



# A SAGA DO *Correio Aéreo Nacional*

\* Manuel Cambeses Júnior

É no Correio Aéreo Nacional que se inicia o conhecimento do Brasil pelo brasileiros; devemos todos nós, a esses patriotas estoicos, uma grande gratidão que não se apagará nunca, a não ser com o mesmo sentimento de brasilidade e de patriotismo que todos eles sentem e só por ele vivem, pelo bem da Pátria.

Joaquim Pedro Salgado Filho  
Ministro da Aeronáutica

As dimensões do território brasileiro fazem-no quase um continente; o modelo de colonização adotado, não raro, fixou a população ao longo da extensa costa. Durante muitos anos, o interior permaneceu inalcançável, como se fizesse parte de um outro Brasil.

Urgia que se conquistassem, de fato, as terras situadas a oeste do meridiano de Tordesilhas, para a verdadeira afirmação da nacionalidade.

Os bandeirantes, à sua época, na busca por riquezas, propiciaram instalações de alguns pontos avançados de brasilidade, plantando núcleos de nossa cultura cada vez mais distantes do litoral. Sem que soubessem fizeram-se paradigmas na realização de um outro sonho: o da verdadeira integração nacional.

O avião, desde o alvorecer dos anos vinte do século passado, afigurou-se como uma solução a ser tentada no encurtamento das colossais distâncias entre brasileiros, povo de inegável vocação para as atividades aéreas, dignos descendentes do insigne inventor patricio, Alberto Santos-Dumont, o Pai da Aviação.

A operação de um Correio Aéreo no âmbito militar, experiência inédita para seus defensores, surgia como solução não apenas do problema de falta de comunicação entre o interior e o litoral, mas, sobretudo, indicava o caminho para o desenvolvimento da própria Aviação brasileira.

Em que pesem as dificuldades impostas aos engenhos de voar de então, com máquinas de limitados recursos técnicos, com poucos instrumentos de bordo e de pouca confiabilidade; malgrado o desânimo dos incréus e todos os obstáculos inerentes à incipiente Aviação de então, a determinação, o desprendimento e o profissionalismo de oficiais idealistas da têmpera de Eduardo Gomes, Lysias Rodrigues, Casimiro Montenegro, Lavenère-Wanderley, Araripe Macedo, Lemos Cunha e tantos outros, conseguiram materializar o sonho ardentemente acalentado pelos intrépidos aviadores.

Os sucessos repetiam-se como um prêmio à bravura indômita dos homens do Correio Aéreo, levando o Brasil a conhecer-se. E eles mesmos, os artífices dessa benfazeja conquista, de moto próprio, permanecendo no anonimato.

O mérito do Correio Aéreo Militar (CAM) foi o de canalizar energias e dar-lhes uma finalidade útil; foi o de proporcionar uma missão, de alto interesse nacional, aos aviadores militares brasileiros, cheios de entusiasmo para descobrirem, por meios aéreos, o interior do Brasil.

No dia 12 de junho de 1931, os Tenentes Casimiro Montenegro Filho e Néelson Freire Lavenère-Wanderley, no avião Curtiss “Fledgling” de matrícula K263, fazem a primeira viagem do Correio Aéreo Militar, levando correspondência do Rio de Janeiro para São Paulo e de lá trazendo correspondência, a 15 de junho.

viagem e fez com que o avião chegasse sobre São Paulo ao anoitecer, com as luzes da cidade já acesas, havendo muita dificuldade em localizar o Campo de Marte. Conseqüentemente, optaram por aterrissar no Prado da Mooca e, como o hipódromo estava fechado e deserto, os dois pilotos tiveram de pular o muro para sair do recinto; tomaram um táxi e levaram a mala postal até à estação central dos Correios, na Avenida São João. No dia seguinte, pela manhã, o avião foi levado para o Campo de Marte, que era a sede do Destacamento de Aviação de São Paulo.



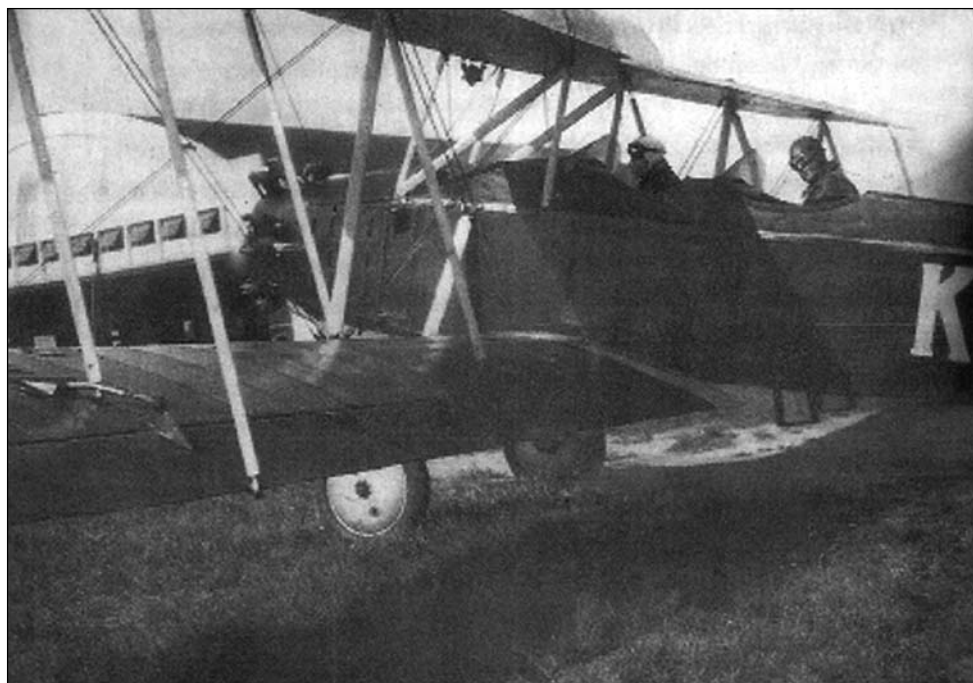
Curtiss Fledgling

O vôo inicial do CAM, entre Rio e São Paulo, durou cinco horas e vinte minutos; tendo sido escolhida a rota direta que passa por cima das altas montanhas do litoral, a altitude de vôo e a conseqüente queda de potência do pequeno motor resultaram numa diminuição da velocidade, ainda agravada por um vento de frente e um ar turbulento, apesar do dia claro; o resultado foi uma velocidade, em relação ao solo, de apenas oitenta quilômetros por hora, o que atrasou de muito a

Com a experiência adquirida, o regresso foi feito em três horas e meia, seguindo o vale do Rio Paraíba até à cidade de Resende e dali infletindo para o Rio de Janeiro.

A chamada “rota do Vale do Paraíba” ficou, daí para diante, sendo a rota oficial entre Rio e São Paulo, para os aviões do Correio Aéreo Militar, até à entrada em serviço, muitos anos depois, de aviões bimotores.

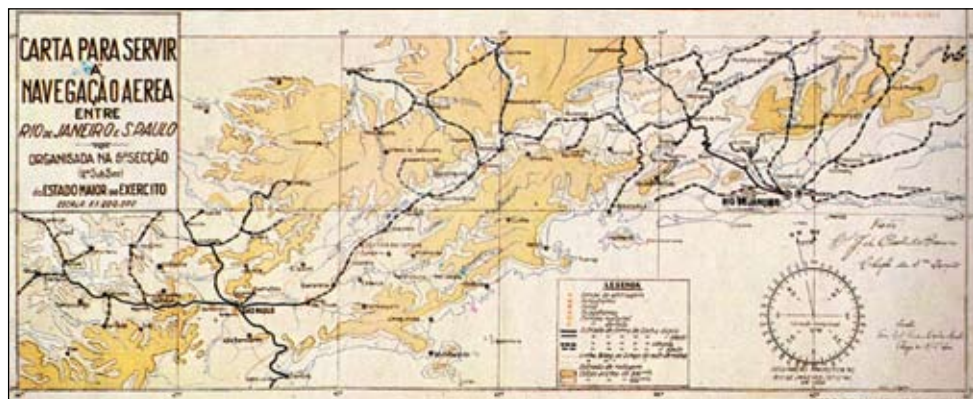




Dia 12 de junho de 1931: Montenegro, no primeiro cockpit, e Nelson Wanderley, no de trás, decolam do Campo dos Afonsos e conduzem o Curtiss Fledgling “Frankenstein” até São Paulo. Estava criado o Correio Aéreo Nacional.

Depois do vôo inicial, passou a funcionar um serviço de transporte aéreo de correspondência, entre Rio e São Paulo, com uma freqüência de três vezes por semana.

Estava dado o primeiro passo. Desse começo modesto iriam surgir, através dos anos, as inúmeras Linhas que o Correio Aéreo Militar estendeu, sem desfalecimento, por todo o País e mesmo fora do Brasil.



A Linha inicial do Correio Aéreo Militar, entre o Rio e São Paulo, constituiu apenas um prelúdio, e a pedra angular que permitiu lançar a idéia, reunir recursos e treinar pilotos e mecânicos. Três meses depois, já eram tomadas as primeiras providências para estender uma nova Linha inicial até Goiás, alçando um vôo ousado rumo ao interior do território nacional.

A partir daí os vôos do CAM intensificaram-se, principalmente devido ao fato de que a Aviação Militar passou a dispor de uma numerosa frota de aviões WACO C.S.O, chegados ao Brasil pouco antes e durante a Revolução Constitucionalista de 1932. Assim, foram ativadas, seguidamente, diversas Linhas: a de Goiás, a de Mato Grosso, a de Curitiba, a rota do São Francisco (uma das mais importantes quer pela região percorrida quer pela sua extensão de 2.500 quilômetros). Em janeiro de 1936, foi inaugurada a primeira linha internacional ligando o Rio de Janeiro a Assunção, capital do Paraguai.

Para se avaliar o desbravamento e a obra de pioneirismo realizados pelo CAM, deve-se levar em consideração que, naquela época, a florescente Aviação Comercial executava a quase totalidade de seus vôos ao longo do litoral, ligando as capitais dos estados.

O serviço de transporte de correspondência em aviões militares começou com a denominação de Serviço Postal Aéreo Militar, que foi mudado, logo em seguida, para o de Correio Aéreo Militar. Esse nome foi mantido até à criação do Ministério da Aeronáutica, em 1941, quando da fusão do Correio Aéreo Militar e do Correio Aéreo Naval, surgiu o Correio Aéreo Nacional (CAN), permanecendo o consagrado nome até aos dias atuais.

A direção do Correio Aéreo Nacional ficou afeta à Diretoria de Rotas Aéreas, tendo como diretor o insigne Brigadeiro Eduardo Gomes, que continuou impulsionando e desenvolvendo o serviço por ele criado dez anos antes.



WACO C.S.O.

VISTO:

*Ten. Cel. Lysias  
Chefe 2º Div.*

O grande impulso do Correio Aéreo Nacional deu-se, todavia, depois de terminada a Segunda Guerra Mundial, com a entrada em serviço das aeronaves C-45 Beechcraft e, também, dos famosos aviões Douglas C-47, bimotores de boa capacidade de carga e autonomia, que tinham prestado ótimos serviços durante a guerra e que foram aperfeiçoados, a fim de poder operar com quaisquer condições de tempo e em campos de pouso pouco preparados. Esta aeronave imprimiu nova dinâmica às múltiplas missões afetas ao CAN e inaugurou uma nova era no aperfeiçoamento profissional de seus tripulantes.

Douglas C-47, cumprindo o seguinte itinerário: Rio de Janeiro – São Paulo – Três Lagoas - Campo Grande – Corumbá - Roboré – Santa Cruz de La Sierra – Cochabamba – La Paz.

No ano de 1947, foi iniciada a Linha para o então território do Acre, ligando as seguintes cidades e vilas: Rio de Janeiro – São Paulo – Três Lagoas - Campo Grande – Cuiabá – Cáceres – Vila Bela – Forte Príncipe – Guajará Mirim – Porto Velho – Rio Branco – Sena Madureira – Vila Feijó – Tarauacá - Cruzeiro do Sul – Xapuri - Basiléia. Depois de alguns anos de funcionamento da Linha do Acre, as populações daquela distante região criaram e



Douglas C-47

Depois da criação do Ministério da Aeronáutica, o Correio Aéreo continuou a extensão de suas Linhas. Em abril de 1943, foi estendida a Linha do Tocantins, e a Linha de Belém, que se estendia até Caiena, com pousos intermediários em Macapá e Oiapoque.

Em maio de 1945, uma Linha internacional do CAN teve início cobrindo a Região Centro-Oeste do País até atingir Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia. No ano seguinte, esta Linha foi estendida até à capital boliviana, utilizando aeronaves

divulgaram a seguinte expressão: “Correio Aéreo Nacional: Glória pacífica da Força Aérea Brasileira”.

Em 1951, foi ativada a Linha para Lima, capital do Peru. Inicialmente era realizada atravessando o território boliviano; posteriormente, a pedido dos peruanos, passou a ser feita entrando no Peru por Iquitos, na Região Amazônica. Mais tarde, em 1956, começou a funcionar, oficialmente, a Linha para Montevideu e, em 1958, as Linhas para Quito e para os Estados Unidos.



No mês de novembro de 1952, foi dado início à Linha do Araguaia, por meio da qual o Correio Aéreo passou a apoiar vários postos do Serviço de Proteção ao Índio. Os aviões cumpriam as seguintes escalas: Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Uberaba – Goiânia – Aruanã – Conceição do Araguaia – Las Casas – Gorotire.

Ainda no ano de 1952 foi estabelecida a Linha Rio de Janeiro – Manaus, cobrindo a seguinte rota: Rio de Janeiro – São Paulo – Goiânia – Aragarças – Xavantina – Vilas Boas – Xingu – Cachimbo – Jacareacanga – Manaus e Boa Vista. A seguir, foi idealizada a Linha do Rio Negro, no estado do Amazonas. Esta era realizada com aviões anfíbios CA-10 Catalina, e destinava-se a apoiar as populações indígenas e as missões religiosas nos vales dos rios Negro e Uaupés.

Depois que os Catalina foram transferidos da Base Aérea do Galeão para a Base Aérea de Belém, começaram a ser executadas com maior frequência as Linhas ao longo do Rio Amazonas e de alguns de seus afluentes principais. Estas destinavam-se a dar apoio aos Pelotões de Fronteira de nosso Exército e a atender populações ribeirinhas, ambos lutando com imensas dificuldades, em virtude da falta de comunicações e das enormes distâncias dessas localidades aos grandes centros urbanos.

No ano de 1957, surgiu a imperiosa necessidade de estabelecer uma Linha do CAN para a região do Canal de Suez, a fim de dar apoio ao Batalhão brasileiro que, a serviço da Organização das Nações Unidas, se achava operando na Faixa de Gaza.



Os únicos aviões que a FAB possuía, naquela ocasião, em condições de efetuar a travessia aérea do Atlântico, eram as famosas B-17 “Fortalezas Voadoras”, da Segunda Guerra Mundial.

Durante três anos consecutivos, até à entrada em serviço dos Douglas C-54, as aeronaves B-17 mantiveram, ainda que precariamente, a Linha de Suez, realizando uma viagem mensal. Durante os meses do inverno europeu, de dezembro a fevereiro, a Linha era interrompida, porque os aviões não estavam devidamente equipados para a realização do vôo nesse cenário adverso.

Com a inserção dos quadrimotores Douglas C-54 e, posteriormente, dos Douglas C-118, na FAB, iniciou-se uma nova era para o CAN; a maior capacidade de carga, o maior raio de ação e o melhor equipamento desses aviões permitiram realizar, com maior segurança e eficiência, as Linhas que exigiam a travessia da Cordilheira dos Andes e, também, do Oceano Atlântico.

Já em 1960, depois da entrada em operação dos C-54, o CAN iniciou uma Linha para Santiago do Chile, com etapa intermediária em Buenos Aires. Era o início do Correio Aéreo estendendo os seus vôos, com frequência definida, para fora do Brasil.

Ainda na primeira metade da década dos anos sessenta foram adquiridas na Inglaterra as aeronaves turboélice C-91 AVRO (HS 748) que, paulatinamente, foram substituindo os Douglas C-47 e os Beechcraft C-45 em determinadas rotas.

Em 1965, os portentosos e versáteis quadrimotores turboélice Hércules C-130 são incorporados à frota da FAB, ampliando consideravelmente o raio de ação das Linhas-Troncos do Correio Aéreo e, conseqüentemente, a capacidade de transportar passageiros, carga e equipamentos pesados para todos os quadrantes do território nacional, para o exterior, e, inclusive, para a Antártica, em atendimento ao Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR). Ademais, até hoje, esses aviões são fartamente utilizados no transporte de material aeronáutico adquirido no exterior – EUA e Europa - para a manutenção de nossas aeronaves.

Com a entrada em serviço na Aeronáutica dos aviões C-95 Bandeirante e, mais tarde, do C-92 Brasília, muitas das Linhas Vicinais do CAN passaram a ser executadas por esses excelentes aviões fabricados pela EMBRAER.

No ano de 1968, entraram em ação os notáveis e robustos aviões C-115 Buffalo, bimotores turboélice de excelentes características, com a capacidade de operar em pistas não preparadas, o que contribuiu, sobremaneira, para o atendimento das populações carentes em locais totalmente desprovidos de infra-estrutura aeronáutica. Esta aeronave carrega maior flexibilidade à Força Aérea no planejamento e na execução das múltiplas missões afetas ao CAN, notadamente na Região Amazônica.

Reforçando as Linhas-Troncos, no ano de 1985 foram adquiridas da VARIG quatro aeronaves Boeing 707 (KC-135) possuidoras de imensa capacidade de car-



ga e de transporte de passageiros. Estes aviões passaram a dinamizar os vôos do CAN, agilizando, de modo ótimo, o cumprimento das variadas missões concernentes ao apoio logístico e de transporte de tropa.

Com a desativação dos C-91 AVRO entraram em cena os birreatores C-99 (ERJ 145), de fabricação nacional que, possuidores de excelentes características, ampliaram consideravelmente o atendimento às Linhas nacionais e internacionais que eram efetuadas pela antiga aeronave.

Recentemente, com a entrada em operação dos bimotores turboélice C105-A Amazonas e das aeronaves Cessna C-98 Caravan, de grande robustez e capacidade de pouso em pistas curtas, permitiu o aprofundamento das Linhas em áreas

extremamente isoladas nos estados do Amazonas, Roraima, Rondônia e Acre.

No trabalho exercido pelas tripulações do Correio Aéreo de todas as épocas, existe um senso de apostolado e uma grande disposição para prestar socorro aos entes humanos enfermos ou necessitados e para prestar ajuda aos brasileiros que, lutando em regiões desprovidas de recursos, procuram atingir um estágio mais avançado de civilização e desenvolvimento.

A recompensa da FAB é a gratidão sincera da gente simples que vive em rincões remotos da Nação, cujo coração bate mais forte ao ouvir o ruído dos motores dos seus aviões e cujos olhos brilham de intensa satisfação e orgulho ao vislumbrarem as cores brasileiras nas insígnias dos aviões da Aeronáutica.



Os setenta e sete anos de atividades do CAN, pelo seu significado e pelas suas imensas realizações, constituem um feito sem paralelo na História da Aviação e representam uma epopéia digna de ser exaltada. Felizes são os homens que puderam ter as suas vidas vinculadas à história do desenvolvimento da Pátria, levando o progresso, o socorro e a esperança nas asas da Força Aérea.

Esta obra adquiriu tal relevância para o corpo social brasileiro que, em todas as Constituições Federais promulgadas desde a sua criação, consta esta atividade como atribuição expressa do Comando da Aeronáutica.

Por essa maneira estóica de sempre encarar a missão, com comovente denodo, a Força Aérea manteve unidas as várias gerações, seqüentes guardiãs de um propósito infindo e precioso.

Criando um estilo todo particular de operação aérea, em que a doutrina se identifica com a solidariedade e as decisões se obtêm pelo consenso inteligente e lógico, o Correio Aéreo encarna o espírito de destemor e abnegação, marcas nítidas desde o seu primeiro vôo, e afirma-se como iniciativa oportuna e até exigente, para a sua consolidação e aceitação como importante



Foi o exercício da fé que tornou oportuna e necessária a criação do Correio Aéreo Nacional, depositário da liberdade alada e da virtude do comprometimento com uma tarefa. Seus homens, movidos por essa fé que assegura o destemor, desbravaram caminhos do céu, suplantaram antepostos desafios e conduziram o lume da esperança e a fraternidade do nacionalismo aos mais longínquos e esquecidos recantos do Brasil.

e eficaz segmento do Poder Aéreo.

Nos últimos anos, não tem havido empreendimento desbravador de vulto no Brasil que não tenha contado, de algum modo, com a colaboração valiosa do Correio Aéreo Nacional. Muitas dessas realizações certamente não seriam possíveis sem o seu prestimoso e imprescindível auxílio.

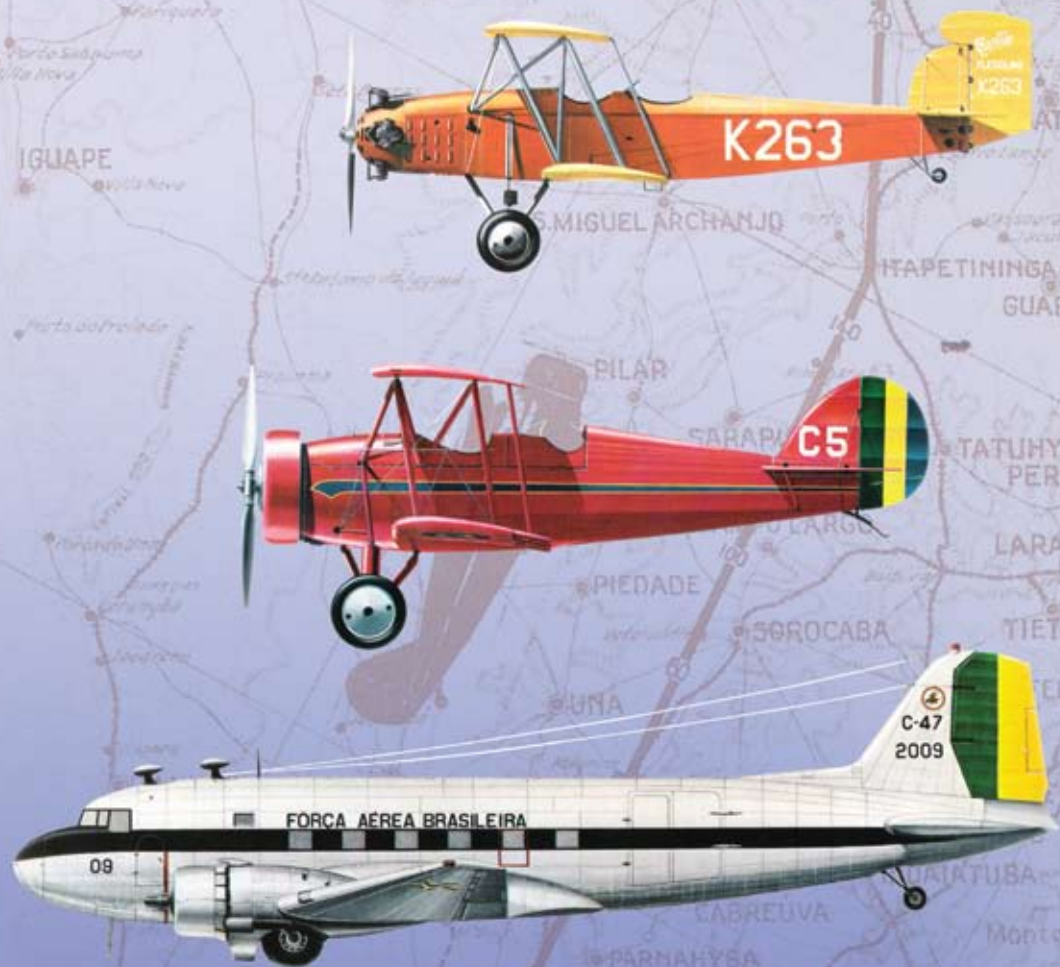
A gloriosa epopéia do Correio Aéreo não terminou e não terminará; ela se transfere, de geração em geração, sob novos aspectos, e prosseguirá impulsionada pela chama viva do anseio que empolga a Força Aérea Brasileira de ser útil e de participar intensamente do desenvolvimento nacional, ademais de servir à Pátria até ao ato extremo, sacrificial da própria vida.

São hoje outras as aeronaves de nosso Correio Aéreo Nacional, e outros os bravos tripulantes que as conduzem, porém o espírito de sacrifício, a determinação, o entusiasmo, o profissionalismo, o idealismo e o acendrado patriotismo de seus pioneiros serão eternos paradigmas a nortear as novas gerações, no incontido e benfazejo desejo de ajudar a integrar o País em todos os seus quadrantes.



Cel.-Av. Refm. Manuel Cambeses Júnior  
 Vice-Diretor do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica





INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Registrando a história da aeronáutica brasileira

[www.incaer.aer.mil.br](http://www.incaer.aer.mil.br)