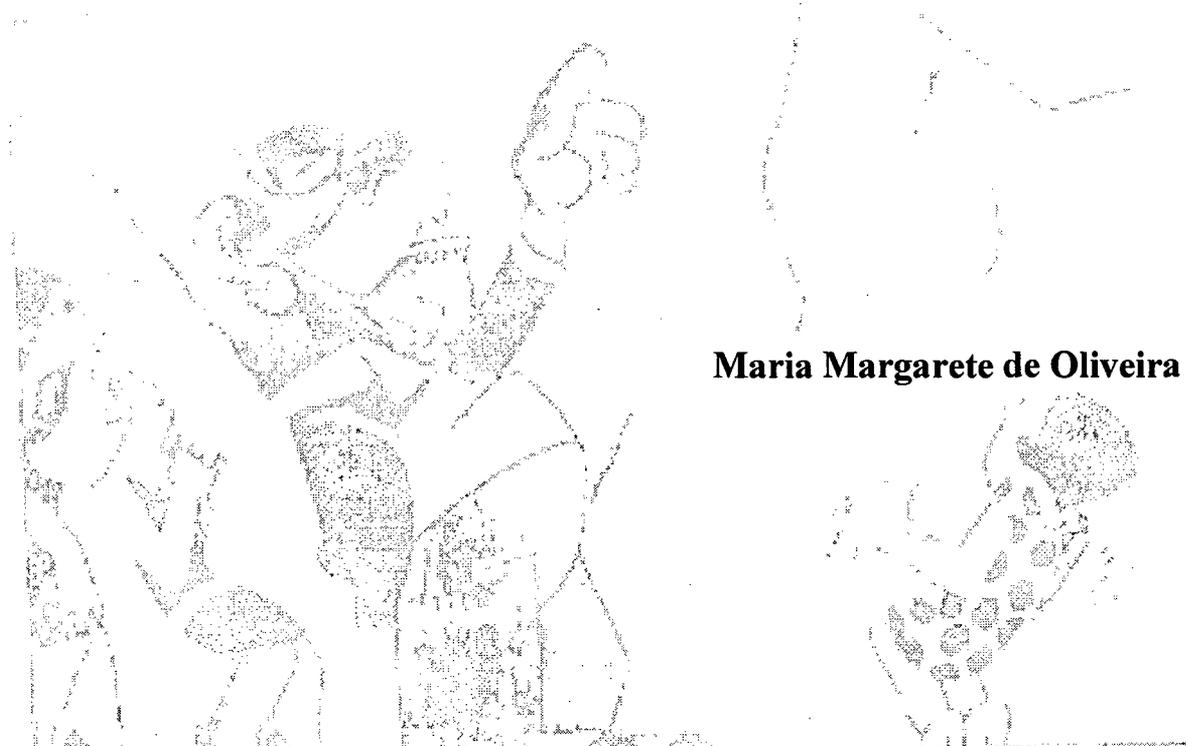


**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**



**Ares Modernos**  
**Aviação e Modernidade em Natal nos anos vinte**



**Maria Margarete de Oliveira**

**Natal / RN  
2005**

Maria Margarete de Oliveira

**Ares Modernos: Aviação e modernidade em Natal nos anos vinte**

*Monografia apresentada ao curso de  
História da Universidade Federal do Rio  
Grande do Norte, sob a orientação do  
Prof. Dr. Raimundo Arrais.*

Natal / RN  
2005

*Tantas vezes pensamos ter chegado.  
Tantas vezes é preciso ir além.*

Fernando Pessoa

## **AGRADECIMENTOS**

Este trabalho se tornou possível graças à ajuda generosa e paciência do Prof. Raimundo Arriais. Meu muito obrigada pelo apoio e orientações.

À Prof<sup>a</sup> Aurinete, pela orientação quanto as normas da ABNT.

À Janaina, uma grande amiga que a vida me presenteou. Por vezes ficamos, mutuamente nos apoiando e lamentando a difícil tarefa da produção acadêmica.

Aos familiares, pelo apoio e compreensão.

INTRODUÇÃO.....	05
1 - NATAL MODERNA DO INÍCIO DO SÉCULO XX .....	08
② REPRESENTAÇÕES DA MODERNIDADE EM NATAL.....	19
3 - MÁQUINA, AVIAÇÃO E MODERNIDADE.....	30
3.1 - Aviador como o herói moderno.....	30
3.2 - Natal e os raids transoceânicos.....	36
3.3 - A aviação e o governo de Juvenal Lamartine.....	45
CONCLUSÃO.....	55
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	57
ANEXOS.....	60

## INTRODUÇÃO

A transição do século XIX para o XX, no Brasil, foi um período marcado pelo crescimento e desenvolvimento das cidades e do estilo de vida urbano. Esse desenvolvimento se baseava nas idéias de civilização e progresso, determinadas pela crença no avanço da ciência e da tecnologia.

O ambiente promissor que o novo século trouxe, junto com o regime republicano, gerou a expectativa de que o país, agora, romperia com o atraso e cresceria sintonizado com os centros modernos, sobretudo, com os da Europa, tendo Paris como referência.<sup>1</sup>

A cidade é o cenário essencial da modernidade, nela fica evidente uma das características do mundo moderno, a mobilidade. Segundo Berman, essa modernidade trouxe um ambiente onde tudo estava constantemente sujeito à transformar-se, como ele mesmo se referiu, um universo onde “tudo que é sólido desmancha no ar.”<sup>2</sup>

No que concerne à modernidade, o Brasil viveu uma situação peculiar aos países subdesenvolvidos, aproximando-se da situação demonstrada por Berman ao tratar do caso de São Petersburgo. Nesses países o desenvolvimento se constrói sobre uma modernidade desejada, como ele mesmo concluiu “a tradição de Petersburgo, pode fornecer-lhes o passaporte-fantasma para a realidade irreal da cidade moderna.”<sup>3</sup>

Ao lado de outros fatores condicionantes de ordem econômica e política, a instauração da modernidade em nosso Estado se dá de forma bastante lenta e localizada socialmente, produzindo transformações no comportamento e hábitos dessa elite

---

<sup>1</sup> Um melhor entendimento a respeito desse período, ver: SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio Republicano, astúcias e ilusões do progresso. In: História da Vida Privada no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v.3

<sup>2</sup> BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p. 15.

<sup>3</sup> Ibid., p.269.

dominante. Desde o início do século XX foi objetivo da elite que detinha o controle político administrativo do Estado, inserir Natal no mundo moderno, dando-lhe uma imagem condizente com a almejada.

Nos anos vinte a aviação, signo dos tempos modernos, atuou como força motriz no desenvolvimento da cidade e a fez identificar-se com as grandes centros modernos. O presente trabalho busca elucidar a relação do desenvolvimento da aviação no Rio Grande do Norte com a construção da imagem de uma sociedade e cidade moderna, que foi o objetivo da elite local nas primeiras décadas do século XX.

Alguns estudos já foram realizados sobre a aviação no Rio Grande do Norte. Uns, não tratam diretamente do desenvolvimento da aviação. A monografia de Cristiane de Oliveira, por exemplo, “As asas do progresso: a modernidade no governo de Juvenal Lamartine(1928-1930)” dá mais ênfase à política administrativa do governo. Outros, como o do historiador Tarcísio de Medeiros, “Estudos de História do Rio Grande do Norte”, no capítulo “Natal, ninho de ases de todas as bandeiras”, mostra as principais movimentações que ocorreram no espaço aéreo do Estado. Nessa mesma abordagem informativa e descritiva, existem os livros de Paulo Viveiros, “História da Aviação no Rio Grande do Norte”, e o de Pery Lamartine, “Epopéia nos Ares”. São obras de cunho memorialístico, fundamentais à construção do objeto em estudo.

Dessa forma, esse trabalho pretende não só mostrar a intensidade do movimento aviatório que a cidade viveu no decorrer dos anos vinte, e as iniciativas do governo de Juvenal Lamartine, primordiais ao desenvolvimento da aviação do Estado. Mas, também, evidenciar a aura moderna, que tanto as máquinas como os aviadores, trouxeram para a cidade.

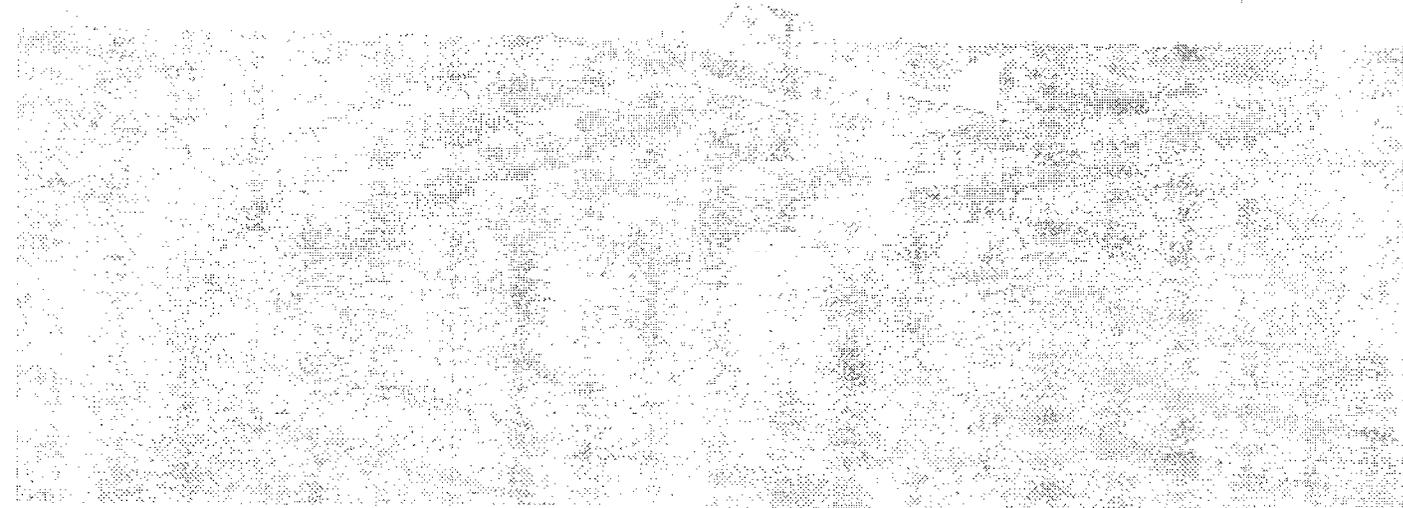
Para isso, o texto foi dividido em três capítulos. O primeiro, entre outras ações do governo, enfatiza as intervenções públicas, ocorridas nas duas primeiras décadas do século

XX, como determinantes no ritmo do processo de modernização da cidade, que foi empreendimento da classe dominante, que a realizaram conforme sua visão de futuro.

O segundo, tem como propósito principal mostrar, através da poesia de Jorge Fernandes, uma representação sobre o modo como a aviação afetou as sensibilidades da população local. Mostra, igualmente, o papel das revistas que a cidade possuía nos anos vinte, as quais foram diversas e tinham como objetivo principal parecerem modernas.

O terceiro capítulo perpassa questões como a figura de herói moderno que é construída sobre o aviador, o nacionalismo desenvolvido através das competições entre os países pela quebra de recordes e, principalmente, o papel que teve a imprensa frente a esses acontecimentos. Numa outra parte, o capítulo traz um esboço da trajetória dos raids que passaram por Natal e da atitude da população diante dessa novidade. Por fim, trata das iniciativas do governo de Juvenal Lamartine, que proporcionaram um grande desenvolvimento à aviação do Estado, dando destaque a cidade e ao seu governo no cenário nacional.

## I – A NATAL MODERNA DO INÍCIO DO SÉCULO XX



O período de transição do século XIX para o XX é marcado por diversas transformações, sobretudo, materiais. Câmara Cascudo ao escrever sobre esse momento que vivenciou, escreve:

Preferia ter nascido em 1940? Tentação aos nascidos em 1898 (...) Não estou arrependido do século XIX. Encanta-me haver conhecido o século XX menino, rapaz e velho. Com todos os lucros e perdas. Ter viajado de cavalo e ver a astronave(...) o recado e o telefone transoceânico(...) guarda-comida e geladeira(...) O menino de 1898 é testemunha dessas velocidades participantes do turbilhão(...) futuros contemporâneos não entenderão exatamente a paisagem que vi modificar-se<sup>4</sup>

Esse testemunho pessoal de Câmara Cascudo reflete um pouco da intensidade das transformações ocorridas no modo de vida dos natalenses, nesse período.

Essas transformações advindas da Revolução Científico-Tecnológica da segunda metade do século XIX, ocorrida na Europa, possibilitou novas fontes de energia (eletricidade e Petróleo), resultando num grande aumento da produção industrial, com novos processos mecânicos de produção. Isso implicou em diversas inovações tecnológicas, principalmente, no setor de transportes (trens elétricos, automóveis, aviões, etc.) e nas comunicações (telefones, rádio, cinema, etc.). Essas inovações, juntamente com as teorias higienistas e urbanísticas da Europa, formaram a base da modernização pretendida pelas elites brasileiras no início do século XX. O Brasil do século XIX viu surgir, em seu interior, um conjunto de valores e modelos que a elite dirigente desejava incorporar como referência para a sociedade. Eram inspirados no modelo puritano, ascético e europeu e ganharam corpo nas reformas sanitárias,

---

<sup>4</sup> CASCUDO, Câmara. *Ontem*. Natal: Imprensa Universitária, 1972, p.224.

pedagógicas e arquitetônicas deste século.<sup>5</sup> Conforme Herschmann, “a palavra de ordem é sintonizar-se com a Europa, ou melhor, civilizar-se.”<sup>6</sup>

Nesse sentido diversas intervenções urbanas foram empreendidas pela elite local, com o objetivo de projetar uma imagem de cidade moderna, em conformidade com o modelo europeu, principalmente com Paris, que foi o referencial de cidade moderna da época.

Nesse novo contexto que se formava, nascia uma nova mentalidade. Segundo Oliveira, com as facilidades de comunicação e as informações veiculadas pela imprensa escrita, os cidadãos natalenses passaram a ter acesso mais rápido às expectativas de transformações que a mudança de século vinha provocando, tanto no tocante à economia, quanto à conjuntura política e à vida cultural, contribuindo assim para a criação de novas estruturas de pensamento.<sup>7</sup>

Fator importante, também, nas mudanças de mentalidade e modo de vida, em Natal, foi a experiência da classe abastada, de estudar, passear, até mesmo residir nos centros mais desenvolvidos do país e da Europa. Entre essas experiências, merece destacada importância a realização dos estudos superiores, dos filhos da elite local, em cidades como Recife, Salvador, São Paulo e Rio de Janeiro, onde obtiveram uma formação sistemática de nível superior, e, também, entraram em contato com novas idéias científicas e políticas, trazendo novas concepções de como deveria organizar-se a vida na cidade.

Assim foi com a maioria dos homens públicos e intelectuais do Rio Grande do Norte, que geralmente eram oriundos, socialmente, de velhas elites oligárquicas tradicionais. Esses, ao retornarem à Natal passavam a exercer, em sua maioria, funções públicas determinadas pelo grupo político dominante.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> HERSCHMANN, Micael M., PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (org) A Invenção do Brasil Moderno: Medicina, educação e engenharia no século XX. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 26

<sup>6</sup> Ibid, p. 26.

<sup>7</sup> OLIVEIRA, Giovana Paiva. De cidade A cidade. Natal: EDFURN, 2000, p. 59.

<sup>8</sup> Ibid, p. 59.

No final do século XIX e nas duas primeiras décadas do século XX, Natal era representada pela oligarquia Albuquerque Maranhão, a qual se manteve no poder por vinte e oito anos, ou seja, da proclamação da República, em 1889 até 1918. Essa família segundo Souza, “foi a mais representativa da burguesia agro-comercial-exportadora do Rio Grande do Norte.”<sup>9</sup> O que possibilitou aos seus membros uma boa formação intelectual.

Dessa oligarquia, merecem destaque os dois governos de Alberto Maranhão (1900-1904 e 1908-1913), o qual inseriu na cidade uma série de melhoramentos urbanos. Souza afirma que, “pela quantidade e pela qualidade das obras realizadas na capital, podemos afirmar, sem exagero, que Alberto Maranhão colocou Natal no século XX.”<sup>10</sup>

De fato, foi o passo inicial do processo de modernização da cidade, tendo como base a estética e as idéias higienistas, que outrora, também, nortearam os melhoramentos em cidades como o Rio de Janeiro, com o intuito de torná-la mais saudável.

Foi atendendo aos propósitos da elite dominante que se deu o chamado aformoseamento de Natal, denominação da época para os serviços de reforma e embelezamento da cidade. Conforme analisa Oliveira, “a cidade não era compatível com as aspirações da elite, pois apresentava características rurais, ruas estreitas e sem infraestrutura. Tornou-se necessário equipá-la com elementos característicos de uma cidade moderna, regular e higiênica.”<sup>11</sup>

O segundo governo de Alberto Maranhão significou uma aceleração do processo de modernização. Através de empréstimo contraído com banqueiros de Paris, ele dotou a cidade de infra-estrutura necessária à modernização desejada. Para isso contratou empresas particulares para execução das obras do porto, de saneamento e de melhoria dos serviços públicos da cidade. Com esse empréstimo, dispôs de mais recursos para investir em saúde,

---

<sup>9</sup> SOUZA, Itamar. A República Velha no Rio Grande do Norte(1889-1930).Brasília:Centro Gráfico do Senado Federal,1989, p. 117.

<sup>10</sup> Ibid, p. 239.

<sup>11</sup> OLIVEIRA, Giovana Paiva.De Cidade A Cidade, p. 98.

sendo uma das primeiras providências nesse setor, a construção do Hospital Juvino Barreto, hoje Hospital Universitário Onofre Lopes. No setor educacional, também, realizou grandes investimentos. Para isso estabeleceu uma Diretoria Geral de Instrução para coordenar o sistema educacional do Estado e inaugurou, na capital e no interior, mais de vinte grupos escolares.

A partir de então se inicia a maioria das grandes obras nos prédios públicos, ruas e residências da cidade alta e da Ribeira. Por outro lado a população passa a usufruir melhores serviços, como a chegada da energia elétrica, a expansão do sistema de água e esgotos; a instalação de telefones e a melhoria dos transportes urbanos, através da instalação de bondes elétricos.

Todos esses serviços foram prestados pela Empresa de Melhoramentos de Natal, que em 1908 substituiu a Companhia Ferro Carril, visto que a cidade requeria melhoramentos que esta companhia não tinha condições de implementar. Dessa forma não atendia aos anseios da cidade, ou melhor dizendo, aos anseios de sua elite, tendo em vista que grande parte da população contemporânea a essas transformações só vieram usufruir delas bem mais tarde.

Ao analisar esse processo de modernização da cidade, Oliveira afirma que “à elite que a concebeu, pouco importava que a imagem de uma cidade moderna e civilizada, correspondesse à sociedade que nela viveria.”<sup>12</sup>

Sendo essa elite detentora de poder econômico, a ela interessava, também, o desenvolvimento econômico que esta modernização propiciaria, pois isso significaria ampliação de seus próprios negócios. Assim a nossa entrada na modernização se dá sob a imposição de uma elite que era voltada para si mesma, uma elite que se apropriava do Estado

---

<sup>12</sup> OLIVEIRA, Giovana Paiva. De Cidade A Cidade, p. 100.

como instrumento privado de poder. Foi comum a essas administrações do início do século XX, nomeações de parentes e protegidos.<sup>13</sup>

Das várias intervenções ocorridas em Natal, as primordiais para a economia do Estado, foram as obras de melhoramento do porto, já que o deixariam aparelhado e com estrutura para receber navios de grande porte. Contudo, nossa economia manteve frágeis vinculações com o setor de mercado externo. Diferente de outras cidades portuárias, como Recife, Natal sobressaía-se mais como centro administrativo do que como entreposto comercial. Essa situação se configurou muito em decorrência das precárias condições portuárias da cidade, situação que durante muitos anos permaneceu inalterada. No segundo mandato de Alberto Maranhão, uma das primeiras intervenções públicas, foi a obra de melhoramento do porto com intuito de resolver os problemas da entrada da barra do rio e do acesso ao cais. Embora esses serviços tenham sido importantes, eles não supriram as melhorias mais significativas e necessárias que o porto requeria.

Verifica-se que, durante muito tempo, essas melhorias propostas para o porto, não saíram do papel, ficando este limitado quanto à entrada de navios de grande porte. Na mensagem do governo de 1924, José Augusto Bezerra de Medeiros, vincula a conclusão dos serviços projetados para o porto à melhoria econômica do Estado. Segundo o governador,

Para o conveniente aparelhamento econômico do Rio Grande do Norte é indispensável concluir os serviços projectados no porto de Natal(...)como deputado no Congresso Nacional, consegui que, por vezes, fossem consignados em orçamento verbas para atender a tais serviços, mas nunca tive o prazer de vê-las aplicadas.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Mais detalhes sobre essas nomeações, ver: SOUZA, Itamar. A República Velha no Rio Grande do Norte, p.231-242

<sup>14</sup> [www.uchicago.edu/info/index.html](http://www.uchicago.edu/info/index.html), acessado em 20.10.2004

De fato, esse “difícil acesso ao porto de Natal sempre foi considerado como um entrave à dinamização econômica da cidade.”<sup>15</sup> Contudo, as obras só iniciaram em 1927 e demoraram cinco anos para serem concluídas. Entretanto, isso não significa que o porto de Natal não tenha desempenhado papel importante no desenvolvimento da economia local, tendo em vista que a intensificação do cultivo do algodão, que a partir do início do século XX teve sua comercialização direcionada para o mercado interno do sul do Brasil, proporcionou grande aumento na movimentação do porto.

Tendo a cotonicultura se tornado a mais importante atividade agrícola do Estado, durante a República Velha ela proporcionou grandes melhorias na expansão da rede de transportes, com a construção de novas rodovias e ferrovias, propiciando a intensificação das comunicações entre interior e capital. Sendo ela, a fonte fundamental de receita devido às exportações, propiciou, também, o desenvolvimento urbano da cidade.

Nesse contexto é que se deu a transformação do bairro da Ribeira, que devido sua localização foi cenário econômico e social das primeiras décadas do século XX.

Nesse período Natal tinha dois bairros, a Cidade Alta, bairro residencial, comercial, onde estavam localizados os marcos históricos, da fundação da cidade. E a Ribeira, desenvolvido a partir do movimento da estação da estrada de ferro e do cais do porto. Conforme observa Soares,

Era na Ribeira que se encontravam as primeiras lojas com vitrines na cidade e as principais casas de artigos finos importados da Europa(...)para consumidores ansiosos em se identificarem com a modernidade européia. Também nesse bairro estavam os principais hotéis, a maioria dos cafés, as firmas de representação comercial e no final da década de vinte, a primeira agência de uma companhia aérea.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> OLIVEIRA, Giovana. De Cidade A Cidade, p.80.

<sup>16</sup> SOARES, Jamilson Azevedo. Fragmentos do Passado: Uma (re)leitura do urbano em Natal na década de 20. Natal, 1999. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) UFRN, p. 93.

No dizer de Cascudo, a Ribeira era bela e diversa.<sup>17</sup> Diversidade era mesmo a marca desse bairro, onde se localizavam as repartições públicas, a Praça Augusto Severo e as principais avenidas, nas quais ocorriam as manifestações culturais.

Na proporção das transformações urbanas, em conformidade com o ideário de modernidade da elite dominante, tem-se, paulatinamente, a formação de novos bairros. Primeiro com a Cidade Nova, na primeira década do século, e , posteriormente, Alecrim, Rocas e Quintas.

Dentro da perspectiva de aformoseamento da cidade e dos princípios higienistas, o plano da Cidade Nova foi projetado pelo técnico italiano Antônio Polidrelli, no primeiro governo de Alberto Maranhão. Foi o início da construção da Natal moderna.

De acordo com Lima,

A cidade Nova se constituiu em uma dupla solução para o desejo de auto-segregação das classes dominantes locais. Por um lado, o plano Polidrelli superava o antigo desenho irregular originário da cidade colonial(...) Por outro, serviria como um refúgio, onde poderiam se proteger do contato com as péssimas condições ambientais e das epidemias.<sup>18</sup>

A crescente importância econômica da cotonicultura no Estado não apenas impulsionou o desenvolvimento urbano, mas, também, favoreceu o início de uma nova fase política. O algodão propiciou um deslocamento do eixo político do Estado, que antes se concentrava na região do litoral sob o domínio da oligarquia Maranhão, passando, na década de vinte, para a região do Seridó, para a oligarquia Bezerra de Medeiros, que assumiu a direção do partido Republicano. Em relação a essa mudança, Monteiro conclui que “a transição entre oligarquias, é claro, manteria inalterado o quadro da dominação econômica e social.”<sup>19</sup>

<sup>17</sup> CASCUDO, Câmara. História da Cidade do Natal. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980, p. 155.

<sup>18</sup> LIMA, Pedro Antônio. Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano. São Paulo, 1998. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-USP, p. 47.

<sup>19</sup> MONTEIRO, Denise. Introdução a História do Rio Grande do Norte. Natal: EDFURN, 2000, p. 177.

O processo de modernização que ocorreu nos anos vinte em todo Rio Grande do Norte, foi impulsionado pelos grandes representantes dessa oligarquia, José Augusto Bezerra de Medeiros e Juvenal Lamartine, este último esteve sempre muito ligado à aviação. Em maio de 1927, ele apresentou na Câmara Federal o projeto de lei para criação no porto de Natal de um aviodrômo.

Natal adentrou os anos vinte com grandes possibilidades de crescimento e desenvolvimento, por conta do progresso da aviação. Desde dezembro de 1922, a cidade passou a presenciar a chegada de aviões e hidroaviões, quando da chegada do “Sampaio Correia” pilotado pelo cearense Pinto Martins e o americano Walter Hinton, durante a realização do raid Nova York – Rio de Janeiro. A partir de então, conforme lembra Cascudo, “os anos iam trazendo nomes sonoros que a imprensa mundial repetia.”<sup>20</sup>

No jornal *A República*, imprensa oficial do governo local, foram publicados diversos artigos sobre a transformação da cidade, os quais demonstram a sensação de que a cidade incorporava símbolos da modernidade. No final da década de vinte, período que a cidade já conta com Aero clube, campos de pouso nos interiores e grande movimentação aérea devido aos raids internacionais que tinham Natal como rota, a aviação estava sempre em destaque nas páginas deste jornal. Na edição de 23 de Abril de 1929, no artigo “Natal e sua Projecção futura”, lemos:

Natal é uma grande cidade em perspectiva. A aviação e o feminismo, ora em germém, são os dois factores decisivos que plasmarão a sua grandeza futura(...)Os grande raids transatlânticos, interesando emprezas e capitais poderosos, ferindo mas vistas de estadistas e escriptores, determinaram um movimento geral de curiosidade em torno de nós. O mundo civilisado teve a percepção de nossa existência<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> CASCUDO, Câmara.História da Cidade do Natal, p. 430.

<sup>21</sup> A República, 23.04.1929

A aviação foi uma espécie de, como se referiu um artigo do jornal, “abre-alas da modernidade”<sup>22</sup> Nesse sentido, o governo pretendeu aparelhar a cidade em conformidade com os centros mais modernos do Brasil e da Europa. É notável, no jornal “A República” de 19 de maio de 1929, a preocupação em criar um ambiente moderno:

Cais da Europa – Na expressão já conhecida do Sr. Ministro da Viação, é indispensável que Natal se desenvolva obediente aos mais modernos conhecimentos de urbanismo, para que não se apresente aos olhos dos visitantes ávidos, por conhecerem o nosso grau de civilização, como sala de visitas mal arranjada em habitação ainda pouco moderna.<sup>23</sup>

Foi justamente a questão do urbanismo e o ordenamento do espaço físico da cidade que norteou as duas gestões do governo municipal de Omar O’grady, que assumiu a prefeitura pela primeira vez em novembro de 1924, modificando substancialmente a paisagem urbana de Natal. Na sua segunda gestão, em 1929, com intuito de promover uma grande transformação urbana na cidade, ele contratou o arquiteto Giacomo Palumbo para elaboração de um plano urbanístico, o Plano Geral de Sistematização de Natal, que foi contemporâneo de outros planos realizados nas principais capitais brasileiras.<sup>24</sup>

O Plano Geral de Sistematização articulava o zoneamento da cidade, com o embelezamento (agenciamento de ruas, parques, arborização), com a infra-estrutura e com medidas ambientais e de higiene, como a localização adequada de cemitérios e matadouros.<sup>25</sup> Na visão de Pedro Lima, esse plano “pretendia colocar a cidade, em 1929, no centro da modernidade urbanística dos anos vinte.”<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> A República, 16.04.1929

<sup>23</sup> A República, 19.05.1929

<sup>24</sup> Pedro Lima faz referência ao entusiasmo de Omar O’grady diante dos planos do urbanista Agache do Rio de Janeiro.

<sup>25</sup> LIMA, Pedro Antônio. Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano, p.79.

<sup>26</sup> Ibid, p. 83.

Tal como o Plano da Cidade Nova, do início do século XX, esse, revelava a cidade sonhada que a elite local projetava nos planos urbanísticos. A Natal, do final dos anos vinte, apresentava-se como uma cidade de ares modernos, ou como se referiu Cascudo, num artigo do jornal *A República*, a cidade apresentava “outra impressão de modernidade”:

Com jornaes de hoje do Recife e revistas de hontem do Rio, Natal dá a impressão de cidade bem informada, com aero-clube, avião, três diários, três cinemas, bonde elétrico, luz razoável e auto corredor, temos outra impressão de modernidade.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> *A República*, 27.04.1929.

## II – REPRESENTAÇÕES DA MODERNIDADE EM NATAL



As transformações ocorridas no início de século XX em Natal se deram em conformidade com os ideais de modernidade proclamados pela elite intelectual e governante da época. Com a produção literária não foi diferente. Ela pode ser considerada uma representação do pensamento da sociedade, visto que os elementos da modernidade, por vezes, foram a inspiração para a produção dos intelectuais que viveram a época, tanto os memorialistas quanto os poetas.

A introdução dos melhoramentos tecnológicos, acompanhado dos novos ideais de modernidade, resultou no aperfeiçoamento dos jornais já existentes e na criação de diversas revistas. Sendo todas inspiradas em revistas que eram publicadas no sul do país, de acordo com Araújo, “caracterizavam-se, nos anos vinte, pela tentativa de aparecer como modernas e pelo esforço nacionalista.”<sup>28</sup>

Em Natal, sobretudo na década de vinte, é a época dos jornais e das revistas. Nesse período a cidade contava com os jornais *A República*, *A Imprensa* e o *Diário de Natal*. *A República* afirmou-se como órgão oficial de informação e propaganda, exaltando as ações do governo. Como afirma Cascudo, “O jornal de Pedro Velho tornou-se órgão do Governo, explicador e defensor das administrações.”<sup>29</sup>

No jornal *A República* se reuniu toda a plêiade de políticos e intelectuais do Estado, os quais conduziram o processo de modernização da cidade. Entre eles foi destaque a atuação de Pedro Velho, Eloy de Souza, Henrique Castriçano e Manoel Dantas. Sendo porta-voz do grupo no poder, *A República* constrói seu discurso como veículo de modernidade, divulgando fatos, idéias e novidades. Foi assim que em 05 de junho de 1909, reproduz o Manifesto Futurista do italiano Marinetti, que o havia publicado, em Paris, em 29 de fevereiro do mesmo ano. Através dessa publicação, a cidade entrou mais uma vez em contato com as idéias

---

<sup>28</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. O lirismo nos quintais pobres: A poesia de Jorge Fernandes. Natal: Fundação José Augusto, 1997, p.23

<sup>29</sup> CASCUDO, Câmara. História da Cidade do Natal, p.333.

futuristas, já que Manoel Dantas, o responsável pela publicação do manifesto, havia divulgado algumas dessas idéias na sua conferência “Natal daqui a cinqüenta anos”, meses antes dessa publicação<sup>30</sup>.

Contra o discurso do jornal *A República*, surgem os jornais da oposição, como o Diário de Natal, que desde o fim do século XIX, tinha como principal característica o tom de denúncia e de crítica aos atos do governo.

Em todos esses jornais foi comum e constante a publicação de crônicas, poemas e ensaios literários. Foi no espaço dos jornais e das revistas que os escritores norte-riograndenses manifestaram sua produção artística.

A segunda metade dos anos vinte, foi um período de grande efervescência quanto à publicação de revistas. Nesse período foram lançadas *Letras Novas* (1925), *Nossa Terra...Outras Terra* (1926) e *Cigarra* (1928). No espaço dessas revistas eram publicadas diversas manifestações literárias, sobretudo com feições modernistas. Em *Nossa Terra...Outras Terras*, foram publicados textos de referências locais, nacionais e, também, internacionais. Conforme afirma Maria Suely Costa, “*Nossa Terra...Outras Terras* contribuía, assim, por um alargamento das relações que colocaram Natal e demais partes do Estado em sintonia com outras regiões.”<sup>31</sup>

Dentre essas revistas a de maior destaque é *Cigarra*, uma “revista mundana ilustrada” que foi o grande sucesso editorial dos anos vinte. *Cigarra* tinha em média cinqüenta páginas e seus artigos estavam mais relacionados a moda, aos símbolos da modernidade e a vida social da cidade. Segundo Maria Suely Costa, essa revista “surge para representar uma nova ordem na cultura local: a modernização.”<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup>LIMA, Pedro. O mito da fundação de Natal e a construção da cidade moderna segundo Manoel Dantas. Natal: cooperativa cultural, Sebo Vermelho, 2000, p. 19

<sup>31</sup> COSTA, Maria Suely. O Canto de Cigarra e outros cantos: Revistas literárias do Rio Grande do Norte nos anos 20. Natal, 2000. TESE p. 43.

<sup>32</sup> Ibid, p. 128.

Ficam evidentes nessas revistas, sobretudo, que Natal absorvia os conceitos de moda e beleza da Europa, especialmente, de Paris, como era comum em muitos centros urbanos do Brasil, naquele momento. Assim como encontramos nelas o automóvel, o avião, o telefone e o planejamento urbano, representando as novas máquinas e técnicas que passavam a dar forma a um ambiente de ares modernos.<sup>33</sup>

Em Natal, essas décadas do início do século XX, foi, também, o período da moda das conferências, nas quais eram apresentadas novas formas de ver e de pensar o espaço urbano. O ciclo de conferências foi uma manifestação de um novo espírito que passava a dominar a vida intelectual e literária. Em 1909, foram realizadas duas importantes conferências no Salão Nobre do Palácio do Governo. A primeira conferência, em 20 de fevereiro de 1909, proferida por Eloy de Souza e intitulada de *Costumes Locais* e a segunda *Natal daqui a cinqüenta anos*, em 25 de março do mesmo ano, proferida por Manoel Dantas. Essas conferências ocorriam no palácio nobre do governo e tinha uma platéia composta pela elite social local. Em ambas encontramos o traço comum da mudança. Eloy de Souza descreve costumes e aspectos da vida do passado e aponta a nova cidade que se esboça. Manoel Dantas descreve um modelo ideal de cidade, repleta de futurismo.

Relacionando a conferência de Eloy de Souza com a de Manoel Dantas, Pedro Lima afirma:

Ao primeiro coube anunciar a morte da velha Natal e o nascimento de uma nova cidade. Ao segundo coube descrever o formato e as qualidades desta nova cidade. Não, propriamente, como ela pudesse vir a ser na realidade. Mas como a elite intelectual natalense desejava que ela fosse.<sup>34</sup>

Dessa forma a conferência de Manoel Dantas é mais uma expressão do anseio de modernidade da elite local.

---

<sup>33</sup> COSTA, Maria Suely. O Canto de Cigarra e outros cantos: Revistas literárias do Rio Grande do Norte nos anos 20, p. 128.

<sup>34</sup> LIMA, Pedro. O mito da fundação de Natal e a construção da cidade moderna segundo Manoel Dantas, p.24.

Ainda segundo Lima, é surpreendente que Manoel Dantas tenha situado nos anos vinte o início da modernização de Natal, visto que, sob vários aspectos, foi na década de vinte, especialmente, nos governos de José Augusto e Juvenal Lamartine, que a cidade experimentou transformações e acontecimentos que marcaram sua história desde então.<sup>35</sup>

De fato a década de vinte, além de ser a década que marcou a inserção de Natal na história da aviação transatlântica, como já foi mencionado, também foi um período de diversas realizações importantes, na área de transportes, saúde, educação e nas obras de embelezamento proposto pelo Plano Geral de Sistematização de Natal. Bem como através no pioneirismo do sufrágio feminino.

De acordo com Araújo, “Pode-se dizer que a Natal dos anos vinte era um misto de província atrasada e “deslumbrada” e/ou assustada diante das novidades que se apresentam na realidade.”<sup>36</sup> Nessa perspectiva, pode-se afirmar que a sociedade convive com a ânsia de ver suas tradições preservadas diante da cidade que se encontrava num processo de modernização. É um momento de embate que acontece nessa sociedade, que diante de tantas transformações, tanto físicas quanto culturais, passa a conviver com a ameaça de perda de valores tradicionais. Para Araújo,

As contradições existentes na realidade colocavam em evidência duas ordens de coisas que se interpenetravam: Por um lado, a cultura regional era reforçada pela estrutura do poder local, e por outro lado a cultura da modernidade penetrava de forma intensa na vida urbana que se formava na província.<sup>37</sup>

Logo configura-se um cenário de relação mútua de traços regionais e modernos. Dessa foram a integração de elementos da realidade local com elementos da modernidade, é notável, principalmente, na produção cultural dos anos vinte.

---

<sup>35</sup> LIMA, Pedro. O mito da fundação de Natal e a construção da cidade moderna segundo Manoel Dantas, p. 37.

<sup>36</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte. Natal: UFRN. Ed. Universitária, 1995, p. 27.

<sup>37</sup> Ibid, p. 27.

Dentro do contexto cultural desse período, destacam-se as atividades exercidas por Câmara Cascudo, sobressaindo nessas, a divulgação do movimento modernista a partir de 1924. Conforme Ferreira:

Naquele momento o movimento se alastrou por vários estados brasileiros, colocando-os em sintonia com a novidade deflagrada em São Paulo, na famosa Semana de 1922. O papel de Câmara Cascudo, no “canto de sua província”, se deu no sentido de trazer essas novidades ao ambiente cultural local.<sup>38</sup>

A ação cultural de Câmara Cascudo foi bastante diversa e de intensa produção intelectual. A partir de 1921, ele publica seus primeiros trabalhos, sendo a crítica literária *Alma Patrícia* um deles. Assim como fez resenhas de livros, divulgou revistas literárias e incentivou o intercâmbio de publicações com outros estados, por meio da amizade com intelectuais como Mário de Andrade e Manuel Bandeira. De acordo com Araújo, mais do que atualizar o movimento cultural da província, Câmara Cascudo agiu no sentido de descobrir e divulgar novos valores.<sup>39</sup>

Sendo Cascudo ligado diretamente ao ideário do movimento modernista de São Paulo, ele foi o grande incentivador do poeta potiguar Jorge Fernandes. Para Ferreira, Câmara Cascudo estava à procura de escritores que imprimissem em suas obras de artes, as cores locais. E para ele, naquele momento, Jorge Fernandes e Palmyra Wanderley seriam os dois poetas locais que mais fortemente expressariam a paisagem ambiente.<sup>40</sup>

Dessa forma, Natal incorpora-se ao movimento modernista através da poesia de Jorge Fernandes, que em 1927, publica o *Livro de Poemas*, tendo a colaboração de Câmara Cascudo para a publicação. Num momento em que a cidade passava por importantes

---

<sup>38</sup> FERREIRA, José Luiz. História de Letras. In: O modernismo na Província: produção e divulgação poética In: ARAÚJO, Humberto Hermenegildo (org). História de Letras: pesquisa sobre a literatura no Rio Grande do Norte. Natal: Scriptorim Candinha Bezerra, Fundação Hélio Galvão, 2001, p. 64.

<sup>39</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte, p. 49.

<sup>40</sup> FERREIRA, José Luiz. Op. Cit, p. 79 e p.82.

transformações na sua paisagem urbana local, Jorge Fernandes, assim como Baudelaire em Paris, nutria sua poesia nas ruas e nos signos da modernidade presente na realidade local, como o bonde, a máquina, o automóvel e o avião.

De acordo com Araújo, Jorge Fernandes conseguiu de modo pessoal, o fato histórico de falar poeticamente sobre a realidade local fazendo uso de procedimentos que eram universalizados pela modernidade.<sup>41</sup>

O “Livro de Poemas”, é composto de 40 poemas, dispostos em três grandes grupos temáticos distintos. A temática da reminiscência, a regional e a da modernidade. Na temática da modernidade há seis poemas: a “série aviões”, “JAHÚ”, “a roda” e “o bonde novo”.<sup>42</sup>

No *Livro de Poemas*, sobretudo na temática da modernidade, destacam-se os poemas nos quais, conforme observa Pereira, “no lugar do homem solitário e inativo, o poeta moderno canta o homem moderno, isto é, o homem ativo e dinâmico de seu tempo, como o motorista e o aviador.”<sup>43</sup>

Acompanhando o desenvolvimento da aviação alcançado nos anos vinte, e o destaque que os raids aéreos e os pilotos recebiam da imprensa, Natal tornou-se cenário de um intenso movimento aviatório, principalmente a partir de 1927. Foi exatamente em maio de 1927 que chegou a Natal o hidroavião JAHÚ, que pilotado pelo paulista Ribeiro de Barros, realizou a travessia do Atlântico Sul, sendo esta a primeira feita por brasileiros, despertou intenso sentimento nacionalista e muita agitação por todas as cidades que passou. Natal não foi diferente, segundo observa o jornalista Paulo Viveiros, “a cidade alvoroçou-se, buzinas, repique festivos de sinos, foguetões e uma imensa massa humana que se dirigia para o bairro comercial da cidade.”<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte, p. 88.

<sup>42</sup> Ibid, p. 60.

<sup>43</sup> PEREIRA, Francisco das Chagas. Leitura de Jorge Fernandes. Natal: Fundação José Augusto, 1985, p. 52.

<sup>44</sup> VIVEIROS, Paulo. História da aviação no Rio Grande do Norte. Natal: Universitária, 1974, p. 61.

Diante do fascínio que a máquina voadora exercia sobre a população e do protótipo de homem moderno, que era o aviador na época, Jorge Fernandes reproduz o acontecimento no poema JAHÛ. Conforme Pereira, “não o evento, as emoções que ele desperta, num alvoroço não só de homens, mas de toda a natureza, de unanimismo.”<sup>45</sup> Nesse poema lemos:

*-Prei! Prei! Prei!prei!  
Lá vêm os paulistas escanchados no seu  
Cavalo de pau cor de café pilato...*

*Curupira bateu -três vezes- quatro vezes – cinco vezes –  
Com o pé no chão vigiou as grossas arvores  
Das grandes florestas e gritou pras terras de África:  
-Eles vêm!  
E os anhangueras vieram todos cheios de óleos e sujos  
De poeira das terras feias...  
Passaram por sobre os mares e as terras verdes  
-Norte a Sul- aos gritos alegres dos periquitos: -crá!crá!crá!  
Aos gritos dos cabôcos: -viva! Viva! Vivôôô!  
Aos gritos dos estrangeiros:-biva! Ô brasil! Bibô!<sup>46</sup>*

No poema, conforme avalia Pereira, “os aviadores são também seres diabólicos, anhangueras, almas fugidias, fantasmas. De origem tupi, esse sentido de gênio diabólico passou a significar o tipo ousado, valentão, destemido.”<sup>47</sup> Ao analisar o final do poema, também, perceberemos que Jorge Fernandes fez referência a agitação e o nacionalismo que despertou em toda população, como ele mesmo colocou, de “Norte a Sul”.

Na *série aviões*, ainda segundo Pereira, realiza-se o culto da velocidade e do engenho mecânico, associado a uma perspectiva integradora, que desmonta a sofisticação da máquina extraordinária através da imagem ingênua. E para exemplo disso, ainda no poema JAHÛ, o poeta denomina o avião de “Cavalo de pau”, que é um brinquedo de criança simples,

---

<sup>45</sup> PEREIRA, Francisco das Chagas. Leitura de Jorge Fernandes, p.54.

<sup>46</sup> FERNANDES, Jorge. Livro de Poemas e outras poesias. Natal: Fundação José Augusto, 1970, p. 33.

<sup>47</sup> PEREIRA, Francisco das Chagas. Op. Cit, p. 55.

humilde. E no poema nº 01 da *série aviões*, ele compara o avião a um escaravelho, denominado no poema de “rola-titica.” :

*Novencentos e cincoenta cavallos suspensos nos ares...  
-Besouro roncando:zum...zum...umumum...  
Aonde irá aquele Rola-titica parar?*

*E os olhos dos cabôcos querem ver os Marinheiros  
Os peitados vermelhos das òropas...  
E a marmota vae: ron...ron... – cevando o vento –  
Por cima dos coqueiros, varando as nuvens...*

*Depois desce no Rio Grande numa pirueta danisca  
Desinbestado, espalhando a água...  
E fica batendo o papo, cançado de voar...<sup>48</sup>*

Ainda nessa tendência de associar o avião a uma imagem ingênua, podemos ressaltar o uso de termos coloquiais usados por homens simples. A exemplo disso, no referido poema nº 01, na segunda estrofe, lemos: “os peitados vermelhos das oropas”. Percebe-se o uso do termo “Oropas” em vez de Europa.

Como já foi observado, a poesia de Jorge Fernandes mostra a imaginação e a emoção que o avião despertava na população que presenciava a chegada deles à cidade. O poema nº 03 da *série aviões* refere-se á chegada a Natal do hidroavião ARGOS, em 18 de março de 1927, o qual foi pilotado pelo português Sarmiento Beires. Segundo Viveiros, a população natalense, sabedora da chegada do vôo,

estava presa da mais profunda ansiedade, despertada pelo desejo de ver e aclamar a corajosa tripulação lusitana. As praças e as ruas estavam enganadas(...)quando o ARGOS apareceu em Natal, os sinos repicaram, os automóveis buzinaaram e subiam ao ar uma girândola de foguetões<sup>49</sup>

<sup>48</sup> FERNANDES, Jorge. Livro de Poemas e outras poesias, p.53.

<sup>49</sup> VIVEIROS, Paulo. História da aviação no Rio Grande do Norte, p.51.

Esse poema sintetiza bem essa expectativa:

*O dia todo os olhos estiveram sobre o oceano  
P'ra ver o ARGOS...  
Durante o dia nenhuma aza de alumínio brilhou no sol  
De Bolama a Natal num vôo directo...*

*-Tardinha-*

*Da linha do mar um avião amarou  
Pegando fogo num fumaceiro de nuvens...*<sup>50</sup>

Todavia, isso não é exclusivo do poeta. Os memorialistas também não deixaram de expressar o impacto da chegada do avião, sobre as sensibilidades da sociedade da época. Analisando o relato feito por Pery Lamartine sobre a chegada do governador Juvenal Lamartine, num aeroplano, em Serra Negra em 1930, com o objetivo de inaugurar um campo de aviação naquela comunidade, observamos o quanto a população associava a máquina à natureza e aos animais, principalmente os pássaros. Pery Lamartine, morador daquela comunidade na época mencionada, é uma testemunha desse acontecimento. Ele relata que:

O sol já estava com mais de três braços acima do nascente e o campo apinhado de gente aguardava(...) Nesse instante, surgiu no céu pelo lado do nascente aquele bicho voador em forma de cruz, roncador, de cor metálica, fazendo evoluções graciosas que enem um gavião peneira podia fazer.<sup>51</sup>

Jorge Fernandes, em vez de ressaltar o avião nos seus poemas como símbolo de uma nova era, destacando a velocidade e o progresso, expressou o significado que tanto o avião quanto o aviador, assumia para o povo que os associava a seu universo, animizando a máquina.

povo?  
alita?

<sup>50</sup> FERNANDES, Jorge. Livro de Poemas e outras poesias, p.56.

<sup>51</sup> LAMARTINE, Pery. O aeroplano.:Estórias vividas. Natal:Clima, 1983, p. 10.

A poesia de Jorge Fernandes tem uma ligação direta com o que é novo, nos seus poemas, especialmente naqueles que desenvolvem a temática da modernidade, tematizando o automóvel, o avião, o bonde, enfim tudo o que estava ligado à modernidade e ao processo de modernização da cidade. Ele é, sobretudo, um poeta urbano. Araújo escreve que em *O bonde novo*, último poema da temática referida acima, ele “nos dá a medida do seu novo registro poético.”<sup>52</sup>

Na primeira estrofe do poema lemos:

*O bonde que inauguraram  
É amarelo e muito claro...  
Sua campã bate alegre e diferente das outras...  
Os seus olhos vermelhos indicam Petrópolis...  
Anda sempre cheio porque é novo...  
Chega na balastrada espia o mar...  
E os passageiros todos nem olham p'ro mar...  
Só vêm o bonde novo...  
Só ouvem a campã nova...<sup>53</sup>*

Ainda fazendo referência a esse poema e ao modo como o “novo” aparece com demasiada freqüência na maioria dos versos, Araújo conclui que “através dessa reiteração, o bonde assemelha-se aos aviões, pois o modo como é visto pelo senso comum é o mesmo.”<sup>54</sup>

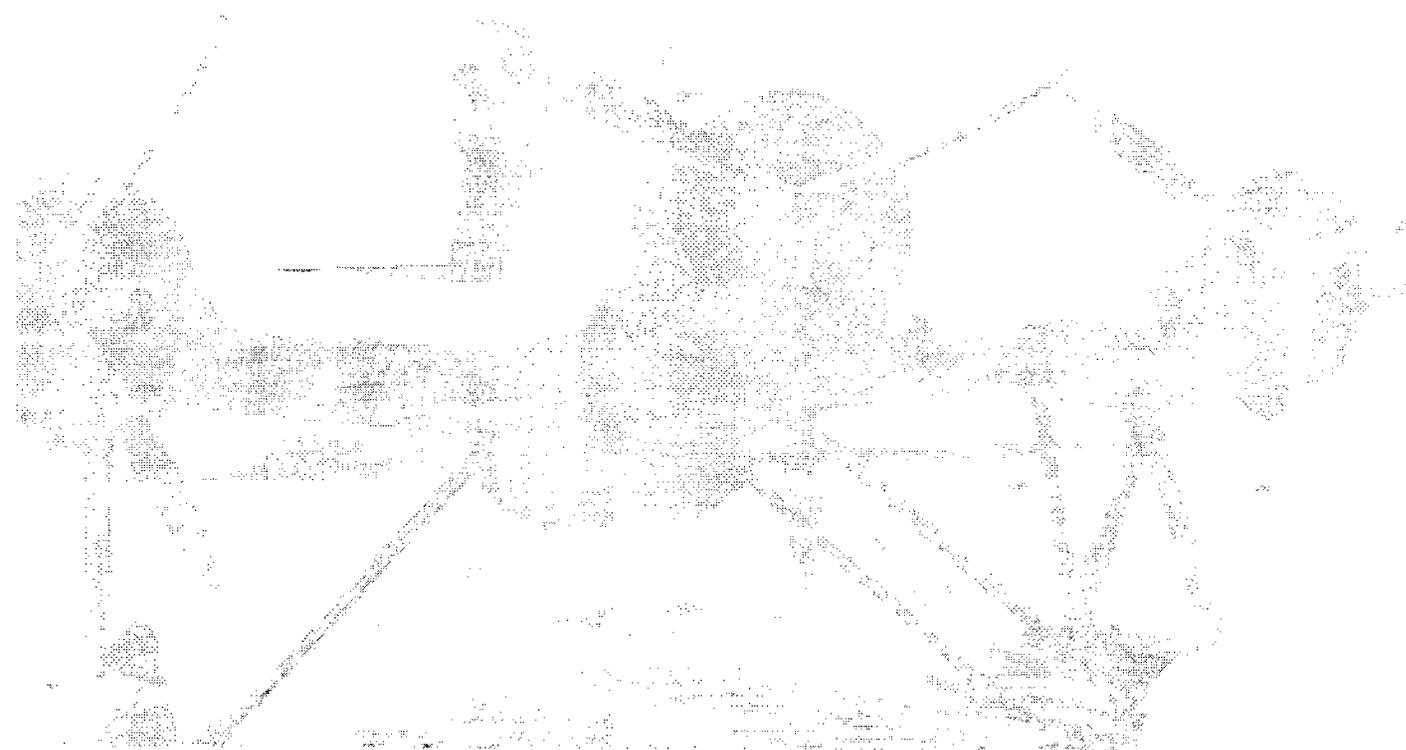
---

<sup>52</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. O lirismo nos quintais pobres: A poesia de Jorge Fernandes, p. 140.

<sup>53</sup> FERNANDES, Jorge. Livro de Poemas e outras poesias., p. 71.

<sup>54</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. O lirismo nos quintais pobres: A poesia de Jorge Fernandes, p. 141.

### III – MÁQUINA, AVIAÇÃO E MODERNIDADE



### 3.1 – AVIADOR COMO O HERÓI MODERNO

Se o que caracteriza o fim do século XIX e início do século XX é um novo sistema de comunicação, de informação e de transporte, é nessa perspectiva que deve ser analisada a exaltação da vida moderna, dominada pela eletricidade e , por conseguinte, a máquina.

Nessa celebração da tecnologia, revela-se uma visão otimista da modernidade, a vitória da técnica sobre o meio natural, constitui uma celebração ao esforço humano. Eugen Weber afirma que o progresso, principalmente, a capacidade e auto-suficiência do homem, foi “a grande mensagem positiva do século XIX(...) A história parecia a história do crescente controle do homem sobre seu meio ambiente e sobre si mesmo.”<sup>55</sup>

Os avanços da ciência e da tecnologia foram componentes essenciais à sensação de triunfo da humanidade. Esse período de transição do século XIX para o XX, é, sobretudo um período de apologia à modernidade e a tudo que estivesse relacionado a ela, como a velocidade, o movimento e a coragem. Nicolau Sevcenko, ao tratar da era das máquinas, destacando o carro e o avião, em São Paulo nos anos vinte, afirma que, “A excitação especial dos automóveis e aviões, aliás, além da vertigem da velocidade, era inseparável, nesse período ainda experimental, do flerte com a morte.”<sup>56</sup>

Esse período, também, assinala um progresso surpreendente das atividades esportivas no país<sup>57</sup>, revelando a determinação do homem em dominar seu próprio corpo, favorecendo, como afirmou Eugen Weber, “o aparecimento de seres humanos não só mais fortes, mais saudáveis e mais belos, mas também melhores.”<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> WEBER, Eugen. França: Fin-de-Siècle. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p.99.

<sup>56</sup> SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e cultura nos frementes anos vinte: São Paulo: Companhia das letras, 1992, p.73

<sup>57</sup> Ibid, ver capítulo “mobilização permanente”, p.43-71

<sup>58</sup> WEBER, Eugen, Op. Cit., p.284.

A aviação, sobretudo, a partir do término da primeira Guerra Mundial passou a ser vista como um esporte, apesar do valor militar dos aviões ter sido comprovado durante a Guerra. Nesse período, a máquina foi aperfeiçoada e foi seguindo o impulso dado pela guerra, que, nos anos vinte, jovens de vários países embarcaram em perigosos raids aéreos em busca da conquista do espaço intercontinental e competindo por quebra de recordes de distância, de tempo e de velocidade. Foi justamente a quebra desses recordes e o ambiente de competição que eles criaram que forneceram o espírito esportivo que a aviação incorporou nessas primeiras décadas do século XX.

Tanto a aviação quanto diversas modalidades esportivas tenderam a se associar à febre nacionalista do pós-Guerra. Hobsbawm afirma que “se houve um momento em que o princípio de nacionalidade do século XIX triunfou, esse momento foi o final da primeira Guerra Mundial.”<sup>59</sup> No pós-Guerra, a identificação nacional adquiriu novos meios de se expressar nas sociedades modernas, destacando, sobretudo, o surgimento da moderna comunicação de massa (imprensa, cinema e rádio) e o esporte, que no entreguerras tornou-se uma expressão de luta nacional.<sup>60</sup>

É certo que as atividades esportivas se irradiaram por todos os lados nas capitais brasileiras e ganharam demasiado destaque na imprensa, mas foi a aviação que se tornou o assunto de maior notoriedade. Os jornais da época publicavam, diariamente, notícias dos principais raids e de tudo que estivesse ligado à aviação. Nicolau Sevckenko relata que as aclamações mais fervorosas, no Brasil, foram dirigidas a Edu Chaves, considerado o capitão dos ares, detentor de todos os recordes aeronáuticos do país, e a Arthur Friedenreich, o maior artilheiro futebolístico. As imagens, mil vezes repetidas em jornais e revistas, desses atletas

---

<sup>59</sup> HOBSBAWM, Eric J. Nações e Nacionalismo desde 1870. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990, p.159.

<sup>60</sup> Ibid, p.170-171.

paulistas, despertaram nos seus admiradores uma nova identidade e um peculiar orgulho compulsivo de se sentir parte da cidade.<sup>61</sup>

Todos os grandes feitos aviatórios foram bem explorados pela imprensa que, nos anos vinte, em virtude dos melhoramentos tecnológicos, alcançara seu mais alto grau de desenvolvimento até então. Foi nesse mesmo período que surgiu a grande sensação da aviação mundial, o americano Charles Lindenberg, que em maio de 1927 realizou o raide de Nova York a Paris, num vôo sem escalas, sem rádio e sozinho. Nos anos vinte, a mais cobiçada proeza era a travessia aérea do Atlântico Norte. Antes de Lindenberg, quatro pilotos americanos e dois franceses já haviam morrido tentando a façanha. Dessa forma o trajeto era considerado um sonho quase impossível. Lindenberg realizou o raid num monomotor denominado “Spirit Saint Louis”, aterrisando no dia seguinte à partida no aeroporto “Le Bourget” em Paris e sendo aclamado por uma multidão de mais de duzentas mil pessoas. Tornou-se, assim, o herói emblemático do século XX.

Talvez pelo fato das grandes dificuldades do raid e da derrota dos outros pilotos que tentaram realizá-lo, Lindenberg foi bastante desacreditado pela imprensa, chegando a ser chamado de “o bobo voador”<sup>62</sup>. Mas com o sucesso do raid, Eksteins mostra que ele “foi festejado como nenhuma outra pessoa na história. Da noite para o dia ele se tornara o homem mais famoso de todos os tempos.”<sup>63</sup>

Eksteins, em seu estudo sobre a modernidade, discute as proporções que o feito de Lindenberg causara e aponta a primeira Guerra Mundial como motivo principal. Afirma que, mesmo ele não tendo participado da Guerra, foi ela que deu à sua conquista, suas extraordinárias dimensões. Contudo, mesmo afirmando que sem a Guerra o fenômeno

---

<sup>61</sup> SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e cultura nos frementes anos vinte, p.57.

<sup>62</sup> EKSTEINS, Modris. A Sagração da Primavera. Rio de Janeiro: Rocco, 1992, p.313.

<sup>63</sup> Ibid, p313.

Lindenberg não pode ser compreendido, Eksteins não deixa de apontar a possibilidade de ser a criação de uma imprensa ávida de sensacionalismo. E mesmo atribuindo à imprensa mais um papel de divulgadora de todos os fatos que estavam relacionados ao vôo do que à criação da fama do americano, Eksteins ressalta a importância que a imprensa alcançara nos anos vinte,

Nunca antes ou desde então foram tantos os jornais, nem tantos os leitores da palavra impressa. A imprensa era a fonte de notícias, informações e entretenimento, e muitos editores consideraram o vôo de Lindenberg a história mais sensacional desde a guerra.<sup>64</sup>

É justamente nesse papel da imprensa, de, se não o de criar, pelo menos o de divulgar e etronizar que se enquadra e que deve ser analisado todos os raids aéreos realizados nas primeiras décadas do século XX.

Diversos países europeus, dentre eles, Inglaterra, Itália, Portugal e Alemanha, empenharam-se para realizar vôos que garantissem recordes de distância ou de velocidade. Sobretudo, após o sucesso do raid de Lindenberg, esses países buscaram o mesmo prestígio que ele conquistou para aviação dos Estados Unidos. Para isso, eles contavam com o apoio e força da mídia, que outrora foi de grande importância na divulgação do feito de Lindenberg.

Os anos vinte são considerados a era da aviação. Nesse período ser aviador, usar as luvas, o capote, os óculos e a touca<sup>65</sup>, e sair pilotando um avião, era ser um herói da modernidade, o herói da era da ciência, que ao contrário do herói clássico, que não tinha vontade própria e cujo destino era determinado pelos deuses, o herói moderno não enfrenta essa irreversibilidade que caracteriza o mundo grego. Agora, ele tem a possibilidade de transformar o real, justamente por que pode gerir seu próprio destino.

---

<sup>64</sup> EKSTEINS, Modris. A Sagração da Primavera, p. 319

Sobre essa discursão do feito de Lindenberg ver: p309-333.

<sup>65</sup> Essa vestimenta característica do aviador, foi celebrizada pelos pilotos da 1ª Guerra. Conforme SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e cultura nos frementes anos vinte, p. 77.

Nicolau Sevcenko, ao fazer uma definição de herói, afirma que “Ele só pode ser concebido como um ser em estado de movimentação indômita. Suas virtudes únicas de mobilidade são a fonte mesmo do seu poder e a razão da sua veneração pelos homens. Seu espaço é o da aventura, sua obra é a luta (...) contra seus próprios limites.”<sup>66</sup> Essa definição enquadra-se bem na observação que Brandão faz em relação ao termo “herói”, ao afirmar que este, “permaneceu nas línguas modernas sobretudo com o sentido de guerreiro. De combatente intrépido.”<sup>67</sup>

Esse herói está muito associado à imprensa moderna, conforme Sidney Hook, “Hoje em dia, mais do que nunca, a crença no herói é um produto sintético. Quem quer que controle o rádio e a imprensa pode fabricar ou destruir crença da noite para o dia.”<sup>68</sup> Estes novos heróis da modernidade, geralmente jovens e destemidos, impulsionados pela novidade e velocidade, arriscavam suas vidas em aviões que não garantiam muita segurança, e em imprevisíveis rotas aéreas. Devido a isso muitos desastres aéreos ocorreram e foram, da mesma forma, noticiados pela imprensa. Percebe-se que, mesmo sem o raid ter alcançado o objetivo, as manchetes dos jornais rodeavam esses aviadores de glória, honra e heroísmo. Morrer num desastre aéreo era considerado um ato heróico em nome da pátria.

No Brasil, a grande sensação da aeronáutica, na segunda década do século XX, foi o paulista Edu Chaves, que, a exemplo de Santos Dumont, também deslumbrou os franceses com suas proezas aéreas. Ele foi para a França em 1911, onde a 28 de julho do mesmo ano, obteve seu “brevet” de Piloto aviador conferido pela Federation Aeronautique internationale e onde passou a cumular prêmios e recordes aeronáuticos europeus.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e cultura nos frementes anos vinte, p.67.

<sup>67</sup> BRANDÃO, Junito de Souza. Mitologia Grega. Petrópolis/RJ: Vozes, 1989, VIII, p. 41.

<sup>68</sup> HOOK, Sidney. O Herói na História. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1962, p.17.

<sup>69</sup> Informações sobre Edu Chaves e início da aviação no Brasil, ver: DRUMOND, Cosme Degemar. Asas do Brasil: Uma história que voa pelo mundo. São Paulo: Editora cultura, 2004

Ao retornar a São Paulo, em 1914, Edu Chaves realizou o primeiro raid São Paulo – Rio de Janeiro, batendo, simultaneamente, os recordes sul-americanos de velocidade e distância. Contudo, foi em 1920, após ter atuado como aviador militar na primeira Guerra Mundial, que Edu Chaves realizou seu grande feito: venceu o maior desafio sul-americano de então, realizou o raid Rio de Janeiro – Buenos Aires. Muitos aviadores brasileiros e estrangeiros, já haviam tentado realizar o percurso. E no mesmo período que Edu Chaves preparava-se para o raid, havia uma equipe Argentina pretendendo o mesmo feito. Porém a vitória e a consagração quem conseguiu foi o brasileiro.<sup>70</sup>

Ao discorrer sobre o herói moderno, em sua análise da aviação e do esporte, nos anos vinte em São Paulo, Nicolau Sevcenko faz referência a Edu Chaves, observando que, sendo ele um esportista, campeão em várias modalidades automobilísticas e aviador, ele encarnava tudo quanto o novo século prometia.<sup>71</sup>

### **3.2 – NATAL E OS RAIDES TRANSOCEÂNCICOS**

Dada a sua situação geográfica, Natal adentrou os anos vinte acompanhando de perto o desenvolvimento da aviação mundial e brasileira.

Já em 1922, a cidade estava envolvida com o raid realizado pelos portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, os quais conseguiram fazer a travessia aérea do Atlântico Sul. O raid partira de Lisboa em direção à Recife. Natal era apenas uma alternativa de rota. O

---

<sup>70</sup> Mais detalhes sobre esse raide ver: SEVCENKO, Nicolau. Orfeu estático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e cultura nos frementes anos vinte, p77-81.

<sup>71</sup> SEVCENKO, Nicolau. Orfeu estático na Metrópole: São Paulo: Sociedade e cultura nos frementes anos vinte, p.80.

alto grau de envolvimento da cidade com este raid pode ser atribuído à intensa divulgação realizada pelo jornal *A República*, mas, também, ao fato da população identificar-se e sentir-se próxima dos recentes feitos aeronáuticos que o potiguar Augusto Severo, da família Albuquerque Maranhão, desenvolvera no início do século XX. Na França, realizou os primeiros estudos em balões dirigíveis, com intuito de conseguir estabilidade e uma segura dirigibilidade. Conseguiu criar o balão PAX, mas ao realizar um vôo sobre Paris, em 1906, o balão explodiu causando a morte de Augusto Severo e de seu mecânico George Sachet. No entanto, seus estudos são considerados uma grande contribuição ao progresso da aviação. Em virtude desse feito de Augusto Severo, a população de Natal se sente ligada à aviação. Dessa forma, nos anos vinte, quando a cidade entra na rota dos raids transoceânicos, a população sempre lembrou o nome de Augusto Severo. Foi constante nessa época, depois que um raid chegava à cidade, as autoridades, os pilotos e a população que presenciava a chegada desses aviões, se deslocarem para a Praça Augusto Severo, na Ribeira, onde eram realizadas as homenagens e os discursos. Mesmo no caso do raid dos portugueses, o qual não chegou a pousar em Natal, percebe-se a grande euforia que tomava conta da cidade.

Os portugueses só chegaram em Recife em 05 de junho de 1922, mas, desde maio, a associação de Escoteiros do Alecrim preparava-se para uma grande romaria cívica a estátua de Augusto Severo, para comemorar o sucesso do raid. Observando os detalhes dessa romaria, a qual contou com demasiado apoio da população local e com diversos discursos, os quais, além de exaltarem o feito heróico de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, recordaram com emoção a história da conquista dos ares. Nesses discursos, assim como nos que se seguiriam a eles no decorrer da década, é expressivo a forma patriótica como invocam o nome de Augusto Severo. O jornal *A República* transcreve um discurso proferido pelo Dr. Moyses Soares, em homenagem aos portugueses:

Bella, consoladora idéia a vossa, meus caros amigos, unindo a consagração da tenacidade heróica de Sacadura e Gago Coutinho, ao sacrificio glorioso de Augusto Severo!(...)O Brasil vive, cresce e triumpha, digno de teu nome, ó pátria irmã, na paz e na guerra, não deslustrante jamais o esplendor de tua história – eterna lição de brio e de coragem<sup>72</sup>

Ainda no mesmo ano da vitória dos portugueses, Natal assistiu ao pouso de um hidroavião no rio Potengi. Foi o “Sampaio Correia” que pilotado pelo cearense Pinto Martins e o americano Walter Hinton realizou o raid Nova York – Rio de Janeiro, chegando a Natal em 21 de dezembro de 1922. Paulo Viveiros mostra que o jornal *A República* deu toda publicidade ao raid, o qual em virtude da novidade, despertou a atenção da grande massa popular que pela primeira vez via voar sobre sua cidade um avião.

Em Natal, a segunda metade da década de vinte é marcada pelo intenso movimento aviatório, em decorrência da corrida pela quebra de recordes, que se tornou objetivo de diversos países, sobretudo os europeus. Especificamente o primeiro semestre de 1927, foi um período de vários vôos transoceânicos. De acordo com Medeiros, “estava-se presenciando um momento histórico da aviação. A conquista do espaço intercontinental contra o tempo, numa provação de coragem humana e valorização de suas máquinas.”<sup>73</sup>

Em 24 de fevereiro de 1927, chega a Natal o avião “Santa Maria” pilotado pelo italiano De Pinêdo, o qual realizou o raid Roma – Brasil. Os aviadores que o antecederam na tentativa de ligar o continente africano ao Brasil num vôo direto não obtiveram sucesso. De Pinêdo, devido um acidente, teve que parar em Fernando de Noronha, retardando assim sua viagem e prejudicando seu objetivo que era ser o primeiro e o mais rápido na travessia do Atlântico. Paulo Viveiros mostra a grandiosa recepção que o aviador teve e como ele estava contrariado em virtude do acidente:

---

<sup>72</sup> A República. 08.06.1922

<sup>73</sup> MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos Geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte. Natal: Imprensa Universitária, 1973, p.165.

Natal esperava-o com festas e aclamações deslumbrantes. Dez mil pessoas enchiam o cais da fiscalização do porto(...)o prefeito da cidade, senhor Omar O'grady saúda-o com entusiasmo e o Marquês agradece, sobriamente, por trás das alas das jovens que lhe jogavam flores(...) ao mau humor do Marquês, contrastavam as alegrias da população que ansiava em conhecer o aviador<sup>74</sup>

Nesse relato e, principalmente, nesse mau humor do aviador, percebe-se o grau de importância dado aos recordes. A travessia do Atlântico já havia sido feita pelos Portugueses Sacadura e Gago Coutinho, mas De Pinêdo pretendia realizá-la num vôo direto.

Já em 18 de março de 1927, chega à cidade o hidroavião "Argos", pilotado pelo português Sarmiento Beires, que pretendeu realizar uma viagem de circunavegação mundial num raid de 41.000 km em 60 dias. Porém não conseguiu, vindo a afundar em março, mas nada aconteceu à tripulação. Paulo Viveiros recorda que "o ambiente era o mesmo que presedira a recepção do Marquês De Pinêdo, alas de moças que jogavam flores, o povo aclamando(...)"<sup>75</sup>

Ainda em março, dois dias após a chegada do "Argos", foi a vez da esquadrilha Dargue dos Estados Unidos, composta de cinco aviões, que realizou o primeiro raid em torno das Américas. Essa viagem durou cerca de quatro meses e fez um percurso de mais de 30.000 km. Paulo Viveiros relata que foi uma surpresa a chegada dessa esquadrilha à cidade.<sup>76</sup>

Ao contrário da esquadrilha Dargue, que não foi esperada pela população, o hidroavião "Jahú", pilotado e de propriedade do paulista Ribeiro de Barros, foi um dos raids mais aguardados, sobretudo por que seria a primeira travessia do Atlântico Sul realizada por brasileiros.

---

<sup>74</sup> VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p47

<sup>75</sup> Ibid., p.52

<sup>76</sup> Ibid, p.56

Como já foi mencionado, o primeiro semestre de 1927 foi um período de grande movimentação aérea, ao mesmo tempo foram programados diversos vôos transoceânicos, os quais deixavam um ambiente de competição. Entre estes o que mais interessava ao Brasil, era o do paulista Ribeiro de Barros que realizou o raid Gênova-Dakar-Natal e Rio de Janeiro. Contudo, pretendendo percurso semelhante, estava o francês Saint Romam, que pilotando o “Paris Amerique Latine” tentou ligar Paris à Natal.

Em meio a toda essa movimentação, a imprensa estava irradiante, a brasileira, devido ao nacionalismo de que se revestia o “Jahú”, e a imprensa mundial estava na expectativa de quem faturaria o primeiro “Orteig” de 25.000 dólares, oferecido ao piloto que realizasse a travessia do Atlântico Norte. Concorreram este prêmio, os franceses Nungesse e Coli, que no avião “Pássaro azul” partiram da Europa em direção à América do Norte, e o americano Charles Lindenberg que pilotando o avião “Spirit Saint Louis”, conseguiu a façanha de num vôo direto ligar Nova York à Paris. Os franceses tiveram destino diferente, desapareceram no Atlântico Norte.

Retornando à travessia do Atlântico Sul, sem disputar nenhum prêmio, e sim a quebra de recordes, estavam em cena o “Jahú” e o “Paris Amerique Latine”. Conforme afirma Medeiros, as estações de rádio do Brasil “espalhavam notícias constantes da travessia, esperando-se que batesse o feito anterior do “Argos”, então festivamente acolhido no Rio de Janeiro, e que chegasse primeiro a Natal do que o avião de Saint Romam.”<sup>77</sup>

O “Jahú” partira em 29 de abril de 1927 de Porto Praia (Cabo Verde) para Natal. No dia seguinte souber-se que o avião caíra perto de Fernando de Noronha, mas nada aconteceu aos tripulantes. Todavia Medeiros mostra bem a expectativa que viveu, não só a tripulação do “Jahú”, mas toda população brasileira, diante da imprevisão da continuação do raid e da

---

<sup>77</sup> MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos Geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte, p.165.

probabilidade do francês chegar primeiro à Natal. Ainda “no dia 05 de maio, Ribeiro de Barros aguardava a nova hélice em Fernando de Noronha, quando a imprensa anunciou a largada de Dakar para Natal do “Paris Amerique Latine” de Saint Romam. Então o suspense foi martirizante.”<sup>78</sup>

Contudo, o que ocorreu foi que o francês saiu da rota e desapareceu, ficando a França e o Brasil em grande expectativa, principalmente Natal que já o aguardava. Somente em junho do mesmo ano, os restos do avião dele foram identificados no litoral brasileiro. Por outro lado, o “Jahú”, recuperado em 14 de maio, conseguiu chegar a Natal. Medeiros, ao descrever a recepção dos tripulantes pelos moradores da cidade, relata:

Multidão. Toda a cidade estava às margens do Potengy(...)o desembarque desses homens em terra foi um pandemônio. Ninguém conteve a multidão. Arrebatados percorreram ruas de Natal nos ombros do povo. Depois manifestações oficiais e particulares intermináveis.<sup>79</sup>

De acordo com Paulo Viveiros, o raid do Jahú despertou um sentimento nacionalista na população do país e Natal, sendo porto imediato de escala, acompanhou o resto do país no mesmo ardor nacionalista. Ele recorda que “o povo entoava canções: As asas do Jahú representam a bandeira brasileira.”<sup>80</sup>

Em 17 de julho de 1927 chega a Natal, pousando na Redinha, o primeiro aeroplano que só poderia pousar em campo apropriado. Era o piloto francês Paul Vachet representante da companhia francesa Latecoère, a qual pretendia um convênio com o governo para fazer suporte do correio internacional, visto que a companhia alemã Kondor já havia conseguido no sul do país. Também, era objetivo dessa companhia francesa estabelecer uma rota Paris - Buenos Aires, via Dakar. Dessa forma, Natal seria o melhor lugar para o serviço de

<sup>78</sup> MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos Geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte, p. 166

<sup>79</sup> Ibid., p. 167

<sup>80</sup> VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p. 60

vôos de ida e volta para Dakar. No entanto, como Natal não tinha um campo de pouso apropriado para aeroplano e biplano terrestre e isso ia contra os interesses da Latecoère, ela enviou um representante para estabelecer em Natal um campo de aviação. Foi com esse objetivo que, em 1927, Paul Vachet chegou a cidade, conforme mostra Viveiros numa transcrição de um trecho do livro “Avant Les Jets” de autoria do francês, no qual descreve como descobriu Parnamirim para ser o local do campo de aviação:

Era-nos necessário encontrar, nos arredores da cidade, um local conveniente para nele construir o aeródromo. Nossas buscas permaneceram infrutíferas, durante vários dias, até que o acaso nos colocou em presença de um Oficial do Regimento estacionado em Natal, Sr. Guerreiro. Ele nos apontou a uns 20 quilômetros da cidade, uma imensa planície(...)coberta por uma pequena vegetação, o terreno era apenas acessível pela Estrada de Ferro da companhia GREAT-WESTERN(...)Tendo considerado a planície conveniente para a construção de um aeródromo importante, procurei o proprietário do terreno. Tratava-se de um português, grande comerciante em Natal, o Sr. Machado(...)dando-se conta da valorização do restante de sua propriedade, ele fez lavrar imediatamente uma escritura de doação do imóvel.<sup>81</sup>

Em 14 de outubro de 1927, Parnamirim, com pistas de grama e barro, estava em condições de receber aeroplanos. O avião “Nugesser Coli”, pilotado pelos franceses Costes e Lebrix, foi o primeiro a pousar em Parnamirim.

Assim como o Jahú do paulista Ribeiro de Barros, um outro raid impregnado de nacionalismo foi o dos italianos Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin, que em julho de 1928, no avião Savoia Marchetti S-64, realizaram o raid Roma-Natal. Até então o maior raid da Itália, o que significou demasiado prestígio a aeronáutica daquele país. Em Natal, a população que já convivia com a expectativa de ver e festejar a chegada de aviões, estava ansiosa para assistir o pouso do avião italiano, como mostra o jornal *A República*:

Desde ante-hontem a população desta cidade aguardava com um grande interesse a chegada do avião Savoia, que saíra de Roma no dia 3 às 19:51, hora local, em vôo direto para Natal. A falta de

---

<sup>81</sup> VIVEIROS, Paulo. História da aviação do Rio Grande do Norte, p.125

informações, no entanto, púnha em sérias apprehensões os que acompanhavam esse feito extraordinário da aviação mundial.<sup>82</sup>

Devido uma cerração, os aviadores não conseguiram ver o campo de pouso de Parnamirim, pousando, assim, na Praia de Touros.”(...)Na noite de chegada do Savoia à Touros, a população dessa villa foi incançavel em obsequiar os distintos aviadores Ferrarin e Del Prete, além de demonstrações públicas de grande júbilo.”<sup>83</sup>

Ainda no dia 24 de julho de 1928, o vôo Roma – Natal era comemorado em Natal. É notável a fama e o prestígio que o aviador alcançava em pouco tempo e o modo como a cidade explorava isso.No jornal *A República* lemos:

O Dr. Omar O’grady offerecerá hoje, às 21 horas, no salão nobre do palacete da prefeitura, uma recepção aos aviadores italianos(...)por ocasião dessa festividade, o prefeito de nossa capital procederá a entrega de diplomas de cidadãos natalenses aos bravos aviadores(...)pelo alto significado da festa de hoje, não hesitamos em declarar que se revestirá do maior brilhantismo possível.<sup>84</sup>

Este raid terminou tragicamente, no Rio de Janeiro, ao experimentarem um novo avião.Sofreram um acidente no qual veio a falecer, depois de dois dias no hospital, o piloto Del Prete.

Devido ao sucesso do raid Roma-Natal, em 1930 a Itália organizou uma esquadrilha de doze hidroaviões, que passando por três continentes ligou a Itália ao Brasil, sendo Natal a primeira capital a ser visitada. O esquadrão chegou nessa cidade em 06 de janeiro de 1931. Paulo Viveiros acompanhou todos os acontecimentos, juntamente com outros jornalistas do Brasil e da Itália que se encontravam em Natal para registrar o sucesso do raid. Ele recorda

---

<sup>82</sup> A República. 06.07.1928

<sup>83</sup> A República. 10.07.1928

<sup>84</sup> A República. 24.07.1928

que logo que os aviadores saltaram, “a banda de música da polícia executou o hino fascista. Em seguida vencendo a multidão, desfilou pela cidade um curso de automóveis conduzindo os aviadores italianos.”<sup>85</sup>

A esquadilha de Balbo foi que transportou a coluna capitolina, oferecida à cidade em homenagem ao raid de Ferrarin e Del Prete que ligou Roma à Natal num vôo direto. Essa coluna, a qual foi inaugurada, no dia 08 de janeiro de 1931, na esplanada do cais do porto demonstra as relações de amizade, comum entre as nações da época. Medeiros ao tratar da coluna capitolina, afirma que “essa dívida histórica é muito significativa para a cordialidade entre as nações amigas.”<sup>86</sup>

Ainda no início dos anos trinta chega a Natal o francês Jean Mermoz, o qual inaugurou o correio aéreo sobre o Atlântico Sul. Até 1936, ano em que morreria ao realizar a 23 travessia do Atlântico, Jean Mermoz retornava periodicamente a Natal, onde chegou inclusive a morar. Sobre este aviador, Pery Lamartine mostra que era “um tipo atlético, simpático, desportista que gostava de praticar tênis e nadar na praia do meio.”<sup>87</sup> Assim como Edu Chaves, um modelo do novo homem.

Ao final dos anos vinte e início dos trinta, os aviões já tinham aumentado de tamanho e potência, em grande parte devido ao aperfeiçoamento introduzido com a primeira Guerra e com a competição pela quebra de recordes, já que os países investiam em suas máquinas. Dessa forma os vôos passaram a ser realizados com mais segurança e seguindo rotas já predeterminadas. Ao mesmo tempo que, deixavam de ser encarados como novidades.

Em Natal, especificamente, os muitos raids realizados na década de trinta, assim como a regularidade das atividades da companhia francesa (Latecoère), que desde o final dos

---

<sup>85</sup> VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p.89

<sup>86</sup> MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos Geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte, p.175. Mais detalhes sobre a coluna capitolina, ver: VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p.197-212

<sup>87</sup> LAMARTINE, Pery. Epopéia no ares. Natal: Fundação José Augusto, 1995, p.53

anos vinte realizava vôos com correspondências e passageiros, tornaram o avião familiar aos habitantes de Natal, consumando-se a partir daí uma certa banalização da aviação. Segundo Cascudo, esses fatores “dispiram do aviador a sua carapuça divina e tornaram-no apenas, e gloriosamente, um homem que vence a natureza.”<sup>88</sup>

### 3.3 – A AVIAÇÃO E O GOVERNO DE JUVENAL LAMARTINE

Juvenal Lamartine, desde o início do movimento aviatório em Natal, quando ainda era deputado federal, já estava ligado à aviação. No jornal *A República* do início da década de vinte ele escreveu diversos artigos sobre a aviação. Num desses, em 1922, por ocasião do raid dos portugueses Sacurada Cabral e Gogo Coutinho, Juvenal Lamartine exalta a façanha desses dois aviadores, de maneira fervorosa.

Lamentamos com todos os portugueses e brasileiros os occidentes que successivamente vêm de impedir a continuação do sensacional raid aéreo empreendido por Sacadura Cabral e Gogo Coutinho, hoje como hontem merecedores de maior admiração de todo o mundo. Entretanto, coroado o raid, até o ponto adeantado que chegou, de todo êxito, no que dependia da perícia, ciência e coragem inexcedíveis desses mais que eméritos aviadores, em nada lhes diminuiram os acidentes a glória immarcescível do feito Humanidade exaltai! Raça nobre, vanglormai-vos!<sup>89</sup>

Já em 1927, devido ao intenso movimento aviatório desse ano, Juvenal Lamartine, Senador nesse período, apresentou na Câmara Federal o projeto de lei para se criar, em Natal, um aviódromo. Segundo Lenine Pinto, “O projeto recebeu parecer favorável do Senador

---

<sup>88</sup> DANTES, Maria Amélia. No caminho do avião. In: SILVA, Marcos (org). Dicionário Crítico Câmara Cascudo. São Paulo: Editora perspectiva, 2003, p.23,

<sup>89</sup> A República. 17.05.1922

Menelau Tavares na Comissão da Marinha e Guerra do Senado, em agosto de 1927, mas não há notícia de sua aprovação nem de que tenha sido considerado pelo executivo.”<sup>90</sup>

Desde assumiu o governo do Estado, no início de 1928, Juvenal Lamartine concedeu grande impulso à aviação. No discurso do dia 13 de Julho e 1928, quando da ocasião do almoço em homenagem aos aviadores italianos Ferrarin e Del Prete, fica claro que aviação era um dos principais objetivos do seu governo. Num trecho de seu discurso lemos:

Compreendo o futuro e a importância da navegação aérea, não pouparei esforços nem sacrifícios para aparelhar Natal e o seu magnífico porto dos mais modernos e aperfeiçoados melhoramentos exigidos pelo conforto e segurança desse incomparável meio de transporte. O meu grande sonho é que diariamente se cruzem, no céu azul desta cidade, aviões de todas as procedências.<sup>91</sup>

Realmente o incentivo ao desenvolvimento da aviação local foi uma das principais iniciativas do seu governo. Na mensagem de governo de 1929, Juvenal Lamartine relaciona todos os decretos de lei de Julho de 1928 a Junho de 1929, entre esses decretos está o nº 392 de 1º de Agosto de 1928, que, “Autoriza o Governo a mandar construir, ad-referendum da Assembléia Legislativa, o Porto aéreo de Natal, abrindo o necessário crédito.”<sup>92</sup>

O governo cedeu para construção do Aero Clube de Natal um terreno situado no bairro do Tirol. A nova instituição foi inaugurada no dia 29 de Dezembro de 1928, até então só existia o Aero Clube do Brasil, localizado no Rio de Janeiro. Revelando o grau de importância que a aviação significava para a cidade e para a ação do governo, no jornal “A República” do mesmo dia da inauguração, encontramos: “Solicitamos ao commercio desta

---

<sup>90</sup> PINTO, Lenine. Natal/USA. Brasília: Senado Federal, 1976, p.15

<sup>91</sup> A República. 14.07.1928.

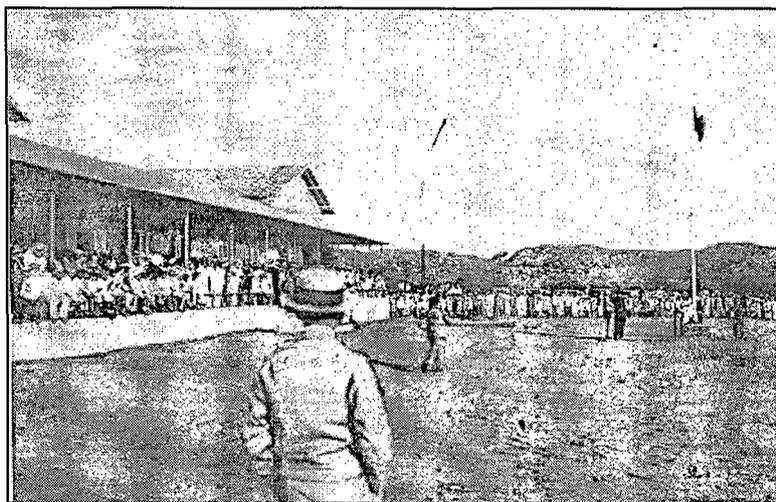
<sup>92</sup> [www.uchicago.edu/info/index.html](http://www.uchicago.edu/info/index.html). Acessado em 20.10.2004

praça que em sinal de apreço a esse acontecimento, feche as suas portas às 15 horas de hoje, de maneira que os seus elementos possam associar-se às festividades.”<sup>93</sup>

De mesma forma que a chegada de um avião á cidade era presenciada por muita gente, a inauguração do Aero clube atraiu um grande público desejoso de fazer parte daquele momento glorioso para a aviação do Estado.O jornal *A República* do dia seguinte à inauguração descreve brevemente o acontecido:

Foram muito além de nossa expectativa as festividades com que o Aero Clube procedeu hontem, às 16 horas , á sua inauguração. O povo em massa, estacionou nas cercaneas Doda sede do Club e do seu campo de aterrissagem, avacionado os aviadores que realisavam acrobacias aéreas.<sup>94</sup>

A foto abaixo registra um momento dessa festividade:



Fonte: VIVEIROS, 1974.

Durante a inauguração uma esquadrilha de aviões, partindo do campo de Parnamirim, efetuaram evoluções sobre a cidade e sobre a sede do Clube. Entre esses aviões estava o “Blue Bird” do Aero Clube, que na ocasião foi batizado com nome de “Natal”.

---

<sup>93</sup> A República. 29.12.1928

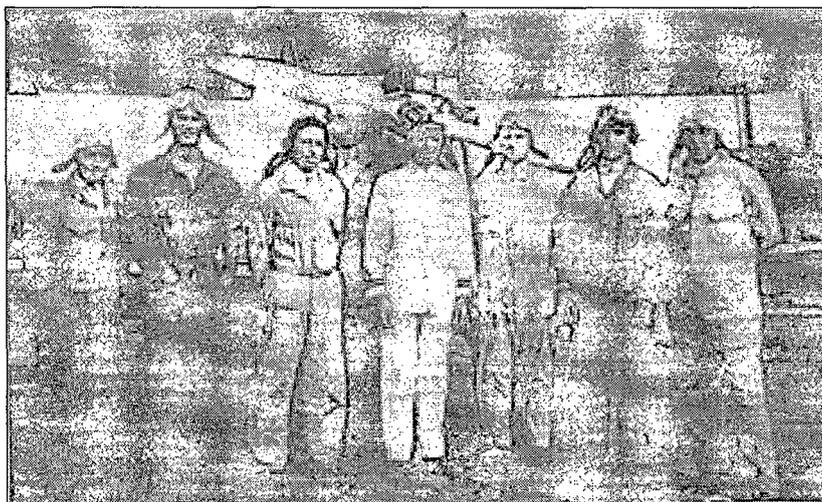
<sup>94</sup> A República. 30.12.1928

Mesmo tendo sido inaugurado no dia 29 de Dezembro de 1928, o Aero Clube só conseguiu fazer funcionar a sua escola de pilotagem no segundo semestre de 1929. Grande contribuição para isso foi que somente quatro meses após a inauguração, o governo conseguiu liberar um crédito especial, conforme decreto nº 429 de 30 Abril de 1929, que declara:

Fica claro, ad-referendum da Assembléia Legislativa, um crédito especial na importância de duzentos contos de réis (20000\$000) para ocorrer ao pagamento das despesas realizadas com a fundação do Aero Clube do Rio Grande do Norte, preparo do respectivo campo e aquisições de aviões.<sup>95</sup>

Somente em 1º de Dezembro de 1929 é que sai no jornal “A República” o edital de abertura de matrículas da escola de pilotagem, tendo como instrutor o comandante Djalma Petit do Rio de Janeiro. E já em 30 de Fevereiro de 1930 sai a primeira turma de aviadores diplomados no Aero Clube do Rio Grande do Norte.

Na foto a seguir os pilotos dessa, todos norte riograndenses. Da esquerda para direita, Edson Dantas, Otávio Lamartine, Plínio Saraiva, o instrutor Djalma Petit, Álvaro Coriello, Eloi Caldas e Fernando Pedroza.



Fonte: LAMARTINE, 1995

---

<sup>95</sup> VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p.181

O Aero Clube de Natal, além do campo de aviação, tinha sala de jogos, quadra de tênis, piscinas e salão de danças, onde as grandes festas eram realizadas. Dessa forma, além de desenvolver a aviação no Estado, empreendeu outras atividades desportivas e sociais. Natal, desde 1915, já tinha outros centros desportivos, os clubes de futebol ABC e América, o Centro Náutico Potengy, o Sport Clube de Natal, entre outros que consolidaram a valorização dos esportes na capital. Nesse sentido, o Aero Clube foi mais um desses clubes, que além dos esportes, o que tinham em comum era a associação, apenas, da elite social local.

Numa época em que a vida noturna da cidade, conforme afirma Soares, “se restringia às esporádicas festas do Natal Clube, às sessões dos cinemas, aos espetáculos circenses, e a algumas poucas apresentações teatrais”<sup>96</sup>, o Aero Clube se consolidou como o mais novo local de lazer urbano, conferindo demasiado prestígio aos seus participantes, sobretudo, a elite local. Segundo Viveiros, ele “tornou-se o ponto elegante de reunião da sociedade natalense. Viveu época de esplendor e de festas.”<sup>97</sup>

Com menos de um mês de sua inauguração, o Aero Clube passou a proporcionar aos seus associados e familiares uma espécie de “batismo do ar”. No jornal *A República*, desse período, percebe-se que a diretoria do clube pretendia que esses vôos fossem regulares.

A diretoria do Aero Club querendo proporcionar aos seus associados e famílias horas de distração encantadora, lhes está facilitando passeios aéreos, sobre esta capital, no excelente aparelho “Natal”, de propriedade do club. Domingo último realizaram-se os primeiros desses vôos, que a diretoria do club manterá regularmente todos os domingos.<sup>98</sup>

Numa época de valorização da aviação e dos esportes, um estabelecimento como o Aero Clube que congregava estas duas atividades, conferia demasiado prestígio à cidade, e

---

<sup>96</sup> SOARES, Jamilson. Fragmentos do passado: Uma (re)leitura do urbano em Natal na década de 20, p.153.

<sup>97</sup> VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p.181

<sup>98</sup> A República. 22.01.1929

principalmente aos seus associados. Fazer parte dele, participar do “batismo do ar”, freqüentar os grandes bailes, era destinado à elite. Todavia, mesmo para a população expectadora desses acontecimentos, o fato de ter em sua cidade um ambiente como este, era motivo de um peculiar orgulho.

Ainda em janeiro de 1929, o governador Juvenal Lamartine continua com a inauguração de campos de pouso no interior do Estado. No dia 22 do mês em referência, inaugura o de Angicos e Mossoró. Os primeiros campos foram inaugurados, em agosto de 1928, em Acari e Caicó, conforme mostra o jornal *A República*:

Inauguram-se os campos de aviação de Acary e Caicó. O presidente Juvenal Lamartine viaja em avião da CGA(...) quis evidenciar de maneira positiva, que o desenvolvimento da aviação civil e comercial constitui uma das preocupações constantes de seu governo, animando em diversas localidades do interior, o estabelecimento de campos de aterrissagem.<sup>99</sup>

No decorrer de 1929 diversos campos foram inaugurados. Em janeiro de 1930 já tinham sido inaugurados 18 campos no interior, os quais facilitavam o intercâmbio aéreo entre a capital e interior. Na mensagem de governo de 1930, Juvenal Lamartine afirma, “O desenvolvimento da aviação em nosso Estado prossegue com a mesma animação e entusiasmo(...) os campos de pouso existente no Estado que eram em número de 14 naquela época, está hoje elevado a 28.”<sup>100</sup>

As iniciativas de Juvenal Lamartine não se restringiram à criação do Aero Clube e dos campos de pouso no interior do Estado. Ele obteve muito destaque, também, em virtude de, desde muito cedo, usar avião em seus deslocamentos. Essa ação de Juvenal Lamartine despertava a atenção de todos, já que viajar de avião nesse período era considerado um ato de

---

<sup>99</sup> A República. 16.08.1928

<sup>100</sup> [www.uchicago.edu/info/index.html](http://www.uchicago.edu/info/index.html) acessado em 20.10.2004

grande risco. De acordo com Pery Lamartine, “Juvenal Lamartine pensava diferente. Achava que encurtar as distâncias era promover o progresso e ele mesmo dava o exemplo.”<sup>101</sup>

Essa atitude do governante despertava a admiração da população. O jornal *A República* de 02 de Junho de 1928 noticia a chegada de Juvenal Lamartine que viria do Rio de Janeiro, para o dia seguinte:

Deverá chegar amanhã a esta capital, de regresso de sua viagem ao Rio, o Sr. Presidente do Estado(...)No cais “Augusto de Lyra” o povo aguardará o desembarque do S. Ex. , que será então saudado pelo Dr. Luis da Câmara Cascudo, em nome do povo.<sup>102</sup>

No momento dessa recepção, Cascudo faz um discurso, que o jornal *A República* mostra:

A viagem do presidente fixava o seu modo de agir. Rapidez, sobriedade, precisão, serenidade. Como cronista, o orador não esqueceu o recorde presidencial das distâncias em avião. Como norte riograndense afirmava o seu orgulho pelas atitudes de seu dirigente.<sup>103</sup>

Esse trecho do discurso revela bem a consolidação da imagem moderna que Juvenal Lamartine adquiria com esses vôos, que se dirigiam para outros Estados, como para o interior do Rio Grande do Norte, quando ia inaugurar algum campo de pouso. Ele não era só o propagador e incentivador da aviação. Como mencionou Pery Lamartine, ele mesmo dava o exemplo.

O grau de desenvolvimento a que chegou a aviação no Estado certamente foi fator importante para essa atribuição de governante moderno que recaiu sobre Juvenal Lamartine. E, na seqüência, estendeu a ação do Rio Grande do Norte a todo o país. No final dos anos vinte, é comum encontrar referências elogiosas a Juvenal Lamartine, publicadas em jornais.

---

<sup>101</sup> LAMARTINE, Pery. *Epopéia nos Ares*, p.40.

<sup>102</sup> *A República*. 02.06.1928.

<sup>103</sup> *A República*. 05.06.1928.

Por exemplo, *A República* desse período transcreve um artigo publicado no Diário de São Paulo:

Graças à energia do presidente Juvenal Lamartine(...)essa capital será, em breve, colocada entre as primeiras cidades brasileiras do norte. Ponto obrigatório de todos os cruzeiros aéreos, que demandam o continente, Natal afirma-se como um núcleo progressista de intensa irradiação na vida do nordeste.<sup>104</sup>

Contudo, não foi apenas a aviação que lhe trouxe destaque nacional como líder político, Juvenal Lamartine foi o grande idealizador do sufrágio feminino do Estado. Em outubro de 1927, quando era Senador, a Assembléia Legislativa do Estado elaborava a Lei eleitoral, Juvenal Lamartine “telefonou para o governador José Augusto solicitando que se introduzisse nesta lei o direito do voto feminino.”<sup>105</sup>

Independente de essa ação ser ou não uma estratégia política, devido as eleições próximas, na qual se candidataria ao cargo de governador, de acordo com Souza, “este foi um ato pioneiro para o Rio Grande do Norte, e para o Brasil, pois, somente em 1932 foi que a constituição Federal reconheceu à mulher o direito de votar.”<sup>106</sup>

O jornal *A República* revela a repercussão que o assunto teve, anunciando a imagem de líder político moderno que Juvenal Lamartine consolidara durante o seu governo. Na edição do início de 1928, lemos:

A propósito da recente lei eleitoral deste estado, que concedeu direitos políticos à mulher, conquista liberal devida ao Sr. Juvenal Lamartine, tem recebido inúmeras mensagens de congratulações do país e do estrangeiro, onde a atitude do legislador riograndense repercutiu da maneira mais simpática, pondo em grande evidencia a elevada mentalidade política que orienta os destinos do Rio Grande do Norte.<sup>107</sup>

---

<sup>104</sup> *A República*. 22.02.1929

<sup>105</sup> SOUZA, Itamar. *A República velha no Rio Grande do Norte*, p. 253

<sup>106</sup> *Ibid.*, p.253

<sup>107</sup> *A República*. 11.01.1928

Foi dessa forma que em meados de 1928, quando a cidade já era conhecida como “caes da Europa”, que artigos do jornal *A República* se referia a Natal como “Capital do feminismo e metrópole dos aeroplanos”.<sup>108</sup> Em relação a esses dois adjetivos, analisando o livro que Juvenal Lamartine escreveu sobre seus quase dois anos de governo, percebe-se a referência histórica que ela faz a Nísia Floresta e Augusto Severo, diante da posição de líder que Natal teve frente a questão, respectivamente, do feminismo e da aviação. Tratando desses dois assuntos ele afirma:

Berço de Nysia Floresta e berço de Augusto Severo – em nome de nosso passado, pela força de nossa tradição, tínhamos de vanguardear qualquer movimento nacional que tivesse, como objetivos supremos, a ascensão social e política da mulher e a intensificação de uma política aviatória.<sup>109</sup>

Esse livro de Juvenal Lamartine intitulado “O meu governo”, pode ser considerado uma espécie de relatório de governo, que ressalta todas as suas iniciativas. Nele, o ex-governador oferece explicação à população do Rio Grande do Norte quanto às acusações que recebera, de seus opositores, após sair do governo e do Estado, em 05 de outubro de 1930, por conta da Revolução. Nesse sentido, Souza analisa:

O governo Lamartine também teve seu lado negativo(...) A morte de Chico Pereira, as perseguições a Café Filho e aos seus correligionários e o episódio da caravana Luzardo, são fatos que permanecem indelíveis na memória coletiva norte-rio-grandense. Por estas atitudes, ainda hoje perdura a sua fama de governador violento.<sup>110</sup>

Assim sendo, ao lado da imagem de governante moderno, Juvenal Lamartine, carrega o estigma de um governo marcado pela violência.

Logo após a eclosão da Revolução de 1930, o desenvolvimento aviatório do Estado desacelerou, em conformidade com Paulo Viveiros, por que “faltou ao governo a

---

<sup>108</sup> *A República*, 28.07.1928

<sup>109</sup> LAMARTINE, Juvenal. *O meu Governo*. Rio de Janeiro: [S.M.], 1933.

<sup>110</sup> SOUZA, Itamar. *A República Velha no Rio Grande do Norte*, p. 254.

continuidade administrativa, por que os interventores e prefeitos pouco demoravam nas posições.”<sup>111</sup>

Todavia a notoriedade que a aviação do Rio Grande do Norte teve ao longo da década de vinte, juntamente com a importância da posição estratégica da cidade, contribuíram, decisivamente, para o papel que ela viria a desempenhar durante a segunda Guerra Mundial. E para o batismo de designações como a que Tarcísio de Medeiros se referiu, “Ninho de ases de todas as bandeiras”<sup>112</sup>

Mas, sobretudo, a intensa movimentação aérea e o desenvolvimento da aviação que o Estado alcançou nos anos vinte, contribuíram para impregnar a cidade e a população de ares modernos.

---

<sup>111</sup> VIVEIROS, Paulo. História da Aviação do Rio Grande do Norte, p.177.

<sup>112</sup> MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos Geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte, P.186

## CONCLUSÃO

Ao analisar o processo de modernização de Natal, não podemos deixar de frisar o caráter elitista que permeou todo esse processo. A instauração da modernidade se dá de forma lenta e localizada socialmente, atendendo aos anseios da elite política dominante. Assim, as necessidades de ordem funcional e estética foram atendidas, mas não foi objetivo de nenhum melhoramento desses responder aos problemas sociais que a cidade requeria.

Nos anos vinte, período de intensa celebração da tecnologia e da máquina, os homens lutaram pelo domínio do espaço e do tempo numa demonstração de vitória da técnica sobre o meio natural. É nesse sentido que se dá o desenvolvimento da aviação e das competições dos grandes raids transoceânicos, a bem sucedida travessia de um avião era um testemunho de fé na ciência e no progresso.

Em Natal, a aviação impulsionou o desenvolvimento da cidade. Foi objetivo da elite dominante aparelhar e adequar a cidade para que ela assumisse o papel de líder na aviação nacional. Dessa forma a aviação foi primordial na consolidação da imagem moderna que essa elite buscou tanto para a cidade como para eles mesmos.

Dada as limitações encontradas na elaboração desse trabalho no que concerne as fontes, sobretudo ao jornal *A República*, que fazia toda a cobertura da chegada dos raids à cidade, ficou a desejar mais detalhes do significado da chegada dos aviões e dos pilotos para a população local. Nos arquivos de Natal, o jornal *A República*, em sua maioria, já não estão em condições físicas para serem consultados. No caso dessa pesquisa, o que mais prejudicou foi que o jornal do primeiro semestre de 1927, período, como foi mencionado no trabalho, de intensa movimentação aérea na cidade, não estava mais disponível para consulta.

No entanto, através dos períodos em foram possíveis a consulta e de outras fontes, especialmente dos memorialistas, percebe-se a imagem moderna que os aviadores e sua máquinas deixaram na cidade. Ademais, o grau de desenvolvimento que o Estado alcançou na aviação com mais de vinte e cinco campos de pouso no interior, com a escola de pilotos funcionando no Aero Clube, campo de aviação e Natal sendo rota aérea de raids de todas as procedências, a população da cidade, mesmo as que eram apenas expectadores desses acontecimentos, sentiam-se fazendo parte deles. Eles não assistiram a esses acontecimentos como sendo externo a eles, para essa parte da sociedade o desenvolvimento da aviação que ocorreu nos anos vinte, também, deixou uma aura moderna.

Por fim, fica evidente que esse desenvolvimento aviatório ao lado da conhecida importância da posição estratégica da cidade, forneceram a estrutura básica para a importância que Natal teve durante a segunda Guerra Mundial.

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ARAÚJO, Humberto Hermenegildo. **O lirismo nos quintais pobres: A poesia de Jorge Fernandes**. Natal: Fundação José Augusto, 1997.

\_\_\_\_\_. **Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte**. Natal: UFRN. Ed. Universitária, 1995.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRANDÃO, Junito de Souza. **Mitologia Grega**. Petrópolis/RJ: Vozes, 1989, VIII.

CASCUDO, Câmara. **Ontem**. Natal: Imprensa Universitária, 1972.

\_\_\_\_\_. **História da Cidade do Natal**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

COSTA, Maria Suely. **O Canto de Cigarra e outros cantos: Revistas literárias do Rio Grande do Norte nos anos 20**. Natal, 2000. TESE.

DANTES, Maria Amélia. **No caminho do avião**. In: SILVA, Marcos (org). **Dicionário Crítico Câmara Cascudo**. São Paulo: Editora perspectiva, 2003

DRUMOND, Cosme Degemar. **Asas do Brasil: Uma história que voa pelo mundo**. São Paulo: Editora cultura, 2004.

EKSTEINS, Modris. **A Sagração da Primavera**. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.

FERNANDES, Augusto. **O pioneiro esquecido: Biografia de Augusto Severo**. Natal: Fundação José Augusto, 1981.

FERNANDES, Jorge. **Livro de Poemas e outras poesias**. Natal: Fundação José Augusto, 1970.

FERREIRA, José Luiz. **O modernismo na Província: Divulgação e produção poética**. In: ARAÚJO, Humberto Hermenegildo (org). **História de Letras: pesquisa sobre a literatura no Rio Grande do Norte**. Natal: Scriptorim Candinha Bezerra, Fundação Hélio Galvão, 2001.

HERSCHMANN, Micael M., PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (org) **A Invenção do Brasil Moderno. (Medicina, educação e engenharia nos anos 20-30)**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

HOBBSAWM, Eric J. **Nações e Nacionalismo desde 1870**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990

HOOK, Sidney. **O Herói na História**. Rio de Janeiro: Zahar editors, 1962.

LAMARTINE, Juvenal. **O meu Governo**. Rio de Janeiro: [S.M], 1933.

LAMARTINE, Pery. **O aeroplano: Estórias vividas**. Natal: Clima, 1983.

\_\_\_\_\_ **Epopéia no ares**. Natal: Fundação José Augusto, 1995.

LIMA, Pedro Antônio. **Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano**. São Paulo, 1998. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)-USP

\_\_\_\_\_ **O mito da fundação de Natal e a construção da cidade moderna segundo Manoel Dantas**. Natal: cooperativa cultural, Sebo Vermelho, 2000

MEDEIROS, Tarcísio. **Aspectos Geopolíticos e antropológicos da História do Rio Grande do Norte**. Natal: Imprensa Universitária, 1973.

MONTEIRO, Denise. **Introdução a História do Rio Grande do Norte**. Natal: EDFURN, 2000,

OLIVEIRA, Giovana Paiva. **De cidade A cidade**. Natal: EDFURN, 2000.

PEREIRA, Francisco das Chagas. **Leitura de Jorge Fernandes**. Natal: Fundação José Augusto, 1985

PINTO, Lenine. **Natal/USA**. Brasília: Senado Federal, 1976

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio Republicano, astúcias e ilusões do progresso. In: **História da Vida Privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v.3

\_\_\_\_\_ **Orfeu extático na Metrópole: São Paulo, Sociedade e cultura nos frementes anos vinte**: São Paulo: Companhia das letras, 1992.

\_\_\_\_\_ **Literatura como Missão: Tensões sociais e criação cultural na primeira República**. São Paulo: Editora brasiliense, 1983.

SOARES, Jamilson Azevedo. **Fragments do Passado: Uma (re)leitura do urbano em Natal na década de 20**. Natal, 1999. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) UFRN.

SOUZA, Eloy de. **Costumes Locais**.Natal:Verbo;Sebo Vermelho, 1999.

SOUZA, Itamar. **A República Velha no Rio Grande do Norte(1889-1930)**.Brasília:Centro Gráfico do Senado Federal,1989.

VIVEIROS, Paulo. **História da aviação no Rio Grande do Norte**.Natal:Universitária,1974

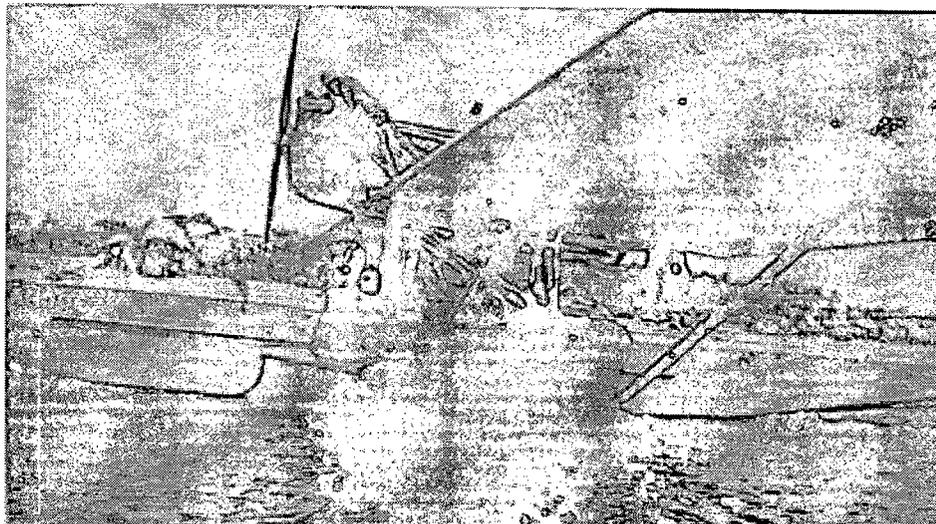
WEBER, Eugen. **França:Fin-de-Siècle**.São Paulo:Companhia das Letras,1988

## **FONTES**

A REPÚBLICA, Natal. 1920-1929

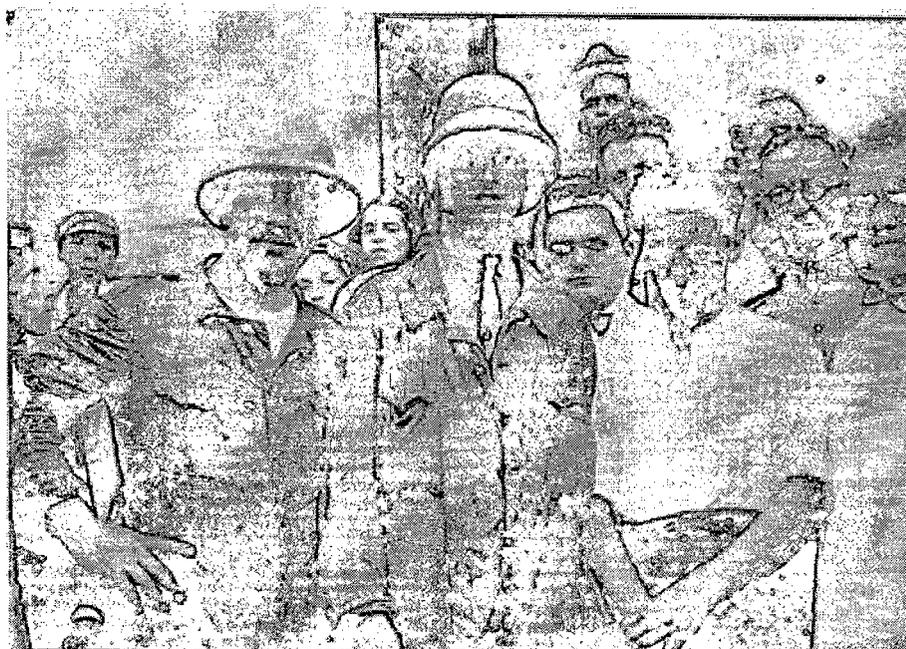
Mensagens de governo do Rio Grande do Norte (1924-1930) (on line) disponível em:[www.uchicago.edu/info/brazil/index.html](http://www.uchicago.edu/info/brazil/index.html).

## ANEXOS



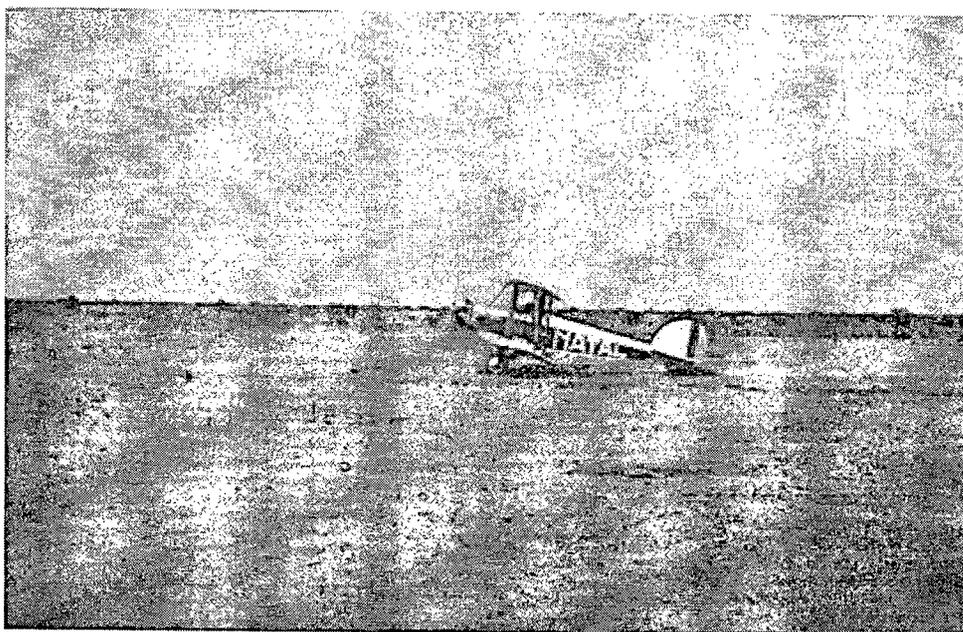
Avião ARGOS pousado no rio Potengi em 1927

Fonte: VIVEIROS, 1974



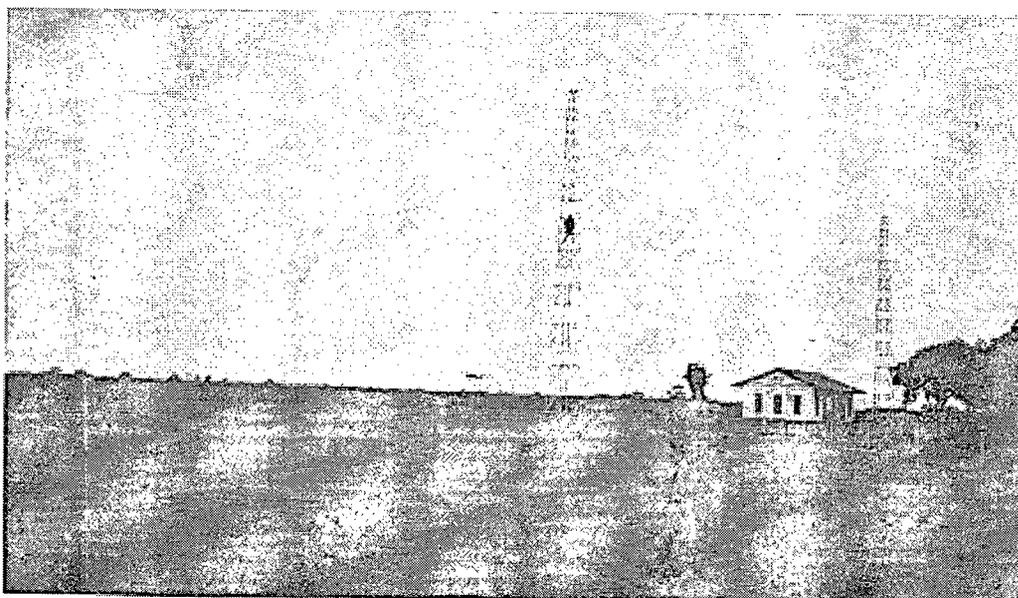
Pilotos do ARGOS, Beire e Castilho, com o prefeito de Natal Omar O'grady, Coronel João Augusto e Câmara Cascudo.

Fonte: VIVEIROS, 1974



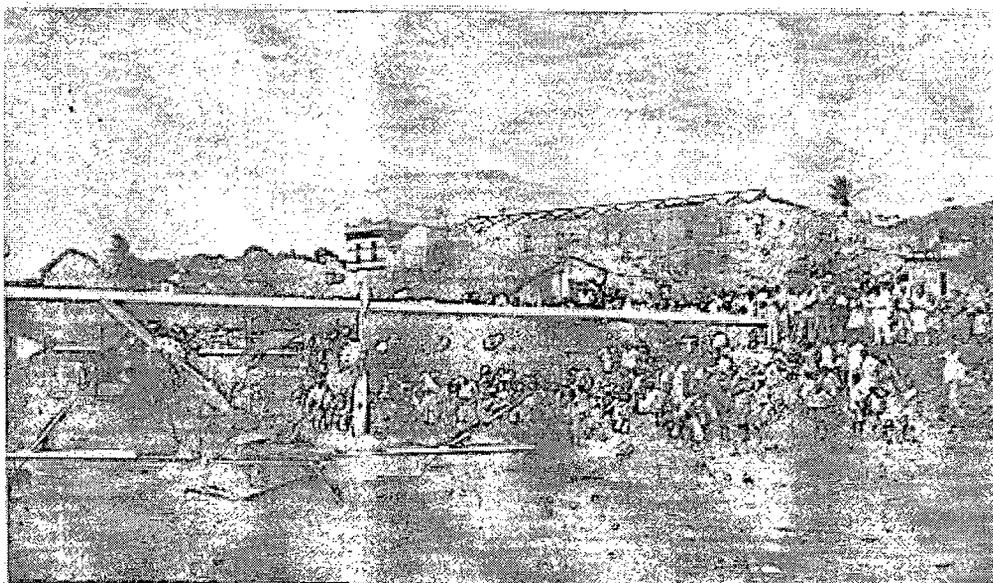
Primeiro avião de propriedade do Aero Clube pousado no campo de Parnamirim

Fonte: VIVEIROS, 1974



1929 – O campo de Parnamirim

Fonte: VIVEIROS, 1974



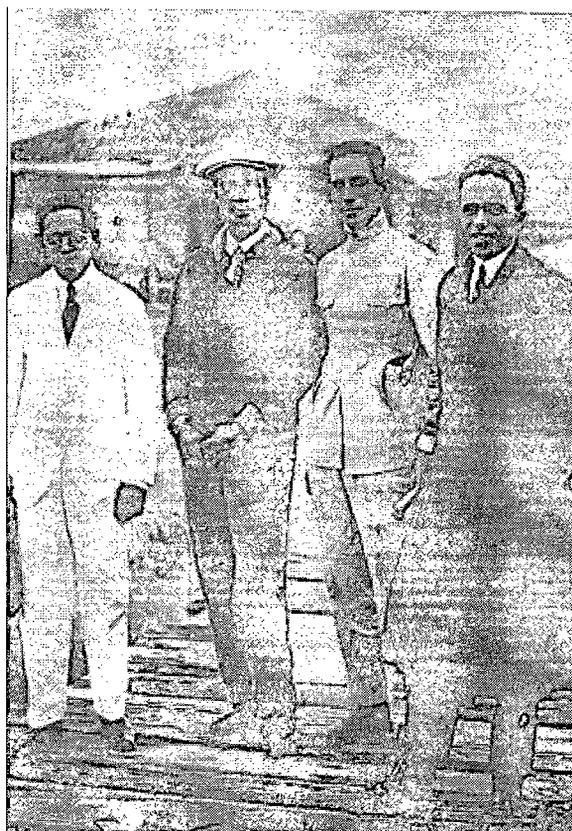
1930 – Hidroavião no rio Potengi, em frente ao Passo da Pátria

Fonte: VIVEIROS, 1974



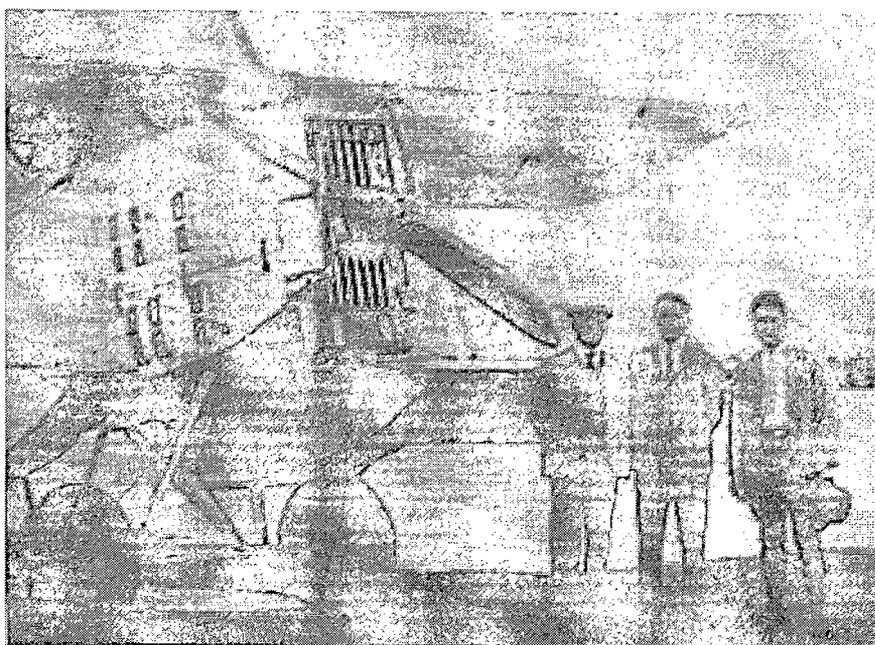
coluna capitolina

Fonte: VIVEIROS, 1974



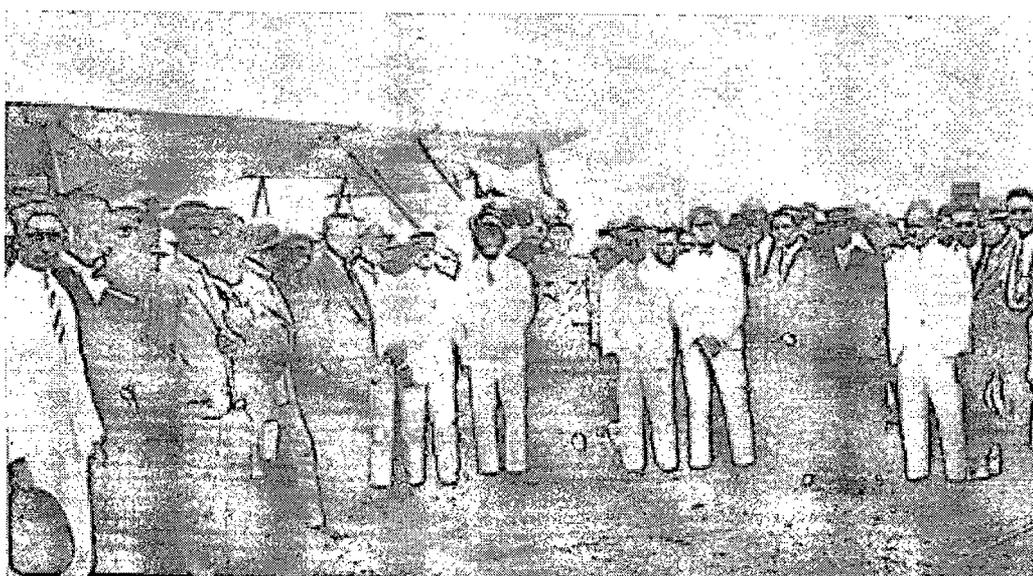
1928 – pilotos Ferrarin e Del Prete e Djalma Petit

Fonte: VIVEIROS, 1974



Inauguração do campo de Caicó – Juvenal Lamartine (próximo a hélice)

Fonte: LAMARTINE, 1995



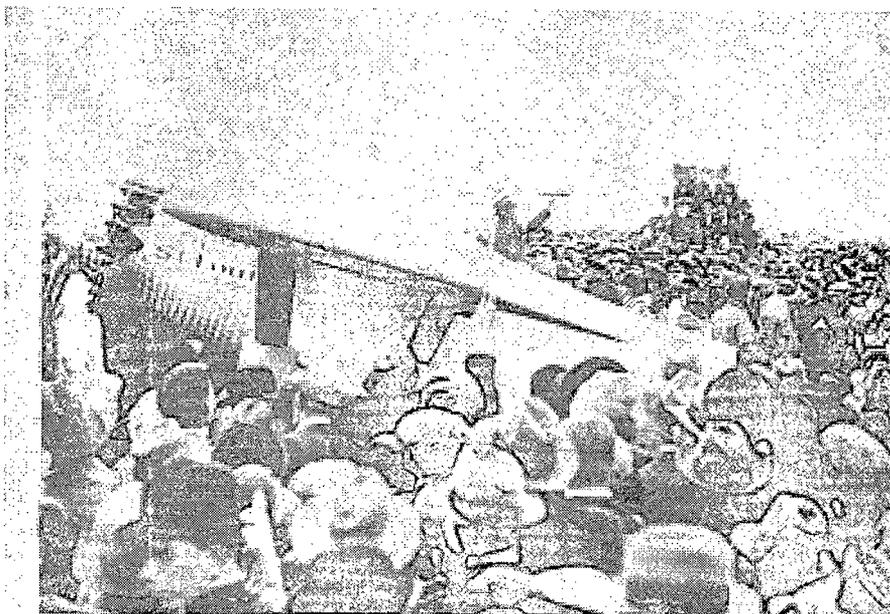
Inauguração do campo de pouso de Mossoró

Fonte: VIVEIROS, 1974



Lindenberg e o “Spirit Saint Louis”

Fonte: EKSTEINS, 1992



29.05. 1927 – Lindenberg chega no aeroporto de Croydon

Fonte: EKSTEINS,1992