. Lauro Pamponet

PARA PARNAHYBA

Snr. Joaquim Pinto de Azevedo Sobrinho
Dr. Herbert de Sá Antunes
Snra. Paula Antunes
Snr. Amadeu Carvalho.

Fonte: Jornal *O Momento*, Teresina, 28 de outubro de 1937.

[204] MELO, op. cit., p. 255.
[205] FRAGA, *op. cit.*, p. 37.

A imagem acima é do boletim (check-in) do hidroavião "Taquary", que era realizado por meio de radiotransmissão, através do qual eram enviados os dados para que o jornal pudesse publicar informações de grande importância para a aviação comercial, como nomes de passageiros, aeronave, comandante, horário, cidades e outros detalhes relevantes.

O primeiro comandante da aviação comercial no Piauí foi João Urupukina, que se formou na segunda turma de sargentos pilotos, foi diplomado na Escola de Aviação Militar no dia 19 de novembro de 1929 e foi instrutor da Escala de Aviação do Exército[206]. Foi convidado pelo seu amigo de Curso da Escola de Aviação do Exército, Severiano Lins, que era instrutor da escola e foi preso. Após ser solto, ele migrou para a aviação comercial, em 1931 tornando-se o primeiro comandante brasileiro da Syndicato Condor no Brasil.[207]. O Sargento Urupukina aceitou o convite de seu amigo. Juntos, eles deixaram a carreira militar, e emigraram para a aviação civil, sendo Urupukina contratado pela empresa Syndicato Condo em 1933. A primeira aeronave da Syndicato Condor no Piauí foi batizada do nome "PP-CAT Anhangá"[208]. A Condor recebeu os seus primeiros aviões trimotores da Junkers JU-52 em 1933, e pouco tempo depois, a empresa já operava com uma frota de dezesseis aviões, todos batizados como nomes de origem tupi-guarani[209].

Figura 33 – Aeronave "Anhangá"



Fonte: Silva, 2014, p. 37 p.

[206] ARAUJO, *op. cit.*, p. 30.
[207] REVISTA DA CONDOR, 1933.
[208] REVISTA DA CONDOR, 1930 a 1940, Rio de Janeiro, edição 4.
[209] SILVA, Carlos Ari César Germano da. **O rastro da bruxa**: história da aviação comercial brasileira no século XX através de seus acidentes 1928-1996. 3. ed. ampl. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2014. p. 37.

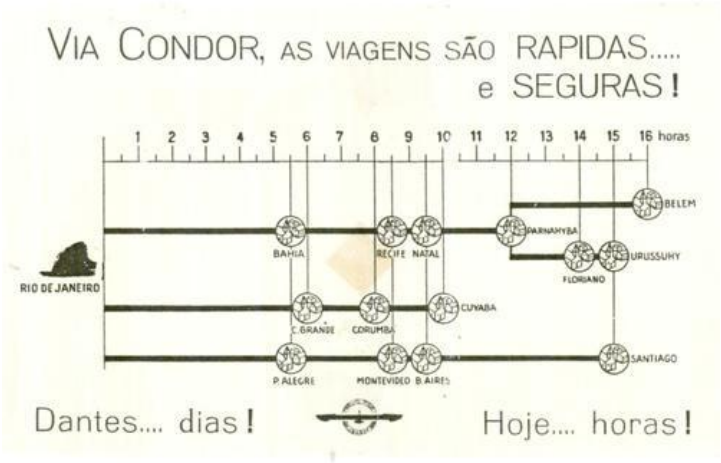
Os primeiros Junkers da Condor, chamados de "Anhangá"[210], possuíam características técnicas notáveis. As aeronaves dispunham de instalações para 17 passageiros e três tripulantes, com compartimentos separados para bagagens e correio, ventilação individual, conversibilidade das poltronas em sofás, instalações higiênicas aprimoradas e três grandes portas altas e largas[211]. Com um comprimento de 19 metros e envergadura de 30 metros, o JU-52 era equipado com três potentes motores de 1.900 cavalos, proporcionando uma velocidade de cruzeiro de 230 km/hora e treze tanques de gasolina nas asas para percorrer longas distâncias sem a necessidade de reabastecimento[212].

A imagem acima representa a aeronave "Anhangá", que operava na rota para a região Norte iniciada na década de 1930, incluindo a rota do Meio-Norte do Brasil, abrangendo os estados do Piauí, Maranhão e Pará. A *Revista Aérea Condor,* de 1933, publicou a importância da aquisição do JU-52, que representava um grande avanço da tecnologia aeroespacial para aviação civil brasileira. Com capacidade para transportar 4.000 quilos de carga útil, a aeronave prometia consideráveis vantagens para a frota aérea da Condor e, por extensão, para aqueles que se beneficiassem dessa nova unidade[213]. Na *Revista Condor*, foi publicado um anúncio de viagens em 1936, que incluía novos destinos, como as cidades do Piauí, entre elas Floriano, conhecida como "Princesa do Sul", Uruçuí e Parnaíba, localizada no litoral do estado. Pela primeira vez, uma empresa de aviação comercial integrou o transporte aéreo no estado, destacando-se principalmente na capital, Teresina, e nessas cidades.

A linha aérea do Piauí da Syndicato Condor foi inaugurada pelo Governador Leônidas de Mello em outubro de 1936, marcando o início da linha aérea piauiense. Esta rota começava em Floriano, no cais do Rio Parnaíba, onde a Syndicato Condor pousava e iniciava a decolagem em direção à capital Teresina. A aeronave fazia escala na capital, realizando o pouso no Rio Parnaíba, próximo ao centro da cidade, onde havia uma plataforma para embarque e desembarque de passageiros. A rota se estendia até a cidade de Parnaíba, onde a aeronave pousava no Porto da Amarração em Luiz Correia, que naquele momento era uma vila de Parnaíba.

[210] O nome remonta ao tupi-guarani, significando "uma alma que corre". O termo "Anhangá" possui uma dualidade cultural, associado à proteção dos animais terrestres e, simultaneamente, sendo entendido como "Coisa Ruim" pelos jesuítas catequizadores, comparando-o ao demônio da teologia cristã.
[211] REVISTA DA CONDOR, 1930 a 1940, Rio de Janeiro, edição 4.
[212] Ibidem.
[213] Ibidem.

Figura 34 – Propaganda da inauguração da Condor



Fonte: *Revista Condor*, edição 1936 (Acervo do Fernando Lins).

A image acima foi retirada da Revista Condor da propaganda da inauguração da Condor que era distribuída nas agências de viagens e nas aeronaves no ano de 1936, quando o comadante João Urupukina inaugurou a linha do Piauí, conectando a capital Teresina a Parnaíba, Floriano a Uruçuí, operando o Anhangá, depois que a aeronave concluísse a última rota Meio Norte do Brasil, incluindo o Piauí. No Piauí, a Syndicato Condor operava com quatro aeronaves, sendo a primeira delas a JU-52 PP CAB "Ypiranga", e a segunda, a aeronave Anhangá. Quando uma delas ficava na manutenção, a Syndicato Condor encaminhava a terceira aeronave, chamada de "Taquary", a quarta aeronave, chamada de "Curupira".

A agencia de viagens da Syndicato Condor em Teresina encaminhou, no dia 31 de agosto de 1937, informações para o redator do Jornal *O Momento* de Teresina que houve significativas mudança no serviço aéreo da Syndicato Condor[214]. O comunicado ressaltava que a empresa havia adicionado uma nova aeronave, sugerindo que haverá alterações de suma importância na rota Rio de Janeiro a Belém e nas operações da linha piauiense[215].

> Segundo comunicado da sede na capital do brasil Rio de Janeiro a Diretoria da Syndicato Condor decidiu duplicar o Serviço da linha Rio de Janeiro a Belém, introduzindo dois aviões adicionais para o trecho Belém ao Rio. Os voos para o Norte partirão nas sextas-feiras até o Recife e nos sábados até Belém, com parada em Parnaíba aos sábados, às 11 horas. No sentido Sul, os voos sairão de Belém nas segundas-feiras até o Recife e nas terças-feiras até o Rio, com passagem por Parnaíba nas terças-feiras, às 11 horas. Segundo o comunicado, a Diretoria da Syndicato Condor decidiu duplicar o serviço da linha Rio de Janeiro a Belém, introduzindo dois aviões adicionais para o trecho Belém ao Rio. Os voos para o Norte partirão nas sextas-feiras até o Recife e nos sábados até Belém, com parada em Parnaíba aos sábados, às 11

[214] JORNAL O MOMENTO, Teresina, 1 setembro 1397, p. 2.
[215] Ibidem.

> horas. No sentido Sul, os voos sairão de Belém nas segundas-feiras até o Recife e nas terças-feiras até o Rio, com passagem por Parnaíba nas terças-feiras, às 11 horas. Para a linha do Piauí, os serviços permanecerão inalterados por enquanto, mantendo-se a frequência semanal. O avião da linha Piauí partirá de Parnaíba aos sábados, após a chegada do avião da carreira, com o mesmo horário para todos os portos da escala. O itinerário inclui pernoite em Teresina aos sábados, com continuação da viagem para Floriano, com escalas aos domingos, às 8 horas da manhã. O retorno de Floriano ocorrerá como anteriormente, às quartas-feiras, sem alterações no horário em vigor[216].

No boletim da empresa, informa-se ao jornal que o Comandante Urupukina, após inaugurar a linha aérea do Piauí, vai se afastar da empresa devido às suas férias no próximo mês, que seria outubro de 1937, após mais de um ano prestando serviços à linha aérea do estado. Ele será substituído pelo Comandante aviador Alemão Rudolf Rottermund, um dos mais habilidosos da Syndicato Condor. O mesmo boletim descreve um voo da linha aérea piauiense com o hidroavião Ypiranga, que será a aeronave que mais horas de voos na linha do Piauí pertencente ao Syndicato Condor. Esta aportou em Teresina vindo de Parnaíba sob o comando do Piloto J. Urupukina, chegando ao final da tarde, precisamente às 16 horas, vindo de Parnaíba. Os passageiros que desembarcaram em Teresina: Dr. Severino Vieira de Mello, originário de Parnaíba em trânsito para a cidade de Floriano; o rádio mecânico Waldemar Cardoso, que segue em voo para a Cidade de Floriano; o Senhor João Luiz da Silva; o empresário e industrial Doutor Theodoro Sobral e sua esposa Eurídice Sobral; e o Doutor Adolpho Alencar. Em 1937, uma nova era se inaugurou na região com a introdução dos pousos de hidroaviões no Rio Parnaíba. Essa operação ficava sob responsabilidade da empresa aérea Condor, de origem alemã, que estabeleceu linhas regulares na área por mais de uma década[217].

Figura 35 – Cais do Rio Parnaíba em Floriano, Piauí, 30 de julho de 1937.



Fonte: Acervo do Centro Cultural Laboratório Sobral.

[216] Ibidem.
[217] SOBRAL NETO, *op. cit.*, p. 4.

A imagem acima retrata o desembarque de passageiros às margens do Rio Parnaíba, onde populares se aglomeram ao redor da aeronave Ypiranga, comandada pelo piloto Urupukina, em 1937, no Cais de Floriano. Nesse contexto, o Sr. Juca Carvalho, agente de viagem da Syndicato Condor em Floriano, desempenhou um papel crucial como agente, mediando e coordenando as atividades relacionadas a esses voos, passagens aéreas, embarque e desembarque de passageiros nessa cidade. Nessa agência, havia Revista Condor de propaganda da companhia aérea do Brasil com as rotas de Floriano, Teresina, Parnaíba e Belém do Pará.

Figura 36 – Rotas aéreas de 1936



Fonte: *Revista Condor*, edição 1939. Acervo do Centro Cultural Laboratório Sobral. Floriano, Piauí.

A imagem acima, pertencente à Revista Condor, representa as rotas aéreas de 1936 durante a inauguração da linha aérea piauiense. Este exemplar específico fornece informações valiosas, indicando que a Syndicato Condor terceirizava as agências de viagens de cada cidade. Em outras palavras, a empresa contava com representantes locais que prestavam serviços para outras companhias de transporte. O exemplar em questão era propriedade da agência da Syndicato Condor na cidade de Floriano, sob a gestão do agente Juca Carvalho. Este agente oferecia uma gama completa de serviços, incluindo transporte de carga, correios e passagens. As passagens emitidas em Floriano seguiam a logística da Syndicato Condor, que operava voos tanto internacionais quanto nacionais a partir da cidade, conectando a Europa e a América do Sul. Este documento revela a importância estratégica de Floriano no contexto da aviação da época, sendo um ponto crucial para voos do Sul do Piauí para a capital do estado e o litoral, promovendo a integração do Estado com outras regiões do Brasil e do mundo.

Após o comunicado, a empresa destaca que o Comandante Urupukina, após as férias, participará de um curso na Alemanha para especialização em voos às cegas. No dia 18 de setembro de 1937, assume o novo Comandante aviador alemão Rudolf Rottermund e o rádio mecânico Waldemar Cardoso. Foi um dia histórico para a aviação comercial, marcando a inauguração da linha piauiense, conectando as cidades de Amarante com o passageiro Senhor Gonçalo de Castro Lima, e União com os passageiros Solange Bona e Waldemar Bona. O governo de Leônidas Melo consegue realizar a integração com a aviação de Amarante, Teresina, Parnaíba, Floriano e União.

No dia 27 de setembro de 1937, a cidade de Miguel Alves inaugurou a linha aérea Syndicato Condor com o passageiro Doutor Heráclito Sousa. A linha da Syndicato Condor já abrangia seis cidades no Estado do Piauí.

Figura 37 – Linha Aérea Piauí



Fonte: *Revista Condor*, edição 1937 (Acervo do Fernando Lins).

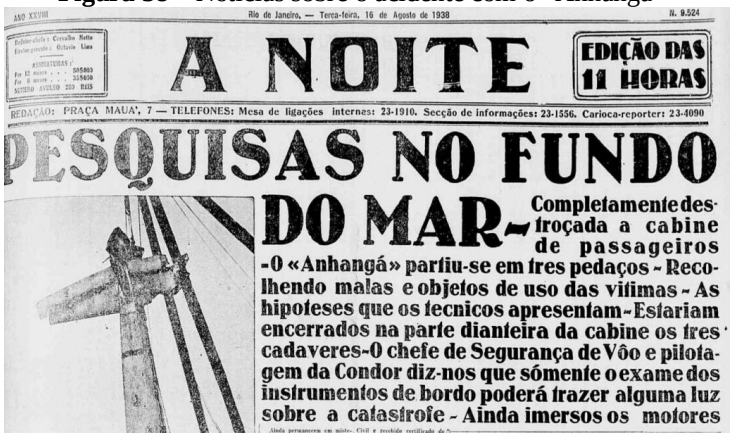
A imagem acima é da *Revista Condor* do ano de 1938, apontando a Linha Aérea Piauí com as principais cidades: Parnaíba, Teresina e Floriano. A propaganda da empresa ressaltava que tinha linha aérea de Norte para Sul do Brasil, inclusive para a Europa, a partir da base de apoio da aviação comercial que se destacou com maior número de aeronaves no Nordeste Brasileiro, a "Rampa", que ficou conhecida por várias companhias aéreas como a estação de apoio mais usada nas décadas 1920 a 1960, ligando o Brasil a outros lugares do planeta, como África, América do Sul, Europa e América do Norte. Ficava localizada na cidade de Natal, à margem do Rio Potengi, conhecida como "Rampa da Praia Limpa". A Syndicato Condor tinha a principal base de manutenção em Natal junto com a Panair Brasil.

Em 1938, o Piloto J. Urupukina, após retornar do treinamento na Alemanha, acumulava cerca de 260 mil quilômetros voando pela Condor[218].

> Ao despontar da segunda-feira, 15 de agosto de 1938, o Anhangá, sob o comando de João Urupukina, estava prestes a realizar a Linha do Norte. Cinco passageiros foram transportados de barco para o hidroavião nas instalações da Condor, situadas na Ponta do Caju, na Baía da Guanabara. Às 5h30, o Anhangá iniciou sua decolagem em direção ao Estirão do Caju. No entanto, devido ao denso nevoeiro matinal, Urupukina optou por retornar ao embarcadouro para aguardar melhores condições de visibilidade. Uma hora depois, os passageiros foram novamente embarcados, e o Anhangá desapareceu lentamente no nevoeiro. Pouco tempo depois, o som de motores em alta potência indicava a decolagem. Bento Castilhos e Joaquim Marques, pescadores entre as ilhas Seca e Bom Jesus, testemunharam o trimotor voando baixo e, de repente, mergulhando, resultando na tragédia com a aeronave se despedaçando ao impactar as águas. O acidente resultou na perda dos quatro tripulantes e dos cinco passageiros do trimotor[219].

O primeiro comandante da Syndicato Condor no Piauí, João Urupukina, e o primeiro avião que inaugurou a linha piauiense aérea do Estado do Piauí, estava iniciando a Linha Rio-Belém da cidade do Rio de Janeiro nas instalações da Syndicato Condor na Baia de Guanabara, chamada ponta do Caju, seguindo a primeira rota, que seria Rio-Recife, seguida pela Rota do Piauí, Floriano-Teresina-Parnaíba, e última rota seria Piauí e Belém, no Pará. Após decolar, em um temporal, os motores do JU-52 explodiram, e a aeronave caiu, resultando na morte dos 4 tripulantes e 5 passageiros.

Figura 38 – Notícias sobre o acidente com o "Anhangá"



Rio de Janeiro, — Terça-feira, 16 de Agosto de 1938 N. 9.524

A NOITE EDIÇÃO DAS 11 HORAS

REDAÇÃO: PRAÇA MAUÁ, 7 — TELEFONES: Mesa de ligações internas: 23-1910. Secção de informações: 23-1556. Carioca-reporter: 23-4090

PESQUISAS NO FUNDO DO MAR — Completamente destroçada a cabine de passageiros

-O «Anhangá» partiu-se em tres pedaços - Recolhendo malas e objetos de uso das vitimas - As hipoteses que os tecnicos apresentam - Estariam encerrados na parte dianteira da cabine os tres cadaveres - O chefe de Segurança de Vôo e pilotagem da Condor diz-nos que sómente o exame dos instrumentos de bordo poderá trazer alguma luz sobre a catastrofe - Ainda imersos os motores

Fonte: Jornal *A Noite*, 16 de agosto de 1938.

A imagem acima é do jornal *A Noite*, da cidade do Rio de Janeiro, na edição de 16 de agosto de 1938. O jornal descreve o acidente de uma aeronave que caiu no mar, apresentando destroços dispersos pela água. Com o impacto, a cabine se partiu em três pedaços, e foram

[218] SILVA, 2014, p. 39.
[219] SILVA, 2014, p. 38.

recuperadas malas e objetos postais pertencentes às vítimas. Três corpos foram encontrados na cabine. O chefe de segurança de voo e pilotagem da Condor mencionou que somente a análise dos instrumentos de bordo poderia fornecer alguma explicação sobre a tragédia, enquanto os motores permaneciam no fundo do mar. As causas exatas que levaram ao desastre do "Anhangá" nas proximidades da Ilha do Governador permaneciam um mistério.

> O jornal destacou que o Junker sinistrado era considerado um dos aparelhos mais seguros da Condor, inclusive tendo transportado o Sr. Getúlio Vargas em uma de suas viagens ao sul do país. No dia anterior ao acidente, o "Anhangá" passou por uma inspeção de praxe e foi certificado como adequado para o voo Rio-Recife para o qual estava designado. No dia 11 do corrente mês, foi vistoriado pelo Departamento de Aeronáutica Civil e recebeu certificado de aprovação. A matéria menciona que não se pode determinar a causa exata do acidente. João Urupukina, piloto da aeronave, era considerado excelente e recentemente concluíra um curso na Alemanha, adquirindo habilidades avançadas na pilotagem, inclusive sendo desejado pela Lufthansa. Na página 3, o jornal apresenta uma reportagem sobre as possíveis hipóteses do ocorrido. Entre elas, mencionam-se as más condições atmosféricas com baixa visibilidade, a possibilidade de uma tesoura de vento que, ao se abaixar, levou à perda de atitude, e, por último, a sugestão de que parte da fuselagem tenha cedido[220].

O jornal traz informações muito importantes sobre aeronave JU-52, que era considerada a aeronave mais segura da Syndicato Condor, na qual Vargas fazia a suas viagens pelo território nacional. Outro ponto importante foi a certificação, no dia anterior ao acidente, pelo Departamento de Aeronáutica Civil, que ressaltava o cuidado com a manutenção e a segurança da aeronave do voo Rio-Recife. As causas do acidente ficaram inconclusivas. Além disso, o jornal trouxe a informação que o comandante João Urupukina tinha chegado recente da Alemanha, onde ele fez um Curso de Aviação para voo cegos na Lufthansa, que era detentora da subsidiaria Syndicato Condor no Brasil.

A página 3 do jornal *A Noite* apresentou várias hipóteses do que poderia ter acontecido para provocar o acidente, sendo a hipótese mais plausível a que se refere às más condições atmosféricas, até possíveis falhas estruturais, destacando a complexidade do incidente. Essas teorias, como a tesoura de vento e a sugestão de cedimento da fuselagem, demonstram a necessidade de uma análise aprofundada para esclarecer os eventos que levaram à queda da aeronave. No acidente aéreo, faleceram o Comandante João Urupukina, Luiz Catelli (mecânico), João Augusto Faccini (radiotelegrafista) e Miguel Steinmacher (comissário de bordo)[221]. Entre os passageiros que não sobreviveram estavam Nilton Alberto

[220] JORNAL A NOITE. Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1938, p. 1.
[221] SILVA, 2014, p. 39.

da Silva, Alberto Schmelling, Maria José Ferraz, Anísio Cunha Rego e Carlos Alberto Prado[222]. Com a morte do Comandante João Urupukina, a Syndicato Condor decidiu manter o Comandante aviador alemão Rudolf Rottermund como substituto, já que Urupukina estava de férias e aproveitou para realizar um Curso de Aperfeiçoamento em Voo às Cegas durante a noite, na Alemanha. O Comandante aviador alemão Rudolf Rottermund permaneceu na linha piauiense da Syndicato Condor no estado ao longo do ano de 1938.

Em 1938, não houve muitas mudanças no cenário da aviação comercial no Piauí. As duas maiores empresas, Syndicato Condor e Panair do Brasil, continuaram a divulgar suas tarifas de passagens e informações sobre boletins de aeronaves, passageiros e objetos postais nos jornais. Durante esse período, o governador Leônidas de Mello destacou-se como um dos principais usuários da aviação Syndicato Condor, utilizando esse meio de transporte para promover seu governo em diversas cidades do interior do Brasil. Todas as viagens que o Leônidas de Mello fazia para capital do Brasil, os jornais faziam propaganda do governo, sendo a aeronave que ele mais usava a "Ypiranga".

> Era talvez por volta das cinco da tarde quando avistamos ao longe o belo avião da Condor. Foi impossível conter o delírio, o entusiasmo e a vocação do povo. A aeronave aproximava-se de Sua Excelência, o governador interino Dr. Afrísio Lobão Veras, em questão de minutos. Em meio a uma verdadeira apoteose, a poderosa aeronave aquatizou no porto. Sua Excelência tomou a lancha que o conduziu ao cais, acompanhado de sua excelentíssima esposa, amigos como Aarão Parentes e Sotero Vaz, e outros notáveis presentes em Parnaíba que aguardavam a passagem do senhor governador. O desembarque do Sr. Dr. Leônidas Mello ocorreu entre uma verdadeira celebração do povo piauiense[223].

O trecho acima é do jornal *O Momento* e retrata o cotidiano da capital do Piauí quando o avião da Syndicato Condor era avistado. Ao chegar nos céus da capital, a população celebrava o avanço do progresso e da modernidade, conforme relatado pelo jornal, aguardando ansiosamente a chegada de seu governador. Outro aspecto relevante nesta citação é o uso da aviação como instrumento de poder estatal, concentrado no grupo político liderado por Leônidas de Mello. No estado do Piauí, seu uso será estendido a Floriano e Parnaíba, sendo adotado pelas elites locais, incluindo grandes proprietários de terras e políticos do estado.

Em fevereiro de 1939, o Syndicato Condor iniciou sua expansão do Piauí para o interior do Maranhão, alcançando cidades como Carolina, Imperatriz, Marabá, Alcobaça,

---

[221] Ibidem.
[222] Ibidem.
[223] JORNAL O MOMENTO. Teresina, Piauí, 19 de setembro de 1937.

Baião, Cametá e Abaetetuba[224]. A próxima cidade a fazer parte da integração da aviação no Piauí foi Oeiras. Sob a liderança do prefeito Coronel Orlando Barbosa de Carvalho, a cidade construiu um Campo de Aviação em 12 de julho de 1939[225]. O campo possui duas pistas, com uma faixa ao centro medindo 300 metros de comprimento por 40 metros de largura, cuidadosamente pavimentada e cercada com arame farpado[226]. Custou 30:505$000 e está em operação para o tráfego aéreo, sendo utilizado pelos aviões do Syndicato Condor[227]. Essa iniciativa proporcionou um importante avanço na conectividade e mobilidade na região.

Concluindo o ano de 1939, a Syndicato Condor já estava integrada com as principais cidades do Estado. Essas cidades buscavam se tornar cada vez mais "modernas" para alcançar o progresso desejado por parte da população, especialmente a elite. A linha semanal da empresa Condor no Piauí realizava viagens de Teresina a Picos, com escalas nas cidades de São Pedro, Regeneração e Oeiras. As partidas ocorriam nas quartas-feiras a partir das 9 horas da manhã, chegando em Picos ao meio-dia. O retorno de Picos a Teresina era sempre às quintas-feiras às 13 horas, com previsão de chegada às 16 horas. A empresa Condor no Piauí desempenhava um papel crucial, sendo responsável pela maioria dos voos, correspondências postais e transporte de passageiros. A capacidade máxima de pessoas transportadas nessas cidades era de 6. Além disso, nesse período, o chefe de Estado do Piauí recorria durante o ano de 1939 à capital do Brasil em busca de recursos para realizar reformas e construções, como a Ponte do Rio Poty, e outras obras de suma importância, utilizando o avião da Syndicato Condor, o Curupira[228].

Sendo assim, a história e memoria da aviação comercial no Piauí durante os anos de 1934 e 1939, especialmente com a presença da Syndicato Condor, mostrou um período de desenvolvimento e integração no estado a partir da aviação. O governo de Leônidas de Mello desempenhou um papel de suma importância ao alinhar-se com o projeto do presidente Vargas, consolidando a politica de integração da aviação comercial no Piauí. Com a criação do Departamento de Aeronáutica Civil, em 1931, pelo presidente Vargas, expressou-se o compromisso com o desenvolvimento da aviação civil e comercial no Brasil. Leônidas de Mello, como governador, foi um dos responsáveis por aplicar essa política no Piauí, favorecendo a Syndicato Condor. A empresa, por sua vez, tornou-se fundamental no

[224] JORNAL MONITOR COMERCIAL. Teresina, 1 de abril de 1939, p. 4.
[225] Jornal Fanal. Anuário de 1939. Edição de Março de 1940. Oeiras. 3 p.
[226] Idem.
[227] Idem.
[228] Jornal Monitor Comercial. Edição de 1 de abril de 1939. Teresina. 4 p.

transporte aéreo do estado, inaugurando rotas e contribuindo para o progresso e modernização da região.

Em suma, nos anos de 1934 e 1935, os jornais testemunharam as limitações das atividades da Condor no Piauí, como as propagandas das visitas do chefe de Estado e do interventor do estado por meio da aviação. No entanto, a partir de 1936, a empresa começou a competir com a Panair do Brasil na região, inaugurando novas rotas e buscando expandir sua presença no interior do Nordeste. Além disso, a atuação da Syndicato Condor no Piauí não se restringiu apenas ao transporte de passageiros, mas também desempenhou um papel estratégico nas viagens políticas do governador Leônidas de Mello. A utilização da aviação como plataforma política para visitar aliados e promover o transporte aéreo contribuiu para a consolidação do governo na região do Meio-Norte. Deste modo, a tragédia envolvendo o acidente do avião Anhangá, com a morte do Comandante João Urupukina e outros tripulantes em agosto de 1938, foi um episódio triste na história da aviação comercial no Brasil. Este trágico acidente levou a muitos questionamentos sobre a segurança do Syndicato Condor e trouxe muitas reflexões sobre as condições atmosféricas, segurança das aeronaves e as incertezas sobre o transporte aéreo naquela época. Enfim, a Syndicato Condor continuou suas operações no Piauí, mantendo o transporte aéreo regional no Piauí como uma peça fundamental na conectividade do estado. A expansão das rotas para cidades de Oeiras e Picos em 1939 concluiu a política de integração da aviação no Piauí, ligando todas as cidades mais importantes do Estado do Piauí.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Deste modo, a problemática apresentada do autor Pinto Aguiar (1975), sobre a historiografia da aviação no Brasil, descreve sobre os sujeitos esquecidos, inventores e intelectuais que contribuíram para o desenvolvimento da aviação. O processo historiográfico foi marcado por uma narrativa centrada em Alberto Santos Dumont, deixando de lado outros pioneiros que contribuíram para o desenvolvimento aeronáutico do país. A busca por um herói nacional reforçou esse cenário, levando a um esquecimento de intelectuais cruciais para o conhecimento da navegação aérea. Além disso, a validação das patentes e o reconhecimento internacional eram etapas essenciais para os primeiros intelectuais e inventores, evidenciando a importância de ser aceito, especialmente na França, para obter reconhecimento mundial.

Sendo assim, o jornal *Le Petit* teve um papel muito importante na história da aviação, posto que exemplares dessa edição foram publicados em muitos países pelo mundo. Apesar de ser um jornal conservador e com uma posição política republicana, além de utilizar uma narrativa muito vinculada aos interesses locais, regionais e partidários, eles criaram uma narrativa historiográfica que excluiu outros intelectuais brasileiros que contribuíram para o desenvolvimento da ciência aeronáutica, como Bartolomeu Lourenço de Gusmão e Júlio César Ribeiro de Sousa.

Enfim, é importante ressaltar que a imprensa desempenhou um papel decisivo como instrumento historiográfico nesse período, registrando os primeiros eventos e descobertas da aviação. Além disso, ela proporcionou informações ao público sobre eventos marcantes da aviação e o avanço tecnológico no campo da ciência aeronáutica, ao mesmo tempo em que intensificava a propaganda do novo meio de transporte de pessoas e objetos postais através das páginas dos jornais. Então, os jornais tiveram um papel crucial na divulgação e popularização da aviação tanto na França quanto no Brasil, o que incentivou muitos pioneiros da aviação no país. Isso levou à entrada de aviadores como João Urupukina e Severiano Lins na Escola de Aviação Militar dos Afonsos, localizada na cidade do Rio de Janeiro.

Portanto, a França se tornou uma referência mundial no ensino da aviação militar, pois o governo francês estabeleceu um sistema de ensino militar voltado para a aviação e profissionais militares do ramo. O Departamento da Força Aérea da França realizará diversas missões pelo mundo para ensinar suas técnicas com as novas tecnologias e metodologias no aperfeiçoamento de aviões, desde combate até instrução no campo de batalha, além de ensinar a pilotar aviões. Os franceses se tornaram referência no ensino no ramo da aeronáutica e terão

mais de 200 missões em todos os continentes. Entre elas, está incluída uma missão francesa no Brasil.

Em vista disso, os jornais são fontes documentais muito importantes para compreender o papel da imprensa na história da aviação, apesar de focarem no noticiário regional e registrarem alguns eventos sobre a aviação, especialmente em regiões locais onde a informação se propaga mais rapidamente. Através disso, as notícias sobre aviação eram noticiadas e resumidas, sendo expostas de forma secundária. A exceção foi a notícia do jornal *Estado de São Paulo*, que ocupou a primeira página, enfatizando o empresário como um grande inventor e empresário industrial de sucesso, e suas patentes, mas deixando de descrever o primeiro acidente aéreo do Brasil.

Desde modo, as fotografias e os jornais se mostraram uma nova abordagem metodológica importante para fazer uma análise mais detalhada sobre o esquecimento das fontes históricas, especialmente quando se trata de eventos locais e individuais da história da aviação civil no Brasil. Sendo assim, podemos compreender a historiografia da aviação civil no Brasil diante de dois aspectos, a primeira delas são os sujeitos que foram esquecidos, mas que projetaram pequenas aeronaves e fizeram história, como no caso de Eduardo Chaves, pela história da aviação civil na qual o Estado não tinha um papel tão relevante para o desenvolvimento da aviação no Brasil. O segundo aspecto foi a criação do Campo da Escola Brasileira de Aviação (EBA). Com o decreto nº 15.517, o Governo Federal começou a regulamentar dos serviços civis de navegação aérea, a partir do que o Estado se responsabilizou para o desenvolvimento da aviação no Brasil.

Diante disso, o decreto evidencia a iniciativa do governo federal em estabelecer parâmetros para o desenvolvimento da aviação civil e militar em todo o território nacional, especificando o papel do Estado na aviação civil e militar no Brasil e estabelecendo normas e legislação para aeronaves públicas e privadas, tanto nacionais quanto internacionais, em território brasileiro. O decreto também estabelece que o Estado é o responsável por fiscalizar os aeronautas, exigindo que eles estejam legalmente matriculados e possuam carta de habilitação e capacidade concedida pelas autoridades competentes. Além disso, são estabelecidos exames e provas para a concessão das cartas de aeronauta, bem como a necessidade de exames periódicos para verificar a manutenção da habilitação e capacidade dos tripulantes.

O Ministério da Viação e Obras Públicas é o órgão responsável por emitir instruções, regulamentações e fiscalizar as atividades relacionadas aos aeronautas, garantindo a segurança e a regularidade das operações aéreas no Brasil. O decreto também tratou dos campos de

pouso da aviação civil, definindo aeródromos e campos de pouso e estabelecendo suas funções e regulamentações. Determinou que os aeródromos e campos de pouso públicos seriam franqueados às aeronaves nacionais ou estrangeiras mediante o pagamento de taxas de utilização. O policiamento dos aeródromos públicos seria realizado por destacamentos da aviação militar ou naval.

Então, a história da aviação militar e civil no Brasil é iniciada pelo Tenente de Infantaria Marcos Evangelista Villela Junior, um dos pioneiros do Exército Brasileiro a desenvolver suas próprias aeronaves. Ele se destacou com o monoplano "Aribu" e o biplano "Alagoas". Por outro lado, a Missão Francesa representou uma reestruturação das forças armadas, ensinando suas técnicas com as novas tecnologias e metodologias no aperfeiçoamento de aviões, desde combate até instrução no campo de batalha, além de ensinar a pilotar aviões. A criação da Escola de Aviação Militar foi um marco importante, formando a primeira turma de pilotos em 1921. Além disso, a incorporação de sargentos no Curso de Aviação Militar proporcionou o desenvolvimento da aviação comercial brasileira e uma transição significativa, com vários sargentos migrando para a aviação civil nas décadas de 1930 e 1940, contribuindo para o desenvolvimento da aviação na América do Sul. Essa transição de militares reflete a evolução da aviação no Brasil, por meio das mudanças nas políticas governamentais, nas necessidades das forças armadas e na busca por profissionalização e nacionalização da aviação.

Sendo assim, a trajetória do Comandante Severiano Lins, primeiro comandante da aviação civil no Brasil, é marcada por sua transição da carreira militar para a aviação comercial representando outros sargentos pilotos que foram esquecidas pela história da aviação no nosso país. O relato de suas experiências na Syndicato Condor destaca os desafios enfrentados pelos pioneiros, como a Corrida Aérea de 1936, na qual demonstra sua habilidade e dedicação. A celebração dos dez anos da Syndicato Condor, em 1937, ressalta a importância dessa empresa pioneira na aviação sul-americana.

Em vista disso, a aviação comercial na Alemanha passou por grandes transformações no período pós-Primeira Guerra Mundial. A primeira delas foi a fusão de muitas empresas, incentivada pelo Governo Alemão, que levou à criação da primeira empresa Estatal de aviação no mundo ligada à indústria aeronáutica e à aviação comercial, a *Luft Hansa*, empresa que criou uma subsidiária chamada Condor Syndikat, responsável pelas vendas de aviões e acessórios da aviação no mercado internacional.

Dessa forma, a Condor Syndikat expandiu suas atividades para a América do Sul, com a fundação da Sociedade Colombo-Alemã de Transporte Aéreo na Colômbia. Por meio do

Projeto Transoceânico, a Condor Syndikat desempenhou um papel importante na história da aviação mundial, principalmente na América do Sul, onde estabeleceu um monopólio da aviação Comercial em alguns países dessa região.

Deste modo, a Condor Syndikat desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da aviação comercial no Brasil e na América do Sul. Com o sucesso do Projeto Transoceânico, a empresa foi responsável pela criação das primeiras companhias aéreas no Brasil, como a Varig e a própria Syndicato Condor. Através de concessões e acordos com o governo brasileiro, a Condor Syndikat obteve o controle do mercado brasileiro, sendo proprietária majoritária da Syndicato Condor e possuindo uma participação minoritária em outra empresa.

No primeiro ano da aviação no Piauí, a cidade de Parnaíba surge como a primeira cidade do Piauí a ter contato com a aviação em 1929. Ao se tornar parte integrante dessa rota pioneira, Parnaíba não apenas testemunhou o desenvolvimento da aviação comercial no país, mas também desempenhou um papel importante como ponto estratégico e geográfico da aviação no Brasil com as primeiras operações da aviação comercial. Essas lembranças da aviação, como o S-38, representam uma parte da história da aviação comercial no Brasil que foi esquecida ao longo de décadas por historiadores e especialistas em história da aviação no Brasil. A cidade de Parnaíba é um lugar de memória por onde passaram sujeitos esquecidos e marginalizados pela História da Aviação Nacional e Internacional, como Ralph O'Neill, e o maior avião aquático do mundo, Dornier Do X. Dessa forma, as edições documentadas pelo Jornal *Almanack da Parnahyba* permanecem como um valioso testemunho desse período marcante na história da aviação no Estado do Piauí, que será feita a partir desses documentos encontrados

Dessa forma, a partir da chegada de Getúlio Vargas, com o projeto de Estado, a aviação foi fundamental para a integração no Estado do Piauí, juntamente com a criação dos Correios Aéreos. Esses eventos provocaram uma mudança na forma como as pessoas imaginavam as coisas, construindo uma narrativa de progresso e modernidade que transformou as cidades do Piauí. Essa integração foi concluída em 1934, com as cidades de Teresina, Piripiri, Floriano e Parnaíba. Cada cidade representava uma região muito importante para o estado, sendo a primeira transformação nos transportes. Outro ponto importante foi a questão política, pois os Correios Aéreos viraram uma disputa entre prefeitos no estado do Piauí para incluir suas localidades, pois a presença dos aviões dos Correios Aéreos facilitaria a entrega de correspondência e melhorias em vários aspectos sociais, como na entrega de medicamentos e cultura. Além disso, destacamos o pioneirismo do Capitão Manoel de

Oliveira, o primeiro aviador piauiense que trabalhou na implantação do Correio Aéreo Nacional nos estados do Piauí, Maranhão e Pará.

Diante disso, a presença da Escola de Aviação Militar no Piauí, sobretudo em 1934, foi de suma importância para o desenvolvimento da aviação no Brasil e para integração da aviação no estado. Por meio do estudo focado em fotos tiradas de cima, a escola teve um papel importante para ensinar técnicas aos militares, usando imagens das cidades de Teresina e Parnaíba como material de ensino. As fotos estratégicas de 28 de março de 1934, estudadas com a ajuda do Ministério da Guerra, mostram o interesse em unir diferentes partes da região, apontando cidades importantes para a aviação crescer. Quando a esquadrilha de aviões visitou Parnaíba, o que foi registrado em 1934, eles não só tiraram fotos lá de cima, mas também ajudaram a pensar e planejar como a aviação poderia melhorar no Piauí.

Então a história da aviação comercial no Piauí entre 1934 e 1939 reflete um período crucial de desenvolvimento e integração no estado. A presença marcante da Syndicato Condor, especialmente sob o governo de Leônidas de Mello, contribuiu significativamente para a consolidação da aviação como instrumento de progresso e modernização. A atenção da Panair do Brasil para com a comunidade local colocou o Piauí como ponto estratégico da aviação no Brasil, como Parnaíba, um entroncamento aéreo para voo nacionais e internacional. A autorização para construir e melhorar aeroportos em várias cidades brasileiras, incluindo Parnaíba, demonstra o comprometimento da empresa com a infraestrutura aeroportuária. A trajetória da Syndicato Condor, marcada por limitações nos primeiros anos, evoluiu para uma competição crescente com a Panair do Brasil. A empresa não se limitou ao transporte de passageiros, desempenhando um papel estratégico nas viagens políticas de Leônidas de Mello, fortalecendo sua presença no Meio-Norte. Apesar da tragédia envolvendo o acidente do avião Anhangá em 1938, que levantou questões sobre a segurança da Syndicato Condor, a empresa persistiu, mantendo operações essenciais para a conectividade regional. A expansão das rotas em 1939, conectando cidades como Oeiras e Picos, concluiu efetivamente a política de integração da aviação no Piauí.

REFEREÊNCIAS

BIBLIOGRAFIA

AGUIAR, Pinto de. **Os Precursores brasileiros da aeronáutica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

ANDRADE, Roberto Pereira de. **A construção aeronáutica no Brasil**: 1910-1976. São Paulo: Brasiliense, 1976.

ARAÚJO, Johny Santana de. **O Jornal publicador Maranhense e a construção da Guerra do Paraguai 1865-1861**. **Outros Tempos**: Pesquisa em Foco - História, [*S. l.*], v. 18, n. 32, p. 278–297, 2021.

ARAUJO, Marcos Paulo Mendes. **O útil e o necessário**: breve história dos sargentos pilotos do exército (1914-1941). São Paulo: Editora Dialética, 2021.

ARAGÃO, Isabel L. **O Correio Aéreo Militar (CAM)**: uma história de pioneirismo. Revista UNIFA, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, dez. 2012.

ALMEIDA, André Luiz. **A evolução do poder aeroespacial brasileiro**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia Política) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BRASIL. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. **História geral da Aeronáutica brasileira**: da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Vila Rica, 1991. Volume 3.

BRITO, Maria Lucia Valada de; OLIVEIRA, Bruno de Melo. **O correio aéreo nacional em operações humanitárias**: um aliado no atendimento social da FAB. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA MILITAR, 1. **Anais...** Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2016.

CALAZA, Claudio Passos. **Aviação no Contestado**: investigação e análise de um emprego militar inédito. Dissertação (Mestrado em Ciências Aeroespaciais), Universidade da Força Aérea, Rio de Janeiro, 2007.

DAVIES, R. E. G.: **Lufthansa. An Airline and its Aircraft**, New York 1991, DLH, S. 38 f. “. Tradução feita Crow Translate no Ubuntu 2023.

DIAS, Fabiana Costa; MACHADO, Jefferson Eduardo dos Santos. **As transformações arquitetônicas no Campo dos Afonsos no período de 1930-1940**: a fotogrametria como fonte para a história e arquitetura. In: SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO, 5, 2017. Anais... Belo Horizonte: Even3, 2018.

DOS REIS, Delmar Mendes. **Retratos de Floriano: Floriano - Estado do Piauí** / Brasil (Dados Sumários de 1925 a 1943). Novembro de 1993.

FRAGA, André Barbosa. **O Brasil tem asas**: a construção de uma mentalidade aeronáutica no governo Vargas. 2017. 418 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, 2017.

FACON, Patrick. L'armée française et l'aviation 1891-1914. **Revue historique des armées**, n. 3, p. 79-89, 1986. Tradução: *Crow Translate* no Ubuntu, 2023.

FERREIRA, Josué Catharino. **Um breve histórico da aviação comercial brasileira**. 2017. Trabalho apresentado no 12º Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas, Niterói, 2017.

FAY, Cláudia Musa. **Aviação Comercial na América do Sul (1920–1941)**. Porto Alegre: Editora Fi, 2020.

HELLER, Agnes. **A Theory of History**. New York : Routledge, 1982.

LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução: Bernardo Leitão *et al*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1990.

LIMA, Reginaldo Gonçalves de. **Geração Campo Maior**: anotações para uma enciclopédia. Teresina-PI: Gráfica e editora Júnior Ltda, 1995.

LINS, Fernando Chaves. **Comandante Severiano Lins**: Pioneiro da Aviação. Olinda: Gráfica A Unica Ltda., 2002.

LIRA, Clarice Helena Santiago. **O Piauí em tempos de segunda guerra**: mobilização local e as experiências do contingente piauiense da FEB. 2008. 159 fls. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2008.

MACHADO, João Vicente. **O primeiro inventor da Paraíba**. joaovicentemachado.com.br, 15 de abril de 2022. Disponível em: https://joaovicentemachado.com.br/2022/05/o-primeiro-inventor-da-paraiba.html. Acesso em: 3 maio de 2023.
MUNDOS DO TRABALHO PIAUÍ. **Almanaques da Parnaíba**. Disponível em: http://www.mundosdotrabalhopi.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 5 out. 2023.

MELO, Antonio Maureni Vaz Verçosa de. **Compartilhando ideias e tecendo o poder: atuação dos intelectuais piauienses na Era Vargas no Piauí (1930-1945).**Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo (RJ), 2021.

MORGENTHAU, Hans J. **A Política entre Nações**: A Luta pelo Poder e pela Paz. Tradução: Oswaldo Biato. São Paulo: Editora UNB, 2003.

NORA, Pierre. **Entre Memória e História:** A Problemática dos Lugares. Tradução: Yara Aun Khour. **Proj. História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

OLIVEIRA, Augusto; LAVÔR, Ivonildo. **A História da Aviação no Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda., 2008.

OLIVEIRA, Luís Henrique Neves de. **A responsabilidade civil do transportador aéreo em danos psicológicos causados aos passageiros**. 2021. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2021.

Oliveira, Bruno de Melo; Costa, Andréa Silva da; Baptista, Jairo de Paula. "**A Sociedade, o Estado e o Avião: Debates e Ideias sobre a Defesa Nacional e a Aviação na Sociedade Civil Brasileira (1911)**". Revista da Escola Superior de Guerra, vol. 31, nº 62, pp. 107-129, jan./jun. 2016.

REGNAT, Karl-Heinz. **Vom Original zum Modell**: Dornier Do X. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1998.

RINKE, Stefan. "**Der letzte freie Kontinent**": Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918-1933. Stuttgart: H.D. Heinz, 1996.

RODRIGUES, Lysias Augusto. **História da Conquista do Ar. Manifesto sumario**, Códice 342 da Biblioteca da Universidade de Coimbra, Rio, 1937.

SANTOS DUMONT, Alberto. **Os meus balões**. Tradução: A. de Miranda Santos. 2. ed. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2016.

SILVA, Inocêncio Francisco da. **Dicionário bibliográfico português**, Tombo I, p .334. Lisboa: Imprensa Nacional, 1858.

SOBRAL NETO, Teodoro Ferreira. **Os 60 anos do Aeroporto Cangapara em Floriano, Piauí (1963-2023)**, e uma retrospectiva dos outros campos de pouso que existiram e dos hidroaviões que afluvisaram no Rio Parnaíba. 24 de agosto de 2023.

DOCUMENTOS

ACERVO DA PANAIR DO BRASIL. Disponível em: https://panair.com.br/por/legado/. Acesso em: 07 dez. 2023.

ACERVO DA PANAM. Disponível em: https://www.panam.org/pan-am-90-years-ago. Acesso em: 07 dez. 2023.

ACAD. MIL. AGULHAS NEGRAS. Documento digitado pelo CPDOC/FGV, 2009.

AUER-VÉRAN, Francine de (ed.). **Archives de la Défense, archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale**: répertoire numérique détaillé de la série a (1914-1919) et guide des sources. Château de Vincennes: Service historique de la défense, 2008. p. 11. Tradução: *Crow Translate* no Ubuntu 2023.

BRASIL. **Decreto nº 16.983, de 22 de Julho de 1925**. Approva o regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aerea. Legislação Informatizada. Republicação. Disponível em:

https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-republicacao-89443-pe.html. Acesso em: 07 dez. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.279, de 14 de maio de 1996**. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 de maio de 1996. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/518898. Acesso em: 02 fev. 2024.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Nata de Roda Pé. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/sobre-a-bndigital/politicas-de-digitalizacao/>. Acesso em: 10 ago. 2023.

CURTISS-WRIGHT CORPORATION. **Museu Aeroespacial**. Fledgling. Disponível em: https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/aeronaves-em-exposicao/55-avioes/380-fledgling. Acesso em: 26 jan. 2024.

Fundação Rampa. Missão. Disponível em: <https://www.fundacaorampa.com.br/af_missao.htm\>. Acesso em: 9 set. 2023.

LE PETIT JOURNAL illustré du 25 Novembre 1906. Tradução: app *Crow Translate*. Disponível em: http://cent.ans.free.fr/pj1906/pj83625111906.htm.w. Acesso em: 07 dez. 2023.

MERKEL, Transozean Luftverkehr, Bericht September 1929, S. 2 f., BA Berlin, Bestand "Deutsche Bank". Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.

MONOGRAFIA n. 24, de Parnaíba. Diário Oficial, Teresina, ano 9, n. 82, 11 abr. 1939.

MUSEU AEROESPACIAL. Missão de reconhecimento aéreo. Disponível em: https://www2.fab.mil.br/musal/index.php/curiosidades-historicas-item-de-menu/863-missao-de-reconhecimento-aereo. Acesso em: dezembro de 2023.

MUNDOS DO TRABALHO PIAUÍ. Almanaques da Parnaíba. Disponível em: http://www.mundosdotrabalhopi.com.br/p/almanaques-da-parnaiba_2.html. Acesso em: 5 out. 2023.

NOTIZ DLH zum Transozeanprojekt, o. V., o. D. (ca. Ende 1928), BA Berlin, Bestand "Deutsche Bank". Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.

ORLOVIUS, Heinz/Schulz, Richard (Hrsg.): Die Deutsche Luftfahrt. Jahrbuch 1936, Frankfurt a. M. 1936, S. 118 ff. ". Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.

VERKEHRSBERICHTE 1928–1940, DLH-Archiv Köln.Tradução: Crow Translate no Ubuntu 2023.

SIKORSKY ARCHIVES. **Sikorsky S-38**: Product History. Disponível em: https://sikorskyarchives.com/home/sikorsky-product-history/american-flying-boats-and-fixed-wing-aircraft/sikorsky-s-38/. Acesso em: 05 nov. 2023.

UNIVERSITY OF MIAMI LIBRARIES. **Time tables, tariffs**: Havana, Nassau, Mexico, Panama, West Indies, Central and South America, June 15, 1933. Disponível em:

https://digitalcollections.library.miami.edu/digital/collection/asm0341/id/20443/rec/39. Acesso em: 07 dez. 2023.

JORNAIS

A noite. Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1938.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1929.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1930.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1931.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba, 1932.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1933.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba, 1934.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1935.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1936.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1937.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1938.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1939.

Almanack da Parnahyba, Parnaíba 1940.

Correio da Manhã, 10 ago. 1913.

Correio da Manhã, edição de 20 de outubro de 1936.

Correio Paulistano, n. 8, 1936.

Estado de São Paulo. São Paulo, 14 de janeiro 1910.

Fanal, Anuário de 1939, Oeiras, março de 1940.

Monitor Comercial, Teresina, 1 de abril de 1939.

O Imparcial: Diario Illustrado do Rio de Janeiro, 25 de julho de 1913.

O Momento, Teresina, 1 de setembro 1937.

O Momento, Teresina, 5 de dezembro 1938.

O Momento, Teresina, 2 de março 1939.

Revista da Condor, 1930. Rio de Janeiro, n. 3.

Revista da Condor, 1931. Rio de Janeiro, n. 2.

Revista da Condor, 1932. Rio de Janeiro, n. 4.

Revista da Condor, 1933. Rio de Janeiro, n. 1.

Revista da Condor, 1934. Rio de Janeiro, n. 3.

Revista da Condor, 1935. Rio de Janeiro, n. 2.

Revista da Condor, 1936. Rio de Janeiro, n. 4.

Revista da Condor 10 anos.1937. Rio de Janeiro.

Revista da Condor, 1938. Rio de Janeiro, n. 3.

Revista da Condor, 1939. Rio de Janeiro, n. 1.

Revista da Condor, 1940. Rio de Janeiro, n. 2.