

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Os anos 20 deste século ensejaram a maior competição de homens e máquinas já registrada pela História, transformando o Oceano Atlântico num verdadeiro túmulo de heróis - uma geração de homens a quem a humanidade tanto deve: Colli, Alan Cobhan, Magdalena, Sacadura, Saint Romain, Mermoz..." e tantos outros.

Com 26 anos de idade, idealizou, organizou, financiou, comandou e executou o vitorioso vôo, tendo como tripulantes o navegador Newton Draga, o co-piloto Arthur Cunha, substituído por João Negrão, e Vasco Cinquini, mecânico.

O reide - que não recebeu quaisquer tipos de ajuda, quer oficial ou de iniciativa particular ou empresarial - foi marcado por acontecimentos que o transformaram numa verdadeira epopéia, com episódios de perseguição, heroísmo, traição, sabotagem, doença, resignação, renúncia e coragem, competindo cultural, científica e economicamente com as maiores potências européias e americana da época.

No momento mais dramático e perigoso do vôo, há 2.400 Km do Brasil - quando o **"JAHÚ"** pousou junto a Ilha São Tiago (em Porto Praia), arquipélago de Cabo Verde, para abastecimento e reparos - o piloto auxiliar, zarpando para a Europa, procurou a imprensa para desmoralizar aquele que o havia contratado até o término do percurso. Suas declarações impulsivas ou distorcidas pela imprensa, causaram grande repercussão internacional, criando inclusive um problema diplomático, entre a Espanha e o Brasil.

Depois de constatar a presença de água, sabão caseiro e areia nos depósitos de combustível, o comandante Ribeiro de Barros resolve desmontar os motores do hidroavião, tendo sido encontrado um pedaço de bronze no fundo da cárter do propulsor, corpo estranho ali colocado com o propósito deliberado de danificar o conjunto mecânico e provocar a interrupção do vôo.

Todos esses fatos tornaram-se públicos e o governo brasileiro envia um telegrama ao comandante do **"JAHÚ"**, em Porto Praia, ordenando-lhe que interrompesse o reide, encaixotasse o aparelho e retornasse ao Brasil.

Indignado pelo teor do texto, responde prontamente pela mesma via: Exmo. Sr. Presidente.

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Cuide das obrigações de seu cargo e não se meta em assuntos dos quais Vossa Excelência nada entende e para os quais não foi chamado. Ass. Comandante Barros.

Face aos acontecimentos que amarguravam o jovem piloto, e num gesto admirável de renúncia, sua mãe, Margarida Ribeiro de Barros, compreendendo a angústia do filho e a ansiedade da alma brasileira, envia-lhe do Brasil um telegrama que passaria a fazer parte da História do **"JAHÚ"**:

"... Aplaudimos tua atitude. Não desmontes o aparelho... Paralisação de reide será fracasso. Asas avião representam Bandeira Brasileira... Bênçãos de tua mãe, Margarida. "

Osório Ribeiro, irmão do aviador, contrata no Brasil um novo co-piloto, João Negrão, e segue com ele para Cabo Verde. Ao deparar com o comandante do **"JAHÚ"**, magro, pálido e debilitado pela quarta crise consecutiva de malária, tamanhas adversidades e provações do irmão, não contém as lágrimas.

Dia 28 de abril de 1927 - Quatro e meia da madrugada.

A população da Ilha de São Tiago (Cabo Verde), acorda sobressaltada com o rugido ensurdecido de 1.100 HPs (550 em cada motor) de potência a plena rotação, cuspidos fogo pelas 24 trompas de escape e tal qual um monstro enfurecido vai rasgando uma a uma as ondas para depois apoiar-se nas asas e alçar vôo. O **"JAHÚ"** contorna repetidas vezes a ilha, para ganhar altura, enquanto as luzes do povoado se acendem lá embaixo e vão ficando para trás...

Trazendo o manche em direção ao peito, Ribeiro de Barros grita aos companheiros: apaguem todas as luzes de bordo. Eu quero ver o Cruzeiro do Sul, mesmo que seja pela última vez.

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

E ajusta o nariz da aeronave rumo ao Brasil.

Onze horas de vôo.

Tempestade... ventos fortes sacodem o "**JAHÚ**".

A água gelada arremessada pelas hélices penetram a carlinga aberta, escorre em abundância pela blusa de couro, encharcando o macacão e botas do comandante Barros e se deposita no assoalho da cabina de comando.

Um forte estampido, seguido de um abalo na aeronave, põe em alerta a tripulação. O "**JAHÚ**" que demonstrara tanto vigor até aquele instante, começa a acusar sinais de cansaço. A hélice traseira sofrera uma avaria. Barros pede calma aos companheiros, enquanto reduz para 500 RPM o motor traseiro vagarosamente, testando a resposta do avião. Ato contínuo arremete para 1.500... 1.600... 1.700 as rotações do motor dianteiro. O avião encontra-se no limite da sustentação aerodinâmica, mas, o altímetro continua estável: 250 m de altura. A altitude média dessa histórica viagem foi de 300 metros, numa velocidade de 190 K/h - recorde absoluto por dez anos consecutivos.

O navegador que estava debruçado sobre a carta geográfica, mal podendo manipular régua e compasso, levanta o braço direito com o punho cerrado, esmurrando o espaço - num gesto ritual de vitória - e grita: atravessamos o Equador... Em seguida passa ao Barros, através do Negrão, um bilhete com as letras trêmulas - LAT 2^o. S.

Barros esboça um sorriso e anota no verso: "450 litros" e devolve ao Braga.

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

17 horas

O "**JAHÚ**" faz um pouso triunfal em águas brasileiras, na enseada Norte da ilha Fernando de Noronha.

Nos tanques, restavam ainda 250 litros de combustível, como atestou o comandante Nisbet, no navio Ângelo Toso, de bandeira italiana, que presenciou à distância a amerissagem.

Foi a conquista da raça brasileira nos domínios do espaço, sendo esse feito reconhecido mundialmente na época e o aviador brasileiro recebeu condecorações, honrarias, diplomas e prêmios de inúmeros governos estrangeiros.

Dez anos depois do vitorioso vôo do "**JAHÚ**", a Liga Internacional dos Aviadores, sediada em Paris, na França, concede ao comandante Barros a mais importante de suas condecorações, o troféu Harmon, como prova de reconhecimento, ao mesmo tempo em que o nomeia para o cargo de vice-presidente da LIA.

No Brasil, as homenagens e manifestações de júbilo aos tripulantes do "**JAHÚ**" arrastaram-se por meses seguidos, conforme documentam as publicações da época.

Em 1.930 João Ribeiro de Barros adquire na França um avião Breguet e o batiza com o nome de sua mãe, Margarida - falecida no ano anterior - com o fim de realizar um vôo do Rio de Janeiro a Paris. Quando se dirige ao Campo dos Affonsos, para iniciar o reide, próíbem-lhe o acesso ao aparelho. Seu avião é confiscado por ordem do governo, para ser usado contra as forças paulistas na revolução que acabara de eclodir,

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Meados dos anos 40

Encontra-se Ribeiro de Barros em sua fazenda, quando é surpreendido pela presença do delegado Amazo Neto acompanhado por oito investigadores. Dão-lhe voz de prisão, sob a alegação de estar ele, Ribeiro de Barros, publicando um jornal clandestino contra a ditadura Vargas.

Vasculham sua casa em Jaú e transportam-no, escoltado, para São Paulo, onde dão busca em seu apartamento. Nada constando contra ele, dão-lhe de novo a liberdade.

Volta o aviador jauense para sua fazenda *Irissanga* profundamente abalado, remoendo com resignação e silêncio as adversidades e as mazelas humanas. Morre nos braços de seu irmão Osório, aos 20 de julho de 1.947.

O mito norte-americano Charles Lindbergh, completou seu vôo de Nova York a Paris, aos 21 de maio de 1.927, portanto, 23 dias depois do brasileiro João Ribeiro de Barros.

O hidroavião "**JAHÚ**", bem como dezenas de troféus, diplomas cartões de ouro e de prata, pedras preciosas incrustadas em artefatos de ourivesaria, documentos, medalhas, condecorações e objetos relativos ao vôo - cedidos pela família Ribeiro de Barros - encontram-se sob a guarda do Museu da Aeronáutica de São Paulo, administrado pela Fundação Santos Dumont.

Por iniciativa do Rotary Club de Jaú e através de subscrição pública, foi erigido e inaugurado em 1.953, durante as condecorações do centenário da cidade um mausoléu de granito com a estátua em bronze do aviador, na praça Siqueira Campos. Uma importante rodovia que vai do centro do Estado ao limite Oeste paulista, leva o nome do comandante João Ribeiro de Barros.

Comandante João Ribeiro de Barros

Colaboração do Dr. José Ribeiro de Barros Filho (sobrinho do comandante)

Nasceu a 4 de abril de 1900, na Fazenda "Irissanga", de propriedade de seus pais, no Município de Jaú, Estado de São Paulo. Possuía um espírito irrequieto, quando criança, aceitando com reservas o programa disciplinar dos seus genitores. Dos sete irmãos, era o mais rebelde, tendo experimentado, algumas vezes, a intimidade com a palmatória! Realizou seus primeiros estudos no "Atheneu JAHÚense", na cidade de Jaú – S.P. , fundada em 1853, por seu avô, Cap. José Ribeiro de Camargo Barros – um dos Convencionais Republicanos de Itú. Seus estudos secundários foram realizados no "Instituto de Ciências e Letras", em São Paulo, tendo posteriormente ingressado na Universidade de São Paulo, para cursar os Estudos Jurídicos e Sociais. Entretanto, em 1919, chamado pela força do destino, resolveu aprofundar-se no conhecimento da Engenharia Mecânica, pela qual, desde algum tempo, já se achava interessado.

Abandona, então, o Curso de Direito no 2º. ano e parte para os Estados Unidos, sozinho, onde permanece, numa universidade, o tempo necessário para a aquisição de conhecimentos mais avançados sobre a técnica aeronáutica. Dois anos após, regressa ao Brasil, revê a família e retorna, numa segunda viagem, para a América, onde, então, realiza um curso de pilotagem e navegação aérea, tendo como orientador o aviador transoceânico Gago Coutinho, pioneiro da travessia do Atlântico, com escalas, e que tinha inventado, à época, um Sextante de Horizonte Artificial, para vôos de longa distância, ocasião em que tornaram-se grandes amigos para sempre. Em 1922, Ribeiro de Barros matricula-se na Escola de Aviação de Campinas – S.P. , tendo como instrutor o conhecido e competente aviador alemão Ernest Steckmann, onde brevetou-se, em 21 de fevereiro de 1923, com o concurso de uma aeronave francesa

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

"Caudron"- de 80 H.P. e, de acordo com os regulamentos da "Federation Aéronautique Internationale", com sede em Paris, recebe o Brevê Internacional nr. 80.

Entre 1924 e 1925, realiza uma viagem para a Alemanha, onde faz um curso de acrobacia aérea, em Berlim, ocasião em que se aperfeiçoou no idioma. Possuía uma grande facilidade para línguas, dominando muito bem Inglês, Alemão, Espanhol e Italiano. A partir dessa época, João Ribeiro de Barros já se achava preparado para realizar o grande sonho de sua vida: a travessia aérea do Atlântico – SEM ESCALAS! E realmente, em 1927, partiu para a Itália, onde pretendia adquirir da fábrica "Savoia-Marchetti", uma aeronave, já sua conhecida. Mas, a fábrica negou-se a vender-lhe um aparelho novo, oferecendo apenas outro igual mas que tinha se acidentado no Norte da África, com o Conde Casagrande, pouco tempo antes, na tentativa de ligar, pelos ares, a Europa à América. Mesmo assim, Ribeiro de Barros, examinando o hidroavião acidentado, aceitou a proposta e, adquirindo-o, tratou de reformá-lo e modificá-lo naquilo que ele achava necessário. Depois de tudo pronto, mas com muitos acidentes, dificuldades e sabotagens - (esta é uma obra da história) -, finalmente, na madrugada de 28 de abril de 1927, o Hidroavião "**JAHÚ**", batizado com o nome de sua terra natal, recebe a voz de comando, liga seus dois possantes motores "Isota-Fraschini", ainda em fase experimental, de 12 cilindros em "V" cada um e com 1.100 cavalos de força, decola resolutamente, avançando oceano a dentro, com suas quilhas voltadas para o Cruzeiro do Sul! A uma altura constante de 250 metros e com a velocidade média de 190 km/h – um recorde absoluto – o grande pássaro vermelho voa durante 12 horas ininterruptas, com o rumo de 223º magnéticos, para pousar vitoriosamente em águas brasileiras, na enseada norte de Fernando de Noronha. O recorde de velocidade do "JAHÚ" permaneceu imbatível durante os 10 anos seguintes, tendo o Comandante Ribeiro de Barros, por isso mesmo, conquistado, em 1937, da "Ligue Internationale des Aviateurs", o cobiçado Troféu "Harmon", honraria máxima ofertada a um piloto-aviador em todo o mundo. Nas Américas, o segundo "Harmon" consta que coube ao aviador estadunidense Charles Lindbergh, que, em 21 de maio de 1927 – 23 dias após a travessia do "**JAHÚ**" – cruzou, com seu "Spirit of Saint Louis", o Atlântico, apoiado pelo governo americano e incentivado por um prêmio de 25 mil dólares.

Em 1928, o nosso pioneiro do Atlântico empreendeu uma viagem ao redor do mundo, tendo antes, recebido inúmeras láureas e condecorações da maioria dos países civilizados do planeta, que reconheceram, de imediato, o avanço alcançado por esse reide, sobre as possibilidades de vôo através dos oceanos, bem como pela coragem com que o Comandante Ribeiro de Barros e seus denodados companheiros, enfrentaram o desconhecido espaço aéreo sobre o Atlântico – túmulo de uma geração de heróis, a quem a Humanidade tanto deve. Ribeiro de Barros faleceu na mesma propriedade agrícola em que nasceu, em 20 de julho de 1947, tendo sido seus restos mortais depositados no monumento mausoléu erguido em sua memória, na praça principal da cidade de Jaú – sua terra natal.

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Em breve epítome, eis alguns tópicos importantes sobre a vida do Comandante João Ribeiro de Barros, pioneiro das Américas na travessia do Oceano Atlântico e um dos personagens da História da Humanidade.

HONRARIAS □ RECEBIDAS

Detentor do "Harmon Trophée", honraria máxima que a "Ligue Internationale des Aviateurs", com sede em Paris, oferece a piloto-aviador que tenha realizado um feito aviatório de tamanha importância, insuperável nos dez anos seguintes;

Comendador da "Ordem Militar de Cristo"- pela Presidência da República Portuguesa;

Agraciado com a "Legião de Honra", da França;

Comendador da "Ordem de São Gregório", pela Coroa Real Italiana;

Eleito vice-presidente da "Ligue Internationale des Aviateurs", com sede em Paris;

Láurea ofertada por Sua Santidade o Rei Albert I, da Bélgica, como "Haut Protecteur de la "Ligue Internationale des Aviateurs", em Bruxelas;

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Sócio de honra do "Reale Aeroclub d'Itália";

Condecorado com a "Cruz Gamada", do governo alemão, época, a mais alta distinção civil da Alemanha;

Comendador da "Ordem de São Maurício"- pela Coroa Real Italiana;

Diploma de "Grande Ufficiale de l'Ordine della Corona d'Italia", ofertado por Sua Magjestade o Rei Vittorio Emmanuele III (título de raríssima concessão, que dava ao agraciado, o direito de se dirigir ao rei, chamado de primo);

Convidado especial do governo alemão (Von Hindenburg) para participar da travessia do Atlântico, a bordo do dirigível mais famoso do mundo, o "Graf Zeppelin" (cabine 13), com destino a Belim, escalando em Friedrichsafen;

Comenda da "Cruz de Malta", com as armas italianas;

Capitão da Força Pública do Estado de São Paulo;

Major honorário do Exército Brasileiro;

"Coroa de Louros"- depois de Rui Barbosa, Ribeiro de Barros foi o segundo brasileiro a cingir essa coroa, na Faculdade de Direito de Recife (PE);

Sócio honorário do "Aeroclube do Brasil";

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Honrado com um telegrama de congratulações e reconhecimento do Pai da Aviação, Alberto Santos Dumont;

Diploma da "Ordem do Mérito Aeronáutico", que o Presidente da República do Brasil, - Grão Mestre da mesma ordem – houve por bem admitir – *post mortem* – o Comandante João Ribeiro de Barros, no corpo de Graduados Especiais, com o grau de Oficial – 1954;

Ruas, praças, avenidas com seu nome, em quase todas as capitais e cidades principais do país;

Uma grande rodovia, com 450km, no Estado de São Paulo e que passa pela cidade de Jaú, no centro do Estado;

Dois monumentos expressivos, em pedra e bronze, em sua cidade natal, Jaú;

Um monumento, em São Paulo, de grandes proporções, em pedra e bronze, homenageando os aviadores transoceânicos, Francesco De Pinedo, da Itália e João Ribeiro de Barros, do Brasil.

Encontra-se já aprovada, a algum tempo, pela Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, a proposta para substituir o nome do Aeroporto Internacional de Cumbica para Aeroporto Internacional "Comandante João Ribeiro de Barros", a exemplo do "Leonardo da Vinci", na Itália, "Charles de Gaulle", na França, "John F. Kennedy" nos Estados Unidos, "Santos Dumont", no Rio de Janeiro, e muitos outros, no mundo todo, homenageando os seus respectivos heróis.

Mas... , infelizmente, não se tem mais falado nesse assunto! ... Talvez, um gesto nobre de reconhecimento, por parte do nosso Ministério da Aeronáutica, pudesse ajudar na resolução dessa justíssima homenagem, a favor daquele que, com audácia, coragem e grande desprendimento pessoal, deu tantas glórias à Aviação do Brasil, passando inclusive a fazer

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

parte do patrimônio da humanidade, como os heróis de todos os tempos, que *"por suas obras valorosas, se vão da lei da morte libertando*

".

Um Adendo Esclarecedor

Esse reide aéreo foi previsto para ser executado em três etapas distintas, embora toda sua extensão, de Gênova a Santo Amaro (SP), isto é, a ligação Europa-Brasil, sempre estivesse no programa.

1ª. Etapa: teve, principalmente, o escopo de "transportar" o hidroavião até a posição geográfica-terrestre – ao longo da costa africana, mais próximo possível do Brasil. Entretanto, essa foi a etapa mais complicada e mais demorada, com inúmeros problemas técnicos, provocados diretamente por algumas sabotagens com o visível intuito de impedir a realização do reide. Com muito sacrifício, foram sanadas as dificuldades, e o " **JAHÚ**" ficou pronto para seu principal objetivo.

2ª. Etapa: Esta, sim, foi a principal etapa de todo o empreendimento: a travessia do Oceano Atlântico, em vôo direto, sem escalas, e que foi plenamente efetuada, conforme descrição histórica e jornalística, divulgada na ocasião, em todo o mundo, e, aliás justifica o enorme acervo de troféus (medalhas, comendas, diplomas etc.) oferecido ao Comandante João Ribeiro de Barros, como reconhecimento "oficial" dessa espetacular epopéia! O "Harmon

The Aventure

Escrito por Alex Rodrigues

Seg, 22 de Novembro de 2010 00:06 - Última atualização Seg, 22 de Novembro de 2010 06:38

Trofhée", ganho por ele, dez anos após o reide, foi exclusivamente em função desta etapa principal.

3ª. Etapa: De Fernando de Noronha a Santo Amaro (SP), com escalas em Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santo Amaro, constituiu-se apenas em atendimento às "Comissões de Festejos" e à consagração pública dos tripulantes. Eis porque alguns historiadores e enciclopedistas, ficaram com a imagem menos exata sobre o vôo do "**JAHÚ**", supondo que ele teria sido efetuado com inúmeras escalas!