

Homologação da pista de pouso de Alenquer.

Laércio Moraes

A história começa em 1946, quando eu estava estudando o curso secundário, em Belém. Em dezembro, durante as férias gozadas em Alenquer, meu pai levou-me para visitar o futuro aeroporto dessa cidade, então em fase de construção. Todas as tardes ele ia inspecionar os trabalhos daquele empreendimento e chefiou a comissão encarregada do serviço, que era composta de líderes da cidade. Tratava-se de uma área de 2 quilômetros de comprimento, por 100 metros de largura, já desmatada e em estágio de destocamento bem adiantado. Fiquei encantado com aquela obra e principalmente, emocionado com o que ele me disse, que foi mais ou menos o seguinte: "O nosso município é, sem dúvida, o mais rico do Baixo-Amazonas, haja vistas para as produções de castanha, cumaru e seringa que superam os dos nossos vizinhos. A pecuária está em pleno desenvolvimento e, de um modo geral, só ficamos aquém de Santarém, por causa da sua situação geográfica. Ai vem à aviação como meio de transporte seguro e rápido. Tu sabes que os Catalinas da Panair passam naquela cidade, pousando e decolando no rio Tapajós, onde deixam passageiros que vem de Belém e levam outros viajantes para Manaus e vice-versa, diariamente. No porvir haverá aviões maiores do que esses anfíbios, operando só em terra, que poderão transportar dezenas de pessoas e até algumas toneladas de cargas. A sede "mocoronga" já está com a sua pista de terra quase pronta. A nossa cidade que não tem área fluvial suficiente para a hidroaviação, por causa do rio Surubiú não oferecer condições favoráveis, deverá ser a segunda a ter um aeroporto de pouso em terra, cujo meio caminho é isso que estás vendo". De fato, no outro ano, o prefeito Amadeu Burlamaqui Simões endereçou um ofício ao Comando da antiga 1ª Zona Aérea, solicitando a homologação do aeroporto que já estava pronto. Poucos meses depois, pousou um DC-3 da Cruzeiro do Sul, que voava de Manaus para Santarém. Este aeroporto estava "fechado", chovia bastante no local e o piloto levou seu avião até Alenquer, onde pousou. Ficou alguns minutos em terra e depois de orientação do rádio, informando que o tempo melhorara e em conseqüência o campo estava "aberto", decolou rumo aquela cidade. Outro expediente foi encaminhado a Belém, mostrando que Alenquer poderia ser a alternativa de Santarém, citando o episódio do DC-3, mas não teve melhor sorte do que o primeiro. Somente no final do ano de 1958, o prefeito

Oscar Ferreira de Araújo conseguiu aquela homologação, solicitada desde 1946.

Em 1956, quando vim do Rio de Janeiro após o Curso Especial de Saúde da Aeronáutica e classificado na Base Aérea de Belém, comecei a viajar e a fazer algum relacionamento de amizade com os pilotos, especialmente com os do meu círculo (tenente).

Voei em todos os aviões sediados na Base, desde os pequenos monomotores, tipo Fairchild (PT-19) e North América (T-6), até os bimotores, como os C-47 (Douglas) e CA-10, os famosos e heróicos Catalinas que eram os maiores da época, na FAB. Durante essas viagens e quando pousava nas cidades da Amazônia do mesmo porte, ou menores que a minha terra, lembrava-me daquele aeroporto que os alenquerense fizeram com os seus próprios recursos e estava abandonado virando uma enorme capoeira. Na primeira oportunidade, contei a história da pista de aviação ao tenente Raimundo Alves Campos, aviador com quem viajei muitas vezes. Ele garantiu que iria providenciar, através da seção que chefiava (Esquadrilha de adestramento), a autorização para que um T-6 efetuasse a viagem de inspeção. Finalmente, em maio de 1958, foi autorizada a ida, não de um T-6 e sim de dois desses aviões, que deveriam realizar a viagem de homologação do aeroporto de Alenquer.

Escrevi ao meu irmão Octávio, que era Secretário da Prefeitura de Alenquer, naquele tempo. Na resposta, ele informava da decisão do prefeito Oscar Araújo em iniciar a limpeza da área que estava tomada pelo mato, começando a cercar o aeroporto e que marcássemos a data da vistoria, a partir de setembro tempo bom no Baixo-Amazonas, por ser verão. A notícia correu célere na cidade e a população ficou ansiosa, aguardando o dia da homologação. Um mês antes da data prevista, o prefeito recebeu um telegrama fixando o dia 04 de outubro de 1956. Sabedor desse expediente, remeti ao Octávio os detalhes da viagem.

Na véspera, não me foi possível encontrar o tenente Campos, entretanto, no final do segundo expediente, falei com o Coronel Leão (Comandante da Base). Perguntei se estava tudo certo sobre a viagem, tendo ele respondido que não poderia mais autorizar a viagem por motivo de ordem superior. Entendi imediatamente que era problema de segurança de vôo - dois monomotores, pilotados por dois tenentes sem experiência de viagem para o oeste, sem bom apoio de terra, etc...

Logo depois dessa contra-ordem, rumei para a Rádio Clube do Pará-PRC-5 única emissora ouvida no interior paraense naquele tempo.. Falei com o Dr. Edyr

Proença que colocou no ar por duas vezes, uma mensagem comunicando que, por ordem superior, a viagem estava adiada "sine die". No dia seguinte, saí de casa, na Base Aérea, às seis horas e trinta minutos para ajudar uma cirurgia da Santa Casa. Após o término da operação, dirigi-me, no meu calhambeque Vanguard, para a residência de minha mãe, próxima ao Hospital. Ao estacionar o carro, ela estava na porta, chamando-me para atender um telefonema da Base Aérea. Era o Tenente Campos convocando-me urgente, pois ele e o Tenente Hayne Netto estavam me aguardando, com os dois T-6 abastecidos e prontos para a viagem. Adiantou que tinha conversado com o Coronel Leão que, diante dos seus argumentos, reformulou sua decisão da véspera, autorizando a viagem. Despedi-me de Dona Flávia e voltei o mais rápido possível a Base. Os dois N.A decolaram às dez horas e trinta minutos, direto para Porto de Moz. O tempo de vôo desse trecho era estimado em duas horas e a autonomia desses aviões era de três horas. Viajávamos há duas horas em cima e entre cúmulos e estratos, já ultrapassando a cabeceira do rio Pará e, de vez em quando, se observava uma espessa mata. Pelos meus cálculos, estávamos perto de Porto de Moz, que fica à margem direita do rio Xingu, quase à sua desembocadura no Amazonas. Logo depois dessa minha observação, os aviões começaram a baixar e entrarem efetivamente nas nuvens. Quando "furamos" aquela camada, apareceu uma infindável floresta, um enorme "tapete verde" e nesse momento fiquei meio desorientado. Não sei se das curvas que o pequeno avião fazia, ou de medo, pois pensei, também, que nós estivéssemos perdidos. Voamos alguns minutos sobre aquela imensidão de árvores de grande porte e finalmente avistamos uma cidade situada à beira de um grande rio de águas barrentas. Fiz um bilhete lacônico para o Campos: "Essa cidade deve ser Gurupá, banhada pelo rio Amazonas, cujas águas são amareladas. Porto de Moz fica também à margem direita, mas do Xingu, que tem água preta". Mas o aviador sabia das coisas e os aviões seguiram a margem, entramos na foz do rio Xingu e logo depois aterrissamos em Porto de Moz. Nesse aeroporto permanecemos mais de três horas, para encher os tanques de combustível, manualmente, porque o motor da bomba de abastecimento estava em "pane". Nesse tempo atendi dezenas de pessoas doentes. Relacionei os nomes e os diagnósticos para trazer os remédios na volta. Finalmente conseguimos decolar dessa localidade às 16:30h depois chegamos em Santarém. Antes de pousarmos, chegou um DC-3 da Cruzeiro do Sul que iria pernoitar. Logo em seguida aterrissamos e, quando saltamos o comandante daquele avião e

o seu co-piloto vieram ao nosso encontro. Esse comandante veio logo recriminando os colegas jovens, dizendo que era Coronel Aviador da Reserva da FAB e, na opinião dele, era temeridade e falta de responsabilidade voar, à tarde nesses aviões monomotores para o oeste da Amazônia. Depois, olhando para o meu distintivo de médico, disse: doutor, é um bobo, tolo e sem juízo, acompanhando esses dois malucos... E saiu com uma "cara amarrada", pegando a condução para ao seu hotel.

- Nós três nos olhamos, rimos e pensamos - "esse comandante tem razão, mas o que desconhece é o nosso objetivo".

Como já passavam das 17:00h local, resolvemos abastecer os N.A na volta e descemos, rumo Norte, para cumprir a última etapa da viagem, destino final da mesma, que dista 50 quilômetros, em linha reta, a cidade de Alenquer. Chegamos em vôo rasante sobre a cidade, com várias "passadas" em direções, inclusive no aeroporto. Era, 17:45h quando pousamos. Recebemos cumprimentos de alguns amigos, como Cyro Salomão, Mário Moreira, Carlos Simões, Dino Barile, Bebé Rente, João Magalhães e outros. O Cyro, o mais loquaz de todos, foi logo informando: rapaz, estava preparada uma baita de uma festa para vocês, mas após a mensagem da PRC-5 da noite de ontem, o pessoal ficou esmorecido. O prefeito, o secretário, o juiz e todas as autoridades saíram da cidade, hoje de manhã. O sítio deles é longe e só o Oscar Araújo que foi para o quilômetro 6 da Estrada, poderá estar aqui amanhã. E o pior, que à tarde de hoje, faleceu uma senhora da sociedade e por causa disso vocês não terão melhor recepção. Apresentei os oficiais e partimos para a casa do Chiquito Bentes, que tinha um hotel na segunda rua. Domingo, às oito horas, fomos ao campo para assistir ao ato de vistoria e o vôo que os dois Tenentes iriam fazer. Decolaram, fizeram rasantes na cidade e no aeroporto, terminando com uma série de piruetas para o deleito da população que se aglomerava no local. Depois de vinte minutos os aviões pousaram sob aplausos da platéia alenquerense. O prefeito Oscar Araújo chegou ao campo durante as demonstrações, assistindo as mesmas do meu lado. Quando terminou o vôo, apresentei-o aos aviadores. O Oscar perguntou o que eles acharam do aeroporto. Eles responderam dizendo que essa visita era mais de inspeção e que a homologação seria posterior através de um despacho do Comandante da Zona Aérea, como ocorreu.

De qualquer forma, eles poderiam adiantar que a pista oferecia boas condições no desempenho do pouso e decolagem. Era situado em terreno elevado, vento predominante favorável, piso de grama e o aeroporto estava todo cercado de

arame.

Não tivemos tempo de esperar as outras autoridades e partimos em seguida para Santarém, deixando os amigos e o povo empolgados pelas acrobacias e, o mais importante, o ato prático do primeiro pouso oficial no aeroporto de Alenquer.

Em Santarém, após abastecimento dos dois T-6, prosseguimos direto para Porto de Moz. Nesse local, a bomba de gasolina já estava consertada, não demorando o abastecimento. Entreguei ao guarda-campo os remédios que comprei numa farmácia em Alenquer e iniciamos o último trecho da viagem, chegando em Belém às 17:00h.

Fonte: "Vivências" - Algumas reminiscências médicas.
Livro de Laércio Moraes.

Pesquisado por Roberto Mesquita.