



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.157-A, DE 2022

(Do Sr. Rodrigo Agostinho)

Inscribe os nomes de João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria; tendo parecer da Comissão de Cultura, pela aprovação (relatora: DEP. LÍDICE DA MATA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

CULTURA E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Cultura:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal Rodrigo Agostinho

Apresentação: 04/08/2022 15:52 - MESA

PL n.2157/2022

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022

(Do Sr. Rodrigo Agostinho)

Inscreve os nomes de João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam inscritos os nomes de João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria, depositado no Panteão da Pátria e da Liberdade Tancredo Neves, em Brasília.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O comandante João Ribeiro de Barros, juntamente com os integrantes de sua tripulação, o copiloto João Negrão, o mecânico Vasco Cinquini e o navegador Newton Braga conduziram o primeiro voo transatlântico sem escalas do Atlântico Sul, em 28 de abril de 1927.

O feito heroico foi permeado de obstáculos de toda sorte, brilhantemente superados pelo grupo. Segundo a revista Apartes, publicada pela Câmara Municipal de São Paulo¹:

Sem apoio financeiro do governo brasileiro ou de empresas, o comandante [João Ribeiro de Barros] vendeu sua parte na herança paterna para comprar a aeronave com que faria a viagem: um hidroavião italiano Savoia-Marchetti modelo S-55,

1 Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes/o-voo-do-joao-de-barros/>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal Rodrigo Agostinho

Apresentação: 04/08/2022 15:52 - MESA

PL n.2157/2022

de madeira, com mais de quatro toneladas, em precário estado de conservação e já usado em uma frustrada tentativa de travessia oceânica.

Logo no teste pilotado por Barros, a máquina quase afundou ao pousar em um lago de Sesto Calende, na Itália, já que a parte inferior estava podre. Em 16 de outubro de 1926, depois de uma modificação geral idealizada pelo jauense, o hidroavião, batizado de Jahú, começava oficialmente a travessia a partir de Gênova, na Itália. Além do piloto, faziam parte da equipe o copiloto Arthur Cunha, o navegador Newton Braga e o mecânico Vasco Cinquini.

Um dia antes da partida, o jornal *O Estado de S. Paulo* registrava a euforia dos brasileiros: referindo-se ao comandante como “arrojado”, publicou os “ardentes votos” da Câmara Italiana de Comércio ao “valeroso aviador” e desejou que o “heroico empreendimento” obtivesse êxito. Mal sabiam que, poucas horas após deixar Gênova, início da jornada (veja o mapa mais abaixo), o piloto e sua equipe enfrentariam o primeiro de vários testes de nervos.

Na altura do Golfo de Valência, na Espanha, os motores começaram a falhar devido a um problema na alimentação automática de gasolina, o que obrigou a tripulação ao extenuante uso das bombas manuais. Os danos no motor e em um dos botes forçaram o grupo a descer em Alicante, no Mediterrâneo espanhol. Sem aviso prévio sobre o pouso, as autoridades locais prenderam todos os tripulantes, que só ganharam a liberdade com a ajuda da Embaixada do Brasil em Madri.

Na escala seguinte (em Gibraltar, também no Mediterrâneo), o Consulado brasileiro local emitiu um laudo técnico confirmando as suspeitas da tripulação de que houve sabotagem ao Jahú. Foram colocados sabão caseiro, terra e água no reservatório de combustível do avião e, por isso, o aparelho teve de ser submetido a um novo conserto. O reparo foi feito em Las Palmas de Gran Canaria, Espanha, antes de seguir para a ilha africana de Santiago, na atual República de Cabo Verde. Na África, Barros contraiu malária, teve de trocar o copiloto (no lugar de Arthur Cunha, entrou João Negrão) e ainda comandar uma reforma completa no motor do hidroavião.

“A equipe foi obrigada a reparar inclusive o bote salva-vidas porque, quando o avião pousou, avariou o casco”, conta o sobrinho Rubens Ribeiro de Barros, de 81 anos. Filho de Osório Ribeiro de Barros, ele conviveu por 13 anos com o tio aviador e dele ouviu muitas histórias. “Comprar equipamento





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal Rodrigo Agostinho

Apresentação: 04/08/2022 15:52 - MESA

PL n.2157/2022

na Europa era algo demorado e essas peças eram da Itália. O processo de compra e conserto demorou meses”, explica Rubens.

Na África, Barros recebeu da mãe um telegrama de incentivo, que dizia: “Aviador Barros. Aplaudimos sua atitude. [...] Paralisação do reide [façanha aérea] será fracasso. Asas avião representam bandeira brasileira”. Em resposta, o filho escreveu: “A viagem de qualquer maneira será feita”.

Em 28 de abril de 1927, com o avião refeito, o comandante finalmente venceria em 12 horas os 2,4 mil quilômetros que ligam Cabo Verde à ilha de Fernando de Noronha, primeira parada no Brasil. Ao chegar, uma das hélices estava partida. De maio a agosto, o Jahú ainda fez escalas em Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos, antes do pouso final em Santo Amaro (onde hoje fica a Represa Guarapiranga, na cidade de São Paulo), em 1º de agosto.

[...]No livro *João Ribeiro de Barros*, o historiador José Raphael Toscano narra detalhes: “o povo brasileiro soube premiar seu herói, oferecendo-lhe mais de cem medalhas de ouro e platina, adornadas de pedras preciosas, dezenas de cartões de ouro e troféus, tudo em comemoração ao patriótico empreendimento que se tornou justo motivo de expansão do orgulho nacional”.

Protagonistas de uma heroica epopeia, esses pioneiros da aviação no Brasil merecem ter seus nomes inscritos no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria, para que seus feitos sejam perenizados na memória da Nação. Por esse motivo, apresentamos o presente Projeto e contamos com os nobres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de agosto de 2022.

Deputado RODRIGO AGOSTINHO

2022-5211





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputada Federal Lídice da Mata

COMISSÃO DE CULTURA - CCULT

Apresentação: 19/04/2023 19:12:03.853 - CCULT

PRL 1/0

PRL n.1

PROJETO DE LEI Nº 2.157, DE 2022

Inscribe os nomes de João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria.

Autor: Deputado RODRIGO AGOSTINHO

Relatora: Deputada LÍDICE DA MATA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.157, de 2022, de autoria do Deputado Rodrigo Agostinho, objetiva inscrever os nomes de João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga no Livro dos Heróis da Pátria, que se encontra no Panteão da Liberdade e da Democracia, em Brasília.

A tramitação dá-se conforme o art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), sendo conclusiva a apreciação do mérito pela Comissão de Cultura (CCult). Cabe, ainda, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) examinar a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa, nos termos do art. 54, do RICD.

Transcorrido o prazo regimental em 13/04/2023, o projeto não recebeu emendas no âmbito desta Comissão.

É o relatório.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

Apresentação: 19/04/2023 19:12:03.853 - CCULT

PRL 1/0

PRL n.1

II - VOTO DA RELATORA

O Projeto de Lei em análise tem o meritório e louvável intuito de inscrever, no Livro dos Heróis da Pátria, os nomes de João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria.

A Lei nº 11.597, de 29 de novembro de 2007, em seu art. 1º dispõe que o *“O Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria, depositado no Panteão da Pátria e da Liberdade Tancredo Neves, destina-se ao registro perpétuo do nome dos brasileiros e brasileiras ou de grupos de brasileiros que tenham oferecido a vida à Pátria, para sua defesa e construção, com excepcional dedicação e heroísmo”*.

Entendemos que a honraria aos homenageados é absolutamente justa e compatível com os ditames da referida lei que dispõe sobre a inscrição de nomes no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria. Os personagens que se pretendem destacar merecem assento entre os brasileiros que se distinguiram por seu excepcional heroísmo e pela dedicação à defesa dos valores da nação brasileira.

João Ribeiro de Barros, João Negrão, Vasco Cinquini e Newton Braga realizaram um feito histórico notório em 1927, ao conduzirem o primeiro voo transatlântico sem escalas do Atlântico Sul, proeza a bordo do hidroavião [Jahú](#), conforme os detalhamentos redigidos, em 20 de maio de 2022, por Vicente Contador, Doutor em História Econômica pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo - Brasil, atual Diretor Executivo do Museu Municipal de Jahu:

“O nome do brasileiro João Ribeiro de Barros, nascido na cidade paulista de Jaú, em 4 de abril de 1900, merece fazer parte do Livro dos Heróis da Pátria porque ele foi um pioneiro da aviação no Brasil e no mundo por ter sido o primeiro aviador do planeta a completar, num

* C D 2 3 3 2 2 5 9 8 2 1 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

hidroavião, uma travessia aérea, sem escalas e sem ajuda de navios, sobre o Atlântico Sul em 28 de abril de 1928, partindo do Arquipélago português do Cabo Verde até o Arquipélago brasileiro de Fernando de Noronha, primeira parada no Brasil.

Sua façanha foi realizada com recursos próprios e sem patrocinadores. Foi à Itália para comprar da empresa Savoia-Marchetti um hidroavião. Com mais três tripulantes a bordo da aeronave que batizou de “Jahú” em homenagem a sua terra natal, João Ribeiro de Barros comandou o raid aéreo de 2.400 km, sobre o Atlântico Sul em 12 horas ininterruptas, em uma altitude de 250 metros e na velocidade recorde de 190km/h.

Este vôo foi uma verdadeira epopeia pelo fato de não ter quebrantado ante inusitados obstáculos, a saber: 1-) Teve que comprar um hidroavião usado, pois o modelo Savoia Marchetti S55 que adquiriu já havia sido utilizado por um aviador italiano que fracassara no seu intento. Tal aeronave era equipada com dois motores Isota Fraschini de 550HP de potência cada, duas hélices e dois botes de pouso, cujo peso líquido total era de 4.500kgs; 2-) Depois de ter restaurado o hidroavião usado e danificado, decolou em Gênova, mas teve que fazer um pouso inesperado em Alicante, na Costa Mediterrânea da Espanha, cujas autoridades o aprisionaram; 3-) Descobriu que havia sofrido sabotagens de italianos no combustível e no motor, mas solucionou-as; 4-) Enfrentou o boicote de um de seus tripulantes, tendo que removê-lo por indisciplina; 5-) Desafiou a intromissão discrepante em seu vôo do Presidente da República do Brasil, Washington Luís, temendo este um atrito diplomático com os espanhóis; 6-) Depois de seu irmão, Osório, junto à Embaixada do Brasil em Madri, ter conseguido libertá-lo da prisão, contraiu Malária e até pensou em desistir de continuar o raid até o dia que recebeu uma comovente carta de sua mãe para que não desistisse de transpor o Atlântico Sul. Tudo isso ocorreu enquanto negociava a compra de combustível puro, a chegada de um novo co-piloto saído do Brasil de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

navio, bem como a vinda de peças novas das engrenagens do motor do hidroavião Jahú para efetuar o seu conserto e prosseguir com o seu arrojado e heróico empreendimento. Estes percalços duraram seis meses, desde a sua decolagem da cidade italiana de Gênova.

A conjuntura histórica em que o voo do Jahú aconteceu foi marcada por acirradas disputas entre vários países europeus, incluindo Austrália, Canadá e Estados Unidos da América do Norte, para que seus respectivos pilotos e/ou fabricantes de avião nacionais fossem então os pioneiros a atravessar, sem escalas, o Oceano Atlântico. Vinte e quatro dias após a conclusão do voo comandado pelo piloto brasileiro João Ribeiro de Barros, o estadunidense Charles Lindbergh, patrocinado por empresários de seu país, voou sozinho sobre o Atlântico Norte, num avião monoplano Ryan M2, de 237HP, da californiana, Ryan Aeronautical Company, decolando em Nova York e aterrissando em Paris. No final, quem é reconhecido na maioria dos livros, enciclopédias e filmes de História Universal Contemporânea como o primeiro piloto a fazer uma transposição aérea, sem paragem, sobre o Oceano Atlântico não é João Ribeiro de Barros, mas sim Lindbergh.

Contudo, ao amerrissarem à beira-mar das cidades de Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos e, finalmente, na Represa de Santo Amaro em São Paulo, João Ribeiro de Barros e sua tripulação do Jahú foram saudados pelas maiores concentrações de multidões em logradouros públicos até então vistas no Brasil. Receberam igualmente dezenas de troféus e mais de cem medalhas de ouro e de platina.

*Em separado, **João Ribeiro de Barros** foi condecorado com:*

a-) Troféu Harmon pela Ligue Internationale des Aviateurs, da qual foi também escolhido para a sua Vice-Presidência;

b-) Láurea pelo Rei Albert I da Bélgica, Alto Protetor da Ligue Internationale des Aviateurs;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

c-) Comendador pelas ordens de São Francisco, de São Lourenço e de São Maurício do Reino da Casa de Saboia da Itália, além de lhe ser atribuído o título de Grande Ufficiale d'Ordine della Corona d'Italia, pelo Rei Vitor Emmanuele III, sem falar que foi Sócio de Honra do Club Aereo d'Itália;

d-) Comendador pelas ordens do Tosão de Ouro e Militar de Cristo, ambas de Portugal;

e-) Oficial pela Legião de Honra da França;

f-) Oficial da Ordem do Mérito Aeronáutico pelo Presidente da República do Brasil, Getúlio Vargas, o qual lhe condecorou, em 21 de janeiro de 1954. Também recebeu a patente de Capitão da Força Pública do Estado de São Paulo e de Major Honorário do Exército Brasileiro;

g-) Além do mais, Santos Dumont lhe enviou um telegrama parabenizando-o pelo êxito aeronáutico do Jahú. Ao viajar para Paris para receber as homenagens Ligue Internationale des Aviateurs, recebeu as congratulações de seu amigo escritor e também aviador Antoine de Saint-Exupéry. Durante as décadas de 1920 e 1930 não menos que trinta e uma (31) músicas foram compostas em homenagem ao exitoso Vôo do Jahú, dentre elas "Asas do Jahú", com letra de Octacílio Gomes e Marcelo Tupinambá, cantada por Lúcio Alves. E, conforme a Lei Estadual 9.850 de 26 de setembro de 1967 foi criada a Rodovia SP-294, com o nome Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, que liga a cidade paulista de Araraquara à divisa do Estado de São Paulo com o Estado do Mato Grosso do Sul. Há ainda dois monumentos, um na capital paulista e outro na cidade de Jaú, que homenageiam João Ribeiro de Barros e seu grande feito aéreo sobre o Atlântico Sul, uma Escola Estadual de Guarulhos, além de uma avenida e um Estádio Municipal também em Jaú, de ruas em São Paulo, Sorocaba, Presidente Prudente e Birigui levarem o seu nome.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

João Ribeiro de Barros faleceu em Jaú no dia 20 de julho de 1947. O hidroavião Jahú está atualmente sob a guarda do Museu TAM, da cidade paulista de São Carlos.

Major Newton Braga

Nasceu, em 07 de março 1882, no município de Paraíba do Sul, Estado do Rio de Janeiro. De 1901 a 1903 estudou na Escola Preparatória e de Tática de Realengo, na Escola Militar de Realengo e na Escola de Guerra do Rio Grande do Sul entre 1905 e 1907. Após ter terminado de cursar a Escola de Artilharia e Engenharia do Rio de Janeiro, em 1917, recebeu a patente de Primeiro-Tenente e, em 1923, foi para Santa Maria, RS, para organizar o grupo “Esquadrilha da Aviação” de Santa Maria, completado em 1924. Dois anos depois, aceitou o convite de fazer parte, como navegador aéreo, da tripulação do hidroavião Jahú, na inédita travessia sem escalas sobre o Atlântico Sul, tão ambicionada pelo aviador jauense, João Ribeiro de Barros. Como um oficial militar notável, Newton Braga conquistou a patente de General de Brigada em 1938 e, em 1941, já criado o Ministério da Aeronáutica, assumiu o posto de Brigadeiro do Ar”. O General Braga faleceu no Rio de Janeiro em 16 de agosto de 1959.

Tenente-aviador João Negrão

Nascido em São Paulo em 2 de abril de 1901, quando já ocupava o posto de tenente-aviador da Esquadrilha da Força Pública do Estado de São Paulo, o paulistano João Negrão foi chamado para ir, sem demora, até Porto da Praia, no Arquipélago português de Cabo Verde a fim de substituir Arthur Cunha, o afastado piloto do Hidroavião Jahú, que estava estacionado na ilha cabo-verdense de Santiago devido às falhas ocasionadas pelas sabotagens no seu motor e no combustível. Mesmo sem nunca ter pilotado um hidroavião, João Negrão aceitou o convite da





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

família do aviador João Ribeiro de Barros, partindo do Brasil em 21 de março de 1927.

Devido à sua participação no voo do Jahú, João Negrão tornou-se Patrono de Aviação da Polícia Militar do Estado de São Paulo, além de dar nome ao Grupamento de Radiopatrulha da mesma Polícia Militar, à uma rua e à uma escola estadual da cidade de São Paulo. Já com a patente de Coronel, na segunda metade de 1940 João Negrão chegou a ser o Chefe da Casa Militar de São Paulo. Faleceu na capital paulista em 31 de maio de 1978.

Vasco Cinquini

Dezenove anos após o seu nascimento em São Paulo, em 1900, Vasco Cinquini iniciou sua vida na esfera da aviação como mecânico na Escola dos Affonsos do Rio de Janeiro. A seguir, voltou à sua cidade natal para trabalhar na escola de formação de aviadores de Edú Chaves e dos irmãos Robba.

Após ter participado da triunfal cruzada aérea de 1927 no hidroavião Jahú sobre o Atlântico Sul, decidiu também tornar-se um piloto de aeronaves, obtendo o seu brevet de aviador civil em março de 1929 pelo Aero Clube Brasileiro. Foi aprovado com distinção em todas as provas exigidas, realizadas em Santos na praia de José Menino, as quais foram avaliadas por nada mais nada menos que o seu mestre João Ribeiro de Barros, bem como por George Corbisier, Fritz Roesler e o tenente Reynaldo Gonçalves. Voou posteriormente, em 26 de março do mesmo ano, de Santos à Cuiabá com uma máquina voadora francesa Nieuport-Delage, sendo então o primeiro avião que a população cuiabana vira ali aterrissar.

Todavia, passados dez meses, exatamente no dia 11 de janeiro de 1930, novamente voando sobre a Praia santista de José Menino, desta vez com um avião italiano Breda-15 com motor inglês





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputada Federal Lídice da Mata

Morris de 80HP, veio a falecer devido a aeronave ter caído no mar como consequência de falhas nas duas asas.

Cinquini foi de fundamental importância para o sucesso da travessia aérea do Jahú sobre o Atlântico Sul, pois ele desmontou, consertou e montou novamente o motor do Jahú devido às sabotagens que havia sofrido. Vasco Cinquini foi enterrado, em plena mocidade, no Cemitério do Araçá da capital paulista.”

Portanto, concordamos integralmente com o autor deste Projeto de Lei, quando menciona em sua justificção para respaldar essa proposição trecho do livro “João Ribeiro de Barros”, do historiador José Raphael Toscano:

“O povo brasileiro soube premiar seu herói, oferecendo-lhe mais de cem medalhas de ouro e platina, adornadas de pedras preciosas, dezenas de cartões de ouro e troféus, tudo em comemoração ao patriótico empreendimento que se tornou justo motivo de expansão do orgulho nacional”.

Por fim, considerando que os homenageados vieram a falecer há mais de 10 anos, a proposição em análise atende ao requisito enunciado no art. 2º da Lei nº 11.597, de 29 de 2007: “A distinção será prestada mediante a edição de lei, decorridos 10 (dez) anos da morte ou da presunção de morte do homenageado”.

Pelos motivos expostos, somos favoráveis ao Projeto de Lei nº 2.157, de 2022.

Sala da Comissão, em 19 de abril de 2023.

Deputada LÍDICE DA MATA

Relatora

2022-9643





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CULTURA

PROJETO DE LEI Nº 2.157, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Cultura, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.157/2022, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Lídice da Mata.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Marcelo Queiroz - Presidente, Felipe Becari e Lídice da Mata - Vice-Presidentes, Abilio Brunini, Airton Faleiro, Alfredinho, Alice Portugal, Benedita da Silva, Cabo Gilberto Silva, Defensor Stélio Dener, Denise Pessôa, Felipe Francischini, Glaustin da Fokus, Marcelo Crivella, Roseana Sarney, Talíria Petrone, Tiririca, Bia Kicis, Carlos Henrique Gaguim, Dr. Frederico, Erika Kokay, Jeferson Rodrigues, Mersinho Lucena, Pr. Marco Feliciano, Raimundo Santos e Tarcísio Motta.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2023.

Deputado MARCELO QUEIROZ
Presidente

