

TRAFEGO AEREO COMMERCIAL

O *Retrospecto Commercial* inaugura esta rubrica, destinada a publicar estatisticas sobre o movimento do trafego aereo commercial, entre os nossos portos e entre estes e os do estrangeiro.

Os dados que adiante reproduzimos revelam o grande desenvolvimento desse commercio, que é de futuro cada vez maior e que vae recebendo um impulso cada vez mais animador.

Não poderia, portanto, o *Retrospecto* deixar de inserir dados sobre um trafego, cujo movimento é hoje um dos indices da actividade commercial.

A extensão do Brasil exige o aproveitamento cada vez maior dos meios rapidos de transporte, e a prova de que as communicções aereas correspondem a uma necessidade é que se vão multiplicando e servindo a um publico cada vez mais numeroso.

Os serviços que o transporte aereo vae prestando ao commercio e á cultura brasileira são cada vez maiores e mais aproveitaveis e estão patenteados no movimento que os dados que publicamos adiante registram de um modo muito auspicioso.

ESTATISTICA DO TRAFEGO AÉREO COMMERCIAL NO BRASIL

AERONAVES EM SERVIÇO NO ANNO DE 1933

NUMERO	ESPECIE	TYPO	PERCURSO	HORAS DE VÔO	
			Km.	H.	m.
<i>Empresa de Viação Aerea Rio Grandense</i>					
2	Aviões	Junkers F 13	189.174	1.197	09
1	Avião	Junkers A 50	15.489	115	31
1	Avião	Klemm L 25	9.112	76	58
4			213.775	1.389	38

Syndicato Condor, Limitada

2	Aviões	Junkers F 13	91.411	578	15
1	Hidroavião	Junkers F 13	54.603	344	38
4	Hidroaviões	Junkers W 34	410.611	2.410	50
2	Hidroaviões	Junkers G 24	208.611	1.129	11
1	Hidroavião	Junkers Ju 52	9.539	43	12
1	Hidroavião	Dornier Wal	108.468	596	29
11			883.243	5.102	35

NUMERO	ESPECIE	TYPO	PERCURSO	HORAS DE VÔO
			Km.	H. m.

Panair do Brasil, S. A.

7	Hidroaviões	Commodore C 16 . . .	679.672	4.388 05
4	Amphibios	Sikorsky S 38 B . . .	61.848	373 05
11			741.520	4.761 10

Aeroloid Iguassú, S. A.

2	Aviões	Klemm Kl 31	82.525	612 10
---	------------------	-----------------------	--------	--------

Compagnie Générale Aéropostale

1	Avião	Latécoère 25	1.765	10 40
18	Aviões	Latécoère 26	341.565	2.389 15
7	Aviões	Latécoère 28	180.460	1.075 32
26			523.790	3.475 27

Total geral

54	Aeronaves		2.444.853	15.341 00
----	---------------------	--	-----------	-----------

ESTATISTICA DO TRAFEGO AÉREO COMMERCIAL NO BRASIL

AERONAUTAS EM SERVIÇO NO ANNO DE 1933

NUMERO	CATEGORIA	PERCURSO	HORAS DE VÔO
		Km.	H. m.

Empresa de Viação Aerea Rio Grandense

3	Pilotos-commandantes	213.775	1.389 38
3	Mecanicos	188.631	1.189 41

Syndicato Condor, Limitada

13	Pilotos-commandantes	883.243	5.102 35
13	Mecanicos	881.973	5.089 14
9	Radiotelegraphistas	442.639	2.444 09

NUMERO	CATEGORIA	PERCURSO	HORAS DE VOO
		Km.	H. m.

Panair do Brasil, S. A.

9	Pilotos-commandantes	741.520	4.761 10
12	Mecanicos	734.576	4.714 54
17	Radiotelegraphistas	729.228	4.666 40

Aeroloid Iguassú, S. A.

2	Pilotos-commandantes	82.525	612 10
---	--------------------------------	--------	--------

Compagnie Générale Aéropostale

13	Pilotos-commandantes	523.790	3.475 27
7	Mecanicos	3.835	25 45
14	Radiotelegraphistas	521.095	3.457 07

Total geral

40	Pilotos-commandantes	2.444.853	15.341 00
35	Mecanicos	1.809.015	11.019 34
40	Radiotelegraphistas	1.692.960	10.567 56

ESTATÍSTICA COMPARATIVA DO TRAFEGO AÉREO COMMERCIAL NO BRASIL

ANNOS DE 1928 A 1933

DISCRIMINAÇÃO	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Companhias	3	4	4	4	4	5
Linhas exploradas, km.	6.595	7.245	15.503	16.374	18.355	20.066
Aeronaves em trafego.	57	51	62	66	55	54
Pilotos em serviço.....	24	23	39	27	34	40
Numeros de vôos	1.178	1.476	1.767	1.746	1.683	2.599
Percurso kilometrico ..	912.359	1.140.130	1.707.977	1.854.696	2.200.446	2.444.853
Horas de vôo	6.615	8.212	12.013	12.097	14.187	15.341
Passageiros	2.504	3.651	4.667	5.102	8.894	12.750
Correio, peso bruto, kg.	9.688	24.051	31.946	47.908	68.207	75.057
Bagagens, kg.	20.259	29.617	23.864	46.618	101.884	145.074
Cargas, kg.	1.911	7.778	9.609	21.915	129.874	112.755

ESTATISTICA DO TRAFEGO AÉREO COMMERCIAL NO BRASIL

MOVIMENTO DOS AEROPORTOS NO ANNO DE 1933

AEROPORTOS	AERONAVES		PASSAGEIROS		BAJAGENS		CORREIO		CARGAS	
	Chegadas	Partidas	Desem- barcados	Embarca- dos	Desem- barcadas	Embarca- das	Recebido	Expedido	Desem- barcadas	Embarca- das
Belém	66	66	229	124	5.032	2.775	4.288	1.606	4.046	4.175
São Luiz	105	105	101	107	1.609	1.740	1.426	1.043	791	397
Amarração	104	104	115	113	1.739	2.014	674	511	537	108
Camocim	104	104	48	35	715	461	362	346	379	131
Fortaleza	104	104	230	230	3.765	3.502	2.731	1.763	1.978	1.478
Areia Branca	104	104	57	59	624	780	257	187	275	18
Natal	224	224	195	199	2.759	2.847	1.318	996	849	5.719
João Pessoa	105	105	51	37	780	555	370	398	217	7
Recife	347	347	511	516	7.707	7.656	6.071	4.074	3.625	2.851
Maceló	346	346	210	192	2.970	2.673	1.366	800	996	476
Penedo	122	122	53	68	829	1.149	175	331	111	81
Aracajú	226	226	174	174	2.597	2.777	872	570	651	271
Bahia	373	372	652	608	9.516	9.333	6.067	3.247	3.993	4.486
Ilhéos	234	234	272	308	3.591	3.938	684	477	845	543
Belmonte	121	121	72	102	1.214	1.580	215	188	119	12
Caravellas	259	358	131	173	2.063	2.570	1.328	962	1.092	452
Victoria	351	350	142	149	2.007	2.089	492	293	907	385
Rio de Janeiro	431	432	1.662	1.512	26.946	25.367	17.848	30.105	44.357	60.181
São Paulo	97	99	129	122	1.256	1.380	305	417	775	1.343
Santos	459	458	553	481	8.852	7.863	4.511	9.388	2.546	3.836
Curityba	80	79	99	104	963	856	112	95	1.311	763
Paranaguá	335	335	262	337	4.612	5.320	1.964	1.575	1.240	628
São Francisco	212	212	88	93	1.451	1.539	814	739	192	18
Florianopolis	454	454	137	170	2.315	2.801	2.413	1.168	3.875	2.749
Porto Alegre	583	583	1.670	1.644	21.637	21.362	13.344	8.626	10.513	10.415
Pelotas	360	360	354	373	3.359	3.468	855	945	4.189	2.782
Rio Grande	105	105	119	170	1.510	1.926	944	454	450	81
Breves	22	22	2	3	35	47	2	4	6	1
Gurupá	22	22	—	—	—	—	—	1	5	—
Praíha	22	22	—	—	—	—	2	2	7	—
Santarem	22	22	8	5	156	82	11	14	87	66
Obidos	22	22	3	2	32	20	5	7	8	—
Parintins	22	22	—	—	—	—	4	6	43	8
Itacoatiara	22	22	—	5	—	49	5	5	8	—
Manãos	11	11	19	21	251	271	291	147	186	70
Baurú	34	34	3	4	45	60	1	—	—	—
Lins	28	28	4	6	60	90	—	—	—	—
Penapolis	36	36	3	3	45	45	1	—	—	1
Tres Lagoas	34	34	2	1	30	15	33	49	1	—
Campo Grande	73	73	162	145	2.575	2.411	1.133	1.074	107	591
Aquidauana	108	106	10	14	167	210	75	6	4	—
Corumbá	116	116	129	169	2.001	2.631	365	372	591	336
Porto Jofre	104	104	4	4	65	60	—	—	1	—
Cuyabá	58	60	195	174	3.156	2.680	816	829	738	495
Bagé	208	208	167	191	1.356	1.728	159	152	836	87
Sant'Anna do Livramento	114	114	213	216	1.869	2.129	194	274	946	3.600
Santa Cruz	151	151	155	165	1.000	921	31	35	419	50
Cruz Alta	114	114	203	193	1.669	1.505	65	54	2.299	282
Palmeira	23	23	52	43	546	375	30	9	142	20
Diversos	234	231	86	90	981	1.020	—	1	544	3
Total	8.111	8.106	9.736	9.672	138.457	136.690	75.029	74.345	97.838	109.996

ESTATÍSTICA DO TRAFEGO AEREO COMMERCIAL NO BRASIL

LINHAS EM EXPLORAÇÃO NO ANNO DE 1933

LINHAS	Extensão Km.	ITINERARIO (1)	Periodo de exploração	Frequencia de serviço	Duração da viagem
				(Nos dois sentidos)	H. m.
<i>Empresa de Viação Aérea Rio Grandense:</i>					
1. Porto Alegre-Cruz Alta . . .	296	Porto Alegre (116) Santa Cruz (180) Cruz Alta	Janeiro a Julho (2)	2 vezes por semana.	2 20
2. Porto Alegre-Palmeira	400	Porto Alegre (125) Santa Cruz (75) Jacuhy (105) Cruz Alta (195) Palmeira	Outubro a Dezembro (3)	2 vezes por semana.	3 20
3. Porto Alegre-Livramento . . .	630	Porto Alegre (237) Rio Grande (43) Pelotas (190) Bagé (160) Livramento	Janeiro a Dezembro	2 vezes por semana.	5 00
<i>Sindicato Condor, Limitada:</i>					
1.326					
4. Rio de Janeiro-Natal	2.405	Rio de Janeiro (500) Victoria (330) Caravellas (215) Belmonte (115) Ilhéos (230) BAHIA (290) Aracajú (120) Penedo (140) Maceió (200) Recife (100) João Pessoa (165) Natal	Janeiro a Dezembro	1 vez por semana..	31 30
5. Rio de Janeiro-Porto Alegre.	1.415	Rio de Janeiro (360) Santos (300) Paranaguá (110) São Francisco (165) Florianopolis (480) Porto Alegre	Janeiro a Dezembro	2 vezes por semana.	9 00
6. São Paulo-Campo Grande . . .	1.000	São Paulo (155) Piracicaba (5) (155) Baurú (100) Lins (45) Penapolis (50) Araçatuba (6) (155) Tres Lagôas (180) Mutum (160) Campo Grande	Setembro a Dezembro (7)..	1 vez por semana..	9 30
7. Campo Grande-Cuyabá	865	Campo Grande (130) Aquidauana (270) Corumbá (230) Porto Jofre (235) Cuyabá.....	Janeiro a Dezembro	1 vez por semana..	8 30
5.685					
<i>Panair do Brasil, S. A.:</i>					
8. Belém-Buenos Aires	6.485	Belém (609) São Luiz (306) Amarração (83) Camocim (295) FORTALEZA (206) Areia Branca (253) Natal (263) Recife (202) Maceió (221) Aracajú (287) BAHIA (221) Ilhéos (331) Caravellas (334) Victoria (504) RIO DE JANEIRO (363) Santos (285) Paranaguá (228) Florianopolis (484) PORTO ALEGRE (248) Rio Grande (553) Montevideo (211) Buenos Aires	Janeiro a Dezembro	1 vez por semana..	103 45
9. Belém-Manáos	1.500	Belém (240) Breves (160) Gurupá (210) Praia (170) Santarém (130) Obidos (160) Parintins (230) Itacoatiara (200) Manáos.	Outubro a Dezembro (8)	1 vez por semana..	11 00
7.985					
<i>Aeroloid Iguassú, S. A.:</i>					
10. São Paulo-Curityba	420	São Paulo (180) Capão Bonito (240) Curityba.	Julho a Dezembro (9)	4 vezes por semana.	3 00
<i>Compagnie Générale Aéro-postale:</i>					
11. Natal-Buenos Aires	4.650	Natal (260) Recife (205) Maceió (485) Bahia (560) Caravellas (325) Victoria (455) Rio de Janeiro (350) Santos (520) Florianopolis (405) Porto Alegre (220) Pelotas (555) Montevideo (310) Buenos Aires	Janeiro a Dezembro	1 vez por semana..	31 45

(1) — Escalas sublinhadas são facultativas; as escalas em maiusculo são de pernoite. Os algarismos entre parentheses são as distancias kilometricas das etapas de voo. (2) — Suspenso o serviço, a partir de 14 de Julho, devido ás más condições atmosphericas do inverno. (3) — Linha inaugurada a 17 de Outubro, para funcionar normalmente de Novembro a Março; de Abril a Outubro, essa linha terminará em Cruz Alta. (4) — Escala ainda não realisada, por não concluidos os trabalhos de preparo do aeroporto local. (5) — Escala ainda não realisada, por falta de aeroporto local em boas condições. (6) — Escala ainda não realisada, por não terminados os trabalhos de reparação do aeroporto local. (7) — Linha inaugurada a 4 de Setembro, em trafego mutuo com a linha Campo Grande-Cuyabá; duração da viagem entre São Paulo e Cuyabá, com pernoite em Campo Grande 31h.45. (8) — Linha inaugurada a 25 de Outubro, em trafego mutuo com a linha Belém-Buenos Aires (9) — Linha inaugurada a 18 de Julho.

ESTATÍSTICA DO TRAFEGO AEREO COMMERCIAL NO BRASIL

EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS NO ANNO DE 1933

LINHAS	AERONAVES EM SERVIÇO	Viagens previstas	VIAGENS REALIZADAS				Viagens não realizadas	% Regularidade (1)	PERCURSO		
			Completas, de duração inferior ao dobro da prevista	Completas, de duração superior ao dobro da prevista	Incompletas	Total			Km.		
									Previsto pelo horário	Realizado	%
<i>Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense:</i>											
1. Porto Alegre-Cruz Alta	Aviões Junkers F. 13	112	99	6	—	105	7	88,3	33.152	32.596	98,3
2. Porto Alegre-Palmeira	Aviões Junkers F 13	44	44	—	—	44	—	100,0	17.600	17.795	101,1
3. Porto Alegre-Livramento	Aviões Junkers F 13	208	195	11	2	208	—	93,7	131.040	118.887	90,7
<i>Sindicato Condor, Limitada:</i>		364	338	17	2	357	7	92,8	181.792	169.278	93,1
4. Rio de Janeiro-Natal	Hidroaviões Junkers W 34	104	103	1	—	104	—	99,0	250.120	253.240	101,2
5. Rio de Janeiro-Porto Alegre	Hidroaviões Junkers G 24	208	195	11	—	206	2	93,7	294.320	290.350	98,6
—	Hidroaviões Junkers Ju 52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Hidroavião Dornier Wal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. São Paulo-Campo Grande	Aviões Junkers F 13	34	32	2	—	34	—	94,1	34.000	34.000	100,0
7. Campo Grande-Cuyabá	Aviões Junkers F 13 (2)	106	91	9	6	106	—	85,8	91.690	89.608	97,7
—	Hidroaviões Junkers F 13 (3)	452	421	23	6	450	2	95,1	670.130	667.239	99,5
<i>Panair do Brasil, S. A.:</i>											
8. Belém-Buenos Aires	Hidroavião Commodore C 16	104	104	—	—	104	—	100,0	674.440	674.440	100,0
9. Belém-Manáos	Anfibios Sikorsky S 38 B	20	19	1	—	20	—	95,0	30.000	30.000	100,0
<i>Aeroloid Iguassú, S. A.:</i>											
10. São Paulo-Curitiba	Aviões Klemm Kl 31	124	123	1	—	124	—	99,2	704.440	704.440	100,0
<i>Compagnie Générale Aéropostale:</i>											
11. Natal-Buenos Aires	Aviões Latécoère 26	104	100	—	4	104	—	96,1	483.600	493.370	102,0
—	Aviões Latécoère 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total		1.236	1.118	57	13	1.188	48	90,4	2.120.602	2.098.586	99,0

(1) Percentagem das viagens realizadas, completas e de duração inferior ao dobro da prevista, em relação às viagens previstas pelo horário.
 (2) No trecho Campo Grande-Corumbá.
 (3) No trecho Corumbá-Cuyabá.

ESTATISTICA DO TRAFEGO AEREO COMMERCIAL NO BRASIL

ANNO DE 1933

COMPANHIAS E LINHAS	Extensão Km.	Percurso Km.	Horas de voo	TRAFEGO EFFECTIVO				TRAFEGO KILOMETRICO				Regularidade (*)
				Passageiros	Bagagens Kg.	Correio Kg.	Cargas Kg.	Passageiros	Bagagens Toneladas	Correio Toneladas	Cargas Toneladas	
<i>Empresa de Viação Aérea Rio-Grandense:</i>												
Porto Alegre-Cruz Alta	296	32.596	219 40	409	3.160	127	619	89.843	737	31	115	88,3
Porto Alegre-Palmeira	400	17.795	108 55	211	1.866	89	257	58.075	529	27	79	100,0
Porto Alegre-Livramento	630	118.887	733 34	1.117	10.616	1.242	6.092	318.154	3.113	449	1.907	93,7
Viagens regulares	1.326	169.278	1.062 09	1.737	15.642	1.458	6.968	466.072	4.379	507	2.101	92,8
Vôos não regulares	—	44.497	327 29	519	706	38	3.281	58.342	167	9	1.056	—
Total	1.326	213.775	1.389 38	2.256	16.348	1.496	10.249	524.414	4.546	516	3.157	—
<i>Syndicato Condor, Limitada:</i>												
Rio de Janeiro-Natal	2.405	253.240	1.464 53	1.190	19.439	9.500	3.792	635.950	10.547	15.205	5.229	99,0
Rio de Janeiro-Porto Alegre	1.415	290.300	1.560 03	1.851	31.788	16.066	9.468	1.542.625	27.071	19.138	8.285	93,7
São Paulo-Campo Grande	1.000	34.000	207 45	54	897	592	42	24.805	457	538	44	94,1
Campo Grande-Cuyabá	865	89.608	570 58	435	6.927	2.043	1.385	241.575	3.880	1.491	840	85,8
Vôos não regulares	5.685	667.238	3.903 39	3.530	59.051	23.201	14.687	2.444.255	41.957	36.312	14.398	93,1
Viagens regulares	—	216.005	1.298 56	1.895	5.029	—	968	388.176	3.907	—	1.427	—
Total	5.685	883.243	5.102 35	5.425	64.080	23.201	15.655	2.833.131	45.864	36.312	15.825	—
<i>Panair do Brasil, S. A.:</i>												
Belém-Buenos Aires	6.485	674.440	4.350 10	4.238	61.328	30.251	25.945	4.381.185	81.684	75.297	68.423	100,0
Belém-Manáos	1.500	30.000	172 00	62	869	265	345	67.000	934	689	492	95,0
Viagens regulares	7.985	704.440	4.522 10	4.350	62.197	30.516	26.290	4.448.185	82.618	75.986	68.915	99,2
Vôos não regulares	—	37.080	239 00	143	481	—	140	57.669	460	—	210	—
Total	7.985	741.520	4.761 10	4.493	62.678	30.516	26.430	4.505.854	83.078	75.986	69.125	—
<i>Aeroloid Iguassú, S. A.:</i>												
São Paulo-Curitiba	420	64.260	491 45	197	1.749	207	2.074	82.740	736	87	872	70,8
Vôos não regulares	420	64.260	491 45	197	1.749	207	2.074	82.740	736	87	872	70,8
Viagens regulares	—	18.265	120 25	379	219	—	—	10.835	73	—	—	—
Total	420	82.525	612 10	576	1.968	207	2.074	93.575	809	87	872	—
<i>Compagnie Générale Aéropostale:</i>												
Natal-Buenos Aires	4.650	493.370	3.277 02	—	—	14.637	58.347	—	—	37.738	153.377	96,1
Viagens regulares	4.650	493.370	3.277 02	—	—	14.637	58.347	—	—	37.738	153.377	96,1
Vôos não regulares	—	30.420	198 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	4.650	523.790	3.475 27	—	—	14.637	58.347	—	—	37.738	153.377	—
<i>Total geral:</i>												
Viagens regulares	20.066	2.098.586	13.156 45	9.814	138.639	75.019	108.366	7.441.952	129.690	150.630	239.663	90,4
Vôos não regulares	—	346.267	2.184 15	2.936	6.435	38	4.389	515.022	4.607	9	2.693	—
Total	20.066	2.444.853	15.341 00	12.750	145.074	75.057	112.755	7.956.974	134.297	150.639	242.356	—

(*) Percentagem das viagens realizadas em relação às previstas. São consideradas regulares as viagens completas executadas em tempo não superior ao dobro do previsto no horário.

TRAFEGO AEREO COMMERCIAL

A AERONAUTICA CIVIL NO BRASIL

Sua evolução até o fim de 1934. Os sete primeiros annos da exploração dos transportes aereos regulares (1928-1934) — Desenvolvimento do trafego — Situação do inicio do anno de 1935.

Terminada a Grande Guerra surgiram muitos projectos de organização de linhas aereas no Brasil, mas até 1927 nenhuma linha foi estabelecida. Salvo alguns vôos de experiencia e de caracter esportivo, a actividade aeronautica ficou restricta á aviação do exercito e á aviação naval.

Em Junho de 1927 organizou-se no Rio Grande do Sul uma companhia brasileira, a VARIG (Empresa de Viação Aerea Rio Grandense), que logo iniciou o trafego de algumas linhas locais, as quaes vêm se desenvolvendo normalmente com apreciavel eficiencia e sob segura orientação.

Em Novembro do mesmo anno a "Compagnie Générale d'Entreprises Aeronautiques — Lignes Latécoère" iniciou o trafego da linha internacional de Toulouse a Buenos Ayres, cujo trecho transatlantico era feito com a utilização de navios rapidos (avisos), que em Natal transbordavam as malas postaes para aviões terrestres, voando estes daquella cidade brasileira até Buenos Ayres, com escalas nas principaes cidades do littoral do Brasil. Essa linha franceza, que percorre 4.025 kilometros desde Natal até a fronteira sul do Brasil, faz o transporte de malas postaes e, entre o Brasil e o estrangeiro, o de passageiros.

Em fins de 1927 foi organizada a empresa brasileira "Syndicato Condor Limitada", que iniciou em Janeiro de 1928 a exploração do trafego aereo entre Rio de Janeiro e a cidade de Porto Alegre, no sul do Brasil, utilizando hydroaviões. A essa linha, com o percurso de 1.415 kilometros, seguiu-se mais tarde em Fevereiro de 1930, a linha do Rio de Janeiro a Natal, tambem com hydroaviões, com 2.345 kilometros de desenvolvimento e em Setembro de 1930, a mesma empresa brasileira estabeleceu a linha de Corumbá a Cuyabá, no extremo oeste do Brasil, com 465 kilometros.

Em 1930, a Nyrba do Brasil, S. A., empresa nacional iniciou a exploração da linha de Belém do Pará até o extremo sul do Brasil, prolongando-a dalli até Buenos Ayres. Essa linha, com o desenvolvimento de 5.944 kilometros, de Belém até a fronteira sul do Brasil, utilizando hydroaviões bimotores, estabeleceu desde logo o trafego mutuo com a linha da "New York, Rio de Janeiro & Buenos Ayres Line, Inc.", que a Miami, no sul dos Estados Unidos, fôra prolongada atravez do

Mar das Antilhas e do littoral da Venezuela e das Guyanas, até a cidade de Belém do Pará, no Brasil.

O desenvolvimento dessa linha Belém-Buenos Aires, da Nyrba do Brasil, S. A., que depois se transformou na Panair do Brasil, S. A., foi muito rapido, e a sua accettazione pelo publico permittiu manter uma viagem semanal em cada sentido, o mesmo succedendo com as do "Syndicato Condor", que em 1932 passou a realizar duas viagens por semana em cada sentido na linha Rio de Janeiro-Porto Alegre.

A "Panair do Brasil" com a sua linha Belém-Buenos Ayres estabeleceu a primeira ligação do Brasil com o Rio da Prata, por via aerea com hydroviações brasileiros. Em 1934, o "Syndicato Condor" prolongou tambem as suas linhas até Buenos Ayres, assegurando dessa forma uma segunda ligação aerea do Brasil com o Uruguay e a Argentina com hydroaviões igualmente brasileiros, que já vencem o percurso entre o Rio de Janeiro e Buenos Ayres (2.405 kilometros) no mesmo dia, com 12 1/2 horas de vôo.

Em Julho de 1933 uma nova empresa brasileira, o "Aerolloyd Iguassú, S. A.", estabeleceu a linha São Paulo-Curitiba, com aviões terrestres e com 420 kilometros de extensão, prolongando-a em 1934 até Joinville e, em 1935, até Florianopolis com mais 285 kilometros.

Em 1934, uma outra companhia brasileira, a VASP (Viação Aerea São Paulo, S. A.), foi organizada em São Paulo e iniciou o trafego aereo de duas linhas para o interior (São Paulo-Uberaba, com 480 kilometros, e São Paulo-Rio Preto, com 420 kilometros), ambas com aviões terrestres.

Ainda em 1934 o Governo federal contractou com a "Panair do Brasil, S. A." o estabelecimento de uma linha de hydroaviões sobrevoando o rio Amazonas, desde Belém até Manaus com 1.500 kilometros de extensão e uma viagem semanal em cada sentido. O trafego dessa linha, para cuja manutenção o Governo federal assegurou á companhia uma subvenção por kilometro voado, ficou articulado com o da linha na "Panair do Brasil" que de Belém do Pará se estende até o extremo sul do Brasil.

Com o "Syndicato Condor" contractou tambem o Governo brasileiro o estabelecimento de uma linha semanal de São Paulo até

Cuyabá, passando por Corumbá, com 1.865 kilometros de extensão e mediante subvenção por kilometro voado, a qual é executada com aviões terrestres entre São Paulo e Corumbá e com hydro-aviões entre Corumbá e Cuyabá, sobrevoando os rios da região. Estando a cidade de Corumbá situada a poucos kilometros da cidade boliviana de Puerto Suarez, a ligação do Brasil com a região central da Bolivia está agora dependendo apenas do restabelecimento da linha do Lloyd Aereo Boliviano que já esteve em trafego entre La Paz e Puerto Suarez.

São essas as duas unicas linhas presentemente subvencionadas pelo Governo federal. Os Governos dos Estados do Rio Grande do Sul, de Santa Catharina e do Paraná dão pequenos auxilios pecuniarios ás companhias já referidas que executam linhas regionaes naquelles Estados.

Actualmente o Brasil possue, portanto, 5 empresas nacionaes de transportes aereos: — o "Syndicato Condor", com séde no Rio de Janeiro; a "Panair do Brasil", com séde tambem na capital do paiz; a "Varig", cuja séde é em Porto Alegre, capital do Estado do Rio Grande do Sul; o "Aerolloyd Iguassú", com séde em Curityba, capital do Estado do Paraná; e o "Vasp", que tem sua séde na capital do Estado de São Paulo.

Durante o anno de 1934, essas 5 empresas nacionaes executaram linhas aereas com a extensão total de 29.905 kilometros e ao encerrar-se o anno de 1934 tinham em serviço 33 aeronaves mercantes brasileiras. Em 1934 essa frota aerea realizou 3.079 vôos, registrando-se 13.602 horas de vôo e o percurso de 2.335.298 kilometros.

Para a segurança do trafego aereo são mantidas, pelas proprias empresas, estações radio-telegraphicas escalonadas nas rotas aereas e essas estações transmittem ás aeronaves em vôo as observações e previsões meteorologicas.

Além das linhas aereas mantidas pelas 5 mencionadas empresas, o interior do Brasil é percorrido pelas linhas do Correio Aereo Militar, com a extensão total de 10.850 kilometros. Em cada uma das linhas do Correio Aereo Militar é realizada uma viagem semanal em cada sentido. No anno de 1934 os aviões militares transportaram 10.428 kilos de correspondencia postal, independentemente do pagamento de sobretaxas, e voaram 615.786 kilometros, perfazendo 4.276 horas e 56" de vôo.

As organizações de terra dessas linhas são feitas pela Aviação Militar em collaboração com a Departamento de Aeronautica Civil e com as municipalidades interessadas.

As linhas do Correio Aereo Militar em trafego são as de Rio de Janeiro-Bello Horizonte-Fortaleza-Therezina: 3.345 kilometros; de Rio de Janeiro-São Paulo-Goyaz: 1.685 kilometros; de Rio de Janeiro-São Paulo-Campo Grande (Estado de Matto Grosso): 1.295 kilometros; da fronteira de Matto Grosso, tendo Campo Grande por ponto inicial e terminal: 1.370 kilometros; de Rio de Janeiro-São Paulo-Curityba-Porto Alegre: 1.640 kilometros; da fronteira do Rio Grande do Sul, tendo Porto Alegre por ponto inicial e terminal: 1.565.

Ha presentemente tres linhas aereas estrangeiras que sobrevoam o territorio brasileiro: — a da "Air-France", a da "Pan American Airways, Inc." e a da "Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H."

A mais antiga dessas linhas é a que está sendo agora explorada pela "Air-France". Estabelecida em 1927 pela "Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautique — Lignes La-

técoère", e transferida pouco depois á "Compagnie Générale Aeropostale", que a manteve até 1933, essa linha tem sido executada, desde o inicio, com aviões terrestres francezes, realizando vôos diurnos e nocturnos.

A linha da "Pan American Airways, Inc.", mantida com hydro-aviões norte-americanos, teve por ponto terminal no Brasil, até Fevereiro de 1934, a cidade de Belém do Pará, sobrevoando apenas o littoral do extremo norte até aquella cidade, e estabelecendo a ligação do Brasil com a America do Norte em combinação com a "Panair do Brasil", que de Belém se extendia até o sul do Brasil. Com a entrega ao trafego do grande hydro-avião quadrimotor "Brazilian Clipper", destinado, assim como outros do mesmo typo ora em construcção, a realizar a linha de Miami, no sul dos Estados Unidos, a Buenos Aires, na Argentina, sem substituição da aeronave e da tripulação, a linha da "Pan American Airways, Inc." foi prolongada até o extremo sul do Brasil e dali até Buenos Aires, sobrevoando, assim, todo o littoral do Brasil na mesma rota percorrida pelos hydro-aviões da "Panair do Brasil" que continúa a manter as suas linhas.

A partir de 1931 a "Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H." executou com o dirigivel "Graf Zeppelin" a linha de Friedrichshafen, no sul da Alemanha, ao Rio de Janeiro, com escala em Recife, realizando viagens quinzenaes em ambos os sentidos no periodo de Abril a Novembro de cada anno.

O numero de aeronaves mercantes estrangeiras com certificados revalidados no Brasil era de 40 no fim do anno de 1934, estando comprehendidos nesse numero o dirigivel "Graf Zeppelin", o hydro-avião quadrimotor "Brazilian Clipper" e um trimotor "Fokker" da Air-France. No emtanto, dessa 40 aeronaves estrangeiras habilitadas a sobrevoarem o territorio brasileiro, 37 estão sendo utilizadas no transporte de malas postaes.

O Brasil está ligado ao Uruguay e á Argentina por linhas aereas brasileiras que vão até a capital dessa ultima republica, e por duas linhas estrangeiras: a da Air-France e a da Pan American Airways, Inc., a primeira das quaes estabelece tambem a ligação do Brasil com o Chile. Com os outros paizes da America do Sul e com os das Americas Central e do Norte, o Brasil está igualmente em ligação por via aerea, através das linhas internacionaes do denominado Pan American Airways System.

Com a Europa o Brasil está ligado, desde 1934, por linhas aereas transatlanticas regulares.

Para assegurar a linha de dirigiveis entre a Europa e o Rio de Janeiro, que desde Maio de 1930 a "Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H." vinha executando a titulo de experiencia, o Governo brasileiro resolveu fazer construir por sua conta, em Santa Cruz, nas proximidades do Rio de Janeiro, um aeroporto para dirigiveis, com hangar e todas as installações necessarias ao abrigo e reabastecimento de aeronaves desse typo, tendo para esse fim celebrado um contracto com aquella companhia, no qual ella se obriga a manter permanentemente a linha transatlantica de dirigiveis, com o minimo de 20 viagens annuaes em cada sentido, e a pagar ao Governo brasileiro uma quota de pouso cada vez que uma das suas aeronaves atracar ao mastro ou fôr recolhida ao hangar, ficando o aeroporto de dirigiveis arrendado á mesma companhia, mas podendo ser utilizado tambem por dirigiveis de qualquer outra empresa ou nacionalidade. Até o fim

do anno de 1935 estará concluída a construção do aeroporto e do hangar, de sorte que a linha Friedrichshafen-Rio de Janeiro que vae ser reencetada agora em Abril não soffrerá interrupção nos mezes de inverno na Europa, durante os quaes os dirigíveis terão como ponto terminal a cidade de Sevilha ou outra ao sul daquelle continente.

Igualmente em 1934, a "Deutsche Lufthansa", em combinação com o "Syndicato Condor Limitada", iniciou o serviço regular transatlantico, por meio de hydro-aviões e com o auxilio de navios catapulta que se mantêm na rota entre Bathurst, na Gambia britannica, e Natal, no extremo léste do Brasil, permittindo assim a realização de uma viagem

semanal em cada sentido entre o Brasil e a Europa inteiramente por via aerea.

A "Air-France" continuou em 1934 a fazer algumas viagens de experiencia entre Dakar e Natal com hydro-aviões e com aviões terrestres trimotores, sendo provavel que até fins de 1935 a linha da Air-France esteja mantida inteiramente por via aerea através do Atlantico, de fórma regular e definitiva.

O Governo brasileiro, para a segurança das travessias transatlanticas com aviões terrestres, mandou preparar um aeroporto na ilha Fernando Noronha, já estando em construção uma pista de concreto, de 1.000 x 40 metros, onde aviões trimotores da "Air-France" têm pousado apesar de ainda não concluída.

O seguinte quadro mostra o desenvolvimento da aeronautica commercial no Brasil desde o seu inicio até 1934:

DISCRIMINAÇÃO	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Companhias	3	4	4	4	4	5	7
Linhas exploradas, km.	6.595	7.245	15.503	16.374	18.355	20.066	41.040
Aeronaves em trafego .	57	51	62	66	55	54	61
Pilotos em serviço . .	24	23	39	27	34	40	56
Numero de vôos	1.178	1.476	1.767	1.746	1.683	2.599	3.287
Percurso kilometrico . .	912.359	1.140.130	1.707.977	1.854.696	2.200.446	2.444.853	3.380.433
Horas de vôo	6.615	8.212	12.013	12.097	14.187	15.341	20.075
Passageiros	2.504	3.651	4.667	5.102	8.894	12.750	18.029
Correio, peso bruto, kg.	9.688	24.051	31.946	47.908	68.207	75.057	73.542
Bagagens, kg.	20.259	29.617	23.864	46.618	101.884	145.074	213.039
Cargas, kg.	1.911	7.778	9.609	21.916	129.874	112.755	142.636

O peso bruto das malas postaes transportadas em 1934 foi menor do que o registrado em 1933 devido á substituição dos saccoes do Correio por outros de menor peso e mais adequados ao serviço aereo. O quadro acima não abrange os dados estatisticos do Correio Aereo Militar, já mencionados nesta noticia.

No Rio de Janeiro, o Governo Federal está construindo um grande aeroporto, que disporá de pistas de 1.050 metros e será dotado de todas as installações que o progresso da aeronautica exige presentemente. Esse aeroporto, de superficie rectangular, situado á beira mar, offerecerá aos aviões tres lados inteiramente desimpedidos e fica situado no centro da cidade, servindo tanto a aviões como a hydro-aviões.

Em todos os portos do littoral do Brasil em que fazem escala os hydroaviões das linhas commerciaes estão reservadas superficies da-gua para o pouso das aeronaves desse typo, sendo que nas principaes cidades existem pontes de atracação, fluctuantes e outras installações adequadas ao embarque e desembarque de passageiros e ao reabastecimento dos hydro-aviões.

Em Belém do Pará, no Rio de Janeiro e em Porto Alegre existem officinas particulares para reparação dos aparelhos e revisão dos motores, pertencendo as de Belém do Pará á Panair do Brasil e as do Rio de Janeiro e de Porto Alegre ao Syndicato Condor Limitada.

De Natal até Pelotas, na rota costeira, existem terrenos para o pouso de aviões nas proximidades das seguintes cidades: Natal, Recife, Maceió, Bahia, Caravellas, Victoria, Santos, Florianopolis, Porto Alegre e Pelotas, possuindo hangars e algumas installações os

de Natal, Recife, Maceió, Bahia, Caravellas, Victoria e Pelotas. Na mesma rota podem ser utilizados para vôos nocturnos, por aeronaves de quaesquer emprezas e nacionalidades, mediante pagamento de taxas, os pharões de balisagem installados nos terrenos de Natal, de Recife, de Maceió, de Caravellas, de Santos, de Florianopolis, de Porto Alegre e de Pelotas. Nas mesmas condições poderá ser utilizado o pharol de balisagem que vae ser installado no aeroporto de Fernando Noronha. Nas proximidades de Porto Alegre existe, além do terreno já referido, que é utilizado pela Air France, um outro que serve ás linhas da VARIG.

Na cidade de S. Paulo e em Curityba os aviões terrestres podem se utilizar dos terrenos pertencentes á Aviação Militar.

Nas rotas do interior os aviões terrestres se utilizam dos campos preparados conforme as exigencias do trafego das linhas que as percorrem.

Nos campos das cidades de Therezina (E. de Piauhy), Fortaleza e Crato (E. do Ceará), João Pessoa (E. da Parahyba), Bello Horizonte (E. de Minas Geraes), Tres Lagôas e Campo Grande (E. de Matto Grosso), Rezende (E. do Rio), Ponta Grossa (E. do Paraná), Cruz Alta, Santa Cruz e Alegrete (E. do Rio Grande do Sul) existem hangars para abrigo dos aviões.

No Brasil os aeroportos são destinados ao trafego publico e franqueados a quesquer aeronaves, sem distincção de propriedade ou nacionalidade, mediante taxas de utilização.

Os campos de aviação e installações nelles feitas para uso de emprezas de transportes aereos, de fabricas de aviões, de escolas e de aero-clubs são considerados aerodromos e não

podem ser utilizados para o embarque e desembarque, carga e descarga de malas postaes e de mercadorias ou outras operações de transportes publicos.

O Aero Club do Brasil, com séde no Rio de Janeiro, representa no Brasil a Federação Aeronautica Internacional, e a elle estão filiados os Aero Clubs de S. Paulo, com séde na capital do Estado do mesmo nome, o do Paraná, com séde em Curityba, e o do Rio Grande do Sul, com séde em Porto Alegre. Essas tres associações têm se esforçado para o desenvolvimento da aviação de sport e de turismo mantendo cursos de pilotagem aerea e promovendo a propaganda da aeronautica. Nos ultimos dias de Abril de 1934 reuniu-se em São Paulo, por iniciativa do Aero Club daquelle Estado, o 1º Congresso Nacional de Aeronautica, cuja contribuição para o desenvolvimento da aviação brasileira é importante e de grande alcance.

Em São Paulo foi fundado em 1934 o Club Paulista de Planadores, que já logrou em um anno apenas de esforços resultados apreciaveis, constituindo um magnifico nucleo com o duplo objectivo da pratica do desporte do vôo a vela e de fazer pesquisas scientificas, para o que conta com o concurso de professores da Escola de Engenharia de São Paulo, os quaes têm realizado cursos de aero-technica. Com a collaboração dessa Escola de Engenharia o Club vem construindo planadores sob orientação technica a mais perfeita e com o aproveitamento da materia prima nacional e de artigos manufacturados no paiz.

No emtanto, a aviação de turismo e desporte ainda não attingiu o desenvolvimento que pôde ter no Brasil.

Em 1934 o numero de pilotos habilitados a tripular aviões de desporte ou turismo era de 34, tendo sido registradas nesse anno, no Departamento de Aeronautica Civil, 13 cartas de pilotos dessa categoria. No mesmo anno o numero de aviões de desporte ou turismo matriculados no Registro Aeronautico Brasileiro attingiu apenas a 14.

O Brasil ainda não adheriu á Convenção Internacional de Navegação Aerea (1919), nem ratificou as Convenções Ibero Americana de Madrid (1926) e Pan-Americana de Havana (1928). Igualmente, ainda não ratificou as Convenções que celebrou com a Argentina e com o Uruguay. Assim, os aviões de turismo ou de desporte estrangeiros só podem entrar no Brasil e sobrevoar o territorio nacional mediante licença prévia do Ministerio da Viação e Obras Publicas.

As linhas aereas regulares, quer nacionais, quer estrangeiras, dependem de autorização do Governo brasileiro para serem estabelecidas e exploradas, sendo reservados ás aeronaves brasileiras os transportes aereos de passageiros e mercadorias entre pontos do territorio nacional.

Tanto as aeronaves mercantes como as de turismo e desporte, são obrigadas, quando procedam ou se destinem ao estrangeiro, a pousar e levantar vôo em um dos aeroportos aduaneiros ao chegar e ao partir do territorio nacional, devendo manter-se em vôo em altura não superior a 1.000 metros para attingir esses aeroportos e seguir as rotas de passagem da fronteira indicadas pelo decreto numero 24.572, de 4 de Julho de 1934.

As aeronaves não podem sobrevoar as zonas interdictas fixadas no mesmo decreto, não sendo permittido o transporte e a utilização

de aparelhos photographicos e cinematographicos sem permissão do Ministerio da Viação e Obras Publicas, nem podendo ser photographadas ou cinematographadas as zonas interdictas á aerophotographia que estão tambem determinadas no mencionado decreto.

O Governo brasileiro nunca concedeu privilegio ou monopolio de especie alguma a empresas de navegação aerea e a legislação aeronautica brasileira veda a outorga de concessões dessa natureza.

Salvo as subvenções por kilometro voado que o Governo brasileiro garantiu para a execução das linhas Belém-Manaos e São Paulo-Cuyabá, e os pequenos auxilios pecuniarios concedidos pelos tres Estados do sul, as empresas que exploram o trafego aereo, quer nacionais, quer estrangeiras, nenhuma outra subvenção recebem dos cofres publicos.

O Correio brasileiro confia-lhes, indistinctamente e sem privilegio, o transporte da correspondencia postal que é franqueada com o pagamento da taxa aerea, e as remunera, por esse transporte, na base do peso bruto das expedições e de accôrdo com as ~~tarifas~~ tarifas de peso fixadas na tarifa postal aerea, de fórma que cada empresa recebe uma parte do producto da taxa aerea cobrada do publico, por meio de sellos, pela correspondencia por ella propria transportada, ficando o Correio com uma parte apenas do producto da mesma taxa, equivalente a pouco mais do que a taxa postal ordinaria a que estaria sujeita essa correspondencia si não tivesse de ser encaminhada por via aerea.

A principio as taxas postaes aereas, ou sobretaxas, variavam conforme as distancias a vencer, mas em 1934 começou a ser applicado o novo regimen instituido pelo decreto numero 22.673, de 28 de Abril de 1933, que estabeleceu para a correspondencia aerea:

- a) — uma taxa regional, para a correspondencia transportada dentro de um mesmo Estado;
- b) — uma taxa interestadual, para a correspondencia transportada de qualquer Estado para outro;
- c) — taxas internacionais, applicaveis á correspondencia transportada para o exterior e uniformemente estabelecidas por paiz ou grupos de paizes.

A orientação e o controle das actividades aeronauticas civis e commerciaes no Brasil, estão a cargo do Departamento de Aeronautica Civil, que tem como director o illustre engenheiro Cesar S. Grillo. Esse Departamento tem 4 divisões: — Divisão Administrativa, Divisão do Trafego, Divisão de Operações e Divisão de Meteorologia, esta ultima superintendendo os serviços meteorologicos, que até 1934 tinham organização independente do Departamento de Aeronautica Civil. Subordinado a este e sob sua orientação, funciona a Comissão Fiscal de Obras de Aeroportos, que estuda, projecta, executa e fiscaliza a construcção e installação de aeroportos.

A matricula e o registro das aeronaves privadas; as vistorias e as concessões de certificados de navegabilidade; as licenças e os exames psycho-physiologicos do pessoal navegante; a fiscalização das linhas aereas, da execução de horarios e da applicação de tarifas; a estatistica do trafego aereo; a regulamentação das actividades aeronauticas e o estudo das questões de direito aereo; a construcção e a installação das organizações de terra; as

cartas das rotas aereas e a signalização e balizamento das mesmas; e as radio-communicações applicadas á aeronautica civil, — são da competencia do Departamento de Aeronautica Civil em todo o territorio do Brasil. Estão tambem sob a direcção do Departamento os serviços meteorologicos em todo o Brasil, distribuidos por um Instituto Central, por Institutos Regionaes, por Districtos meteorologicos e por estações meteorologicas, estas subordinadas aos institutos regionaes e districtos meteorologicos respectivos.

A Directoria de Aviação Militar é o orgão que superintende a aeronautica do Exército, cuja quinta arma é constituída pela Aviação.

A Escola de Aviação Militar, o Parque Central e o 1º Regimento de Aviação têm sede no Campo dos Affonsos, nas proximidades do Rio de Janeiro, tendo os outros Regimentos de Aviação sede nas proximidades das principaes cidades do paiz.

O Correio Aereo Militar está subordinado á Directoria de Aviação Militar e os seus serviços são executados com aparelhos e aviaadores militares.

A Marinha mantém uma Aviação Naval, sob a orientação da Directoria de Aeronautica Naval, com sede na Capital do Brasil, e possui bases de aviação em diversos portos. A base principal é na bahia de Guanabara, na Ponta do Galeão, onde funciona a Escola de Aviação Naval e os principaes serviços da Aeronautica Naval.

DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA CIVIL

Estatistica do trafego aereo commercial no Brasil

ANNOS DE 1933 E 1934

DISCRIMINAÇÃO	1933	1934	DIFFERENÇAS DE 1934 SOBRE 1933			
			Para mais	%	Para menos	%
<i>Companhias</i>	5	7	2	40,0	—	—
<i>Extensão das linhas, km.</i>	20.066	41.040	20.974	51,1	—	—
<i>Aeronaves em trafego</i>	54	61	7	12,9	—	—
<i>Aeronautas em serviço:</i>						
Pilotos	40	56	16	40,0	—	—
Navegadores	—	1	1	—	—	—
Mecanicos	35	49	14	40,0	—	—
Radiotelegraphistas	40	44	4	10,0	—	—
	115	150	35	30,4	—	—
<i>Numero de vôos</i>	2.599	3.287	688	26,4	—	—
<i>Percurso, km.</i>	2.444.853	3.380.433	935.580	38,2	—	—
<i>Horas de vôo</i>	15.341	20.075	4.734	30,8	—	—
<i>Trafego effectivo:</i>						
Passageiros	12.750	18.029	5.279	41,4	—	—
Bagagens, kg.	145.074	213.039	67.965	46,8	—	—
Correio, kg.	75.057	73.542	—	—	1.515	2,0
Cargas, kg.	112.755	142.636	29.881	26,5	—	—
<i>Trafego kilometrico:</i>						
Passageiros, km.	7.956.974	12.464.875	4.507.901	56,6	—	—
Bagagens, ton-km.	134.297	213.485	79.188	58,9	—	—
Correio, ton-km.	150.639	163.691	13.052	8,6	—	—
Cargas, ton-km.	242.356	309.749	67.393	27,8	—	—

NOTA — A diminuição do peso do Correio em 1934, em relação ao de 1933, decorre da circumstancia de terem sido adoptados pela administração postal brasileira, a partir de Junho daquelle anno, saccoes mais leves para o transporte da correspondencia por via aerea.

DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA CIVIL

Estatística comparativa do trafego aereo commercial no Brasil

ANNOS DE 1928 A 1934

DISCRIMINAÇÃO	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Companhias	3	4	4	4	4	5	7
Linhas exploradas, km.	6.595	7.245	15.500	16.374	18.355	20.066	41.040
Aeronaves em trafego	57	51	62	66	55	54	61
Pilotos em serviço	24	23	39	27	34	40	56
Numero de vôos	1.178	1.476	1.767	1.746	1.683	2.599	3.237
Percurso, km.	912.359	1.140.130	1.707.977	1.854.696	2.200.440	2.444.853	3.380.433
Horas de vôo	6.615	8.212	12.013	12.097	14.187	15.341	20.075
Passageiros	2.504	3.651	4.667	5.102	8.894	12.750	18.029
Bagagens, kg.	20.259	29.617	23.864	46.618	101.881	145.074	213.039
Correio, peso bruto, kg.	9.688	24.051	31.946	47.908	68.207	75.057	73.542
Cargas, kg.	1.911	7.778	9.609	21.916	129.874	112.755	142.636

NOTA — A diminuição do peso do Correio em 1934, em relação ao de 1933, decorre da circumstancia de terem sido adoptados pela administração postal brasileira, a partir de Junho daquelle anno, saccos mais leves para o transporte da correspondencia por via aerea.

DEPARTAMENTO DE AERONAUTICA CIVIL
Estatística do Trafego Aereo Commercial no Brasil

MOVIMENTO DOS AEROPORTOS

ANNO DE 1934

AEROPORTOS	AERONAVES		PASSAGEIROS			BAGAGENS			CORREIO			CARGAS		
	Chegadas	Partidas	Desembarcados	Embarcados	Em Transito	Descarregadas	Carregadas	Em Transito	Descarregado	Carregado	Em Transito	Descarregadas	Carregadas	Em Transito
Belém	146	148	521	475	30	10.683	9.908	822	5.975	2.597	4.917	7.366	6.167	3.783
São Luiz	184	184	205	177	645	3.697	2.317	14.918	1.323	1.080	10.491	1.560	360	14.457
Amaração	184	184	202	208	753	2.841	3.583	17.102	562	464	12.488	645	136	15.608
Camocim	184	184	47	51	930	811	687	19.781	294	193	13.199	369	184	15.894
Fortaleza	184	184	417	388	647	6.711	5.943	15.201	2.477	1.987	12.846	3.191	1.454	14.899
Areia Branca	106	106	47	67	684	610	843	14.976	188	164	12.817	292	38	11.517
Natal	335	334	334	346	1.018	4.848	4.894	20.995	3.049	3.336	37.160	14.156	10.752	23.045
Cabedello	68	68	34	26	407	462	360	6.660	92	117	3.058	336	36	5.382
João Pessoa	104	104	41	36	318	649	541	4.105	240	305	4.190	121	50	1.034
Recife	464	464	822	790	901	12.423	12.382	18.054	5.870	4.491	39.850	8.674	2.684	48.687
Maceió	323	323	216	260	1.235	2.624	3.608	24.373	897	691	41.069	4.761	1.409	52.184
Penedo	30	30	11	14	82	165	215	1.425	44	66	1.955	12	5	289
Aracajú	215	215	230	248	1.208	3.189	3.594	23.914	686	541	21.347	903	274	21.237
Bahia	454	454	1.002	942	1.223	13.563	12.731	23.783	4.488	3.338	45.939	7.457	4.226	45.296
Ihéos	215	215	438	469	1.468	5.124	5.413	27.340	565	456	24.535	930	385	23.266
Belmonte	123	123	78	93	367	1.341	1.445	6.065	150	125	9.279	181	38	2.084
Caravellas	331	331	167	202	1.443	2.396	2.794	26.980	919	786	44.760	5.026	1.993	59.280
Victoria	424	424	248	290	1.755	3.240	3.823	31.998	580	362	51.682	3.572	1.697	63.294
Rio de Janeiro	488	491	2.379	2.327	76	39.238	39.805	1.565	22.771	25.855	22.498	44.278	67.532	6.270
Santos	451	452	667	562	2.302	10.610	9.298	39.352	4.505	7.633	35.202	3.260	9.067	49.274
Paranaguá	258	258	279	321	1.802	4.376	4.893	31.435	1.105	779	12.838	1.156	443	11.396
São Francisco	141	141	53	56	912	907	910	15.307	360	376	5.743	124	17	3.737
Florianopolis	448	448	254	253	2.367	4.030	4.108	42.035	1.811	1.247	38.078	3.683	5.210	47.318
Porto Alegre	643	644	1.913	1.869	783	25.801	24.799	14.472	8.920	7.244	25.856	14.155	14.495	33.404
Pelotas	371	371	396	423	271	3.525	3.873	2.506	860	869	21.995	4.974	7.596	29.138
Rio Grande	115	115	117	154	546	1.256	1.547	11.861	688	447	2.042	577	224	4.893
Breves	26	26	—	—	61	—	—	1.042	—	2	441	—	—	670
Gurupá	104	104	2	3	287	29	31	4.970	11	9	2.815	48	—	2.335
Praia	104	104	6	1	283	72	5	4.933	10	11	2.801	9	—	2.328
Santarém	106	106	34	38	224	499	573	4.042	136	95	2.605	238	—	2.090
Obidos	104	104	12	7	216	154	85	3.995	71	61	2.515	93	—	2.009
Parintins	104	104	10	13	211	203	197	3.837	32	33	2.487	128	—	1.897
Itacoatiara	104	104	11	26	222	116	216	3.992	31	27	2.471	63	—	1.841
Manãos	54	54	137	116	—	2.372	1.911	—	1.458	1.029	—	1.557	283	—
São Paulo	362	364	690	515	3	5.551	4.758	45	803	994	—	629	3.166	—
Baurú	104	104	9	9	213	135	224	3.338	—	3	1.330	—	—	364
Lins	97	97	4	19	202	60	285	3.173	—	—	1.330	9	4	354
Pennapolis	106	106	3	5	201	45	75	3.158	2	—	1.329	9	1	348
Aracatuba	98	98	13	15	171	205	225	2.708	3	2	1.327	—	—	332
Tres Lagoas	105	105	17	5	185	255	75	2.928	36	64	1.314	16	1	343
Campe Grande	107	108	147	159	90	2.278	2.478	1.478	903	942	522	201	169	192
Aquidauana	104	104	12	19	286	180	285	4.578	109	63	1.436	14	1	388
Corumbá	113	114	165	208	180	2.600	3.227	2.949	286	239	1.298	166	769	326
Porto Joffre	95	95	5	13	376	85	195	6.072	—	—	1.515	—	—	1.190
Cuyabá	55	55	217	178	—	3.439	2.887	—	874	702	—	1.030	166	—
Ribeirão Preto	129	129	56	52	50	307	290	298	—	—	1	—	—	—
Franca	44	44	28	36	34	153	192	171	—	—	2	—	—	—
Uberaba	90	90	62	71	—	347	438	—	2	2	—	—	—	—
São Carlos	202	202	35	30	192	213	159	1.069	—	—	—	—	—	—
Rio Preto	104	104	87	120	—	498	658	—	—	—	—	—	—	—
Curityba	115	111	225	235	19	2.250	2.350	190	1	—	—	—	—	—
Joinville	73	71	82	71	—	820	710	—	196	216	31	2.720	565	68
Santa Cruz	117	117	110	111	272	917	801	2.538	43	36	—	165	120	—
Cruz Alta	118	118	—	—	133	848	995	1.572	22	27	131	226	20	860
Palmeira	61	61	97	84	—	1.002	796	—	50	29	72	406	71	461
Bagé	213	213	167	145	254	1.482	1.443	2.315	51	26	17	532	18	91
Livramento	154	154	242	255	15	2.118	2.278	126	164	154	433	1.080	247	5.150
Quarahy	45	45	66	74	—	478	599	—	194	273	32	3.764	1.317	370
Diversos	288	286	155	170	148	1.974	1.630	1.920	24	18	—	404	12	—
Totaes	10.794	10.796	14.012	13.976	—	196.855	195.875	—	74.934	70.610	—	145.716	143.419	—