

PACO  EDITORIAL

ASAS PARA PORTO SEGURO

HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DO
ANTIGO CAMPO DE AVIAÇÃO
DO ARRAIAL D'AJUDA

THARLES S. SILVA (ORG.)
GALILEU LEMOS JR.
GABRIEL DIAS
RAFAEL TOSATI
VINICIUS PARRACHO



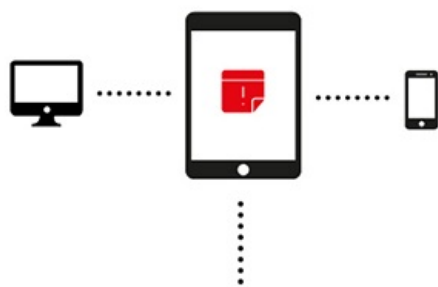
ASAS PARA PORTO SEGURO

HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DO
ANTIGO CAMPO DE AVIAÇÃO
DO ARRAIAL D'AJUDA

THARLES S. SILVA (org.)
GALILEU LEMOS JR.
GABRIEL DIAS
RAFAEL TOSATI
VINÍCIUS PARRACHO

PACO  EDITORIAL





IMPORTANTE

Cuidamos para que a produção deste ebook tivesse o mesmo padrão de qualidade das nossas obras impressas. Mas poderá ter variação na apresentação do conteúdo de acordo com cada dispositivo de leitura.

Copyright © 2019 by Paco Editorial

Direitos desta edição reservados à Paco Editorial. Nenhuma parte desta obra pode ser apropriada e estocada em sistema de banco de dados ou processo similar, em qualquer forma ou meio, seja eletrônico, de fotocópia, gravação, etc., sem a permissão da editora e/ou autor.

Revisão: Taine Barriviera

Capa: Isadora Resende

Imagem da Capa: Bruno Pinheiro

Diagramação: Larissa Codogno

Edição em Versão Impressa: 2019

Edição em Versão Digital: 2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A798	Asas para Porto Seguro: histórias e memórias do antigo campo de aviação do Arraial D'Ajuda/ Thales S. Silva [et al] (org.) - 1. ed. - Jundiaí: Paco Editorial, 2019. Recurso digital Formato: ePub Requisitos do sistema: Multiplataforma ISBN 978-85-462-1643-7 1. História 2. História Cultural. 3. Memória Coletiva. I. Título. II. Arraial D'Ajuda	CDD 981.42
------	---	------------

Conselho Editorial

Profa. Dra. Andrea Domingues (UNIVAS/MG) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Antonio Cesar Galhardi (FATEC-SP) ([Lattes](#))

Profa. Dra. Benedita Cássia Sant'anna (UNESP/ASSIS/SP) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Carlos Bauer (UNINOVE/SP) ([Lattes](#))

Profa. Dra. Cristianne Famer Rocha (UFRGS/RS) ([Lattes](#))

Prof. Dr. José Ricardo Caetano Costa (FURG/RS) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Luiz Fernando Gomes (UNISO/SP) ([Lattes](#))

Profa. Dra. Milena Fernandes Oliveira (UNICAMP/SP) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Ricardo André Ferreira Martins (UNICENTRO-PR) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Romualdo Dias (UNESP/RIO CLARO/SP) ([Lattes](#))

Profa. Dra. Thelma Lessa (UFSCAR/SP) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Victor Hugo Veppo Burgardt (UNIPAMPA/RS) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Eraldo Leme Batista (UNIOESTE-PR) ([Lattes](#))

Prof. Dr. Antonio Carlos Giuliani (UNIMEP-Piracicaba-SP) ([Lattes](#))

Paco Editorial

Av. Carlos Salles Bloch, 658

Ed. Altos do Anhangabaú, 2º Andar, Salas 11, 12 e 21

Anhangabaú - Jundiaí-SP - 13208-100

Telefones: 55 11 4521.6315

atendimento@editorialpaco.com.br

www.pacoeditorial.com.br

ÀQUELES SEM OS QUAIS ESTE LIVRO NÃO SERIA POSSÍVEL

Dedicamos este livro aos nossos mais ilustres personagens, sem os quais nada disso teria sido possível, os nossos entrevistados: Benedito Ramos Cassimiro (“seu” Caipora), Decio Gurrite Pessôa, Hermes José d’Ajuda (“seu” Hermes), José Pio de Almeida (“seu” Pio), José Carmo dos Santos (“seu” Cazuza), João Borges Bandeira, Manoel Gouveia de Almeida (Manoel de Nonoca), Manoel Honorato, Rosa Jorge de Moraes (dona Miúda), Romeu Fontana, Vicente Lima Bezerra (“Padre Antônio”). Dedicamos, ainda, a uma pessoa que por questões particulares não quis ser identificada, mas permitiu que utilizássemos seus relatos, que foram de fundamental importância para esse livro, referenciado apenas como José X. A vocês, verdadeiros repositórios da memória regional e local, o nosso mais profundo agradecimento e, sobretudo, respeito.

A NOSSA ETERNA GRATIDÃO

Se fossemos falar, especificamente, sobre cada uma das pessoas que nos ajudaram, direta ou indiretamente, durante todos os trabalhos que deram origem a este livro não teríamos nele espaço para nada além disso. Foram muitas as formas de contribuição, desde ajuda na procura por pessoas para entrevistas, a leitura e comentários dos textos preliminares, até doações para cobrir os custos da publicação. Dessa forma, decidimos colocar os nomes em lista e que cada um ao ler o seu nome nela possa se lembrar do grande auxílio que nos deu ao longo de todos os trabalhos. Por menor que possa imaginar que tenha sido a sua contribuição, saiba que para nós foi uma ajuda de preço incalculável. A você o “muito obrigado” de todo o grupo.

Aurélio Oliveira
Bené Gouveia
Bruno Neiva Pinheiro
Carlos Portela Ernesto da Silva
Carol Portela
Cássia Matos
Cíntia Campeche Santos
Claudio Ferreira da Costa
Don Rogério Jayanetti
Denaldo Santiago
Dinorah Santiago
Eugênio Araújo
Fernanda Carneiro Cristina Agostinho
Fernando Medeiros
Fernando Pereira de Azevedo
Gabriel Regis Bittencourt
Gabriella Vieira
Heloísa Oliveira Dória
Herculano Magnavita
Isadora Resende
Janaina Zito Losada
João Gustavo Andrade e Silva
João Ricardo Agulhon Hasché
José Mathias Honorato Barreto
Karenina Melo
Lara Araújo
Luan Setubal
Maria Luisa Accioly Ferreira da Costa
May Waddington
Neoponésio Gonçalves de Oliveira
Nicolás Rey
Pedro Calil Eid
Pedro Garcia Daibert
Renato de Araújo Dória
Rodrigo Luís Ferreira da Silva
Ruy Sergio Martins Nascimento
Sofia Ransolin
Thaís Melo
Volmer Santiago
Wagner Curvelo de Matos

Agradecemos, ainda, às instituições e empresas que patrocinaram o livro ou nos cederam materiais.

Associação Amigos do Arraial de Nossa Senhora d’Ajuda
Barraca do Faria
Centro de Documentação da Aeronáutica (Cendoc)
Companhias de Navegação Rio Buranhém e Rio Nave
Ferreira Parracho Advogados
Hotel Pousada Pitinga
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)
Jornal do Sol

ONG Filhos do Céus
Pousada Erva Doce
Pousada Bem virá
Uxua Casa Hotel & Spa

*Sonho que se sonha só
É só um sonho que se sonha só
Mas sonho que se sonha junto é realidade*
Raul Seixas

SUMÁRIO

Folha de rosto

Dedicatória

Agradecimentos

Epígrafe

Introdução

Os conceitos, as técnicas e as fontes

Os resultados

Capítulo 1:

O Raid a Porto Seguro: de cidade esquecida e inacessível ao coração da aviação

Decolando

A evolução da aviação

Porto Seguro como ponto de parada no Raid Lisboa-Rio

Gago Coutinho

A Revoada a Porto Seguro

Assis Chateaubriand

Os preparativos

O hastear das bandeiras

Porto Seguro: boneca enfeitada

O evento

O legado

Capítulo 2:

O antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda e as memórias da Segunda Guerra Mundial

Capítulo 3:

Criação, manutenção e administração do Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda

No início, um começo

No hall da modernidade

Pré-inauguração

O Guarda Campo

Pouso ou decolagem? Corre para o campo!

Porto Seguro

Arraial d'Ajuda

Trancoso

Capítulo 4:

Parque central: um futuro possível para o antigo Campo de Aviação

Capítulo 5:

As memórias do cotidiano

No bar do Ziquita

Anos 1960 (de como João de Loló viu um avião pela primeira vez)

Benedito (Entrevista com Caipora)

O cotidiano do forasteiro

Apêndice

O Brigadeiro Eduardo Gomes: uma pessoa que marcou a história do Arraial d'Ajuda

Referências

Página final

INTRODUÇÃO

Este projeto, antes de qualquer coisa, nasceu da necessidade de preservação da memória local. Existe um verdadeiro desejo latente na comunidade do Arraial d'Ajuda de salvaguardar a história da localidade. Infelizmente, a falta de investimento público na preservação de nossa memória coletiva condena o nosso passado a um perigoso esquecimento que põe em risco a coesão social devido ao enfraquecimento dos laços identitários. Só se sente necessidade de proteger aquilo que de alguma forma nos gera um vínculo de pertencimento.

No Arraial d'Ajuda, durante muito tempo o elemento agregador da comunidade local foi o antigo Campo de Aviação, no entorno do qual o povoado se desenvolveu. O Campo se constitui como um verdadeiro lugar de memória. Tais lugares, como definiu o historiador Pierre Nora,¹ são espaços onde as pessoas vão para reforçar seus laços com o passado, afirmando e reafirmando os laços identitários.

O Campo foi construído no âmbito do projeto *Asas para Porto Seguro*, cujo lema era “querer é vencer” e daí que se derivou o nome do livro. Ele foi uma das primeiras pistas de pouso do extremo sul da Bahia e teve grande importância para a inserção de Porto Seguro no mapa do Brasil, no sentido de que sua construção não só atraiu as atenções de toda a nação para a região, devido às propagandas de sua inauguração, mas porque a partir dela outro caminho de acesso ao município foi aberto.

Sua construção fez parte das comemorações dos 439 anos da chegada dos portugueses à América. Foi inaugurado no dia 3 maio de 1939, num episódio de grande repercussão nacional, o “Raid² a Porto Seguro”. O evento contou com a participação de mais de vinte aviadores, configurando-se na maior revoada da aviação civil de toda a América Latina, à época. Algum tempo após a inauguração, ele foi integrado à rota do Correio Aéreo Nacional (CAN) e durante quatro décadas ajudou a desenvolver urbanística e economicamente todo o de Porto Seguro. Em 1982, após a construção do atual aeroporto da cidade, ele foi desativado. No entanto, as suas marcas no imaginário local ainda podem ser percebidas.

É difícil dizer se escolhemos pesquisar a história do Campo ou se ele nos escolheu para realizar este livro. Tudo começou com uma conversa ocorrida durante um churrasco em minha casa, no final de 2016. Na ocasião, Cíntia Campeche, uma das dirigentes da Associação Amigos do Arraial de Nossa Senhora d'Ajuda (responsável pela manutenção do antigo Campo) perguntou se eu já havia lido um livro sobre a história colonial de Porto Seguro, que havia sido lançado recentemente. Ela não sabia, mas eu era um dos autores daquela obra.³ A partir da conversa nasceu a ideia para a escrita da história do Campo.

O objetivo inicial era simplesmente colocar no papel a história do espaço que todos da comunidade local conhecem, mas que poucos sabem como foi criado e a importância que ele teve, não só para o Arraial d'Ajuda, mas para toda a história do Brasil, visto que qualquer história local ou regional é uma história de nosso país como um todo.

Com isso em mente, comecei a verificar a viabilidade de uma pesquisa sobre o tema. Certo dia fui procurado por Vinicius Parracho, que a partir da indicação da Cíntia, veio conversar comigo a respeito da ideia que havíamos desenvolvido anteriormente. Em seguida, Vinicius sugeriu que convidássemos para o trabalho um amigo seu, o Rafael Tosati. Pouco tempo depois adicionamos ao grupo o Galileu Lemos Júnior, que havia sido meu aluno em um curso de graduação em história de uma universidade da região. Durante uma das primeiras reuniões acabamos incluindo Gabriel Dias, por indicação do Rafael e do Vinicius. Assim nasceu o projeto “Memórias do antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda” e o grupo que, pelos dois anos seguintes, trabalharia para alcançar o objetivo do projeto que, aparentemente, seria muito simples de executar.

Todo o trabalho envolvido na pesquisa foi inteiramente voluntário. Tivemos que lidar com nossas carreiras e vidas particulares ao mesmo tempo em que realizávamos os estudos e viagens que deram origem ao presente livro. Foi um verdadeiro trabalho hercúleo! E, apesar de todas as dificuldades que enfrentamos, conseguimos finalizar a pesquisa. Aos integrantes do grupo, que prontamente aceitaram o desafio sem receber nada em troca, o meu mais sincero agradecimento. Sem vocês esse livro não teria sido possível.

Para contar a história do Campo, decidimos dividi-la em 5 partes: (1) os antecedentes, que correspondem ao contexto que resultou em sua construção; (2) as memórias da Segunda Guerra Mundial, evocadas a partir do Campo (essa parte não constava em nosso plano original, mas graças à uma grata surpresa das entrevistas tornou-se possível abordar este tema); (3) a manutenção do Campo, através da análise das funções do oficial responsável por seu funcionamento e conservação, o Guarda Campo; (4) os projetos pensados para a ressignificação do espaço do antigo Campo de Aviação, pensados após sua desativação; (5) e o cotidiano do Arraial d'Ajuda, após a construção do Campo (este acabou se transformando num conto, pensado pelo autor para quebrar a seriedade que o projeto havia assumido). Todos os autores são responsáveis pela forma assumida por suas respectivas sessões.

O título do livro, além do nome do projeto que resultou na construção do Campo, é uma referência ao artigo *Asas para o Brasil*, publicado pela *Revista Cruzeiro*, que cobriu a revoada de inauguração do Campo,

ocorrida no dia 3 de maio de 1939. Também era o nome de um projeto nacional que visava incentivar a ampliação da aviação civil no Brasil. Como o leitor constatará no primeiro capítulo, o evento foi encabeçado pelo jornalista e empresário Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Mello, um grande incentivador da aviação brasileira e responsável pela formidável cobertura midiática do evento. Chateaubriand, no entanto, não foi o primeiro a singrar os céus de nossa região e arrastar multidões em Porto Seguro para o entorno de uma aeronave, este papel coube a dois patrícios portugueses, em 1922.

Ainda no Capítulo 1, o leitor entrará em contato com uma parte significativa da história da aviação civil no Brasil. Os dois eventos escolhidos pelo autor para tratar do assunto, o Raid Lisboa-Rio de Janeiro e o Raid a Porto Seguro, conectaram pessoas, instituições e nações, dando conta de mostrar o tamanho da dimensão na qual a construção do Campo estava inserida. Na sessão, há uma justa homenagem aos personagens centrais envolvidos nas duas revoadas, os aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral e ao brasileiro Assis Chateaubriand. As ações destas personalidades impulsionaram não apenas a aviação civil no Brasil, mas indiretamente o desenvolvimento de toda uma região, o extremo sul da Bahia, que após os eventos entrou numa era de profundas transformações sociais e econômicas, cujos frutos são colhidos ainda hoje, passados quase 80 anos da inauguração do Campo.

O que apresentamos com este capítulo é, sobretudo, uma contribuição à história da aviação brasileira, oferecendo como centro da discussão um lugar que antes deste livro jamais seria imaginado dentro deste contexto.

Quando começamos a entrevistar as pessoas mais velhas do Arraial d'Ajuda, contemporâneas da revoada que inaugurou o Campo, informações diversas surgiram. Aspectos sociais, econômicos, religiosidade e diversas peculiaridades do contexto regional na primeira metade do século XX. Algo que de imediato prendeu a atenção do grupo foram os relatos de guerra. Há um verdadeiro mito local que associa a construção do Campo à Segunda Guerra Mundial, que nós mesmos acreditávamos até o início das pesquisas, mas que depois constatamos não ser verdade. Ao menos não completamente. Essa associação fez com que a memória da Segunda Guerra na região fosse preservada no imaginário coletivo dos moradores do Arraial d'Ajuda. As informações sobre a guerra e seus impactos sobre Porto Seguro ganharam tamanhas proporções que decidimos abrir uma sessão no projeto especificamente para tratar do assunto. Este é o Capítulo 2 do livro.

Esse mito da construção do Campo para a guerra possibilitou, posteriormente, a elaboração de um projeto específico sobre a Segunda Guerra Mundial no extremo sul da Bahia, que está sendo levado a cabo no Programa de Pós-Graduação em Estado e Sociedade, da Universidade Federal do Sul da Bahia. Essa foi uma contribuição importante que este projeto deu à história humana, pois como afirmou John Keegan, “toda história da Segunda Guerra é uma história do mundo entre 1939 e 1945”.⁴

Como em tudo a que este livro se refere, o Campo é sempre o “personagem” central. Mas como falar deste espaço sem lembrar das pessoas que eram responsáveis por sua conservação? Sobre isso, um personagem/cargo deve ser destacado, o Guarda Campo. Este funcionário, além de zelar pela manutenção das pistas de pousos e decolagens, durante muito tempo foi o maior símbolo de autoridade pública no Arraial d'Ajuda. Não por acaso, receberam homenagens, como se poderá observar no Capítulo 3. Além disso, o autor da sessão trouxe à tona um importante personagem envolvido na construção do Campo, o engenheiro Galdino Mendes.

E aqui temos uma contribuição social importante. Resgatar a história deste cargo possibilitou que os descendentes de algumas pessoas que desempenharam essa função resgassem fotografias antigas e histórias familiares, levando a uma revalorização de seu passado, que coincide e se confunde com a história do próprio Arraial d'Ajuda.

O Campo não recebe aviões desde a década de 1980. A partir de então, o espaço que o constituía passou e ainda passa por um processo de ressignificação. Foi nesse contexto que surgiram pessoas e entidades civis, como o grupo Pró Ajuda e a Sociedade Amigos do Arraial de Nossa Senhora d'Ajuda, que passaram a cuidar daquele antigo espaço. Nasceram, também, projetos que tinham como objetivo transformar a área em um parque, para que toda a comunidade pudesse usufruir do local e, ao mesmo tempo, para receber os aparelhos comunitários, como colégios e postos de saúde, pois como nos informou Fernando Pereira de Azevedo, o pequeno povoado estava crescendo e o seu centro não tinha possuía lugares para que eles fossem instalados. O Parque Central, como hoje é conhecido o antigo Campo, resultou das iniciativas destes grupos.

No entanto, no início da década de 1990, antes de ser transformado em parque, o Campo sofreu tentativas de invasões. Esse é um dos temas tratados no Capítulo 4. Além disso, o autor escutou algumas pessoas da comunidade e perguntou a elas o que se deve fazer com aquele espaço. E aqui temos outra contribuição social muito importante. Precisamos envolver a comunidade no debate sobre a ressignificação do espaço do antigo Campo de Aviação. Acreditamos que apenas dessa forma será possível dar uma função social para ele que não esteja ligada aos interesses dos especuladores imobiliários que há muito tem tentado loteá-lo. Não se trata de uma área aparentemente vazia, mas de um repositório importantíssimo da memória local, preenchido com lembranças e histórias de toda a comunidade.

Por fim, tentando quebrar um pouco a seriedade que as sessões anteriores assumiram, o Capítulo 5 apresenta ao leitor um conto. Trata-se de uma ficção na qual o Arraial e o Campo são os ambientes que possibilitam o desenvolvimento da história. Nele, nomes de pessoas, eventos e lugares suscitam a imaginação e reconstroem um tempo cronologicamente próximo, mas imaginariamente distante. Uma época na qual a vida arraiana tinha uma dinâmica completamente diferente da que conhecemos hoje, perdida na memória daqueles que nela viveram. E, por fim, por que não dizer que uma das contribuições deste projeto foi literária?

Para fechar o livro apresentamos um apêndice com um breve relato sobre um personagem de grande importância na memória dos habitantes mais velhos do Arraial d'Ajuda, o Brigadeiro Eduardo Gomes. Sua presença aqui foi marcante e até hoje é lembrada. As maiores escolas e praça públicas do Arraial foram batizadas com seu nome e isso é muito significativo. Por que esse militar em especial marcou o imaginário dos habitantes locais? Para tentar elucidar essa questão, resolvemos dedicar um espaço do livro, por menor que seja, à memória deste importante personagem da história brasileira.

Os conceitos, as técnicas e as fontes

Do ponto de vista técnico, duas coisas precisam ficar claras.

A primeira, é que este não é um trabalho acadêmico, mas isso não significa que não utilizamos métodos ou conceitos científicos, mas pouquíssimas discussões dessa natureza serão apresentadas. Este não é o intuito do livro. Isso não significa que a obra não tenha certa relevância do ponto de vista acadêmico, tendo em vista que uma de suas sessões resultou em um projeto de doutorado. Além disso, quatro dos cinco pesquisadores envolvidos no projeto estão ligados à Universidade Federal do Sul da Bahia.

A segunda, é que este é um trabalho de resgate de memória, com a finalidade de atender ao anseio da população local de salvaguardar a história do lugar no qual vivem.

Esse é um grave problema do município de Porto Seguro. Embora seja lembrado na memória nacional como o “local onde nasceu o Brasil”, não há investimentos municipais para o desenvolvimento de pesquisas sobre a história local e regional. O mesmo se pode dizer sobre os poderes estaduais e federais. Todos os pesquisadores que se dedicam a estudar a região são verdadeiros heróis da memória nacional. A maior parte deles são professores que precisam lidar com suas carreiras docentes e, quando as extenuantes tarefas permitem, se dedicam às pesquisas. Uma evidência desse descaso é esta obra. Se esperássemos as infundáveis promessas de ajuda dos administradores públicos este livro dificilmente teria sido publicado.

Enquanto a retórica de nossos demagogos ecoa, perseguindo professores e tentando criminalizar práticas docentes, nossa nação padece de memória e nossos jovens crescem sem referências identitárias que sejam fortes o suficiente para suscitar-lhes o apego necessário para a construção de um projeto de sociedade menos excludente que esse que temos. Uma das graves consequências disso é essa onda de relativização do passado que vivemos atualmente que, atendendo aos interesses de grupos bem específicos, tenta apagar de nossa memória coletiva a violência do sistema escravista que perdurou por mais de trezentos anos em nossa história, o racismo perverso entranhado em nossa sociedade e troca “golpe” por “movimento” ao se referir à inglória intervenção militar de 1964.

É justamente por isso, que “memória”, aqui entendida como “a reconstrução do passado no presente”,⁵ é o principal conceito que permeia todos os capítulos do livro. No mundo cada vez mais acelerado em que vivemos, não é possível dissociar da memória da responsabilidade de manter vivo o legado dos que já se foram e impedir as manipulações do passado no presente. A ela cabe o papel de interligar o passado ao presente, tornando possível a construção das bases identitárias daqueles que virão depois de nós. Trata-se da construção de uma verdadeira “genealogia coletiva”, como definiu Josep Fontana.⁶

A memória é um fenômeno social coletivo, construído ao longo do tempo e sujeita constantemente a modificações. Embora seja coletiva, ela está sujeita aos indivíduos, numa perspectiva particular, e aos seus interesses. E, por causa dessa eterna interação, o passado vive sob a tirania do presente, na medida em que pode e é reconstruído de acordo com os interesses dos que vivem no presente.

No que se refere à abordagem, mesclamos técnicas de duas perspectivas: da micro-história e da história regional e local. Ambas privilegiam campos reduzidos de estudos, analisando-os microscopicamente no primeiro momento e em seguida ampliando a escala de observação para inserir essa realidade numa conjuntura maior. O resultado é a percepção das influências recíprocas entre essas duas dimensões (micro e macro).

A micro-história privilegia o entendimento de “grandes processos de mudança ou de reiteração social a partir da ação de sujeitos isolados dentro de uma conjuntura comum”, como definiu José d'Assunção Barros.⁷ A história regional e local, por sua vez, objetiva compreender um determinado fenômeno histórico a partir da especificidade do local e regional. Entende-se dessa forma, que embora o fenômeno esteja sujeito a classificações generalizantes, ele é percebido e vivenciado de formas diversas, determinadas por um contexto de desenvolvimento histórico específico. Assim sendo, por região, compreendemos o

território como representação e apropriação de um determinado espaço em que o poder se estabelece, impondo uma lógica particular, uma categoria que expressa uma singularidade dentro da totalidade, estando, porém, articulada com ela.⁸

A utilização dessas abordagens, dentre outras coisas, nos ajudou a perceber que a construção do Campo fez parte de uma estratégia de ampliação da aviação civil no Brasil e que ele impulsionou todo o desenvolvimento local e regional, de forma direta ou indiretamente. Pode parecer uma constatação simples, mas às vezes o que aparentemente é óbvio nos impede de perceber os contextos, interesses, impactos e consequências de determinados fenômenos. Antes deste livro, o Campo era visto como algo importante para a comunidade local, mas não se tinha a real dimensão do quanto a sua construção impactou toda a região do extremo sul da Bahia.

A escolha de uma abordagem específica não pode ajudar uma pesquisa se não existirem fontes que possibilitem sua realização. No que se refere à nossa região, essa é sempre uma grande dificuldade. A primeira coisa que fizemos foi um levantamento do número de pessoas no Arraial d'Ajuda que foram contemporâneas da inauguração do Campo, para que pudéssemos construir⁹ nossas primeiras fontes, por meios de entrevistas. Além dos moradores mais velhos do local, entrevistamos diversas outras pessoas, de crianças à idosos. Elas são as principais fontes dos capítulos 2, 4 e 5.

Além das entrevistas, realizamos uma intensa busca em sítios virtuais por informações sobre o nosso tema de pesquisa. O principal repositório consultado foi a hemeroteca digital da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.¹⁰ Utilizamos temos como "Raid a Porto Seguro" e "ataque de submarinos na costa de Porto Seguro" e encontramos diversos periódicos digitalizados que viabilizaram a escrita dos capítulos 1 e 2. Outra importante hemeroteca que visitamos foi a da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, em Salvador (Biblioteca dos Barris).

Também realizamos buscas no arquivo central do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), onde encontramos fotos belíssimas que estão dispersas por todo livro. Algumas delas não eram vistas há mais de setenta anos. Recebemos, também, fontes do Centro de Documentação da Aeronáutica (Cendoc). Os funcionários dessas duas instituições, rápida e prontamente, responderam os nossos e-mails e forneceram o que solicitamos. Por isso, os agradecemos imensamente.

Utilizamos, ainda, documentos de Estado, conseguidas tanto em domínios virtuais quanto em arquivos físicos. Foram, principalmente, decretos federais e atas de conselhos municipais, que aparecem nos três primeiros capítulos desta obra. Além dessas, utilizamos diários e biografias, ambos muito importantes para a construção dos capítulos 1 e 3. Por fim, usamos fontes de acervos pessoais, como telegramas, fotos e anotações diversas, a maioria cedida pelas pessoas que entrevistamos. Estas últimas foram utilizadas, principalmente, para a construção do Capítulo 4.

Nossas fontes são, portanto, diversas e muito ricas e isso é uma das maiores contribuições desse livro. A partir de agora, devidamente referenciadas, nossas fontes estão facilmente disponíveis ao público em geral e esperamos que mais trabalhos possam ser realizados a partir delas, já que uma fonte sempre possibilita infinitas possibilidades de interpretação.

Os resultados

Além do que já foi exposto, acreditamos que o grande legado em si do trabalho é o registro de uma parte da história do antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda. Isso, porque são as memórias das pessoas que estão sendo preservadas e divulgadas a partir deste livro que, apesar de ter sido escrito por cinco pessoas, foi um produto de toda a comunidade.

O trabalho movimentou muitos habitantes do Arraial d'Ajuda, que sugeriram pessoas, temas para explorarmos e forneceram informações valiosíssimas com o puro objetivo de ajudar a contar a história do Campo. A euforia em torno do trabalho, por vezes, acabou atrapalhando, na medida em que alguns comentários acabaram gerando ressentimentos que durante algum tempo representaram empecilhos para a pesquisa. Quando se trata de um trabalho de memória isso é algo normal. Aos poucos conseguimos superar essas dificuldades. Em si, a mobilização comunitária em torno do Campo foi um dos grandes resultados do trabalho. Isso é algo muito importante, sobretudo por causa da fragilidade do local.

Em 2019, o Campo completará 80 anos, um momento que deve ser comemorado e utilizado como ponto de partida para uma série de discussões sobre a continuidade daquele espaço e a sua ressignificação. Existe uma demanda comunitária em torno disso e esperamos que essa mobilização possibilitada pelo projeto e pelas ações da Associação Amigos do Arraial de Nossa Senhora d'Ajuda e dos antigos integrantes do Pró-Ajuda, contribuam para isso.

Agora, sem mais delongas, esperamos que o leitor aproveite o passeio pela história do antigo Campo do Arraial d'Ajuda.



Da esquerda para a direita: Galileu, Gabriel, Rafael, Cíntia, José Pio, Tharles e Vinícius, 2016

Notas

1. Nora, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Proj. História*, São Paulo, n. 10, p. 7-28, 1993.
2. O termo em inglês significa “revoada”. Ao longo das sessões que compõe o livro foi utilizado tanto a palavra “raid” como a sua correspondente em português.
3. Cancela, Francisco; Silva, Tharles Souza; Santos, Uiá Freire Dias dos. *História da Capitania de Porto Seguro: novos estudos sobre a Bahia colonial, séc. XVI-XIX*. Jundiaí: Paco Editorial, 2016.
4. Keegan, John. *The battle for History. Re-Fighting World War II*. New York: Vintage Books, 1995, p. 31.
5. Halbwachs, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.
6. Josep Fontana, os historiadores ocidentais deixam claro ser esta a principal função da memória, desde o nascimento da história como área específica de conhecimento, no século V a.C. Fontana, Josep. *A história dos homens*. Bauri: Edusc, 2004, p. 21.
7. Barros, José D’Assunção. *O Campo da História: especialidades e abordagens*. Petrópolis: Vozes, 2009, p. 192.
8. Idem.
9. Construção não no sentido de invenção. Esse é o termo utilizado no processo de coleta de entrevistas que se tornam fontes para uma determinada pesquisa. Uma entrevista por si só não é uma fonte de pesquisa, ela ganha este status quando o pesquisador a utiliza como tal. Embora não pareça à primeira vista, é preciso um grande preparo e domínio de técnicas específicas para se trabalhar com fontes dessa procedência, pois os relatos orais muitas vezes nos fascinam e podem nos levar à uma verdadeira sedução pela fonte. Quando isso acontece é impossível separar a pesquisa dos vieses do pesquisador e das testemunhas. Por isso, é necessária uma grande preparação para se trabalhar com entrevistas.
10. Biblioteca Digital Nacional. *Hemeroteca Digital Brasileira*. Disponível em: <<http://bit.ly/2P2IMni>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

O RAID A PORTO SEGURO: DE CIDADE ESQUECIDA E INACESSÍVEL AO CORAÇÃO DA AVIAÇÃO

Vinicius Parracho

Para Marco Accioly

Uma vez que você tenha experimentado voar, você andar­á pela terra com seus olhos voltados para o céu, pois lá você esteve e para lá você desejar­á voltar. Leonardo da Vinci

Decolando

Que o Brasil tem papel central na história da aviação mundial não é novidade. Deixando de lado as controvérsias acerca de quem é o “pai da aviação”, se Alberto Santos Dumont, Bartolomeu de Gusmão com sua passarola, os irmãos Wilbur e Orville Wright, Clément Ader (responsável pelo batismo da geringonça: *avion*, avião em francês) ou Arquitas de Tarento.¹¹ O que se conclui, em verdade, é que o avião não foi obra de um homem apenas, mas fruto da evolução tecnológica, experimentações inúmeras, tentativas e erros, cálculos, desenhos e muitos acidentes. É, portanto, produto de genialidade e obra coletiva.

O que grande parte das pessoas não sabe é que Porto Seguro tem um papel muito relevante no desenvolvimento da aviação nacional. O município recebeu, em 1939, o maior evento de aviação civil até então realizado na América do Sul, o “Raid a Porto Seguro”.

Raid era a denominação dos eventos aéreos da época que reuniam pilotos e entusiastas e poderiam consistir em cruzar grandes distâncias ou realizar acrobacias.

Esse acontecimento contribuiu para o desenvolvimento da aviação e, em contrapartida, a aviação contribuiu de forma significativa para o desenvolvimento da cidade.

Antes de contarmos essa, que é a história central dessa obra, é importante “sobrevoarmos”, com o perdão do trocadilho, os fatos anteriores relevantes para a terra *mater* do Brasil e para a aviação mundial.

A evolução da aviação

Num curto espaço de tempo, mais especificamente entre 1890, quando do voo da primeira máquina motorizada mais pesada que o ar, de Clement Áder,¹² e 1914, com o início da Primeira Guerra Mundial, o desenvolvimento do avião deu um grande salto.

Pessoas de diferentes partes do mundo, muitas delas sem qualquer contato e sem saber da evolução do trabalho das demais, passaram a atingir os céus com as mais diversas máquinas. Esta evolução demonstra a vontade da sociedade da época em atingir os céus e desenvolver um sistema de transporte que pudesse, pelo ar, encurtar distâncias.

Soma-se a isso o contexto de animosidade pré-guerra pulsante na Europa no período, existente desde o fim do século XIX e cada vez mais crescente, contido através de sucessivos tratados e acordos, que incentivavam o desenvolvimento de novas tecnologias e armas de guerra.¹³

Arremessadas de penhascos, lançadas por catapultas, correndo sobre trilhos, decolando da água e, especialmente através da propulsão por meios próprios,¹⁴ as diversas invenções tomavam os céus e o homem realizava o sonho de voar.

O desenvolvimento a partir de então foi acelerado. Cientistas, matemáticos, engenheiros, navegadores, todos os tipos de profissionais se debruçaram sobre as inúmeras possibilidades que se descortinavam e em um pequeno intervalo de tempo, “aves” criadas pelo homem tomavam os céus. Não demorou para que jovens de todo o mundo, entusiasmados pelas máquinas que voavam, buscassem conquistar as nuvens. Entretanto, não só a possibilidade de aventuras e desafios impulsionaram o desenvolvimento da aviação, rapidamente vislumbrou-se que o avião poderia se tornar uma poderosa arma de guerra.

Em pouco mais de cinco anos da decolagem do 14-Bis, em Paris (1906), a Itália, em 1 de novembro de 1911, inaugurava a utilização de aviões para propósitos militares, atacando posições otomanas na Primeira Guerra dos Balcãs.¹⁵

O Brasil foi pioneiro na utilização de aviões para fins militares nas Américas, pois já em janeiro de 1915 usou aviões do Aero-Club Brasileiro, cedidos ao Exército, na Guerra do Contestado. As aeronaves foram utilizadas para reconhecimento das terras em disputa entre os estados do Paraná e de Santa Catarina.¹⁶

Com o advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), todos os esforços se voltaram para o desenvolvimento da máquina como arma de guerra e a tecnologia envolvida progrediu em grande velocidade. Aviões passaram a carregar mais de uma pessoa e aprimoraram a aerodinâmica e potência dos motores. Antes da guerra, as aeronaves atingiam a velocidade de cerca de 110 km/h, ao final do conflito ultrapassavam os 230 km/h.

Após a Primeira Guerra Mundial teve início o que ficou marcado na história como “Era de Ouro da Aviação” (1918 a 1939). Nessa época, os aviadores realizaram façanhas com as aeronaves, acrobacias aéreas, atingiam altitudes cada vez maiores e, em especial, cruzavam grandes distâncias.

Em maio de 1919, o piloto norte-americano Albert Cushing Read e sua tripulação realizam a primeira travessia do Atlântico Norte, com o apoio de 21 navios de guerra que, colocados ao longo da rota, permitiram ao piloto um conjunto de pontos de referência. No mesmo ano, dois britânicos, John Alcock e Arthur Whitten Brown, executaram a segunda travessia, guiados por destróieres¹⁷ dispersos pelo oceano.¹⁸

Em 1922, a história da pequena e até então esquecida cidade de Porto Seguro entrou na rota e na história da aviação, através da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, no Raid Lisboa-Rio. Os pilotos portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho realizaram a primeira travessia aérea do Atlântico, saindo de Lisboa e chegando ao Rio de Janeiro, sem qualquer auxílio de navios. Contaram apenas com a própria habilidade de navegação astronômica, fazendo escala em alguns lugares com seu hidroavião,¹⁹ dentre eles a cidade de Porto Seguro.

Porto Seguro como ponto de parada no Raid Lisboa-Rio

Foi esse o melhor ponto de amerissagem²⁰ encontrado desde o início do raid. A chegada em Porto Seguro foi saudada com salvas de canhões portugueses fabricados de 1500 a 1522. (Sacadura Cabral e Gago Coutinho)²¹



Sacadura Cabral e Gago Coutinho a bordo do hidroavião

Fonte: <<https://bit.ly/2C9Ws8a>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

Por obra do acaso e da particular vontade dos aviadores de conhecer o local do início da expansão portuguesa na América, Sacadura Cabral decide amerissar em Porto Seguro, assim descrevendo em seu relatório de voo:

O tempo tem melhorado muito; temos agora céu limpo com vento fraco e mar tranquilo. Às 11h. 11m. passamos em Santo Antonio e às 11h. 17m. em Santa Cruz. Às 11h. 30m. estávamos em Porto Seguro, tendo voado sobre os lugares históricos do tempo da descoberta do Brasil.

Como o nosso andamento foi muito contrariado pelo vento, só temos mais 4 horas de gasolina, o que torna problemático chegar a Victoria se aparecer vento contrário. Esta razão, o facto de recear sempre qualquer acidente devido aos cabos partidos e o natural desejo de visitar os lugares onde aportaram os descobridores do Brasil, levam-me a poisar em Porto Seguro às 11h. 33m., para o que também muito concorreu o ver que era um local muito abrigado e com uma esplendida praia onde facilmente se poderia encalhar o hidro.²²

Após sérias dificuldades no caminho, Sacadura Cabral e Gago Coutinho amerissaram “em Porto Seguro, como uma homenagem ao primeiro ponto do território brasileiro tocado por Cabral, na memorável jornada de nosso descobrimento”.²³

O fato foi de tamanha importância que o conselho municipal da cidade de Porto Seguro se reuniu em sessão solene, “em homenagem aos heroicos aviadores portugueses”. A sessão contou com a presença de todos os conselheiros municipais, o juiz, o promotor, todas as escolas locais, imprensa portuguesa, oficiais da Marinha Portuguesa que vieram no cruzador República, além dos próprios aviadores.

Chegaram ao Rio de Janeiro no dia 17, fato muito festejado no Brasil e em Portugal. O jornal *Diário de Lisboa* estampou nesse dia uma capa glorificando o feito, repetindo os dizeres “Vencemos Senhor Deus! Vencemos!”. Tamanha foi a euforia na capital portuguesa que o jornal relatou:



Matéria do Diário de Lisboa sobre o Ride Lisboa-Rio de Janeiro

Fonte: *Diário de Lisboa* - Lisboa - 17 de junho de 1922.

Uma das notas mais interessantes, mais belas desta cidade linda, abria de entusiasmo, á hora a que escrevemos - são 17 e meia - são os sinos repicando festivamente em todas as igrejas, em todas as capelas. Nunca, talvez há séculos, os sinos de Portugal repicaram tão uníssono, tão em coro pelo próprio Portugal, de tradição religiosa e aventureira.²⁷

Portugal, no início das Grandes Navegações, teve a Igreja como importante aliada. Dessa situação a Primeira Missa do Brasil, rezada no território que mais tarde formaria a capitania de Porto Seguro, é grande exemplo. A passagem dos dois aviadores pela região, nesse sentido, simboliza a rememoração desse fenômeno histórico. Após 422 anos, Brasil e Portugal se ligariam mais uma vez por uma travessia do Atlântico. Nos dois eventos Porto Seguro ocupa lugar de destaque e a manifestação da Fé cristã, presente em ambos os momentos, coroa a realização do impressionante feito português.

Perguntado por uma senhorita, já no Rio de Janeiro, se estava muito cansado do Raid ao Rio, Sacadura respondeu: “muito, minha senhora. O único lugar onde estive em segurança, desde que cheguei ao Brasil, foi em Porto Seguro. Ali descansei à vontade”²⁸. Muito provavelmente Sacadura se refere desta forma à cidade por causa de seu tamanho reduzido e desconhecimento dos moradores sobre o Raid Lisboa-Rio. É bem possível que a população portossegurense só tenha tomado ciência da travessia quando os flutuadores do hidroavião tocaram as águas do Rio Buranhém e, por isso, não enxergaram os aviadores como celebridades, mas como simples aventureiros.

No Gabinete Português de Leitura, no Rio de Janeiro, Coutinho explicava que todas as glórias e êxitos que pudessem ser conseguidos pela aviação portuguesa se deviam à figura de Santos Dumont, de quem era um profundo admirador.²⁹

E de Paris, Santos Dumont retribuía o elogio:

A viagem de Coutinho e Sacadura foi matematicamente realizada. O empreendimento nada tem de comum com as tentativas precedentes. Não se tratava de tentar o acaso ou a sorte, mas de efectuar, como a faria um navio, com reabastecimento e escalas prefixadas.

Os portugueses executaram maravilhosamente a tarefa que se haviam traçado. Não se desviaram um só instante do seu caminho, seguiram, escrupulosamente o seu itinerário.³⁰

Coutinho ficou tão lisonjeado com as palavras de Dumont que afirmou, “tudo que fizemos será pouco diante do vosso gênio que deu asas ao homem para invadir o domínio dos Deuses”.³¹



Gago Coutinho, Santos Dumont e Sacadura Cabral (abril de 1923)

Fonte: <<https://bit.ly/2NOU0Ja>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

Lisboa e Rio de Janeiro foram à loucura com o sucesso do Raid. Os aviadores portugueses foram perseguidos por fãs, fotógrafos e repórteres. Foram-lhes criadas músicas, poemas e cantigas em homenagem ao feito. O assédio fora tanto que Coutinho afirmou:

Terminara a nossa navegação astronômica e começava outra mais tormentosa para que não estávamos preparados, nem mesmo com a viagem a Madeira: a navegação através dos festejos, banquetes e bailes. [...] as nossas chegadas aos portos eram sempre tão agitadas, pela massa de povo que se comprimia nos cais, que dir-se-ia nós éramos dois indesejáveis cujo desembarque se pretendia evitar. E recorriam a todos os meios: baterias sobrepostas de máquinas fotográficas, discursos, champanhe, abraços, beijos, barragens de moças atirando-nos flores aos olhos, etc. Ofuscado desta maneira, que almirante teria vencido um combate naval? [...] Mas, apesar disso, os pedidos de autógrafos foram tantos e tão liberalmente satisfeitos que, só de os escrever, ostentava no dedo um grande calo, mas não cheguei contudo a ter a boca calejada de dar beijos [...]³²

Portugal, com a Travessia Aérea do Atlântico Sul, ganhou novos heróis e novos feitos dignos de serem entoados em poesias e músicas. Era o que uma nação necessitava diante de um cenário de fragmentação dos impérios coloniais decorrentes do primeiro grande conflito mundial.

A pequena cidade do Extremo Sul da Bahia recebeu, em 1922, dois de seus visitantes mais ilustres até então, Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Era difícil crer à época que se receberiam visitas tão importantes para a história mundial. Mais difícil ainda seria crer que, dezessete anos depois, Gago Coutinho retornaria à cidade, chefiando o Raid a Porto Seguro, o maior evento de aviação civil da América do Sul, até então.

Antes de adentrarmos no referido Raid, achamos necessário apresentar o seu personagem mais ilustre: Gago Coutinho.

Gago Coutinho

Sua coragem, seu talento e sua cultura de homem de ciência estreitaram o imenso lençol verde que nos separa da Europa. O mar nos punha a dez dias do antigo continente. Graças ao feito de Gago Coutinho, essa distância hoje se reduz praticamente a pouco mais de um dia. Somos mais vizinhos da Europa, porque Gago Coutinho e Sacadura Cabral quiseram obstinadamente que assim fosse. (Assis Chateaubriand em 12 de abril de 1939)³³



O Almirante Gago Coutinho

Fonte: <<https://bit.ly/2ThiYXk>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

Carlos Viegas Gago Coutinho ocupa, certamente, lugar dentre os mais importantes ícones da história portuguesa. Reconhecido pela Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, especialmente em Portugal, Gago Coutinho dedicou toda a sua vida à ciência, tendo contribuído de forma substancial para a cultura científica dos séculos XIX e XX.³⁴

Gago Coutinho foi muito além de aviador transatlântico. Tal status, aliás, ele próprio refutava, dizendo que “aquilo que fizemos [Coutinho e Sacadura Cabral] não foi mais do que a continuação da nossa vida de geógrafo”³⁵. Foi, também, geógrafo, historiador, escritor, navegador, astrônomo, matemático. Viajou por todo o globo em expedições e viagens das mais variadas. Foi dos primeiros a refutar a ideia das Grandes Navegações à América por acidente, demonstrando que o Velho Mundo já tinha ciência da existência de terras a descobrir. Chegou a criticar até a teoria da relatividade de Einstein, de quem era admirador.³⁶

Nasceu em 1869, em Belém, Portugal, no n. 5 da Calçada de Ajuda (primeira das felizes coincidências com o tão distante Arraial d’Ajuda, cujo desenvolvimento ajudaria mais tarde). Filho único e de pais pobres, perdeu sua mãe com apenas oito anos de idade e foi criado por uma amiga de seu pai, pois este servia à marinha portuguesa como sargento de mar-e-guerra na África e não podia cuidar do filho.³⁷

Desde criança se destacava pela capacidade intelectual e por sua personalidade forte. Em 1888 concluiu seu curso na marinha na especialidade de hidrografia e precisou empenhar as pratas de sua casa para comprar seu primeiro uniforme.³⁸

No mesmo ano embarcou para a África para servir como geógrafo, profissão que tanto amava, tendo sido responsável por realizar o levantamento geodésico de cinco das oito colônias portuguesas naquele continente. De 1888 a 1918, Gago Coutinho percorreu boa parte do território africano, tendo inclusive, por duas vezes atravessado a pé de Angola a Moçambique, num trajeto de cerca de 5.200 km, caminhando mais de 40 km por dia. Foi Coutinho o responsável pela demarcação das fronteiras de Timor, Moçambique, Angola, Zambeze, São Tomé e Príncipe, Barotze. Foi o primeiro europeu a alcançar Cahora Bassa ao subir o Rio Zambeze. Descobriu rios, escalou montanhas de quase 3 mil metros de altura, utilizando poucos equipamentos e reduzido dinheiro para as expedições.³⁹

Em suas aventuras em solo africano contraiu malária, em contrapartida conheceu seu futuro parceiro de travessia, Artur de Sacadura Freire Cabral, também geógrafo. Os dois foram os responsáveis pela missão geodésica à África Oriental.⁴⁰

Juntos, Cabral e Coutinho realizaram uma cobertura de impressionantes 32.000 km² em Moçambique.⁴¹ A amizade forte criada entre os dois é refletida em correspondência de Cabral para Coutinho, já trazendo o prenúncio da Travessia que realizariam anos mais tarde:

Ontem, pela primeira vez, voei sozinho. Fiz um belo passeio sobre Paris. Creia, meu caro amigo, que foi esta a maior emoção da minha vida [...] Dentro em breve regressarei à nossa querida pátria, onde pretendo organizar a aviação naval, para o que conto com proteção do Presidente e do Congresso. Apresse o trabalho em São Tomé, para você voar comigo [...]. Nós, que vivemos como irmãos no interior da África, dentro de algum tempo estaremos novamente juntos. Mas desta vez, nos céus... Abraços do teu velho amigo, Sacadura.⁴²

Com 48 anos de idade, Gago Coutinho faz o seu batismo de voo na Escola de Aviação Militar. Entusiasmado afirmou:

Vou ao aeródromo de Vila Nova da Rainha e dou três voos com o Sacadura. Total, 35 minutos no ar. Admirável a segurança; demos vários saltos, curvas, etc. Até governei um pouco. Pareceu-me bastante fácil e muito mais seguro do que eu julgava. Em todo caso, entusiasmei-me.⁴³

Nos anos 40 confessou a um jornalista brasileiro:

A sensação que tive foi de estabilidade. Voei numa manhã bonita, tranquila, de modo que o avião dava a impressão de estar pousando em terra firme. Sacadura me deu os comandos e a primeira coisa que fiz foi querer subir... Mas o avião começou a perder velocidade... Percebi logo, que embora com bom tempo, o aparelho precisa de um competente piloto e sobretudo muito cuidado, para não vir a se esborrachar cá em baixo. O Sacadura, no vôo que acabo de realizar, deu-me convicção sincera de que é um hábil aviador e de que o invento de Santos Dumont poderá ser ainda uma terrível arma de guerra... Subi 650 metros, ou um terço da altura do pico de São Tomé e não senti a menor perturbação.⁴⁴

Muito tímido e de postura modesta, Gago Coutinho assim explicou o Raid Aéreo Lisboa-Rio realizado em 1922:

A minha presença nas viagens aéreas que fiz com Sacadura Cabral, justificava-se porque o piloto do avião não pode distrair-se com a navegação, que exige o emprego de instrumentos, livros e cálculos.

De resto, é certo que a navegação aérea foi estudada pelos dois em colaboração. Tudo foi cuidadosamente discutido e ensaiado, antes de ser experimentado a valer em voos no alto mar.

[...] Sacadura foi o criador das viagens aéreas de alto-mar e a ele se deve o seu estudo preliminar. Ele foi o organizador e chefe da expedição aerográfica ao Brasil. Eu fui somente o navegador!⁴⁵

Apesar de sua modéstia, a participação de Gago Coutinho foi não só fundamental para o Raid, bem como foi o próprio quem desenvolveu dois instrumentos fundamentais para a navegação aérea, utilizados até hoje: o Corretor de Rumos e o Astrolábio de Precisão (ou Sextante com Horizonte Artificial).



Modelo de Horizonte Artificial utilizado na aviação

Fonte: <<https://bit.ly/2VHP1fj>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

Diferentemente da travessia do atlântico norte, em que os pilotos tinham como referência 21 navios de guerra colocados em linha para servirem de pontos de referência, o desafio de Cabral e Coutinho não teria outro auxílio que não os cálculos precisos do navegador.⁴⁶

Como o hidroavião dos portugueses possuía pouca capacidade de combustível, qualquer desvio de meio grau ocasionado por ventos, pelo aparelho ou até mesmo a própria curvatura da terra poderia enviá-los diretamente para o fundo do oceano.

Para que o leitor possa ter noção da precisão dos cálculos de Gago Coutinho, o hidroavião que utilizaram para realizar o Raid Lisboa-Rio chegou ao Arquipélago de São Pedro e São Paulo, minúsculas ilhas no meio do imenso Atlântico, com tamanha precisão, que o reservatório contava com apenas dois ou três litros de gasolina no momento do pouso. Qualquer falha nos cálculos teria fadado a missão ao fracasso.⁴⁷

Gago Coutinho nunca pleiteou qualquer patente relacionada às invenções, tampouco benefícios econômicos,⁴⁸ e chegou a publicar em jornal:

O inventor deixa o campo aberto a futuras modificações e aperfeiçoamentos e dá-se por muito feliz em que nos futuros raids aéreos vão os aviadores servindo de um aparelho que, como o astrolábio, mostre o espírito prático dos portugueses, que noutro tempo tanto concorreram para os progressos da navegação.⁴⁹

Gago Coutinho foi ainda responsável por inventos no campo da telegrafia, na época em que o telegrama servia como o mais avançado meio de comunicação. Foi dele a criação de um novo sistema de telegrafia elétrica de relais radio-condutor e para um novo sistema de rádio-condutor sem limalha, avanços tecnológicos consideráveis que aumentaram a precisão e aprimoraram os materiais utilizados. Era um profundo defensor da comunicação sem fios, mostrando visão a frente de seu tempo.⁵⁰

No dia 15 de novembro de 1924, quando Sacadura regressava de Amsterdam ao comando do avião FOKKER 4146, acompanhado pelo mecânico Pinto Correia, o mau tempo os fez cair no Mar do Norte, e desapareceram para sempre. Os corpos nunca foram encontrados. Gago Coutinho ficou profundamente abalado com a morte do amigo.⁵¹

Após o acidente, Coutinho voltou ao Brasil para pesquisas cartográficas e suas relações com o país nunca mais desataram. Visitou constantemente o Brasil, tendo a mais profunda das admirações pela terra que considerava sua segunda pátria.⁵²

Quando questionado sobre as razões do porquê ir ao Brasil durante a Segunda Guerra Mundial, respondeu que o fazia porque não pretendia que alguém pensasse que só gostava do Brasil em tempo de paz. Ia porque era onde estavam alguns dos seus melhores amigos, sentindo-se bem no que descrevia ser um “refúgio sentimental”. Não deixava de pensar que era nestes momentos que a sua visita era mais precisa “porque o Brasil está em guerra e eu o amo mais por isso”.⁵³

Quando lhe perguntaram onde pretendia ser sepultado, não hesitou em afirmar que poderia ser em qualquer lugar desde que fosse em Portugal, no Brasil ou no mar.⁵⁴

Especificamente sobre o Raid a Porto Seguro de 1939, que ainda falaremos neste capítulo, Gago Coutinho confessou ter sido um dos dias mais importantes da sua vida, recordando a multidão cantando o hino português e um grupo de índios tupiniquins que lhe atiravam flores.⁵⁵

Assis Chateaubriand, personagem que ainda abordaremos ao longo desse livro, amigo pessoal de Gago Coutinho, fez o seguinte relato:

Gago Coutinho fez um pequeno discurso, tocado de um sorriso voltaireano, picado de malícia. Não trazia nenhum papel escripto. Improvisou, naquella tertúlia familiar, onde a sua palavra revestia a lucidez de um engenho harmonioso. Encantou e desconcertou a todos nós. Nenhum admirador de Gago Coutinho ou de Saccadura Cabral se sentiu jamais fraudado com a intimidade desses dois “azes” da terra e do ar. Ambos têm um thesouro interior muito maior do que as almas vulgares possam imaginar. [...] Gago Coutinho, saibam quantos o ignoravam, maneja o epigramma⁵⁶ com a agilidade com que sacudia o sextante⁵⁷ sobre as ondas do atlântico.⁵⁸

Já idoso, sentindo-se próximo da morte, escreveu a um amigo dizendo:

O jazigo que está no Cemitério da Ajuda é raso, com três lugares. Só lá falta eu. [seus pais já haviam sido sepultados ali] Quero ir para lá vestido como andava no mato. Os calções sempre me acompanham. Tanto para o Rio como para Paris. Façam o funeral o mais simples possível, e de manhã cedo.⁵⁹

Coutinho queria um caixão simples, de pinho, e queria ir vestido com seus calções e casaco cáqui como tinha atravessado a África: “[...] tudo pobre, como nasci. Aliás, nunca almirante a valer, mas autêntico geógrafo de campo”.⁶⁰

Desejava comemorar seus 90 anos no Rio, o que não foi possível. Por conta de sua saúde já debilitada, faleceu no dia 18 de fevereiro de 1959. Foi sepultado, como era de se esperar, no Cemitério de Ajuda, em Portugal, completando a sequência de coincidências entre Coutinho e o Arraial d’Ajuda.

Gago Coutinho nasceu na Calçada de Ajuda, foi sepultado no Cemitério de Ajuda e cá, do outro lado do oceano, mudou os rumos do Arraial de Nossa Senhora d’Ajuda, com o Raid a Porto Seguro, história que passamos a contar.

Fartos já de andar nos mares,
Também vamos pelos ares
Sem temor a abrir caminho
Pois bem sabe toda a gente
Que o marujo mais valente
É o avô Gago Coutinho.⁶¹

A Revoada a Porto Seguro

Asas sobre Porto Seguro

Para comemorar, no anno vindouro, a data do descobrimento do Brasil, os “Diarios Associados” promovem a realização de um “raid” aéreo a Porto Seguro.

Ali onde primeiro desembarcaram os portugueses nas suas caravellas audazes, quasi cem aviões pousarão, affirmando a vontade do Brasil de povoar os seus céus de aves metálicas e assegurar a conquista de seus espaços imensos.

É mais do que uma celebração sentimental.

O que se pretende é despertar no povo brasileiro a consciência dos seus deveres para com a aviação.

O esforço que as nações européas e a America do Norte fazem, presentemente, para desenvolver as forças aéreas, tem alguma coisa de épico.

Não somente as forças militares e navaes, mas a aviação civil, considerada como base primordial da efficiencia da aeronáutica de guerra.

Quem tiver livre o espaço assegura metade da victoria. Hoje cuida-se tanto da liberdade do ar, como no começo deste século cuidava da liberdade dos mares.

A revoada a Porto Seguro será um estímulo à aviação civil.

Queremos chamar, ainda uma vez, a atenção pública para o valor das azas desportivas, para a necessidade de que a juventude se apaixone pelo mais aventuroso e heroico dos “sports” modernos.

Precisamos de pilotos civis, de moços que aprendam a voar e sempre em maior número formem no exército voluntário dos aviadores brasileiros. Dêem-nos pilotos e as azas apparecerão para servi-los.

Austregesilo de Athayde – repórter dos diários associados.⁶²

Esse era o clima do país no encerramento do ano de 1938. O nacionalismo do Estado Novo buscava integrar o país e ressaltar a pátria. A euforia com o desenvolvimento da aviação no país como atividade desportiva e especialmente a necessidade do fortalecimento militar aéreo nacional, era imperativo exigido pelo já oscilante clima mundial em período pré-guerra.

Podemos notar este cenário a partir do discurso do Presidente Getúlio Vargas, à época:

Sob o Império e a primeira República crescemos longitudinalmente, à orla das águas atlânticas. O Brasil vivia voltado para fora, e o sentido de sua cultura era o da evasão, ou retorno ao continente dos descobridores. Com a revolução de trinta, o movimento de revigoração nacionalista, e o advento do Estado Novo, que veio dar forma política a tendências profundas da nacionalidade, modificaram-se esses rumos incertos e dispersivos, e a civilização brasileira tomou o caminho dos paralelos, restaurada em suas raízes históricas.⁶³

Foi nesse cenário que os Diários Associados, uma união de meios de comunicação que reunia jornais, revistas e emissoras de rádio por todo o país, comandada por Assis Chateaubriand, criaram a iniciativa “Azas para o Brasil!”.



Reportagem da Revista Cruzeiro sobre a campanha Asas para o Brasil

Fonte: Revista O Cruzeiro de 21 de janeiro de 1939.

Nas palavras do próprio Chateaubriand:

A aviação é o instrumento fácil e barato para ligar o Brasil e fazê-lo conhecido entre si. Como não há distâncias para o avião, e nós temos a fortuna de possuir um território imenso, é só com a navegação pelo ar que podemos articular, mais cedo, esse organismo disperso. As azas de que carece o Brasil não são para ele voar, mas sim para que lhe seja dado unir-se e realizar a sua veemente aspiração de unidade espiritual e moral.⁶⁴

E completa:

Vamos fazer a 3 de maio o maior “raid” em massa que ainda se promoveu nesta parte do continente. Do Rio e São Paulo, Rio Grande e Minas Geraes partirão mais de 60 aparelhos rumo ao berço da pátria brasileira. No commando supremo dessa frota aérea estará um almirante português. As armas e as bandeiras de Portugal e do Brasil marcharão confundidas nessa expedição celeste.⁶⁵

O jornalista Joaquim Mello chegou a chamar o evento de “O Novo Descobrimento do Brasil” e traçou um relato minucioso sobre Porto Seguro:

O “raid” de aviação a Porto Seguro vai ser a mais significativa comemoração da data magna do nosso país, não só neste ano, como desde sua independência. [...]

Da gigantesca revoada participarão dezenas de aviadores civis do Rio, São Paulo, Grande do Sul e Minas Geraes. Representarão eles, legitimamente, as asas da Pátria Brasileira sobre o seu berço humilde. E, como patrícios de Bartholomeu de Gusmão e de Santos Dumont, representarão, ainda, a própria aviação – o mais eficiente veículo de paz e a mais poderosa arma de guerra dos nossos tempos, porque é o que mais rapidamente aproxima e dizima povos. [...]

Entretanto, o que os aeronautas em festa vão encontrar em Porto Seguro ainda é o Brasil colonial, pobre, abandonado, quase sem sinais da moderna civilização. [...] Se naquela terra, segundo o seu dizer pittoresco, “querendo aproveitar, dar-se-á tudo”, quase nada se aproveitou, porque tudo lhe falta, no que concerne à vida civilizada, da qual só tem notícia de 15 em 15 dias, quando recebe a mala postal.

É commovente e revoltante, ao mesmo tempo, o atraso de Porto Seguro e das localidades circunvizinhas. Não tem luz, calçamento, estradas, hospital, indústria, comércio, instrução, que assegurem o trabalho, o conforto, o bem-estar, o progresso, a cultura de suas populações. O grosso dessas vegeta no mais característico primitivismo, vivendo quase que apenas de caça, pesca e pequena lavoura. E alguns dos seus habitantes, descendentes de índios, nem conheciam a Bandeira Nacional.

Que significa esse estacionamento de Porto Seguro? Antes de tudo, um desmentido vivo ao conceito esposado por sociólogos, economistas, historiadores e políticos de que a civilização brasileira só se manifesta no litoral. Pois ali está o núcleo litorâneo do Brasil, o ponto de partida de sua evolução histórica, relegado a uma situação deplorável, sem as grandes conquistas do progresso, que ostentam diversas cidades centrais. Dir-se-ia que na sua marcha evolutiva o país nunca mais voltou os olhos nem o pensamento para a estaca “0” da estrada aberta pelos seus descobridores e colonizadores. [...]

Essa é, sem dúvida, uma das maiores e melhores iniciativas do Estado Novo. Virá dar a conhecer ao Brasil o que o Brasil é. Equivalerá a novo descobrimento da terra imensa que os nautas lusos supuseram ser uma ilha, mais que, até agora, tem apenas algumas ilhas de civilização no oceano verde de suas matas. Acabará com as falsas noções generalizadas das nossas riquezas fabulosas e das nossas possibilidades inesgotáveis, para nos inspirar o conceito positivo dos nossos verdadeiros valores e das nossas exatas reservas, porque a uma nação jovem e pujante de seiva vital é preferível a consciência da realidade às miragens de grandezas. E norteará doravante, a ação dos nossos dirigentes no sentido dos legítimos interesses e necessidades nacionais, desviando-os dos empreendimentos vultosos e das obras sumptuárias que as capitais cada vez mais deslumbrantes reclamam e que os sertões até agora desprezados pagam.

Ainda bem que a esses inquiridos reveladores do país antecede a soberba revoada a Porto Seguro, pois os brasileiros que dela participarem, de regresso aos lugares em que exercem as suas actividades, serão outras tantas vozes clamando que a nação precisa integrar-se nos seus destinos, para que não continue indiferente ao ponto de menosprezar o próprio berço, guardado apenas pelas carícias bravas das ondas. E que voltem decididos a pleitear junto aos poderes públicos, como marco condigno da nova era de nossa evolução, a ser iniciada pelo programma reconstrutor da Conferência Económica Nacional, a elevação de Porto Seguro a monumento histórico, à semelhança do que se fez com Ouro Preto, e os melhoramentos à altura de suas tradições, para resgatarmos a dívida de honra nacional com a velha cidade, que já na terceira República ainda lembra o Brasil-colônia. (Joaquim Mello – O Novo Descobrimento do Brasil)⁶⁶

O escritor faz um paralelo entre a Porto Seguro sede do descobrimento, em 1500, com a cidade em 1939, considerando que o desenvolvimento e o progresso significaria estar caminhando ao lado dos grandes centros urbanos.



Almirante Gago Coutinho e Assis Chateaubriand

Fonte: Pinto, Rui Miguel da Costa. *Gago Coutinho: O último grande aventureiro português*. Lisboa: Eranos, 2014.

Francisco de Assis Chateaubriand foi um magnata das comunicações no Brasil entre as décadas de 1930 e 1960. Era dono dos Diários Associados, o maior conglomerado de mídia da América Latina, que em seu auge contou com mais de cem jornais, emissoras de rádio, TV, revistas e agência telegráfica. Também foi conhecido como o criador e fundador, em 1947, do Museu de Arte de São Paulo (MASP), junto com Pietro Maria Bardi. Foi ainda, responsável pela chegada da televisão ao Brasil, inaugurando em 1950 a primeira emissora de TV do país, a TV Tupi. Além disso, entre 1952 e 1957 foi Senador da República.⁶⁷

Chatô, como ficou conhecido, era um verdadeiro aficionado por aviões e o grande estimulador da aviação nacional. Em 1913, com apenas 21 anos de idade, ainda repórter do *Jornal Pequeno de Pernambuco*, Chateaubriand teve a oportunidade de voar no monoplano do aviador francês Lucien Deneau, para fazer uma reportagem na cidade de Recife. Foi, provavelmente, o segundo brasileiro a voar de avião e, perdendo o posto apenas para Santos Dumont e, a partir de então, tornou-se um incentivador incondicional.⁶⁸

Eu não saberia exprimir a sensação que infelizmente não posso pormenorizar aqui, tanto ela é forte, empolgante e violenta. Espero experimentar tal emoção ainda outra vez na vida [...]. Sou outro homem depois desse voo! Uma modesta máquina me fez transcender mais que anos e anos de estudo de filosofia e da alma humana. O dia 10 de junho de 1913 marca a grande mudança na minha vida!⁶⁹

Ao se tornar magnata passou a incentivar a aviação nacional. Quando já presidente dos Diários Associados, criou a iniciativa “Dê Asas à Juventude”, campanha que durante uma década angariou de 2 a 3 mil aparelhos para treinamento de pilotos civis em aeroclubes.⁷⁰

Gago Coutinho, em uma entrevista, assim se refere à Assis Chateaubriand:

— É o coração, é o “Pai da Aviação” civil brasileira. Creio que o Brasil é o país do mundo onde a população mostra maior entusiasmo pela aviação. O Dr. Assis viu o problema com sagacidade. Aliás, há muitos anos sou seu antigo amigo e admirador. Considero-o mesmo um dos homens mais ativos que conheço, por isso o chamei de “aerodinâmico”. Acho que nem nos Estados Unidos existe tamanho entusiasmo popular pela aviação. É formidável o que venho presenciando no Brasil. E sabes de uma coisa? O dr. Assis voou primeiro do que eu!

— E se o “Chatô” fosse Ministro da Aviação?

— Ele despachava o expediente no ar! O dr. Assis é o tipo do sujeito apaixonado pela aviação. Eu, que já voo com ele algumas boas dezenas de horas, que o diga. Em Porto Seguro, Guataparã, São Paulo, Foz do Iguaçu, Baía, etc., vi o quanto o homem é doido varrido pela aviação. E a felicidade do Brasil é que a loucura dele é contagiante. Contamina todo mundo e todo mundo acaba voando.⁷¹

Em 1938, ele organiza o Raid Rio-Campos. Com o sucesso da iniciativa, realizou o Raid Rio-Araraquara e o Raid Rio-Guatapará. A aviação passou a preencher com tanta constância as páginas dos Diários Associados, que Chateaubriand colocou um repórter setorista exclusivamente para a temática da aviação, o cearense Edmar Morél.⁷²

No fim de 1938, Chatô planejou uma aventura ainda mais arriscada, o Raid a Porto Seguro. Chateaubriand planejou levar sessenta aeronaves do Rio de Janeiro até Porto Seguro, para festejar o aniversário da chegada dos portugueses ao Brasil. Devido a sua influência política, Getúlio Vargas se solidarizou com a iniciativa e determinou que se acelerasse as obras de um aeroporto na cidade.

Os preparativos

Além dos Diários Associados, houve a colaboração do DAC (Departamento de Aeronáutica Civil),⁷³ do Aero Club do Brasil e do *Touring Club* do Brasil para a realização do evento.

O prefeito de Porto Seguro à época, Carlos Martins, solicitou o auxílio necessário ao Governo do Estado, através do interventor federal Landulpho Alves de Almeida, para que fosse dado melhor aspecto à cidade, bem como o início da construção de duas estradas de rodagem e da limpeza de alguns edifícios históricos.⁷⁴

O belmontense Eduardo Santos Maia, em seu livro escrito em 1928, traça um panorama do que era Porto Seguro:

Umas seiscentas casas amontoavam-se, de construção antiquada, de aspecto desagradável, mal cuidadas, sujas... Algumas ruas tortuosas, péssimas, esburacadas... O edifício da Intendencia, a cujo rez-do-chão era a Cadeia e o Fôro, o telegrafo, o correio, soffríveis; o mais degradante... Commercio ínfimo, indústria quase nulla!⁷⁵



A Casa de Câmara e Cadeia - década de 1930

Fonte: Acervo SDM-MB.

O interventor federal,⁷⁶ Landulpho Alves, autorizou imediatamente os pedidos, destacando o engenheiro civil Alexandre Maia Filho, da Diretoria de Obras Públicas e Urbanismo do Estado da Bahia. Ao chegar a Porto Seguro, no dia 6 de março de 1939, com seu auxiliar Carlos Alberto Godinho, Maia Filho remeteu um telegrama informando ser impossível, num espaço tão curto de tempo, dar solução a tantos problemas da cidade, devido principalmente à falta de mão de obra.⁷⁷

O governo determinou, então, a ida de um empreiteiro de obras, Avelino Ferreira Alves e de Marcellino Martins de Cerqueira, da Diretoria de Estradas e Rodagem para auxiliar nas obras mais urgentes.⁷⁸

Em tempo recorde foram realizadas as obras de fundamental importância em Porto Seguro para receber o evento.⁷⁹

O único acesso para a Cidade Alta (Cidade Histórica) era através da íngreme subida em frente à Praça das Pitangueiras, hoje uma grande escadaria que liga o mar à Igreja de São Benedito. Por conta do terreno argiloso e da alta declividade, os engenheiros construíram uma subida alternativa, levando da mesma praça até os fundos da Cidade Alta, trecho hoje integrante da BR367, mais conhecida como Ladeira da Rodoviária.

Na mesma oportunidade os engenheiros construíram a Estrada da Balsa, no Arraial d'Ajuda, ligando a foz do Rio Buranhém ao Campo de Aviação, com 4 km de comprimento. Antes da existência desta estrada, o único acesso para o vilarejo era pela praia. Também foi reformada a Prefeitura Municipal (o Paço Municipal), prédio histórico que hoje abriga o Museu de Porto Seguro, na Cidade Histórica, no qual foi reformado parte do telhado, escada, substituídas as esquadrias, restaurado o forro, assoalho e feita uma limpeza interna e externa. Ainda, restaurou-se a ponte da Rua Pacatá (hoje Rua Marechal Deodoro ou Rua do Manguê), que estava completamente arruinada. Também foram reparadas as fachadas e passeios de mais de uma centena de residências, caiando⁸⁰ cerca de 5.000 m², enquanto se construía perto de 600 m² de passeios. Cerca de 16 banheiros públicos⁸¹ foram instalados para os visitantes. Por fim, foram criados o

altar para a missa campal, um arco do triunfo de 7,5 metros, mesas, iluminação, 140 camas para acomodar os pilotos e convidados.

Edmar Morél, repórter enviado a Porto Seguro, chegou a relatar:

Está evidenciado que o aspecto urbano da cidade era o pior possível. Cidade pobre, construída, na sua grande maioria, de propriedades de gente humilde, incapaz de, repentinamente, dispensar avultadas sommas para asseio das fachadas de suas casas e construção de passeios.⁸²

Para o Raid o Governo mandou ainda dois navios da Navegação Bahiana, levando material alimentício, medicamentos e de hospedagem, uma estação radio-telegráfica (a primeira da cidade) para ser instalada na Prefeitura Municipal pela Secretaria de Segurança Pública.⁸³

Por causa do Raid, o Governo iniciou a abertura de estradas para o interior, em especial ligando ao distrito de Buranhém, atual Guaratinga, além da construção de um porto em Porto Seguro, na atual praia do Apaga-Fogo. Foi, ainda, a partir do raid que se iniciaram os estudos para erigir o Parque Nacional do Monte Pascoal.⁸⁴

Além de todas essas melhorias, a de maior relevância para o evento em si foi a construção do Campo de Aviação, que será tratado com afinco em capítulo posterior.

Por ocasião da revoada de 3 de maio, foi confeccionada um memorial de mármore com os seguintes dizeres:

Homenagem da Bahia aos heróis do ar, que visitam o 439º aniversário do desenvolvimento do Brasil. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil – Dr. Getúlio D’Ornellas Vargas, Ministro da Marinha Almirante Henrique Guilhem, Ministro da Guerra, General Eurico Gaspar Dutra. Director da Aeronautica Civil – Dr. Trajano Reis. Interventor Federal no Estado da Bahia.– Dr. Landulpho Alves de Almeida. Secretário da Viação e Obras Públicas da Bahia – Dr. Delsuc Moscoso de Oliveira. Director de Obras Públicas – Dr. Celso Torres. Porto Seguro, 3 de maio de 1939.⁸⁵

O memorial está fixado na parede do andar térreo do Museu de Porto Seguro. Na mesma oportunidade foi inaugurado um segundo memorial em homenagem à revoada de 1922, fixado na mesma parede do anterior, com os seguintes dizeres:

Ao grande almirante aviador Gago Coutinho e a Sacadura Cabral, pioneiros da travessia do Atlântico pelos ares secundando o glorioso feito de Pedro Álvares Cabral há 439 anos. Homenagem dos brasileiros e portugueses irmanados no mesmo afeto forte e inquebrantável. Porto Seguro 3 de maio de 1939.

O Jornal *Estado da Bahia*, em abril de 1939, fez o seguinte relato das obras sendo realizadas em Porto Seguro:

É bom o actual aspecto de Porto Seguro

Em conversa com um nosso companheiro, o sr. Avelino, que está superintendendo os trabalhos que o governo realiza em Porto Seguro, informou que os mesmos se encontram bastante adiantados, esperando que no próximo dia 30 estejam concluídos. Estão trabalhando na remodelação e limpeza da Igreja, Prefeitura e casas para alojar os visitantes, trinta operários, tendo seguido, conforme antecipamos, na lancha “Conceição”, vários aparelhos sanitários no valor de cerca de 10 contos, bem como grande quantidade de cimento e nova turma de pintores e pedreiros. Disse ainda o empreiteiro do governo baiano, que o aspecto actual de Porto Seguro muito differe de um mez atrás.

As ruas estão calçadas, fachadas de casas limpas, boas estradas para o aeroporto e monumentos remodelados.⁸⁶

Assis Chateaubriand, em texto intitulado “Rusticidade”, assim retratou Porto Seguro:

As notícias que nos chegam de Porto Seguro são esplendidas. Entre o campo de aviação e a cidade distam sete quilômetros, e o único caminho que existe é um trilho através do qual não poderemos sequer transportar gasolina para os nossos aviões. Temos que nos abastecer, para ir e voltar, em Caravellas, e conduzir, por via aérea, a essência indispensável aos pequenos aparelhos que não têm autonomia de voo para esse percurso. As condições de vida em Porto Seguro são despidas de conforto, até porque a cidade só tem um pulmão: o que respira para o mar. Entre Porto Seguro e o “hinterland” não existe nenhuma via de comunicação. Para além da povoação, a floresta. Deante della o oceano, por onde a navegação, quasi toda, passa de largo. As correntes que outrora conduziram Cabral, até aquelle ponto, mostram-se agora esquivas. Homens e deuses esqueceram esse Porto Seguro, que viu primeiro a luz branca da civilização.⁸⁷

O hastear das bandeiras

Além dos preparativos que seguiam a todo vapor em Porto Seguro e Arraial d'Ajuda, era necessário levar a cabo mais uma extravagante ideia de Chatô: hastear as bandeiras de Portugal e do Brasil no alto do Monte Pascoal, simbolizando a união entre as nações, para que os aviadores pudessem sobrevoá-las. Para esta missão foi designado Edmar Morél, repórter dos Diários Associados.

Para tanto, fora organizada uma caravana para que fosse possível atingir o cume do Monte Pascoal. Os componentes da caravana eram: Edmar Morel, Lourival Silva Borges, subchefe dos escoteiros de Belmonte, Carlos Martins, prefeito de Porto Seguro e os guias Hugolino Silva e Bernardino de Oliveira.⁸⁸

O repórter aterrisou no aeroporto de Belmonte, e assim relatou sua chegada à Porto Seguro:

Porto Seguro é um monumento nacional. O repórter saltou de um avião em Belmonte, pulou no lombo de um cavallo, jantou em Mugyquicaba e amanheceu em Santa Cruz Cabralia, uma terra triste que disputa a gloria de ter sido descoberta por Pedro Alvares Cabral. Marchamos pelo littoral e, antes do meio dia, attingimos a Coroa Vermelha. O cruzeiro domina o pedaço de praia. Os historiadores dizem que foi ali onde o frei Henrique de Coimbra celebrou a primeira missa do Brasil, em maio de 1500. A cruz foi erguida pelos capuchinhos no início do século XVII. [...]

A estrada é péssima. Avistamos o pharol de Porto Seguro. Mais algumas horas e os cavallos riscaram as patas no areial da cidade fundada por Cabral. Em Porto Seguro, tudo é histórico. A gente olha para arrecifes e se lembra da epopéia dos audazes navegadores portugueses. À beira mar, estão cinco canhões. São os canhões trazidos pela expedição de Gonçalo Coelho, em 1503, para a defesa da terra de Santa Cruz.⁸⁹

Ficou hospedado em Porto Seguro e de lá partiu, com as duas bandeiras, para Arraial d'Ajuda, para que estas fossem abençoadas antes de serem levadas ao Monte Pascoal. Atravessaram o Rio Buranhém em canoas com dezenas de embarcações acompanhando o grupo. Alguns deles soltando fogos.⁹⁰

A procissão caminhou durante 70 minutos até a Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda, onde as bandeiras foram abençoadas com a praça lotada. O repórter ressaltou a bela missa que assistiu no local e acrescentou:

as moças da localidade desfilaram com os pavilhões, pelas duas únicas ruas do arraial, ao som do hymno nacional, cantado pelos caboclos e colonos [...]. Foi uma cerimônia emocionante. Os homens tiraram o chapéo e as mulheres beijaram os dois pavilhões.⁹¹



As bandeiras hasteadas no Monte Pascoal (benzidas na Igreja de N.S. d'Ajuda)

Fonte: Jornal O JORNAL, de 15 de abril de 1939.

Relatou ainda,

estivemos na sala dos milagres e vimos 300 quadros. Os pintores são homens que nunca cursaram uma escola, nem mesmo a primaria. Mas são artistas. Os desenhos são rudes, mas expressivos.⁹²

Deixaram Arraial d'Ajuda à meia-noite, de barco, para aproveitar o vento terral e chegaram a Caraíva às nove da manhã.⁹³ Caraíva impressionou o repórter, que descreveu a vila como:

pequena, tem duas ruas de casas e uma serraria. A população é de 800 habitantes, na sua grande maioria constituída de caboclos, descendentes dos Aymorés e Tupiniquins. Os homens trabalham na indústria da madeira e as mulheres na fabricação de chapéo de palha. O povoado é triste. Nenhum café, nenhum bilhar.⁹⁴



Casas indígenas em Barra Velha (década de 1930)

Fonte: *Jornal Diário da Noite*, 20 de abril de 1939.

E acrescentou:

Carahyva é um porto de mar.

No entanto, aqui só existe um pescador. É o velho Anastacio do Pajehú. Os homens de Carahyva trabalham na serraria que exporta tacos de soalho para todo o Brasil. [...]

Um fato despertou nossa curiosidade. As mulheres de Carahyva são exímias remadoras. Cortam as águas do Camemoan em todas as direcções. As caboclas manejam o remo, com tanta facilidade e segurança, que o serviço de descarga naquella rio é feito, unicamente, pelas mulheres. Poucos homens sabem remar em Carahyva.⁹⁵

Por conta de avarias no barco que navegavam, deixaram-no em Caraíva, partindo a cavalo para o Monte Pascoal, na companhia do caboclo Feliciano. A caminho do monte, passaram pela aldeia Barra Velha. Sobre isso, Morél relata:

Até agora não encontramos uma só onça, o que não seria de estranhar. Temos visto caboclos inteiramente abandonados. Caboclos doentes e analfabetos. Na aldeia Barra Velha, encontramos uma pequena população descendente dos Tupiniquins. Todo mundo é doente. Uns atacados pelo impaludismo, outros pela verminose. E a fome se encarrega de matar lentamente duas dezenas de brasileiros, cem por cento brasileiros. Brasileiros morando vizinhos ao Monte Pascoal. [...]

Na aldeia de Barra Velha ninguém conhecia o pavilhão nacional. Desfraldamos a bandeira do Brasil e os caboclos ficaram olhando uns para os outros.

As mulheres, sujas e andrajosas, pegavam no panno. Os homens não falavam. O médico Oswaldo Claudio, que acompanha a caravana desde Carahyva, explicou que era a bandeira nacional. Os caboclos ficaram satisfeitos e o chefe da aldeia declarou:

— É a bandeira do “pae-grande”.

“Papae Grande”, na linguagem rustica daquela gente, parece que quer dizer: - presidente da República.⁹⁶

Foram oito dias na mata, até alcançarem o cume do Monte Pascoal. Para hastear as bandeiras, atearam fogo no topo do monte e lá, ao escurecer e ao som de corneta, foram hasteadas. Edmar Morél relatou que “constituiu para todos um momento emocionante”.⁹⁷

MONTE

O cemitério de Santa Venetia, onde Frei Henrique da Colônia repousa a Primeira Missa. — A' direita — O santuário especial dos "Diários Associados" na encosta onde repousa parte de sua escultura.

Em baixo — O repórter com as bandeiras que transporta para o cemitério de Monte Paschoal.

PORTO SEGURO é um município brasileiro. O repórter saiu de um avião em Belo Horizonte, pulou no trem de uma estrada, depois em Mogi das Cruzes e, finalmente, em Santa Cruz do Sul, onde, numa tarde, que lhe parecia a glória de ter sido descoberto por Pedro Álvares Cabral, Marchal, veio para lá e, ao lado do mar, chegou a Santa Venetia. O repórter dormiu o tempo de uma noite. Os historiadores dizem que foi ali onde o frei Henrique da Colônia, o primeiro a pregar a missa no Brasil, em 2 de maio de 1500. A missa foi repetida pelas capangas do início do século XVII. Os historiadores, porém, não são tão seguros quanto Cabral, pois não há nenhuma referência a esta república. Pedro Álvares Cabral, em sua famosa carta, fez referência a um rio de águas doces que corria próximo ao mar. Será o Mucuri?

A' esquerda — Índios contemplam pela primeira vez o bandeiro brasileiro. Em baixo — Um velho canhão português que chegou com "nosso" e francês brasileiro.

É um ponto negro da história do Brasil.

A entrada é pedreira. Artilharia e piquetes de Porto Seguro. Mas algumas horas e os canhões ficaram ali, pois os senhores da cidade, fundados por Cabral. Em Porto Seguro, tudo é história. A grande obra para os senhores e se lembra da época dos senhores portugueses. A' direita, onde estão os canhões, são os canhões trazidos pela expedição de Colombo Coelho, em 1500, para a defesa da terra de Santa Cruz. As velhas peças de guerra abrem fogo contra quatro santos franceses. Dois fugiram e dois foram a pique. O primeiro.

A' direita — A única rua de Porto Seguro, ponto de partida das expedições de artilharia.

O CRUZEIRO

— 26 —

29 de Abril de 1939

PASCHOAL

EDMAR MOEL (Especialmente para O CRUZEIRO)

O frei Henrique da Colônia, o primeiro a pregar a missa no Brasil, em 2 de maio de 1500, não foi sozinho. Ele levou consigo uma pequena escultura de madeira, que se tornou o primeiro santuário dos "Diários Associados". A escultura, que se tornou o primeiro santuário dos "Diários Associados", foi trazida por Cabral, em 2 de maio de 1500, para a defesa da terra de Santa Cruz. As velhas peças de guerra abrem fogo contra quatro santos franceses. Dois fugiram e dois foram a pique. O primeiro.

Em cima — O Monte Paschoal, a primeira terra do Brasil, vista por Cabral, numa fotografia, se encontra. Em uma encosta, as duas bandeiras levadas pelo repórter dos "Diários Associados".

A DO BRASIL AVISTADA POR CABRAL EM 2 DE MAIO DE 1500

29 de Abril de 1939

— 27 —

O CRUZEIRO

Fonte: Revista O Cruzeiro de 29 de abril de 1939.

Porto Seguro: boneca enfeitada

Porto Seguro estava preparada para receber o *Raid*. O cenário desolador dava lugar à euforia e entusiasmo. Edmar Morél relatou:

Porto Seguro, com seus 2.000 habitantes vibra de entusiasmo. O litoral sul bahiano está empolgado com o “raid” a Porto Seguro, cujos céos serão rasgados por dezenas de aviões brasileiros, no próximo dia 3 de maio, quando se comemora o 439º aniversário do descobrimento do Brasil.⁹⁸ As casinhas estão sendo caiadas. As lojas vendem fazendas⁹⁹ para os caboclos.

O prefeito Carlos Martins está mudando a roupa de Porto Seguro, vestes usadas desde 1500. A cidade vai perdendo, aos poucos, o ritmo de uma cidade em plena decadência. Porto Seguro até parece uma boneca enfeitada.¹⁰⁰

Na preparação do *Raid*, muita coisa ficou por conta do Padre Emiliano, representante da Igreja Católica em Porto Seguro. Ele mandou aprontar as igrejas, preparou o coro infantil com as crianças de branco e portando bandeirolas, bem como preparou uma suntuosa missa para ser rezada no dia da revoada. Repetiu-se assim, o feito de Frei Henrique de Coimbra, missionário católico que veio na expedição de Pedro Álvares Cabral e rezou a primeira missa na América portuguesa, em maio de 1500.¹⁰¹

Entretanto, um fato incomodou Assis Chateaubriand, o vigário Emiliano era negro. Por conta disso, mandou vir a Porto Seguro o bispo de Ilhéus. Chatô assim reagiu:

— Seu Morel, demita esse preto da minha festa. Um preto rezar a nossa missa? De modo algum! Dê um jeito de chamar com urgência o bispo de Ilhéus, que é ariano. Em missa de branco eu atuo até como coroinha, seu Morel, mas missa rezada por padre preto vai nos trazer uma urucubaca sem tamanho.¹⁰²

É notório o racismo presente nesse fragmento. Chateaubriand utiliza ainda o termo ariano, que significaria à época a designação dos povos indo-europeus, mas com viés que denotaria nobreza ou superioridade. Apesar de inaceitável nos dias atuais, é necessário avaliarmos o quadro a partir da realidade social e cultural de 1939, ficando a cargo de cada leitor sua avaliação sobre o ocorrido.

E assim ocorreu. Foi o bispo de Ilhéus, D. Eduardo José Herberhold, quem celebrou a missa.

O governo federal mandou abrir um crédito de noventa contos de réis para a prefeitura de Porto Seguro, para fazer frente aos gastos com a revoada, que incluiria cauim,¹⁰³ paus-brasil ornamentados feitos pelos moradores de Caraíva, índios de Barra Velha, fogos de artifício e até salva de tiros de canhão.¹⁰⁴

Os moradores das cidades vizinhas também ficaram empolgados com o evento, a exemplo de Belmonte. Nela, antiga vila pertencente a Porto Seguro, mandou-se hastear no alto do farol da cidade as bandeiras brasileira e portuguesa. A população local fretou um navio, que levou aproximadamente duzentos passageiros à revoada. No mesmo navio foram os escoteiros de Belmonte, ensaiados para encenar uma peça teatral para os aviadores, intitulada “Cativo de Ceci”,¹⁰⁵ muito provavelmente relacionado à obra *O Guarany* de José de Alencar.

Na zona sul da Bahia só se fala no voo a Porto Seguro. Nas mais longínquas povoações estão sendo organizadas caravanas, que, a pé, rumarão para a lendária cidade. Todo mundo quer ver a chegada dos aviões, sob o comando do almirante Gago Coutinho. Já chegam os primeiros forasteiros. A cidade, nestes últimos dias, está perdendo a tristeza de uma cidade em decadência. Decadência porque faltam meios de transporte. Das cidades de Belmonte, Ilhéus, Caravellas, Cannavieiras e outras, são esperadas centenas de famílias. O voo a Porto Seguro será o acontecimento mais notável destes últimos cinquenta anos. Os caboclos vão descer das montanhas, e, no campo d’Ajuda, ficarão extasiados diante do ronco de dezenas de motores de aviões.¹⁰⁶

E assim, enfeitada, bem-cuidada e ensaiada, Porto Seguro ficava pronta para receber os aviadores, autoridades e convidados de toda a região.

O evento

Porto Seguro, 2 (Do enviado especial do estado da Bahia) – A revoada promovida pelos “Diários Associados”, em homenagem ao descobrimento do Brasil empolga a cidade, pequena para conter a multidão que aqui se encontra.

Do interior do município, há vários dias, chegam pessoas que vêm participar das grandes festas da descoberta do Brasil. De Belmonte, Cannavieiras, Ilhéus e de diversos municípios mineiros chegam por diversas vias inúmeros visitantes. No porto estavam o “Murtinho”, o “Empreza” e o “Porto Seguro”, quando, às 10 horas, chegou o “Cannavieiras” com a comitiva oficial recebida pelo prefeito, autoridades locais e grande massa popular. Porto Seguro apresenta um aspecto jamais visto aqui.

Ainda há pouco chegaram 8 aviões inclusive o em que viaja o sr. Assis Chateaubriand, director dos “Diários Associados”. Gago Coutinho ainda não chegou estando a cidade ansiosa por aplaudir o

grande az portuguez, que repetiu nos ares a proeza dos descobridores: da mesma maneira que estes, em mares, viajou com Saccadura Cabral “por ares nunca dantes navegados”.

Hoje haverá um churrasco oferecido aos visitantes, activando-se os preparativos para a solemníssima missa que será dita amanhã na velha igreja da cidade.

Hontem foi inaugurada a estação de radio da Policia, installada pelo Tenente Ephigenio Mattos, com o auxilio do sargento Adelino Baptista.¹⁰⁷

Quando os aviadores cruzaram os céus da cidade as pessoas correram com medo do barulho que as aeronaves faziam. Depois de passado o choque, os moradores se aglomeraram em torno das aeronaves para tocá-las, bem como nos pilotos, com um comportamento que deve fazer paralelo com o dos índios quando da chegada das primeiras naus portuguesas.¹⁰⁸

A mídia estimou em cinco mil pessoas o número de visitantes na cidade. Pessoas de todos os cantos se aglomeravam em Porto Seguro para assistir ao espetáculo.¹⁰⁹ O trimotor “Aracy”, da Empresa Condor, lançou ramalhetes de flores sobre a cidade. Um hidroavião pousou no Rio Buranhém, para a loucura dos espectadores.¹¹⁰

Um telegrama emitido de Caravelas, cidade onde os aviões pousaram para reabastecer antes da chegada a Porto Seguro, assim relatou:

Incalculável multidão compareceu ao campo de aviação, dando vibrantes vivas aos promotores e componentes do “raid”. Não é exagero dizer-se que a passagem dos aviões foi o maior espetáculo que esta cidade já assistiu até hoje.¹¹¹

Gago Coutinho, que considerou ser o desembarque em Porto Seguro um dos momentos mais importantes de sua vida, declarou emocionado:

Desembarcando em Porto Seguro, senti grande emoção. Saltei nos braços da multidão, que cantava o hymno portuguez enquanto índios typyniquins me atiravam flores. Chorei de emoção. Mas o espetáculo mais emocionante foi a salva dada pelos canhões para aqui trazidos em 1503, pela expedição Gonçalo Coelho. [...] Sinto que a população se encontra empolgada, pois desde 1922, quando por aqui passei pela primeira vez, nunca mais assisti a um espectáculo tão grandioso. Vivo hoje um dos maiores dias da minha vida. Voei sobre os céus do Monte Paschoal em cujo cume tremulam as bandeiras do Brasil e da Cruz de Christo, desfraldadas pelos Diarios Associados, me ufanando em rever a primeira terra avistada por Cabral. [...] Estou nos braços de Porto Seguro. Viva o Brasil! Viva Portugal!¹¹²

As moças da cidade se acotovelavam para conseguir autógrafos dos pilotos, em especial de Gago Coutinho. A missa realizada pelo bispo de Ilhéus preencheu toda a cidade de gente. Uma banda de música da Força Pública da Bahia tocava e crianças vestidas de anjo completavam a cerimônia religiosa.¹¹³

Participaram do Raid vinte e dois aviões, sendo 14 de São Paulo, 7 do Rio e 1 de Mato Grosso. Os participantes foram: Almirante Gago Coutinho, o jornalista Assis Chateaubriand, Moura Andrade, grande animador da aviação civil brasileira, Anesia Pinheiro Machado, Renato Pedroso, Luiz Fernando Amaral, José Martins Costa, Osorio Junqueira, Rocha Miranda, Anesito Amaral, Ignacio Nogueira, Adhemar Branco, Assis Borba, Luiz Sampaio, José Daniel Camargo, Cassio Simões, Pedro Hirota, Itallivio Pereira Martins, Flavio Junqueira, José Boaventura, João Bernard, Fernando Mengguer, Moura Andrade Filho, Isidro Gonçalves, Monteiro de Barros, Renato Herrera, Romeu de Favero e tenente Basilio.¹¹⁴

Anesia Pinheiro Machado, a única aviadora a participar do Raid, disse:

A realização do voo a Porto Seguro encerra um profundo sentimento de civismo e brasilidade, de cultura à tradição e amor à história pátria, pondo em relevo o valor da aviação civil brasileira. Este voo se torna mais significativo em virtude da presença do almirante Gago Coutinho, o primeiro navegador que pelos ares cruzou o Atlantico em demanda da terra descoberta por Cabral. Sinto-me feliz em delle participar.¹¹⁵

Anesia Pinheiro Machado ocupa um dos lugares mais altos da aviação mundial. Em 1954, foi proclamada pela Federação Aeronáutica Internacional (FAI), a Decana Mundial da Aviação Feminina. Tirou seu *brevet* em 1921, antes mesmo da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul e ocupa, ao lado de Teresa de Marzo, o lugar de primeira mulher aviadora do país.¹¹⁶

No jantar oficial o prefeito Carlos Martins proferiu um discurso:

[...] Que o gesto vosso, rasgando pelos céus, novos caminhos, para nos pôr em contacto com o Brasil, desperte a atenção dos nossos dirigentes maiores, para as necessidades immediatas, afim de que possamos também ter nosso logar, na mesa do banquete em que se commemora o progresso e o engrandecimento do Brasil.

Temos fé no grande brasileiro que ora dirige os destinos da pátria estremecida, acreditamos nos sentimentos patrióticos do interventor do nosso Estado e confiamos na acção decisiva e coordenadora da nossa imprensa, merecendo ser destinada a grande cadeia dos “Diários Associados”, na pessoa do grande Assis Chateaubriand.

Como empreender que o logar que offereceu abrigo confortador à esquadra descobridora de novos mundos, merecendo do almirante celebre o baptismo de Porto Seguro, se encontre no abandono por todos nós presenciado? Cidade possuidora de riquezas naturaes promissoras, capaz de pesar vantajosamente na balança econômica, não só do Estado, como também da Nação, está Porto Seguro a exigir a construcção de um câes protector, estradas de rodagem e conducção e transporte que lhe facilitem o escoamento de seus produtos [...].¹¹⁷

Gago Coutinho também proferiu um efusivo discurso:

A revoada a Porto Seguro teve significação mais profunda que aquelle que alguns poderão ter-lhe attribuído. [...] Quanto a mim, pessoalmente, eu nunca esquecerei quanto me sensibilizou e envaideceu a inteira aproximação das duas bandeiras, e a sincera amizade com que fui acompanhado pelos aviadores brasileiros e recebido pela população de Porto Seguro – onde são raros os portuguezes. Tive a impressão de estar sendo um authentico natural da Terra de Santa Cruz!

Os aviadores e as autoridades comemoraram neste jantar o sucesso da empreitada, foi o primeiro raid nacional que levou tantas aeronaves para um local tão distante e esquecido. Um evento cheio de significação, unindo pátrias e resgatando a memória e importância histórica de Porto Seguro. Os presentes brindaram a Getúlio Vargas, a Aeronáutica Civil, a Gago Coutinho e a Assis Chateaubriand.¹¹⁸

Podemos dizer que a ideia de Assis Chateaubriand, patrocinada pelos Diários Associados, fez com que Porto Seguro saísse da estagnação e decolasse rumo ao progresso já experimentado por tantos outros rincões do país.

“A festa foi boa, tinha muita gente, avião que vinha por cima, por baixo era carro e gente que veio de todo lugar. Tinha muita gente, uma festona da aviação. Foi a primeira e a derradeira, nunca mais vi uma festa daquela”. – Seu João, 94 anos, morador de Trancoso, nascido em Itaporanga e único entrevistado que encontramos que esteve presente no evento.



Os primeiros aviões a pousarem no Campo de Aviação do Arraial d’Ajuda durante o Ride a Porto Seguro

Fonte: Acervo de Décio Gurrite Pessoa.

O legado

Passadas as comemorações, a cidade foi desacelerando da euforia e dos poucos e gloriosos dias vividos. A partida dos pilotos, que se iniciou no dia 4, teve de ser adiada em algumas horas, pelo mal tempo que assolava o sul da Bahia. Enquanto aguardavam a melhora das condições climáticas, receberam uma triste notícia: um avião *Beechcraft* americano que pretendia participar do Raid estava desaparecido.¹¹⁹

Os pilotos partiram não só em direção às suas casas, mas também em busca do *beechcraft*. Assis Chateaubriand e o piloto Luiz Sampaio foram os últimos a deixar Porto Seguro, deixando a população emocionada e já nostálgica de dias tão gloriosos.¹²⁰

Ainda em Caravelas, Chatô escreveu:

Enquanto o aviador Luiz Sampaio abastece o tanque do nosso aparelho, ponho-me a meditar no triumpho que seria para Porto Seguro o acto de um governo decidido a restituir-lhe os foros de nobreza política e material que ella ostentou no passado. Ouro Preto, São João d’El Rei, Olinda, o Cabo não se iguala em grandeza e em melancolia essas pedras estoicas. Um frêmito sacudiu-nos ao avistar do outro lado do Buranhém a modesta rua que borda o rio. Por que a autoridade federal, como na visão de Ezequiel, não ressuscita os ossos dessa grande morta para reencarna-los com um sopro do seu formidável poder criador?

Fôra uma traição ao nosso próprio sentimento de nacionalidade deixar Porto Seguro amortilhada nesse abandono de necrópole, que a aniquilla. Nas asas dos aviadores paulistas, mineiros, gaúchos, cariocas, bahianos e amazonenses, que foram visita-la, hontem havia um gesto de consolo e de esperança. Essa mocidade lhe extendia os braços, convidando-a a viver algumas horas de poesia dentro do seu coração. Eu tinha ainda na manhã de hoje o sentimento de que no contacto do ímpeto juvenil de tantos corações moços como que se transfigurava a desolação da paizagem de Porto Seguro. A Civitas, dentro das vestes fúnebres, que a amortilham, readquiria sua égide de prestígio e de luz espiritual.

Fomos visitar uma cidade evanescente, a qual já submergira, quasi na lenda e na tradição, se o oceano não houvesse, por sua vez, devorado alguns trechos da sua orla marítima.

A infidelidade do Brasil ao próprio berço é um dos delictos menos desculpáveis da brasileira gente. Não era mais possível que a nossa geração continuasse a ver Porto Seguro envolvido em crepe e com rosas mortas no caminho. A melancolia daquellas ruínas sagradas era um incentivo aos moços da aviação brasileira para que elles abandonassem os espectáculos frívolos do Rio de Janeiro e São Paulo, para ir mergulhar na poesia daquella solidão, na graça daquelle golfo e no perfume daquellas collinas inspiradas. Há dois séculos, Porto Seguro se extingue como uma flamma sem ar. Um duro inverno de morte pesa sobre o coração da terra que nasceu em uma manhã dourada, entre caravellas e alegria. Como um berço, que deve ter a immortalidade da própria criação, pode acabar nesse odor de cemitério, nesse fim de decrepitude, a que a nossa ingratidão relegou o local do nascimento da nacionalidade?

Tudo quanto fizemos nestes três dias em Porto Seguro foi santificado por uma harmonia completa entre o nosso amor pelo Brasil e as grandes sombras tutelares que constituem a sua Vida e a sua História.

A missa constituiu o espectáculo de uma belleza estellar. Portuguezes, brasileiros, ameríndios, pretos, cafusos, mulatos, espalhados no adro da cidade, ali se davam encontro para um casamento espiritual de almas, em face do sacrificio religioso. Da voz de d. Eduardo emanava um effluvio de amor, embalsamando os corações uma felicidade infinita. As noites de esquecimento, que vive, há séculos, Porto Seguro, eram resgatadas por essa comunhão fluida dos brasileiros de outras terras, ricas e prosperas, com aquelle valle de sombras queridas e de mortos sagrados. Acabamos de cumprir um dever, que enche de alegria as alamedas do nosso jardim interior. Porto Seguro é uma janella sobre o nosso berço. E foi com os corações límpidos de jovens aviadores, de homens desinteressados, conduzidos por um heroe magnifico, que acabamos de abrir essa janella azul, coberta apenas pela poeira do abandono, mas rica de poesia.¹²¹

Assis Chateaubriand não ficou apenas em palavras rebuscadas e discursos ornamentados. Assim que chegou ao Rio de Janeiro, tratou de ressaltar a importância do evento, tendo por base dois objetivos: continuar ampliando a aviação nacional e recuperando o brilho de Porto Seguro.

Os Diários Associados fizeram uma campanha em busca de donativos para a reestruturação de Porto Seguro e conseguiram apoio de grandes empresários nacionais. Para conseguir o objetivo, Chatô oferecia em troca toda a repercussão positiva nos veículos de mídia, o que atraiu muitos interessados.

Além disso, Chateaubriand interpelou pessoalmente Getúlio Vargas para que o Governo Federal voltasse seus olhos para Porto Seguro. Conseguiu então que Rodrigo Mello Franco de Andrade, primeiro presidente do Sphan - Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional¹²² fosse enviado a Porto Seguro para estudar como aplicar a doação.

Rodrigo Mello Franco de Andrade afirmou:

O principal objectivo da minha viagem foi ver Porto Seguro, em favor de cujos monumentos, de tanto valor histórico e também artístico, os "Diarios Associados" levantaram uma subscrição entre particulares que, coisa única no Brasil, acudiram generosamente ao seu appello, attingindo a subscrição a elevada somma. Varios brasileiros illustres contribuíram com sommas apreciáveis, que nos permitem realizar muita coisa interessante em Porto Seguro. [...]

Os recursos que os "Diarios Associados" colligiram para reparação, conservação e restauração dos monumentos históricos e artísticos de Porto Seguro me estimulariam, por si só, a ir lá, mas, na verdade, o que existe naquella cidade tem tanta importância histórica e artística que reclamaria a atenção dos poderes públicos.

Verifiquei pessoalmente os magníficos effeitos da revoada de maio, organizada pelos "Diarios Associados", pois a cidade foi muito beneficiada, tendo remodelado suas construcções, que encontrei pintadas de novo, com cores alegres e bizarras.¹²³

O presidente do Sphan realizou levantamentos topográficos, fotográficos e de documentos, que serviram de base para incluir Porto Seguro como área de proteção, ficando a cargo do referido órgão todas as obras de restauração.¹²⁴

Sob responsabilidade do Sphan ficaram os seguintes trabalhos a serem realizados: restauração do Paço Municipal, Igreja da Matriz, Igreja da Misericórdia, o Colégio dos Jesuítas, a Igreja de N. S. da Glória e a

Não só estes foram os benefícios experimentados na região. Por causa da revoad a comissão formada pelo Ministro da Guerra Leopoldo Nery, pelo presidente do Instituto Historico e Geográfico Brasileiro, Christovam Leite de Castro, pelo representante da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, comandante Luis Alvares de Oliveira Bello e pela Marinha do Brasil, representada por Alves Camara, decidiu-se iniciar os estudos para a criação do Parque Nacional do Monte Pascoal, buscando sua preservação e manutenção em estado original. ¹²⁶

O Raid a Porto Seguro foi de fundamental importância para a aviação nacional. Mostrou aos brasileiros de todo país que era possível, pelos ares, alcançar qualquer canto do nosso território. Entretanto, maior significação ainda teve para aquela pequena cidade que, apesar de ser um importante símbolo da história nacional, estava esquecida entre a floresta e a imensidão do mar.

A ideia excêntrica de Assis Chateaubriand foi fundamental para resgatar a importância de Porto Seguro e, muito provavelmente, o primeiro passo para transformar a cidade no que ela é hoje, um dos maiores centros turísticos do cenário nacional.

O pequeno distrito de Arraial d'Ajuda teve sua mansidão para sempre alterada pelo ronco dos motores dos aviões, já que todo seu funcionamento passou a orbitar em torno do aeroporto ali erigido.

A partir de maio de 1939, o Campo de Ajuda passou a ser o aeroporto da cidade, recebendo a partir dali em diante voos regulares do Correio Aéreo Nacional - CAN, bem como de aeronaves outras que aqui pousavam.

Jamais se imaginaria que, antes de 1939, naquele distrito que tinha como ápice as comemorações anuais da festa de Nossa Senhora d'Ajuda, seria possível receber um evento desta magnitude. Menor possibilidade ainda haveria de se imaginar que Arraial d'Ajuda sofreria impactos decorrentes da Segunda Guerra Mundial, como se verá adiante.



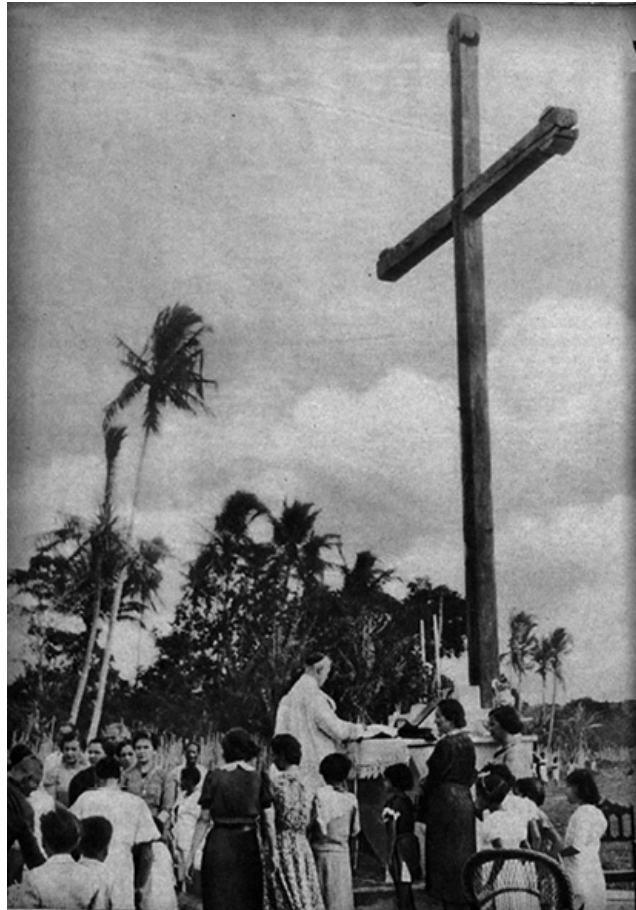


Reportagem da Revista *O Cruzeiro* sobre o Ride a Porto Seguro

Fonte: Revista *O Cruzeiro* de 13 de maio de 1939.



Fonte: Revista O Cruzeiro de 13 de maio de 1939.

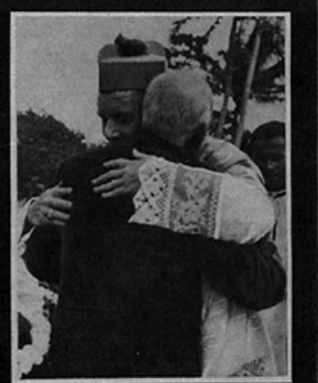


A' esquerda: — Junto ao crucifixo erguido pelos capuchinhos, D. Eduardo José, bispo de Ilhém, celebra a missa campal, importante solenidade religiosa assistida pelos vizinhos e paro-

Em cima: — A banda da Força Pública da Bahia executa a "Pátria", de Rath, e o bandeiro bispo de Ilhém concede a sagrada Eucharistia.



Em cima: — D. Eduardo José, bispo de Ilhém, abraça o sr. Aníbal Chaves, diretor dos "Diários Associados".



Em cima: — Emocionado com o prego de D. Eduardo José, o ministro Cezar Cavalcanti abraça-o efusivamente.

20 de Maio de 1939

— 33 —

O CRUZEIRO



Fonte: Revista O Cruzeiro de 13 de maio de 1939.

46. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 82.
47. Cabral, Sacadura; Coutinho, Gago, op. cit., p. 31.
48. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 86.
49. Correa, Pinheiro, op. cit., p. 234.
50. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 59-60.
51. Idem, p. 135.
52. Idem, p. 172.
53. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 211.
54. Morél, Edmar, op. cit., p. 156.
55. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 210.
56. Epigrama - Pequena composição poética que termina num pensamento engenhoso ou satírico.
57. Sextante - Instrumento de reflexão, cujo limbo graduado ocupa a sexta parte do círculo (60º), usado para medir a altura dos astros e suas distâncias angulares, tomadas de um navio ou aeronave. (Medindo com um sextante a altura do Sol, determina-se a latitude.).
58. Morel, Edmar. *Sob os Céus de Porto Seguro*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1940, p. 10-11.
59. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 270.
60. Idem, p. 270.
61. Fado de Estevão Amarante, op. cit., p. 122.
62. *Jornal Diário da Noite* - Rio de Janeiro - Edição das 15 horas - 30 de dezembro de 1938, p. 2
63. Morél, Edmar, op. cit., p. 4.
64. Idem, op. cit., p. 4.
65. Idem, p. 6-7.
66. Idem, op. cit., p. 79-84.
67. Moraes, Fernando. *Chatô: o rei do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
68. Idem, op. cit., p. 78-80.
69. Idem, p. 80.
70. Idem, p. 392.
71. Pinto, Rui Miguel da Costa, op. cit., p. 179-180.
72. Edmar Morél foi o escritor do livro *Sob os céus de Porto Seguro*, bibliografia central do presente livro e testemunha ocular de todo o evento.
73. A Aeronáutica ainda não existia, só viria a ser criada em 1941.
74. Morel, Edmar, op. cit., p. III.
75. Maia, Eduardo Santos. *O Banditismo na Bahia: Contos da Minha Terra*. Instituto Histórico e Geographico da Bahia e Minas Geraes, 1928, p. 88.
76. Governador do Estado nomeado pelo Presidente da República.
77. Morel, Edmar, op. cit., p. 4.
78. Idem.
79. Idem, p. 4-8.
80. Caiar - Cobrir com cal diluído em água para deixar uma superfície branca.
81. Fernando Moraes em seu livro *Chatô: O Rei do Brasil*, fala em 30 banheiros.
82. Morel, Edmar, op. cit., p. 6.
83. Idem, p. VII.
84. Idem, p. X-XI.
85. Morel, Edmar, op. cit., p. 14.
86. Idem, p. 14.
87. Idem, op. cit., p. 21.
88. Idem, p. 39.
89. Idem, op. cit., p. 27-28.
90. Idem, p. 53.
91. Idem.
92. Idem, p. 31.
93. Idem, op. cit., p. 58.
94. Idem, p. 59.
95. Idem, op. cit., p. 59.
96. Idem, p. 56.
97. Idem, p. 16.
98. Erroneamente se comemorava o dia do descobrimento no dia 3 de maio e não 22 de abril, pois acreditava-se que aquela teria sido a data da chegada das naus cabralinas em Porto Seguro. A adoção do dia 3 de maio se dava por entendimento do historiador lusitano Gaspar Correia (1495-1561) que relacionou o batismo daquelas novas terras com o nome de Vera Cruz, data esta que se comemora em Portugal uma cerimônia religiosa homônima, com a maior divulgação da Carta de Pero Vaz de Caminha, a data foi sendo corrigida. Outra versão para o erro é que o próprio Gaspar Corrêa invocou a reforma do Calendário Gregoriano, que se processou em 1582, quando o Papa Gregório XIII ordenou a alteração de 5 para 15 de outubro, dando-se assim, uma diferença de 10 dias entre o ano solar e o ano civil.
99. Pano (tecido de linho, algodão, lã etc.).
100. Morél, Edmar, op. cit., p. 33-34.
101. Moraes, Fernando, op. cit., p. 393.
102. Idem.
103. Bebida indígena, uma espécie de vinho de farinha de mandioca.
104. Morel, Edmar, op. cit., p. 40.
105. Idem, p. 45.
106. Idem, p. 50-51.
107. Idem, op. cit., p. 119-120.
108. Fontana, Romeu. *Porto Seguro: de Aldeia de Pescador a Aldeia Global*. Livro Doméstico.
109. Morel, Edmar, op. cit., p. 119.
110. Idem, p. 120-121.
111. Idem, p. 121.
112. Idem, op. cit., p. 122-123.
113. Idem, p. 133.
114. Idem, p. 91.
115. Idem, p. 92.
116. Lima Neto, Augusto de. *Anesia: a Brasileira Decana da Aviação Feminina Mundial*. São Paulo: Incaer, 1992.
117. Idem, p. 96-97.
118. Idem, op. cit., p. 169.
119. Idem, p. 135.
120. Idem, op. cit., p. 136.
121. Idem, op. cit., p. 140-142.
122. Criado em 1937, atualmente denominado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).
123. Morel, Edmar, op. cit., p. 176.

124. Morel, Edmar, op. cit., p. 178.

125. Idem, p. 184.

126. Idem, p. 194.

O ANTIGO CAMPO DE AVIAÇÃO DO ARRAIAL D'AJUDA E AS MEMÓRIAS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Charles S. Silva

Eles [os alemães] queriam acabar com o Brasil.

“Seu” Hermes.

Desde pequenos, muitos dos moradores do Arraial d'Ajuda, distrito do município de Porto Seguro, aprendem que o antigo Campo de Aviação foi criado durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O leitor acabou de ver, no capítulo anterior, que isso não é propriamente verdade. Contudo, faz todo sentido pensar a origem do Campo no contexto da guerra, devido às marcas profundas que esta deixou na mente dos moradores locais e por isso mesmo assim se perpetuou sua memória. A memória, seja ela individual ou coletiva, é dinâmica e está submetida a constantes reconstruções, o que inclui acréscimos e silenciamentos. Tudo depende de interesses particulares, políticos ou sociais.

Há o que poderíamos chamar de “mito local” envolvendo a construção do Campo à guerra. “Mito”, não na concepção de história que envolve elementos fantásticos, como deuses, mas no sentido histórico de narrativa que tem por finalidade explicar a origem de algo e dar sentido ao passado de um grupo, preservando e fortalecendo sua identidade coletiva. Aqui, o mito, além explicar a construção do Campo, visa justificar a existência de um espaço que se entende importante para toda a comunidade, diante das contínuas estratégias de políticos ligados ao mercado fundiário para a sua ocupação e posterior loteamento.

Cabe lembrar, que os mitos são comuns em sociedades sem escrita. Esse não é o caso do Arraial d'Ajuda, mas os documentos relacionados à construção do Campo não são de fácil acesso ao grande público. Na ausência deles, os moradores encontraram sua própria forma contar a história desse espaço que foi extremamente importante para o desenvolvimento local ao longo da segunda metade do século XX.

Acreditamos que a origem desse mito se deva principalmente a três fatores: (1) o discurso criado pelo governo na época da guerra – a ditadura do Estado Novo, de Getúlio Vargas – difundido pelos órgãos públicos e meios de comunicações locais; (2) os eventos ligados à presença de submarinos na costa do extremo sul da Bahia – como o ataque ao navio Afonso Pena, em 1943, no largo da costa de Porto Seguro; (3) e a presença de militares na região – no que toca à proposta do capítulo, de forma especial no município de Porto Seguro.

Reapropriando-se dessas influências, as pessoas que viveram o período do conflito ainda contam as histórias do contexto recordando fatos, nomes de soldados e os horrores da guerra. Os mais novos, imbuídos da reconstrução da memória feita pelos mais velhos, difundem histórias como a da construção do antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda durante a guerra (e para nela ser utilizado), da presença de submarinos e da espionagem germânica na região.

Trata-se de uma construção imagética que tem como lastro um espaço específico que é considerado pela comunidade como lugar de memória (o Campo). Essa construção envolve os acontecimentos vividos pessoalmente (caso dos mais velhos) e os “vividos por tabela”, “acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencente”, como definiu o sociólogo Michel Pollak (caso dos mais novos). A intenção é “constituir uma experiência com o passado” e, assim, garantir uma “memória e uma palavra comuns”, que dê sentido ao grupo, como bem definiu a filósofa Jeanne Gagnebin.

Para entender melhor como se deu o processo de construção dessa memória, que sobrevive até os dias atuais quase que exclusivamente por meio da tradição oral, fizemos uma busca por bibliografias que possibilitasse avaliar os efeitos da Segunda Guerra Mundial na sociedade local. Porém, não consta na historiografia brasileira uma menção a esse conflito no extremo sul da Bahia. Essa situação nos obrigou a procurar em jornais da época, fotografias, decretos governamentais e realizar entrevistas com os moradores mais velhos da comunidade, para que pudéssemos compreender o processo de criação dessa memória.

O primeiro passo na feitura deste livro foi buscar pessoas que viveram o período do conflito. Embora sejam poucos os contemporâneos da Segunda Guerra ainda vivos no Arraial d'Ajuda, os que conseguimos encontrar relataram curiosas e importantes lembranças do contexto. As informações dos moradores locais nos levaram à cidade Belmonte, município vizinho, onde realizamos outras entrevistas e nos deparamos com um acervo jornalístico riquíssimo em informações. De lá saímos com muitos dados, mas, também, com inúmeras interrogações que por meses nos inquietaram.

A partir de então, buscamos nos cruzamentos de fontes as respostas para as dúvidas adquiridas no primeiro passo. Partimos, então, para as hemerotecas digitalizadas e, lentamente, as matérias de jornais, revistas e muitas fotos foram aparecendo e a partir delas preenchemos nossas lacunas. Por fim, para o entendimento de questões mais técnicas e burocráticas, e ainda em sítio virtual, buscamos decretos do governo da época.

Nisso consiste o corpo de fontes e as técnicas que utilizaremos para falar das “memórias da Segunda Guerra Mundial, sob uma perspectiva que envolve o antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda”. Como tudo neste livro está relacionado ao Campo, e com o perdão do quase infame trocadilho, esperamos que o

leitor aproveite o voo em direção ao passado, para uma época na qual o Campo ainda era palco de pousos, decolagens e, sobretudo, de inúmeras e interessantíssimas histórias.

A primeira vez que nos deparamos com o tema “Segunda Guerra Mundial no município de Porto Seguro” foi durante a entrevista com o senhor Benedito Ramos Cassimiro, popularmente conhecido como “seu” Caipora – como a ele nos referiremos daqui por diante. “Seu” Caipora relatou que durante a guerra submarinos navegavam pelos mares da região e que um navio teria sido atacado nas proximidades de Porto Seguro. O caso nos intrigou, porque não conhecíamos histórias relacionadas a isso e, à título de curiosidade, incluímos questões referentes aos temas em nosso questionário.

Na entrevista seguinte, na qual ouvimos o senhor José Carmo dos Santos, mais conhecido como “seu” Cazuzza, quando questionado sobre o suposto ataque, respondera: “deram as coisas na praia, aí muita gente de Porto Seguro achou muitos fardos de carne”. Era ao sobredito ataque que ele se referia.¹²⁷

Para refletir sobre as informações, partimos do pressuposto que nossos entrevistados estavam, na realidade, se apropriando de uma lembrança coletiva nacional e tomando-a deles próprios. Isso porque a memória, apesar de requerer uma capacidade biológica, é um processo social e, portanto, está submetida a interesses diversos, tanto pessoais quanto coletivos, e sujeita à interferência de poderes constituídos, como os do Estado. Dessa forma, “lembrar” é um ato biológico que está condicionado aos fatores sociais (interesses e poderes). Em outras palavras, não lembramos apenas aquilo que queremos, mas o que a coletividade decide que devemos nos lembrar.

Por isso acreditamos, num primeiro momento, que as lembranças de “seu” Caipora e “seu” Cazuzza eram na realidade as memórias nacionais dos ataques de submarinos a navios mercantes na costa de Sergipe. Estes levaram às praias daquele estado os corpos das vítimas e as mercadorias das embarcações. Isso explicaria a resposta de “seu” Cazuzza, ao falar das “coisas que deram na praia”.

Ao lidar com entrevistas deve-se sempre ter o cuidado para não se deixar “seduzir” pela informação nova, pois esta sempre aponta para os objetivos do entrevistador, uma vez que é ele quem elabora o questionário e sabe exatamente que tipo de informação quer obter. Ao contrário, deve-se duvidar das informações sedutoras e confrontá-las com outras fontes. Isso explica nossa posição inicial e nosso procedimento seguinte, que foi buscar fontes da época que relatassem algo sobre a informação dada pelos entrevistados que não se lembravam de datas ou nomes. Isso dificultava ter qualquer certeza sobre o assunto.

A esse respeito, o primeiro desafio foi como obter informações sobre o assunto levantado pelos entrevistados. Começamos por algo que todo mundo faz atualmente: uma pesquisa por meio de sites de busca na internet. Utilizamos como palavras-chave as expressões “ataques a navios na costa da Bahia durante a Segunda Guerra Mundial”, “submarinos alemães no sul da Bahia” e “ataque a navios em Porto Seguro, durante a Segunda Guerra Mundial”. Para nossa surpresa, a lista é digna de nota, embora nem sempre facilmente acessível. Após esse procedimento inicial, fomos refinando os mecanismos de buscas e os sítios de pesquisa até encontrarmos diversos jornais que noticiaram o ataque a um navio chamado Afonso Pena, em março de 1943, no largo da costa de Porto Seguro.

“Seu” Caipora e “seu” Cazuzza abriram caminho para toda uma ala nova de enfoque para nosso projeto, que até então tinha como objetivo contar de forma escrita a história do Campo de Aviação do Arraial d’Ajuda, desde a construção até sua desativação. Muito além disso, eles foram os responsáveis pela criação de outra área de estudos para os pesquisadores da história local e regional: a Segunda Guerra Mundial no extremo sul da Bahia. A partir de suas entrevistas, passamos a destacar questões relativas ao período da guerra e alargamos nosso espaço de atuação para as cidades vizinhas, buscando informações nos municípios de Belmonte e Caravelas. A escolha destes se deveu ao fato de os entrevistados indicarem informações do período sobre a primeira e de sabermos que havia uma base americana na segunda – posteriormente descobrimos que não era uma base, mas um aeródromo (uma pequena pista de pouso com guarnição para dar suporte a operações aéreas).

O ataque relatado pelos entrevistados foi um dos mais brutais acontecimentos da Segunda Guerra Mundial no extremo sul da Bahia e seguramente um dos mais terríveis em todo o litoral brasileiro.

No largo da costa de Porto Seguro o submarino italiano, Barbarigo, atacou o navio cargueiro Afonso Pena, deixando um saldo de mais de 120 mortos. O Barbarigo foi uma das mais poderosas embarcações de guerra da marinha italiana que operaram durante a Segunda Guerra Mundial. A tripulação do submarino era composta por 58 homens, entre oficiais e marinheiros. A sua área de ação se estendia do Mediterrâneo ao Atlântico Sul. O Barbarigo operou até 1943, quando desapareceu em operação e nunca mais fora localizado. No total, executou 14 missões durante a guerra, sendo comandado por 5 oficiais diferentes, dentre os quais um ítalo-brasileiro, Enzo Grossi (1908-1960). Foi o responsável direto pelo afundamento de 7 navios mercantes: 3 britânicos, 1 americano, 1 espanhol e 2 brasileiros. Esses números o posicionam entre os 5 mais eficientes submersíveis italianos de toda a guerra, de acordo com informações do site da *Regia Marina Italiana*,¹²⁸ especializado na história da marinha de guerra da Itália.



R. Smg. Barbarigo (à direita, o lema do submarino, “quem teme a morte não merece viver”)

Disponível em: <<https://bit.ly/2XGCATy>>. Acesso em: jan. 2019.

O Afonso Pena, por sua vez, era um navio cargueiro pertencente à empresa semiestatal Lloyd Brasileiro e fora construído na Irlanda do Norte, em 1910, pela *Workman, Clark & Co*. Destinava-se ao transporte de carga mista (pessoas e mercadorias) e podia transportar mais de 250 pessoas por viagem. No dia do ataque levava 242, entre tripulantes e passageiros.

O encontro entre o Barbarigo e o Afonso Pena, episódio que mais parece ter saído da mente de um roteirista de filmes, foi um dos espetáculos bizarros. O navio foi atacado por dois tiros de canhão e afundado por um torpedo, entre 19 e 20 horas, no dia 2 de março de 1943. O ataque pegou de surpresa todos que estavam a bordo, resultando entre 122 e 125 mortos, além de dezenas de feridos. Há uma ligeira divergência entre as fontes. Os sites, jornais e livros consultados apresentam números de vítimas diferentes. Enquanto os livros e sites afirmam que 125 pessoas morreram, o principal periódico que cobriu o caso, o jornal carioca *A Noite*, listou 123 (31 tripulantes e 92 passageiros), dos quais 1 sobreviveu, apesar de constar como desaparecido na contagem do jornal. Dessa forma, o jornal listou, na verdade, 122 mortos.



Navio Afonso Pena (Cartão postal da década de 1920)

Fonte: Imagem retirada da internet.

Infelizmente, para as pessoas a bordo do Afonso Pena o pior ainda estava por vir. De acordo com o relato dos sobreviventes, o navio afundou de proa (pela parte da frente) com os motores ainda ligados, o que fez com que as hélices atraíssem os naufragos, estraçalhando os que estavam mais próximos. Os marinheiros do Barbarigo assistiram ao desespero dos sobreviventes, interagindo com as vítimas. Bernard Morera relatou ao jornal *A Noite*, que os oficiais italianos,

[...] atiravam frases injuriosos e deboches, comentários sobre o sucedido. – Foi então que tivemos conhecimento da nacionalidade do submarino. Era italiano, e disso todos tivemos prova, porque os oficiais procuravam fazer-se entender com frases num misto de brasileiro e italiano.¹²⁹

Os 117 sobreviventes ficaram vagando por mais de 18 horas nas águas da região. Alguns foram parar nas praias de Porto Seguro e outros foram salvos em alto mar pelo navio petroleiro americano *Tennessee*, no dia seguinte. No entanto, a odisseia dos sobreviventes ainda não havia acabado. De acordo com os que deram entrevistas ao “*A Noite*”, antes de retirá-los do mar, os marinheiros do *Tennessee* precisaram atirar nos tubarões que acompanhavam os botes salva-vidas com os sobreviventes, para espantá-los e então salvar os naufragos sem qualquer perigo.



Sobreviventes do ataque ao Afonso Pena, no Rio de Janeiro

Fonte: *Jornal A Noite*, 19 de março de 1943.

Os relatos, de forma geral, são terríveis. Famílias inteiras morreram, alguns sobreviventes precisaram se agarrar a cadáveres, tábuas e coletes que flutuavam para se salvar. Mas em meio a todo esse cenário horripilante há relatos de abnegação e bravura. Talvez o caso mais emblemático seja o do corajoso maquinista Pedro Nicolau, que salvou oito pessoas ao custo de sua própria vida.



Da esquerda para a direita, repórter do *Jornal A Noite* e os sobreviventes do Afonso Pena, Mário Angelo Ribeiro, Waldemar Moreira da Costa e João Batista Rodrigues

Fonte: *Jornal A Noite*, 19 de março de 1943.



Agenor Wanderlino (carvoeiro) e Manassés de Carvalho (3º maquinista) marinheiros do Afonso Pena, e a cantora Lu Moreno. Sobrevivente do ataque

Fonte: jornais *A Noite*, 19 de março de 1943 e *Diário da Noite*, 25 de junho de 1943.

Alguns dos sobreviventes ficaram seriamente feridos após o ataque. A esse respeito, o caso de Nair Vianna Café é um dos mais trágicos. Gravemente lesionada, ela permaneceu internada no Hospital da Cruz Vermelha, no Rio de Janeiro, por mais de 20 meses. Nair perdeu todos os seus bens durante o ataque. Seu caso comoveu a opinião pública da capital do Brasil, à época o Distrito da Guanabara, no Rio de Janeiro, que pressionou o governo a ajudá-la.¹³⁰



Nair Café em seu leito no Hospital da Cruz Vermelha, no Rio de Janeiro

Fonte: *O Jornal*, ano XXVII, n. 7.468, Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1944.

O terrível ataque ao Afonso Pena marcou profundamente a memória das pessoas que viveram o período, o que explica o fato de ainda hoje, passados mais de 70 anos do episódio, pessoas como “seu” Cazuza e “seu” Caipora se lembrarem dele.

O Brasil havia declarado guerra à Alemanha e à Itália em agosto de 1942, após uma série de ataques a navios mercantes, que vinham acontecendo desde 1941. Contudo, foi definitivamente após o ataque ao Afonso Pena que a guerra atingiu Porto Seguro e a região do extremo sul baiano. A partir de então, seus habitantes conheceram os horrores da guerra.

O clima de beligerância fez com que fosse construído um discurso de guerra que via a luta entre as potências Aliadas (lideradas pela Grã-Bretanha, Estados Unidos e União Soviética) contra as do Eixo (encabeçado pela Alemanha, Itália e Japão), como um confronto entre o bem e o mal. O Brasil estaria posicionado ao “lado do bem”. Essa retórica não era própria dos brasileiros e não poderia ser, pois à época vivia-se uma ditadura, o Estado Novo, encabeçado por Getúlio Vargas. O discurso se pautava na força da liberdade, associada no ocidente ao liberalismo e à democracia, cujo principal representante eram os Estados Unidos. Aproximamo-nos dos americanos, que se colocaram como principal parceiro comercial e aliado militar do Brasil durante a guerra, e deles nos apropriamos do discurso de liberdade e de luta entre as forças do bem e do mal.

Por ser uma democracia com uma forte moralidade religiosa, nos Estados Unidos os esforços de guerra foram possíveis, em grande medida, graças à associação dos países do Eixo ao mal. Nesse tipo de regime político, onde a posição dos governantes depende da vontade dos cidadãos, “os adversários precisam ser demonizados para fazê-los devidamente odiosos ou pelo menos desprezíveis”, como afirmou o historiador inglês Eric Hobsbawm.¹³¹

Isso acontece, porque nesse tipo de governo a força do Estado não emana do carisma do líder, como acontecia na Alemanha nazista, mas da soberania popular. A vontade do povo precisa ser conquistada e para isso é mais natural que, ao se envolverem com a guerra, os países democráticos demonizem seus adversários e, para esse efeito, o ocidente conta com a vantagem de ser cristão, religião que tem no dualismo maniqueísta uma de suas razões de ser.

A Ditadura do Estado Novo se apropriou desse discurso e em Porto Seguro, tal como nas demais cidades brasileiras, ele se fez ecoar por meio dos órgãos públicos. No dia 1º de janeiro de 1943 – pouco antes do ataque ao Afonso Pena – em sessão extraordinária na Câmara Municipal, Manoel Rodrigues Coelho, prefeito recém-empossado, enfatizou em discurso que,

[...] patriota é todo aquele que cumpre o seu dever, nesta hora grave, obedecendo as ordens das autoridades superiores, trabalhando mais, produzindo mais, economizando mais, tudo dentro da profissão de cada qual, seja comerciante, industrial ou operário.¹³²

O prefeito utilizou o clima das hostilidades para reafirmar o corporativismo pregado pelo Estado Novo, destacando a obediência à hierarquia social e realçando o ideal do trabalho, que no contexto da guerra seria fundamental para a manutenção da ordem interna. Prosseguindo o discurso, Manoel Rodrigues fez forte apelo à sociedade local para que colaborasse com os esforços nacionais de guerra. Por fim, vislumbrou,

[a] vitória das nações aliadas que lutam denodadamente para que o sol da liberdade ilumine outra vez a face do mundo e a paz, tão ardentemente esperada, volte aos lares, trazendo ao seio das famílias, os seus entes queridos que lutam pela defesa da pátria ou a lembrança não menos honrosa daqueles que tombaram no cumprimento do dever, para a sobrevivência da Nacionalidade.¹³³

Ao terminar o discurso, vivas foram dadas a Getúlio Vargas, ao Interventor da Bahia, general Renato Pinto Aleixo, a Porto Seguro e ao Brasil. Reafirmou-se assim o espírito patriótico difundido pela ditadura de Vargas, que por causa da guerra se propagava com mais facilidade entre os brasileiros.

O pronunciamento do prefeito Manoel Rodrigues diante da Câmara Municipal aparentemente surtiu o efeito desejado. Ao lembrar-se dos tempos da guerra, “seu” Hermes, de 83 anos de idade, afirmou que os alemães “queriam acabar com o Brasil”.¹³⁴ Note-se que “seu” Hermes tinha apenas 11 anos de idade quando a guerra acabou, em 1945. Dessa forma, é difícil compreender até que ponto o que ele se lembra desse período foi formulado por conta própria ou por influência de seus pais e da comunidade local. No entanto, mesmo que seja uma memória apropriada é muito interessante, pois mostra a visão que os habitantes de Arraial d’Ajuda tinham acerca da posição do Brasil na guerra e das potências do Eixo.

Destruir o Brasil certamente nunca esteve nos planos de Hitler ou dos outros líderes nazistas. Essa ideia é fruto do discurso oficial difundido pelas autoridades e órgãos públicos, fortalecidos após o ataque ao Afonso Pena. Porém, esse episódio não foi o único dos fatores que contribuíram para a formação de memórias da guerra em nossa região. Outro elemento muito importante foi a presença de soldados em alguns municípios. Se você, caro leitor, está se perguntando onde o Campo de Aviação de Arraial d’Ajuda entra nessa história, saiba que é exatamente por meio desse último fator.

Além do ataque ao Afonso Pena, “seu” Cazuzza também se lembrou da presença dos soldados que guarneciam as praias de Arraial d’Ajuda e Porto Seguro e, assim como no fato anterior, nos deu interessantes relatos sobre a atuação deles no município.

Como parte da estratégia de defesa da costa brasileira, na chamada guerra antissubmarina, soldados do 10º Batalhão de Cavalaria de Minas Gerais foram posicionados em lugares estratégicos ao longo do nosso litoral. A região do extremo sul da Bahia possuía três desses pontos: Belmonte, importante centro produtor e comercial local; Porto Seguro, cujo Campo de Aviação em Arraial d’Ajuda integrava o correio aéreo nacional; e Caravelas, onde foi montado um aeródromo para dar suporte ao patrulhamento litorâneo. Visando proteger esses locais, foram dispostas guarnições entre os três municípios. A presença dos militares em Porto Seguro deixou marcas tão profundas, que ainda hoje permeiam as memórias dos contemporâneos, nas quais nomes e episódios marcantes sobrevivem.



Parte da guarnição do 10º Batalhão de Cavalaria de Minas Gerais

Fonte: Foto do Tenente Ari Vitorino Dias, 1943. In: Pessoa, Decio Gurriti. *Porto Seguro: achamento e história através da fotografia*. São Paulo: Todas as Falas, 2013.

De acordo com “seu” Caipora, durante a noite os moradores do Arraial d’Ajuda eram obrigados apagar as luzes de suas casas. Complementando a informação, “seu” Cazuzza disse que “no máximo até nove horas [da noite] estava todo mundo dentro de casa”. A partir de então, somente os soldados cumprindo turnos estavam nas ruas. De acordo com “José X”,¹³⁵ de 92 anos de idade, não se “podia acender um cigarro de noite, nem acender uma lâmpada”.¹³⁶

O aparente toque de recolher sob o qual estavam submetidos os habitantes locais e a proibição de luzes acesas após determinado horário se deve ao contexto da guerra antissubmarina. Tais medidas eram uma tentativa de não fornecer referências da costa a eventuais submarinos que estivessem próximos ao litoral. Até mesmo os navios eram obrigados a navegar com as luzes apagadas, para evitar que fossem facilmente avistados por submersíveis. Como afirmou “seu” José X, “se você acendesse daqui a pouco o avião já ‘tava’ em cima de você, compreendeu?”.¹³⁷

A guerra contra os submarinos alemães e italianos marcou o imaginário popular da região. Em Belmonte, que dentre as cidades do extremo sul da Bahia foi uma das que mais vivenciou o clima de beligerância, surgiram até mesmo histórias de espionagem. De acordo com o senhor Vicente Lima Bezerra, a moradora

Abiah Reuter, de ascendência germânica, por “não perder o amor à pátria dela”,¹³⁸ se comunicava com os submarinos alemães por meio de um aparelho de rádio amador e fornecia suprimentos aos tripulantes dos submersíveis em sua propriedade, localizada em Mogiquêba.

Abiah Elisabeth Reuter era produtora e comerciante de cacau, possuía muitas terras entre os municípios de Santa Cruz Cabralia e Belmonte. De acordo com o senhor Vicente, ela era “suspeita” durante a guerra, por ser de descendência alemã e ao que parece enfrentou abusos dos soldados que guarneceram Belmonte. Conforme disse, os soldados mineiros derrubavam coqueiros de suas propriedades para poderem beber “água doce” e ela assistia sem poder reclamar.

Os aparentes abusos contra Abiah Reuter, relatados por Vicente Bezerra, foram possíveis graças ao Decreto-Lei n. 4.166, publicado por Getúlio Vargas, no dia 11 de março de 1942. A medida autorizava o sequestro dos bens dos cidadãos alemães, italianos e japoneses que viviam no Brasil, como forma de compensação aos ataques de submarinos aos navios brasileiros. Abiah, no entanto, era suíça e não alemã. Provavelmente por isso pôde conservar suas propriedades, mas a ascendência germânica a tornava sujeita ao tipo de situação descrita pelo senhor Vicente. Não houve comprovação, porém, que ela tenha servido como espiã. Diz-se em Belmonte que ela foi presa e levada por um dirigível, mas não encontramos nenhuma evidência documental a esse respeito. Infelizmente ela já faleceu e não pudemos encontrar seus descendentes para que pudéssemos esclarecer as histórias que até hoje se conta sobre ela.

Tais histórias, no entanto, não ficaram restritas a Belmonte. “Seu” Caipora também mencionou os supostos contatos entre tripulantes de submarinos e uma mulher da qual o nome ele não se recorda. Segundo relatou,

[...] naquela época tinha uma mulher que vinha com submarino, fazendo contato com um cara dela lá em Santa Cruz Cabralia. Depois foi que descobriu [...] não sei se deram um fim nela. Não sei...

Negócio da guerra, sabe?! Um submarino e tal, e fazia isso.¹³⁹

A mulher sobre a qual pouco sabia “seu” Caipora certamente era Abiah Reuter, pois os elementos de referência da história, mulher/Cabralia/submarino, são os mesmos citados pelo senhor Vicente Bezerra. O caso de Abiah não foi o único desse tipo. Em Porto Seguro também surgiram suspeitas do envolvimento de moradores com os tripulantes de submarinos. O português Antônio Fernandes Parracho foi acusado por moradores locais de fornecer combustível aos submersíveis que transitavam pela costa.

Esses casos revelam uma das coisas mais interessantes da Segunda Guerra no extremo sul da Bahia, a circulação de boatos. De acordo com Jean-Noël Kapferer,¹⁴⁰ quando um acontecimento se produz é importante se divulgar o mais rápido possível o máximo de informações. Os boatos nascem de perguntas espontâneas colocadas pelo público e para as quais não se tem respostas. Eles satisfazem à necessidade de compreensão do fenômeno, se este não é claro. Dessa forma, a ação dos soldados nas propriedades de Abiah Reuters possibilitou o surgimento, no imaginário popular, das histórias de espionagem.

Esses relatos mostram o quanto os submarinos do Eixo marcaram as pessoas da região. Na cidade do Prado, por exemplo, surgiram histórias segundo as quais os alemães haviam construído um cais para que seus submarinos aportassem. A presença dessas embarcações, confirmada após o ataque ao Afonso Pena, em março de 1943, justificava as precauções tomadas pelos soldados que guarneciam a costa.

Conforme relatou “seu” Cazuzza, “essas ‘beradas’ de roça aí da praia tem muito buraco [que] eles abriam debaixo da terra [...], para guarnecer os navios [e] para fazer tiro”.¹⁴¹ Os “buracos” mencionados por “seu” Cazuzza muito possivelmente eram barricadas ou ninhos de metralhadoras, montados para proteção das praias, ou simplesmente os resultados de exercícios praticados pelos soldados. Infelizmente, ao contrário do que lembra “seu” Cazuzza, não se pode encontrar evidências físicas desses buracos, pois as praias sempre estão sujeitas aos ventos, aos avanços das marés e ações humanas, o que faz com que elas mudem constantemente suas características.

A presença dos soldados deixou marcas positivas na comunidade local. De acordo com o “seu” Hermes, eles “se davam bem” com todas as pessoas. Mesmo o aparente cerceamento de algumas liberdades individuais, como a obrigatoriedade de manter as luzes apagadas durante a noite, a necessidade de documento de identificação para transitar entre os distritos e o envolvimento das moças locais com os soldados, como lembrou “seu” Hermes, não foram motivos suficientes para que se criasse uma visão negativa sobre os militares.¹⁴²

Isso se deveu, possivelmente, a dois fatores: (I) compreensão por parte das pessoas do Arraial d’Ajuda da necessidade de se fazer pequenos sacrifícios naqueles tempos de guerra, como pediu o prefeito Manoel Rodrigues; (II) por uma questão de fragilidade social.

Sobre a primeira possibilidade apresentamos como evidência a inexistência de relatos de insubordinação diante das alterações na rotina cotidiana dos habitantes de Porto Seguro e seus distritos. No entanto, é sobre a segunda que encontramos evidências mais interessantes.

Ao falar sobre o período da guerra, curiosamente, “seu” Hermes se lembrou da “sopa” que era servida aos soldados. A refeição dos militares causou um impacto tão significativo na mente do entrevistado, que passados mais de 70 anos após a saída dos soldados, ela está entre as lembranças do período da guerra. Ele

tinha cerca de 9 anos de idade quando os soldados chegaram. Ora, com tão pouca idade, é muito significativo que ele se lembre justamente de suas refeições. Fato curioso: por que justamente a comida?

À primeira vista, consideramos uma informação solta e pouco significativa, até que ao revisar as entrevistas nos deparamos com a mesma informação, porém, nos relatos de “seu” Caipora. A repetição deu maior significação à lembrança e nos ajudou a compreender o segundo fator que enumeramos acima, sobre as marcas positivas deixadas pelos militares durante o período da Segunda Guerra Mundial. Conforme “seu” Caipora,

Quando eles faziam comida lá na cidade alta enchia de gente de cá de baixo, lá de Porto Seguro. A cidade alta, enchia... Cada um com sua marmita. Os caldeirões eram deste tamanho, dessa grossura, dez, doze caldeirões cheios de comida. Sobrava para eles [...] E a gente ia lá, trazia uma caldeira assim ó, dessa grossura assim ó, cheinha de feijão, arroz, carne, tudo! Salada, tudo! Só você vendo, que farto viu [...].¹⁴³

A refeição dos soldados era um verdadeiro espetáculo público, como relata “seu” Caipora. Isso porque, na população, sempre havia a esperança de receber as sobras dos militares. Ao final desse relato, o entrevistado acrescentou, “eles eram legais para caramba!”.¹⁴⁴

A situação econômica de Porto Seguro não era das mais favoráveis, nas décadas de 1930 e 1940, como unanimemente lembraram as pessoas que pudemos entrevistar. A esse respeito, lembrou Rosa Jorge de Moraes (popularmente chamada pelo apelido “dona Miúda”), que as pessoas “não tinham trabalho”.¹⁴⁵

A pouca oferta de emprego em Arraial d’Ajuda fazia com que muitos homens trabalhassem fora. As pessoas se dispersavam nos períodos da colheita do cacau e outros gêneros produzidos nas redondezas ou se empenhavam em outras atividades. Por exemplo, trabalhavam na serraria que havia próximo à praia de Itaquena - atividade, aliás, que era secular na localidade, remontando ao período da colonização portuguesa.

Como alternativa para a subsistência lembrou “dona Miúda”, que as pessoas,

[...] juntavam quatro, cinco e descia para as pedras [corais]. Agora, ia catar ouriço, outros iam tirar polvo, outros iam pescar. E pescava e pegava peixe mesmo! [...]. Outros iam para o mangue cavar lambreta,¹⁴⁶ que nós chamávamos concha, agora é lambreta, e ostra [...].¹⁴⁷

A entrevista de “dona Miúda” mostra que diante da escassez de trabalho e consequentemente da pouca circulação de dinheiro, o meio que as pessoas encontravam para sobreviver era explorar as possibilidades que o local oferecia para sua alimentação. Ao final do dia, lembra ainda, “quando chegava em casa com aqueles objetos, ninguém ia comprar, se todo mundo ia para as pedras”.¹⁴⁸

Uma das coisas mais interessantes nos relatos de “dona Miúda”, é que ainda hoje podemos observar famílias que têm o hábito de coletar os mariscos que ela mencionou. Atualmente essa atividade sobrevive mais como uma tradição familiar do que uma necessidade de alimentação, como era no período descrito por nossa entrevistada.

As dificuldades atingiam quase todas as pessoas do então pequeno povoado do Arraial d’Ajuda. A atividade extrativista acabava servindo como um mecanismo de reforço da solidariedade local, levando as pessoas a compartilhar o produto de sua coleta. A esse respeito, lembrou “dona Miúda”,

E, igual vocês estão aí conversando, trazia e dizia ‘ó, trouxe um presente para você’. Quando você vinha de lá, em sua casa tinha farinha [...] raspadinha [resto da produção de açúcar, popularmente conhecido como “rapa dura”], o açúcar era mais difícil, já vinha com um ‘litrozinho’ de feijão, um pouco de café [...] aquela vasilha cheia de coisa e dava a você. Você ficava tão contente! Pegava outra vasilha com um pedacinho de carne, um pedacinho de toucinho. Tudo ali!¹⁴⁹

Os relatos revelam que toda a produção local estava voltada para a subsistência. Mas nem todas as necessidades eram supridas por essas atividades extrativistas. “Dona Miúda” mencionou a existência de dois pequenos mercados, as “vendas” do senhor Alfredo (próximo ao início da rua *Broadway*), e do senhor Edgar (na escadaria ao lado da Igreja d’Ajuda, próximo ao local onde atualmente há uma sorveteria). Um importante produto vendido nesses mercados era o querosene, utilizado nas lamparinas que iluminavam as casas, pois ainda não havia energia elétrica no Arraial d’Ajuda, nas décadas de 1930 e 1940.

Como se pode observar, a vida das pessoas no período que analisamos não era muito fácil. Por causa dessas dificuldades de subsistência que a lembrança das refeições dos soldados permaneceu nas memórias de “seu” Hermes e “seu” Caipora. O fato de os militares compartilharem com os moradores as sobras de suas refeições reforçava os laços de solidariedade locais e acabou por estreitar as relações entre eles e os habitantes de Porto Seguro e Arraial d’Ajuda. Disso se depreende a lembrança nostálgica do senhor José “X”, que disse: “eles tratavam a todos como iguais”.¹⁵⁰

Apesar da convivência harmônica, a presença dos militares também gerou pequenos conflitos. Conforme relatou o senhor José “X”,

Aí teve uma parte que invadiu o campo, tinha um Sargento ou Tenente, esqueci o nome dele... Metido a valente, ele invadiu o campo, colocou os soldados e soltava os cavalos o tempo todo. “Não solta cavalo ali” [teria dito o Guarda Campo] [...]. Ai, depois, quando o Brigadeiro Eduardo Gomes chegou [...] o Guarda Campo avisou tudo [...]. O Brigadeiro [...] deu o prazo de uma hora para ele retirar os cavalos do campo. [...] quem manda aqui nesse Campo [teria dito o Brigadeiro] são eles, esses oito homens [funcionários responsáveis pela manutenção das pistas]. O Tenente saiu lá de dentro, tirou tudo e daí em diante resolveu o problema.

O que o senhor José “X” relata, na realidade, é um conflito de autoridade entre o oficial responsável pelo Campo de Aviação (o Guarda Campo) e os soldados que estavam instalados em Arraial d’Ajuda. A preocupação do Guarda Campo era que os animais pudessem atrapalhar os pousos e decolagens das aeronaves ou causar algum tipo de acidente. Qualquer animal, buraco ou objeto na pista poderia de fato acarretar graves acidentes, o que chegou a acontecer, como o leitor constatará no próximo capítulo. O problema relatado, aliás, parece ter sido recorrente ao longo da história do Campo de Aviação em Arraial d’Ajuda. Alguns aviadores que nele pousaram, entre as décadas de 1960 e 1970, afirmaram ser necessário fazer manobras para espantar animais na pista antes de poderem pousar.

Sobre o caso narrado por nosso entrevistado, não temos como constatar se foi realmente o brigadeiro Eduardo Gomes¹⁵¹ que resolveu o problema ou outro oficial qualquer. No entanto, a história evidencia que nem sempre a convivência entre os soldados e os moradores locais foi harmônica. O conflito com o Guarda Campo é significativo, pois esse oficial era muito respeitado localmente e acabaria por se tornar a maior referência de autoridade no local durante as décadas que se seguiram ao fim da guerra. A esse respeito o caro leitor encontrará mais informações no próximo capítulo.



Oficiais do 10º Batalhão de Cavalaria de Minas Gerais recebendo a visita de 3 oficiais americanos

Fonte: Foto do Tenente Ari Vitorino Dias, 1943. In: Pessoa, Decio Gurriti. *Porto Seguro: achamento e história através da fotografia*. São Paulo: Todas as Falas, 2013.

Ainda assim, a presença militar em Arraial d’Ajuda é lembrada pelo próprio José “X” de forma positiva. Nomes como os do tenente Dejavá, do capitão Delaíde, além do próprio brigadeiro Eduardo Gomes, ainda estão em seus pensamentos ainda hoje.



Banda Musical do 10º Batalhão de Cavalaria de Minas Gerais

Fonte: foto do Tenente Ari Vitorino Dias, 1943. In: Pessoa, Decio Gurriti. *Porto Seguro: achamento e história através da fotografia*. São Paulo: Todas as Falas, 2013.

Após o fim da guerra, entre maio e setembro de 1945 (rendições da Alemanha e Japão, respectivamente), os soldados foram retirados da região e o Campo de Aviação do Arraial d’Ajuda ficou temporariamente desativado. Na década seguinte, o Campo tornou-se parte da rota do Correio Aéreo Nacional (CAN), serviço que era executado pela Aeronáutica. Os tempos de guerra haviam ficado para trás e a ditadura de Getúlio Vargas derrubada. Restavam agora apenas as lembranças do período.

Lentamente, os moradores foram construindo uma memória coletiva em torno da Segunda Guerra Mundial. O Campo de Aviação tornou-se peça central nesse processo que tinha como objetivo criar uma referência que desse sentido a uma identidade comum, porque ele está ligado ao período da guerra e está profundamente associado ao desenvolvimento econômico e social vivido pela região nas décadas que se seguiram ao fim do conflito. A própria estrutura urbana do Arraial d’Ajuda se desenvolveu conforme a

estrutura do Campo e por isso ele permanece como a grande referência para a memória dos moradores mais velhos do local.



Em destaque na imagem o espaço do antigo Campo de Aviação

Foto: Bruno Pinheiro.

Dessa forma, a tradição oral transformou as memórias da guerra em uma “referência cultural”, ligando “as pessoas aos seus pais, aos seus avós e àqueles que viveram muito tempo antes delas”.¹⁵² O Campo, por meio dessas narrativas, foi transformado num “lugar de memória”. De acordo com o historiador Pierre Nora, esses locais que

nascem e vivem do sentimento de que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, organizar celebrações, manter aniversários, pronunciar elogios fúnebres, notarizar atas, porque essas operações não são naturais,¹⁵³

fortalecem o pertencimento do grupo ao local. Essas referências transmitidas às novas gerações transformam esses espaços em autênticos patrimônios culturais, embora nem sempre reconhecidos pelo Estado. São “elementos tão importantes para o grupo que adquirem o valor de bem cultural e é por meio deles que o grupo se vê e quer ser reconhecido pelos outros”.¹⁵⁴

Essa é a situação do antigo Campo de Aviação de Arraial d’Ajuda e, graças a esse esforço comunitário de mantê-lo como um elemento de integração social, que se preservou a memória da Segunda Guerra Mundial no extremo sul da Bahia.

Notas

¹²⁷. Entrevista. José Carmo dos Santos. Arraial d’Ajuda, 20 out. 2016.

¹²⁸. Regia Marina Italiana. Disponível em: <<https://bit.ly/2ETmrCR>>. Acesso em: 15 dez. 2016.

¹²⁹. *A Noite*, n. 11.171, ano XXXII, Rio de Janeiro, 19 de março de 1943, p. 3.

¹³⁰. *O Jornal*, ano XXVII, n. 7.468, Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1944.

¹³¹. Hobsbawm, Eric. *Era dos Extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 56.

¹³². Atas do Conselho Municipal de Porto Seguro. Sessão Extraordinária. 01 de janeiro de 1943, p. 59.

¹³³. Idem.

¹³⁴. Entrevista. Senhor Hermes José d’Ajuda. Arraial d’Ajuda, 25 mar. 2017.

¹³⁵. O entrevistado não quis que seu nome fosse publicado, por isso utilizaremos o pseudônimo “José X” para referenciá-lo.

¹³⁶. Entrevista. José Carmo dos Santos, op. cit.; Entrevista. “José X”. Eunápolis/Arraial d’Ajuda, 08 dez. 2016.

¹³⁷. Entrevista. “José X”, op. cit.

¹³⁸. Entrevista. Vicente Lima Bezerra. Belmonte, 10 dez. 2016.

¹³⁹. Entrevista. Benedito Ramos Cassimiro. Arraial d’Ajuda, 31 dez. 2016.

¹⁴⁰. Kapferer, Jean-Noël. *Boatos – a mais antiga mídia do mundo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993, p. 8.

¹⁴¹. Entrevista. José Carmo dos Santos, op. cit.

¹⁴². Idem.

¹⁴³. Entrevista. Benedito Ramos Cassimiro, op. cit.

¹⁴⁴. Idem.

¹⁴⁵. Entrevista. Rosa Jorge de Moraes. Arraial d’Ajuda, 1 abr. 2017.

¹⁴⁶. Diversos tipos de moluscos bivalves.

¹⁴⁷. Entrevista. Rosa Jorge de Moraes, op. cit.

¹⁴⁸. Idem.

¹⁴⁹. Entrevista. Rosa Jorge de Moraes, op. cit.

¹⁵⁰. Entrevista. José “X”, op. cit.

¹⁵¹. O brigadeiro Eduardo Gomes recebeu o comando da Segunda Zona Aérea (criada pelo Decreto-Lei n. 3.762, de 25 de outubro de 1942), região militar que se estendia do Ceará à Bahia, em dezembro de 1942. Foi um dos oficiais responsáveis pela defesa e patrulhamento do litoral da região nordeste do Brasil, durante a Segunda Guerra Mundial. Sua presença em Arraial d’Ajuda marcou o imaginário dos moradores do então pequeno povoado que, em sua homenagem, nomearam a principal praça do distrito com o nome “Brigadeiro Eduardo Gomes” (embora atualmente ela seja mais conhecida como “Praça da Igreja”). Além disso, o principal colégio público do Arraial, também foi batizado com o nome do ilustre Brigadeiro.

¹⁵². Instituto do patrimônio histórico e artístico nacional. *Educação patrimonial: inventários participativos*. Brasília: Ministério da Cultura, 2016, p. 7.

¹⁵³. Nora, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*. São Paulo, n. 10, p. 13, 1993.

¹⁵⁴. Instituto do patrimônio histórico e artístico nacional, op. cit.

CAPÍTULO 3:

CRIAÇÃO, MANUTENÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DO CAMPO DE AVIAÇÃO DO ARRAIAL D'AJUDA

Rafael Tosati

Para Marco Accioly

A morte cria outras grandezas, porque a morte não faz iguais – desfaz. Não nivela – destrói. Todos deixam de ser, e ainda assim (suprema ironia), nem todos deixam de ser a mesma coisa; uns deixam de ser grandes, – outros, pequenos. (Pontes de Miranda)

Todos nós vamos morrer. Acredite, é um evento natural, assim como nascer, viver e evoluir. A ideia de finitude é o que nos torna tão diferentes de outros animais. Somente nós temos ciência do perecimento da espécie. O evento morte chega acompanhado de uma monta de sentimentos: saudade, tristeza, ódio. Ainda que possa vir acometer grandes indivíduos, pode se limitar à existência de sentimentos e nada mais.

A História, por sua vez, tem o incrível poder de valorar a morte. Ela dota de significados as obras daqueles que se foram, conferindo importância ao morto e às suas heranças. Ao longo das pesquisas realizadas para a produção deste livro, foi a “geração de valor na morte” o que mais me chamou atenção. Iniciante na arte de traduzir passado em linhas históricas, me deparei com fotos incríveis, que não tinham valor aparente a quem as possuía. Imagens que foram deixadas ao mofo, ao empoeiramento, ao esquecimento, esperando uma chance de resgate para escaparem das caixas de sapatos guardadas embaixo das camas.

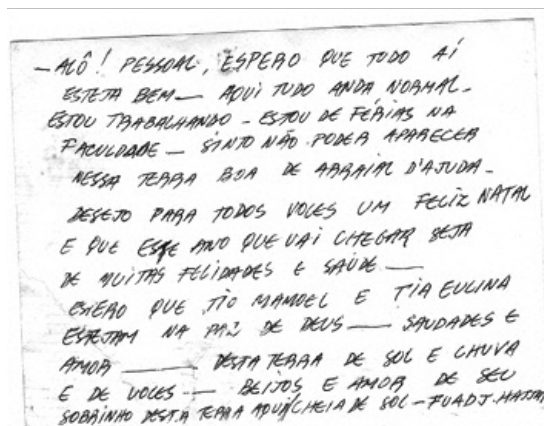
A criação de valor ao nome de um avô, como o indivíduo mais importante de uma pequena comunidade baiana, em decorrência da sua função de *guarda-campo*, ou um novo significado para uma foto antiga até então sem valor algum, uma nova visão sobre aquela velha história sempre contada na família nos encontros de Natal e Páscoa. Isso é o que mais moveu e alimentou minha instigação à propositura desta escrita da história. A satisfação de redefinir, recriar signos, remontar lembranças e orgulhar familiares. Esse, a meu ver, é o maior poder da história.

Para Michel de Certeau, historiador francês do século XX, “a escrita histórica honra e sepulta os mortos”.¹⁵⁵ Ouso, com todo respeito, acrescentar que a escrita histórica vai além, pois ressignifica a morte. Isso é o que este livro buscou alcançar. Como bem colocou o professor Tharles Souza, nosso objetivo foi preservar a memória social local, salvaguardando a história depois de ter sido apenas passado. Meus sinceros votos, espero que gostem.



Piloto Fuadj Hajjat (piloto) e Manoel Crescêncio (Guarda Campo)

Fonte: Acervo da família de Manoel Crescêncio.



Postal de Fuadj Hajjat para Manoel Crescêncio

Fonte: Acervo da família de Manoel Crescêncio.

No início, um começo

No começo só havia o vazio, transbordando com infinitas possibilidades. William Arntz

Com o perdão da redundância, mas todo começo tem um início. Com o Campo de Aviação de Arraial d'Ajuda, esse início foi em 5 de janeiro de 1937. Nesse dia, o diretor Trajano Furtado Reis do Departamento de Aeronáutica Civil - DAC, assinava a Portaria nº 7. A regulação fez nascer a possibilidade da existência de um "aeroporto" em Arraial d'Ajuda. Acendeu a fagulha que, nos anos seguintes, possibilitaria que a Zona da Mata baiana, esquecida do restante do país, emergisse à burguesia política brasileira da época. Com isso recebesse, além de um evento um tanto audacioso (o *raid a Porto Seguro* tratado no capítulo I), também um aparato para a aviação nacional que dispensava comentários, pois estava na vanguarda da engenharia aeronáutica do País.

A Portaria nº 7 instituiu o crescimento e expansão do DAC no território brasileiro, elencando por meio de suas sedes¹⁵⁶ (9 regiões) novas estruturas e a construção de diversos aeroportos.

Os estados da Bahia e Sergipe faziam parte da 4a região do DAC. Com a Portaria nº 7 receberam duas novas rotas de voos: (a) o Circuito Bahia - Sergipe e, (b) a Rota do litoral, onde aparece, pela primeira vez na história, o campo de aviação de Arraial d'Ajuda.

Diversos engenheiros do DAC foram direcionados para as 9 sedes, os quais eram incumbidos de dirigir e chefiar suas respectivas regiões, sendo assim denominados engenheiros encarregados, tendo as seguintes e principais funções:

- I - Escolha do local para criação do campo de aviação;
- II - Reconhecimento do terreno e exame das condições topográficas e meteorológicas;
- III - Levantamento e estudo para o projeto e orçamento dos campos;
- IV - Legalização da propriedade do terreno e estabelecimento da zona de proteção.
- V - Construção do campo;
- VI - Cercas, edificações e instalações complementares;
- VII - Conservação do campo;
- VIII - Melhoramentos, ampliações e obras novas;
- IX - Sinalização, iluminação e rádio;
- X - Cadastro pormenorizado dos campos pelas diversas rotas;
- XI - Colaboração administrativa e técnica com as autoridades militares, navais e com as prefeituras municipais.¹⁵⁷

Os engenheiros encarregados representavam o DAC nas regiões para as quais se achavam designados, cabendo-lhes:

Coordenar, com habilidade, discrição, segurança e simpatia, sobretudo com senso dos serviços, novos de irradiação e expansão progressivas, os problemas aeronáuticos de atribuição do DAC e as tendências para a formação em todo o Brasil, de um ambiente bem entendido e propício às iniciativas e realizações da aviação.¹⁵⁸

Para a 4a região foi designada como engenheiro encarregado Galdino Mendes¹⁵⁹ e como engenheiro auxiliar Lourival Dantas. Estes foram os responsáveis por colocar Arraial d'Ajuda no rol dos campos de aviação do DAC.

No início de 1938, Galdino Mendes apresentou ao DAC um esquema geral para as implementações no estado da Bahia. Nesse esquema foram realizados estudos das rotas Bahia-Minas, Bahia-Juazeiro e em todo o litoral. Depois desses estudos, Galdino Mendes decidiu os seguintes locais para receberem campos de aviação: Rota Norte – Alagoinhas, Bomfim, Cipó, Aracajú, Fortaleza, Machado Portela, Feira de Santana, Serrinha, Queimadas, Jequié e Conquista [Vitória da]; Rota do Litoral – Valença, Ilhéus, Canavieiras e Porto Seguro.

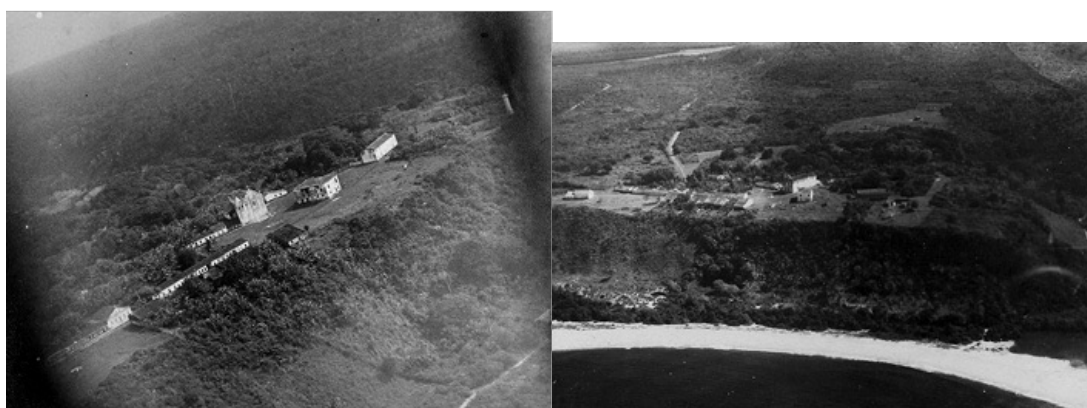
Logo após, o engenheiro auxiliar Lourival Dantas veio a Porto Seguro com a finalidade de local o perímetro e as pistas para construção imediata do campo de aviação de Arraial d'Ajuda. Não foi possível saber o tempo de estada da primeira visita de Lourival Dantas em Porto Seguro. Porém foi tempo suficiente para chegar às conclusões de que enfrentariam grandes dificuldades para implementação desse campo de aviação, em decorrência do seu isolamento dos demais polos metropolitanos.

O estudo deste campo foi bastante trabalhoso, conciliando-se com dificuldades as boas condições de pouso as conveniências de distancia, transporte etc. O litoral, bahiano, nesse ponto, é pouco navegado, de forma que o sucesso a localidade tem que ser feito por etapas, em viagens a vapor, lanchas, cavalo e até a pé.¹⁶⁰

Galdino Mendes enviou aos seus superiores do DAC, no Rio de Janeiro, o relatório de serviço (Execução do Programa de Serviços) contendo as informações de janeiro a junho de 1938, levantadas por seu auxiliar Lourival Dantas, explanando todas as dificuldades enfrentadas para a instalação do campo de aviação de Arraial d'Ajuda. Entretanto, fez um levantamento digno e detalhado de todo o litoral. Nesse mesmo relatório chegou a fazer algumas notas sobre Trancoso, mencionando que *o lugar Trancoso, um pouco antes de P. Seguro, permite pouso de emergencia em terreno natural, caso necessário.*¹⁶¹

Alguns jornais da época, que pertenciam aos “Diários Associados”, afirmaram que as obras iniciaram apenas 60 dias antes da revoada de inauguração, em 3 de maio de 1939. No entanto, esse relatório de Execução do Programa de Serviços da 4a Região do DAC, entregue pelos engenheiros Galdino Mendes e Lourival Dantas, demonstra que desde março de 1938 já aconteciam as obras do campo de aviação de Arraial d'Ajuda.

Assim, o que se sabe é que tudo se iniciou com a Portaria nº 7 de 1937, possibilitando que o engenheiro encarregado Galdino Mendes e seu auxiliar Lourival Dantas, profissionais que mesmo enxergando todas as dificuldades de construção de um campo de aviação em Arraial d'Ajuda e longe de qualquer evolução industrial, encararam a empreitada com tamanha coragem. Esse foi, para o campo de aviação de Arraial d'Ajuda, o início do seu começo.



Fotos aéreas de Porto Seguro - 1939

Fonte: Iphan.

No hall da modernidade

Poucas vezes homens civilizados mandaram ao sertão bruto um canto de desafio mais ousado.¹⁶²

Depois do início veio o começo e esse começo, podemos dizer, foi em 1939. Nesse ano, homens considerados por seus contemporâneos como audaciosos e destemidos contribuíam com a história da

aviação em Porto Seguro, ao construir um campo de aviação em meio ao esquecido extremo sul baiano.

Por trás de todo o contexto, além da Portaria nº 7 do DAC e dos trabalhos dos engenheiros Galdino Mendes e Lourival Dantas, estava, talvez o maior e mais intrigante personagem dessa empreitada, Assis Chateaubriand. Ele detinha, frente ao governo de Getúlio Vargas, o então chefe de governo do Brasil,¹⁶³ todo poder informacional e midiático. Era dono de vinte e quatro jornais e revistas e mantinha uma língua afiada. Fazia seus pedidos serem entendidos como ordens, até pelo próprio Getúlio.

Desse modo Porto Seguro, em 1939, se encontrava à deriva da badalação progressista das capitais e do capital, sem desenvolvimento básico algum. Faltava-lhe qualquer tipo de infraestrutura necessária para receber uma empreitada de tamanha audácia. Ainda assim, recebeu um campo de aviação. Como relatou Vicente Lima Bezerra, nativo de Belmonte, com 89 anos de idade, *Porto Seguro era munchu atrasado. Então, vei disinvolve depois de munchu tempo.*¹⁶⁴

Foram diabos espiritados pela celeste onnipotencia dos homens que se puzeram, numa embriaguez frenetrica, da em 60 dias¹⁶⁵ uma estação e um campo de aterrisagem, em Porto Seguro. O espirito de Deus sopra sobre aquelle campo, e, em dois mezes, vetustas arvores são abatidas, o solo irregular é terraplanado, os tocos e as raízes se encontram erguidos do sub-solo, para que os velivolos deslisem sobre uma pista onde a relva¹⁶⁶ já occupa 30% da área total. Poucas vezes homens civilizados mandaram ao sertão bruto um canto de desafio mais ousado. E' preciso lembrar que em Porto Seguro não ha recursos technicos de qualidade alguma para a realização de empreendimento dessa envergadura. Não ha alli caminhões, materia de destocamento nem de socar a terra. Tudo teve que vir de fóra, de ser embarcado da Baia e do Rio de Janeiro. (Assis Chateaubriand, 1939)¹⁶⁷

Nas palavras de Assis Chateaubriand, pivô de toda história, o “sertão bruto”, sem recursos técnicos, distante dos movimentos desenvolvimentistas das capitais, recebeu um campo de avião a ser comparado com os melhores e mais seguros do país, à época.

Sua forma em “T”¹⁶⁸ representava o que se conhecia de mais moderno em engenharia da aviação, *atendendo a diferentes quadrantes de vento durante as operações de pouso e decolagem*. As manobras poderiam ser realizadas sob qualquer direção: norte, sul, leste ou oeste, restando ao piloto verificar a direção do vento e decidir a melhor pista para proceder.¹⁶⁹

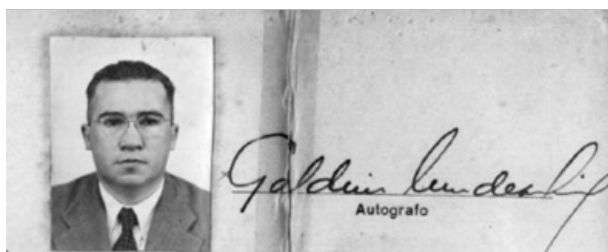
Pela façanha de construção do campo, Chateaubriand elogiou muito o engenheiro Galdino Mendes, figura ímpar na empreitada de entregar um campo de aviação de grande estrutura no esquecido extremo sul baiano.

A existência do engenheiro Galdino Mendes é uma pagina de abnegação, de amor ao serviço publico, que ainda está por escrever. E' balsamico para nossa geração ver o exemplo de uma juventude, dessas onde arde a chispa vital desinteressada. Em qualquer empresa privada, no Rio ou em S. Paulo, um homem como o dr. Galdino Mendes ganhará quatro ou cinco contos de réis. Mas à servidão do interesse privado, ele prefere a gloria do serviço publico recompensado pela alegria do dever cumprido para com a Pátria.¹⁷⁰

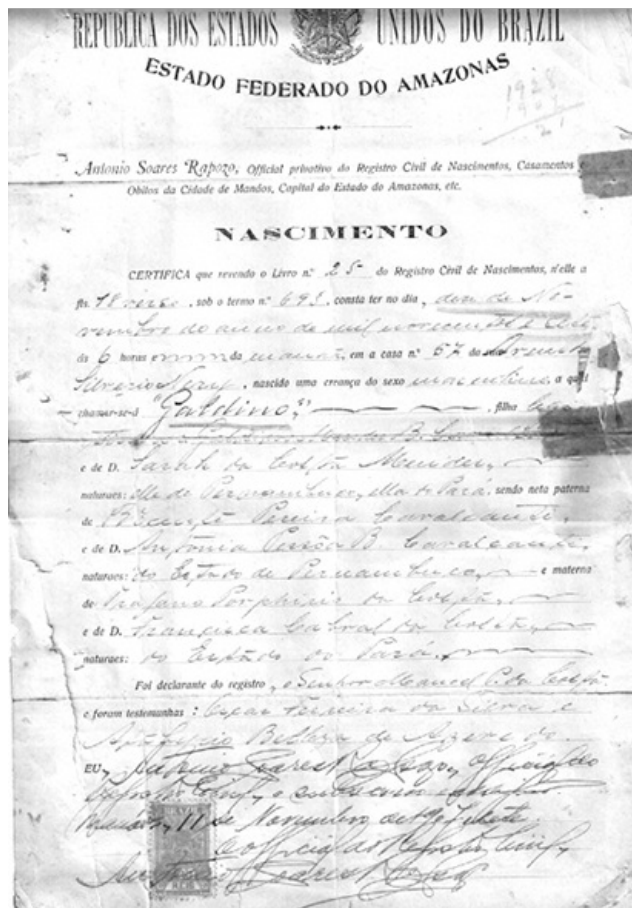
A pista era ampla, media entre 600 e 800 metros de comprimento, por 75 de largura de leste/oeste e 400 a 600 metros de comprimento por 75 de largura de norte/sul. Entretanto, em um determinado momento a pista chegou a ter 1.300 metros de comprimento de leste/oeste, de acordo com Hermes morador de Arraial d'Ajuda, que trabalhou desde a infância com serviços gerais, auxiliando o guarda-campo.¹⁷¹

Em 2015, alguns representantes da aeronáutica estiveram em Arraial d'Ajuda para averiguar a situação do campo. Traziam consigo uma planta indicando que o campo contava com um tamanho maior do que existe hoje. Sua pista leste/oeste começava hoje onde é localizada à Aldeia Velha de Arraial d'Ajuda, no local conhecido como “carrapateiro”.

Assim, em 1939, o esquecido distrito de Arraial d'Ajuda, em Porto Seguro, contou com um campo de aviação de grande estrutura, recebendo o que se tinha de mais moderno na aviação nacional da época.



Galdino Mendes



Pré-inauguração

Como visto, o campo de aviação de Arraial d'Ajuda recebeu na sua "inauguração" o evento *Raid* a Porto Seguro, com intuito de comemorar os 439 anos da chegada dos portugueses à América, em 3 de maio¹⁷² de 1939. Evento que pretendia "inaugurar" o campo de aviação de Arraial d'Ajuda, trazendo às terras baianas diversas personalidades das capitais brasileiras e estrangeiros.

Entretanto, uma curiosidade interessante é a confirmação de que um primeiro pouso foi realizado no campo de aviação de Arraial d'Ajuda cerca de um mês antes de 3 de maio de 1939 e contou com bem menos glamour e celebridades do que esperado.

Os primeiros a pousarem foram os responsáveis por coordenar as obras de construção dos campos de aviação em todas as regiões do DAC. Nada mais justo. No dia 27 de março de 1939 o avião PP-FAB do DAC, pilotado pelo comandante Paulo Sampaio, trazendo o engenheiro geral Roberto Pimentel para realizar as últimas inspeções nas obras, tocou a pista leste/oeste do campo de aviação de Arraial d'Ajuda. O pouso aconteceu às 16h12, pré-inaugurando a pista 36 dias antes do evento de 3 de maio.

Após o pouso, dois telegramas foram enviados ao diretor do DAC no Rio de Janeiro, Dr. Trajano Reis, constatando o sucesso da primeira descida de um avião no campo de aviação de Arraial d'Ajuda. Um foi enviado pelo prefeito de Porto Seguro, Carlos Martins, informando o pouso e agradecendo ao DAC pela escolha de sua cidade para receber um campo de aviação e mencionado a satisfação de receber o Dr. Trajano Reis no evento de 3 de maio (*raid* a Porto Seguro).

Temos o prazer de comunicar a v. ex. que hoje às 16 horas, pousou pela primeira vez no campo de aviação desta cidade, avião desse Departamento pilotado pelo engenheiro Paulo Sampaio, trazendo o engenheiro Roberto Pimentel, ambos altos funcionários desse Departamento. Agradecendo na pessoa de v. ex. este aeroporto que foi escolhido, projectado e construído pelo departamento, a presento sinceras congratulações e peço vênica para ressaltar o nome do engenheiro Galdino Mendes encarregado da 4ª região do DAC que dirigiu os respectivos serviços. Terei muita satisfação em confirma estas palavras pessoalmente por ocasião da próxima revoada, da qual v. ex. será nosso convidado de honra. Attenciosas saudações. - Carlos Martins, Prefeito municipal.¹⁷³

O outro telegrama foi enviado pelo próprio Roberto Pimentel, relatando o sucesso do pouso e informando dados técnicos da pista.

O avião FAB pousou pela primeira vez no campo desta cidade hontem, às 16 horas. Pista SE já oferece pouso seguro em extensão de mais de 600 x 50 de largura, sendo que está, em phase de

ampliação afim de apresentar 75 metros. A pista NE, ainda está com 480 metros e a mesma largura. Todos os serviços estão em andamento, inclusive a estação. O engenheiro Galdino Mendes, pessoalmente está providenciando para o prosseguimento dos trabalhos que ficarão a contento dentro do prazo desejado. No Rio combinarei detalhes a respeito da revoada. Saudações – *Roberto Pimentel*, chefe de Rotas e Circuitos. ¹⁷⁴

Pré-inaugurado o campo de aviação, restava a implementação dos últimos detalhes para receber o *raid* a Porto Seguro, evento que iria de fato inaugurar a pista de pouso de Arraial d'Ajuda.

O Guarda Campo

As 3 horas da tarde, avistamos o campo de Porto Seguro. Aberto no meio da mata, a alguns metros sobre o mar, o campo se nos apresenta muito plano e amplo, em forma de T, tendo, entre ele e o mar, um agrupamento de casas formando uma praça em torno a uma velha igreja. É a vetusta povoação de Ajuda. Notámos que uma parte do campo, correspondente a haste da letra ainda não está pronta, estando sendo feito o deslocamento.

Sob uma chuva fina e incomoda, baixamos para pousar. Às 3 horas e 4 minutos, tocámos o solo, e conquanto a aterragem tenha sido feita com segurança notamos que, devido às chuvas seguidas que tem caído na região o solo está escorregadio e pesado.

O aspecto do campo é bonito pela sua amplidão e pela moldura de mata. Vemos o barracão de madeira, coberto de sapê e com um grande avarandado, que foi construído para abrigar os componentes da revoada que foi até ali afim de inaugurar o campo.

Enquanto saltámos para fumar um cigarro e o tenente Camarão separa a mala postal, bem volumosa, relativamente, aproxima-se um homem, de guarda-chuva aberto. É o guarda-campo, caboclo forte, descalço, e de chapéu de palha na cabeça. ¹⁷⁵

Após construído, inaugurado e em perfeito funcionamento, o campo de aviação de Arraial d'Ajuda precisava de alguém que zelasse por sua conservação e manutenção. Para administrar seus aeródromos, o DAC decidiu que em cada campo haveria um trabalhador permanente, que soubesse ler e escrever, incumbido de manter o bom estado de conservação do campo. Esse trabalhador seria denominado “guarda-campo”.

Todos os campos do DAC contavam com a figura de um guarda-campo. Suas funções eram realmente guardar o campo, zelar pelo seu bem-estar e conservação, cumprindo várias incumbências, algumas bem incomuns.

- (a) Capina e limpa;
- (b) Corte da grama;
- (c) Destruição dos cupins;
- (d) Extinção de buracos de tatu;
- (e) Destruição de formigueiros;
- (f) Repregação das cercas;
- (g) Substituição de moirões;
- (h) Caiação de cercas;
- (i) Nivelamento de trilhas;
- (j) Conservação de biruta;
- (k) Caiação de sinais;

Deve também esse trabalhador fazer os seguintes serviços de fiscalização:

- (a) Impedir travessias;
- (b) Impedir pastoreios;
- (c) Conservar a porteira trancada;
- (d) Fazer observações de vento;
- (e) Fazer observações de nuvens;
- (g) Fazer registro de aviões;
- (h) Notificar ocorrências;

(i) Escriturar material:

(1) Entrado

(2) Gasto ou empregado

(a) Manter o ponto do pessoal em dia [...].¹⁷⁶

Era um trabalho inusitado que ia desde tapar buracos de tatus, a notificar ocorrências ou fazer registro dos aviões que ali pousavam.

Assim, com tantas atribuições, o guarda mantinha o campo bem cuidado e fiscalizado. Como relatou o senhor Benedito “Caipora”, mecânico de aviões do campo:

Era bem cuidado, até eu tapei buraco de cupim no campo. Estrovenga pra roçar o campo todo. Naquela época, se formiga abrisse um burquinho deste tamanho assim ó, o guarda-campo ia lá e tapava.¹⁷⁷

Os primeiros guardas campo que se tem notícia foram cabo Oscar e Pedro Ramos. Cabo Oscar era oficial do DAC, veio de São Paulo para servir no campo de aviação de Arraial d’Ajuda. Pedro Ramos, também, era oficial do DAC, como diz dona “Miúda” com 86 anos de idade, nativa de Arraial d’Ajuda.

Um primeiro que veio pra qui, toma conta daqui, foi o cabo Oscar. Ele era de São Paulo. Era uma bela pessoa. Depois foi finado Pedro Ramos. Que ele era policia também, do exército.¹⁷⁸

O guarda-campo representava uma espécie de autoridade para a população local. Sendo ou não oficiais do DAC eram chamados de “polícia do exército” pelos moradores do vilarejo.

Os seguintes guardas campo eram moradores de Arraial d’Ajuda e, diferente de cabo Oscar e Pedro Ramos, não eram oficiais do DAC ou “polícia do exército”.

Pedro Silva, por exemplo, era morador de Arraial d’Ajuda. *Ele era daqui, daqui mesmo. Ele ficou tomando conta dai do campo.*¹⁷⁹ Assim como Zeca Pereira. Sobre esses guardas-campos não foram encontradas muitas informações. No entanto, parecem ter tido rápida passagem no serviço de administração do campo de aviação de Arraial d’Ajuda.

Dentre todos, os mais lembrados, por serem também os mais recentes, são Romildo Oliveira e Manoel Crescêncio. Romildo era uma espécie de administrador geral, pois além de todas as incumbências do seu cargo, também lhe cabia coordenar o outro guarda-campo, Manoel Crescêncio. Os dois eram o poder maior dentro do campo.

Esses dois homens mandavam e desmandavam lá dentro. Não poderia, até uma pessoa que viesse de lá pra cortar estrada, andando a pé. Eles de mediato mandavam tirar. A aeronáutica não aceitava pessoas particulares, a não ser eles. (Manoel de Nonoca, genro de Romildo Oliveira)¹⁸⁰

Romildo de Oliveira e Manoel Crescêncio cuidavam muito bem do campo. Limpavam, fiscalizavam e zelavam pela boa qualidade da área, garantindo segurança nas descolagens e nos pousos. O trabalho era de certa maneira árduo. Para os ajudarem na limpeza, criavam bois, no campo mesmo, que puxavam uma espécie de máquina que arava a terra retirando o capim e qualquer espécie de mato que pudesse atrapalhar os aviões.

O campo tinha os animais. Os bois, tinha um por nome “peça-linda”, um outo por nome “prendado” e um outo que chamava “jabuti”. Esses animais que fazia a limpeza do campo de aviação, com essa maquina. Não era motorizada, era puxada.¹⁸¹

Não cheguei trabalhar um mês não! Nós tava cortando ai o campo, num sabe? Alimpando ai o campo. Ceifadeira era a máquina, chamava Ceifadeira. Ai tinha uma lâmina assim ó, puxada a boi, puxada a boi. Gastamo dezesseis dia pra cortar, norte-sul e leste-oeste.¹⁸²

Os animais ajudavam os guardas-campos a limpar e conservar o campo puxando a máquina chamada de “Ceifadeira”. No entanto, causavam alguns problemas aos pilotos no momento dos pousos. Por causa da presença desses animais, os pilotos na hora do pouso precisavam realizar um rasante prévio para espantá-los e avisar ao guarda-campo que haveria pouso. O piloto dava duas ou três voltas sobrevoando a pista, esperando o guarda-campo retirar toda a bicharada e aí sim o pouso se iniciava. Um tanto de improviso com um pouco de emoção. Mas assim foi, por anos, como aconteciam os pousos no campo. Primeiro espantava-se Peça-linda, Prendado e Jabuti para depois aterrisar.

Todos os guardas-campos demonstraram ser essenciais para o campo de aviação de Arraial d’Ajuda, garantindo o bom funcionamento, ajudando no abastecimento das aeronaves, na recepção dos pilotos, no recolhimento das malas postais e realizando todo tipo de ocorrência que julgasse necessárias.

De calça social, chinelo e chapéu militar, Manoel Crescêncio e Romildo Oliveira eram ali, no pequeno povoado de Arraial d’Ajuda, os encarregados nos assuntos que diziam respeito ao campo de aviação. Tanta

importância tiveram, que pude perceber em todas as entrevistas realizadas que os guardas-campos eram as figuras que as pessoas mais se recordavam. Hoje a rua principal que corresponde a pista norte/sul do campo de aviação de Arraial d'Ajuda recebeu o nome de um guarda-campo. A rua Manoel Crescêncio orgulha seus familiares e reflete seu incontestável serviço prestado ao DAC e à comunidade de Arraial d'Ajuda.

Pouso ou decolagem? Corre para o campo!

Acontecia dessa forma: se tinha pouso ou decolagem de avião, o que a população fazia era “correr para o campo” para assistir o “carro que voava”. A população de Arraial d'Ajuda se encantava. Comentava, gritava e assistia o que para alguns era algo inédito, único, incrível. Como relatou o senhor Caipora, “parecia que Jesus ressuscitou no campo. Vixe Maria! Todo mundo ia olhar. Ficava cheio de gente, cheio mesmo. E, ó o avião! Enchia o campo”.¹⁸³

O corre-corre durava alguns minutos até que no céu azul desaparecia o “carro voador”. Todos ficavam boquiabertos, se perguntando se teriam coragem de também voar.

Todos, exceto dona Maria de Lurdes. Essa abria a boca, gritava, esperneava, mas de medo, de susto, de “apavoro”. Dona Maria sempre que via um avião morria de medo, achava que iria cair na sua cabeça. Seu espanto era tanto que assustava quem estivesse próximo, e machucava os ouvidos também.

Eu me lembro de uma senhora aqui, que quando começou, não lembro se foi a Cruzeiro do Sul ou se foi a Real, quando o avião decolou ela deu um grito tão grande, que dizem que a casa estava caindo. O mundo estava se acabando. E ela saiu de porta a fora, me “acode que o mundo está se acabando”.

Mas era o avião que estava passando por cima da casa (risos). (Manoel)¹⁸⁴

“Me acode, me acode que o mundo vai acabar, me acode minha Nossa Senhora d'Ajuda”, gritava dona Maria de Lurdes. Não havia fantasma, praga ou doença que desse mais medo que a peste do avião. Era “apavoro para mais de metro”. Mas depois que o bicho sumia no céu azulzinho do litoral baiano, depois que sua zoadá se ia junto, tudo se acalmava. Dona Maria de Lurdes ficava tranquila e o povoado de Arraial d'Ajuda ficava aguardando outro avião, outro “carro voador”.

A correria em direção ao campo para assistir os pousos ou as decolagens duraram por um bom tempo. Até na década de 1980, a população de Arraial d'Ajuda ainda corria para assistir às manobras.¹⁸⁵

Em um desses episódios, chovia muito, como nunca se havia visto. Ainda assim foi possível escutar um avião rodeando o campo esperando que o guarda-campo retirasse os animais e liberasse a pista para o pouso.

O corre-corre começou e a manobra de pouso também. Dessa vez com um pouco mais de emoção, pois chovia e ventava muito, o que dificultava muito o trabalho do piloto. O avião era conhecido como “Bandeirante”, desenvolvido pela Embraer, EMB-110, com capacidade máxima para 21 passageiros.

Animais retirados da pista, todos os espectadores a postos, o piloto iniciou a descida. Era um treme-treme, balança-balança, pânico, medo, ai meu Deus, valei-me minha Nossa Senhora d'Ajuda, dentre outras expressões. Era muita chuva, muito vento, muita tensão. Veio na pista leste/oeste, baixando cada vez mais até seu contato com o solo. O aguaceiro era tanto na pista que o avião sumiu em meio a água que levantava com a sua passagem.

Os ânimos foram se acalmando, os corações compassando novamente e aquela sensação de alívio. Um “ainda bem” é ouvido, o avião se dirige para o pequeno barracão utilizado como hangar e os espectadores correm de volta para as suas casas, os velhinhos lentamente e as crianças de braços abertos imitando a manobra há pouco vista.

Depois do desembarque, o guarda-campo inicia o processo de abastecimento, vai tirar Peça-linda, Prendado e Jabuti da pista, os espectadores voltam e o espetáculo se inicia outra vez, agora com a decolagem.

O avião “rolou” pelo campo tomando posição para decolar. Ceifados impiedosamente pela imposição do progresso, ali representado pela aviação, aqui e ali foram derrubados coqueiros ou o histórico pau-brasil para a construção do campo de pouso.

Enquanto uma chuvinha dria e impertinente cae incessantemente o Waco corre célere sobre o campo e às 3.12 da tarde, perde o contacto com a várias vezes centenário terra de Porto Seguro.

Sob nós, passa rápido o aglomerado de casas da povoação de N. S. da Ajuda, e avançamos rumo ao mar. Vendo, então, as barrancas da costa, muito vermelhas, estendendo-se para o sul.

Avançando para o norte, vemos que a encosta escarpada, logo após Ajuda, avança para o interior, dando lugar a uma costa baixa, coberta de vegetação muito verde e expressa. Um braço de mar, ou um regato, sae da costa e depois de traçar uma sinuosidades, vae lançar-se no rio Serinhaem.

Esse trecho do nosso littoral, talvez o mais histórico, pois foi a paragem visitada por Pedro Alvas Cabral, é dos mais interessantes da nossa costa, pois ahi se misturam costas altas e baixas num

conjunto dos mais pinturescos.

O rio Serinhaem na sua foz, como todos os desse trecho de costa, abre-se numa espécie de baía, que valeu o nome de Porto Seguro.

O littoral forma, em direção ao norte uma extensa, e estreita faixa de terra, arenosa, que desvia a foz do rio para o norte, e que forma mais acima um grande banco de areia.

Numa curvatura da margem norte do rio (esquerda) no local mais largo, estende-se Porto Seguro, a histórica, com seu colar de vetustas casas pequenas e muito caladas, acompanhando a curvatura da praia, enquanto, do alto duma colina, a cavaleiro da cidade, fica a veterana igreja, uma das mais antigas do Brasil.

E essa colina envia seus flancos até junto do mar, ressurgindo assim, as encostas altas. Da cidade de parte pelo interior uma sinuosa estrada que, mais ao norte avança para o mar, que atinge numa interrupção do paredão, e onde, pinturescamente se erguem algumas casas, muito baixas e muito brancas o não menos poéticas.

Tudo ali é lyrico e rescende ao passado, dando um conjunto de coisas deliciosas que não se sente nas cidades dynamicas e modernas.¹⁸⁶

Porto Seguro



O marco de posse deixado pela frota de Pedro Álvares Cabra - 1500

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Rio da Vila (detalhe), onde hoje há uma ponte, no início da orla norte

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Vista do Farol da Cidade Histórica

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Vista da barra do Rio Buranhém

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Cruzeiro, atual Praça das Pitangueiras

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Chegada da cidade, onde hoje há o “Trevo do Cabral”

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Partes do atual centro da cidade - 1939

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Cidade Histórica. No canto inferior direito o Rio da Vila

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Cidade Histórica

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Cidade Histórica

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



O fortim da antiga vila de Nossa Senhora da Pena do Porto Seguro

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Igreja de São Benedito, na Cidade Histórica

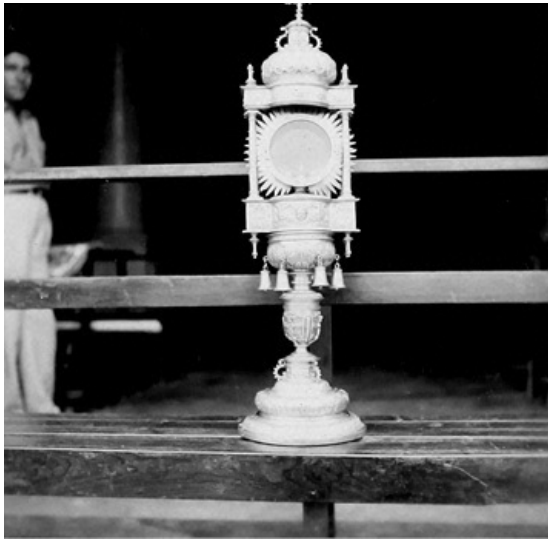
Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Centro da Cidade Histórica

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.







Igreja de Nossa Senhora da Pena

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Da direita à esquerda, a Casa de Câmara e Cadeia e a Igreja de Nossa Senhora da Pena

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Vista lateral da Igreja de Nossa Senhora da Pena

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Igreja da Misericórdia, antes e depois da restauração

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Coluna da antiga Igreja de São Francisco, a primeira construída pelos portugueses na América - 1503

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Cruzeiro em lugar não determinado pelo fotógrafo

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.





Passarela do Descobrimento

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.

Arraial d'Ajuda





Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Imagem de São Brás, Igreja de N. S. d'Ajuda

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.



Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.

Trancoso



O “quadrado” de Trancoso

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.





Igreja de São João Batista

Fonte: Fotos tiradas pelo Iphan, entre as décadas de 1930 e 1970.

Notas

155. Certeau, Michel de. *A escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

156. O DAC contava 9 regiões: **1ª** Região: Amazonas, Pará, Maranhão e norte de Goiás; **2ª** Região: Ceará e Piauí; **3ª** Região: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas; **4ª** Região: Bahia e Sergipe; **5ª** Distrito Federal, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Sul de Minas Gerais; **6ª** Região: Minas Gerais e sul de Goiás; **7ª** Região: São Paulo e Paraná; **8ª** Região: Mato Grosso e seguimento em São Paulo; e **9ª** Região: Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

157. Portaria nº 7 do Departamento de Aeronáutica Civil - DAC.

158. Idem.

159. Galdino Mendes nasceu em 10 de novembro de 1907 às 6h30 da manhã na casa de seus pais, na Avenida Silverio Nery, nº 57 - Manaus, Amazonas. Seus pais foram Galdino Mendes Bezerra Cavalcanti, por isso era chamado de Galdino Mendes "filho" e D. Sarah da Costa Mendes. Galdino Mendes foi efetivado no serviço público no ano de 1938 por meio do Despacho nº 4.671 do Conselho Federal do Serviço Público Civil assinado pelo então presidente da República Getúlio Vargas, publicado no Diário Oficial da União em 19 de abril de 1938. Em todo o ano de 1938 exerceu no DAC a função de engenheiro assistente técnico de terceira classe. Nos anos seguintes exerceu cargo de diretor de engenharia de classe "M" e em 22 de outubro de 1948 representou o país como Delegado do Brasil na terceira reunião do Comitê da AGA na *Internacional Commission Aviation Organization*, em Montreal no Canadá.

160. Execução do Programa de Serviços da 4ª Região do DAC - janeiro a junho de 1938, p. 2.

161. Idem, p. 3.

162. Morel, Edmar. *Sob os céus de Porto Seguro*. Salvador: Imprensa oficial do Estado, 1940. p. 170.

163. O Brasil vivia sobre a ditadura do Estado Novo Vargasista quem detinha o poder total das comunicações.

164. Entrevista. Vicente Lima Bezerra. Belmonte, 10 dez. 2016.

165. Descarto qualquer possibilidade dessa hipótese, no entanto, acredito que as obras depois de iniciadas poderiam estar paradas, e há 60 dias do evento pretendido (revoada) precisariam ser reiniciadas e o campo ser entregue pronto, nesse prazo. Mas a informação de já terem iniciado em 1938 é indiscutível, fundada em documento oficial do DAC.

166. Relva: gramado. Erva rasteira; conjunto de ervas rasteiras que juncam um terreno.

167. Morel, Edmar, op. cit., p. 170.

168. Pistas em formato de 'T' ou 'X' eram pensadas para contextos de guerra, possibilitando que aviões abatidos pudessem realizar pousos de emergência, sem precisar realizar voltas ou manobras prévias. Independentemente da direção de que vinham poderiam tocar a pista. Isso me faz pensar na hipótese de que, desde 1937 com a Portaria nº 7 do DAC, o Brasil já tinha uma perspectiva de entrar na segunda guerra, ou já sofria alguma influência nesse sentido. Por outro lado, acredito que o espaçamento entre primeira e segunda guerra mundial, na prática, não existiu. Durante esse período de decretação formal de guerra, o mundo se posicionou sempre sob uma postura de estar em confronto, tudo era pensado diante de bastidores de conflito. Por isso, campos de aviação eram planejados sob uma engenharia que visava mais eficiência em situações de combate.

169. Entrevista. Comandante João Ricardo Agullhon Hasché. Arraial d'Ajuda, 13 dez. 2016.

170. Morel, Edmar, op. cit., p. 170-171.

171. Entrevista. Senhor Hermes. Arraial d'Ajuda, 25 mar. 2017.

172. Por quase quatro séculos acreditava-se que o descobrimento do Brasil teria ocorrido no dia 3 de maio. Diversas conclusões fundamentaram essa suposição. O historiador português Gaspar Correia (1495-1561) afirmava que Cabral nomeou a terra nova de "Vera Cruz" em homenagem ao dia da "Invenção da Santa Cruz" comemoração religiosa em 3 de maio. A mesma convicção levou o rei português dom Manuel I (1469-1521) no Séc. XVI a mudar o nome da terra descoberta de "Vera Cruz" para "Santa Cruz". No Séc. XIX, José Bonifácio (1763-1838), "Patriarca da Independência" propôs que a primeira Assembleia Constituinte do Brasil, no ano de 1823, fosse realizada em 3 de maio para coincidir com a data de descobrimento do Brasil. Após a proclamação da República (1889) o decreto nº 155-B de 14 de janeiro de 1890, declarou o dia 3 de maio como feriado nacional por conta do descobrimento do Brasil. A suposição de ter sido o descobrimento no dia 3 de maio, foi por água abaixo com a carta de Pero Vaz de Caminha, testemunha ocular do

descobrimento, descoberta no ano 1817 pelo historiador português Manuel Aires de Casal (1754-1821). No entanto, a informação equivocada vigorou até o Séc. XX, quando no decreto nº 19.488, de 15 de dezembro de 1930 proferido por Getúlio Vargas, o dia 3 de maio foi excluído do calendário de feriados nacionais. Ainda assim, fica claro que em 1939 ainda era de costume comemorar o descobrimento do Brasil no dia 3 de maio e não no dia 22 de abril. Atualmente, o dia 22 de abril é feriado municipal na cidade de Porto Seguro instituído pela lei municipal lei nº 257 de 3 de novembro de 1997, data comemorativa do descobrimento do Brasil.

173. Jornal *Correio da Manhã*. Edição 13617, quarta-feira, 29 de março de 1939, p. 5.

174. Idem, p. 5.

175. Jornal *Correio da Manhã*. Edição 13731, sexta-feira, 11 de agosto de 1939, p. 7.

176. Portaria nº 41 do Departamento de Aeronáutica Civil – DAC.

177. Entrevista. José Carmo dos Santos. Arraial d’Ajuda, 20 out. 2016.

178. Entrevista. Rosa Jorge de Moraes. Arraial d’Ajuda, 25 jun. 2017.

179. Idem.

180. Entrevista. Manoel de Nonoca. Arraial d’Ajuda, 13 maio 2017.

181. Idem, op. cit.

182. Entrevista. José Hermes d’Ajuda. Arraial d’Ajuda, 25 mar. 2017.

183. Entrevista. José Carmo dos Santos. Arraial d’Ajuda, 20 out. 2016.

184. Entrevista. Manoel de Nonoca, op. cit.

185. Entrevista. Claudio Manguti. Arraial d’Ajuda.

186. Jornal *Correio da Manhã*. Edição 13713 – *Correio da Manhã* – Sexta-feira, 21 de julho de 1939.

PARQUE CENTRAL: UM FUTURO POSSÍVEL PARA O ANTIGO CAMPO DE AVIAÇÃO

Gabriel Dias

Por muitos anos, a história esteve presente na vida cotidiana dos arraianos. Transitamos sobre ela, literalmente, sem ter a menor noção de sua existência. Trazê-la à tona é devolver a importância da qual é merecedora. Reacender uma luz a muito apagada.

As discussões originadas a partir desta pesquisa sobre o antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda têm como uma de suas metas aguçar a curiosidade daqueles que a elas tiverem acesso, estimulando, assim, uma busca posterior e contínua pelo conhecimento da história local. Acreditamos, que após a leitura deste livro, novos debates sobre a comunidade local, seus espaços e suas histórias, ocorrerão de maneira natural. Este é um dos maiores objetivos do grupo, possibilitar que as gerações futuras conheçam mais o passado do lugar que habitam.

Nesse sentido, este livro se apresenta como uma provocação, produto que servirá de ponto de partida para o reforço da identidade local, por meio da história. Discutir sobre o Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda, desenterrando suas histórias e mitos, é, ainda, tomar para si uma responsabilidade de ressignificar a função social daquele espaço que outrora viabilizou o desenvolvimento econômico, social e urbano do distrito.

Isso nos leva à questão central desta sessão: como pode um espaço tão importante para o município e para toda a aviação civil no Brasil, na primeira metade do século XX, estar em uma situação de quase completo abandono? Resquício de mata Atlântica, verde em meio ao cinza, hoje cercado pelo progresso do não mais tão pequeno distrito pertencente ao município de Porto Seguro. Parado no tempo, em pouco se difere daquele campo que, em 1939, sediou a maior revoadada civil que até então se vira em toda a América latina.

Como se fosse um mero espaço vazio, que precisa de alguma forma ser ocupado, um grande elefante branco situado no coração do Arraial d'Ajuda, o antigo Campo cai lentamente no esquecimento. São poucos, hoje, aqueles que viram o Campo em seus dias de glória. Aqueles que ainda se lembram levarão consigo até o final estas memórias. Ficou claro para nós, durante o decorrer das entrevistas, a mudança na feição dos antigos, ao falar sobre essa época. O brilho no olhar de pessoas que foram protagonistas das histórias que muitas vezes são apresentadas como verdadeiras lendas locais é algo impossível de ser descrito. A satisfação em poder legar de forma perene as suas histórias fazia transbordar de entusiasmo aqueles senhores e senhoras que pudemos entrevistar. Narravam com uma energia não condizente a seus corpos cansados pelo tempo uma vida longa, muitas vezes se perdendo de forma prazerosa em meio a suas próprias lembranças. Os sorrisos, olhares e gestos daqueles que construíram a história do Arraial d'Ajuda, certamente, não serão jamais esquecidos por todos aqueles que se envolveram neste livro.

É necessário apresentar às novas gerações, responsáveis pelo futuro, aquilo que têm em mãos, o antigo Campo de Aviação, pois só dessa maneira poderemos fazer com que seja dada a devida atenção ele merece. Só assim, podemos evitar que o descaso se instale por completo, afetando-o de forma irreversível.

Façamos um exercício hipotético. Imaginemos um cenário, no qual aparece um pedaço do Muro de Berlim, repousando sob o chão de um terreno vazio. Um alemão que nada soubesse sobre o contexto da Alemanha pós Segunda Guerra Mundial, tal vestígio material seria visto facilmente apenas como um pedaço de concreto, sem importância alguma, mero entulho. Essa pessoa, ignorante da história de seu próprio povo, não haveria de hesitar em dar cabo dele, caso fosse necessário, jogando-o fora em uma lixeira qualquer, misturando-o a tantos outros restos de construções, degradadas pelo tempo ou pela própria ação humana. Uma vez misturado a outros destroços, aquele pedaço de concreto, que é muito mais que cimento, areia e ferro, é um pedaço da própria história da Alemanha, estaria para sempre perdido. E com ele, uma parte da memória de todo um povo se perderia. Seu significado, toda sua força, a mensagem que haveria de passar para gerações futuras, pelo simples fato de estar ali, sendo o que é, se perderia. Tudo jogado fora.

Dessa mesma forma, devemos considerar o antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda, o atual Parque Central. Não se trata apenas de um espaço que pode receber os aparelhos comunitários e servir como local de recreação comunitária. Ele guarda em si um pedaço substancial da história de todo o município de Porto Seguro. Contudo, para aqueles que não sabem disso, tal como o pedaço de concreto de nosso exercício hipotético, nada impede que ele seja descartado. E quais os riscos disso para a comunidade local? Por que é importante preservar este local e sua história? Um povo que não conhece sua história, nos padrões de sociedade como os que temos atualmente (comunidades históricas, aquelas que se compreendem e se justificam por meio da história) não possui identidade. E um povo sem identidade não consegue se manter unido.

Ao entrevistar os mais novos, crianças da faixa etária entre 10 e 15 anos, me entristeceu muito perceber que muitas delas não sabiam que "o Campo" (como é conhecido popularmente), tinha sido um dia, uma

pista de pouso. Provavelmente atribuem esse nome ao local devido ao campo de futebol nele existente, onde esporadicamente acontecem torneios. Mesmo os adultos, que já ouviram falar algo sobre, pouco sabem sobre a real dimensão da importância daquele espaço. O efeito dessa falta de conhecimento é visível a todos que por lá passam. Veículos trafegando, lixo e entulho lá são descartados, dentre outras coisas. Além disso, diversas construções invadiram partes do antigo Campo. Alguns ainda o aproveitam como forma de lazer, para a prática de esportes, como o futebol, ciclismo, ou para outras atividades recreativas, como passear com os cachorros, por exemplo.

Aqueles que ainda lembram dos tempos de prestígio estão cansados. Ao longo dos levantamentos para edição deste livro, percebemos que lentamente estão ressurgindo os movimentos em prol da preservação do Campo e a sua efetiva transformação em um Parque, que possa de fato ser utilizado por toda a comunidade local, mas não apenas como rota de passagem. Trata-se da continuação do trabalho iniciado nas décadas de 1980 e 1990, pela Associação Amigos do Arraial de Nossa Senhora d'Ajuda e o grupo Pró-Ajuda.

As pesquisas que deram origem a este livro juntam esforços a estas iniciativas, atuando em uma área diferente: nas memórias pessoais e familiares. Durante as entrevistas, nos deparamos com fotos incríveis que, até então, não despertavam muito valor aos seus possuidores. Muitas das quais, mofadas, devido à má conservação. Nosso trabalho está ajudando muitas fotos escaparem das caixas de sapatos, guardadas debaixo das camas e possibilitando o reencontro de famílias com suas memórias.

A valorização do pai, do avô, como o indivíduo mais importante de uma pequena comunidade do litoral baiano, em decorrência da sua função de Guarda Campo (caso de Manoel Crescêncio), ou um novo significado para uma foto antiga até então sem valor algum. Uma nova visão sobre aquela velha história sempre contada na família, nos encontros de Natal e Páscoa.

O passado é, para nós, um lugar de revelações, por mais contraditória que essa afirmação possa parecer. Somente a partir de um maduro encontro com ele, conseguiremos, de fato, compreender aquilo que somos. Dessa forma, o reencontro desses senhores e senhoras com o passado, além de impulsionar o sentimento crescente de orgulho e admiração por parte da família, incitou a retomada desses sentimentos em seus próprios interiores. Alguém esteve ali, humildemente solicitando que partilhassem um pouco do conhecimento que guardam consigo.

Esse retorno acaba por gerar um novo entendimento, um significado emocional diferente, em relação àquele período. Aqueles que presenciaram em primeira mão têm mais uma oportunidade de refletir sobre tudo o que ocorreu. Quais marcas ficaram daqueles tempos, em que aviões pousavam no Campo, e como isso pode ter modificado suas tomadas de decisões? Como os fatos que se passaram ali podem ter afetado, ou não, suas vidas?

As histórias pessoais contêm uma mescla de fragmentos de verdade factual com fantasias que constituem o psiquismo humano, temperados pelas transformações do funcionamento do aparelho psíquico ao longo do desenvolvimento e pela repressão, que terá influência no "roteiro escolhido" para contar uma vida. ¹⁸⁷

Essa afirmação, que nos leva a pensar sobre como nosso psicológico acaba "selecionando" e fazendo modificações na maneira de nos expressar sobre nossas experiências pessoais, levou-me a fazer reflexões. Reflexões sobre como a falta de interesse e a quase total ignorância da população, em relação à história local, pode ter afetado a maneira com que os anciões, que viveram aquela época, contaram suas histórias ao longo desse tempo.

Em risco de serem julgados como "inventores de histórias", é possível que tenham diminuído ou até mesmo omitido fatos importantes ao decorrer de suas vidas. O receio de ouvir um "ora, se foi tudo isso mesmo, como não colocaram uma placa ou monumento ali?" Ou, "e como nunca ouvi falar sobre isso?" Talvez, tais perguntas tenham silenciado, por muitas vezes, as vozes que iriam difundir conhecimentos sobre nossa história local.

Claro que o fascínio, gerado pela atividade de aeronaves em uma população acostumada a poucas novidades, pode e deve ter estimulado as mentes mais criativas. Até porque, quem não gosta de ter uma boa história para contar? Em rodas de conversas, entre um copo de cachaça e outro, não há indicador capaz de marcar quantos causos foram inventados, ou quantos feitos foram criados a partir do nada, usando como combustível, além do álcool, o misticismo e fascínio que toda aquela tecnologia e progresso implantaram na vida daquele povo simples.

Os problemas que enfrentamos hoje, referentes ao descaso com que é tratado o Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda, se iniciaram com o encerramento das atividades de voos comerciais, em 1982, quando inaugurado o atual aeroporto de Porto Seguro. Da atividade aeronáutica restara, a partir daquele momento, apenas o pequeno hangar, que abrigava duas ou três aeronaves, uma biruta, a casa do Guarda Campo e as lembranças, conservadas nas memórias dos moradores mais velhos. Iniciou-se assim, um período conturbado da história do Campo.

Entre 1987 e 1988, aconteceu a primeira invasão do Campo. A proporção da incursão foi considerada grande, dado o pequeno número de pessoas que habitavam o distrito. Um vereador da época acabou intermediando o conflito, propondo a realocação das pessoas e dessa forma, preservou a integridade do

espaço do antigo Campo de Aviação. Originou-se, assim, o bairro São Pedro Nº 1, ainda hoje, também conhecido como “Bairro Novo”. A partir desse momento, o Campo tornou-se a força modeladora da malha urbana do distrito, que cresceria vertiginosamente nas décadas futuras.

Ainda no sentido da urbanização, no decorrer das pesquisas, descobrimos que a “estrada da balsa”, só passou a existir graças ao Campo. Antes de sua inauguração, o caminho que ligava o Arraial ao centro do município de Porto Seguro era apenas uma picada na mata, sinuosa e nem sempre de fácil tráfego. As atividades aéreas serviram como força impulsora para uma grande obra (dadas as ferramentas e recursos da época), para ampliar e nivelar aquele caminho, de maneira suficiente a que ali pudessem trafegar com maior facilidade pessoas, animais de carga e veículos. Conforme Edmar Morel, “em 1939, por ocasião da criação do campo de aviação, o governo federal mandou abri-la, para possibilitar passar com veículos”.¹⁸⁸ O Campo de aviação moldou, indiscutivelmente, a forma com que o Arraial d’Ajuda cresceu, determinando as direções que a expansão urbana deveria seguir.

A partir da primeira invasão, aquela área, até então tida pelos moradores como intocável, por pertencer à Aeronáutica, passou a ser vista com outros olhos. Uma vez rompidas as barreiras físicas, cercas que foram arrancadas pelos invasores, romperam-se também as barreiras psicológicas que garantiam a segurança e a integridade daquele local. Os ares de seriedade e respeito, que pairavam em seu entorno, se dissiparam.

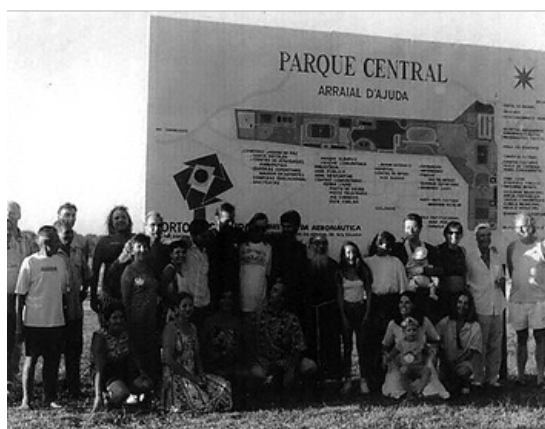
As pessoas não mais olhavam para o Campo de Aviação com o receio de antes, quando ninguém ousava modificar aquilo que à Aeronáutica pertencia. Surgiu um problema: o que fazer com aquele espaço não mais utilizado?

As respostas a estas questões vieram na forma de entidades civis que, inconformadas com a situação do Campo, e preocupados com seu futuro, começaram a traçar estratégias para ressignificar o espaço. Um desses grupos foi o Pró-Ajuda. Esse grupo começou a negociar com a prefeitura, a fim de aproveitar da melhor forma possível aquele espaço. Desprovidos de força política ou mobilização suficiente, para “salvar” a área total do campo, começaram a discutir a possibilidade de criar um projeto que arrecadasse fundos para implantar ali, aparatos de interesse da população.

A ideia inicial era dividir em pequenos lotes a parte do fundo, localizada nas imediações do recém-criado bairro São Pedro, esses seriam doados para a população. A parte da frente do Campo, que dá para o centro de Arraial d’Ajuda, seria dividida em lotes maiores, que seriam vendidos, a fim de arrecadar fundos para a implantação dos aparatos que auxiliariam a população com serviços básicos, como saúde, educação, administração do distrito, dentre outros.

Esse primeiro projeto não contou com força suficiente para ir adiante. Então, já em 1990, mais fortalecidos, decidiram por criar um novo projeto, onde a área total do antigo Campo de Aviação seria aproveitada como um parque, sem loteamentos. Para isso, necessitavam dialogar e conseguir o apoio de órgãos que dessem força à causa. Buscaram essa ajuda em instituições como o Iphan, além de outras entidades, como a Associação Amigos do Arraial de Nossa Senhora d’Ajuda.

Apoiados por essas entidades, foi criado pelo grupo Pró-Ajuda um documento de proposta para a ocupação da área do Campo de Aviação, no dia 2 de dezembro de 1990. Documento este, que tinha como proposta justificar os motivos pelos quais aquela área deveria ser transformada inteiramente em um parque. Foi aberto um grupo de discussão para qualquer pessoa que tivesse interesse em participar e passaram a se reunir regularmente, para que fossem pensadas e discutidas as reais necessidades da população a serem encaixadas da melhor forma possível no projeto do novo parque. Assim, nasceu a ideia do Parque Central do Arraial d’Ajuda.



Representantes da sociedade civil, juntamente ao Frei Miguel, posam para foto no dia da assinatura do convênio do parque central

Fonte: Acervo do Grupo.

Eis que, para surpresa geral, o grupo ganhou a simpatia de um Sargento da aeronáutica que, na época, passava pelo Arraial d’Ajuda. O Sargento Miranda, achou maravilhosa a ideia de criar um parque naquela

área, que estava até então abandonada, suscetível a invasões, e se tornou um verdadeiro padrinho do grupo, dentro da Aeronáutica.

O levantamento da área total do campo para a futura instalação do parque foi feito pelos próprios membros do Pró-Ajuda. Com auxílio de um Santana Quantum (carro), iam medindo as distâncias percorridas em seu hodômetro.¹⁸⁹ Uma bússola indicava a direção. Desta forma, percorreram o circuito que formaria o futuro parque. Segundo relatos, o desenho obtido por eles se aproxima muito das topografias atuais da área. Notou-se, após este primeiro levantamento, que a área total abrangida era muito próxima à do Central Park, de Nova York e daí surgiu a ideia do nome “Parque Central”.

É necessário enfatizar o papel fundamental da Aeronáutica para a implantação desse projeto. Toda a força motriz necessária para que ele saísse do papel e tomasse proporções reais, veio do órgão militar. Contudo, a colaboração da Prefeitura de Porto Seguro e o Governo da Bahia da época, também foram fundamentais para a implantação do Parque Central. Mas tudo começou com a iniciativa dos próprios moradores do Arraial d’Ajuda.

Era vontade da Aeronáutica que a sociedade civil estivesse representada no convênio que haveria de reger o Parque. Naquela ocasião, a única entidade devidamente regularizada, existente no Arraial d’Ajuda, era a Sociedade Amigos do Arraial de Nossa Senhora d’Ajuda, fundada em 1984. Ali estavam associados todos aqueles que participaram do movimento de criação do Parque. Por essa razão, a Sociedade Amigos entrou como representante da sociedade civil nesse convênio. Assim foi aprovado, em 1994, o projeto do “Parque Central”, que vigora até os dias de hoje, mediante a assinatura de um convênio de responsabilidade e gerenciamento da área entre a Prefeitura, Governo do Estado, Aeronáutica e a Sociedade Amigos.



Membros da Sociedade Amigos do Arraial instalam placa em sua antiga sede, que estava localizada na Praça Brigadeiro Eduardo Gomes (“Praça da Igreja”)

Fonte: Acervo do Grupo.



Da esquerda para a direita: O prefeito João Carlos, mais conhecido como “João da sunga”, o Major Brigadeiro do Ar, Carlos Sérgio de Sant’Anna Cesar e o arquiteto Servatius Hoogenboom, durante o evento de assinatura do Convênio do parque Central

Fonte: Acervo do Grupo.

Tão logo foi criado, o Parque Central começou a receber aparatos de utilidade pública. O primeiro foi o cemitério, ainda hoje ativo. O cemitério foi implantado com certa pressa, pois não havia mais espaço no à época quase secular cemitério de São Benedito, localizado entre a Praça São Brás, logo no final da Rua da Broadway.

Às vésperas da virada do milênio, a Prefeitura de Porto Seguro começou a questionar a posse do Parque Central (área pertencente à Aeronáutica), objetivando assumir completamente o controle sobre aquele espaço. Ao tomar conhecimento sobre isso, representantes da Aeronáutica vieram a Porto Seguro para discutir a questão. O caso revela o interesse político que havia na época, sobre a área do antigo Campo de Aviação. De acordo com alguns moradores locais, havia, e ainda há, uma vontade de alguns políticos locais de lotear a área. Felizmente, a intervenção da Aeronáutica não permitiu que isso acontecesse.

É preciso salientar, que a utilização daquele espaço como área comunal possibilita o desenvolvimento sociocultural, na medida em que existem atualmente escolas, quadras, campos de futebol, creche, dentre outras coisas. Caso o Parque seja loteado, todas as atividades que nele acontece, que reforçam os laços comunitários locais, serão perdidas. O Parque conecta os bairros e permite que as diversas partes da comunidade se conectem, garantindo uma aproximação valiosa da população do Arraial d'Ajuda.

Mediante tantos causos, lendas e histórias gerados a partir do antigo Campo de Aviação, hoje o Parque Central, pouco se faz para garantir sua manutenção, mesmo sendo tão importante para os laços de sociabilidade locais. Sem o apoio da sociedade em si que, por desconhecer a história desse local, perde a noção de sua importância. O trabalho de manter sua integridade e desenvolver seu potencial de maneira sustentável e bem pensada se torna uma tarefa árdua, quase impossível.

Um envolvimento maior da sociedade local como um todo, juntamente à ação dos órgãos responsáveis, sem sombra de dúvida, garantiria maior segurança em relação aos fins para os quais esse espaço seria destinado no futuro. O que julgamos ser imprescindível, levando em conta todas as ameaças que o antigo Campo de Aviação já sofreu e sofre até hoje.

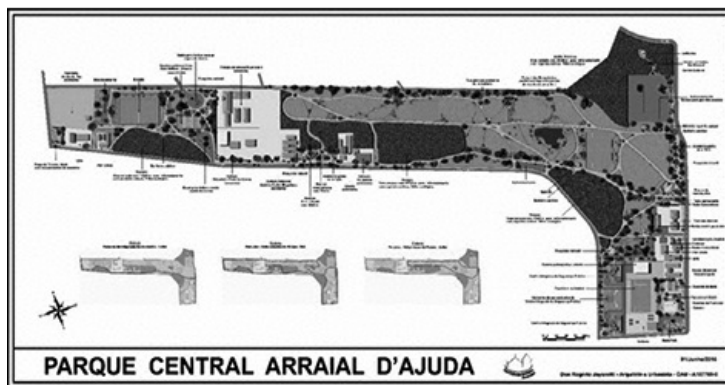
A preocupação com a preservação deste espaço público deve vir de todos, pois a todos ele serve e sua história, a todos nós diz respeito. Qualquer um que se sinta de alguma forma ligado ao Arraial d'Ajuda e suas particularidades, está também ligado, mesmo que sem saber, ao antigo Campo.

O projeto hoje vigente, fruto da parceria Aeronáutica, Prefeitura e Sociedade Civil, não chegou a ser concluído em sua totalidade. De fato, apenas uma fração dos aparatos comunitários e benfeitorias que constam no projeto original foram realmente implantados. Muito do que estava no papel nunca foi implantado. Nos últimos 20 anos, ele sofreu algumas mudanças, tanto para bem quanto para mal. Uma área que antes contava apenas com vegetação rasteira, foi reflorestada com mudas de árvores nativas e frutíferas, o que somou muito em relação à retomada da fauna local. Pássaros e animais de pequeno porte contam agora com maior área para se abrigar e reproduzir.

A Sociedade Amigos do Arraial trabalha hoje para impedir maiores danos ao antigo Campo de Aviação. Dentre os vários serviços realizados pela entidade, pode-se citar o fechamento das vias que se formaram com o tempo, pelo tráfego de veículo, limpeza, instalação de placas de conscientização e sinalização, além de administrar os eventos que ocorrem dentro da área do Parque Central, como é o caso da "feira da santa", que ocorre todos os anos, no mês de agosto. Nesse período, pessoas vêm de todas as partes do país para prestigiar a padroeira do distrito, Nossa Senhora d'Ajuda. Junto aos fiéis, chegam diversos comerciantes, que montam suas barracas no antigo Campo, para vender seus produtos e oferecer serviços diversos.

A Sociedade Amigos trabalha com poucos recursos e na maior parte das vezes sem o apoio dos demais órgãos que, de acordo com o convênio assinado na criação do Parque, deveriam ajudar a zelar por sua manutenção. Isso transforma o trabalho da entidade em uma tarefa verdadeiramente hercúlea. Dessa forma, o maior envolvimento da comunidade nas atividades relacionadas ao Parque é fundamental para que ele, de fato, continue existindo e todo esse passado que ele evoca, continue vivo no imaginário local. Grande parte do que hoje é o Arraial d'Ajuda, se deve a este espaço.

Existe hoje um novo projeto para o parque central, mais atualizado em relação às reais necessidades da população de Arraial d'Ajuda. Ambientes de lazer e cultura tomam maior espaço no papel, uma vez que os aparatos de necessidade pública, em sua maioria, foram instalados (Posto de saúde, UPA, EMBASA, cemitério, escolas, creche, setor administrativo). É necessário muito empenho por parte dos órgãos competentes na administração do parque, assim como da população de forma geral, para que este novo projeto possa sair do papel.



Novo projeto para o Parque Central, desenvolvido por Don Rogério Jayanetti em conjunto com outros moradores do Arraial d'Ajuda e lideranças da sociedade civil

Fonte: Acervo do Grupo.

Durante o levantamento de informações para a realização deste livro, grande foi o papel desempenhado pelos moradores locais. Muitas informações importantes surgiram ao longo de nossas conversas. Perguntamos, ainda, aos antigos e aos novos moradores sobre o que eles acreditam que deve ser feito com ou no Campo. Para finalizar essa sessão, apresentamos então, as falas de alguns de nossos entrevistados:

Eu gostaria que tivesse uma área de esporte, tipo uma quadra mais ou menos, pudesse [...], pudesse ter um bocado de tipos de esporte. Que tivesse uma piscina para natação, que tivesse uma quadra para tênis... que tivesse também para futebol, basquete, vôlei [...]. (Yuri, 10 anos de idade)

Devia é, no meu plano, vender as terras para o pessoal. A cidade crescer né?! Quem tem condições, fazer aí um negócio que para os pobres, que não tem nada. Só o que fizeram de bom, é escola [...] futebol não adianta aqui, porque não desenvolve. Agora, escola tá certo e hospital tá certo né?! Mas o resto tá aí desativado. (Senhor “Zé Pio”, de 97 anos de idade)

Ter parque de graça, ter, geladeira solidária, para acabar com a fome e tivesse cinema de graça também! (Yasmin, de 11 anos de idade)

Um lugar agradável para a sociedade. Um cinturão verde, que una todos estes equipamentos comunitários que já existem. Teria que ver quais equipamentos ainda estão faltando, e que seja entregue à população para esportes, contemplação... (Fernando, 63 anos de idade)

Mais bancos, menos lixo, mais latas de lixo para o povo, quando estiver vindo da praia, jogar o lixo. Menos mendigos naquelas áreas ali, cortar a grama, que tá muito alta e menos lama ali, porque tem bastante. (Nicole, 13 anos de idade)

Olha, só o que eu não queria nesse Campo era favela, que não dá certo. Aí, vai ter muitos ladrões, como já tem. Vai ter muito crime, vai ter muita prostituição e tudo. Mas minha opinião, se viessem me perguntar o que era que eu queria, eu ia dizer a eles: eu quero beneficiamento pra Arraial d'Ajuda. Não favela. Quadras para os jovens, pista de bicicleta ... pois é isso... tá merecendo. (Benedito Cassimiro, de 78 anos de idade)

E com estas inocentes e significativas opiniões, encerramos esta parte do livro, deixando para o leitor a mesma provocação: para você, o que deveria ser feito com o antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda? Além disso, levando em conta a importância deste espaço para comunidade local e a necessidade que todos se engajem nessa luta pela preservação do espaço e da memória e identidade que ele evoca, qual tem sido a sua parte nessa luta?

Notas

187. Libermann, Zelig. Tempo, memória e ressignificação. *Revista Brasileira de Psicoterapia*. v. 15, n. 3, 2014.

188. Morel, Edmar. *Sob os céus de porto seguro*. Diretoria de divulgação e cultura do Estado da Bahia, 1940.

189. Um equipamento que mede a **distância** percorrida por um veículo, localizado no painel do automóvel.

CAPÍTULO 5:

AS MEMÓRIAS DO COTIDIANO

Galileu Lemos Júnior

O dia 15 é destinado às solenidades religiosas em louvor da miraculosa santa, e, às vespertas, partem de toda a redondeza centenas de romeiros: uns a pé, outros por mar, a cavallo muitos. Há-os vindos dos confins mineiros, bahianos e espírito-santenses, afóra os das localidades litorâneas, carregados de milagres, amparando enfermos desiludidos dos recursos médicos [...]. (Eduardo Santos Maia, *O banditismo na Bahia*, 1928)

O texto que segue é dividido em algumas pequenas histórias, construídas sobre base historiográfica sólidas, apresentando depoimentos das pessoas que entrevistamos, fotografias e demais fontes, mas adicionando pequena dose de ficção. O objetivo dessa abordagem é tratar a temática com uma linguagem mais literária, mais leve, descontraída e prazerosa ao leitor, que nas sessões anteriores se deparou com pesadas e necessárias cargas de dados técnicos e histórico-contextuais sobre o antigo Campo de Aviação. Aqui, trataremos do cotidiano, algumas ações diárias que são, de fato, a vida humana e que dão volume ao devir humano que chamamos de história.

O texto correrá no estilo conhecido como “ficção histórica”. Tanto o local como os personagens que irão aparecer são reais. No entanto, alguns personagens que nos guiam ao longo dos mini-contos, são fictícios. Para tal, fiz uso das ferramentas propostas pela história oral e pela memória para contextualizar narrativa literária e história. A história oral é uma expressão democrática, onde o direito de falar é um processo inerente à produção do conhecimento. E me apropriei disso. E a memória passa a ser um tema central dentro do contexto contemporâneo de vida local, bastante relacionada com a formação da identidade arraiana.

Percebam que as histórias a serem apresentadas são situações cotidianas passadas em um cenário que circunda o antigo Campo de Aviação, tendo as suas imediações como eixo através do qual se desenrolam as histórias das pessoas que viveram e ainda vivem no entorno desse “bem cultural” da comunidade do Arraial d’Ajuda.

Esperamos que as situações locais aqui descritas também tenham feito parte das experiências do leitor e, dessa forma, que lhes sejam familiares.

No bar do Ziquita

Hoje eu sentei no bar do Ziquita, um dos personagens icônicos do Arraial d’Ajuda, e pedi Sprite, gelo, limão.

— Limão? - espantou-se Ziquita.

— Sim, uma rodela, por favor.

O bar vazio, do jeito que eu gosto. Vai encher depois das 17 horas com Sting do Arraial, Alfredo, Daniel e outros tantos velhos frequentadores. No Ziquita não se pode entrar bêbado, só sair. Tinha ainda o sol, que estava lá, nos mantendo vivos; o Cambuí à direita e o guardinha atrapalhando o trânsito, à medida em que tenta ajudar. Pessoas indo e vindo.

Rua Manoel Crescêncio, eis o local que, se o leitor bem prestou atenção no capítulo anterior, é uma homenagem a um dos guardas que durante anos trabalhou na manutenção do antigo Campo de Aviação do Arraial d’Ajuda.

À esquerda do bar está o Banco do Brasil, de onde ninguém saía com uma cara lá muito boa. Tempos de Lava Jato, desemprego e de um país perdido, afogado na lama política. Debrucei meu olhar no Campo de Aviação, que se perdia no pasto, nas estradinhas que o corta e por onde motociclistas, ciclistas e pedestres disputam um espaço na desordem. A feirinha, agora realocada um pouco mais para trás, disponibilizando mais um estacionamento; os moto-taxi jogando dominó. Eu era o observador, e nesta condição, percebi o Sprite chegando, perfumado, com uma flor vermelha de hibisco. Artimanha do Ziquita para curtir uma com a minha cara, só pode.

— Mais gelo Ziquita, por favor.

— Sim, Ivan Lins (assim que ele me chama, ironicamente, embora esse não seja o meu nome). E, calado, acompanhei o diálogo entre dois moradores antigos, sentados na mesa ao lado.

— É Rua Manuel Crescêncio Santiago, mas todo mundo chama de Rua do Campo. As pessoas não sabem disso. Os mais velhos sabem. Mas os moços não querem saber. Os turistas ligam o “mapis”, como é que é, “mapis”?

— Google maps - corrigiu o outro, que já tinha um smartphone.

— Isso, “mapis”, e vão seguindo o caminho que ‘tá’ ali.

— Normal, hoje em dia é assim!

A rua Manuel Crescêncio começa na bifurcação pelo qual se entra no distrito, vindo da balsa, passando pela pousada Jardim da Praia. O Campo ao lado direito de quem entra pela rua, e à esquerda repousam

mais de 100 imóveis, entre casas de moradia e comércio, até o posto de gasolina, num raio de 800 m. Eis a extensão da rua, que era tema do acalorado debate. Ponto de referência na rua, é o estacionamento, que se preenche de ônibus chegados de várias cidades brasileiras. É palco de eventos, shows e atividades esportivas. Ainda por essa rua, uma imensa área verde que durante a festa da santa, abriga barracas, bares e restaurantes improvisados. Por ali fixa-se o Mercado Distrital, que abriga restaurantes populares, pequenas lojas de roupas e demais bugigangas e os quiosques da feira verde. A feirinha.

Avizinhando-se a estes, está a sede e antena da rádio comunitária Arraiana FM. Depois, a sede da Administração Distrital e o Posto de Saúde. Em seguida, a agência dos Correios, uma igreja evangélica e a Escola Municipal Arraial d'Ajuda. Por fim, quadras de tênis, futevôlei, pista de skate, o campo de futebol e a Embasa, que está localizada já no início da rua dos Coqueiros. Percebeu? Já dobramos a esquina, no posto da gasolina mais cara do Brasil, segundo os próprios turistas. Do outro lado da rua, percorrendo este mesmo trajeto, comércio de material de construção, peixaria, academia, pousadas, locadoras de carros, moradas de gente antiga e ruas de acesso ao centro do Arraial e caminho das praias.

Os moradores renovaram os pedidos de bebidas ao Ziquita e se aprofundaram em suas considerações sobre o Campo de Aviação. E as histórias foram surgindo.

- Tá vendo aquele pé de mangaba lá de trás da antena, Zelito? Nos anos 50, 'seu' Hermes, que tinha lá seus 15 anos de idade, foi contratado para fazer uns reparos no campo. Ficou por lá menos de 30 dias auxiliado por um garoto distraído, mas bom de serviço, visto a grossura dos punhos e canela e a rapidez na recolha da grama cortada que ia ficando para trás.

Segundo o narrador, que empolgado, pediu outra cachacinha, entre as atribuições de Hermes e seu ajudante, neste curto período de trabalho, estava o de cortar a grama, deixar ela aparadinha, bem baixa, para que os aviões pousassem e aterrissassem com segurança. A máquina usada para tal serviço era carinhosamente conhecida por "safadera", (apesar de pronunciada erroneamente, constato tratar-se aqui de uma ceifadeira) e era puxada a boi. Na medida em que Hermes, a máquina e os bois percorriam os 800 m de norte a sul da pista do Campo de Aviação, o ajudante vinha atrás fazendo pequenos montes com a grama cortada para depois retirá-la com a "galinhota". E foi numa manhã destas, sol que não dava trégua, que o garoto, possuído por uma fome danada, foi colher mangaba das mangabeiras que ficavam atrás da cerca divisória do campo com a mata, esquecendo-se de retirar a galinhota que descansava no final da pista, fazendo capotar o pequeno avião de duas asas dos correios que pretendia sua aterrissagem. Deu perda total, mas, por muita sorte e até mesmo perícia, piloto e copiloto saíram ilesos, pela janela do avião que tinha as rodas voltadas para o céu azul.

A plateia formada em torno da mesa de bar, com essa história fantástica, cresceu em dobro. Todos atentos, uns dizendo que sim com a cabeça, outros conferindo o zap e levando bronca das patroas. E todos esperando a sua vez pra contar história. Como essa, de João de Loló, ambientada nos anos 60, a que todos acompanharam atentos à narrativa do ilustre professor do municipal, que pôs até título na sua história contada.

Assim ele começou, gesticulando, acomodando-se na cadeira de PVC.

Anos 1960 (de como João de Loló viu um avião pela primeira vez)

Manhã quente, de sol escaldante e de suor que descia pela testa, inundando os olhos já marejados de João de Loló, rapazote em seus incertos 20 anos. Retornava de Porto Seguro, transpondo o rio Buranhém na canoa remada por baiano João, navegando em maré cheia. A sacola com cartas, bilhetes de recados e postagens oficiais para deixar na igreja Nossa Senhora d'Ajuda, ponto de referência para todas as demandas sociais do povoado, como casamentos, batismos, ritos de morte, aconselhamentos e as festas e romarias que se se concentravam na praça da Igreja de Nossa Senhora d'Ajuda. A igrejainha, de costas para o mar, recebia o casario que era morada dos padres e apoio aos romeiros da festa de agosto; visitantes e forasteiros.

A praça da Igreja (institucionalmente praça Brigadeiro Eduardo Gomes - outro nome que deve ser familiar ao leitor, após a leitura do capítulo 2 -, acabava na rua da Palha, hoje Broadway, continuando num caminho que leva ao cemitério de São Benedito. Para a esquerda vai-se ao caminho da praia pela trilha do mucugê. A direita do cemitério, o campo de futebol (atual praça dos "hippies") com casinhas em estilo colonial no modelo jesuíta, construídas no entorno da praça São Brás. O beco do Piu e a rua da Lapinha desaguavam na rua do Campo, como é ainda hoje. O resto era mato, roça de mandioca e córregos exuberantes. E é claro, o Campo de Aviação, distribuído numa área de aproximadamente 400 mil metros quadrados que recebia a pista em T, como o leitor viu no capítulo anterior.

E, especialmente neste dia em que João de Loló se "despachava" para além do Buranhém, o povoado estava em polvorosa. Corria a boca e ouvidos de todos que um vôo da Sadia chegaria ao início da tarde. Era sempre um acontecimento, não só a chegada do vôo da Sadia como também a de outras companhias aéreas que aqui desciam, inclusive aviões militares. E era para estar lá, na borda da pista de grama bem cuidada desde sempre por "cuidadores do campo de aviação", que agora Loló enfrentava um longo trecho de estrada desde o porto do Meio, que fica atrás do que hoje é o bairro São José. João de Loló foi ao banheiro da santa,

de onde corre água da fonte, banhou-se na água santa, matou sua sede e trocou a água do cantil de alumínio, presente lhe dado por Carioca, que foi um dos inúmeros funcionários da Petrobras que desbravaram as matas na busca por petróleo, dinamitando e abrindo estradas e clareiras. Loló já podia ouvir o som do Cessna singrando os céus. Por garantia, fez o sinal da cruz e recomeçou a caminhada até a igreja Nossa Senhora d'Ajuda. Atrás dela, a linda a vista. Descansou por ali, refez mentalmente a trajetória que acabara de vencer e, de novo, fez o sinal da cruz. Estava entrando em campo santo, costeando as paredes das casas em busca de sombra. Deu boa tarde a Nonoca e Miúda e ganhou um pirulito do seu Cazuza.

O Campo de Aviação foi ponto de apoio estratégico durante a Segunda Guerra. Voos militares partiam de Vitória com escalas em Arraial, Salvador, Natal, Fernando de Noronha, rumando para África do Norte. Depois da guerra, instala-se uma linha regular de voos comerciais que atendiam militares, fazendeiros, gente de posses que estudavam em Salvador e políticos locais. A lotação era completada com os correios e demais encomendas. Partia do Rio de Janeiro, cobrindo Vitória, Canavieiras, Arraial d'Ajuda, Belmonte, Ilhéus e Salvador. Vale acrescentar que Belmonte era a cidade mais importante no sul da Bahia, na primeira metade do século XX. Ali havia uma conceituada escola de Aviação, uma agência do Banco do Brasil e o Ginásio. Era a riqueza do cacau. Com o fim do ciclo e a construção da BR101 que se ligou a Porto Seguro, em 1973, através da vicinal BA367, Belmonte ficou praticamente isolada. E, Porto Seguro, ainda era uma senhora que engatinhava.

João de Loló cruzou a rua da palha e correu até o Campo, acotovelando-se no cercado, onde hoje, em 2017, é o estacionamento do Cambuí. Ali perto havia um barracão que vendia o coco, o biju e as frutas da terra, em especial a mangaba. Era muita mangaba. Acotovelavam-se os moradores locais, o que, de certa forma, não era comum. A média de espectadores para apreciarem o movimento das aeronaves era baixo. Queriam ver descer os passageiros, a gente bonita, elegante; e os coronéis de bengala, os militares. Então rasgou o céu o Cessna da Sadia, voando baixo, trem de pouso arriado; tocou a grama e deslizou. Taxiou e se apresentou magistralmente ao povo que assistia a tudo calado, boca aberta, mãos fechando os ouvidos, tamanho era o barulho dos motores que ficavam em funcionamento, pois logo partiriam para Ilhéus e Salvador. Para decepção dos espectadores, neste vôo, ninguém desceu. O piloto abriu uma janelinha, jogou 10 pacotes pequenos e leves para alguém que apanhou tudo lá embaixo e desapareceu atrás das nuvens. As pessoas bonitas, os políticos e coronéis, não desceram. Nem acenaram.

Os debates que se sucederiam após a emocionante história contada pelo professor do municipal; os copos todos renovados, sem exceção. Água, cervejas, pinga, sprite. Nos tempos destes acontecimentos narrados, anos 60, o Arraial, assim como nos demais povoados da região, era uma miséria só. Eram roças de mandioca, criação de porcos e umas vaquinhas minguidas espalhadas pela pastagem ingrata.

Benedito (Entrevista com Caipora)

A gente sobrevivia das pedras, o mangue, a pescaria, tirar o ouriço. Era a conveniência daqui naquela época.

Benedito Caipora

Em uma tarde que já pronunciava o pôr do sol do último dia do ano 2016, uma pequena equipe de pesquisadores encontra-se na porta da casa de Caipora (Benedito Ramos Casimiro, com 78 anos), como ele irá dizer mais tarde, ao pé da mesa com xícaras para o café e os smartphones gravando. O seu Caipora mora em frente ao Campo, no que é hoje a rua Manuel Crescêncio, há mais de 40 anos.

Fomos bem recebidos em sua modesta casa, de pequenos cômodos, confortável e movimentada. Pescador, mecânico, e outras tantas aptidões necessárias a sua sobrevivência, pai de 12 filhos (2 já falecidos), ele nos recebeu em sua casa, onde esforçou-se para lembrar e contar o que viveu e viu, e o que de fato lhe foi importante enquanto sujeito inserido no contexto espaço e tempo de Arraial d'Ajuda. A sua memória e a do Arraial da segunda metade de século XX, andam juntas. A equipe de pesquisadores era liderada pelo professor Tharles, com os pesquisadores Vinícius, Gabriel, e acompanhados por Cintya Campeche, intermediadora do encontro, gravou um bate papo com Caipora e que transcrevo, observando que houveram adaptações com o objetivo de dar a entrevista um olhar literário, respeitando a originalidade da entrevista ao compor o texto deste conto dialogado. Observo ainda o consentimento do grupo de pesquisa ao produto final, bem como da família do entrevistado.



Benedito Caipora, Tharles e Galileu

Fonte: Acervo do grupo, 2016.

E assim contou Caipora, naquele fim de tarde quente no sul da Bahia:

— Eu trouxe uma chapa de fogão lá, que a Petrobras me deu. Eu trouxe aqui pro Arraial d’Ajuda. Quando eu chego aqui, o fiscal Antônio Moraes, que foi fiscal daqui naquela época, viu essa chapa de fogão e disse pra mim assim:

- Você não vende pra mim essa chapa de fogão?
- Eu digo “não, eu quero pra fazer um fogão pra mim”.
- Por que, rapaz?
- Respondi que eu não quero vender.

Antônio Moraes, insistente:

- E fazer um negócio, você faz comigo?
- Depende - respondeu Caipora com apreensiva curiosidade.
- Então bora ali.

E lá foram os dois pelas ruelas da vila. Caipora morava de aluguel na casa da tia da esposa, chegado de Porto Seguro há pouco tempo, na época. Ao chegarem à frente do campo, no espaço que hoje separa o Ziquita e o Banco do Brasil, e de frente para o que hoje é a feirinha, Antônio falou:

— “Óia” esses “terreno” aqui, tudo vago, não tem ninguém. “Esses terreno aqui”. Se você quiser trocar por essa chapa de fogão, você escolhe qual você quer.

No que, prontamente, Caipora respondeu:

- Oh meu Deus, que beleza. “Vão fazê!”.

Seguiu ele, já se emocionando com a lembrança e em apocalíptico prenúncio:

- Aí eu cheguei e tirei esse pedaço de terreno. E olhei os outros vagos e disse:
- Bom, eu não vou tirar mais porque Arraial d’Ajuda não vai adiante que eu sei.

Caipora coça a perna espantando o maruim e continua: — Depois desse terreno, eu comprei umas galinhas e soltei aqui em casa. No outro dia eu tive reclamação de Manuel Crescêncio:

— Faça o favor de não por galinha no campo que eu não quero galinha no campo por causa dos aviões; não quero animal no campo nem ninguém passando no meio do campo.

— Os administradores daqui, naquela época, continua Caipora, eram Antônio Gordo e Romildo. E aqui aterrissou a Cruzeiro, a Sadia e a Varig. E eu trabalhei, nessa época. Então, não entrava nada aí, viu, a não ser o guarda campo. A gente não entrava... rodeava, né. Aqui tudo era mata, viu. Naquela época, minha mulher, sentada na soleira da porta disse: Benedito, o que é aquilo que tá passando no campo lá? Eu disse, não sei. Era uma onça. Já pensou? Naquela época, era tudo mata depois desse campo.

— Seu Benedito, o senhor contou no início da entrevista a história sobre a chapa do fogão que a Petrobras lhe deu. Sabe-se que a Petrobras, nos anos 60, andou por aí a cavar e dinamitar a fim de ver se achava petróleo. E lhe pergunto: trabalhou na Petrobras também?

— Trabalhei... naquela época pegavam a gente que nem cachorro; não tinha documento, eles não pediam documentos. “Quer trabalhar?”. “Quero”. “Então, vamos”. A gente ia. Trabalhei na Petrobras quatro ou cinco anos, um negócio desses. Ajudante de mecânico. Eu também ia pra mata levar os porta-mira, os topógrafos, quando eu estava desocupado. Quando eu não estava, eu ia trabalhar no carro. Apreendi o ofício de mecânico e a dirigir, com um caminhão velho do finado meu pai Marcelo, um Chevrolet. De noite, quando terminava o serviço, eu ficava com os peitos doendo, com o volante que era duro pra danar. Rapaz... trabalhei, fui pra mata carregar madeira com o caminhão, trabalhei com a *vasculhante* de Pagão, trabalhei na *vasculhante* de Orfrezino, trabalhei na (ele coça a cabeça, como que cutucando a memória)... numa, numa... na *pickup* de Pagão. Também fui delegado. Quem me *anomiou* foi Cadu, filho do dono do posto. Foi ele que me *botô*, me *anomiou* aqui pra ser delegado. Sabe por quê? Porque tinha ladrão aqui, ladrão que andou roubando a igreja, roubou até a coroa. Você sabe disso né, que roubaram a igreja uma época? Mas a gente sabe, mas a gente não vai dizer quem é, já descobriram, gente daqui mesmo... e tudo isso.

Empolgado com as lembranças que não o enganava, seu Caipora seguia em frente: Eu botava na rua 10, 12 cordas e vendia 1, 2, porque ninguém tinha dinheiro, já pensou? Eu mandei um pau de galinha pra Porto Seguro, pro Gilbertão. Só vendeu duas, voltou o resto. Com 20 galinhas que eu mandei. Era difícil. A gente sobrevivia das pedras, o mangue, a pescaria, tirar o ouriço. Era a conveniência daqui naquela época.

— O senhor chegou a conhecer algum piloto?

— Josuel e Miquelau. E Faísca também. Eu me lembro como hoje. Naquela época trabalhei de mecânico e eu descobri o defeito do avião. Uma vela. O avião tem vela. E o avião tava falhando e o piloto mandou eu olhar. Primeiro ele perguntou qual era a pessoa que ia ajudar ele lá, que ele tava sozinho. Aí o Romildo, que era guarda-campo daí, de muitos anos, me apresentou: o Benedito aqui, ele entende um pouco e tal. Aí eu fui. E consertei. Era a vela mesmo.

Pausa. E entre risadas e um gole e outro do café, seu Caipora fala do cuidado que deveria se ter com a pista de pouso:

— Esse campo aí era uma beleza, esse campo aí. Se a formiga abrisse um burquinho deste tamaíinho assim ó, o guarda-campo ia lá e tapava. Você sabe, qualquer valetazinha, qualquer *buracuzinho* que dá no campo, em qualquer lugar... se passar um avião... quando passa um carro dá um baque, que dirá um avião, né? Não queria isso não, viu!

E quando acontecia um pouso aqui, a comunidade se reunia pra ver?

— Vixe, nossa senhora! Parecia que era Jesus que ia ressuscitar no campo. Todo mundo ia olhar, ficava cheio de gente, cheio mesmo. Era uma festa. E tinha uma cantina onde ficam os passageiros, tinha um treilerzinho dentro da cantina que vendia doce pra quando chegasse o pessoal. E fizeram uma placa grande indicando... assunte só o que tava escrito na placa: aqui no campo tem que fazer hospital, um posto médico, uma quadra para as crianças brincarem e um campo de futebol pra pessoa se divertir. E não fizeram nada disso, arrancaram a placa. Aqui descia a Sadia, a Cruzeiro e a Varig. Tinha o angarzinho deles aí. Tudo passageiro. Todo mundo usava aqui, todas as cidades em volta. Aqui que era o aeroporto da região toda. De Eunápolis, Guaratinga.

— Pra finalizar, seu Caipora, nos anos 90 aconteceram algumas invasões no campo. O senhor se lembra disso?

— Ai ai... Ó, o cara cheio da grana. Assunte só o que aconteceu... até tinha esquecido disso. Cercaram o campo no meio. A Aeronáutica soube e com dois dias botaram foi gente e tiraram rapidinho. Mas, mudando de assunto (que esse é polêmico), desconversou. E continuou: Rapaz, olha. Só o que eu não queria nesse campo era favela, que não dá certo. Aí vai ter muitos ladrões, como já tem. Vai ter muito crime, vai ter muita prostituição e tudo. Mas minha opinião, se viessem me perguntar o que era que eu queria, eu ia dizer a eles: — eu quero beneficiamento pra Arraial d’Ajuda. Não favela. Quadras pros jovens, pista de bicicleta... pois é isso... tá merecendo. Aqui não tem.

O cotidiano do forasteiro

1997

Quando Getúlio desembarcou da balsa, já em terras arraianas, fazia uma noite quente de janeiro de 1997. No coletivo se sentou no final do corredor quando este partiu, lotado até seu último centímetro quadrado, para o centro do Arraial d’Ajuda, distrito de Porto Seguro. Pela estrada de chão batido, lamas e areia em trechos diferentes, o ônibus deslizou aos solavancos, venceu a “ladeira da santa”, que é por onde se chega a vila, por assim dizer. Um pouco mais a frente, dois caminhos a seguir: indo a esquerda, chega-se ao centro histórico de Arraial. O outro caminho, se continuar em frente, leva a Trancoso, Espelho, Caraíva e Vale Verde. O ônibus dobrou a esquerda, passando pela Rua Santa Rita, a Praça Brigadeiro Eduardo Gomes e pela charmosa igrejinha de N. Sra D’ajuda.

Desembarcou a multidão no começo da Broadway (sim, você não está em Nova Iorque) e por um longo tempo Getúlio ficou na praça, que tinha um bizarro monumento representando três aviões pretendendo girar entre si, em círculos. Os casarios históricos cercam a praça e a igrejinha. Atrás, um alucinante

mirante, algumas poucas casas lá embaixo e Porto Seguro do outro lado do rio Buranheim. Arraial fervilhava de gente, afinal, era janeiro, verão, semana do famoso réveillon da Bahia.

Getúlio atravessou a Broadway, um calçadão com pedras portuguesas (na foto, ainda chão batido), harmonizado por casas do século XVIII, ali construídas para abrigar os romeiros que, aos milhares, visitavam arraial na festa de 15 de agosto. Romeiros e mascates, na rua da Palha, como era conhecida a Broadway por conta do telhado sobreposto às casas de pau a pique. No final dela, o cemitério, “muito longe” da igreja, como diziam os antigos, instalado ali no final do século XIX (não se sabe ao certo a data da instalação do cemitério, ainda não foram encontrados ou talvez nem existam registros) quando se proibiu o sepultamento no interior das igrejas e no seu entorno. Obviamente, no interior da Igreja d’Ajuda, também não se podia mais sepultar. Era preciso respeitar a bula papal.

Nosso personagem avançou em direção a rua do Mucugê para encontrar Xavier, o amigo gringo, que viera da Argentina. Para os baianos, argentino é gringo, mas para Getúlio, gaúcho nascido nos pampas, argentino era... simplesmente argentino, fronteiriço, hermano. Xavier estava no Asterix, um bar no final do Beco das Cores, rodeado de pessoas cool, as conversas rolando em vários idiomas, a cerveja Sol servida com pedaço de limão cortado, colocado dentro da garrafa.

No outro dia, após violenta ressaca matinal, Getúlio saiu pra almoçar. E, alguns anos mais tarde, essa foi a leitura que me fez sobre suas primeiras impressões em relação ao Arraial:

— Bah, eu não entendi o Campo, quando atravessei pela primeira vez, na luz do dia. Eu atravessei ele vindo do bairro São Francisco, pela Rua dos Oitis, cortando a rua das Palmeiras. E já saí no centro do distrito, pelo beco do Piu. Ali perto tinha o mercado Dunando. Tu te lembra? Eu lembrava, é claro. Eu cheguei na mesma época. Continuou ele: Tu te lembrás da delegacia que tinha ali? Bah, tava caindo aos pedaços. E Raimundão, depois d. Dulce, não se afrouxaram, prendiam ladrão a torto e a direito. Que exagero, retruquei. Era um que outro, e de fora.

Getúlio seguiu com a ladainha: “depois de comer no Bandeirão, fui à praia do Mucugê, mas não gostei”. Tinha muita pedra (os recifes), disse ele, que jamais havia visto uma barreira de corais. O mar estava muito longe (maré seca) e ele ficou perdido na multidão de banhistas. Gente de toda parte do Brasil, estrangeiros e muitos, mas muitos cães abandonados.

Subiu de volta a ladeira da rua do Mucugê e foi ver o Campo. E passou a perguntar aos transeuntes que circulavam por ali, indo em várias direções, a pé, de bicicleta, outros no lombo do cavalo. Os que cortavam o campo de moto, não dava para parar, corriam demais, perigoso para os distraídos. Encontrou dois jovens indo na direção do centro da cidade e, provavelmente, a caminho da praia. Os parou e fez brilhar seu lado repórter, perguntando se ali fora realmente, em tempos longínquos, um Campo de Aviação.

— Eu não sei o que é não moço, só sei que eles dizem que é o Campo de Aviação. Nunca vi nenhum avião aí. Tem *uns pessoal* que cuida ali, *gadanhanu*, *tiranu* o lixo.

— Eu também nunca vi, já tô aqui há dez anos. Sou de Ipiaú – disse outro, empurrando o carrinho de milho.

— Piauí? – perguntou Getúlio, impressionado pela distância e surpreso: nunca havia visto um homem do norte.

— Ipiaú. Sabe onde é não moço? *Oxi*, tá por fora.

Esse pessoal a quem se referiu o rapazote, que limpavam o campo, eram funcionários da prefeitura em parceria com Sociedade Amigos do Arraial, fundada em 1984, com a proposta de aproveitamento da área exclusivamente para instalação de equipamentos e benfeitorias que atendessem a comunidade e aos turistas que redescobriram o sul da Bahia como polo turístico que se tornou a partir dos anos 1970. Com este objetivo, ou seja, responder a estas perguntas e de dar ao Campo de Aviação melancolicamente extinto das funções de aeroporto regional, é que este grupo de moradores, nativos e não nativos, se uniram na intenção de dar a área um destino de plena integração com os moradores intencionando ali criar e estabelecer uma infraestrutura que possa atender a população, estabelecendo um elo de integração com a memória local.

O que fazer com uma área de 402 mil metros quadrados localizada no eixo central de Arraial d’Ajuda, área antes conhecida como o Campo de Aviação, constituída em 1939 e que, desde os anos 70, com a criação da BR101 e a construção do aeroporto em Porto Seguro, se encontrava desativada? Como tornar essa imensa área verde, que tem uma rica história na identidade do povoado, um lugar de uma honrosa serventia, dando a ele a importância social que merece, livrando-o do abandono, do lixo, das invasões e do descaso moral e estrutural que lhe come pelas beiradas?

Pensou-se um complexo de educação com escolas, creches, campos de futebol, quadras poliesportivas; hospitais e postos de saúde, área de recreação, espaço cultural, estacionamento, instalações administrativas, centros de pesquisas botânicas e parque agropecuário. Um sonho que vai aos poucos se tornando realidade ao sabor do vento da política local.

Salvo algumas tentativas de invasões, algumas políticas, outras existenciais, o Parque Central hoje pede um maior respeito por sua memória e importância histórica por parte da população que vê na imensidão de sua área apenas passagem que liga as praias e o centro histórico aos bairros que surgiram onde eram matas e riachos. Pudera, pois na década de 80, quando se pensou o Parque, Arraial d’Ajuda tinha menos de 2 mil

habitantes. Hoje são mais de 25 mil almas, sendo que grande parte das famílias de trabalhadores migraram de outras cidades da Bahia e de outros estados.

Isto posto, não se contempla neste público uma identidade local, de preservação da história que não conhecem, não viveram; não pertencem ao lugar. Para tal construção identitária, é necessário partir da educação ofertada pelas escolas do povoado à criação de um projeto de resgate histórico a fim de despertar nos mais jovens a consciência de preservação e de pertencimento a este lugar, consagrado pelos aviadores da metade do século XX como uma das melhores pistas de pouso e decolagem do estado da Bahia.

A este lugar, vidas e suor foram dedicados no corte e aparo do gramado da pista, no conserto da cerca divisória, na manutenção do hangar, no transportar de enormes galões de gasolina e querosene, no espantar galinhas e porcos invasores a despeito da distração dos vizinhos que moravam às margens do campo, ali, na rua Manoel Crescêncio; no aperto de parafusos de motores agonizantes e reparos em hélices e asas e trens de pouso. Havia aqueles que ganhavam uns poucos trocados num Arraial d'Ajuda pobre e pacato ao oferecerem-se como carregadores de mala, transportadas ao lombo do cavalo ou sobre os ombros até a balsa, estacionada na foz do Buranheim. Esse era o cotidiano, tão sofridamente feliz como ainda o é. A felicidade não mede esforços, ela aparece na sombra do sofrimento e do cansaço.

Surgem então os anos 80 e com eles uma excêntrica população de alternativos se estabelece na região, desde Porto Seguro, chegando a Caraíva. Também chamados de biribandos, estes jovens esteticamente revolucionários e comprometidos com um estilo de vida alternativo, se instalam no Arraial acreditando ser este o paraíso, o éden existencialista, o paradigma do bem viver em harmonia com tudo e com todos. Eles têm o dinheiro (na verdade, bem poucos o têm, as propriedades eram por demais baratas), compram terras e casas e dão ao lugar um carácter rusticamente apaixonante e moderno, eclético, bossa-nova e rock and roll. Com uma vida assim, filosofou Getúlio, é impossível voltar para casa.

O Campo, continua Getúlio, triunfante ao ver o time do Zebra Futebol Clube jogar no campinho, era imenso, em formato de T. A velha delegacia, uma caixa d'água enorme e lá na frente, indo para o sul, era o caminho para os bairros São Francisco e o São Pedro, carinhosamente chamado de Bairro Novo. Adiante, o Guanabara e outros bairros que viriam a surgir depois. E do outro lado do campo, o Loteamento do Parracho. Avançando pelo emaranhado de estradinhas serpenteando entre as já poucas mangabeiras, via-se muitos outros campinhos de futebol com a garotada jogando um "baba", a creche da Vó Jurema, o novo cemitério municipal (Jardim da Paz) que recebia os mortos desde que o cemitério São Benedito encerrou lá os sepultamentos por falta de espaço.

— Já teve invasão aqui moço, disse o homem com caixa de isopor resguarddo queijo coalho no palito. Na mão direita, um baldinho com carvão em brasa. Eu cerquei um lote, ele disse, mas a aeronáutica mandou tirar. Era cada "*helicotro*" que desceu aí no Campo. Não teve jeito, tivemos que sair.

Em uma gravação que Getúlio fez no pequeno gravador, ele registra uma fala sua, como se estivesse tentando dizer a alguém: "Bah meu, os caras andam com uns facões enormes na cintura ou carregando na mão mesmo. Bah, no sul prenderiam na hora, por porte de arma branca. Tu vê só! E os guri carregando gaiola de passarinho? E as "mina", as baianas? Bah, umas moças tri lindas. Acho que vou ficar por aqui. Esse lugar tem energia muito boa.

E nem aeroporto tem mais, só do outro lado do rio.

Não vou, não vou, não vou.

O BRIGADEIRO EDUARDO GOMES: UMA PESSOA QUE MARCOU A HISTÓRIA DO ARRAIAL D'AJUDA

Quando se trata do antigo Campo de Aviação do Arraial d'Ajuda, um personagem que os moradores mais velhos da comunidade sempre lembram é o Brigadeiro Eduardo Gomes. Sem dúvidas, ele foi uma das personalidades mais marcantes de toda a história do Brasil, durante a primeira metade do século XX. Como o leitor deve se lembrar, após a leitura do capítulo 2, a principal praça e o maior colégio municipal do povoado receberam o nome Eduardo Gomes. No entanto, se perguntarmos à atual geração de ajudenses, sejam eles nativos ou pessoas que tenham vindo de outras partes, os motivos dessas homenagens, certamente não saberão o porquê. O objetivo desse apêndice é apresentar, de forma rápida, um pouco da história deste personagem, cuja presença ainda hoje se faz sentir, na geografia urbana do Arraial d'Ajuda e na memória dos seus habitantes.¹⁹⁰

O Brigadeiro Eduardo Gomes (1896-1981), esteve intimamente ligado aos grandes fenômenos políticos brasileiros durante a maior parte do século XX. Sua projeção política se iniciou com a revolta dos 18 do Forte, em julho de 1922, evento que desencadeou o chamado Movimento Tenentista.¹⁹¹ Eduardo Gomes foi gravemente ferido durante a revolta que, apesar do fracasso, o transformou em um dos heróis da república brasileira. Pouco tempo depois, participou, também, da Revolta Paulista de 1924. Após ela, quando se dirigia para integrar a Coluna Prestes, no sul do Brasil, acabou sendo preso, mas foi solto em 1926. Três anos mais tarde voltaria a ser preso, mas solto ainda em 1929, a tempo de participar das mobilizações que resultaram no golpe que derrubou o presidente Washington Luís, em 1930, e levou Getúlio Vargas ao poder.

Com a subida de Vargas ao poder, Eduardo Gomes desempenhou importantes funções administrativas e ascendeu na hierarquia militar. Um de seus mais importantes trabalhos foi a criação do Correio Aéreo Militar (CAM), que mais tarde se transformaria no Correio Aéreo Nacional (CAN). Fiel ao governo Vargas, teve importante papel na repressão à Intentona Comunista, em 1935.¹⁹² No entanto, em 1937, com a decretação do Estado Novo (fase ditatorial do governo de Getúlio Vargas), exonerou-se do comando do Correio Aéreo, mas continuou na carreira militar. Em 1941, após a criação do Ministério da Aeronáutica, foi promovido a Brigadeiro, patente que o eternizaria. Participou também da construção e organização de bases aéreas que desempenharam importantes papéis na defesa da costa brasileira durante a Segunda Guerra Mundial, além de chefiar por algum tempo o I e o II Comandos Aéreos (Norte e Nordeste), ainda durante o conflito.

Todas essas funções deram grande projeção militar e política a Eduardo Gomes, mas foi durante a campanha presidencial de 1945 que ele se tornou definitivamente uma figura nacionalmente conhecida. Sua candidatura a presidente pela UDN¹⁹³ (União Democrática Nacional) o transformou em um símbolo de liberdade política, pois ele representava uma ala política que fazia forte oposição a Vargas, que governou de forma ditatorial, entre novembro de 1937 e outubro de 1945. Ele não ganhou as eleições, mas tornou-se ainda mais conhecido, após o pleito.

Existe um resquício dessa campanha até hoje no cotidiano de grande parte dos brasileiros. Talvez o leitor não saiba, mas durante o período eleitoral um grupo de senhoras do Rio de Janeiro, para angariar fundos para a campanha de Eduardo Gomes, começou a vender um doce feito com leite condensado e chocolate. E, acredito que agora o leitor já sabe onde essa história vai parar, esse doce ficou conhecido posteriormente pelo nome “brigadeiro”, visto que se tratava de um apoio à candidatura do Brigadeiro. Se o amigo leitor gosta deste doce, agradeça à estas senhoras cariocas.

Apesar da popularidade e da ajuda das senhoras cariocas, Eduardo Gomes foi derrotado nas urnas pelo candidato apoiado por Getúlio Vargas, o General Eurico Gaspar Dutra. Em 1950, foi novamente candidato pela UDN, mas foi novamente derrotado e daquela vez pelo próprio Vargas.

Pouco tempo depois, após o Atentado da Rua Tonelero,¹⁹⁴ Eduardo Gomes foi um dos líderes da campanha pelo afastamento de Getúlio Vargas. Após o suicídio de Getúlio, o Brigadeiro assumiu o ministério da Aeronáutica, durante governo de Café Filho (1954-1955). Em 1964, ele participou do golpe militar que depôs o presidente João Goulart e resultou na infame ditadura que durou 21 anos, um dos mais violentos períodos de nossa história. Entre 1965 e 1967, durante o governo do Marechal Humberto Castelo Branco, ocupou mais uma vez o cargo de Ministro da Aeronáutica.

Após este último cargo político Eduardo Gomes se retirou da vida pública. Faleceu na tarde do dia 13 de julho, de 1981, aos 84 anos de idade, no Rio de Janeiro. O Ministro da Aeronáutica da época, Délio Jardim de Mattos, emitiu um comunicado oficial informando a morte do Brigadeiro:

O ministro da Aeronáutica lamenta informar aos companheiros da Força Aérea Brasileira o falecimento do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, ocorrido hoje, dia 13, às 18h30min, no Rio de Janeiro. Mais que o tenente de 22, de brava presença nos “18 do Forte”; mais que o combatente de 35, herói da resistência aos comunistas no Campo dos Afonsos; mais que o criador do CAN, onde sua palavra foi sempre o exemplo e o caminho, perde a Nação Brasileira, com a partida deste filho ilustre, uma de suas maiores reservas morais.

O ministro da Aeronáutica sente o vazio de sua perda e ao nosso pesar somamos as vozes de todos os brasileiros que tiveram o privilégio de conhecer o Brigadeiro Eduardo Gomes, o Brigadeiro da República.¹⁹⁵

Eduardo Gomes entrou para a história como um dos maiores defensores da liberdade no Brasil, mesmo que tenha sido um dos apoiadores do golpe militar de 1964, que acabou se revelando contrário aos ideais por ele defendidos nas primeiras décadas daquele século XX. Diversas homenagens foram feitas a ele, durante e após sua vida. Seu nome figura entre aeroportos, escolas, praças, ruas e regimentos militares por todo o país.

Talvez o amigo leitor esteja se perguntando sobre a relação entre o Brigadeiro Eduardo Gomes e o Arraial d'Ajuda. Bom, se for este o caso, a partir de agora as coisas ficarão mais claras.

Durante a Segunda Guerra Mundial, no âmbito das estratégias de defesa do litoral brasileiro, uma das funções desempenhadas por Eduardo Gomes foram as vistorias em bases e campos de aviação. É nesse contexto que se insere o Arraial d'Ajuda. O Campo, embora tenha sido construído por impulso do projeto liderado por Assis Chateaubriand, como o leitor deve se lembrar, pois leu sobre isso no capítulo 1, a posse dele é da Aeronáutica Brasileira. Durante as entrevistas, apareceram referências à presença do Brigadeiro Eduardo Gomes no Arraial d'Ajuda, possivelmente executando essa rotina de verificação de pistas de pousos e de bases ao longo do litoral do Nordeste brasileiro.

O saudosismo na fala de nosso entrevistado nos levou a refletir sobre as marcas deixadas por este importante personagem da história recente do Brasil no Arraial d'Ajuda. Na década de 1930, Eduardo Gomes, à frente do Correio Aéreo Nacional, visitou diversas partes do interior do país, de Norte a Sul. Sua dedicação no recolhimento e entrega de correspondências, jornais e demais materiais transportados nos aviões do Correio Aéreo o tornaram exemplo de profissionalismo e dedicação. Costumava ser muito bem referenciado pelos colegas e subordinados.

Não fosse o bastasse a característica profissional, seu senso humanitário também se destacou durante os anos de serviços naquele órgão. Em certa ocasião sofreu um acidente na cidade de Peixe, no Araguaia. Amparado pelo bispo local, Eduardo Gomes permaneceu 8 dias acompanhando o trabalho de missionários dominicanos naquela região, percebendo a carência das comunidades indígenas por eles assistidas. Ao voltar para o Rio de Janeiro, decidiu ajudar os missionários. No dia 31 de agosto de 1945, o jornal *Correio da Manhã* noticiou:

Os aviões levantam voo do Rio de Janeiro e faziam mais uma vez a rota do Tocantins, levando, de permeio com as cartas, encomendas e jornais – os livros, lousas, cadernos e lápis, primeiros elementos para reanimar a instrução que minguava. Quando não levavam quantias em dinheiro, doadas do próprio bolso pelo então coronel Eduardo Gomes, para que com esse dinheiro se preenchessem as lacunas educacionais por acaso não sanadas com o material escolar por ele mesmo arranjado e obtido.¹⁹⁶

A assistência educacional não era a única área na qual ele atuou. Ainda nos anos 1930, uma epidemia assolou Foz do Iguaçu e na ocasião os aviões do Correio Aéreo levaram medicamentos para atender as vítimas. De acordo com Cosme Drumond, o próprio Eduardo Gomes liderou algumas dessas missões, não o fazendo apenas em caso de impossibilitado devido a outros serviços.¹⁹⁷

Embora não tenhamos encontrado muitas evidências a este respeito, é possível que esse tipo de assistência também tenha acontecido no Arraial d'Ajuda. O senhor José X, relatou que sua contratação, junto com um companheiro, para executar a manutenção do antigo Campo de Aviação foi feita pelo próprio Brigadeiro Eduardo Gomes. É difícil verificar esta informação, mas não nos parece algo impossível de ter acontecido. O episódio, que partimos do pressuposto de que realmente ocorreu, o marcou de tamanha forma que ele ainda hoje se lembra da quantia que recebia para fazer os serviços, trezentos e cinquenta cruzeiros por mês.¹⁹⁸

Um detalhe interessante sobre essas lembranças do entrevistado foi a ênfase que dera à frequência na escola. Conforme relatou, ele só podia executar os serviços no Campo durante a tarde, tendo em vista que pela manhã estava na escola.¹⁹⁹ Talvez tenha sido uma exigência do próprio Brigadeiro, o que seria muito plausível, se levarmos em consideração sua preocupação com a difusão da educação no país, demonstrada anteriormente.

Como o leitor deve se lembrar, as condições socioeconômicas do Arraial d'Ajuda, na primeira metade do século XX não eram muito boas. Dona Miúda, como foi abordado no Capítulo 2, destacou a pobreza e a pouca circulação de dinheiro no povoado. Possivelmente, por isso o valor recebido pelos serviços marcou a memória do senhor José X e como a função foi viabilizada pelo Brigadeiro, ele também ocupa papel central em suas lembranças.

Outro de nossos entrevistados, o senhor Decio Gurrite Pessôa, nos relatou outro caso muito interessante, o de um jovem de Porto Seguro que foi levado ao Rio de Janeiro para estudar pelo próprio Eduardo Gomes. Lá, de acordo com ele, seguindo os passos do Brigadeiro o rapaz teria ingressado na carreira militar.²⁰⁰

As ações profissionais e sociais de Eduardo Gomes o transformaram em um dos maiores ícones militares, políticos e sociais do Brasil, durante a primeira metade do século XX. O legado que deixou no Arraial d'Ajuda, embora ainda não devidamente pesquisado – coisa que pretendemos fazer futuramente –, também foi marcante. Como o leitor pôde observar, há uma presença física e imagética do Brigadeiro na comunidade local. A primeira se refere à praça e à escola que levam seu nome e a segunda, as lembranças do “tempo do Brigadeiro Eduardo Gomes”, como saudosamente se referiu o senhor José X.²⁰¹

Notas

190. Àqueles que se interessarem em conhecer mais sobre a vida e obra do Brigadeiro Eduardo Gomes, indicamos a sua biografia mais recente: Drumond, Cosme Degenar. *O Brigadeiro Eduardo Gomes, trajetória de um herói*. São Paulo: Editora de Cultura, 2011.

191. O Tenentismo foi uma série de revoltas militares, ocorridas em diversas partes do Brasil, ao longo da década de 1920. O mais famoso destes movimentos foi a Coluna Prestes, entre 1925 e 1927. Em linhas gerais, o objetivo do movimento, que tinha um cunho liberal, era a derrubada das oligarquias que controlavam o país e impediam o desenvolvimento industrial e social do Brasil.

192. Uma tentativa de golpe contra o governo de Getúlio Vargas, realizado no dia 23 de novembro de 1935, por militares alinhados com a Aliança Nacional Libertadora.

193. Apesar do nome, a UDN era um partido conservador e apoiou diversas tentativas de golpes entre os anos 1950 e 1960. O partido foi um dos apoiadores do golpe de 1964 e mais tarde, ironicamente, foi extinto junto com todos os outros partidos, após a decretação do Ato Institucional nº 2, que determinou o bipartidarismo no Brasil.

194. O atentado ocorreu no dia 5 de agosto de 1954, na rua Tonelero, no Bairro de Copacabana, Rio de Janeiro. A vítima foi o jornalista, político e, à época, maior opositor do então presidente Getúlio Vargas, Carlos Lacerda. Ele foi um dos mais importantes e influentes personagens da política brasileira do século XX. Estava voltando para casa quando foi surpreendido por vários disparos na direção de seu carro. Faziam a sua segurança dois oficiais da aeronáutica. Um deles, Rubens Vaz, foi ferido mortalmente. Lacerda foi atingido no pé. A responsabilidade sobre a tentativa de assassinato recaiu sobre Gregório Fortunato, chefe da Guarda Presidencial e, por consequência, sobre Vargas. Este episódio acabou resultando no aprofundamento da crise política que o Brasil vivia à época e no suicídio de Getúlio Vargas, dezoito dias depois.

195. Drumond, Cosme Degenar. *O Brigadeiro Eduardo Gomes, trajetória de um herói*, op. cit., p. 330.

196. *Jornal Correio da Manhã* – Edição 15.592, sexta-feira, 31 de agosto de 1945, p. 12.

197. Drumond, Cosme Degenar. *O Brigadeiro Eduardo Gomes, trajetória de um herói*, op. cit.

198. Infelizmente, é difícil fazer a conversão dessa moeda para o Real, pois ela teve três versões e no site do Banco Central a conversão é feita a partir de sua última versão, que teve validade entre 1990 e 1993.

199. Entrevista. “José X”. Eunápolis/Arraial d'Ajuda, 08 dez. 2016.

200. Entrevista. Decio Gurrite Pessôa. Porto Seguro 12 abr. 2018.

201. Entrevista. “José X”, op. cit.

REFERÊNCIAS

Sites consultados

BRASIL. **BNDigital**. Disponível em: <<http://bit.ly/2Pr1tOK>>. Acesso em: 05 jan. 2019.
_____. Ministério da Defesa. **Força Aérea Brasileira**. Disponível em: <<http://bit.ly/2TxUkht>>. Acesso em: 05 jan. 2019.
CORRECAMINOS. Disponível em: <<http://bit.ly/2Gnc3Ei>>. Acesso em: 05 jan. 2019.
FLIGHTGlobal. Disponível em: <<http://bit.ly/2t7m9BG>>. Acesso em: 05 jan. 2019.
REGIAMarina.Net. Disponível em: <<http://bit.ly/2D8Cz16>>. Acesso em: 05 jan. 2019.

Entrevistas

ENTREVISTA. Benedito Ramos Cassimiro. Arraial d'Ajuda, 31 dez. 2016.
ENTREVISTA. Claudio Manguti. Arraial d'Ajuda, 2017.
ENTREVISTA. Comandante João Ricardo Agullhon Hasché. Arraial d'Ajuda, 13 dez. 2016.
ENTREVISTA. Decio Gurrite Pessoa. Porto Seguro, 12 abr. 2018.
ENTREVISTA. José Carmo dos Santos. Arraial d'Ajuda, 20 out. 2016.
ENTREVISTA. Manoel de Nonoca. Arraial d'Ajuda, 20 nov. 2016.
ENTREVISTA. Manoel Honorato. Belmonte, 10 dez. 2016.
ENTREVISTA. Rosa Jorge de Moraes. Arraial d'Ajuda, 25 jun. 2017.
ENTREVISTA. José Hermes d'Ajuda. Arraial d'Ajuda, 25 mar. 2017.
ENTREVISTA. "José X". Eunápolis/Arraial d'Ajuda, 08 dez. 2016.
ENTREVISTA. João Borges Bandeira. Belmonte, 10 dez. 2016.
ENTREVISTA. Vicente Lima Bezerra. Belmonte, 10 dez. 2016.

Jornais

A GAZETA - São Paulo - 22 de junho de 1922.
A NOITE - Rio de Janeiro - n. 11.171, ano XXXII, Rio de Janeiro, 19 de março de 1943, p. 3.
CORREIO DA MANHÃ. Edição 13713 - Correio da Manhã - Sexta-feira, 21 de julho de 1939.
CORREIO DA MANHÃ. Edição 13617, quarta-feira, 29 de março de 1939, p. 5.
CORREIO DA MANHÃ. Edição 13731, sexta-feira, 11 de agosto de 1939, p. 7.
CORREIO DA MANHÃ. Edição 15.592, Sexta-Feira, 31 de agosto de 1945, p. 12.
DIÁRIO DA NOITE - Rio de Janeiro - Edição das 15 horas - 30 de dezembro de 1938, p. 2
DIÁRIO DA MANHÃ - Vitória/ES - 14 e 15 de junho de 1922.
DIÁRIO DE LISBOA - Lisboa - 17 de junho de 1922.
DIÁRIO DE LISBOA - Lisboa - 14 de junho de 1922, p. 5.
O JORNAL - Rio de Janeiro, ano XXVII, n. 7.468, 31 de agosto de 1944.
PACOTILHA, n. 140, 16 de junho de 1922.

Decretos, portarias e atas de câmaras

ATAS DO CONSELHO MUNICIPAL DE PORTO SEGURO. Sessão Extraordinária. 01 de janeiro de 1943, p. 59.
EXECUÇÃO DO PROGRAMA DE SERVIÇOS DA 4ª REGIÃO DO DAC - janeiro a junho de 1938, p. 2.
PORTARIA n. 41 do Departamento de Aeronáutica Civil - DAC.
PORTARIA n. 7 do Departamento de Aeronáutica Civil - DAC.

Bibliografia

AERONÁUTICA, Instituto Histórico-Cultural. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. v. 1. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
AGUIRRE, Alexandre. **Flores da Cunha**: Relação política administrativa com Passo Fundo e região norte do RS, nas páginas de O Nacional (1930-1937). 2012. 145f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de Passo Fundo, Rio Grande do Sul.
ALBERTI, Verena. **História oral**: a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.
BARROS, José D'Assunção. O Lugar da História Local na Expansão dos Campos Históricos. In: OLIVEIRA, Ana Maria Carvalho dos Santos; REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. **História Regional e Local**: discussões e práticas. Salvador: Quarteto, 2010. p. 217-241.
_____. **O Campo da História**: especialidades e abordagens. Petrópolis: Vozes, 2009.
CABRAL, Sacadura; COUTINHO, Gago. **Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro**. Lisboa: [s.n.], 1922.
CANCELA, Francisco; SILVA, Tharles Souza; SANTOS, Uiá Freire Dias dos. **História da Capitania de Porto Seguro**: novos estudos sobre a Bahia colonial, séc. XVI-XIX. Jundiaí: Paco Editorial, 2016.
CARDOSO, Edgar. **Cinquentenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul** - A Magnífica Proeza Aérea de 1922. Lisboa: Mais Alto, 1972.
CERTEAU, Michel de. **A escrita da história**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.
CORREA, Pinheiro. **Gago Coutinho, Precursor da Navegação Aérea**. Porto: Portucalense, 1969.

- DRUMOND, Cosme Degenar. **O Brigadeiro Eduardo Gomes, trajetória de um herói**. São Paulo: Editora de Cultura, 2011.
- FONTANA, Josep. **A história dos homens**. Bauru: Edusc, 2004.
- FONTANA, Romeu. **Porto Seguro**: de Aldeia de Pescador a Aldeia Global. Livro Doméstico.
- FRAGA FILHO, Walter. **Encruzilhadas da Liberdade**: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910). Campinas: Editora da Unicamp, 2006.
- FROMKIN, David. **Europe's Last Summer**: Who Started the Great War in 1914? New York: Alfred A. Knopf, 2004.
- GINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas, sinais**: morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.
- HOBBSAWM, Eric. **Era dos Extremos**: o breve século XX (1914-1991). São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 56.
- HOFFMAN, Paul. **Asas da Loucura** - A extraordinária vida de Santos-Dumont. São Paulo: Objetiva, 2004.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Educação patrimonial**: inventários participativos. Brasília: Ministério da Cultura, 2016, p. 7.
- JOUTARD, Philippe. História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos. In: FERREIRA, Marieta de Moraes.; AMADO, Janaina. (orgs.). Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- KAPFERER, Jean-Noël. **Boatos** - a mais antiga mídia do mundo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.
- KEEGAN, John. **The battle for History. Re-Fighting World War II**. New York: Vintage Books, 1995.
- KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. São Paulo: Ática, 1989.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.
- LIBERMANN, Zelig. Tempo, memória e resignificação. **Revista Brasileira de Psicoterapia**. v. 15, n. 3, 2014.
- LIMA NETO, Augusto de. **Anesia**: A Brasileira Decana Da Aviação Feminina Mundial. Incaer: São Paulo, 1992.
- LODI, João Bosco. **A entrevista**: teoria e prática. São Paulo: Pioneira, 1977.
- MAIA, Eduardo Santos. **O Banditismo na Bahia**: Contos da Minha Terra. Salvador: Instituto Histórico e Geographico da Bahia e Minas Geraes, 1928.
- MORAIS, Fernando. **Chatô**: o rei do Brasil. Companhia das Letras: São Paulo, 1994.
- MORÉL, Edmar. **Sob os Céus de Porto Seguro**. Imprensa Oficial do Estado da Bahia. 1940.
- _____. **Gago Coutinho e sua Vida Aventureira**. Rio de Janeiro: A. Coelho Branco, 1941.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 7-28, 1993.
- _____. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, p. 13, 1993.
- PAIVA, Eduardo França. **História & Imagens**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.
- PEDRIALI, Ferdinando. Aerei italiani in Libia (1911-1912). **Storia Militare**, n. 170, p. 31-40, 2007.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Imagem, memória, sensibilidades: territórios do historiador. In: PESSÔA, Decio Gurriti. **Porto Seguro**: achamento e história através da fotografia. São Paulo: Todas as Falas, 2013.
- PINTO, Mario Costa. **Diálogo com Gago Coutinho**. Lisboa: Verbo, 1962.
- PINTO, Rui Miguel da Costa. **Gago Coutinho**: O último grande aventureiro português. Lisboa: Eranos, 2014.
- POLLACK, Michel. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992.
- RAMOS, Alcides Freire; PATRIOTA, Rosângela; PESAVENTO, Sandra Jatahy (orgs.). **Imagens na História**. São Paulo: Hucitec, 2008.
- SLENES, Robert. In: FRAGA FILHO, Walter. **Encruzilhadas da Liberdade**: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910). Campinas: Editora da Unicamp, 2006.
- SOSA, Derocina Alves Campos. **A história política do Brasil (1930-1934) sob a ótica da imprensa gaúcha**. Rio Grande: Editora da UFRGS, 2007.
- THOMPSON, Paul. **A voz do passado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

Obrigado por ler este livro que publicamos!

Esperamos que esta obra tenha correspondido às suas expectativas.

Compartilhe por [e-mail](#) suas dúvidas e sugestões conosco.

Adquira outros títulos em www.pacolivros.com.br

Conheça o novo site da [Paco Editorial](#) com conteúdos exclusivos para professores!

Av. Dr. Carlos Salles Bloch, 658 - Sala 21
Anhangabaú - Jundiaí-SP - 13208-100