

BREVES SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO EM SÃO JOÃO DEL-REI ¹

O sonho de voar vem de muito longe, provavelmente desde o primeiro dia em que o homem pré-histórico observou os animais voadores. Desde então, passando pela a lenda de Dédalo e Ícaro², a idéia povoou os sonhos dos egípcios e gregos que representaram alguns de seus deuses por figuras aladas, e, também, por Leonardo da Vinci, um visionário que no século XV chegou até a projetar e construir um modelo de avião em forma de pássaro.

Como sabemos, a despeito do vôo catapultado dos Irmãos Wright³, coube ao mineiro Alberto Santos-Dumont a proeza de realizar o primeiro vôo através do seu 14-Bis, aparelho que no ano de 1906 ergueu-se do solo apenas com a ajuda do próprio motor. A partir da experiência bem sucedida de Santos-Dumont, o desenvolvimento da aeronáutica deslanchou-se. Em 25 de Julho de 1909, o aviador francês Louis Blériot atravessou o Canal da Mancha, iniciando os vôos para longas distâncias e dando seqüência aos internacionais. Dimitri Sensaud de Lavaud realizou o primeiro vôo (registrado) da América Latina, em 7 de janeiro de 1910, em Osasco-SP. Gago Coutinho ficou conhecido internacionalmente em 1922, ao realizar, com Sacadura Cabral, a primeira viagem aérea entre a Europa e a América do Sul. E em 1927, com êxito, completaram a travessia do Atlântico os aviadores brasileiros João Ribeiro de Barros e Newton Braga.

Acredita-se que a cidade de São João del-Rei conheceu o avião primeiro que o automóvel. A Prefeitura local, por volta de 1910, custeou a vinda de um biplano Blériot e do seu piloto, Ernesto Dariolli, um afamado aviador italiano que foi instrutor de vôo de Ricardo Kirk (o primeiro

¹ Esta crônica foi publicada originalmente no Jornal de Minas - São João del-Rei - MG, ano XII, edição 162, de 14 a 21 /10/2011, periódico editado por Neudon Bosco Barbosa.

² Dédalo e Ícaro, aprisionados na ilha grega de Minos, não podiam fugir por mar. Assim, Dédalo usou sua arte para escapar pelo ar. Confeccionou dois pares de asas com penas grudadas com cera e orientou o filho a não voar muito alto, por causa do calor do sol. Ícaro, não atendeu as recomendações e a cera das asas derreteu, fazendo com que ele caísse no Mar Egeu e morresse.

³ Referência aos irmãos norte-americanos Orville e Wilbur Wright, que em vôo reivindicaram a invenção do avião, no ano de 1903. A aeronave que eles construíram não se elevou do solo por meios próprios, mas catapultada mecanicamente, ou seja, com auxílio de equipamento de lançamento. O vôo foi efetuado num percurso limitado (a distância do vôo estava diretamente ligada à potência do lançamento da máquina auxiliar de lançamento, a catapulta). O vôo deles não ocorreu na presença de testemunhas, não sendo, portanto, considerado um evento com credibilidade pública, ao contrário do vôo do 14-Bis de Santos-Dumont.

aviador brasileiro, em 1912). O aparelho chegou desmontado, através do trem da Ferrovia Oeste de Minas. Depois de montado nas oficinas da EFOM, sob muita insistência e com grande assistência, o avião decolou das Casas Populares, onde atualmente fica a Praça Pedro Paulo; em breve vôo, foi chocar-se contra um bambual no campo do Athletic Club (atual Estádio Joaquim Portugal); o piloto safou-se ileso e ainda não sabemos quais as causas daquele acidente.

Os primórdios da aviação comercial são-joanense passam também pela OMTA (Organização Mineira de Transportes Aéreos), empresa criada no ano de 1946, sendo ela a primeira a explorar o serviço de táxi aéreo no Brasil. Inicialmente, a OMTA possuía quatro aviões “De Havilland DH 89A Dragon Rapide” (bimotor britânico com capacidade para o piloto e seis passageiros); nos anos seguintes, aumentou a sua frota com mais vinte aviões “Beechcraft V.35 Bonanza” (capacidade para um piloto e cinco passageiros) e um “Nord 1203 Norecrin II” (que transportava até uma tonelada de carga e passageiros), passando a voar em linhas regulares. Anos depois de sua fundação a OMTA foi incorporada pela TAN (Transportes Aéreos Nacional).

Inicialmente, cuidava dos negócios da OMTA em São João del-Rei o sr. Adenor Simões Coelho. O sr. Alencar José Ramalho foi o agente da organização desde o início da década de 1950 até a época em que ela foi extinta. O proprietário era o Dr. Adolfo, empresário do Rio de Janeiro. Segundo depoimento de Oyama de Alencar Ramalho, quem fazia a escrita, tirava as passagens e, enfim, cuidava da organização da empresa era a sua mãe, D. Coryna, esposa do sr. Alencar Ramalho; na casa deles⁴, na Rua Antônio Rocha, os passageiros eram pesados, juntamente com a bagagem. O sr. Alencar Ramalho falava através de um rádio para Belo Horizonte e informava que havia ouro (três passageiros), prata (dois passageiros) e bronze (um passageiro) para embarcar e fazia as barretadas: alugava carros de praça e descia com os passageiros para o campo de aviação...

O nosso primitivo campo de pouso e decolagens ficava localizado na histórica Várzea do Porto Real da Passagem, onde atualmente existe um conjunto de casas populares, cidade de Santa Cruz de Minas, logo atrás da sede da Prefeitura Municipal; o aeródromo estendia-se pelas bandas de onde é a Escola de Educação Básica e Profissional "Dona Sinhá Neves" (Fundação Bradesco) e em direção ao sopé da Serra de

⁴ Veja a foto em: http://www.patriamineira.com.br/index.php?secao=ver_foto&id_foto=13&id=1

São José; ao lado ficava o estande de tiro do então 11º RI (atual 11º Batalhão de Infantaria de Montanha). No local, havia o "Hangar do Mestiço" que abrigava um teco-teco e uma casinha construída na mesma data em que fizeram aquele monumento espiralado que ainda existe no local.

Atualmente, São João del-Rei e a região contam com bom aeroporto reformado, ampliado, modernizado e inaugurado em 26 de maio 2006, ocasião em que foi (re)batizado oficialmente de Aeroporto Regional Prefeito Octávio de Almeida Neves; o nome antigo, "Aeroporto Castelo Branco", não era oficializado; fica localizado às margens da BR-383, a 2 km da cidade, e conta com sistema de sinalização diurna, balizamento noturno, pista de 1.500 x 30m, biruta iluminada, farol, setor de combate a incêndios, além de outros recursos indispensáveis para a moderna aeronavegação. É servido por vôos diários para Belo Horizonte e Rio de Janeiro, através de aviões ATR-42-300/500 - Fokker 50 - DASH-8-300, aeronaves comerciais de médio porte, com asa alta e propulsão turbo-hélice, apropriadas para pistas de curta e média extensão⁵.

A história da aviação em São João del-Rei também passa pelo pioneirismo feminino de Cenyra Sebastiana Rocha, filha de Antônio Lombelo da Rocha (o "Mestiço" anteriormente citado), que conseguiu retirar seu brevê quando tinha 20 anos, em 01.03.1944, tornando-se assim a primeira aviadora do Estado de Minas Gerais; tal fato mereceu uma placa em sua homenagem, afixada no saguão do novo aeroporto são-joanense⁶. Uma curiosidade de época é que quando dos preparativos para participação das tropas da FEB na II Guerra Mundial, Cenyra, o pai e os irmãos dela participaram dos treinamentos de soldados do então 11º RI Expedicionário antes de eles partirem para a Itália. Segundo depoimento da aviadora "o avião ficava dando rasantes e jogando saquinhos cheios de areia e cal sobre a tropa, simulando serem bombas".

Então, se o ato de voar nos dias de hoje é cercado de muita segurança e é certeza de rapidez nos deslocamentos, nas primeiras décadas do século XX não era bem assim. O ato era uma como se fosse uma grande aventura e vinha sempre acompanhado de elevados riscos; as pistas para pousos e decolagens eram precárias, as aeronaves possuíam

⁵ Foto em: http://www.patriamineira.com.br/index.php?secao=ver_noticia&id_noticia=1644&id=3

⁶ Foto em: http://www.patriamineira.com.br/index.php?secao=ver_noticia&id_noticia=1680&id=3

limitados instrumentos de vôo (nos painéis delas havia menos “reloginhos” do que nos dos automóveis atuais); as torres de controle e os radares eram raridades e, quando existiam, eram deficientes; a orientação era baseada em bússolas e nos rádios goniômetros⁷, principalmente.

Muitas das vezes os planos de vôo consistiam em meter uma régua em cima do mapa e, com um lápis ou com o dedo, traçar o trajeto até onde se queria chegar. Para alguns pilotos de aviões menores, sobretudo nas rotas mais conhecidas, a navegação consistia-se em olhar a posição do sol para não conseguir perder o rumo; então, era necessário ir identificando a olho nu os rios, os córregos, as matas, as montanhas, as estradas, os arraiais e as cidades (era desta forma que sempre se orientava o “Mestiço”: quando ele voava para o Rio de Janeiro, gostava de falar que a sua rota seria através da “linha velha”!).

Assim, confiava-se muito mais nos sentidos dos pilotos do que nas máquinas e nas suas informações; no entanto, por mais habilitados que fossem, nem sempre os aviadores conseguiam safar-se das eventuais falhas mecânicas ou dos problemas ocasionados por fatores meteorológicos. Um exemplo disto é que quase todos (ou todos?) os aviões da OMTA caíram, o que fez com que a empresa ficasse popularmente conhecida por “Organização Mineira de Tombos Aéreos”.



Anúncio da OMT, veiculado num jornal são-joanense do ano de 1946

⁷ Antigo equipamento utilizado para navegação aérea e que auxiliava na indicação da direção do avião através da propagação das ondas de uma estação transmissora (Rádio Farol). Um sinal de áudio alertava quando havia algum desvio da direção da estação transmissora.



No ano de 1950, no primevo campo de aviação de São João del- Rei, o menino Oyama de Alencar Ramalho (sobre a asa do avião), o agente da OMTA Sr. Alencar Ramalho (de roupa clara) e uma pessoa até então não identificada. Salvo engano, a aeronave é do modelo "Beechcraft" (fotografia do acervo de Oyama de A. Ramalho).



Oyama de Alencar Ramalho, em frente do Hangar do Mestiço. Ano de 1952 (foto: arquivo de Oyama Ramalho)



Nadya Ramalho e Oyama de Alencar Ramalho, no campo de aviação, no ano de 1952; o monumento espiralado onde eles estavam ainda existe em Santa Cruz de Minas; talvez seja ele o único vestígio do antigo aeroporto (fotografia do acervo de Oyama de Alencar Ramalho).



ORGANIZAÇÃO MINEIRA DE TRANSPORTES AÉREOS - LTDA.

BILHETE Nº 1950

O PORTADOR DÊSTE DEVERÁ COMPARECER COM SUA BAGAGEM, NESTA *Agência* AS 9 HS. 5 M. DO DIA 6/2/52

RUA ESP. SANTO, 509 - TEL. 2-7229
TELEG. "O.M.T.A" - B. HORIZONTE



"O transporte será feito observadas as disposições do Código Brasileiro do Ar e demais leis e regulamentos que regem o assunto".

"A compra e uso do presente bilhete de passagem, embora não assinado pelo passageiro, importa, de pleno direito, na aceitação por parte dele, de seus herdeiros e sucessores legais, de todos os dizeres e condições aqui impressos, manuscritos ou carimbados."

O portador dêste acha-se seguro pela importância de
Cr\$ 100.000,00,
contra morte ou invalidez permanente, pagáveis nas condições previstas no art. 102, "A", do Cod. Bras. do Ar.

O seguro vigorará desde o momento de embarque até o desembarque do passageiro.

- 1º) Este talão dá direito a uma passagem entre os aeroportos mencionados, é intransferível e vale somente para o dia e hora indicados. No entanto a Organização reserva-se o direito de alterar a data e a hora da viagem por motivos imprevistos ou força maior cabendo ao passageiro o reembolso da quantia paga caso não concorde com a transferência da data.
- 2º) As passagens poderão ser canceladas, mediante as seguintes condições: antes de 24 horas da data mencionada, descontar-se-ão 10%; antes de 12 horas da data indicada, descontar-se-ão 25% e, depois deste prazo o passageiro perderá o direito a restituição.
- 3º) No caso de interrupção do percurso da viagem indicada, a Organização restituirá ao passageiro o montante da quilometragem não efetuada, na base cobrada neste talão.
- 4º) A Organização transporta gratuitamente 10 quilos de bagagem de cada passageiro adulto, reservando-se porém o direito de suprimir ou alterar este peso, caso a aeronave não comportar.
- 5º) A Organização não se responsabiliza pelos danos ou extravios causados à bagagem dos passageiros, apesar de envidar todos os esforços para que a mesma seja transportada a contento.
- 6º) Serão bem recebidas pela Organização as sugestões ou reclamações, por escrito, que digam a respeito de seus serviços.

O. M. T. A.
ORGANIZAÇÃO MINEIRA DE TRANSPORTES AÉREOS
BELO HORIZONTE

PASSAGEM Nº **1950**

Snr. Dr. Izis T. Elias

Origem DR
Destino BH
Data da Viagem 6-2-52
Partida do Aeroporto: _____

Preço da passagem	Cr\$ <u>201,00</u>
4% Previdência	<u>8,00</u>
Seguro	<u>16,00</u>
TOTAL	Cr\$ <u>225,00</u>

6-2-52 Ramapho
Data O Agente