

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

**O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO NO RIO
GRANDE DO NORTE**

Marcilio Barretto China

NATAL / RN

1997

MARCILIO BARRETTO CHINA

810 (oitto)
Wicliffe Costa

**O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO NO RIO
GRANDE DO NORTE**

Monografia para fins de avaliação na Disciplina de Pesquisa Histórica II do Curso de Graduação em História, na Universidade Federal do Rio Grande do Norte sob a orientação do Professor Wicliffe de Andrade Costa.

NATAL / RN

1997

AGRADECIMENTOS

Ao Sr. Hypérides Lamartine e a Sra. Vera China, pelos depoimentos;

Aos Srs. Ignácio Marino e Carlos Cerino pelas correspondências e informações.

Ao Sr. Carlos Affonso Migliora e o Sr. Aldo Pereira, pelo envio de seus livros.

À profª Maria Lúcia Benevides, pela revisão do trabalho.

DEDICATÓRIA

À Vera Alice China, minha tia, pelo pioneirismo e reconhecida competência numa época em que ser mulher era estar confinada ao lar.

Aos meus filhos, Afonso e Fernanda, principal motivo da busca de novos conhecimentos.

SUMÁRIO

I - INTRODUÇÃO	07
II - A AVIAÇÃO NO BRASIL	10
1 - Primórdios	10
2 - Aviação civil	12
a) Principais companhias aéreas	12
b) Situação atual	15
c) Condições de trabalho dos aeronautas	16
3 - Aviação militar	18
III - ASPECTOS DA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO RIO GRANDE DO NORTE	22
1 - Pequeno histórico da economia norte-rio-grandense	22
a) Características gerais	22
b) Capitania	23
c) Província	24
d) Estado	26
e) Perspectivas atuais	28
2 - As experiências de Augusto Severo	29
3 - Primórdios da aviação no Estado	34
4 - Os pioneiros: Juvenal Lamartine e Fernando Pedroza	36
5 - A Base Aérea de Natal	39
IV - AVIAÇÃO E FLUXO TURÍSTICO NO RIO GRANDE DO NORTE	42
1 - O desenvolvimento das atividades turísticas no Estado	42
a) Políticas de planejamento turístico	42

b) Formas de turismo no Rio Grande do Norte	44
c) Potencialidades do mercado norte-rio-grandense	46
2 - Papel desempenhado pelas empresas aéreas no turismo potiguar	48
a) Uma contribuição de início informal	48
b) Companhias aéreas que operaram em Natal e seus representantes	50
V - CONCLUSÃO	52
VI - ANEXOS	56
VII - BIBLIOGRAFIA	58

I. INTRODUÇÃO

A história norte-rio-grandense sempre esteve caracterizada pelos extremos. Ora somos pioneiros em determinadas áreas e atividades de nível artístico, cultural e científico, com expoentes de reconhecimento nacional e internacional, como por exemplo Câmara Cascudo; ora somos apenas um Estado nordestino caracterizado pelo quadro de atraso e miserabilidade num patamar de potencialidades ímpares de recursos humanos e minerais. Justamente a partir destes opostos pretendemos desenvolver este trabalho destacando o papel da aviação e do turismo no desenvolvimento econômico e social do Rio Grande do Norte. Torna-se importante, em nível introdutório, alguns esclarecimentos.

Desde o início das pesquisas pairou sobre nós o porque do desenvolvimento de uma atividade de ponta como a aviação ter tamanho destaque na história potiguar, devido à pouca importância do Estado do Rio Grande do Norte em relações a outros mais importantes do país como São Paulo e Rio de Janeiro. Poucas vezes em sua história o Rio Grande do Norte, em especial sua capital, Natal, tiveram o privilégio do contato quase que de imediato com o que acontecia no restante do mundo. Foi através da aviação que o Rio Grande do Norte se inseriu historicamente e geograficamente num mundo que, no início do século, buscava estreitar as fronteiras através de um meio de transporte ainda novo, o avião.

Teve Natal participação decisiva para a inserção do Brasil no mundo, no início do século e foi através da aviação que se deu tal inserção. Aqui tivemos a presença de grandes aventureiros que, nos primeiros tempos da aviação, foram os desbravadores de rotas comerciais, telegráficas e de transporte de passageiros. Amelia Earhart, Jean Mermoz, Saint-Exupéry, entre outros, aterrissaram em terras norte-rio-grandenses e aqui sedimentaram as primeiras escalas que, em nível mundial, tiveram importância vital para o futuro do transporte aéreo no globo. Aí chamamos à atenção para um ponto.

Com a presença da aviação em Natal nas primeiras décadas do século, a capital do Estado volta à exercer uma função e um papel que há muito não exercia:

a de referencial base para a conquista e o desbravamento de novos territórios e novos horizontes.

Faz-se necessário lembrar que foi de Natal que partiu a expedição de Jerônimo de Albuquerque, que expulsou os holandeses da França Equinocial, atual Estado do Maranhão, e a conseqüente colonização deste. Também se baseou em Natal a expedição que futuramente daria origem à cidade de Belém do Pará. Com o desenvolvimento da aviação nas primeiras décadas do século, Natal recuperaria momentaneamente esta condição de ponto de saída para novos rumos e novas descobertas.

Entretanto, apesar da importância de Natal para a aviação, como acima demonstramos, tal importância não se estendeu em nível de melhoramentos para a população como um todo e, mesmo com os aperfeiçoamentos infra-estruturais e tecnológicos trazidos com a aviação, o Estado do Rio Grande do Norte não se desenvolveu em níveis consideráveis, apesar de sua excelente posição estratégica. Como exemplo disto podemos citar a própria presença aliada em Natal durante a Segunda Guerra. Podemos afirmar que sem a Base Aérea de Natal a conquista da Europa a partir da África do Norte se tornaria bem mais difícil. Natal se tornou uma cidade privilegiada em relação a outros centros urbanos do país e da região Nordeste, com a presença constante de aviadores e empresas de aviação convivendo com a população local. Aqui chegavam primeiro as novidades da Europa em matéria de utensílios domésticos, materiais médico-cirúrgicos, tecidos, louças, peças para maquinaria industrial, correspondências, etc. Obviamente em menor quantidade que em nossos dias devido à capacidade reduzida dos aviões.

Gostaríamos de esclarecer que este trabalho não tem a pretensão de esgotar o estudo sobre o assunto aqui tratado. Pretendemos apenas contribuir de forma parcial para a introdução ao assunto. Contudo, a estrutura do trabalho foi efetivada de modo a facilitar a pesquisa a interessados no assunto, na medida em que organizamos o conteúdo, situando o Rio Grande do Norte num contexto mais amplo englobando economia e sociedade relacionados à atividade aérea como um dos principais fatores de integração do Rio Grande do Norte na economia nacional.

Resumidamente o que pretendemos demonstrar é que, na atualidade, a aviação no Rio Grande do Norte possui um papel tão importante quanto o desempenhado durante os primeiros anos de pioneirismo e também durante a presença aliada na Segunda Guerra. Entretanto, a importância se desloca do papel

estratégico para o papel econômico, mais especificamente em relação ao turismo como atividade econômica vital para a atual economia do Rio Grande do Norte.

Assim sendo, optamos inicialmente por um perfil histórico-descritivo neste trabalho para, ao final, com o último capítulo, mostrarmos a relação da aviação com o turismo no Estado.

Justificamos tal opção pela ausência de dados mais substanciais sobre o tema. A imensa maioria da bibliografia coletada e pesquisada para a elaboração deste trabalho se caracteriza pela narrativa.

Também fizemos questão de organizar o trabalho de forma a garantir tanto sua leitura total quanto parcial em capítulos separados. Desta forma, quem sentir a necessidade de pesquisar apenas sobre um determinado tema específico sobre, por exemplo, Augusto Severo, poderá fazê-lo. Da mesma forma, quem buscar um perfil sócio-econômico do Estado para uma maior compreensão da atividade aeronáutica no Rio Grande do Norte, também poderá proceder desta forma.

Esperamos assim ter cumprido nossa missão da melhor forma possível.

II - A AVIAÇÃO NO BRASIL

1 - Primórdios

A aviação no Brasil se inicia com a construção de aeronaves por particulares, em sua imensa maioria membros das elites empresariais e cafeicultoras do centro-sul do Brasil. Ao contrário de outros países mais desenvolvidos, no Brasil a aviação sempre foi encarada de forma eminentemente experimental em seus primeiros passos representando, logo após, a viabilidade de um novo meio de transporte para um país de dimensões territoriais imensas como o nosso. De certa forma, o período inicial da aviação brasileira pode ser cronologicamente datado entre os anos de 1908 e 1914, ou seja, entre os primeiros anos de construção experimental até o planejamento mais aperfeiçoado das primeiras escolas de aviação no país e ao abandono das pesquisas aeronáuticas por parte das autoridades competentes, em parte devido ao descrédito e conservadorismo por parte de certas alas da oficialidade militar brasileira, contrárias à utilização de aviões em combate; por outro lado, as reservas monetárias federais não permitiam então o aperfeiçoamento das forças armadas.

Os construtores particulares iniciaram as pesquisas aeronáuticas no Brasil a partir da primeira década do século XX. Portadores da tradição inovadora de Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo e Santos Dumont, estes empresários investiam pesadas somas de suas fortunas na aquisição de material para a construção de seus aparelhos. Não os encontrando, encarregavam-se de adaptar outros tipos de material para a construção dos aparelhos. Ao contrário de épocas passadas, estes construtores não mais se identificavam com a construção de balões ou dirigíveis; preocupavam-se agora com o denominado "mais pesado que o ar" (o avião).

O primeiro avião construído no Brasil e que aqui decolou foi o "São Paulo", construído pelo empresário Demetre Sensaud de Lavaud, francês radicado no Brasil. Decolou em Osasco - SP a 7 de janeiro de 1908. Lavaud baseou-se nos projetos de aeroplanos de Santos Dumont, em especial o "Bleriot". A aeronave foi

construída a partir de materiais encontrados no Brasil. O motor foi construído na capital paulista. A estrutura era de sarrafos de pinho e peroba e a cobertura externa de cretone envernizado. Uma fábrica paulista forneceu os grampos e cabos de aço para a sustentação das asas à estrutura principal do avião. As hélices foram fabricadas em madeira de jequitibá, que garantiriam a resistência necessária contra as rajadas de vento que poderiam surgir de qualquer direção durante o vôo.

A decolagem e o vôo do aeroplano de Lavaud foram amplamente noticiados pela imprensa. O avião percorreu pouco mais de cem metros, o que, devido aos empecilhos e aos recursos técnicos rudes daquela época, foi uma façanha sem tamanho. Foi o primeiro vôo de um aeroplano na América do Sul. Outros vôos efetuados por construtores particulares só ocorreriam alguns anos depois, devido à grande dificuldade de comunicação entre os Estados nos primeiros anos do século no Brasil. Para se ter uma idéia, a distância entre a Capital de São Paulo e o Rio de Janeiro, então Capital do Brasil, prejudicou sensivelmente a notícia que havia então sido efetivado em São Paulo um vôo com uma aeronave mais pesada que o ar. Quase um ano mais tarde o vôo de Lavaud se tornou público para a grande maioria de população no Rio de Janeiro, que através dos jornais tomou conhecimento do fato.

Em 1918, Marcos Evangelista Júnior projetou no Rio de Janeiro o monomotor "Alagoas". Este seria o segundo avião a ser construído no Brasil, mas a falta de apoio por parte dos setores militares, a quem o projeto originalmente se dirigia, fez com que o projeto não saísse das pranchetas de desenho. Evangelista não desistiu de seus projetos e após hipotecar sua casa desenhou e construiu um outro avião batizado sarcasticamente de "Aribu"*. Esta aeronave foi concluída e testada com sucesso, levando o Exército a se interessar por sua fabricação. Quando se iniciou a construção em série do aeroplano, Evangelista rebatizou o "Aribu" de "Alagoas", em homenagem a seu Estado natal e a seu antigo projeto que anteriormente não havia obtido sucesso e apoio.

Após a demonstração em público do "Alagoas" o Exército e a Marinha rapidamente começaram a planejar a criação de uma arma de aviação independente. Tanto na Marinha quanto no Exército a ala jovem da oficialidade

* Trocadilho com Urubu - Abutre da família dos catardídeos bastante comum no Nordeste

lutava tanto para a criação desta força como para a viabilização da construção de aeronaves genuinamente nacionais.

Todavia, este esforço não surtiu efeito. Nenhum desses movimentos obteve resultados imediatos. A fase áurea da construção aeronáutica pioneira e particular no Brasil era vista com desconfiança pelas alas mais conservadoras do exército e da Marinha, que temiam que a criação de uma arma independente para a aviação destronasse suas respectivas forças militares. De certa maneira foi a manutenção da velha tradição conservadora da mentalidade brasileira, contrária a qualquer pesquisa ou desenvolvimento de atividades consideradas "estranhas" às normais.

Enquanto na Europa e nos Estados Unidos as pesquisas aeronáuticas se desenvolviam para fins militares e civis com a pesquisa e construção de aeronaves cada vez mais confiáveis, no Brasil, na década de 1920, se iniciava o período de dependência quase que total da aviação nacional em relação à formação de pilotos, pessoal de apoio e técnicas de manutenção e vôos propriamente ditos. Todo este terreno perdido somente seria recuperado décadas depois com a concretização de projetos como a AVIBRÁS e a EMBRAER que, com todo o esforço, procuraram desenvolver uma indústria aeronáutica genuinamente brasileira.

2 - Aviação civil

a) Principais companhias aéreas

Das inúmeras companhias aéreas que já existiram no Brasil, hoje apenas quatro atuam verdadeiramente no mercado: **VARIG - Viação Aérea Riograndense**, **VASP - Viação Aérea São Paulo**, **TRANSBRASIL Transportes Aéreos S/A** e **TAM Transportes Aéreos Marília**.

A VARIG, hoje a maior companhia de aviação do Brasil, foi fundada a 7 de maio de 1927 em Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul. Seu fundador foi Otto Meyer que no mesmo ano comprou um hidroavião da companhia aérea alemã "Condor Syndicat". (Esta mesma empresa aérea alemã realizava vôos mensais para

Natal). Com a vinda de Ruben Berta, primeiro funcionário da empresa, a VARIG passou a trabalhar com os padrões de qualidade empresarial que até hoje prevalecem na empresa. Berta foi nomeado presidente da empresa em 1941. Logo após sua nomeação, Berta começou a estruturar a empresa de forma a adequá-la aos novos estágios de expansão de rotas aéreas no Brasil e no exterior após a Segunda Guerra Mundial. Consta que desde então, Ruben Berta se tornou figura cuja imagem se confundia com a própria VARIG, sendo *persona grata* entre funcionários e acionistas da empresa.

Ruben Berta foi pioneiro nas relações de trabalho no Brasil, sendo um dos primeiros executivos brasileiros a dinamizar as relações patrão-empresa-empregados ao definir carga de trabalho, salários, promoções, etc, através de decisões coletivas dentro da empresa e regulamentados junto ao Ministério do Trabalho. Em plena década de 1940, para surpresa dos acionistas majoritários da VARIG, propôs que metade das ações da empresa ^{fossem} sejam transferidas para as mãos dos funcionários, como forma de incentivo às atividades dos mesmos.

Pode-se concluir, entretanto, que a expansão da VARIG no mercado nacional deveu-se principalmente ao monopólio que a empresa sustentou por mais de duas décadas em relação aos vôos internacionais, especialmente após a "falência" da PAN AIR, após o Golpe Militar de 1964 quando a VARIG absorveu as linhas internacionais da empresa falida. Atualmente a VARIG tenta se estabilizar através de novas formas de atração de passageiros e através de junções empresariais com outras companhias aéreas.

A VASP, por sua vez, foi fundada em 4 de novembro de 1933. Em 1936 o Governo do Estado de São Paulo adquiriu o controle da empresa. Com a estatização, a VASP começou a se equipar de forma mais profissional, atuando principalmente através de um planejamento que incluía séria formação de pessoal de terra, aeroviários e aeronautas. A companhia pôde então atuar em novas rotas (limitadas então ao Estado de São Paulo) sendo, a partir de então, precursora da ponte aérea Rio - São Paulo. Somente com a compra de aviões alemães JUNKERS, a VASP passou a efetuar vôos interestaduais para os estados da Região Sul do Brasil. No início da década de 1960, com a compra do Lloyd Aéreo Brasileiro, a VASP passou a operar em todas as regiões brasileiras. Ao final da mesma década a empresa começou a operar com aeronaves a jato. Na década de 1980, a partir da utilização dos BOEING 737-300, a VASP passou a dominar o mercado interno da

aviação brasileira. Em 15 de outubro de 1990 o Governo de São Paulo privatizou a VASP que foi então adquirida pelo grupo paulista Canhedo. A privatização da VASP foi um importante marco no desenvolvimento da aviação comercial brasileira, pois permitiu o retorno da competitividade entre as companhias aéreas brasileiras. A VASP passa então a operar com tarifas mais racionalizadas e através de diversas promoções conseguiu parte do mercado de passageiros antes marginalizados devido aos altos preços das passagens aéreas.

A TRANSBRASIL foi fundada em 1955 pelo comandante Omar Fontana, com o nome de SADIA TRANSPORTES AÉREOS. Desde então tem se estabelecido como a mais dinâmica companhia aérea do país. Sua expansão se inicia em 1957 quando de sua associação com as REAL/AEROVIAS BRASIL, na época a maior empresa de aviação comercial da América Latina. A SADIA passa então a efetuar vôos internacionais para Los Angeles e Tóquio.

Em 1961 a SADIA desfaz a sociedade com a REAL/AEROVIAS BRASIL e um ano mais tarde adquire a SALVADOR Ltda, expandindo suas atividades para o Nordeste do Brasil. Em 1972 a SADIA muda sua razão social para TRANSBRASIL S/A TRANSPORTES AÉREOS, denominação que até hoje é mantida. Na década seguinte passa a ser a primeira empresa aérea brasileira a trabalhar com tarifas promocionais ao mesmo tempo em que passa a operar vôos "charters" para Miami e reequipa sua frota doméstica com jatos 737-300. Em 1988 a TRANSBRASIL entre com processo judicial contra o Governo Federal por quebra de equilíbrio econômico - financeiro, ocasionado pelo Plano Cruzado três anos antes. Em resposta, o Governo federal decreta intervenção na empresa, afastando seu diretores. Em outubro de 1989 o controle retorna às mãos dos diretores da empresa. No mesmo ano passa a voar para Orlando regularmente, quebrando o monopólio da VARIG em vôos internacionais. A partir de 1993 passa a operar para Buenos Aires, Viena e Moscou. A partir de então a TRANSBRASIL tem fechado balanço anual com lucros superiores a 30 milhões de dólares.

* Abuso do verbo "passar"; quatro vezes no parágrafo.

b) Situação atual

Uma palavra-chave se torna importante para avaliar o atual quadro da aviação comercial brasileira: globalização.

O desenvolvimento de uma economia de mercado em escala mundial tem influenciado bastante para o planejamento das empresas aéreas nacionais, tanto em relação às rotas domésticas quanto às externas. Após a reabertura do mercado brasileiro ao capital estrangeiro durante o Governo Collor¹, a penetração de outras companhias aéreas e o redimensionamento das rotas nacionais e internacionais de empresas brasileiras se tornaram praxe na aviação comercial do país.

Acostumadas a determinados privilégios que jamais existiriam em outros países, como por exemplo o monopólio de rotas nacionais e internacionais, as empresas de aviação no Brasil hoje enfrentam o maior de todos os concorrentes: a possibilidade de opção por parte de passageiros. Estes, depois da reabertura do mercado nacional e da chegada de novas companhias que disputam o mercado interno e externo, dispõem da possibilidade de organizar todo o trajeto de suas viagens, sejam elas de negócio ou turismo, desde a emissão do bilhete ao desembarque. O padrão de qualidade desde então tem melhorado substancialmente entre as companhias nacionais que, para sobreviverem à competição, têm apelado para os mais diversos mecanismos.

A VARIG, por exemplo, recentemente se aliou a outras cinco companhias aéreas estrangeiras e formou a chamada "Star Alliance"^{*}. Esta seria uma empresa formada a partir da associação de outras para conseguir que seus passageiros, em viagem a qualquer parte do mundo, não necessitem desperdiçar tempo e dinheiro na compra e planejamento de recursos em viagens extensas onde estas companhias não possuam rota nacional ou internacional. Desta forma é possível ao passageiro sair do Brasil para os Estados Unidos, deste país se dirigir à Europa, África e Ásia sem qualquer tipo de despesa extra ou qualquer contratempo. Todo este planejamento visa combater o domínio de grandes companhias aéreas que

¹ Quando nos referimos a reabertura do mercado brasileiro ao capital estrangeiro no Governo Collor estamos enfatizando o papel mais dinâmico que então ocorreu no Brasil, com a chegada de novos produtos e a uma nova competitividade para a indústria "nacional". Obviamente a abertura para o capital estrangeiro no Brasil, como é de conhecimento, se deu no Governo Kubitschek.

^{*} Aliança firmada com as companhias Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, United Airlines e Thai.

possuem rotas por quase todo o globo a partir de suas próprias frotas como a American Airlines e a British Airways.

Se, por um lado, a abertura do mercado brasileiro pode significar uma competição desigual, por outro, tem feito com que as companhias aéreas desenvolvam um melhor atendimento aos usuários em atendimento às novas regras de mercado, em que a sobrevivência das empresas depende somente de um política de planejamento que não leve em consideração apenas aspectos unilaterais relacionados aos interesses das mesmas.

c) Condições de trabalho dos aeronautas

Poucas profissões despertam tanto idealismo e tanta fantasia quanto a de piloto de avião. O domínio de um aparelho de alta tecnologia, como os utilizados pelas companhias aéreas no Brasil, as viagens, os aeroportos, entre outras perspectivas de uma profissão que para muitos parece ser mais um prazer que mero trabalho, não fornecem, no entanto, o perfil, o caráter e o lado desgastante e estressante da profissão no Brasil.

Em primeiro lugar o alto grau de competitividade entre as principais companhias aéreas que prestam serviço de transporte de passageiros em linhas internas tem sobrecarregado em demasia as tripulações das aeronaves. Em busca de um lucro razoável que garanta a operacionalidade das companhias, as empresas de aviação não levam em consideração o estado físico - mental dos pilotos após uma escala de serviço que, muitas vezes compreende uma carga horária de mais de quinze horas de pousos e decolagens nas mais diversas condições climáticas, ambientais e de serviço.

Em segundo lugar, todo o desgaste ocasionado por horas de vôo, planejadas pelas equipes de terra, representantes da companhia junto ao Ministério da Aeronáutica e não pelos pilotos que comandarão as aeronaves em seus trajetos, desencadeiam todo um processo de desestruturação da vida social dos pilotos junto as suas famílias, amigos e compromissos de ordem particular, que muitas vezes não podem ser efetuados por outros.

Todo este quadro desemboca num ciclo vicioso de desgaste durante o exercício da profissão (o vôo em si) e desgaste quando afastado das atividades aeronautas, o que leva a um grau de desgaste físico e emocional que tem contribuído para ocasionar pequenos e grandes acidentes, as vezes com vítimas fatais.

As companhias, como anteriormente frisado, em busca de sua manutenção num mercado altamente competitivo, têm contribuído para o desgaste e o risco de morte de passageiros e tripulantes ao não respeitarem normas de segurança relacionadas às escalas de vôos de tripulantes e manutenção da aparelhagem de vôo que por diversas vezes, não funcionam satisfatoriamente, levando perigo aos passageiros e impondo uma dupla responsabilidade aos pilotos, pois estes são obrigados a adaptar, sornateiramente, formas de navegação sem instrumentos básicos para tal.

Pode-se questionar o porquê dos aeronautas não reivindicarem melhores condições de trabalho de forma mais aberta. As respostas são simples. Em primeiro lugar a capacidade de mobilização e reunião dos pilotos é muito estreita devido às escalas de vôo, o que impede reuniões com um bom quorum de presentes; em segundo lugar, qualquer suspeita de mobilização ou reivindicação por parte dos aeronautas junto as suas respectivas companhias pode ocasionar a perseguição do piloto a nível profissional e até mesmo sua demissão; em terceiro lugar, para cada vaga preenchida entre as tripulações das aeronaves operantes em território brasileiro, junto às principais companhias aéreas, existem cerca de cento e dez concorrentes para o preenchimento das mesmas, em caso de demissão. Como se percebe, até mesmo em relação às próprias condições de trabalho, os pilotos dependem de soluções burocráticas fechadas. Qualquer tipo de reivindicação é tratada pelo conselho diretor da empresa, muitas vezes sem a participação de qualquer profissional aeronauta.

Outra grande preocupação dos pilotos é com o nível salarial e, conseqüentemente, com o padrão de vida de suas famílias.

“... como todos os trabalhadores brasileiros, os pilotos estão submetidos a uma política salarial perversa. Atualmente, para manter o seu nível salarial, eles [os pilotos] estão voando mais. Isto não se refere somente às

condições econômicas atuais, há também uma preocupação com o futuro, porque a aposentadoria (que pode ocorrer a qualquer momento) diminui drasticamente o ganho do piloto.”²

Apesar de todos estes problemas, poucos aviadores da aviação comercial se arrependem da escolha de suas profissões. Apenas gostariam que determinados aspectos negativos da profissão fossem pelo menos amenizados, como forma de aperfeiçoamento das condições de trabalho. Dentre as reivindicações destacam-se: a) modificações na escala e regulamentação de vôo; b) modificação na formação dos pilotos; c) criação de um mecanismo confidencial para relatos de incidentes, sem a possibilidade do piloto sofrer sanções disciplinares; d) propiciar orientação mais específica e pertinentes às situações peculiares ao trabalho do piloto, tais como preparação para o vôo, cuidados alimentares, adaptação ao fuso horário, etc; e) remuneração adequada para os pilotos tanto na ativa quanto na aposentadoria.

Como se percebe, as reivindicações apenas atendem as perspectivas dos profissionais da aviação, tendo em vista a segurança de tripulantes e passageiros nos vôos. A não aceitação destes parâmetros solicitados por aqueles que diretamente estão relacionados com o transporte aéreo pode ocasionar o desgaste físico-emocional, que pode desencadear em tragédias que constantemente são apresentadas pela imprensa, quando se trata de acidentes aéreos. Acidentes que em sua imensa maioria, poderiam ter sido evitados com a aceitação por parte das companhias aéreas, de melhores condições de trabalho para seus tripulantes e passageiros.

3 - Aviação militar

A aviação militar no Brasil possui vínculos estreitos com o desenvolvimento das atividades aeronáuticas no país. Ao contrário do que se pensa, a aviação militar brasileira contribuiu substancialmente para o desenvolvimento e integração espacial da Nação a partir de seus serviços prestados à vigilância do espaço aéreo

² VOANDO com os pilotos: condições de trabalho dos pilotos de uma empresa de aviação comercial. São Paulo:

brasileiro, a assistência às populações ribeirinhas do Amazonas, bem como ao socorro prestado a náufragos em alto mar e outras situações de salvamento de tripulações e passageiros da aviação civil. Por tudo isto, aqui se dedica um capítulo especial à mesma.

O Exército Brasileiro foi o primeiro a demonstrar interesse por atividades aeronáuticas para fins militares. Sob a inspiração do Marechal Hermes da Fonseca, procurou-se então desenvolver o uso de balões para fins belicosos. O primeiro vôo militar em balão militar no Brasil foi no dia 22 de maio de 1908, terminando em acidente e vitimando o tripulante, Tenente Juventino Fernandes. Após este acidente o Exército desistiu de planos relacionados à utilização de balões para fins militares.

Os primeiros aviões utilizados no Brasil para fins militares começaram a operar em 1910. Nesta época, entretanto, não havia escolas de aviação no Brasil e os pilotos que desejavam tirar o Brevê, os militares que desejavam se tornar aviadores tinham de realizar cursos de formação no exterior, especialmente na França, naquela época.

Contudo, já em 1911 foi fundado o Aero-Club Brasileiro com a participação de diversos entusiastas da aviação e tendo como Presidente Honorário Alberto Santos Dumont. De imediato, para conseguir verbas, o Aero-Club iniciou uma campanha nacional para a arrecadação de fundos para a formação de pilotos militares. Todavia, a tarefa a que se propunha o Aero-Club foi severamente prejudicada pelas dificuldades em se adquirir aeronaves, pelos altos custos das mesmas, bem como pela contratação de pessoal especializado na manutenção dos aparelhos. A solução para todos estes problemas somente surgirá em 1914 com a fundação da Escola Brasileira de Aviação no Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro. Outra escola de formação de pilotos militares havia sido fundada em São Paulo no ano anterior (1913). O Governo Estadual fundou a Escola de Aviação da Força Pública de São Paulo e com a finalidade de prover superioridade aérea em caso de intervenção federal no Estado.

Foi na Revolta do Contestado (1911 - 1915) que a aviação foi utilizada de fato para fins militares no Brasil. Como se tratava de uma guerra de mobilização de tropas inimigas não regulares, formadas por revoltosos de origem popular, a aviação

foi utilizada primeiramente para fins de reconhecimento de terreno e localização dos revoltosos. A aviação contribuiu de forma significativa para a repressão e derrota dos revoltosos do Contestado. Em nível interno esta foi a primeira utilização do avião no Brasil para fins militares.

Em nível externo, a aviação brasileira terá seu batismo durante a fase final da Primeira Guerra Mundial. No dia 3 de abril de 1917 um submarino alemão torpedeou o navio mercante brasileiro "Paraná", que navegava junto à costa francesa. Tal fato levou ao rompimento de relações diplomáticas entre o Brasil e a Alemanha. Logo após o torpedeamento do "Paraná" a Alemanha afundou mais cinco navios brasileiros, levando então o Brasil a declarar guerra à Alemanha em 26 de Outubro de 1917. Todavia, o Brasil não tomou parte em nenhuma missão aeronáutica de combate. O que ocorreu é que a formação das tripulações, bem como o reaparelhamento das aeronaves brasileiras, foi efetuado num nível de proximidade maior aos de então, relacionados especialmente à utilização do avião como arma de guerra.

Imediatamente após o Brasil ter declarado guerra ao Império Alemão, iniciaram-se as tentativas para o envio de uma *Missão militar francesa* ao Brasil, a fim de modernizar o Exército. Com a chegada do pessoal militar francês ao Brasil, em maio de 1928, iniciaram-se os preparativos para o treinamento de pessoal. Ao final do mesmo ano foi criado o *Serviço de Aviação Militar do Exército*. Em janeiro de 1929 foi criada a *Escola de Aviação Militar - EAvM*, para a formação de pilotos, observadores e mecânicos de aeronáutica. Ao mesmo tempo era criada a *Escola de Aviação Naval*, que se desenvolvia em ritmo mais acelerado que a do Exército.

A partir da fundação destas duas escolas a aviação militar terá papel preponderante na História do Brasil durante os conturbados anos subseqüentes de revoltas e revoluções, característicos das décadas de 1920 e 1930 como, por exemplo, a Revolução de 1930 e a Intentona Comunista em 1935.

Entretanto, a consolidação da aviação militar no Brasil se deu apenas após a Segunda Guerra Mundial com a formação da Força Aérea Brasileira - FAB que a partir de então concentrou as atividades aeronáuticas militares e civis (através do DAC - Departamento de Aviação Civil e do controle do tráfego aéreo nacional).

Em 1941 os acontecimentos no teatro de Guerra na Europa levaram o Governo Brasileiro a centralizar em um único comando as operações aéreas das

forças militares brasileiras e com isso surgiu o *Ministério da Aeronáutica*. A Aviação Militar e a Aviação Naval foram extintas e seus equipamentos e pessoal foram remanejados para uma nova força militar denominada *Forças Aéreas Nacionais*. No dia 22 de maio de 1941 as *Forças Aéreas Nacionais* tiveram sua denominação alterada para *Força Aérea Brasileira - FAB*. Era o novo e decisivo passo da aviação militar no Brasil.

Desde então a FAB tem desempenhado suas atividades cada vez mais voltada para a integração territorial do Brasil, devido à inospitalidade de algumas áreas do território brasileiro. Com a redemocratização do país em 1985, a FAB é, dentre todas as Forças Armadas Brasileiras, a que melhor se destaca nas função de salvaguarda da soberania nacional e da proteção ao vôo, tripulantes e passageiros na aviação brasileira.

III. A AVIAÇÃO NO RIO GRANDE DO NORTE

1 - Perfil histórico sócio-econômico norte-rio-grandense

a) Características gerais

Segundo o professor Istvan Inre Lasvlo A'rbocz, a economia potiguar em sua evolução histórica,

"...mostra, não só que seu crescimento está vinculado ao setor mercado externo, e também, que se encontra ligado a um sistema econômico regional, com o qual tem problemas comuns. Outro fato é ressaltar é a extrema vulnerabilidade da economia (...). Como resultado da evolução histórica - orientada pela dependência do mercado externo - , a economia do Rio Grande do Norte apresenta um estágio incipiente de desenvolvimento, apoiada basicamente na agropecuária e na extração mineral.¹

De certa forma a análise do Professor Istvan, em quase toda a sua totalidade, expressa razoavelmente o perfil da economia potiguar num contexto de desenvolvimento histórico. O livro "Ensaio sobre a história econômica do RN" foi escrito há mais de dez anos, quando ainda não estávamos inseridos no assim denominado "mundo globalizado". Ademais, o Professor Istvan não discorre sobre a indústria do turismo no Rio Grande do Norte, atividade mais importante da economia potiguar há mais de dez anos.

Contudo, em se tratando de uma análise histórica do perfil econômico do Estado do Rio Grande do Norte, duas características podem ser retiradas a partir da citação do Professor Istvan: **dependência e complementaridade**.

¹ A'RBOCZ, Istvan Inre Lasvlo. Ensaio sobre a história econômica do RN. Natal: Editora Universitária, 1986. p. 16.

b) Capitania

A colonização do atual Estado do Rio Grande do Norte foi fruto da expansão pernambucana para o norte do país, ainda em pleno século XVI. O fracasso de uma colonização interiorana mais expansiva logo transformou o território norte-riograndense em capitania secundária para os interesses da metrópole na colônia subordinada à Capitania Central de Pernambuco. O Rio Grande do Norte passa a ser então um mero fornecedor de produtos tropicais e desenvolve atividades econômicas subsidiárias à economia açucareira de Pernambuco. Com a dominação holandesa no século XVII, acentua-se ainda mais este papel de complementaridade. Com a expulsão dos holandeses, inicia-se o processo de colonização do agreste e do sertão, a partir da atividade pecuária.

A pecuária no século XVII representava para o Império e provocais nordestinas um setor da economia colonial de caráter subsidiário em relação à economia açucareira que era desenvolvida no litoral. (...) A fronteira aberta do sertão nordestino permitiu a livre expansão da pecuária, que, com a mobilidade, avançou província adentro e se fixava nas terras disponíveis e "vazias".²

Esta colonização que se dá a partir dos Vales dos Rios Açu e Apodi se estende principalmente após a chamada "Guerra dos Bárbaros".

A pecuária se tornaria então a principal atividade econômica norte-riograndense até o século XIX. O Rio Grande do Norte passa a ser então, desde o século XVIII, o principal fornecedor de carne e rebanho para as províncias do Norte, concentrando-se as atividades, basicamente, pecuárias no agreste e no sertão potiguares. A importância da pecuária seria tão grande para a Capitania que em pouco tempo a rentabilidade da economia pecuária teria concorrência com o charque cearense. Tal competição logo foi proibida pelo Governador de Pernambuco, que proibiu o abate de reses no Rio grande do Norte devido à

² MATTOS, Maria Regina M. F. Os trabalhadores do sertão do Seridó (RN) na segunda metade do século XIX. História, Natal, ano II, n. 2. 1988. p. 60 - 72.

importância do gado bovino potiguar para o trabalho de tração nos engenhos pernambucanos.

Nesse ínterim a agricultura desenvolvida na Capitania do Rio Grande do Norte era caracterizada pelo mero plantio de subsistência. A agricultura era tão somente uma atividade complementar à pecuária. Desenvolvia-se também atividades de cunho extrativista vegetal, através do início do plantio do algodão, da cana-de-açúcar e do pau-brasil, ainda remanescente na faixa litorânea.

A partir da segunda metade do século XVIII e primeira metade do século XIX, a economia brasileira se insere na constituição de um mercado em nível mundial que, paulatinamente, lançará as bases da divisão internacional do trabalho. Desde então a economia nordestina e norte-rio-grandense se incrementam para se adequarem as novas perspectivas geradas por um mercado em escala mundial. As atividades açucareiras e algodoeiras se aperfeiçoam, enquanto a pecuária começa a entrar em declínio. É com esta perspectiva que o Rio Grande do Norte, com o advento da Independência, se transforma de Capitania em Província após setembro de 1822.

c) Província

A chegada da Independência em quase nada mudou o perfil econômico e social da antiga Capitania. Basicamente a sociedade era composta de grandes proprietários, escravos e de uma população branca, ou mestiça, pobre, atrelada aos interesses das classes dominantes. Proliferam^{am} desde então a bandidagem social como forma de repúdio à ordem vigente, ao descaso dos poderes públicos, com o grosso da população marginalizada. Tais bandos *"... viviam do roubo de gado, dinheiro, tecidos e gêneros em geral, o que é compreensível, dada sua condição de marginalizados socialmente"*.³

A economia norte-rio-grandense prosseguia em sua tentativa de inserção no mercado mundial. As oscilações, o primarismo e o imediatismo das atividades

³ MONTEIRO, Hamilton Mattos. Crise agrária e luta de classes: o nordeste brasileiro entre 1850 e 1889. Brasília: Horizonte, 1980. cap 2, p. 69 - 116: relações de dominação e vilolência. p. 73.

econômicas extrativistas vegetais prejudicavam o planejamento mais aperfeiçoado. De acordo com o mercado mundial, determinada atividade, da noite para o dia, era substituída por outra. Como exemplo podemos citar a redução das pastagens para o cultivo do algodão, especialmente após 1860, quando da "Guerra de Secessão" nos Estados Unidos. O açúcar, que representaria para o Brasil um grande gerador de divisas até 1901, com a concorrência do açúcar antilhano e a produção do açúcar de beterraba na Europa, e o atraso na modernização do parque açucareiro da Província fez com que a produção açucareira cedesse paulatinamente terreno para a atividade cotonicultora.

Durante o século XIX a economia norte-rio-grandense pode ser dividida em duas fases: a primeira, relacionada à criação de gado e a diversificação das atividades extrativistas vegetais e minerais com o início da exportação de cera de carnaúba e da expansão da produção salineira; a segunda, com a retração da economia pecuária e o desenvolvimento de culturas comerciais como a cana-de-açúcar, do sal e do algodão. Destacam-se principalmente a cana-de-açúcar e o algodão.

O papel da cotonicultura foi de extrema importância devido à expansão da indústria têxtil inglesa. O algodão seria plantado em amplas extensões de terras e em pequenas propriedades, sendo cultivado ao lado de culturas alimentícias de subsistência como milho, feijão e mandioca. A partir de 1872, mesmo com a recuperação da produção norte-americana, o algodão terá participação ainda maior na economia potiguar.

Mesmo com todo este perfil de uma economia que forçosamente se adequava aos novos parâmetros de produção, através da divisão internacional do trabalho e ainda sendo uma sociedade amplamente excludente, o Rio Grande do Norte alcançou níveis significativos de aumento de sua produção econômica em comparação com tempos de outrora.⁴

⁴ A'RBOCZ, Op. cit, p. 50 - 59.

d) Estado

Ao final do século XIX, após a Proclamação da República, diminui a participação do Nordeste na economia exportadora brasileira. A imigração para o centro-sul do país e o início da industrialização no Sudeste, a partir da segunda década do século XX, ocasionam perda de competitividade dos produtos nordestinos no exterior.

Com a instalação da República, o planejamento econômico deixa de estar atrelado aos poderes locais e passa a ser monitorado pelo poder central, ainda que permanecessem a grande influências das classes dominantes agrárias que davam apoio substancial ao Governo Federal. A República traz consigo, pela primeira vez na História do Brasil, um perfil ideológico para a produção econômica.

“Parece claro, (...), que a ideologia do planejamento emergiu das tensões sociais geradas no seio da política oligárquica da República Velha, quando as contradições se tornaram mais acirradas, impondo a busca de soluções aos problemas nordestinos numa esfera ‘neutra’ (a do planejamento).”⁵

Fazia-se necessário inserir o Brasil num quadro de competitividade ainda maior e mais dinâmica com o desenvolvimento de novos meios de transporte de mercadorias e novos meios de comunicação. O Governo Republicano investiu pesadamente em obras de melhoramento infra-estrutural de forma mais atuante que o antecessor Governo Monárquico.

“Ao ruir o regime monárquico em 1889, não havia província do norte [durante o Império os atuais Estados da Região Nordeste e Norte do país eram denominados genericamente de “Norte” do Brasil] que não tivesse agravos a contabilizar contra o que considerava interesses vitais negligenciados pela política de ‘melhoramentos materiais’ da Corte do Rio”.⁶

Portos, estradas e ferrovias passaram a configurar obras emergenciais para o escoamento da produção de bens de exportação, notadamente matérias primas

⁵ SILVA, Janice Theodoro da. Raízes da ideologia do planejamento: nordeste (1889 - 1930). São Paulo: Ciências Humanas, 1978. p. 28.

de origem vegetal e mineral, e com isso gerar divisas para o país e, acima de tudo, financiar os interesses do novo regime de governo. O Rio Grande do Norte teve de se enquadrar nestes critérios.

O Estado do Rio Grande do Norte, desde suas origens como Capitania, passando por Província, e finalmente se configurando como membro da Federação, havia crescido; embora não proporcionalmente no que se refere à justiça social e a igualdade de oportunidades que, afinal, não havia se processado em nenhuma outra parte do país.

Durante o início do século, em suas primeiras décadas, ao mesmo tempo em que se percebe o início de urbanização concentrado especialmente em Natal, houve um acentuado movimento de emigração para outras regiões do país, em especial para a Região Norte, devido ao ciclo da borracha e à construção da ferrovia Madeira-Mamoré.

A economia potiguar, mesmo com o agravamento da falta de mão-de-obra, ainda estava atrelada à produção de bens primários de exportação. O algodão nordestino, devido ao início da industrialização em São Paulo, domina o mercado nacional. O Rio Grande do Norte contribui para esta hegemonia sem ser, todavia, o maior produtor nordestino. Este surto algodoeiro nordestino pode ser explicado pela perda de competitividade junto ao mercado externo pela baixa qualidade do produto, baixa produtividade por hectare plantado, além do atraso em relação às novas técnicas de cultivo e contenção do desgaste do solo aplicados, por exemplo, em países como os Estados Unidos. Contudo, mesmo a segurança do mercado interno seria afetada com o início da produção algodoeira no centro-sul do país, em especial em São Paulo. Tal produção visava baratear o custo do produto final e concentrar todo o processo produtivo num mesmo lugar. Além disso, a baixa qualidade do algodão nordestino contribuiu para o declínio da produção algodoeira nordestina.

O açúcar, desde o final do século XIX, já dera mostras da instabilidade do mercado internacional. Entretanto, a experiência do declínio da produção açucareira parece não ter alertado os produtores algodoeiros, alguns deles ex-plantadores de cana e senhores de engenho, da necessidade de investimentos, e acima de tudo, de cautela.

⁶ MELO, Evaldo Cabral de Melo. O norte agrário e o império (1871 - 1889). São Paulo: Nova Fronteira, 1984.

e) Perspectivas atuais

O perfil sócio-econômico do Rio Grande do Norte passa a se modificar a partir da década de 1930, especialmente após a Revolução que derrubaria o Presidente Washington Luís da Presidência da República no mesmo ano.

Entretanto, antes de 1930 as atividades econômicas do Estado do Rio Grande do Norte permaneciam estacionadas em nível de exportação de recursos naturais e matérias-primas. O algodão, principal fonte de divisas para a economia potiguar, desde o início do século XX já não mais competia no mercado internacional como outrora devido à baixa qualidade do produto, de técnicas de cultivo atrasadas e, principalmente, das secas periódicas que destruíam a produção.

Ainda às vésperas da Revolução de 1930 o Rio Grande do Norte ainda baseava sua economia em produtos primários para a exportação. Tal quadro não foi modificado nos anos posteriores. A perda da importância da cotonicultura a partir da década de 1940 trouxe graves conseqüências ao planejamento econômico do Estado. O Seridó, principal produtor de algodão, passa a sofrer um sério crise econômica e tem início o grande fluxo migratório de seridoenses em direção à Natal e outros Estados.

Somente com o início dos projetos de desenvolvimento econômico para o Nordeste na década de 1950 com os técnicos e planejadores do GTDN (Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste) o Rio Grande do Norte passou a receber um maior fluxo de verbas federais para seu desenvolvimento econômico. A criação da SUDENE ocasionou uma certa notoriedade a estes esforços. Contudo, com a deflagração do Golpe Militar em 1964, a Região Nordeste e o Rio Grande do Norte passam a ser incluídos num plano de desenvolvimento estratégico econômico que privilegiará ainda mais as divisões intra-regionais de trabalho.

Ocorre um certo desenvolvimento industrial no Estado, especialmente através da implementação de indústrias têxteis. O Governo Federal investe pesadamente em obras de combate à seca, como pode ser atestado pela construção da barragem Armando Ribeiro Gonçalves, em Assu. Entretanto, todo este esforço, oriundo de um governo ditatorial, não reduz as velhas cifras

desanimadoras quanto à sociedade norte-rio-grandense, que em sua imensa maioria ainda passava necessidades.

Com o retorno à normalidade democrática, a economia potiguar descobriu então uma atividade que há muito poderia ter se transformado na principal alavanca de desenvolvimento do Estado: **o turismo**.

Apesar das potencialidades naturais do Rio Grande do Norte, especialmente a partir das belezas naturais de sua capital, anteriormente o turismo era encarado apenas como atividade menor na economia. Através da constatação que em outras partes do país e do mundo o turismo gerava riquezas e desenvolvimento, o Governo do Estado, juntamente com a iniciativa privada passaram a planejar conjuntamente políticas de ativação do turismo em larga escala no Rio Grande do Norte.

A aviação teve um papel fundamental nesta política de incentivo ao turismo.

2 - As experiências de Augusto Severo

Augusto Severo nasceu em Macaíba em 11 de janeiro de 1864. Filho de Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão e Feliciano Maria da Silva Pedroza, descendia, por parte de pai, do ramo pernambucano dos Albuquerque Maranhão e, pelo lado materno, da tradicional família potiguar dos Pedroza. Augusto Severo era irmão de Pedro Velho e de Alberto Maranhão, dois dos mais eminentes membros da história da tradicional família norte-rio-grandense. Foi professor no antigo Ginásio Norterio-grandense, atual Atheneu, Deputado Estadual, Deputado Federal, jornalista e comerciante. Contudo, nada seria mais importante para ele que as pesquisas sobre a navegação aérea.

Sobre Augusto Severo, escreveu Gilberto Freyre:

“Essa figura esplêndida da aristocracia do Norte que nos surge de um passado ainda recente todo vermelho do próprio sangue e não do sangue dos outros, está a merecer a atenção de um Gondim da Fonseca ou de um Francisco de Assis Barbosa - escritores cujo talento, sensibilidade e coragem de pesquisa devemos páginas tão atraentes e lúcidas sobre

Santos Dumont. Que aproveitem eles a memória ainda viva, as recordações ainda frescas, as fotografias ainda nítidas, os papéis ainda intatos, as reliquias preciosas, guardadas pelo próprio filho de Augusto Severo na sua casa provinciana na rua Junquiera Aires, em Natal. As recordações também de Gonçalves de Melo, figura ilustre de 'bispo de tesouro', ultimamente aposentado e que foi tão camarada do último inventor nos dias de sua mocidade.⁷*

O destaque de Gilberto Freire é digno de nota devido à ampla ausência de estudos e ao quase total esquecimento de Augusto Severo entre seus conterrâneos norte-rio-grandenses, sendo apenas rememorado pelos círculos fechados da intelectualidade do Estado, ainda remanescentes.

De sua infância em Macaíba, quando residia na propriedade dos pais, Severo sempre se interessou por objetos que pudessem voar desde pipas ã balões que ele mesmo fabricava e modificava de acordo com suas experiências. Ainda em Macaíba cursou as primeiras letras, sendo logo depois transferido para Natal, onde se matriculou e estudou no Ginásio Norteriograndense^{*}. Devido à necessidade de prosseguir os estudos preparatórios para o ingresso em curso de nível superior, mudou-se para a Bahia para se preparar ao ingresso na Escola Politécnica do Rio de Janeiro onde cursaria Engenharia. Decepcionado com o andamento do curso e com problemas de saúde, abandonou o mesmo e retornou então ã Natal. Aqui, passou a ministrar aulas de matemática no Ginásio Norteriograndense onde se tornaria também vice-diretor. De volta ã Natal retomou suas experiências com balões. Data desta época sua desistência quanto à pesquisas relacionadas ao "mais pesado que o ar", ou seja, o avião. Preocupava-se, na ocasião com a possibilidade de vôos motorizados e controlados em balões: a dirigibilidade.

Em 1883, com o fechamento do Ginásio, passou a trabalhar no comércio junto a seu irmão Adelino de Albuquerque Maranhão na casa comercial de importação e exportação, pertencente à família. Devido à necessidade de sustento da família, não havia outra possibilidade de emprego. Qualquer alusão às pesquisas relacionadas ao balonismo eram encaradas como mero capricho, apesar de toda a confiança dos

⁷ Apud FERNANDES, Augusto Fernandes. O pioneiro esquecido: biografia de Augusto Severo. 2. ed. Natal: Fundação José Augusto, 1981. p. 23.

* Grafia original da época.

* Gonçalves ?

amigos e da família em relação à capacidade de Severo no assunto. No ano de 1887, intensificá-se a campanha abolicionista na antiga província e o movimento republicano começa a se constituir em proposta de mudança de regime e sistema de governo. Já nessa época Augusto Severo é casado com Dona Maria Amélia Teixeira de Araújo com quem teve cinco filhos, sendo este seu primeiro casamento.

Com o advento da República a família Albuquerque Maranhão consegue se manter influente junto às altas esferas decisórias do poder público estadual e federal. Em 1890, um ano após a instauração do regime republicano, o Ginásio Northeriograndense é reaberto e Severo é nomeado Diretor a pedido do então Governador Xavier da Silveira. Pouco depois seria eleito Deputado Estadual, cargo que, de uma forma ou de outra, não foi dos mais entusiastas, apesar de sua excelente oratória e de suas reconhecidas preocupações com a questão social. Nas palavras de Câmara Cascudo *“Severo resumiu lindamente o homem brasileiro do fim do século XIX e primeiros anos do XX.”*⁸

O ano de 1893 trará novas perspectivas para a vida de Augusto Severo. Seu irmão Pedro Velho, então Deputado Federal, assume o Governo do Estado, indicando para sua vaga Severo, que já então residia no Rio de Janeiro, obtém a grande oportunidade de experimentalizar seus projetos. No mesmo ano ocorria na capital federal a denominada “Revolta da Armada”. O então Presidente Floriano Peixoto, através de indicações, tomou conhecimento do projeto de Augusto Severo, da construção de um balão. Sabendo da falta de apoio e incentivo que o potiguar sofria no Rio de Janeiro, propôs a Severo o financiamento do projeto. Em troca Floriano Peixoto exigia a utilização militar do invento contra os navios aportados na Baía da Guanabara e que apontavam seus canhões para a cidade. O dirigível em questão era o segundo projeto de Augusto Severo intitulado, “Bartolomeu de Gusmão” homenagem ao padre português que fora perseguido pela inquisição devido a seus experimentos com balões.

Devido a necessidade e contrariamente a seus princípios pacifistas de utilização da navegação aérea, Severo prontamente aceitou a missão. Para tanto foi construído um hangar, financiado pelo Governo Federal no Quartel Militar de Realengo. Contudo, devido à falta de material adequado para a confecção da

⁸ Apud FERNANDES, Augusto. O pioneiro esquecido, p. 26.

estrutura principal do balão, que deveria ser de alumínio, a experiência não foi bem sucedida.

Decepcionado, mas não desistindo de suas pesquisas, Augusto Severo passava-se a dedicar as atividades parlamentares com afinco sendo um grande incentivador das pesquisas científicas em todas as áreas de conhecimento que principiavam a se firmar no Brasil. Por ocasião da bem sucedida experiência de Santos Dumont em Paris em 1901, quando este, num dirigível, efetuou o percurso em volta da Torre Eiffel e retornou ao ponto de partida, sendo esta a primeira experiência de vôo dirigível bem sucedida da história, Severo defendeu no Parlamento o envio de uma ajuda de custo para o ilustre brasileiro, sob aplausos da platéia presente.

Durante sua permanência no Rio de Janeiro, Severo foi cotado diversas vezes para ocupar a pasta do Ministério da Marinha, com o apoio de grande parte da alta oficialidade de então. Mas o Rio de Janeiro lhe reservaria também a decepção da perda de sua esposa. Viúvo, decidiu de vez partir para a França para lá desenvolver seu mais ambicioso projeto: o "PAX". Além de seus interesses pessoais com a pesquisa aeronáutica, Severo pretendia ao mudar-se para a Europa agilizar o processo de divórcio para poder então se casar com Natália sua segunda companheira com a qual teve dois filhos.

Sua chegada à Paris, juntamente com a segunda esposa e os filhos se deu em outubro de 1901. Paris representava a esperança definitiva para a conclusão de suas pesquisas e de suas idéias. Severo planejava aperfeiçoar a dirigibilidade nos balões, fazendo com que os mesmos pudessem se deslocar em todas as direções, através de um comando centralizado nas mãos do piloto. Poucos à época acreditavam em tal façanha, até mesmo porque o projeto de Severo incluía cinco motores num dirigível, o que acarretaria problemas de peso, de estrutura e de segurança ao aparelho.

Chegando à Paris, Severo logo se firmou junto à sociedade parisiense da época, sendo amigo pessoal de Émile Zola e de outros personagens da intelectualidade francesa. Através de encontros sociais promovidos em sua residência e em ocasiões sociais para as quais era constantemente convidado, Severo tentava apoio financeiro a seu projeto. Não conseguia de maneira alguma apoio de ordem material, mas personalidades do governo francês e da comunidade científica parisiense manifestavam seu apoio em relação aos possíveis entraves

burocráticos que pudessem por ventura ocorrer. Da comunidade brasileira em Paris, composta em sua grande maioria por proprietários rurais de imensa fortuna, nunca recebeu apoio.

Porém, foi numa destas ocasiões sociais que Augusto Severo conheceu uma figura que exerceria um papel importante em sua estada em Paris e na posterior confecção e experimentação do "PAX": o mecânico Georges Sachêt.

Sachêt, que viria a falecer junto com Severo, foi imprescindível para as experiências de Severo em Paris. Familiarizado com todos os inventos em voga na época, Sachêt era extremamente desenvolvido tanto tecnicamente quanto socialmente, conseguindo tudo que fosse necessário para as experiências e construção do "PAX". Com todo o apoio de Sachêt e o reconhecimento de parte da sociedade parisiense, Augusto Severo ainda permanecia com sérias dificuldades. O dinheiro já estava quase acabando, sua herança já se fora e as jóias quase já não mais restavam. Correr contra o tempo fazia-se necessário.

O testes foram iniciados em agosto de 1902, dentro do hangar onde estava sendo costruído o "PAX". Ao contrário de todos os prognósticos, o projeto foi um sucesso. No hangar, durante os testes, testemunhas aplaudiam aquilo que antes parecia impossível: a possibilidade de um balão se movimentar em todas as direções, ao comando do piloto.

Finalizados os testes, Severo consegue autorização, no dia 11 de agosto de 1902, junto ao Ministério da Guerra, para sobrevoar Paris na manhã seguinte.

Não parecia que nada daria errado na fatídica manhã de 12 de agosto de 1902. Severo, devido à expectativa, quase não havia conseguido dormir. Sachêt, por sua vez, pernoitara junto ao dirigível e, quando da chegada de Severo ao angar, tudo já havia sido preliminarmente testado, restando apenas ao comandante a ordem para a subida. Esta se deu sem nenhum problema. Testemunhas aplaudiam aquilo que poderia ter se tornado a mais bem sucedida experiência aeronáutica de então. Contudo, ao alcançar cerca de trezentos metros de altitude, o "PAX" explodiu em pleno ar. Severo cai^v em pé. Seu corpo completamente ^{licou} mutilado; Sachêt morreu carbonizado.

Natália, telegrafa^v ao Brasil para Pedro Velho. No telegrama, que ainda pode ser visto no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, constam-se as seguintes palavras:

Pedro Velho
Grande Hotel, Rio
Afflita comunico desastre
Balão hoje falecendo
Severo
*Natália.*⁹

Severo foi enterrado em Paris. Apesar de seu pioneirismo e de sua luta contra todos os obstáculos, sua memória hoje é quase esquecida.

Natália retornou então ao Brasil com os filhos. Contudo, a impossibilidade de uma vida digna e equilibrada financeiramente e emocionalmente, levou-a ao suicídio. Os filhos retornaram à Europa e hoje nada se sabe deste ramo da família Albuquerque Maranhão, que reside em terras européias. Sua memória só chegou até nós devido aos esforços de familiares e amigos, que por nada deixariam que seu exemplo se perdesse no nada e no esquecimento.

3 - Primórdios da aviação no Estado

Por primórdios da aviação no Rio Grande do Norte aqui nos referimos aos primeiros vôos que aportaram em nosso Estado através dos grandes reides aéreos, característicos dos primeiros anos dos transportes transatlânticos de postagem e passageiros que tinham em Natal ou ponto final de viagem ou escala importante de reabastecimento das aeronaves e pernoites das tripulações. De qualquer modo, os primeiros contatos do Estado com a aviação se deu num contexto de formação e estruturação das atuais linhas aéreas e assim consolidou o papel do Rio Grande do Norte como Estado privilegiado quanto ao contato com diferentes e novas tecnologias da modernidade, do início do século e de sua inserção num quadro de desenvolvimento de uma economia globalizante, que somente agora começa a firmar passos mais firmes.

⁹ Apud FERNADES, Augusto. Op. cit, p. 92.

Após a Primeira Guerra Mundial se inicia o período de maior utilização de aviões como meio de transporte mais efetivo. O desenvolvimento de companhias de aviação comercial e postal é que transformará o papel de Natal junto a outros Estados da Federação e de outros países da América Latina. As aviações comerciais francesa, alemã, inglesa, americana e espanhola desenvolverão atividades comerciais importantes no Hemisfério Sul. Natal será um ponto decisivo para o desenvolvimento das rotas comerciais. Posteriormente, durante a permanência de Mussolini no poder, a Itália manterá, através de sua aviação militar-comercial, contato estreito com Natal. Cronologicamente este período, caracterizado pela presença constante das companhias de aviação comercial estrangeiras em Natal, compreende os anos entre 1925, com a chegada de uma missão francesa de avaliação à Natal, até 1939, com os primeiros vôos militares norte-americanos de sondagem à futura Base Aérea de Parnamirim e o início das hostilidades na Europa, que impediram o prosseguimento as atividades das companhias de aviação comerciais européias.

Contudo, o que mais caracterizou o início das atividades aeronáuticas no Rio Grande do Norte foi aquele caracterizado pelos vôos solos de grande percurso, patrocinado por empresas comerciais ou por particulares. Estes vôos buscavam a descoberta de novas rotas comerciais, ao mesmo tempo em que se pesquisava a resistência de materiais para a construção de aeronaves que paulatinamente seriam utilizadas na fabricação de aparelhos mais seguros e resistentes. Neste período Natal travou conhecimento com figuras chaves da aviação de todos os tempos como Jean Mermoz, Saint-Exupéry, Charles Lindenberg, Amelia Earhart, entre outros. Estes vôos, executados por pilotos que mais se assemelhavam à aventureiros e desbravadores, possuíam toda uma lógica operacional para a conquista, à semelhança das antigas grandes navegações dos séculos XV e XVI, de novos mercados e áreas de influências para as potências européias. Natal era ponto vital para a concretização destes projetos.

Os tripulantes dos hidroaviões mal se continham de emoção ao avistarem o litoral norte-rio-grandense. Não se deve esquecer que a aviação de longa distância dava seus primeiros passos nas décadas de 1920 e 1930. A navegação, por vezes, fazia com que os pilotos se desviassem das rotas e se perdessem em pleno oceano. As disputas entre as companhias européias era intensa. O tempo trabalhava contra ou a favor das mesmas, de acordo com o planejamento e as

possibilidades de execução dos projetos de vôos. Os alemães foram, como sempre, os primeiros a planejarem travessias transatlânticas de forma racionalizada.

Em 7 de julho de 1933 o capitão Jobst von Studnitz aterrissava em Natal as margens do Rio Potengi. Era a primeira travessia planejada na história, com pontos de apoio em pleno Oceano Atlântico, efetuadas através de navios que recolhiam os hidroaviões no mar, os içavam para o convés, os reabasteciam, revisavam e então os lançavam novamente ao ar através de catapultas montadas na proa da embarcação.

Os franceses logo decidiram pelas mesmas atitudes para não ficarem atrás dos alemães na América Latina. A "AEROSPATIALE", principal companhia de aviação estatal francesa, começa a projetar hidroaviões mais resistentes e autônomos, para uma menor dependência de apoio em alto mar, e com isso ganhar tempo em relação aos percursos que poderiam ser feitos num menor espaço de tempo.

Todo este planejamento não poderia ser concretizado sem a presença de Natal como ponto principal de entroncamento de rotas transatlânticas para estes vôos. A proximidade de Natal em relação à África era o principal ponto a favor. Além disso, a foz do Rio Potengi era extremamente adequada ao pouso das aeronaves que, após uma longa permanência no ar, chegavam à Natal quase no limite de sua operacionalidade. Adicione-se a todo este quadro, o desgaste físico-mental dos aviadores. Estes, ao desembarcarem em Natal, cidade mais que provinciana à época, eram extremamente bem recebidos e desfrutavam da melhor hospitalidade da cidade.

Toda esta configuração de fatores externos desencadeará o desenvolvimento das atividades aeronáuticas no Rio Grande do Norte que, devido à freqüência de vôos tripulados e do contato com aviadores das mais diferentes nacionalidades, proporcionará uma perspectiva um pouco mais avançada de técnicas de pilotagem, navegação e manutenção das futuras aeronaves e tripulações no Estado. Condicionou-se assim a possibilidade das posteriores atividades aeronáuticas no Rio Grande do Norte e seus pioneiros.

4 - Os pioneiros : Juvenal Lamartine e Fernando Pedroza

Quando anteriormente nos referimos a Augusto Severo como pioneiro da aviação potiguar, referíamos-nos ao seu pioneirismo como desbravador de obstáculos técnicos no período em que a aviação, através do desenvolvimento de dirigíveis, era encarada como atividade de loucos ou de excêntricos. De uma forma ou de outra Severo, mais que um pioneiro, não deixa de ser o patrono da aviação, potiguar condição esta que somente a ele pertence.

Contudo, os pioneiros da aviação norte-rio-grandense foram aqueles que verdadeiramente investiram tempo e dinheiro para que as atividades aeronáuticas fossem aperfeiçoadas no Estado, como forma de desenvolvimento econômico e redução das distâncias entre os municípios e entre o Rio Grande do Norte e outros Estados da Federação. Numa época em que a imensa maioria do transporte interestadual e intermunicipal eram efetuadas de navio ou em comboios de animais de carga, a utilização do avião encurtaria sensivelmente as distancias e reduziria o preço final de determinados produtos. Tal mentalidade para a década de 1920 do nosso século entretanto, não encontraria tanto respaldo.

O Rio Grande do Norte à época um Estado caracterizado pela ampla concentração latifundiária, por uma classe média quase inexistente e por uma elite urbana presa aos interesses das grandes oligarquias do Sertão em plena ascensão, formavam a base social de um Estado subdesenvolvido, onde a aviação seria apenas uma atividade para as elites e seus pares. Nesse contexto se sobressaem as figuras do Ex-Governador Juvenal Lamartine e do Empresário Fernando Gomes Pedroza como os principais incentivadores da aviação no Rio Grande do Norte, ambos membros das oligarquias que controlavam a política e a economia no Estado. Sendo membros das elites dominantes estaduais, suas respectivas visões desenvolvimentistas se limitavam à mudanças infra-estruturais e conjunturais da economia e não das relações de produção que concentrava de um lado trabalhadores e de outro proprietários dos meios de produção. Juvenal Lamartine expressava melhor esse perfil do governante preocupado com a exterioridade das relações sociais e econômicas.

Foi principalmente através do governo de Juvenal Lamartine que a aviação no Rio Grande do Norte tomou impulso. Conhecido na história como o governador deposto durante a Revolução de 1930, Lamartine era o exemplo das elites potiguares distanciadas de seu povo e representantes de um falso elitismo europeizado que Fernando Pedroza também representaria. Lamartine, herdeiro político da oligarquia Bezerra de Medeiros, representava de fato o Rio Grande do Norte na parcela da divisão dos poderes entre chefes e caciques políticos regionais, que eram a base de sustentação do Governo Federal na República Velha.

*"Inserido no quadro mais amplo da situação nacional, o Rio Grande do Norte integrava o sistema na condição de 'sócio menor' do jogo político, com sua classe dominante articulada à classe mantinha a hegemonia a nível nacional".*¹⁰

O desenvolvimento da aviação levado a cabo individualmente por sua pessoa reflete tanto seu caráter pessoal como o próprio caráter de sua administração. A imposição de verbas de subvenção para a compra de aeronaves e a construção de campos de pouso em quase toda a região do Seridó, reduto político de sua família e curral eleitoral da mesma, foi efetuada em detrimento de outras prioridades governamentais como por exemplo o combate ao banditismo que assolava até mesmo a Região do Seridó.

Para a construção e inauguração do Aero Clube de Natal em 29 de dezembro de 1928, marco da aviação no Rio Grande do Norte, o então governador Juvenal Lamartine contou com o apoio fundamental de Fernando Pedroza. Verbas estaduais e privadas foram utilizadas para a construção do Aero Clube, que desde sua inauguração permanece no mesmo endereço, na Avenida Hermes da Fonseca, no Tirol.

Reside neste fato a importância tanto de Juvenal Lamartine quanto de Fernando Pedroza: a construção do Aero Clube de Natal. Pensavam e idealizavam ambos a possibilidade de um desenvolvimento econômico para o Rio Grande do Norte a partir da formação de pilotos civis, que poderiam ser posteriormente

¹⁰ MARIZ, Marlene da Silva. A Revolução de 1930 no Rio Grande do Norte. Brasília: Senado Federal, 1984. p. 30.

utilizados em alguma companhia aérea estadual ou até mesmo na formação de uma milícia aérea armada no Estado. A Revolução de 1930 e a intervenção federal no Estado frustraram os planos de Lamartine e Pedroza.

Outro fato que possibilitou fazer com que Juvenal Lamartine se tornasse um dos pioneiros da aviação no Rio Grande do Norte foi o fato de ter sido ele o primeiro governador de Estado na História do Brasil a se utilizar do avião como veículo de transporte oficial, tanto em viagens dentro como para outros Estados do Brasil.

“Essa fase da vida pública do Rio Grande do Norte está muito bem registrada nos jornais da época. A REPÚBLICA acompanhava de perto os passos do Chefe do Estado e documentando com detalhes as suas viagens. A edição de 15 de junho de 1928, noticiou o Presidente (sic) viajando de avião do Rio de Janeiro para Natal ...”¹¹

Objetivando se portar como um autêntico desbravador e intrépido homem público, Juvenal Lamartine objetivou, através de seu apoio ao desenvolvimento das atividades aeronáuticas no Rio Grande do Norte, passou à posteridade como homem preocupado com o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte, o que realmente aconteceu.

Contudo, tais preocupações maculam suas intenções quanto ao desenvolvimento de um transporte aéreo que visasse a integração do Rio Grande do Norte e a redução dos problemas enfrentados por populações isoladas e desamparadas pelo Governo Estadual.

5 - A Base Aérea de Natal

Outro marco da história da aviação no Rio Grande do Norte é a Base Aérea de Natal, também conhecida anteriormente como Campo de Aviação de Parnamirim. De uma forma ou de outra, foi através da Base Aérea que Natal passou a ser conhecida nacionalmente e internacionalmente durante a presença americana

¹¹ LAMARTINE, Pery. Epopéia nos ares. Natal: Fundação José Augusto, 1995. p. 37.

na cidade entre 1942 e 1946, quando então os Estados Unidos se utilizaram da Base para apoio logístico à conquista do Norte da África.

A Base aérea foi criada pelo Decreto-Lei nº 4. 142, de 2 de março de 1942. Na verdade, a importância da Base Aérea de Natal transcende à aspectos meramente relacionados à permanência norte-americana em Natal durante a Segunda Guerra Mundial. A criação da Base proporcionou o desenvolvimento de Natal e do município de Parnamirim em níveis de aceleração de crescimento nunca antes vistos na História do Brasil. De uma hora para outra a população de Natal triplicou em número de habitantes e pela primeira vez uma cidade sem expressão a nível nacional passou a comportar uma gama diferenciada de comportamento e costumes que modificaram para sempre as relações interpessoais. Diferentes religiões, raças, crenças e credos políticos passaram a conviver livremente ou na surdina já que aos comunistas, por exemplo, estava vedada qualquer tipo de livre expressão.

Deve-se atentar para o fato de não apenas fatores positivos terem coexistido em Natal durante a criação da Base Aérea. A especulação financeira foi intensa devido ao alto nível da exploração a que os estrangeiros, especialmente americanos, eram submetidos. Artigos até então baratíssimos como frutas, carne, hortaliças e legumes e outros artigos de primeira necessidade que antes eram adquiridos a preços normais, dispararam em valor. Em consequência, Natal se tornou uma cidade cara aos seus próprios habitantes e terreno propício para aventureiros.

Após a retirada dos americanos de Natal e o retorno da Base ao comando da Força Aérea Brasileira, Natal se retrai em relação ao pleno desenvolvimento que anteriormente sofrera com a presença americana. Para se ter uma idéia deste marasmo, o asfalto feito pelos americanos na estrada que liga Natal à Parnamirim permaneceu o mesmo durante quase trinta anos, sem qualquer tipo de manutenção por parte do Governo do Estado ou Federal. Somente com a inauguração das obras da futura BR-101, ligando Porto Alegre à Natal, é que esta pista teria uma reforma estrutural séria.

A Base Aérea de Natal foi então anexada à área da Aeronáutica no Aeroporto Augusto Severo, sendo sua pista utilizada pelo mesmo através da administração da INFRAERO.

Com a criação da Academia da Força Aérea (AFA) em Pirassununga -SP, Natal passa a sediar o CATRE (Centro de Aplicações Táticas e Recompimento de Equipagens), estágio posterior de treinamento de aspirantes à Oficial Aviador oriundos de Pirassununga. Desde então a Base Aérea de Natal tem sediado, além dos estágios de aperfeiçoamento de Aspirantes, diversas atividades de aviação de caça da FAB e desta com outras forças aéreas estrangeiras, especialmente francesas e norte-americanas.

IV - AVIAÇÃO E FLUXO TURÍSTICO NO RIO GRANDE DO NORTE

1 - O desenvolvimento das atividades turísticas no Estado

a) Políticas de planejamento turístico

O turismo no Rio Grande do Norte, como hoje o vislumbramos com uma rede de hotéis de excelente qualidade, com uma mão-de-obra bem treinada, uma rede de transporte de táxis e ônibus razoavelmente distribuídas e opções de compra e lazer para o turista, seria quase inimaginável para a cidade de Natal há apenas quinze anos. Foi com um sério planejamento e uma política de incentivos fiscais que a indústria do turismo se desenvolveu no Estado.

O primeiro grande passo foi dado a partir de 1986, quando tomou posse o então Governador Geraldo Melo que, aproveitando determinadas idéias lançadas no anterior Governo de José Agripino, resolveu implementar uma política de desenvolvimento do turismo no Rio Grande do Norte. A possibilidade de se implantar condições para o desenvolvimento do turismo em larga escala no Estado há muito já havia sido levantada através de estudos efetuados por empresas de consultoria privadas e por órgão do Governo Estadual, especialmente as Secretarias de Planejamento, da Fazenda e do Interior. Todavia, a execução destas políticas sempre esbarravam em grandes interesses políticos e financeiros, atrelados a determinados grupos políticos e partidários.

Ao tomar posse, Geraldo Melo encontrou um quadro um pouco contraditório. As finanças do Estado estavam em dia. Contudo, várias empresas do setor têxtil ¹ estavam abandonando o Estado e se dirigindo para o Ceará, que então estava oferecendo políticas de incentivos fiscais.² Não conseguindo mais atrair indústrias para o estado o Governo Geraldo Melo tratou de incentivar novas atividades para o

¹ Dentre elas a Guararapes, Alpargatas e a Sperb e outras indústrias localizadas em Parnamirim e Extremoz.

² O Ceará a partir de 1986 começou a atrair indústrias através de políticas de incentivo fiscal que hora estão em voga no atual Governo FHC tais como isenção de todos os tipos de impostos estaduais bem como cessão de terreno para a construção das fábricas e indústrias interessadas em se instalar no território cearense.

desenvolvimento econômico do Estado. São desta época, por exemplo, os incentivos para o aprimoramento da indústria fruticultora norte-rio-grandense através da irrigação.

“Obviamente Geraldo Melo ao perceber o quadro caótico que poderia se desencadear caso não encontrasse soluções a curto e médio prazo para a economia e finanças do Estado, se utilizou de todas as armas possíveis para dinamizar o turismo no Rio Grande do Norte, especialmente em Natal, que já carecia de uma rede hoteleira de melhor qualidade.”³

Para se ter uma idéia, em 1983 Natal somente dispunha de quatro hotéis de médio e grande porte. O Hotel Reis Magos, já então em franca decadência; o Hotel Tirol, que já não comportava o grande número de turistas que já começavam a se dirigir à Natal; o Hotel Samburá no centro, que atendia pequenos grupos de turistas e pessoas a negócios que o usavam para pernoite; e, finalmente, o Hotel DUCAL, que apesar de sua imponência e alto luxo, não conseguiu competir com os futuros hotéis da Via Costeira. Nesta situação, Natal não poderia competir com Fortaleza e Recife e Salvador que ainda dominavam as preferências de turistas brasileiros e estrangeiros, quando se dirigiam ao Nordeste.

A construção de hotéis na Via Costeira, em tempo recorde, foi o primeiro grande impulso concreto para o aumento de fluxo turístico no Estado. Este impulso, todavia, poderia ter sido maior se não tivesse ocorrido a crise desencadeada pelo fracasso do Plano Cruzado, que prejudicou sensivelmente a entrada de turistas no Rio Grande do Norte e a redução de vôos das companhias aéreas nacionais para Natal, devido à problemas na balança orçamentaria das mesmas.

Com a relativa recuperação da economia, mesmo com uma inflação alta, em 1987 Natal começa a despontar como nova opção para turistas brasileiros e estrangeiros. Estes em menor número e em sua maioria provenientes de pacotes turísticos originários de Recife ou Fortaleza, que incluíam Natal como opção terrestre. Foi o início de fato da indústria turística no Rio Grande do Norte.

Entretanto, mesmo com todo o planejamento governamental, o turismo no Rio Grande do Norte não teria se tornado possível sem a participação das agências

³ ARRUDA CÂMARA, Cassiano. Diário de Natal, Natal, 22 abr. 1990. Roda Viva.

de viagens natalenses. De meras programadoras de pacotes turísticos para o Brasil e exterior e revendedoras de passagens aéreas para um seleto grupo de privilegiados, as agências natalenses se desenvolveram e souberam se adaptar as novas realidades apresentadas com a expansão do mercado turístico no Estado.

As principais e mais tradicionais agências de turismo no Rio Grande do Norte são: AEROTUR, PAX e SOLIS.

Das três agências citadas acima, destacou-se a SOLIS TURISMO, por trabalhar num padrão de excelência desde 1976 quando foi inaugurada. Foi a primeira agência de turismo receptivo no Rio grande do Norte, elaborando seus próprios roteiros, sendo ela a primeira a destacar o potencial turístico de Genipabu, bem como a primeira a divulgar Natal como polo turístico, em potencial, para o Brasil. Destacou-se ainda, durante a direção da Sra. Vera Alice de Paiva China^{*}, a total independência da SOLIS de verbas governamentais, sempre atuando através de seu próprio capital privado.

Hoje Natal conta com mais de cento e cinquenta agências de turismo. Destas, trinta e sete são credenciadas pela ABAV (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AGENTES DE VIAGENS). Apenas trinta e três dispõem de estoque de bilhetes das companhias aéreas nacionais e estrangeiras e estão capacitadas para vender pacotes para fora do Estado e do Brasil. As demais são pequenas agências que trabalham apenas com o turismo receptivo e a organização de eventos em nível estadual.

b) Formas de turismo no Rio Grande do Norte

Sendo um Estado banhado pelo mar, o Rio Grande do Norte extrai deste privilégio a principal fonte de arrecadação turística. Reconhecidas nacionalmente e internacionalmente por suas belezas, as praias potiguares são procuradas o ano inteiro, especialmente nos meses entre dezembro e março (época de alta estação). Toda a infra-estrutura turística volta-se então para o turista que procura o litoral. Se

^{*} Em 1986 a Solis Turismo foi vendida ao grupo Souto-Barreto (Poupança APERN).

isto revela determinadas vantagens em determinados pontos como incremento da rede hoteleira pelo litoral do Estado, por outro revela determinados problemas.

Dentre os problemas podemos destacar a especulação imobiliária e a concentração, pelos grandes grupos hoteleiros e agências de viagens, de uma grande parte do fluxo turístico, gerando assim distorções, tanto na distribuição dos recursos trazidos pelos turistas quanto na especulação em torno deste mesmo fluxo. Além disso, o fluxo turístico no Rio Grande do Norte, antes da implementação do Plano Real e da conseqüente estabilidade da moeda nacional, ocasionava a elevação do custo de vida em Natal e demais localidades de grande presença de turistas.

Assim, o natalense assalariado, residente o ano inteiro na capital do Estado, passava a enfrentar problemas devido à exploração do turista em época de alta estação, pagando o mesmo preço de um indivíduo que, na imensa maioria das vezes, possuía uma renda bem superior a média do Estado.

Todos estes problemas geraram novas perspectivas de se enquadrar o turismo no Rio Grande do Norte sem os entraves governamentais ou mesmo dos grandes grupos empresariais. Novas formas de turismo surgiram nos últimos cinco anos e vem dinamizando o mercado no Estado. Dentre estas formas, destaca-se o turismo ecológico.

Esta forma de turismo tem se revelado extremamente eficaz e dinâmica, na medida em que disponibiliza ao turista novas fronteiras pelo Estado, rompendo assim o predomínio do turismo apenas no litoral. Outro fator de dinâmica do turismo ecológico, em relação ao turismo tradicional programado e agenciado, é que, ao contrário deste último, a mão-de-obra utilizada aproveita os recursos humanos oriundos da região na qual se desenvolve as atividades.

Além disso o turismo ecológico desperta cada vez mais interesse não apenas pela interiorização de recursos, mas pelo interesse que grandes empresas, especialmente estatais, revelam nestes projetos. Um grande exemplo é o **Projeto Amigos do Lajedo de Soledade**, desenvolvido junto à PETROBRÁS onde os sítios arqueológicos da região são preservados com o apoio da população da cidade de Apodi. Deste modo, preservação e atividade econômica são postas lado a lado, sem o menor confronto.

Além do turismo ecológico que hora se desenvolve no Rio Grande do Norte, outro mercado direcionado para um perfil de turista mais diferenciado é o que vem sendo desenvolvido, por exemplo, em Martins e Mossoró. Nestas cidades, localizadas em distintas regiões do Estado, a atividade turística está relacionada na busca de um contingente turístico mais regionalizado e direcionado também para o público interno do Rio Grande do Norte.

Martins, localizada em uma belíssima região serrana, recentemente (junho de 1997) teve seu antigo hotel fazenda reinaugurado, num esforço conjunto da Prefeitura Municipal, de alguns pequenos empresários e da população. A reinauguração do hotel visa principalmente atrair turistas de fim de semana, oriundos principalmente de Natal.

Mossoró, situado no Extremo Oeste do Rio Grande do Norte, tem sua atividade turística atrelada principalmente ao Hotel Thermas, famoso nacionalmente por suas fontes de águas minerais. Sua nova administração e diretoria procura agora desenvolver tanto atividades de lazer quanto outras relacionadas ao condicionamento físico e ao tratamento estético em regime de "Spa".

Como se percebe, o mercado turístico no Rio Grande do Norte não se limita apenas ao litoral e a capital do Estado. Com um pouco de incentivo e criatividade, a atividade turística pode incrementar o desenvolvimento gradual e planejado de todas as regiões do Rio Grande do Norte.

c) Potencialidades do mercado turístico norte-rio-grandense

Qualquer programa que se apresente daqui por diante para incrementar o turismo no Rio Grande do Norte deve levar em consideração dois aspectos fundamentais: a situação sócio-econômica e o impacto ambiental das atividades turísticas no Estado.

Nos primeiros anos de implantação de uma atividade turística planejada no Rio Grande do Norte, pouca atenção foi dada à utilização de mão-de-obra qualificada, oriunda do próprio Estado. Por preconceito ou por falta de estrutura para a formação de pessoal, o que se percebe é que aos poucos as barreiras que antes

impediam uma inserção maior de potiguares em áreas de influência no planejamento turístico estão sendo derrubadas.

Em primeiro lugar, a criação de cursos de formação de profissionais na área de turismo, tanto em nível técnico quanto em nível superior, contribuiu para melhoras substanciais no quadro de pessoal que trabalha em diversas áreas do turismo. Desde o turismo receptivo até o turismo ecológico, o potencial humano potiguar começa a ser finalmente reconhecido e considerado.

Em segundo lugar as autoridades competentes começam a perceber que determinadas reformas de ordem infra-estrutural, há muito necessárias, são de grande importância. A duplicação das entradas de Natal via Parnamirim, a reforma e ampliação do Aeroporto Augusto Severo, os investimentos em segurança, informação e assistência ao turista começam a se tornar elementos da ordem do dia na política econômica do Estado.

Todavia determinados equívocos nos perfis de planejamento econômico do Estado ainda são visíveis. Os planejadores ainda insistem em limitar o turismo ao litoral do Rio Grande do Norte, como pode-se verificar abaixo.

*"Toda a estratégia de desenvolvimento turístico estadual passa necessariamente pela consolidação de núcleos espontâneos que se instalam a partir de Natal, acompanhando a faixa litorânea tanto na direção norte quanto na direção sul..."*⁴

A ênfase dada ao turismo no litoral do Estado, em relatórios encomendados pelo Governo Estadual, revela uma certa limitação quanto as potencialidades do turismo no Rio Grande do Norte. Como anteriormente demonstramos através dos exemplos de Martins, Apodi e Mossoró, cada um deles, com suas respectivas especificidades, se existe um mercado potencialmente forte, a consolidação de núcleos espontâneos não deve estar atrelado apenas ao litoral, sob pena de saturação do mercado e problemas ambientais.

O que importa na verdade é que estas políticas de desenvolvimento das atividades turísticas no Estado levem em consideração o aspecto do desenvolvimento sustentado que respeite o meio ambiente e as populações

⁴ RIO GRANDE DO NORTE. Governo do Estado. Potencialidades/oportunidades do RN. Natal, 1995.

originárias dos vários pontos onde se desenvolve o turismo no Rio Grande do Norte. Pescadores, rendeiras, vaqueiros, entre outros, não podem ser desprezados, marginalizados pelos interesses do capital ou tratados como elementos exóticos “nativos” que devam ser incluídos nos “passeios turísticos”.

2 - Papel desempenhado pelas empresas aéreas no turismo potiguar

a) Uma contribuição de início informal

Foram os tripulantes e pessoal de terra das grandes empresas aéreas nacionais, como PANAIR, VASP e VARIG quem primeiro perceberam as potencialidades turísticas do Rio Grande do Norte, ainda ao final da década de 1960.

Natal, então uma cidade com características quase interiorana encravada no litoral nordestino, chamava a atenção deste pessoal por sua beleza singular, hospitalidade de seu povo e tranqüilidade quase inacreditáveis tendo em vista a comparação que estes profissionais faziam com suas respectivas cidades de origem como o Rio de Janeiro e São Paulo.

“Sempre vislumbramos Natal como um dos maiores mercados turísticos do Brasil. O que no entanto nos preocupava, era a total falta de incentivo e apoio das autoridades e empresários locais que resistiam em pensar Natal fora dos parâmetros de uma pequena província paradisíaca.”⁵

Deste modo, o início das atividades turísticas no Estado, especialmente em Natal, se deu como uma espécie de conversa de “boca em boca”, como se diz no dito popular. Sendo profissionais altamente qualificados e bem relacionados, os aeronautas e aeroviários membros destas companhias de aviação começaram a

⁵ MELO, Paulo. Profissão voar. Recife: Comunicarte, 1992. p. 37.

indicar Natal como um lugar para descanso e lazer, longe das grandes metrópoles litorâneas do Nordeste como Recife ou Fortaleza.

Desde então havia duas únicas grandes possibilidades de estadia em Natal. Ou se hospedava no Hotel Reis Magos ou na velha Casa de Hóspedes pertencente à Arquidiocese de Natal. Ambos ofereciam serviços voltados à clientela específicas. O Hotel Reis Magos a uma clientela mais sofisticada; a Casa de Hóspedes, a uma clientela mais familiar. Durante mais de uma década estas duas casas, juntamente com o Hotel Tirol, concentrariam o fluxo de hóspedes em Natal.

Já no início da década de 1970, a atuação informal dos tripulantes e trabalhadores das grandes empresas que faziam escala em Natal passou a ser efetuada por profissionais ligados às agências de viagens e turismo do Estado.

Sendo representantes autorizadas destas empresas na venda de passagens aéreas e pacotes turísticos, as agências de viagens passaram a atuar concretamente, como agentes de vendas junto aos grandes centros urbanos brasileiros; defendendo os interesses de um mercado potencialmente promissor, em busca de novos clientes. Naquela época, diferentemente de hoje em dia quando Natal dispõe de um "know-how" mais aperfeiçoado, ao iniciar-se o trabalho de apreciação, avaliação e concretização inicial em transformar Natal numa opção de turismo, as agências tiveram uma estreita colaboração das empresas nacionais de aviação.

Foi através deste relacionamento amistoso e informal de início, que as empresas aéreas brasileiras contribuíram em muito para que Natal atingisse o patamar de desenvolvimento no mercado turístico que hoje anualmente se percebe quando da chegada de inúmeros turistas oriundos do Brasil e do exterior.

Com o desenvolvimento urbano de Natal e o aumento demográfico da cidade, esta relação de tipo informal, que tanto ajudou inicialmente o turismo potiguar, foi decaindo, devido ao aumento da complexidade das relações comerciais e empresariais no ramo do turismo.

Atualmente o papel executado pelas empresas aéreas através de seus funcionários em tempos de outrora é feito através de profissionais da área de turismo. A capacitação profissional e a especialização de mão-de-obra exigidas no mercado com o passar dos anos não comporta mais o tipo de relação e atuação informal dos funcionários das empresas aéreas, como anteriormente demonstrado.

Desta relação apenas restou um grau de extrema afetividade entre os membros destas empresas aéreas, a maioria já aposentados, com a cidade de Natal.

b) Companhias aéreas que operaram em Natal e seus representantes

O desenvolvimento do transporte aéreo no Rio Grande do Norte atinge seu ápice com a estruturação de vôos regulares para Natal. De escala para os primeiros vôos históricos transatlânticos na década de 1930 até hoje, em plenos anos noventa, o Rio Grande do Norte assistiu tanto a evolução dos aviões quanto à mudança do perfil econômico do Estado. A aviação, através das companhias aéreas, contribuiu decisivamente para que isto ocorresse.

Na história da aviação comercial brasileira, diversas companhias fizeram escala em Natal e aqui foram representadas.

A PANAIR do Brasil foi representada em Natal pelo Major Theodorico Bezerra. Funcionava no prédio do antigo Grande Hotel na Ribeira. A PANAIR operava para Natal com aviões L49 Constellation devido a suas rotas aéreas pelo litoral brasileiro, de onde se dirigia para as suas escalas internacionais. Com sua extinção em 1965 pelo governo militar do Golpe de 1964, todas as suas linhas foram divididas entre a CRUZEIRO DO SUL e a VARIG, sendo que a VARIG absorveu todas as linhas internacionais com destino a Europa e Oriente Médio. Desde então, e por um longo período, a VARIG monopolizaria as rotas internacionais da aviação comercial brasileira.

A antiga CRUZEIRO DO SUL, também posteriormente absorvida pela VARIG, foi representada em Natal pela firma FILGUEIRA e CIA., pertencente ao Sr. Carlos Figueira. Operava com aviões Caravelle, fazendo a rota do litoral sul brasileiro em direção ao Rio de Janeiro e norte em direção à Fortaleza.

A VARIG, quando de suas primeiras atividades em Natal (1953), inicialmente operou com linhas que saíam do Rio de Janeiro e se dirigiam ao litoral norte do país com escalas em Vitória, Salvador, Maceió, Recife e, finalmente, Natal. A VARIG operou inicialmente com aeronaves DC3/C47. Foi gerenciada em Natal até 1964

pelo Sr. Evaldo Lira Maia, passando então a ser gerenciada pelo Sr. Ary Antunes. Cabe ressaltar que a VARIG passou a operar em Natal através da compra da empresa natalense AERO GERAL Ltda (fundada em 1952), de propriedade dos Comandantes. Custódio Neto, Rocha e McLaren. Com a venda da companhia para a VARIG, foi criada a superintendência do setor norte dirigida pelo Sr. Apolonio Pinto para cuidar da malha viária da VARIG para o norte iniciando-se pelo nordeste.

A VASP começou a operar em Natal através de um acordo com a VARIG em que ambas se revezariam nas escalas de vôos para Natal. Este acordo, feito em 1957, foi logo desfeito. Inicialmente a VASP operou em Natal nos escritórios da VARIG e somente em 1959, com a chegada do Sr. Carlos Cerino, que implantou a sucursal de Natal, passou a atender seus passageiros na Avenida Duque de Caxias, na Ribeira.

Ainda como SADIA a TRANSBRASIL iniciou suas atividades em Natal no ano de 1974, através da representação STAR MOTÉIS E TURISMO, pertencentes a Alonso Bezerra, Dalton Melo de Andrade e Hyperides Lamartine. Funcionou primeiramente na galeria do Edifício Sisal, tendo como gerente a Sra. Vera Alice de Paiva China. Operou inicialmente com aviões BANDEIRANTE. Com a quebra de contrato de representação em Natal, a TRANSBRASIL passa a ter seu próprio escritório, na Avenida João Pessoa, em 1976.

Outras companhias aéreas também tiveram representações em Natal, tais como as AEROVIAS BRASIL, REAL S/A, LAP (LINHAS AÉREAS PAULISTAS), NAB (NAVEGAÇÃO AÉREA BRASILEIRA), LÓIDE AÉREO.

Todas estas companhias foram sendo desativadas durante as décadas de 50 e 60, devido ao alto grau de oligopolização das grandes companhias, por mal gerenciamento ou por questões políticas após o Golpe Militar de 1964.

Empresas de aviação comercial internacionais também operaram em Natal tais como ALITALIA (Itália), IBERIA (Espanha), BOAC (BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATE, Inglaterra) e as AEROLINEAS ARGENTINAS (Argentina).

Contudo, o baixo fluxo de passageiros e o funcionamento precário do Aeroporto que não atendia as expectativas destas companhias, como também a inauguração do Aeroporto Internacional dos Guararapes no Recife, levaram-nas a se decidir por transferir suas escalas para Recife e fechar seus escritórios em Natal. Por algum tempo ainda mantiveram escalas de manutenção no Aeroporto Augusto

Severo. -Somente com o surgimento de um mercado turístico potencialmente forte no Rio Grande do Norte, outras companhias de aviação comercial estrangeiras voltariam a operar vôos para Natal através de "charters".

V - CONCLUSÃO

Ao estudarmos as relações entre a aviação e o fluxo turístico no Rio Grande do Norte, nossa experiência de mais de vinte anos no ramo de turismo e aviação, não deixa margem para dúvidas quanto à importância da mesma para o Brasil e para nosso Estado. Na verdade, mais que uma grande invenção, o transporte aéreo é decisivo para o desenvolvimento das relações econômicas e culturais dos povos encurtando barreiras geográficas e políticas entre nações. Além de meio para consolidação do turismo, o transporte aéreo torna-se um recurso inestimável na sustentação da indústria de viagens e fator importante de comunicação, conduzindo correspondências, cargas e passageiros entre todas as partes do globo. É ainda um mercado de trabalho de alta significação, absorvendo a mão de obra do complexo de atividades que sustentam a sua operação.

A aviação comercial, tem sido fator decisivo na fixação do turismo como grande indústria. Do turismo como processo de deslocamento e estada de alguém fora do seu domicílio, compelido por determinada motivação. Do turismo que, por seus reflexos econômicos amplia o antigo conceito de viagem por prazer, a todos deslocamentos que impliquem consumo num local, de pessoas procedentes de outro.

O crescimento turístico internacional e nacional hoje existente é reconhecido como resultado das facilidades criadas pelo transporte aéreo, é em função deste que o turismo saiu dos cruzeiros marítimos de custo astronômico exigindo tempo e muito dinheiro, para o turismo não elitista, atingindo um numero maior de pessoas. A era do jato na aviação comercial consolidou esse quadro de democratização do turismo, alargou o seu campo operacional, abriu a demanda para fluirção das viagens. Com o trunfo da economia de tempo e dinheiro, a aviação comercial criou uma estrutura nova no tráfego turístico, diminuindo a duração da viagem, mais aumentando a duração da estada, com que a permanência no destino tornou-se importantíssima como variável econômica do turismo.

que interessa destacar em nível de conclusão é que podemos afirmar que a relação entre a aviação e o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte através do turismo nas últimas duas décadas estão estreitamente vinculadas ao tráfego aéreo

no Estado. Seja o tráfego de passageiros ou ao transporte de carga, o dinamismo ocasionado pela expansão das rotas aéreas para o Rio Grande do Norte delimitou novas perspectivas de desenvolvimento não apenas para a economia potiguar, mas também para o dinamismo da sociedade e cultura do Estado que se tornaram, com o desenvolvimento do turismo planejado e em larga escala, menos provinciana e mais aberta a novos horizontes.

“Natal nem desconfiava do seu futuro e expansão, sobretudo no que tange ao Turismo. Tínhamos três vôos (BA 661/662/663) rumo ao sul e de volta os (BA662/664/666), rumo a Europa. O Aeroporto Augusto Severo era espartano e nem restaurante tinha, e Natal, idem.”¹*

Além disso, as atividades da aviação comercial no Rio Grande do Norte contribuíram em demasia para o desenvolvimento urbanístico, econômico e social de Natal. Qualquer grau de comparatividade revela a importância desta constatação. Há vinte e cinco anos Natal não passava de uma escala de vôos nacionais se dirigindo aos grandes centros regionais e nacionais. Hoje Natal se firma como um dos principais mercados turísticos do Brasil. O turismo então trouxe desenvolvimento nas mais diferentes áreas.

Contrariamente a todas as expectativas favoráveis e contrárias que se baseavam em pontos de vista bastante extremados, o turismo no Rio Grande do Norte nem destruiu nossas belezas naturais ou descaracterizou nossa cultura, nem muito menos foi a solução definitiva para os problemas do Estado que, como demonstramos, sempre se caracterizou em nível de desenvolvimento econômico, por uma quase inércia e falta de criatividade gerencial e planejativa.

O turismo não pode ser encarado como única solução de viabilidade econômica para o Estado, bem como a aviação, mesmo se tratando do mais

* Código usado para designar os vôos da BOAC (British Overseas Airways Corporation)

¹ MELO, Paulo. Profissão voar. p. 31.

desenvolvido meio de transporte, também não deve se constituir no principal meio de locomoção para a entrada de turistas no Estado. faz-se necessário o desenvolvimento da malha ferroviária e rodoviária do Rio Grande do Norte para atrair diversos tipos de turistas tão diversificados quanto nossas potencialidade naturais. Faz-se necessário também desenvolver os portos no Rio Grande do Norte para uma maior penetração de turistas via marítima.

Deste modo aviação e turismo podem não apenas se constituir em uma parceria que aos poucos pode se tornar estática, mas numa fonte de dinamismo para o desenvolvimento como um todo do Rio Grande do Norte.

VI. ANEXOS

Os dados a seguir foram fornecidos secretaria de Turismo do Estado do Rio Grande do Norte, com base em pesquisas realizadas no ano de 1996. Uma rápida análise permite-nos afirmar que o transporte aéreo, principalmente utilizado por motivos de Turismo, é bastante utilizado pelas pessoas que visitam Natal.

Local de Aplicação Segundo Sexo

Questões Opções	Sexo		Totais
	Masculino	Feminino	
Local			
Aeroporto	19,90	18,89	38,79
Rodoviária	20,04	14,51	34,59
Excursões	1,87	1,51	3,38
BR 101	13,65	1,58	15,23
BR 304	7,7	0,29	8,05
Totais das Questões	63,22	36,78	100,00

Local de Aplicação Segundo Motivo da Viagem

Questões Opções	Motivo						Totais
	Turismo	Negócio	Congresso	Familiares	Saúde	Outros	
Local							
Aeroporto	25,50	9,55	0,29	3,30	0,00	0,14	38,79
Rodoviária	23,71	5,03	0,07	5,23	0,22	0,22	34,59
Excursões	3,23	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	3,38
BR 101	11,57	2,73	0,00	0,86	0,07	0,00	15,23
BR 204	5,89	1,72	0,00	0,29	0,14	0,00	8,05
Totais das questões	69,90	19,04	0,36	9,91	0,43	0,36	100,00

Quadro Resumo da Pesquisa

Qual o principal motivo desta viagem?

Turismo	69.90	973
Negócio	19.04	265
Assuntos particulares	9.91	138
Saúde	0.43	6
Outros	0.36	5
Congresso/Convenção	0.36	5
Valores Totais	100.00	1392

O que/quem motivou a viajar à Natal?

Amigos/Parentes	47.86	666
Trabalho/Negócio	15.59	217
Gostar da Cidade	15.37	214
Folheto/Revista/Jornal	5.10	71
Agência de Viagem	3.30	46
Emprego	3.23	45
Pessoais	2.87	40
Radio/TV	2.37	33
Curiosidade	2.23	31
Praias	1.58	22
Congresso	0.29	4
Missa Familiar	0.14	2
Outros	0.07	1
Valores Totais	100.00	1392

VII. BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, Roberto Pereira de. **História da construção aeronáutica no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Artgraph, 1991.
- A'RBOCZ, István Inre Lasvlo. **Ensaio sobre a história econômica do RN**. Natal: Ed. Universitária, 1986.
- ARRUDA CÂMARA, Cassiano. Diário de Natal, Natal, 22 abr. 1990. Roda Viva.
- AZEVEDO, Reinaldo. Quem tem medo da Pan Air ? República, São Paulo, n.7, p. 52-63, set. 1997.
- BAHIA**. Governo do Estado. Comparativo entre a movimentação de vôos e passageiros nos aeroportos dos principais pólos turísticos do Nordeste - 1994/95. Salvador, 1996.
- BRAZILIAN overview. Panrotas, São Paulo, n.3, maio, p. 6-49. 1993.(Texto em inglês).
- CERINO, Carlos. Carta, abril de 1997, São Paulo - SP , para Marcilio Barretto China, Natal. Datilografada.
- COMPANHIAS Aéreas voltarão a pagar ICMS a partir de novembro. Jornal Panrotas, São Paulo, 24 a 30 set. 1996. P. 16.
- COSTA, Fernando Hyppólito da. **História da Base Aérea de Natal**. Natal: Ed. Universitária. 1980.
- CMT DJALMA Petit no Rio Grande do Norte. Tribuna do Norte, Natal, 9 fev. 1997.
- FERNANDES, Augusto. **O pioneiro esquecido: Biografia de Augusto Severo**. 2. ed. Natal: Fundação José Augusto, 1981.

FERNANDO Gomes Pedroza e o Bluebird. Tribuna do Norte, Natal, 3 nov. 1996. Cultura.

GRILLO, Margareth. Aeroporto de São Gonçalo não é prioridade do RN. Tribuna do Norte, Natal, 26 out. 1997. P. 17.

HISTÓRIA geral da aeronáutica brasileira. Rio de Janeiro: Instituto Histórico - Cultural da Aeronáutica, 1991. 3 v.

LAMARTINE, Pery. **Epopéia nos ares.** Natal: Fundação José Augusto, 1995.

LORCH, C. **A caça brasileira: nascida em combate: nascida em combate.** Rio de Janeiro: Action, 1993.

MAGALHÃES MOTTA, J. E. **Força aérea brasileira 1941 - 1961: como eu a vi...** Rio de Janeiro: INCAER, 1992.

MARINO, Ignácio Morquecho. Carta, 26 de março de 1997, Rio de Janeiro - RJ, para Marcilio Barretto China, Natal. Manuscrita.

MARIZ, Marlene da Silva. **A Revolução de 1930 no Rio Grande do Norte.** Brasília: Senado Federal, 1984. cap 1: a situação sócio - econômica e política do Rio Grande do Norte no contexto da Primeira República; a participação do Rio Grande do Norte no movimento revolucionário de 1930, p. 31-68.

MATTOS, Maria Regina M. Furtado. **Os trabalhadores do Sertão do Seridó (RN) na segunda metade do século XIX.** História, Natal: UFRN, ano II, n. 2, 1988, p. 61-72.

MEDEIROS, Tarcísio. Aspectos geopolíticos e antropológicos do Rio Grande do Norte. Natal: Imprensa Universitária, 1973.

MELO, Paulo. Profissão voar, Recife: Comunicarte, 1992.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte agrário e o Império: 1871-1889**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984. cap. 2: as províncias do Norte e os melhoramentos materiais, p. 191-243.

MERCOSUL dinamiza turismo brasileiro. Mercurio, Santiago do Chile, 7 abr, 1996. (Texto em espanhol). p. 3.

MIGLIORA, Carlos Affonso. **Breve resumo histórico da Aerovias Brasil e outras histórias...** Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Aeronautas, 1996.

MONTEIRO, Hamilton M. **Crise agrária e luta de classes**: Brasília: Horizonte, 1980. cap. 2: relação de dominação e violência, p. 69-116.

NATAL abocanha parte do fluxo turístico pernambucano. Diário de Pernambuco, Recife, 28 maio. 1997. p. 4.

NATAL desponta como nova opção de viagem. O Estado de São Paulo, São Paulo, 23 fev. 1996. Turismo. P. 17.

NATAL é boa opção. Folha de São Paulo, São Paulo, 13 mar. 1994. Turismo. P. 21.

NOVA jóia do Nordeste. Correio Brasileiro, Brasília, 9 abr. 1995. Lazer e cultura. p. 6.

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa, 1987.

PEREIRA NETO, F. C. **A aviação militar brasileira (1916 - 1984)**. Rio de Janeiro: Editora Revista da Aeronáutica, 1984.

RIO GRANDE DO NORTE. Governo do Estado. Potencialidades/oportunidades do RN. Natal, 1995.

SAI a lista dos maiores da aviação. Jornal Panrotas, São Paulo, 24 a 30 nov. 1996. P. 10

SAI política de planejamento turístico. Tribuna do Norte, Natal, 15 set. 1986.

SILVA, Marconi Gomes da; BEZERRA, Márcia Maria de Oliveira; AZEVEDO, Geraldo Gurgel de. **A economia norte-rio-grandense e a crise de 29**. Natal: Ed. Universitária / Cooperativa Cultural da UFRN, 1986.

SILVA, Janice Theodoro da. **Raízes da ideologia do planejamento: Nordeste (1889-1930)**. São Paulo: Ciências Humanas, 1978.

SMITH JR, Clyde. **Trampolim para a vitória: os americanos em Natal**. Natal: Ed. Universitária, 1993.

SONINO, Guido. **Depois da turbulência: a aviação comercial brasileira aprende com suas crises**. São Paulo: APVAR, 1995.

VALÊNCIO, Norma Felicidade. **Grandes projetos hídricos no Nordeste: suas implicações para a agricultura no semi-árido**. Natal: UFRN / Editora Universitária, 1994. (Coleção Vale do Açu, 8).

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

Voando com os pilotos: condições de trabalho dos pilotos de um empresa de aviação comercial. São Paulo: APVAR, 1992.

