

Diário Oficial do Município

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

(LEI N.º 2819, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1.963)

ANÓ IX

CAMPINAS — Quinta-feira, 22 de Junho de 1978

N.º 2050

PODER EXECUTIVO

DECRETO N.º 5438, DE 21 DE JUNHO DE 1978.

Denomina Jean Mermoz uma via pública do Município de Campinas.

O Prefeito do Município de Campinas, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo item XIX do artigo 39 do Decreto-lei Complementar Estadual n.º 9, de 31 de dezembro de 1.969 (Lei Orgânica dos Municípios),

D E C R E T O:

Artigo 1.º — Fica denominada RUA JEAN MERMOZ a Rua 3 do Bairro das Palmeiras, com início à Rua 4 e término na Avenida Circular do mesmo loteamento.

Artigo 2.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PAÇO MUNICIPAL, 21 de junho de 1978.

DR. FRANCISCO AMARAL
Prefeito do Município de Campinas

DR. CARLOS SOARES JUNIOR
Secretário dos Negócios Jurídicos

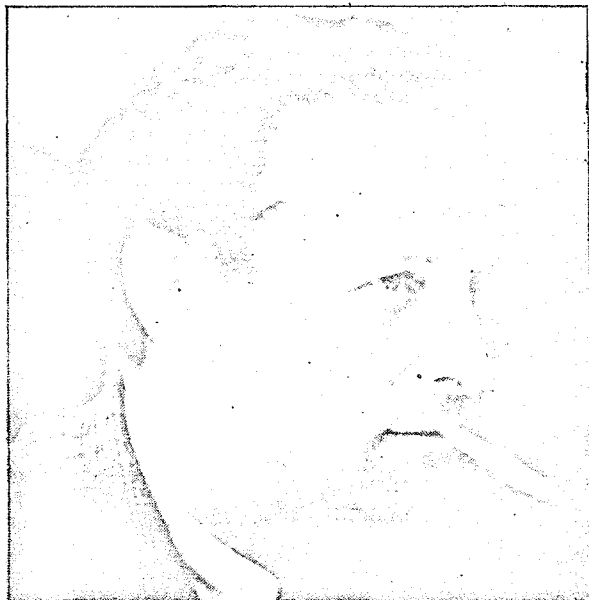
ENG.º AMANDO QUEIROZ TELLES COELHO
Secretário de Obras e Serviços Públicos

Redigido na Secretaria dos Negócios Jurídicos (Consultoria Técnico-Legislativa da Consultoria Jurídica), com os elementos constantes do protocolado n.º 11.183, de 8 de maio de 1.978, em nome de Victório W. R. Ferraz, e publicado no Departamento do Expediente do Gabinete do Prefeito, em 21 de junho de 1978.

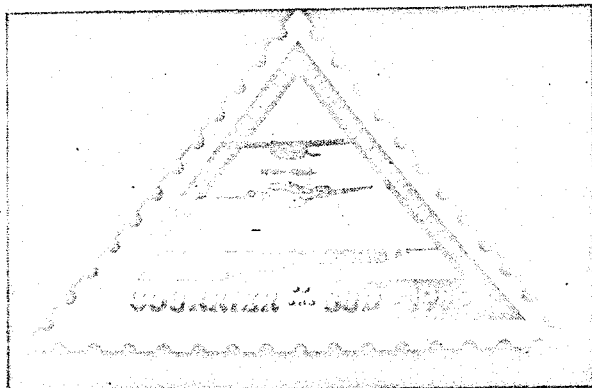
DR. ALFREDO MAIA BONATO
Secretário-Chefe do Gabinete do Prefeito



Lançamento de selo lembra vôo pioneiro de Mermoz



Jean Mermoz foi o piloto que completou o vôo até o Rio



O selo francês, lembrando a inauguração do Correio Sul e suas escalas

O lançamento de carimbo comemorativo pela EBCT, às 10 horas, uma exposição alusiva no saguão do Aeroporto Santos Dumont e recepção no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, com premiação aos vencedores a partir das 20 horas, marcarão amanhã a participação da Embratur e de uma série de empresas públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, no rallye que comemora os 55 anos de vôo pioneiro do Correio-Sul Francês. A façanha, realizada em 12 de maio de 1930, ligando Toulouse — San Louis du Senegal — Natal — Rio, num percurso cuja última parte foi pilotada pelo célebre aviador Jean Mermoz, em 21h15m, tempo recorde numa época em que os navios demoravam no mínimo 12 dias para percorrer esse percurso.

Representantes do Ministério das Comunicações da França e de toda a imprensa européia, especialmente a *Anthene I* e *Europe I* cobrirão todo o evento, que contará ainda com um show de multivisão com o tema "Brasil", patrocinado e exibido pela Embratel, tudo antecedendo a mostra de samba e ritmo que a Escola de Samba Beija-Flor fará, a pedido dos participantes do rallye.

Logo após a primeira guerra mundial, uma série de pilotos franceses, inativos e inadaptados aos novos tempos, foram requisitados pelo industrial de Toulouse, Pierre Georgy Latécoère, que criou a Cia. Aeropostale. A partir de 1º de Setembro de 1919, a empresa inaugurou a linha semanal entre a França e o Marrocos, com um Breguet 14, que semanalmente atravessava parte de dois continentes, enfrentando além de acidentes geográficos, mal superados pelos frágeis aparelhos de então, as intempéries de toda a ordem da região e bandoleiros do norte da África que frequentemente seqüestram tripulações de aviões acidentados.

Em 1923, a linha estendeu-se de Casablanca a Dakar, pontilhando de oficinas, barracas, torres de rádio e combustível uma região inóspita e rarefeita. A heróis de guerra como Didier Daurat, Roig, Moraglia e outros juntaram-se jovens pilotos como Guillaumet, Mermoz ou Saint-Exupery, este último um intelectual de origem nobre e depois escritor célebre, logo escalado para servir de negociador com os mouros nos frequentes acidentes de percurso. Foi nessa fase que usando um cavalete improvisado sob a luz de lampião, ele escreveu um de seus livros mais famosos "Correio Sul", contando, sem saber, o início de uma epopéia. Mais tarde, Saint-Exupery retomou o tema em "Vôo Noturno".

Já em 1924, Latécoère pensava estender seus serviços ao Atlântico Sul, mas deparava com dificuldades praticamente intransponíveis: a menor distância entre a África e o Brasil (Dakar/Natal) era de 3.100 quilômetros, enquanto o raio de ação dos aviões disponíveis, frágeis monomotores, era de no máximo 700 quilômetros. Ainda assim, o industrial enviou emissários ao Rio e a Buenos Aires em algumas oportunidades e em pouco tempo três Breguets 14 tentavam o percurso entre as duas cidades para fazer a ligação postal. Nessa etapa, o empreendimento foi ajudado por uma série de jovens pilotos latinos, muitos deles também veteranos de guerra, atuando como aviadores voluntários nas linhas francesas.

Mermoz

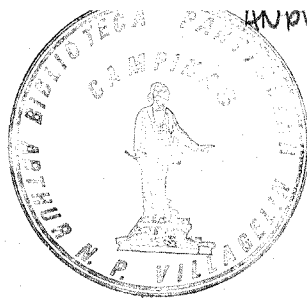
A ligação postal pretendida era feita prioritariamente por mar, e a

intenção da Latécoère era demonstrar que distâncias tão grandes podiam ser reduzidas pela metade se pudessem ser feitas por avião; com o mínimo possível de escalas. A ligação Toulouse/Dakar era geralmente feita pela Marinha, que transportava na velocidade maior possível (16 nós) a correspondência até Natal. Seguindo esta daí por avião para o Rio, Montevideu e Buenos Aires, com várias escalas no percurso. A eficiência da operação viria a ser demonstrada com o arrojado vôo de Mermoz: o jovem piloto de 30 anos conseguiu romper a barreira dos Andes, contornando um acidente de percurso e chegando salvo ao destino final, Santiago do Chile, contra todas as expectativas.

A travessia do Atlântico foi feita em 12/5/30 com riscos calculados, mas o monomotor de quatro toneladas, motor Hispano de 600 cavalos, raio de ação de 1.100, capacidade para oito passageiros e velocidade média de 240 km/h, quase não chegou. Especialmente por causa do *poil au noir*, intensa formação de nuvens baixas e negras, que durante horas provocou chuvas e inundou a cabina do avião.

Na chegada a Natal e no Rio entre 11 e 12 de maio de 1930, a tripulação, composta do piloto, um navegador e um radioperador, foi recebida em triunfo pelo povo. O Correio-Sul Francês obteve então o consentimento para operação no País, depois de ter sido assumido pelo banqueiro francês radicado no Brasil Marcel Boullaux-Lafont, um dos mais ativos empresários de sua época. Um ano depois, o feito do Correio-Sul incentivou a criação do Correio Aéreo Nacional, inspirando a construção de aeroportos nos vários pontos do País. As escalas nacionais do Correio-Sul ficaram sendo Natal, Salvador, Maceió, Vitória ou Porto Alegre. O CSF, finalmente, serviu também como o mais importante marco para a criação das futuras companhias aéreas do Continente, como a Varig, Aerolíneas Argentinas, Piuna, Avianca, Viasa, Lloyd Aéreo Boliviano, LAP, Aero-Peru, Cia. Equatoriana de Aviación e Lan-Chile.

(Extraído do "Suplemento de Turismo de "O Estado de S. Paulo" de 10-maio-1985)



7-12-1962

1936 Morre em desastre de avião nas águas do Atlântico, o aviador francês Jean Mermoz, nascido no Aisne a 9 de dezembro de 1901. Ingressou no Exército aos dezoito anos, tendo servido na "Companhia Geral Aeropostal" cumprindo as rotas da África e da América do Sul. Foi o organizador dos vôos noturnos entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires; em 1930 fez a travessia do Atlântico num avião comercial e em 1933 realizou em tempo recorde a travessia Paris-Buenos Aires. Era considerado entre os mais audazes e preparados pilotos franceses do pós-guerra, tendo sido muito sentida sua morte no oceano Atlântico quando pilotava o "Croix du Sud", a 7 de dezembro de 1936.



O Atlântico foi o tumulto de Mermoz

Precisamente há 30 anos, em 7 de dezembro de 1936, Jean Mermoz, o Anjo Louro, desaparecia para sempre no oceano Atlântico, juntamente com seus companheiros da tripulação do Croix-du-Sud, que ele pilotava. Dois dias depois, completaria 35 anos, quase metade dos quais dedicada ao desenvolvimento da aviação. Seu tumulto, como desde então tem sido dito exaustivamente, mas com toda propriedade, foi o oceano que ajudara a vencer, pela sua participação primordial no estabelecimento das rotas aéreas entre a Europa e a América do Sul.

Outros aviadores talvez tenham feito proezas mais sensacionais, realizado reides mais espetaculares; nenhum, porém, se dedicou tanto quanto Jean Mermoz à execução de uma grande obra aérea, enfrentando perigos sem conta, desafiando os elementos da natureza, tanto quanto a vontade dos homens, para superar com a força da sua vontade os obstáculos que os pioneiros sempre encontram em seu caminho. Pela intensidade de seus esforços, tem-se a impressão de que ele sabia que sua vida seria curta e desejava, nos seus poucos anos de vida, deixar no céu a marca de sua passagem.

Nascido em 1901 na cidade de Aubenton, na França, Jean Mermoz, antes dos 20 anos já servia na aviação militar

francesa na agitada Síria de pós-guerra.

O TRAMPOLIM

Em 1924, entrou para a recém-fundada Compagnie Générale Aéronautique e no ano seguinte foi destacado para a linha Casablanca-Dacar. Em 1927, com seu companheiro Negrin, fez pela primeira vez a ligação Toulouse-Dacar, unindo assim pelo ar o berço da aviação francesa ao trampolim para a América do Sul.

Em princípios de 1928, veio para a América do Sul. Aqui, organizou os vôos noturnos no trajeto Rio de Janeiro-Buenos Aires e, em 1929, fez um vôo direto da capital brasileira a La Paz, numa distância de 1.800 quilômetros sobre florestas virgens.

A TRAVESSIA

Em 12 de maio de 1930, pilotando o Comte de la Vaulx com seus companheiros Dabry e Gimie, partiu de Dacar para a primeira travessia do Atlântico Sul em avião comercial. Vinte horas depois, o Comte de la Vaulx chegava a Natal. Em 1933, já famoso e premiado com condecorações da França e numerosos outros países, entre as quais a Ordem do Cruzeiro do Sul, do Brasil, o Anjo Louro foi escolhido pelo jovem engenheiro francês

René Couzinet para realizar o vôo inaugural de seu aparelho Arc-en-Ciel, destinado a grandes travessias transatlânticas. Depois de escalar em Natal, chegou em 18 de janeiro ao Rio de Janeiro, de onde prosseguiu viagem para Buenos Aires. Foi a primeira vez em avião não-anfibio através do Atlântico.

SILENCIO

A Air France, empresa sucedera à Compagnie Générale Aeropostale desde 1º de dezembro de 1936 introduziu um novo e moderno avião, o Comte de la Vaulx, da linha entre França e a América do Sul, que passaria a chamar-se Anjo Louro. Nessa manhã, o Anjo Louro voava com seus companheiros Pichau, Curveiller, Ezan e Layida ao largo de Dacar, em 7 de dezembro de 1936, quando transmitiu uma rápida mensagem dizendo que o motor direito estava falhando.

pois, silenciou para sempre. Jean Mermoz, que, como se Saint-Exupéry, «soçobrou mais de uma vez nos areais montanha, na noite, no nevoeiro, e, «sempre que voltava, era para partir outra vez», dessa vez não voltou. Ainda nas palavras de Saint-Exupéry, «o touro-se no campo de seus trabalhos com o segador que, ligado ao amarrado bem seus feixes de trigo, se deita na terra: