



AEROPORTO ÁLVARO CATÃO (CAMPO DE AVIAÇÃO) E AEROCLUBE DE HENRIQUE LAGE

CRONOLOGIA DE SUAS EFÊMERAS EXISTÊNCIAS -

1951 A 1956

AEROPORTO ÁLVARO CATÃO E AERoclUBE DE HENRIQUE LAGE

CRONOLOGIA DE SUAS EFÊMERAS EXISTÊNCIAS – 1951 A 1956

1951.11.12

A Companhia Docas de Imbituba, cujo controle acionário pertencia a Francisco João Bocayuva Catão, finaliza estudo de campo efetuado pela sua equipe de topografia, visando a construção de um campo de pouso em Vila Nova, a cerca de seis quilômetros e meio do Hotel Imbituba.

A planta produzida apresenta duas opções de construção, em locais muito próximos dos trilhos da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina e também entre si: uma pelo lado da Lagoa do Mirim e a outra pelo lado do Oceano Atlântico. Acabou sendo escolhida esta segunda, cujo projeto original tinha as seguintes dimensões:

- | | |
|------------------------------------|---------|
| • Comprimento do terreno: | 1.000 m |
| • Largura do terreno: | 100 m |
| • Comprimento da pista: | 1.000 m |
| • Largura da pista: | 30 m |
| • Largura das faixas de segurança: | 35 m |

O eixo da pista do aeroporto era orientado no sentido dos ventos dominantes em Imbituba, isto é, de nordeste (NE) para sudoeste (SO), por grosso modo quase paralelo ao traçado da ferrovia.

Pelo projeto a estrada de acesso, o local para o hangar e a cabeceira sul da pista ficariam em áreas pertencentes à Cia. Docas de Imbituba e os demais terrenos necessários seriam comprados de doze proprietários particulares: Olinário Paladini, Antônio Guimarães, Pedro Ildefonso, José Albino, Custódio Felipe, Tomé Augusto, Manoel Felisbino, Manoel Felisardo, Elisiário Q. Alves, Benvinda Pires, Maria Pires e Francisco Augusto Filho.

(Desenho topográfico executado em 12/11/1951 por Mauro de Sousa Vieira, topógrafo da C.D.I.) (Arquivos do compilador)

1952.12.04

Fundação do Aeroclub de Henrique Lage, por iniciativa do dr. Newton Varella, juiz de direito, conhecido vulgarmente por “Varelinha”, piloto proprietário de um pequeno monomotor. A sessão foi realizada na sede do Imbituba Atlético Clube e a mesa diretora dos trabalhos teve a seguinte composição:

- Octávio Ribeiro de Castro – Presidente;
- Jorge Yersin Lage – Secretário;
- Gilberto Brandão Soledade – Membro (Presidente do Imbituba Atlético Clube);
- Dario Cabral – Membro (Presidente do Diretório da União Democrática Nacional);

- Milton Pinto – Membro (Delegado do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos);
 - Osmar Machado – Membro (representando o prefeito de Laguna).
- Assinaram a respectiva ata, ao todo, 33 pessoas.

(Livro de atas do aeroclube) (Arquivos do compilador)

NOTAS:

1. Em 09/11/1949 a Lei Estadual nº 328 alterou o nome do distrito de **Imbituba**, no município de Laguna, para **Henrique Lage**. Por isso, Aeroclube de Henrique Lage. Posteriormente, através da Lei Promulgada nº 446, de 06/10/1959, o já então município de **Henrique Lage**, passou a chamar-se novamente **Imbituba**.

2. Segundo matéria publicada no O Jornal, do Rio de Janeiro, na página 11 do nº 9.977, de 09/11/1952, Newton Varella já teria fundado seis aeroclubes dos 10 existentes em Santa Catarina e construído 18 campos de pouso, levando a efeito um grande trabalho de difusão da aeronáutica no sul do país. Informava também que o juiz era proprietário de um avião “Cessna”, que muito utilizava no transporte de pessoas doentes e pela sua atuação tinha sido recentemente condecorado no Rio de Janeiro com medalha de “Honra ao Mérito”.

(Arquivos do compilador)

1952.12.07

Inauguração do Aeroporto “Álvaro Catão”. O fato foi noticiado pelo jornal *O Albor, de Laguna*, em sua edição nº 2457, de 20/12/1952, na página 4:

Aeroporto Álvaro Catão

Acontecimento realmente notável foi a inauguração do moderno Aeroporto “Álvaro Catão”, em Henrique Lage, cujas festas decorreram com inusitado brilhantismo e extraordinária afluência de povo de todos os pontos do Sul Catarinense.

O fato ocorreu no dia 7 de dezembro, com a presença de dez aparelhos de diversos tipos, pilotados por aviadores arrojados, que fizeram admiráveis evoluções, chegando, por vezes, a eletrizar a população.

Um paraquedista de São Paulo, vindo especialmente para abrilhantar os festejos, fez inúmeras ginásticas aéreas, antes de projetar-se no vácuo, de enorme altura.

Nesse instante um demorado sussurro desprende-se da multidão apreensiva e expectante.

Antes desses números empolgantes já havia o povo presenciado um ato que muito o emocionara, devido a um lance de comovedora homenagem, que convém aqui ser lembrada. Foi quando o dr. Newton Varella, grande entusiasta da aviação e um dos principais organizadores da festa, viu-se distinguido com a escolha de seu nome para hastear o Pavilhão Nacional no aeroporto que se inaugurava. Insigne era a honra que lhe conferiram, mas o seu espírito de justiça falou mais alto que a sua vaidade pessoal. Com a voz emocionada alteou-se na imponência do ato que o coração lhe inspirava e disse:

- “Momento como este, é inolvidável em minha vida. Jamais o tive, que tanto me envaidecesse. A honra é excelsa, mas dela peço licença para declinar, em homenagem àquele que vive no coração dos catarinenses pelo muito que fez por Santa Catarina e pelo Brasil. Em homenagem à memória sagrada de Álvaro Catão, transfiro a honra que me cabe àquela que foi a mais ardente e dedicada colaboradora de sua vida – D. Zita Bocayuva Keener!”

Um ruído demorado de aprovação e aplausos cobriram as últimas palavras do orado. E D. Zita Bocayuva Keener desfraldou a Bandeira do Brasil.

Outros lances patrióticos e emocionantes poderiam ser aqui focalizados se a exiguidade de espaço não nos obrigasse a pingar, desde logo, o ponto final.

Entre os que compareceram às solenidades cívicas, notavam-se o representante do Exmo. Sr. Presidente da República, dr. Dinarte Dornelles, um Ministro do Supremo Tribunal Militar e inúmeras pessoas gradas.

[...]

NOTAS:

1. O homenageado, Álvaro [Monteiro de Barros] Catão, era o genitor de Francisco João Bocayuva Catão, doador da aeronave do clube.

2. Dinarte Rei Dornelles era primo em primeiro grau de Getúlio Dorneles Vargas, que tinha tomado posse do cargo de Presidente da República em 31/01/1951, eleito para seu segundo período de governo pelo voto direto. Dinarte, no período de junho/1951 a junho/1952, foi presidente do Partido Trabalhista Brasileiro – PTB, fundado por Getúlio em 15/05/1945.

(Fundação Getúlio Vargas – FGV/CPDOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil – Dicionário Histórico-biográfico Brasileiro –DHBB)

3. Informações contidas em planta executada posteriormente, em 12/09/1953, indicam que as dimensões do terreno do aeroporto eram de 100 metros de largura por 1.370 de comprimento, contendo a pista de 30 metros de largura por 1.230 de comprimento. Indicam ainda que o leito da pista teria sido executado com as seguintes camadas, aplicadas sobre terreno arenoso, listadas da mais profunda para a mais superficial:

- em toda a largura da pista uma camada de cinco centímetros de terra preta de sambaqui;
- em toda a largura da pista uma camada de 20 centímetros, ligeiramente abaulada, de terra vermelha arenosa;
- nos dez metros centrais da camada de terra vermelha arenosa foi enxertada uma camada de dois centímetros de pedra britada nº 0, acompanhando o abaulamento;
- finalmente, toda a largura da pista foi coberta com oito centímetros de material calcário de sambaqui.

(Desenho topográfico executado em 12/09/1953 por Mauro de Sousa Vieira, topógrafo da C.D.I.) (Arquivos do compilador)

1952.12.07

Na mesma solenidade de inauguração do aeroporto o pároco padre Paulo Hobold fez a benção de um aparelho doado ao aeroclube, do tipo “teco-teco”, em cuja cauda havia sido pintada a seguinte mensagem:

DOADO POR FRANCISCO J. B. CATÃO AO AÉRO-CLUBE DE HENRIQUE LAGE PARA A FORMAÇÃO DE TURMAS DE JOVENS CONTERRANEOS, AUMENTANDO A RESERVA AEREA DA NOSSA PATRIA – NATAL 1952 [sic]

Dentre as aeronaves visitantes estavam as seguintes:

- Bimotor Douglas DC-3, matrícula PP-KAA, da Transportes Aéreos Nacional, para carga e passageiros;
- Monomotor “Paulistinha”, matrícula PP-DFR;
- Monomotor matrícula PP-ROP, pertencente ao paraquedista de São Paulo presente no evento;
- Monomotor “Bonanza”, com sua típica cauda em “V”.

(Arquivos do compilador)

1952.12.11

Eleição, por 46 votantes, da primeira diretoria do clube, que ficou assim constituída:

- Presidente de Honra: Dinarte Rei Dornelles
- Presidente: Osmar Florentino Machado
- Vice-presidente: Gilberto Brandão Soledade
- Primeiro Secretário: Milton Pinto
- Segundo Secretário: Carlos Fernando Pereira de Souza
- Primeiro Tesoureiro: Walter Amadei Silva
- Segundo Tesoureiro: Ney Gonçalves Porto
- Conselho Superior: Octávio Ribeiro de Castro, Jorge Yersin Lage, Harley Amadei Silva, Homero Bezerra
- Orador: Maurício Costa Moure

Assinaram a ata os 46 votantes, dentre os quais se encontravam Zita Bocayuva Keener, viúva de Álvaro Monteiro de Barros Catão mas casada em segundas núpcias, Sávio da Cruz Secco, homem de confiança de Henrique Lage, e também Ângelo Fernandes, que mais tarde deu nome à estação rodoviária de Imbituba.

(Livro de atas do aeroclube) (Arquivos do compilador)

1952.12.12

Posse da Diretoria e do Conselho Superior do Aeroclube de Henrique Lage, eleitos em sessão do dia anterior.

(Livro de atas do aeroclube) (Arquivos do compilador)

1952.12.16

Primeira reunião da diretoria empossada quatro dias antes. Na ocasião foram distribuídas aos presentes cópias do projeto do estatuto que deveria regular os destinos do clube. Foi também apresentado para futura apreciação o desenho de um escudo para simbolizar o clube.

(Livro de atas do aeroclube) (Arquivos do compilador)

1952.12.22

Reunião da diretoria, na qual foi aprovado o estatuto do clube.

Seu artigo 1º estipulava que o clube tinha *“por finalidade estimular a aviação no município de Laguna e cooperar com as entidades congêneres no desenvolvimento aeronáutico, mantendo uma escola de pilotagem no interesse da economia e da defesa nacional, para o engrandecimento da reserva aérea brasileira”*.

Os mandatos da Diretoria e do Conselho Superior, de acordo com o artigo 31, correspondiam a dois anos.

(Livro de atas do aeroclube) (Arquivos do compilador)

NOTA:

Apesar do artigo 34 do estatuto determinar que a diretoria devesse reunir-se ordinariamente uma vez por mês, ou extraordinariamente sempre que fosse convocada, não são conhecidas atas de reuniões subsequentes.

Porém, conforme presenciado pelo compilador, as atividades do clube prosseguiram por algum tempo, pois chegaram a acontecer os tradicionais “batismos de óleo” após o primeiro voo “solo”. Não se sabe se algum sócio chegou a obter o “brevet” de piloto.

Os voos eram feitos a partir da pista de pouso que havia sido construída anteriormente pela Cia. Docas de Imbituba em Vila Nova para receber o avião bimotor Douglas DC-3 de propriedade de Francisco João Bocayuva Catão.

Tal pista, enquanto em condições operacionais, sempre esteve franqueada a qualquer aeronave que dela quisesse fazer uso. Lamentavelmente, depois de alguns anos deixou de ter manutenção e foi relegada a completo abandono. A área acabou sendo transformada em loteamento. Importante infraestrutura melancólica e lamentavelmente perdida pelo município que é muito bem servido pelas demais modalidades de transporte: aquaviário, rodoviário e ferroviário.

1953.06.21

O Ministro da Aeronáutica exara despacho autorizando o funcionamento do Aeroclube de Henrique Lage, em atendimento ao requerido por Osmar Florentino Machado, presidente do clube, na forma do artigo 28 do Decreto-lei nº 2.961, de 20/01/1941.

(Jornal *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, 21/06/1953 – Ano LIII – nº 18.478 – 2º caderno – p. 5)

1953.09.12

Elaborada nova planta do “*Campo de Pouso em Henrique Lage ex-Imbituba (Construído pela Cia. Docas de Imbituba)*”.

(Ver Nota 3 do verbete 1952.12.07)

1956.04.19

Elaborada nova planta nomeada “*Terrenos do Campo de Pouso*”, discriminando a localização e a propriedade atualizada dos espaços que foram ocupados pelo Aeroporto “Álvaro Catão”.

(Desenho topográfico assinado em 19/04/1956 pelo engenheiro civil Ernani Bittencourt Cotrim Filho, diretor-gerente da Imobiliária Santa Catarina S. A.) (Arquivos do compilador)

NOTA:

Muito provavelmente a atualização foi feita com vistas a transferir para a Imobiliária Santa Catarina S. A., mediante indenização, a propriedade das áreas necessárias ao vulgarmente chamado “campo de aviação”. O engenheiro civil Ernani Bittencourt Cotrim Filho, que assinou a planta, era diretor-gerente da citada empresa.

EVENTO POSTERIOR

1961.12.05

Francisco João Bocayuva Catão adquire um avião bimotor Douglas DC-3, matrícula PP-DSC, com o qual viajava também até Imbituba pousando na pista que havia sido inaugurada em 07/12/1952.

A aeronave fabricada nos Estados Unidos da América pela Douglas Aircraft Company tinha o número de série 19230, sendo do tipo C-47A-70-DL.

Em 21/12/1969 foi doada ao Projeto Rondon, tendo recebido a matrícula PP-FOR.

NOTA:

Um dos aviões mais versáteis do mundo, o Douglas DC-3 foi também o que operou em maior número no Brasil. Calcula-se que entre aviação civil e militar tenham voado no nosso país cerca de 330 dessas aeronaves.

Quando a produção terminou, em 1947, a Douglas tinha construído 10.654 exemplares de todas as variantes civis e militares, que serviram até na guerra do Vietnã.

Ainda hoje os velhos DC-3 que ainda voam continuam a ser modernizados, com a instalação de motores turboélice. No Japão foram construídos pela Nakajima 485 exemplares do L2D, e na URSS foram construídos cerca de 2.000 Lisunov Lí-2.

O DC-3 foi construído em várias versões e com uma grande variedade de motores radiais Wright Cyclone e Pratt & Whitney Twin Wasp, com potência de 1.000 a 1.200 HP. As aeronaves foram operadas com rodas e esquis (houve um inclusive, com flutuadores, o XC-47C-DL, e um planador experimental para transportes de tropas, o XCG-17).

Eram tão seguros que se dizia que os DC-3 não caíam, eram derrubados.

(Revista Flap Internacional - nº 291 - Nov/Dez-1996)

(<http://www.revistaflap.com.br/web/>)

(<https://www.aviacaocomercial.net/dc3.htm>)

(<http://hangardeplastico.net/?paged=4&tag=douglas>)

(<https://cineastv.forumeiros.com/t472-douglas-dc3>)

(http://www.aeromuseu.com.br/rab_pp.htm)

ESP

