

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

**FERNANDO VASCONCELOS CÔE**

**A AVIAÇÃO EM NATAL NOS ANOS VINTE**

**NATAL/RN  
2010**

**FERNANDO VASCONCELOS CÓE**

**A AVIAÇÃO EM NATAL NOS ANOS VINTE**

Monografia apresentada como requisito de avaliação da disciplina de pesquisa II (DEH0046), do curso de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, para fins de obtenção do título de Bacharel em História.

**Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria da Conceição Fraga**

**NATAL/RN  
2010**

**FERNANDO VASCONCELOS CÓE**

**A AVIAÇÃO EM NATAL NOS ANOS VINTE**

Monografia apresentada como requisito de avaliação da disciplina de pesquisa II (DEH0046), do curso de História da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, para fins de obtenção do título de Bacharel em História.

**Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria da Conceição Fraga**

Aprovado em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_.

Nota: \_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria da Conceição Fraga – Orientadora / UFRN**

---

**2º Membro**

---

**3º Membro**

---

*Dedico este trabalho a minha querida irmã Idelzuite C6e Timb6, que nas madrugadas de Fortaleza dos idos anos sessenta, por vezes, se acordava com o intuito de me ensinar os deveres de casa, ou na prepara76o para as provas. N6o compreendia bem aquela atitude esfor7ada e generosa. As crian7as n6o gostam de acordar com a aurora. Hoje, 6 com o sentimento de profundo reconhecimento, que de cora76o agrade7o tamanha dedica76o e apoio, suporte basilar para minha vida.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e aos meus pais pela vida. Em especial a minha mãe, onde os valores da sua existência foram sedimentados na educação e na caridade. A minha esposa, Eleine, pelo permanente apoio aos estudos, por mim observado no dia-a-dia, em cada gesto, em cada ação, numa motivação inflexível, por vezes, em detrimento de seu próprio lazer. Obrigado as minhas filhas, Carolina e Fernanda, pelo apoio incondicional durante estes anos de faculdade, pela paciência na lida diária, e pelas dicas precisas de informática. A minha família, de maneira geral, pelo incentivo visto não somente nas palavras, mas em sinais que aprovaram este caminho acadêmico, depois de uma vida profissional na Força Aérea Brasileira.

Aos professores do curso de história, meus agradecimentos, pois tenham certeza que cada aula foi importante na minha formação e de meus colegas de curso. Em particular agradeço à professora Conceição Fraga, que na orientação deste trabalho monográfico, demonstrou dedicação, paciência e profissionalismo. A professora Aurinete Girão, meu muito obrigado pelos ensinamentos das normas deste trabalho e por nossa amizade. Ao professor Raimundo Arrais, agradeço pelos livros emprestados, essenciais a este trabalho. Sou grato também aos meus companheiros de sala de aula, e em especial Diego Chacon, Rafael Oliveira, Aline Cristine e Aliny Dayany, pela luta constante nos trabalhos de grupo, em que nos dedicávamos, sempre unidos, em geral, aos sábados ou domingos. No Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, sou agradecido ao Sr Manuel e a Sr<sup>a</sup> Antonieta, pela forma gentil na qual fui tratado, e pelo esforço para disponibilizar a documentação que a instituição é guardiã, embora, uma parte considerável dos documentos que solicitei, estivessem indisponíveis para pesquisa.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	7
<b>CAPÍTULO 1 O PANORAMA HISTÓRICO</b> .....	10
1.1 O SURGIMENTO DA AVIAÇÃO.....	10
1.2 O CENÁRIO INTERNACIONAL.....	14
1.3 O CENÁRIO NACIONAL.....	17
1.4 O CENÁRIO LOCAL.....	20
<b>CAPÍTULO 2 A MODERNIDADE EM NATAL NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX</b> .....	24
2.1 A TRANSFORMAÇÃO URBANA.....	24
2.2 A CIDADE, A ELITE DOMINANTE E OS HABITANTES.....	32
<b>CAPÍTULO 3 AVIAÇÃO, MODERNIDADE E POLÍTICA EM TERRAS POTIGUARES</b> .....	43
3.1 A AVIAÇÃO COMO REPRESENTANTE DA MODERNIDADE EM NATAL.....	43
3.2 POLÍTICA E AVIAÇÃO NO GOVERNO DE JUVENAL LAMARTINE .....	62
<b>CONCLUSÃO</b> .....	73
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	76

,

## INTRODUÇÃO

O início do século XX foi marcado por amplas mudanças ideológicas e urbanas nas grandes cidades brasileiras. Os conceitos de civilização, progresso e modernidade, advindos, em geral, das nações européias, ampararam estas alterações, de ordem comportamental e urbanística.

A expectativa esperançosa tomou conta, em grande medida, da nação brasileira. Em contrapartida ao atraso imperial, a República traria avanços significativos a nossa sociedade.

Este contexto estaria plenamente sintonizado com as referências provenientes do continente europeu, estabelecendo Paris como paradigma central.

Neste sentido, já estava em pleno desenvolvimento, na Europa, a Revolução Industrial, que permitiu a modernização das cidades européias, sob o lema da civilização, do progresso e da modernidade. Aliás, foi na cidade que o cenário moderno se instaurou, sob a liderança de “elites” que dominavam a ordem econômica e política, utilizando-se do Estado e dos meios de comunicação disponíveis: como os jornais, os eventos públicos, e depois o rádio.

No Brasil, a modernização começou nas grandes cidades, provocando alterações na arquitetura, nos hábitos e no cotidiano das populações citadinas. Caso prototípico do Rio de Janeiro, por ser, naquele recorte temporário, a maior cidade do País. Como também pelo fato de abrigar a capital federal, tendo em seu torno a representação política brasileira, que em última instância eram homens sintonizados com seus estados, que compunham a liderança do País nos seus diversos níveis.

No Rio Grande do Norte, o processo de modernização teve a orientação da Elite Dominante, que mantinha o controle econômico e administrativo do Estado. A sua capital Natal era a sede natural, onde o objetivo deste grupo dominante era introduzir a capital potiguar no mundo moderno.

Com esta finalidade, o incentivo à aviação, nos anos vinte, foi parte importante de um conjunto de procedimentos políticos e administrativos. Desta forma, a aviação, naquele recorte temporário, representou os tempos de modernidade, assim como, sua inserção no fator desenvolvimentista da cidade, ajudou na construção da imagem de uma nova cidade, em parte, distante do atraso, como aquela vista no final do século XIX. A apresentação deste trabalho visa a compreensão de como se desenvolveu a aviação no Rio Grande do Norte, dentro do contexto político e moderno, e qual a sua contribuição na consolidação da imagem de uma Natal moderna, objetivo pelo qual trabalhava a Elite Dominante no Estado.

Muitos estudos relacionados à aviação no Rio Grande do Norte foram desenvolvidos, tendo como fundamento este mesmo recorte temporal e assunto. Aqui podemos destacar o trabalho monográfico de Cristiane de Oliveira, “As Asas do Progresso: a modernidade no governo de Juvenal Lamartine (1928-1930)”, que realça a administração do seu governo. A monografia de Margarete de Oliveira, “Ares Modernos: Aviação e Modernidade em Natal nos anos vinte”, onde a autora enfatiza o grande movimento aviatório do período, e sua relação com a modernidade, sem deixar de lado aspectos da política administrativa do governador Juvenal Lamartine. Assim como, os livros de ordem memorialística: de Paulo Pinheiro de Viveiros, *História da Aviação no Rio Grande do Norte*; de Luís da Câmara Cascudo, *No Caminho do Avião...Notas de Reportagem Aérea (1922-1933)*; de Pery Lamartine, *Epopéia nos Ares*; de Carlos Peixoto, *A História de Parnamirim*, e de Rostand Medeiros e Frederico Nicolau, *Os Cavaleiros dos Céus: A Saga do Vôo de Ferranrin e Del Prete*. Estas obras tiveram importância fundamental na confecção da presente monografia.

Deste modo, este trabalho almeja mostrar o desenvolvimento da aeronáutica no Rio Grande do Norte e suas estreitas relações com a modernidade, naquele recorte temporal. Mas também, visa à compreensão de como as decisões políticas interferiam no futuro da aviação, caso prototípico do governo de Juvenal Lamartine de Faria.

Desta forma, a apresentação do trabalho foi dividida em três capítulos. No primeiro, foi exibido um breve histórico da aviação no mundo, no Brasil, e no Estado Potiguar, com o intuito de um entendimento de base do processo aeronáutico no Rio Grande do Norte. Além disso, foi apresentado, de forma concisa, um painel histórico do cenário internacional, nacional e local, com a finalidade de uma melhor compreensão do ambiente que permeava a aviação nas primeiras décadas do século XX.

O segundo capítulo tem como principal alvo mostrar o uso da aviação pelas Elites Dominantes, dentro do conceito da dinâmica moderna. Como também, a forma que a população e a urbanização locais foram afetadas, pelas transformações advindas da modernidade. Além disso, expor a ótica da poética local, dentro do assunto e recorte temporal deste trabalho monográfico, com destaque para a poesia de Jorge Fernandes.

O terceiro capítulo tem como objetivo central analisar as questões ligadas à construção da figura do aviador. De que forma, era elaborado o heroísmo a ele atribuído, qual o seu vínculo com a modernidade, e a como ele a representava. Assim como, tecer considerações sobre os reides transoceânicos, ou continentais, que passaram por Natal, e de que maneira eles influíram no cotidiano das pessoas, mas também na atitude governamental. Em outra parte, há o propósito de mostrar, sob o ponto de vista político, as ações



implementadas pelo governador Juvenal Lamartine de Faria, que contribuíram para o desenvolvimento da aviação no Rio Grande do Norte, como a criação do Aeroclub do Rio Grande do Norte, pelo qual lhe rendeu o reconhecimento local, nacional e até internacional.

## CAPÍTULO 1

### O PANORAMA HISTÓRICO

#### 1.1 O SURGIMENTO DA AVIAÇÃO

Fascinado pela aventura aérea, o homem desejava o controle dos ares desde a mais remota antiguidade. A observação dos pássaros impulsionava este anseio, até então, impossível para o homem. Na Grécia antiga, este imaginário era representado pelas narrativas lendárias de Dédalo e Ícaro, quando Dédalo aprisionado na ilha de Minos, fabricou asas de pena e cera, para ele e o seu filho Ícaro. Seu filho voou tão próximo ao sol que a cera derreteu, provocando sua queda no mar e conseqüente morte.<sup>1</sup>

Incontáveis lendas poderiam aqui ser apresentadas no intuito de compreendermos aquele imaginário antigo em relação ao vôo autônomo do homem. Entretanto, os projetos onde havia caráter científico, iniciaram-se com Leonardo da Vinci, no início do século XVI. A invenção dos sistemas helicoidais, iniciados por ele, foi contribuição efetiva para a criação do helicóptero no século XX. Um projeto de planador, chamado de *O grande pássaro*, também foi apresentado por Leonardo da Vinci.<sup>2</sup> Contudo, não houve elementos empíricos que levassem à frente os projetos do inventor. Certamente porque os componentes materiais usados para a invenção do balão dirigível, do aeroplano e do helicóptero não estavam disponíveis naquele século.

De forma incipiente, o padre brasileiro nascido em Santos, Bartholomeu Lourenço de Gusmão, no começo do século XVIII (1709), protagonizou uma experiência com um pequeno balão de ar quente na corte do rei de Portugal, D. João V, iniciando a era da aviação aerostática, ou seja, dos equipamentos aéreos mais leves que o ar, os balões.<sup>3</sup>

Experiências mais sólidas viriam a acontecer no século XIX, quando de fato a aviação aerostática tomou grande impulso. A Revolução Industrial foi decisiva para o aprimoramento destas máquinas aéreas, visto que os progressos na área da química e da física possibilitaram ensaios mais ousados e eficientes em relação à dirigibilidade dos balões, e tornou possível também a invenção do aeroplano. Para Napoleão Bonaparte seria de grande valia utilizar os balões dirigíveis, pois seus planos de invadir a Inglaterra, lançando tropas naquele país,

---

<sup>1</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira: dos primórdios até 1920*. Rio de Janeiro: Ed. Itatiaia, 1988, v.1, p. 58.

<sup>2</sup> FRIEDENTHAL, Richard. *Leonardo da Vinci: uma biografia ilustrada*. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1990, p. 139.

<sup>3</sup> BARROS, Henrique Lins de. *Santos Dumont: o homem voa!*. Rio de Janeiro: Ed. Contraponto, 2002, p. 7.

através da aviação aerostática, certamente anulariam a vantagem marítima inglesa. No entanto, o audacioso plano foi abortado. Não haveria como um conjunto de tropas pousarem em um mesmo lugar, para a ação armada, em balões à deriva.<sup>4</sup> No Brasil, os balões foram usados na Guerra do Paraguai. Entretanto, sem ainda, contar com a dirigibilidade. Foram úteis nas observações das tropas inimigas, com ascensões fixas, onde eles eram elevados numa altura propícia à espionagem da sua movimentação.<sup>5</sup>

Ainda estava distante o controle dos balões, visto que somente no início do século XX (1901), quase cem anos depois do plano de Napoleão Bonaparte, o brasileiro Alberto Santos Dumont finalmente resolveu o problema da dirigibilidade dos balões. Oportunidade em que ganhou, em Paris, o prêmio *Henri Deutsch de La Meurthe*, por ter contornado a torre Eiffel no tempo e espaço determinado.<sup>6</sup>

Dentre as inúmeras tentativas de aperfeiçoamento da dirigibilidade dos balões, o potiguar, nascido em Macaíba, Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, professor de matemática e deputado federal, morreu na capital francesa. Depois de elevar-se por quatrocentos metros do solo, no seu aparelho aerostático denominado *PAX*, faleceu, junto com o seu mecânico George Sachet, em função da explosão do balão.<sup>7</sup>

Quase duzentos anos se passara entre as primeiras experiências do padre Bartholomeu de Gusmão e o efetivo controle da aviação aerostática. Ainda no princípio do século XX (1906), Santos Dumont também realizou o primeiro vôo em um equipamento mais pesado que o ar, o 14 BIS, que passa pelo conceito de vôo autônomo, cuja decolagem e pouso são executados com seus próprios meios, sem auxílios externos de catapultas ou similares. Controvérsias existem em relação a este pioneirismo, pois os irmãos Wright, Orville e Wilbur, americanos do norte, também reivindicavam esta primazia. Porém, ao contrário dos experimentos públicos de Santos Dumont, eles ocultavam suas experiências, no intuito de patentear seus inventos, antes que pudessem ser copiados.<sup>8</sup> Ao contrário, Santos Dumont fazia questão do domínio público de suas invenções. Mas, para que estes feitos pudessem ser concretizados foi decisivo o amadurecimento do processo industrial, iniciado pelos ingleses no século XVIII. O desenvolvimento das máquinas, naquele momento, principalmente, àquelas movidas a petróleo, foi à essência do sucesso dos projetos aeronáuticos. Pois, tanto para a aviação

---

<sup>4</sup> OS GRANDES LIDERES. *Napoleão*. São Paulo: Ed. Nova Cultural, 1987, p. 60.

<sup>5</sup> INCAER, *História geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 12.

<sup>6</sup> SILVA, Francisco Pereira da. *A Vida dos grandes brasileiros: Santos Dumont*. São Paulo: Ed. Três, 2003, p. 90.

<sup>7</sup> COSTA, Fernando Hippolyto da. *Augusto Severo: um pioneiro na conquista do espaço*. Natal: Ed. Sebo Vermelho, 2004, p. 40.

<sup>8</sup> BARROS, Henrique Lins de. *Santos Dumont: O Homem Voa!* p. 23.

aerostática, como para os aeroplanos, os motores jamais deixaram de fazer parte dos componentes aeronáuticos.

O progresso em relação à aviação foi rápido. Pois, se de um lado, quase duzentos longos anos separava a contribuição do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão, com o pequeno balão de ar quente, no começo do século XVIII até a dirigibilidade da aviação aerostática, e os primeiros vôos dos anos iniciais do século XX. Por outro lado, nas primeiras décadas do século XX houve acentuada celeridade no desenvolvimento da aviação. Estas máquinas voadoras, que a princípio demoravam alguns segundos no ar, já no evento da Primeira Guerra Mundial exibiam de forma ostensiva, extensiva e decisiva, suas armas mortíferas. Se em 23 de outubro 1906, Santos Dumont realizou o vôo inaugural do homem em um aparelho mais pesado que o ar, feito reconhecido pelo Aero clube da França, e perante uma comissão fiscalizadora da própria entidade, recebendo como prêmio a *Taça Archdeacon*. Tendo decolado e pousado com os próprios recursos, sem auxílio exterior, voando cerca de sessenta metros de distância.<sup>9</sup> Então, a partir deste momento inicial, rapidamente a aviação se expandira em múltiplos sentidos. Pois, os recordes logo haveriam de ser batidos. O próprio Santos Dumont batia o primeiro deles, em 12 de novembro do mesmo ano, alargando o recorde de permanência no ar, de 60 para 220 metros.<sup>10</sup>

Os anos e décadas seguintes foram repletos de grande desenvolvimento da aviação. O pioneirismo deu lugar ao aprimoramento de máquinas e homens, que cada vez mais alargavam o horizonte aéreo. O francês Louis Blériot em 1909 atravessava o canal da Mancha, e o também francês Roger Sommer, no mesmo ano batia o recorde de permanência no ar durante um vôo: 2 horas e 27 minutos.<sup>11</sup> Entretanto, a aviação não se limitava aos recordes, as aventuras e as travessias. Ela se incluía em um conjunto de elementos que compunha à modernidade, que Marshall Berman assim descrevia:

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos e tudo o que somos.<sup>12</sup>

O encurtamento das distâncias visivelmente deixava o planeta menor, aprofundando o conceito de globalização, iniciado à época das Grandes Navegações. Velocidades cada vez

<sup>9</sup> INCAER, *História Geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 350.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> SILVA, Francisco Pereira da. *A vida dos grandes brasileiros*, p. 154.

<sup>12</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Ed. Schwarcz, 2008, P. 24.

maiores e máquinas mais adaptadas ao transporte, foram, seguramente, veículos de enorme representatividade da modernidade. Logo chegariam as guerras da sua forma mais atualizada: a aviação. Mesmo antes da Primeira Guerra Mundial, e contando pouco mais de cinco anos do vôo de Santos Dumont no 14 BIS, os italianos em conflito armado com a Turquia, lançaram as primeiras armas aéreas da Aviação Militar, em 1911.<sup>13</sup> A destruição que Marshall Berman tratou em sua citação foi bem evidente já na Primeira Guerra mundial, cuja modernização dos equipamentos aéreos mortíferos não parou de evoluir. Entretanto, a aventura e transformação foram componentes sempre próximos da aviação.

No Brasil, os primeiros passos da aviação foram consolidados em outubro de 1911, na então capital federal, o Rio de Janeiro, com o francês Edmond Plauchut, decolando da avenida central, hoje Av. Rio Branco, e aterrissando na Ilha do Governador.<sup>14</sup> Mas, a lentidão do processo aviatório no Brasil fora evidente, pois enquanto países europeus e os Estados Unidos rapidamente desenvolviam suas máquinas aéreas, e neste ponto a Primeira Grande Guerra acelerou os investimentos no setor, o Brasil dependia das importações destes equipamentos para formar a aviação de defesa da Marinha e do Exército, como também do treinamento de pilotos. A Missão Francesa de Aviação exerceu este papel no Brasil em 1917, pois não havia indústria aeronáutica interna, que pudesse suprir as necessidades do país.<sup>15</sup>

Se na capital federal do Brasil a dependência aeronáutica era visível, no Rio Grande do Norte a aviação ainda não havia chegado, visto que somente em dezembro de 1922 os norte-riograndenses puderam ver no rio Potengi à amerissagem do Sampaio Correia II.<sup>16</sup> Hidroavião em que o cearense Euclides Pinto Martins e o americano Water Hinton inauguraram o processo aviatório no Estado. Proveniente de Nova York, eles tinham como destino final o Rio de Janeiro.

Portanto, o surgimento da aviação foi certamente um processo longo e dependente. Longo pela dificuldade humana em encontrar meios em que o homem pudesse voar, pois não bastava a inventividade, era preciso um estado de desenvolvimento material que o ser humano ainda não possuía. Dependente porque a humanidade ainda precisaria dispor das descobertas contidas na Revolução Técnico-Científica, como o motor movido a petróleo, e os componentes usados na aviação aerostática. Sem eles não seria possível o surgimento da aviação.

---

<sup>13</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 362.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 372.

<sup>15</sup> INCAER. *Op.Cit.*, p. 444.

<sup>16</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*. Natal: Ed. UFRN, 2008, p. 65.

## 1.2 O CENÁRIO INTERNACIONAL

As transformações oriundas da Revolução Industrial modificaram sensivelmente o panorama internacional. Incipiente no século XVIII na Inglaterra, esta revolução, pioneira em sua concepção, modificou as relações entre homens e nações. O historiador Eric J. Hobsbawm assim escreveu:

O que significa a frase “a revolução industrial explodiu”? Significa que a certa altura da década de 1780, e pela primeira vez na história da humanidade, foram retirados os grilhões do poder produtivo das sociedades humanas, que daí em diante se tornaram capazes da multiplicação rápida, constante, e até o presente ilimitada, de homens, mercadorias e serviços.<sup>17</sup>

Do ponto de vista empírico, o autor concebe a Revolução Industrial a partir do momento citado. No entanto, podemos considerar uma gestação desta revolução. Pois, ainda no distante século XVI, já havia elementos que prenunciavam a explosão industrial. O Renascimento em si já seria um grande impulso prático para o desenvolvimento da indústria, em virtude do poder religioso ter perdido força, dividindo-a com o humanismo e o cientificismo. Pois as amarras religiosas da Idade Média, pelo menos em parte, certamente foram os grilhões que travavam o poder produtivo. Não que estas amarras fossem imediatamente retiradas. Pelo contrário, foram lentamente afastadas do processo econômico e político. Mais ainda, após o advento da Revolução Francesa, onde o Estado francês passou a ser laico, e exemplificou o mundo de sua experiência, a Igreja detinha algum poder, mas não com a força medieval.

O conjunto das idéias iluministas, baseada no pensamento racional, e na busca de respostas para solucionar as questões da humanidade, que até então, eram justificadas somente pela fé, também favoreceu a Revolução Industrial, em virtude do aprofundamento da capacidade humana nos diversos campos da ciência. Acreditavam os iluministas que o conhecimento crítico do mundo, sem os dogmas religiosos, favoreceria ao desenvolvimento humano. O final do século XIX e o início do século XX, se caracterizaram por um grande avanço do homem na organização produtiva e social no mundo ocidental, alavancados pelo capitalismo. Eric J. Hobsbawm assim descreveu o período:

Os últimos anos do capitalismo do século XIX têm sido até hoje considerados um período de estabilidade social e política: de regimes que

<sup>17</sup>HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções (1789-1848)*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2009, p. 50.

não apenas sobreviviam como também prosperavam(...) Os quinze anos entre 1899 e 1914 foram a “belle époque” não só por terem sido prósperos – e a vida era incrivelmente atraente para os que tinham dinheiro e dourada para os ricos –, mas também porque os dirigentes da maioria dos países ocidentais, embora preocupados talvez com o futuro, não estava com medo do presente. Suas sociedades e regimes pareciam, de maneira geral, administráveis.<sup>18</sup>

Antes da Primeira Grande Guerra o cenário se apresentava confiante e próspero, pelo menos para o mundo ocidental, onde a produção industrial, liderada pela Inglaterra, traria a idéia de estabilidade social e política. Entretanto, ao mesmo tempo, que o capitalismo fora um braço sustentador da “belle époque”, com um intenso campo produtivo, jamais visto na história da humanidade, também fomentava os conflitos por mercados consumidores e matérias primas. Incluindo, desta forma, a disputa por territórios fora do âmbito europeu. Os continentes, africano e asiático, foram alvo das dominações territoriais européias. Na América Latina esta dominação era evidente pela pressão econômica, política e cultural, imposta àqueles países, mas não de forma territorial. Entre os anos de 1876 e 1914 cerca de um quarto do mundo foi distribuído ou redistribuído, entre poucas nações, com peso maior às potências européias.<sup>19</sup> Eric J. Hobsbawm assim descreve a maior parte do século XIX e o início do século XX em relação à Europa:

A paz era o quadro normal e esperado das vidas européias. Desde 1815 não houvera nenhuma guerra envolvendo as potências européias. Desde 1871, nenhuma nação européia ordenara a seus homens em armas que atirassem nos de qualquer outra nação similar. As grandes potências escolhiam suas vítimas no mundo fraco e não-europeu [...]<sup>20</sup>

O clima reinante na Europa antes da Primeira Grande Guerra Mundial era ao mesmo tempo de paz, próspero, mas, também belicoso. De paz, porque os conflitos existentes estavam fora do continente. Próspero, pelo que rendia os frutos promissores da Revolução Industrial e da exploração das colônias. E belicoso, em função da ostensiva dominação armada de territórios na África e na Ásia, e a disputa por eles.

A Primeira Guerra Mundial modificou todo o panorama até então descrito. Todas as potências mundiais foram envolvidas no conflito. E da Europa poucas nações não participaram desta guerra, entre elas Espanha e Suíça. A Rússia saiu do conflito em 1917,

---

<sup>18</sup> HOBBSAWM, Eric. J. *A era dos impérios (1875-1914)*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2009, p. 384.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 418.

depois da eclosão da Revolução Russa. Estados Unidos e China entraram na guerra somente neste mesmo ano, tendo a China pequena participação no conflito. Entretanto, os americanos tiveram importância capital na guerra, tanto no desfecho dela, como também anteriormente a ela, quando do apoio logístico fornecido à França e à Grã-Bretanha. O historiador Geoffrey Blainey assim descreve aquele momento:

A Grã-Bretanha e a França, incapazes de igualar-se ao poderio industrial de sua rival, precisavam importar muitos produtos dos Estados Unidos. Sem os suprimentos norte-americanos, a Grã-Bretanha e a França teriam perdido a guerra em seu primeiro ano. Mais do que qualquer conflito anterior, a Primeira Guerra Mundial seria vencida em fábricas, siderúrgicas, minas de carvão, oficinas de munição e estaleiros de construção naval.<sup>21</sup>

De fato, a participação dos americanos na Primeira Guerra Mundial, mostrou às nações, que emergia uma potência mundial, até então vista nos países mais prósperos da Europa, como Inglaterra e França. Circunstâncias estas, que mudaram com a decisiva participação americana no conflito. Pois, ao término da guerra o imperialismo americano eclodiu, se expandindo durante todo o século XX.

Na década seguinte as conseqüências do Grande Conflito eram visíveis. As dificuldades econômicas e políticas das nações européias eram claras. As democracias de Itália e Alemanha do pós-guerra estavam fragilizadas, em virtude da instabilidade social atraída por tais condições. Provocando, desta forma, movimentos nacionalistas, que motivaram posteriormente a ascensão do fascismo e do nazismo. O historiador britânico Mark Mazower assim descreve sobre o assunto:

O abandono do liberalismo na busca de uma comunidade racial sadia evidenciava-se não só no predomínio da ideologia sobre o precedente jurídico, mas também na extensão da política a todas as áreas da vida. A lei nazista - ainda mais que a fascista - revelou o novo poder que o Estado totalitário pretendia ter sobre cada indivíduo, mediante o que o próprio Hitler definiu como “amplo direito ao poder, destruindo todas as formas liberais de autonomia”.<sup>22</sup>

Não por acaso o liberalismo democrático cedeu espaço a estes regimes nacionalistas. Pois a década de XX foi berço do Fascismo e do Nazismo, em função da fragilidade das políticas liberais praticadas na Europa do pós-guerra, onde predominava o desemprego, a

<sup>21</sup>GEOFFREY, Blainey. *Uma breve história do século xx*. São Paulo: Ed. Fundamento, 2008, p. 62.

<sup>22</sup>MAZOWER, Mark. *Continente Sombrio: a Europa do século XX*. São Paulo: Ed. Companhia das letras, 2001, p. 46.



miséria e o desânimo dos países mais prejudicados com a Primeira Guerra Mundial. Ainda mais com a crise de 1929, que gerou tensões, desemprego e desordens sociais no mundo ocidental. A queda das exportações foi impressionante nos anos de 1928 até 1933, onde o Chile amargou mais de 80%, a China entre 75 e 80%, Argentina, Canadá e Espanha entre 65 e 70%, Brasil, Polônia e Países Baixos entre 60 e 65%.<sup>23</sup>

Por conseguinte, o ambiente internacional que precedeu e permeou a década de XX, do século XX, sofreu várias transformações desde o século XIX. Entre o cenário próspero, belicoso e de grandes crises, foi possível compreender a evolução dos acontecimentos que levaram à Primeira Guerra Mundial, e que serviram de base para entender a Segunda Guerra Mundial.

### 1.3 O CENÁRIO NACIONAL

Ainda parecia que o Brasil Colonial não havia chegado ao fim, tal era dependência do país em relação às nações estrangeiras em pleno início do século XX. Não a dependência política tradicional, que os colonizadores europeus impuseram na Ásia, África e América por tantos séculos, mas a sujeição econômica e cultural, que por vezes tinham influência na política interna.

De fato, a Independência do Brasil na terceira década do século XIX não significou uma autonomia autêntica. O país continuava a ser aquele mesmo de características agrárias, pelo menos até as transformações iniciadas na década de 1930. A dependência econômica dos produtos agrícolas de exportação, principalmente o café depois da segunda metade do século XIX, configurou uma nação frágil economicamente e dependente de importações. Pois, com o advento da Revolução Industrial, algumas nações européias, e depois os Estados Unidos, alavancaram a produção industrial. Exemplo não seguido pelo Brasil, que nem após a Proclamação da República rompeu com o atraso econômico. No espaço de tempo entre 1921-1930 somente o café ocupava 69,6% das exportações brasileiras.<sup>24</sup>

Da Proclamação da República à Revolução de 1930, mais de quarenta anos se passariam. Entretanto, este período conhecido como Velha República conservou características de um Brasil dominado pelo coronelismo e pelas oligarquias, onde terra, produção e o poder público eram concentrados nas mãos de uma Elite Dominante. O coronel

---

<sup>23</sup> GAZIER, Bernard. *A crise de 1929*. Porto Alegre: Ed. L&PM, 2009, p. 49.

<sup>24</sup> FAORO, Raymundo. *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Ed. Globo, 2001, p. 602.

estava conectado ao poder estadual, sendo o governador a espinha dorsal da vida política.<sup>25</sup> E era deste poder estadual que surgia a natural ligação com a esfera federal, através dos vínculos representativos com a capital federal. No entanto, os laços do coronelismo com o poder eram muito fortes. Raymundo Faoro assim se refere na análise desta questão:

O coronelismo se manifesta num “compromisso”, uma “troca de proveitos” entre o chefe político e o governo estadual, com atendimento, por parte daquele, dos interesses e reivindicações do eleitorado rural. As despesas eleitorais cabem, em regra, ao coronel, por conta do seu patrimônio. Em troca, os empregos públicos, sejam os municipais ou os estaduais sediados na comuna obedecem às suas indicações.<sup>26</sup>

Um poder quase sem fim era exercido pelos coronéis, dentro de um quadro político-oligárquico, em que a força coercitiva se apresentava como fonte principal do poder político, pelo menos na Primeira República. A quantidade de homens armados que o coronel poderia mobilizar determinava a amplitude do seu poder. O escritor Ibarê Dantas faz o seguinte relato sobre este assunto:

Nossa sugestão considera, portanto, que, na Primeira República, o controle da coerção foi de maior importância como fonte de poder político do que outro elemento qualquer. A vitória eleitoral que legitimava os candidatos, guardava uma dependência maior do controle da coerção do que dos votos propriamente ditos. Pois, eleições poderiam ser falsificadas e os resultados geralmente puderam ser impostos, desde que houvesse suporte na força, baseada na capacidade de mobilizar homens em armas.<sup>27</sup>

Neste contexto, o princípio de representatividade contido no sistema eleitoral vigente era meramente burocrático, visto que as eleições eram realizadas por funcionários do governo, indicados pelos próprios governantes. Pois, não havia naquele momento tribunais eleitorais. As mudanças ocorridas neste aspecto foram instituídas somente depois da queda do Estado Novo, onde foi possível verificar a alternância de poder.<sup>28</sup> O que fazia a real diferença eram as milícias que cada coronel podia manter. Os confrontos por domínios municipais também eram presentes na Primeira República, onde o vencedor, em geral, era apoiado pelos governos estaduais,<sup>29</sup> que esperavam o final dos conflitos para aplaudir o vencedor.

Casos menos comuns foram registrados na Primeira República, como o esmagamento de Canudos pelas tropas federais no final do século XIX, e na Guerra do

<sup>25</sup> FAORO, Raymundo, *Os donos do poder*, p. 710.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 711.

<sup>27</sup> DANTAS, Ibarê. *Coronelismo e dominação*. Sergipe: Ed. UFS, 1987, p. 24.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p.25.

Contestado, onde pela primeira vez no Brasil as tropas federais usaram a aviação militar como arma de guerra, no ano de 1915.<sup>30</sup> Embora os resultados naquele momento fossem nulos em termos de bombardeio aéreo, pois, apesar do intuito do ataque aéreo, apenas missões de reconhecimento e observação foram concretizadas.

Prosseguiram as dificuldades republicanas, ainda mais intensas na década de XX. A revolta no Forte de Copacabana, em 1922, simbolizou seguidas ações reacionárias ao Governo Federal, que perduraram durante toda a década, tendo como conseqüência visível a Revolução de 1930. A explosão de idealismo dos tenentes não ficou nos quartéis. O sonho de ver um Brasil equilibrado economicamente, mais justo e moralizado politicamente, mobilizou lideranças também no meio civil. O *Tenentismo* surgiu como uma alternativa de mudanças para o atraso em que se encontrava a República. Com o apoio das emergentes classes médias urbanas, crescentes naquele momento, e a adesão de lideranças civis, foi possível, de maneira lenta, combater os pilares da velha estrutura republicana, centrada nas oligarquias, no coronelismo e na propriedade de grandes quantidades de terras, nas mãos de uma Elite Dominante. Raymundo Faoro assim comenta o assunto:

1922 leva a 1930, numa trajetória necessária. Mas 1922 não é 1930. nem a revolução está nas revoltas militares. Nesse curso de oito anos, alimentado por lenta desintegração, as defesas ideológicas do regime republicano perdem a consistência.<sup>31</sup>

Nada de novo aconteceria nos velhos procedimentos republicanos. O mesmo sistema coercitivo se contrapunha às mais variadas formas revoltosas verificadas no período, como a revolta do Forte de Copacabana, o levante Tenentista em São Paulo em 1924 e a conhecida Coluna Prestes. E, sobretudo, com o agravamento da crise financeira mundial de 1929, oportunidade em que o Brasil perde grande parte de sua capacidade exportadora, acompanhando a tendência mundial de queda no comércio externo.<sup>32</sup>

Logo, o panorama observado no Brasil na Primeira República, especialmente a década de vinte, recorte temporário desta monografia, mostra um ambiente de significativa instabilidade política e econômica, onde os movimentos militares foram presentes desde o início da República até a Revolução de 1930. Além disso, o quadro econômico dependente do desempenho da exportação de produtos agrícolas, em especial o café, gerava riquezas apenas para uma pequena parcela da população, circunstâncias que provocavam descontentamentos e

<sup>30</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 424.

<sup>31</sup> FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*, p. 759.

<sup>32</sup> GAZIER, Bernard. *A crise de 1929*, p. 48.

instabilidades no país. Situação agravada pela crise econômica mundial de 1929, oportunidade em que os produtos de exportação do Brasil foram bastante afetados.

#### 1.4 O CENÁRIO LOCAL

Se, era visível o atraso econômico da nação brasileira nas primeiras décadas do século XX, em relação aos países europeus, no Rio Grande do Norte este atraso era ainda mais aprofundado. Natal, capital do Estado, e recorte espacial mais centralizado desta monografia, não fugia à regra. Entretanto, mesmo dentro de um Estado pobre, de rigorosa adversidade climática, em virtude das constantes secas que atingiam maior parte de seu território. Mesmo diante das dificuldades econômicas e de infra-estrutura nas cidades, havia um pequeno grupo de habitantes, que se destacava da massa populacional, e viviam de maneira diferenciada. Em geral, moradores da capital, que dominavam a vida política e econômica do Estado.

A este grupo, conhecido como Elite Dominante, na verdade se diferenciava da população em geral por vários fatores. Não havia para eles o desespero de lutar pela sobrevivência, seja nas áridas terras interioranas ou nas precárias concentrações urbanas verificadas na capital do Estado, presentes no início do século XX. Para esta massa populacional miserável, as condições de vida eram incrivelmente difíceis nos períodos de seca. Vejamos o ocorrido no governo de Tavares de Lyra:

No início do seu mandato eclodiu uma seca em todo o Nordeste. Por falta de condições de sobrevivência, a retirada das populações camponesas foi enorme. A pé, em animal, de trem, de lancha a vapor, todos corriam para a capital do Estado. Essa corrente migratória avolumou-se de tal maneira que, em junho de 1904, mais de quinze mil flagelados concentraram-se em Natal, quando então a população dessa cidade era de 16.056 habitantes, conforme o Censo de 1900.<sup>33</sup>

Este panorama, mostrado por Itamar de Souza no início do século, nos diz exatamente das condições de vida extremas a que eram submetidas às massas populacionais rurais e urbanas, onde a ação climática era a grande diferenciadora. Nos anos chuvosos, a produção de gêneros alimentícios garantia a sobrevivência da população e a permanência na terra. Entretanto, naqueles anos em que a seca assolava a região, grandes movimentações de flagelados eram visíveis em toda a região Nordeste. No início do século XX, com os ciclos do

---

<sup>33</sup> Souza, Itamar de. *A República velha no Rio Grande do Norte*. Natal: Ed. UFRN, 2008, p. 319.

café e da borracha, em alta no Sul e Norte do Brasil, milhares de trabalhadores do Rio Grande do Norte migraram para estas regiões, muitos contra a própria vontade, ou sem saber exatamente para onde iriam. Financiados pelo Governo Federal no ano de 1905, dezoito mil pessoas foram embarcadas para estes destinos.<sup>34</sup>

Fora desta conjuntura de luta pela sobrevivência, a Elite Dominante no Rio Grande do Norte vivia uma realidade inversa. Dominadora da máquina política e econômica do Estado, seus membros eram pessoas que acompanhavam de perto o desenvolvimento técnico-científico, tão característico do mundo ocidental na segunda metade do século XIX, e nas primeiras décadas do século XX. Em geral, eram representantes políticos, que moravam no Rio de Janeiro, como Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, ou que moravam na capital potiguar, mas, com trânsito e contatos permanentes entre Rio de Janeiro e Europa, principais referências da modernidade e intelectualidade.

O desejo de transformação da cidade do Natal era evidente para os membros desta elite. As transformações ocorridas na cidade de Paris, Rio de Janeiro e outras cidades européias foram exemplos de procedimentos a serem seguidos na capital potiguar. A explosão de idéias, produtos e ações, originárias da Revolução Científico-Tecnológica, possibilitaram, nestas cidades, mudanças radicais de vida e hábitos da população. A começar pelas teorias higienistas, desencadeando uma vacinação em massa da população, iniciadas no Rio de Janeiro. E as reformas urbanísticas, que foram implementadas no Brasil, também iniciadas na Capital Federal, seguindo os modelos europeus, principalmente de Paris.

Uma nova Natal era a aspiração deste pequeno grupo elitista, que dominava a política e a economia potiguar. E o entendimento da Cidade Nova não era uma concepção puramente nativa. E também não era somente uma mudança simplesmente urbanística. Era um conjunto de idéias e ações que deveriam modificar o cenário da cidade. Para isto, o acompanhamento do ritmo de vida proporcionado pela “belle époque”, em Paris e no Rio de Janeiro, era essencial. Do lado intelectual, os integrantes desta elite conheciam as culturas européias, que a influenciava mais fortemente. O domínio do idioma, em geral, inglês ou francês permitia trânsito maior nas funções políticas e econômicas no país e fora dele.

Diante deste conjunto de fatores, Natal para estes homens, pertencentes a Elite Dominante, tornou-se uma cidade pequena, provinciana. Carente de mudanças na arquitetura, na saúde, nos espaços públicos de diversão, e na maneira de ser dos seus habitantes. Na questão urbanística, o projeto da Cidade Nova, espaço ocupado hoje pelos bairros de

---

<sup>34</sup> SOUZA, Itamar de, *A República velha no Rio Grande do Norte*, p. 320.

Petrópolis e Tirol, ganhou força com o agrimensor italiano Antonio Polidreli. Pois, já havia projetos desde o governo de Pedro Velho, porém, esboçado de maneira confusa e incompleta.<sup>35</sup> O projeto de Antonio Polidreli significou a ruptura com a arquitetura colonial. As estreitas ruas deste período, seguidas em semelhança pela época imperial, foram substituídas por largas avenidas e os traçados em forma de xadrez constantes do plano. Um plano, no seu aspecto geral, que seguia as idéias arquitetônicas de Paris, com as reformas do prefeito Eugene Raussmann, na segunda metade do século XIX. E da mesma forma, àquelas que foram executadas, no Rio de Janeiro, pelo Prefeito Pereira Passos, no início do século XX.<sup>36</sup>

O processo de modernização em parte das capitais brasileiras seguia seu curso. Mas, também havia grandes problemas, em virtude destas reformas representarem exclusão de setores não privilegiados da população. Em Natal, o planejamento da Cidade Nova representava um espaço adequado e saudável para a vida, porém, não incluía a população pobre da cidade. Era adequado apenas para aqueles que tinham posses, e assim, poderiam comprar os terrenos e construir suas casas, longe dos infortúnios causados pela antiga estrutura da cidade e da convivência próxima com os problemas diversos característicos da população carente. Vejamos o ocorrido na implantação do plano.

Com as adaptações de Antonio Polidreli, o plano passou a apresentar oito avenidas paralelas (com trinta metros de largura cada uma) e quatorze ruas perpendiculares, num total de sessenta quarteirões dispostos em uma área de 164.85 hectares. O novo bairro tornou-se um espaço privilegiado do ponto de vista da salubridade. Para realizar sua construção foram destruídas em torno de 300 cabanas e choupanas existentes no local. Por este fato, no Diário do Natal publicou-se uma matéria chamando a Cidade Nova de “Cidade das Lágrimas”.<sup>37</sup>

Era notável que a construção da Cidade Nova não incluía a grande população pobre. A nova proposta possuía um conteúdo segregador. Não somente dos aspectos espaciais, como também das idéias e da salubridade. O novo espaço seria reservado para a convivência de famílias constituídas destas Elites Dominantes que, assim, poderiam viver em um ambiente

<sup>35</sup> LIMA, Pedro de. *Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal*. Natal: Ed. UFRN, 2006, p.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 54.

<sup>37</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenуска Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal: Ed. UFRN, 2008, p. 112.

moderno, representado pelo seu poder econômico, mas, sempre conectado com a cultura européia, tendo Paris como paradigma maior, e com trânsito pela cidade do Rio de Janeiro.

Portanto, podemos compreender a cidade de Natal nas primeiras décadas do século XX, sob a ótica do comportamento deste grupo dominante, nas ações implementadas para transformação dos espaços citadinos. No entanto, estes espaços, representados pela Cidade Nova, não incluíam a grande massa populacional pobre, provocando, desta forma, considerável segregação social.

## CAPÍTULO 2

### A MODERNIDADE EM NATAL NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

#### 2.1 A TRANSFORMAÇÃO URBANA

O berço das mudanças arquitetônicas na cidade de Natal, no início do século XX, teve origem distante. As transformações oriundas da Revolução Científico-Tecnológica, com epicentro na Inglaterra, foram irradiadas inicialmente para países europeus, incluindo a França, país de próximas ligações culturais e comerciais com o Brasil na mudança do século XIX para o XX. Da nação francesa partiu, em grande medida, as novas idéias do espaço urbano, que foram materializadas na capital potiguar no começo do século XX, tendo como referência nacional a cidade do Rio de Janeiro.

Podemos compreender estas mudanças através do processo industrial, iniciado nas últimas décadas do século XVIII, conforme descreve o historiador Eric Hobsbawm: “Mas a revolução mesma, o ‘ponto de partida’, pode provavelmente ser situada, com a precisão possível em tais assuntos, em certa altura dentro dos vinte anos que de 1780 a 1800”.<sup>38</sup> Já na segunda metade do século XIX, a segunda Revolução Industrial, também chamada de Revolução Científico-Tecnológica, assim é relatada pelo historiador Nicolau Sevcenko:

Resultando da aplicação das mais recentes descobertas científicas aos processos produtivos, ela possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade e os derivados de petróleo, dando assim, origem a novos campos de exploração industrial, como os altos-fornos, as indústrias químicas, novos ramos metalúrgicos, como os do alumínio, do níquel, do cobre e dos aços especiais, além de desenvolvimentos nas áreas da microbiologia, bacteriologia, com efeitos dramáticos sobre a conservação de alimentos, ou na farmacologia, medicina, higiene e profilaxia, com um impacto decisivo sobre o controle das moléstias, a natalidade e o prolongamento da vida.<sup>39</sup>

Todavia, o alcance das informações do autor não se limitou à fabricação de produtos, que era uma realidade visível. O ponto sensível do texto acima está ligado à produção do conhecimento. Foi a celeridade dele que propiciou o efervescente progresso tecnológico verificado em diversas áreas do saber. Os reflexos deste conhecimento podem ser

<sup>38</sup> HOBBSAWM, Eric J. *A era das revoluções (1789-1848)*, p. 52.

<sup>39</sup> NOVAES, A. Fernando (org.); SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Ed. Companhia das letras, 1998, v.3. p. 09.



observados nas mais variadas inovações tecnológicas, a exemplo do trem elétrico, do automóvel e do avião, ou nas comunicações, como os telefones, o rádio e o cinema. Além disso, a vida se tornara mais longa e a natalidade com menores índices de óbitos, frutos dos avanços na área de saúde.

O conjunto destas transformações ocorridas possibilitou uma nova linha de pensamento do homem europeu em relação à natureza. Uma luta se travava entre o conhecimento científico e as forças naturais, pois a determinação humana de vencer estes obstáculos era uma realidade. A tentativa de conquista dos mares, dos ares e dos lugares mais longínquos e inóspitos do planeta foi evidente em incontáveis aventuras pelo mundo, especialmente aquele pouco conhecido. Uma expedição inglesa ao pólo sul em 1909 realizada por geólogos botânicos e naturalistas, comandada por Ernest Shackleton, foi enviada ao Pólo Sul, sendo reconhecida pela Coroa Britânica e pela população daquele País.<sup>40</sup>

No campo da utopia, o escritor romancista francês Júlio Verne (1828-1905), que viveu o epicentro das transformações ocorridas no século XIX, muito influenciou o inventor brasileiro, Santos Dumont. Em um dos seus livros ele descreve esta admiração pelo autor francês com o seguinte comentário:

As primeiras lições que recebi de aeronáutica foram-me dadas pelo nosso grande visionário: Júlio Verne. De 1888, mais ou menos, a 1891, quando parti pela primeira vez a Europa, li, com grande interesse, todos os livros desse grande vidente da locomoção aérea e submarina.<sup>41</sup>

A obra de Júlio Verne, por vezes, se confundia com os fatos. A velocidade das grandes invenções, para àquele momento, e seu tema recorrente, com abordagens aventureiras, o tornava um mistério vivo. No livro do Espanhol Juan José Benítez, o autor destaca os rumores surgidos deste choque do imaginário e a realidade:

O máximo em matéria de especulação foi a versão de que Júlio Verne não existia, nunca existira, e que na verdade aquele enorme trabalho literário era fruto de um grupo de cientistas, historiadores, geógrafos e especialistas em mil e uma matérias que se haviam agrupado em uma sociedade comercial sob o nome de J. Verne.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade*, p. 35.

<sup>41</sup> DUMONT, Albert Santos. *O que vi e o que veremos*. São Paulo: Ed. Hedra, 2002, p. 17.

<sup>42</sup> BENÍTEZ, Juan José. *Eu, Júlio Verne*. São Paulo: Ed. Mercuryo, 1990, p. 19.

Conforme o escritor José Benítez, Júlio Verne não se preocupou em desmentir tamanha falsidade, atitude que provocava ainda mais o tom misterioso de sua obra.

Foi neste ambiente que, no caso da questão urbana, a cidade de Natal acompanhou com relativa fidelidade o modelo dos empreendimentos parisienses ocorridos na segunda metade do século XIX. As reformas implementadas pelo Barão Georges-Eugène Haussmann, em Paris, inauguraram no mundo europeu uma nova ordem urbanística. As antigas construções do mundo medieval, caracterizadas pelas ruelas labirínticas do centro da capital francesa, foram substituídas por largas avenidas, com criterioso planejamento espacial. De fato, os novos conceitos que evoluíam as teorias higienísticas daquele momento foram postos em prática. Mas não somente destas teorias, como também de um rol de descobertas e invenções que tornaram possíveis estas transformações urbanísticas.

No Brasil, a cidade do Rio de Janeiro exibia um mapa de endemias que vitimava sua população no ano de 1904. O historiador Nicolau Sevcenko assim descreveu o quadro: “O Rio apresentava focos permanentes de difteria, malária, tuberculose, lepra, tifo, mas suas ameaças mais aflitivas eram varíola e febre amarela”.<sup>43</sup> As providências adotadas para a solução deste problema, sob o comando do sanitarista Oswaldo Cruz, foi a vacinação em massa da população local. O que desencadeou em um episódio chamado “A Revolta da Vacina”. Como a questão de saúde pública e as reformas urbanas se complementavam, dentro do propósito moderno, a avenida central, na cidade do Rio de Janeiro, teve inauguração realizada no dia 15 de janeiro de 1905. Sob a liderança do Prefeito da cidade, Engenheiro, Pereira Passos, foram realizadas obras que tinham como modelo ideológico e urbanístico as reformas do prefeito parisiense George-Eugène Haussmann. Ideológico por seguir os novos conceitos de higienismo e bem estar modernos. E urbanístico por dar forma concreta ao espaço urbano dentro das aplicações do ideário proposto pela modernidade. Para o Brasil do final do século XIX e início do século XX, o modelo cultural europeu era seguido de perto pelas elites que dirigiam a nação. Mais ainda, os hábitos parisienses eram, em parte, seguidos. Vejamos o que disse Nicolau Sevcenko se referindo à capital da República brasileira:

A atmosfera cosmopolita que desceu sobre a cidade renovada era tal que, às vésperas da Primeira Guerra Mundial, as pessoas ao se cruzarem no grande bulevar não se cumprimentavam mais à brasileira, mas repetiam uns aos outros: “Vive La France!”<sup>44</sup>

<sup>43</sup> NOVAES, A. Fernando (org.); SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil*, v.3, p. 22.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 26.

O grande bulevar que o autor faz referência era a Avenida Central, depois denominada Barão do Rio Branco. Esta avenida era palco encontros da elite local e nacional, não sendo permitido o trânsito de pessoas mal trajadas<sup>45</sup>, forma de afastar a população pobre dos locais onde esta elite circulava. Procedimento que sugeria considerável segregação social. Aliás, este foi um dos aspectos preponderantes na reforma urbana no centro do Rio de Janeiro, onde daquele espaço foram retiradas as antigas moradias pertencentes à população pobre.

Tendo como paradigma as cidades de Paris e Rio de Janeiro, a reforma urbana em Natal do início do século XX seguiu os conceitos originados por estas cidades. A República Brasileira deste período era dominada por oligarquias estaduais, que na compreensão do historiador Boris Fausto “dava plena expressão aos interesses de cada região”.<sup>46</sup>

No Rio Grande do Norte a representação maior daquele momento oligárquico era a família Albuquerque Maranhão. Sob a orientação de Pedro Velho de Albuquerque Maranhão e depois de sua morte, em 1907, de Alberto Maranhão, seu irmão, a oligarquia liderou a política norte-rio-grandense por vinte e oito anos, desde a implantação do regime republicano, alternando no poder os aliados, como o governador Ferreira Chaves e membros da própria família, a exemplo do governador Tavares de Lyra. Em relação à questão urbana de Natal podemos ressaltar a importância do segundo governo de Alberto Maranhão (1908-1913). O historiador Itamar de Souza relata o empréstimo contraído pelo governo do Estado no período:

Autorizado pelo congresso legislativo, mediante a Lei nº 270, de 18 de novembro de 1909, contraiu, em Paris, com os banqueiros Perles Frères, Eugène Vassuer e o Banco Sindical Francês, um empréstimo no valor de 350.000 libras esterlinas, equivalentes a 5 mil contos de réis, amortizáveis em 37 anos, a razão de meio por cento por semestre, e a juros de 5% ao ano.<sup>47</sup>

O planejamento urbano de Natal já havia dado os seus primeiros passos. Desde o governo anterior ao de Alberto Maranhão (1901-1904), existia planos para as reformas urbanísticas na cidade. Entretanto, eram planejamentos tímidos e desordenados, como se pode verificar nas palavras do historiador Luís da Câmara Cascudo, fazendo referência à Cidade Nova:

<sup>45</sup> NOVAES, A. Fernando (org.); SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil*, v.3, p.26.

<sup>46</sup> FAUSTO, Boris. *História concisa do Brasil*. São Paulo: Ed. USP, 2009, p. 148.

<sup>47</sup> SOUZA, Itamar. *A República velha no Rio Grande do Norte*, p. 324.

Desde o Governador Pedro Velho, 1892-96, que o plano se esboçou confusamente. Mas não havia recursos materiais nem técnicos. O tempo foi passando. Os governadores conversavam, especialmente com o chefe Pedro Velho que, nos passeios a cavalo, chamava aquela zona de Cidade Nova. Quem ouvia a frase, ficava rindo por dentro, com o tamanho do sonho impossível da realização.<sup>48</sup>

Conforme a narrativa de Pedro de Lima: “A partir de 1904, a autoria do plano da Cidade Nova passou a ser atribuída ao agrimensor greco-italiano Antonio Polidrelli”.<sup>49</sup> Pois, antes disto já havia propostas de reformas urbanísticas na cidade, conforme podemos observar na citação acima de Câmara Cascudo. Desde a Proclamação da República, as sugestões das elites locais eram conectadas com os avanços higienísticos e o embelezamento do espaço, próprios do momento inicial republicano, mas com base ideológica e empírica no mundo europeu, sobretudo Paris.

Longe das ruas estreitas e sujas da Cidade Alta antiga, e mais distante ainda dos transtornos provocados pelo convívio próximo da pobreza, o plano Polidrelli era um sonho da Elite Dominante que começara a se concretizar, onde fora projetado inicialmente pelo Engenheiro Manoel Godim, com a demarcação atribuída a Jeremias da Câmara.<sup>50</sup>

Por conseguinte, o empréstimo feito pelo governo do Estado, na praça parisiense, à época de Alberto Maranhão, foi de fundamental importância para as reformas urbanísticas em Natal. Na avaliação de Maria Margarete de Oliveira, em seu trabalho monográfico, ao fazer referência a este crédito, podemos notar seu valor para a cidade:

A partir de então se inicia a maioria das grandes obras nos prédios públicos, ruas e residências da Cidade Alta e Ribeira. Por outro lado a população passa a usufruir melhores serviços, como a chegada da energia elétrica, a expansão do sistema de água e esgotos, a instalação de telefones e a melhoria dos transportes urbanos, através da instalação dos bondes elétricos.<sup>51</sup>

De fato, importantes melhoramentos foram realizados na cidade por Alberto Maranhão, com o dinheiro deste empréstimo. Havendo, desta forma, benefícios à população. Entretanto, o objetivo maior governamental incidia nos investimentos que trouxessem à Elite Dominante local o status de morar numa cidade “moderna”, aquela que poderia ser

<sup>48</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *A História da cidade do Natal*. Natal: IHGRN, 1999, p. 351.

<sup>49</sup> LIMA, Pedro de. *Luís da Câmara Cascudo e a questão Urbana em Natal*, p. 74.

<sup>50</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenуска Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade*, p. 111.

<sup>51</sup> OLIVEIRA, Maria Margarete. *Ares modernos: a aviação e modernidade em Natal nos anos vinte*, 2005. Monografia (graduação em história) – UFRN, Natal. p.11.

identificada pela diferenciação da cidade colonial. Ao invés das moradias coloniais, próximas umas das outras, de ruas tortuosas, sem ventilação e desprovida de saneamento básico e abastecimento de água, sujeitas às mais variadas doenças infecto-contagiosas, o modelo desejado por esta elite estaria dentro dos padrões de modernidade, a exemplo de Paris e Rio de Janeiro. As avenidas largas, as casas sem muros conjugados, o planejamento da ventilação adequada, e o esmero com a estética da Cidade Nova, faziam deste lugar uma moradia elitizada, moldada para estes “novos tempos”.

Ao mesmo tempo, que as reformas aconteciam na capital potiguar, como parte da pretendida modernização, o grupo social elitizado expandia seus negócios nas obras instaladas como decorrência, em grande medida, do empréstimo contraído em Paris. Pois, o Estado era utilizado por estas elites como instrumento privado de poder, não havendo grandes diferenças entre o público e o privado, circunstâncias próprias da Velha República. O historiador Raymundo Faoro assim teoriza esta problemática: “Na peculiaridade histórica brasileira, todavia, a camada dirigente atua em nome próprio, servida dos instrumentos políticos derivados de sua posse do aparelhamento estatal”.<sup>52</sup>

Outras obras foram realizadas ainda no segundo governo de Alberto Maranhão. Podemos destacar aquelas de melhoramentos do Porto de Natal, no intuito de receber navios de maior calado, a fim de que fosse vitalizado o mercado externo e interno. No campo da educação houve investimentos significativos no interior e na capital. No interior, vinte e três grupos escolares foram construídos,<sup>53</sup> enquanto que na capital foram criados diferentes estabelecimentos educacionais e de cultura. O Grupo Escolar Frei Miguelinho, a Escola Normal, a Escola de Música, designada para ensinar música, estética, história e literatura musical e belas artes.<sup>54</sup>

Não somente o governador Alberto Maranhão foi significativa para a transformação urbanística de Natal, apesar da substancial contribuição que seus dois mandatos permitiram, especialmente àquele em que o vultoso empréstimo foi obtido. Também nos governos seguintes, e até a Revolução de 1930 houve muitas transformações no cenário urbanístico de Natal. O governador Ferreira Chaves (1914-1919) teve verdadeiramente dificuldades de implementar novas obras urbanísticas, pois a administração anterior passara o comando do Estado com sérios problemas gerenciais. Vejamos o que disse o historiador Itamar de Souza se referindo a esta questão: “Ao finalizar o seu mandato em dezembro de 1913, Alberto

---

<sup>52</sup> FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*, p. 834.

<sup>53</sup> SOUZA, Itamar. *A República velha no Rio Grande do Norte*, p. 326.

<sup>54</sup> *Ibid.*

Maranhão deixara o Estado superlotado de funcionários, cujos vencimentos estavam atrasados desde agosto”.<sup>55</sup> Mesmo com todas as dificuldades de seu governo, o mencionado historiador ainda encontrou espaço para elogiar o governador Ferreira Chaves, no que se refere às suas edificações em Natal. O seguinte relato também foi feito por ele:

Chaves não descurou da capital do Estado. Embelezou-a com a construção, em frente ao palácio do governo, da praça 7 de setembro; reconstruiu o cais Tavares de Lyra e calçou a paralelepípedos a avenida Tavares de Lyra; construiu a praça Leão XIII, defronte à igreja do Bom Jesus das Dores, no bairro da Ribeira. Edificou o prédio da Escola Doméstica, na praça Augusto Severo (hoje ocupado pelo INAMPS), que foi inaugurado no dia 1º de setembro de 1914”.<sup>56</sup>

No ano de 1916 a inauguração de uma ponte sobre o rio Potengy foi erguida pela empresa inglesa Great Western, facilitando de sobremaneira o transporte de pessoas e mercadorias, ligando interior e capital. A ponte possibilitou o surgimento da povoação de Igapó na borda do rio, como também o crescimento do Alecrim. Já na construção dela foi possível verificar a fixação de residência dos funcionários da empresa no local, com a derrubada da mata nativa.<sup>57</sup> De qualquer forma, houve avanços em sua administração, apesar dos limites impostos pelas dificuldades do Estado e das adversidades climáticas no período, como as secas de 1915 e 1919.

Sob a administração do prefeito Omar O’grady (1924-1930), e com o apoio do governo de José Augusto Bezerra de Medeiros, a cidade de Natal passou por melhorias e ampliações expressivas no campo urbanístico. As bases ideológicas ainda permaneciam sustentadas pelos conceitos higienísticos e urbanos, indicados pelas grandes cidades européias, ou, no Brasil, pelo Rio de Janeiro. Foi sugerido, então, o Plano Geral de Obras de Saneamento de Natal, onde fora contratado o engenheiro Henrique Novaes, engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, para a comissão de Saneamento de Natal. A respeito da atuação de Henrique Novaes nesta comissão, os historiadores Raimundo Arrais, Alenuska Andrade e Márcia Marinho fazem o seguinte comentário:

À frente da comissão, Novaes elaborou projetos da reforma da rede de abastecimento d’água existente, propôs uma nova rede de água e esgoto, realizou um levantamento das fontes de abastecimento d’água da capital (mapeando a lagoa do Jiqui e do Pitimbu, apontadas como as duas novas fontes mais apropriadas), elaborou o projeto do Parque Municipal para Natal

<sup>55</sup> SOUZA, Itamar de. *A República velha no Rio Grande do Norte*. p. 331.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 334.

<sup>57</sup> LIMA, Pedro de. *Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal*, p. 110.

(que seria implantado na praça Pedro Velho) e propôs reformas na praça André de Albuquerque.<sup>58</sup>

Henrique Novaes, de fato, abordou pontos sensíveis da cidade. O abastecimento d'água e a rede de esgotos, além de projetos de arborização e levantamentos topográficos no sentido de ordenar o espaço urbano da cidade.<sup>59</sup>

No final da década de vinte (1929), outro planejamento urbanístico, denominado oficialmente de Plano Geral de Sistematização, foi elaborado para Natal. Também chamado de Plano Palumbo, em virtude de ter sido elaborado pelo arquiteto greco-italiano Giacomo Palumbo. Ele era formado na Escola de Belas Artes de Paris, sendo contratado pelo prefeito Omar O'grady com a finalidade transformar e ampliar a paisagem urbanística de Natal. Os projetos elaborados anteriormente pelo engenheiro Henrique Novaes, através do Plano Geral de Obras de Saneamento de Natal, de 1924, foram incorporados ao Plano Geral de Sistematização. Vejamos o que escreveu Juvenal Lamartine, governador entre 1928-1930, em relação ao plano:

Nomeando o engenheiro Omar O'grady prefeito da capital, cargo que elle já vinha exercendo desde o governo do Dr. José Augusto, dei-lhe todo o meu apoio para a realização do seu programma de melhoramento da cidade de Natal, inclusive o plano de systematisação urbana, confiado ao architecto Giacomo Palumbo, e que foi premiado no congresso de architectos reunido no Rio de Janeiro, em 1929, e no qual o Estado foi brilhantemente representado pela engenheira Carmen Portinho. Si esse plano for executado, Natal, será, dentro de pouco tempo, uma das cidades mais bem traçadas do norte do paiz.<sup>60</sup>

A previsão de Juvenal Lamartine se configurou em realidade. Nos dias de hoje, Natal é admirada em função de seus traçados bem planejados, como também pela farta arborização, com amplas avenidas, que ainda proporcionam bem estar aos moradores e visitantes. Pelo menos no espaço que se refere à intervenção daquela época.

As reformas urbanísticas, realizadas em Natal no recorte temporal analisado, representaram significativas mudanças na cidade, visto que aquela cidade de características coloniais, de ruas estreitas, e de limitadas preocupações com a questão higienística, cedeu lugar a uma capital moderna. Os novos tempos chegariam a Natal com a implementação de largas avenidas, farta arborização e obras de saneamento e água, embora esta modernização

<sup>58</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade*, p. 116.

<sup>59</sup> LIMA, Pedro de. *Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal*. p. 64.

<sup>60</sup> FARIA, Juvenal Lamartine de. *O meu governo*. Mossoró: ESAM, 1992, p. 87.

não denotasse preocupação com o destino da população mais pobre. Pois a Elite Dominante que administrava o Estado estava voltada para as suas próprias aspirações. A historiadora Giovana Paiva assim retrata aquele momento:

As reformas do espaço do Natal não se deram a partir de uma demanda socioeconômica da população, mas com a finalidade de promover as mudanças desejadas pela elite local. A esta elite coube um papel importante na condução da modernização, pois a atuação foi regulada por seus próprios interesses, que determinaram constantemente o avanço ou o atraso das intervenções realizadas, e pela imagem da cidade moderna que a tinha seduzido.<sup>61</sup>

Portanto, a construção de uma cidade moderna, civilizada e progressista era objetivo deste grupo dominador. Para isto empregou todos os meios que seus componentes, de posse do instrumento estatal, tinham a sua disposição, no anseio de dotar a cidade de uma estrutura compatível com os novos valores culturais trazidos em grande medida da Europa e do Rio de Janeiro.

## 2.2 – A CIDADE, A ELITE DOMINANTE E OS HABITANTES

A idéia de modernidade reinante no mundo europeu, desde o século XIX, influenciou de maneira decisiva as transformações acontecidas no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro, capital da República e cidade brasileira prototípica deste processo no país. Natal se configurou entre as cidades que passaram por um amplo processo de modernização nas primeiras décadas do século XX, inspirados nestes elementos indicativos da modernidade.

Este processo de modernização, de origem européia, iniciado na segunda metade do século XIX, se configurou também no Brasil e no Rio Grande do Norte, nas primeiras décadas do século XX. Foram transformações provenientes da Revolução Científico-Tecnológica ocorrida no continente europeu. A base energética desta Revolução estava calcada na eletricidade e no petróleo, e dela, derivando, desta forma, o desenvolvimento dos processos industriais e melhoramentos tecnológicos, resultando em avanços nos transportes (trens elétricos, aviões, automóveis), ou nas comunicações (rádio, cinema e outros). Este corpo de transformações, somado às teorias higienistas e urbanísticas européias, foi o

---

<sup>61</sup> OLIVEIRA, Giovana Paiva de. *De cidade a cidade*. Natal: Ed. UFRN, 1999, p. 10.



arcabouço da modernização almejada pelos grupos de elites brasileiras nas décadas iniciais do século XX. Esta elite tinha propósitos claros de “civilizar” o País. E civilizar seria incorporar os conceitos europeus vigentes. Com esta acepção, expôs os historiadores Micael M. Herschmann e Carlos Aberto Messeder Pereira, sobre o assunto:

Ao tomar o referencial europeu, essa elite importava valores e códigos sociais para o País, um cotidiano e uma cultura que iriam caracterizar o conjunto da vida social na modernidade. Essa elite preparou o solo sobre o qual se assentou o paradigma moderno, consolidado ao longo das décadas de 1920-30.<sup>62</sup>

As referências destes sinais “modernos” estão na precisa análise da interligação entre a Cidade, A Elite Dominante e os seus habitantes. Natal se transfigurou de uma cidade predominantemente colonial, no século XIX, para uma capital comprometida com a estrutura moderna no início do século XX.

A explicação desta tríade é essencial para a compreensão da estruturas ideológicas e materiais que tornaram Natal uma cidade moderna. Entretanto, uma cidade moderna não significava homogeneidade. Pelo contrário, os contrastes demonstravam a falta de unidade do cidadão natalense. A modernidade convivia lado a lado com a pobreza. Até porque o anseio do status moderno atingia pequena parte da população, aquela que dominava o Estado. Além disso, a grande massa populacional era composta de analfabetos e miseráveis, que não tinham compreensão apropriada das mudanças que estavam ocorrendo.

Neste contexto, a construção da Cidade Nova, hoje bairros de Petrópolis e Tirol, projetada por Antônio Polidrelli, provocou a reação do jornalista de oposição Elias Souto, que conforme o historiador Luís da Câmara Cascudo era contra o plano:

As raras choupanas que coincidiam com os traçados iam sendo desapropriadas ou vendidas, preço baixo porque não havia valor para aquelas terras e gentes. Elias Souto, opositorista, abriu fogo contra o plano. Chamou a Cidade Nova de Cidade das Lágrimas. Compreendia todo Petrópolis e Tirol de agora, até imediações do Aero Clube. O lado leste estava dividido apenas em três ou quatro propriedades. Um dos maiores era Senegal, de Quincas Moura. Ninguém queria terreno por ali e os foreiros recebiam vaias dos homens práticos e experimentados.<sup>63</sup>

<sup>62</sup> HERSCHMAMN, Micael M.; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Ed, Rocco, 1994, p. 29.

<sup>63</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *A História da cidade do Natal*, p. 351.

A oposição ao plano não provocou nenhuma modificação no planejamento estabelecido. Mas, chamou a atenção para as deformidades sociais existentes na cidade. Para realizar sua construção foram destruídas em torno de 300 cabanas e choupanas existentes no local.<sup>64</sup> Assim explicaram estes historiadores, que destacaram o componente humano, mostrando o quadro de sofrimento daquela população pobre.

Em sua análise Luís da Câmara Cascudo suaviza as conseqüências provocadas pela expropriação, deixando de lado os efeitos causados por esta ação. Cabe ressaltar o envolvimento da família Cascudo como componente da Elite Dominante que dirigia o Estado. Seu próprio pai, Francisco Cascudo, era um dos ocupantes da almejada Cidade Nova, indo lá morar na década seguinte.

Os historiadores Raimundo Arrais, Alenuska Guimarães e Márcia Marinho, destacaram os efeitos da seca de 1904 na cidade de Natal:

Essa seca trouxe para Natal aproximadamente 4 mil retirantes, que ficaram ao relento nas ruas mais afastadas do centro, maltrapilhos e em situação de penúria. Esses retirantes se instalaram no local onde se planejava construir o terceiro bairro da cidade. Passaram, portanto, a ser olhados como um problema de saúde, uma ameaça à população, além de “enfear a cidade”.<sup>65</sup>

Estes autores realçaram o caráter de evidentes desigualdades sociais existentes naquele contexto. Como também o receio das Elites Dominantes quanto à proximidade física com esta população mais pobre. Tanto pelo risco de adquirir doenças, quanto pela prática habitual da segregação social naquele momento. Fica nítido nestas análises que, a conjuntura de planejamento da Natal “moderna” não incluía em um mesmo espaço a população de forma homogênea. O escritor Pedro de Lima assim tratou do problema:

Na medida em que a elite definia os lugares e os contornos da Cidade Nova, impregnando-a de simbologias, enquanto um espaço de uso exclusivo seu, também definiam os demais espaços de Natal destinados ao restante da população. Os pobres, os posseiros, os habitantes das choupanas e ranchos desapropriados se transferiam para as Rocas, para o Alecrim, bairros populares ainda em formação, ou passariam a habitar em áreas mais distantes ou ainda desabitadas.<sup>66</sup>

<sup>64</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade*, p. 113.

<sup>65</sup> Ibid.

<sup>66</sup> LIMA, Pedro de. *Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal*, p. 83.

A Elite Dominante que governava o Estado não agia de maneira isolada no País. Pelo contrário, seguia os passos da Capital Federal, o Rio de Janeiro, onde também a população carente foi despejada do centro da cidade para dar lugar às reformas implementadas pelo prefeito Pereira Passos.<sup>67</sup> Reformas estas, com o mesmo marcador da separação social existente de forma semelhante na capital potiguar.

De fato, a cidade do Rio de Janeiro era guia permanente para a consolidação dos planos políticos e arquitetônicos esboçados em Natal, além da notável influência cultural legada à cidade, pelo menos para a elite que administrava a cidade.

O jornal *A República* tornou-se o grande veículo de divulgação desta nova concepção modernista, que tinha como centro principal a Europa, e que também já apontava os Estados Unidos como novo centro moderno mundial. Entretanto, a Capital Federal incorporava este modernismo e se destacava como núcleo irradiador em nosso País. Na década de vinte circulavam também *A Imprensa* e o *Diário de Natal*. Mas, era *A República* que se distinguia dos demais pelo caráter oficial do jornal.

Fundado com os propósitos republicanos pelo oligarca Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, no ano da Proclamação da República, o jornal tornou-se um veículo dos interesses dos assuntos governamentais na primeira República, exaltando as atuações do governo. Ali estavam reunidos os políticos e os intelectuais potiguares. Políticos com circulação permanente na Capital Federal e em menor medida no exterior. E eram justamente estes homens que buscavam o ideário moderno, como o próprio fundador, Pedro Velho, e outros intelectuais, a exemplo Eloy de Souza, Henrique Castriciano, Manuel Dantas e Cristovam Dantas, que usavam *A República* como principal órgão de divulgação governamental.

Estes governantes, que em maioria eram intelectuais, entre outros, foram responsáveis por trazer a modernidade até Natal. A seguinte citação descreve com fidelidade a movimentação destas idéias:

O norte do novo mundo também estava na rota do interesse dos potiguares. Dali irradiava um prestígio crescente do modelo político republicano. Assim, o engenheiro Cristovam Dantas, que se especializara em agronomia nos Estados Unidos, lançava artigos publicados no jornal “A República” sugestões extraídas das observações que ele realizara nos Estados Unidos da América, sugestões que, acreditava ele, poderiam ser aplicadas ao aperfeiçoamento de certos aspectos da vida social e da organização urbana de Natal.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> NOVAES, A. Fernando (org.); SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil*, v.3, p. 26.

<sup>68</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade*, p. 22.

Cristovam Dantas era um exemplo típico deste entusiasmo que estava em volta dos nossos intelectuais naquele momento. Ele escrevia para *A República* dentro de uma trincheira modernista e governamental. Assim se caracterizou a viagem de Eloy de Souza para Paris, e em seguida para o Egito, ainda na primeira década do século XX, com um claro objetivo. Conhecimento. Conhecer com intuito científico, para que em terras potiguares pudesse transformar este conhecimento em ações efetivas no nosso Estado. No Egito de clima desértico, ele procurou métodos de combate à seca, pelos quais os ingleses lá aplicavam em relação à construção de açudes, como também no beneficiamento do algodão.<sup>69</sup> Esta excursão foi aconselhada pelo político baiano Afrânio Peixoto, seu amigo e também intelectual.

A influência destas viagens para o exterior, além do permanente vínculo com a Capital Federal pela representação política, fazia dos políticos e intelectuais do Rio Grande do Norte, atualizados, com as informações da Europa, dos Estados Unidos e do Rio de Janeiro. Tais conhecimentos foram à essência do projeto de modernização da cidade de Natal.

Este quadro demonstra a rede de informações, que era confeccionada a partir da movimentação contínua destes potiguares, comprometidos com o Estado, mas precisamente com os anseios da Elite Dominante, de fazer da capital potiguar um modelo de modernidade.

Mesmo assim, *A História da Cidade do Natal*, de Luís da Câmara Cascudo, no capítulo que se refere à criação da Cidade Nova, silencia quanto às vinculações externas à cidade.<sup>70</sup> *A República Velha no Rio Grande do Norte*, de Itamar de Souza, entre outras, também apresentam valor menor a estas conexões exteriores ao Rio Grande do Norte. E de fato estas conexões foram de fundamental importância na concretização dos projetos modernos, pois sem elas não seria possível trazer “modernidade” à Natal.

Não é o caso do livro *O Corpo e a Alma da Cidade: Natal entre 1900 e 1930*, já citado neste trabalho monográfico. Os autores procuraram transitar num ambiente múltiplo, procurando explicações no campo interno e externo para às transformações ocorridas na cidade, como podemos observar nestas afirmações:

O projeto de construção de uma nova cidade atendeu ao anseio das elites locais de reformular a cidade existente. O bairro Cidade Nova encontra espaço no imaginário de uma elite que almejava construir uma cidade

<sup>69</sup> PEREIRA, Francisco das Chagas. *Autores potiguares*. Eloy de Souza. Natal: Ed. Universitária, 1982, p. 12.

<sup>70</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *A História da cidade do Natal*. p. 351.

moderna, capaz de representar todo seu poder econômico, tendo como inspiração a cultura européia e como modelo, Paris.<sup>71</sup>

No centro destas vinculações estavam os integrantes da elite intelectual e política do Rio Grande do Norte, por vezes atuando como político, em outras ocasiões agindo como intelectual, ou mesmo operando em ambas as circunstâncias.

Para a oposição, o jornal *O Diário de Natal* foi o instrumento de denúncia e censura aos atos oficiais, tendo como principal antagonista o jornalista Elias Souto.<sup>72</sup>

As Letras tiveram papel fundamental na construção do arcabouço ideológico do processo de modernização. Ainda que, dentro de uma região de população pobre, em geral, esta mesma Elite Dominante que dirigia o Estado, também edificava o campo das idéias. A cidade de Natal, especialmente na década de vinte, vivia um entusiasmo modernista sem precedentes. Além dos jornais mencionados, livros e revistas foram publicados, atingindo, desta forma até a massa populacional, pois mesmo os analfabetos podiam compreender parcela do seu conteúdo, através da circulação oral das notícias. O escritor Hermenegildo Araújo assim se referiu à renovação cultural do Rio Grande do Norte na década de vinte:

No Rio Grande do Norte, os anos 20 foram marcados por diversas mudanças: na vida política, na economia, nas relações sociais, na cultura e na literatura. Como se verá, ao longo de toda a década permaneceram as estreitas ligações existentes entre os intelectuais provincianos e os representantes do poder político e econômico local, que garantiram a continuidade do patrocínio de boa parte da vida literária. No entanto, surgiram outras alternativas para a vida literária e para a produção cultural, sem as quais o movimento modernista dificilmente teria chegado a Natal naqueles anos.<sup>73</sup>

Além da ligação apontada pelo autor com relação à estreita aproximação de políticos e intelectuais, que favoreceu a produção literária, tendo o jornal como principal veículo de comunicação escrita, na década de vinte foram lançadas revistas, aumentando o espaço literário existente.

No ano de 1925 a revista *Letras Novas* trazia em sua edição de nº 4, especial de 40 páginas, com alguns poemas inéditos de Mário de Andrade,<sup>74</sup> onde o modernismo era uma tendência latente.

<sup>71</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar; ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da idade*, p. 115.

<sup>72</sup> CASCUDO, Luís da Câmara. *A História da Cidade do Natal*. p. 351.

<sup>73</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. *Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte*. Natal: Ed. UFRN, 1995, p. 21.

<sup>74</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. *Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte*, p. 42.

A publicação da revista *Nossa terra... Outras terras* (1926) abria mais espaço para os assuntos modernos com um vínculo regional. Desta forma a escritora Maria Suely Costa resumiu sua análise se referindo à revista: “contribuía, assim, por um alargamento das relações que colocaram Natal e demais partes do Estado em sintonia com outras regiões”.<sup>75</sup>

No rol das revistas da década de vinte, àquela que figurou como maior sucesso foi *A Cigarra*. Estava atrelada às representações modernas e também à vida social da cidade. De circulação efêmera, entre 1928 e 1929, o escritor Hermenegildo Araújo assim a descreveu: “Esta revista é um excelente material para estudo das relações entre a estrutura de poder local e as manifestações artísticas”.<sup>76</sup>

Na essência destas revistas estava embutida a necessidade de divulgação da estrutura moderna. Algo que percorria os caminhos da estrutura de poder local que o autor se refere, mas com estreitas ligações com as manifestações artísticas, motivos do sucesso editorial.

As contradições entre as realidades regionais e os elementos da modernidade mostravam um choque cultural visível. Conforme Hermenegildo Araújo “Assim, pode-se dizer que a Natal dos anos 20 era um misto de província atrasada e “deslumbrada” e/ou assustada diante das novidades que se apresentavam na realidade”.<sup>77</sup> Podemos observar o conflito de idéias entre a preservação das tradições e à incorporação das transformações modernas.

Neste sentido, o Manifesto Antropofágico, que tinha no seu núcleo os modernistas Oswald de Andrade e Mário de Andrade, divulgado em 1928, faz um diagnóstico desta relação do moderno e do tradicional. Ou seja, o intuito do manifesto seria alimentar-se de tudo que era estrangeiro trazido para o Brasil, absorver-lhes todas as idéias e somá-las as brasileiras, realizando, desta forma, uma produção cultural rica, criadora e própria, entretanto, sem anular as culturas já existentes.

No Rio Grande do Norte, a produção literária dos anos vinte, teve como principal articulador, o escritor Luís da Câmara Cascudo. Amizades que ele mantinha com intelectuais, a exemplo de Mário de Andrade e Manoel Bandeira, entre outros, o credenciou como incentivador do movimento modernista no Estado. Mas, ele mesmo iniciara naquela década a própria produção intelectual. *Alma Patrícia* inaugurou seu vasto repertório literário. Segundo o historiador Raimundo Arrais, a cidade é “O retrato de uma Natal macambúzia, que ele perfila no seu primeiro livro, *Alma Patrícia*, publicado em 1921, no qual se refere à “tristeza

<sup>75</sup> COSTA, Maria Suely. *O Canto de cigarra e outros cantos: revistas literárias do Rio Grande do Norte nos anos 20*, 2000. TESE (doutorado), UFRN, Natal, p. 43.

<sup>76</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. Op. Cit., p. 28.

<sup>77</sup> Ibid., p. 27.

ritual das cidades pequenas”.<sup>78</sup> Já o escritor Hermenegildo Araújo assim descreve a obra inicial de Câmara Cascudo, “Ele deu os primeiros passos para o estudo das manifestações literárias do Estado e introduziu a crítica literária em forma de livro na província: estudou dezoito escritores e poetas norte-rio-grandenses”.<sup>79</sup>

Fato é que Luís da Câmara Cascudo estava no epicentro do contexto cultural no Estado do Rio Grande do Norte naquele recorte temporal. Ora escrevendo, ora motivando, ou ora desvendando novos talentos literários. Os poetas Othoniel Menezes, Palmyra Wanderley e Jorge Fernandes foram os mais conhecidos. Caso peculiar foi o do poeta Jorge Fernandes, cujo *Livro de Poemas*, editado em 1927, estava ligado ao movimento modernista. Além disso, ele abordou de forma incomum a aviação, temática central desta monografia. Para a publicação da obra, o apoio de Câmara Cascudo foi relevante, pois no jornal *A Imprensa*, de propriedade da família Cascudo,<sup>80</sup> foram impressos os exemplares.

Neste livro, Jorge Fernandes passaria a congregar as idéias do Movimento Modernista, mas ao mesmo tempo navegando em metáforas regionais. Ele, que embora nascido em Natal, teve como profissão caixeiro-viajante da fábrica de cigarros “vigilante”.<sup>81</sup> Conheceu o interior do Estado em viagens que fazia de automóvel, deslocamentos que o deixou mais íntimo dos recursos lingüísticos regionais, tão usados em seus poemas. Dentre os quarenta poemas do livro, quatro eram dedicados à aviação. Três eram seqüenciados apenas com o título “Aviões”. O outro tinha o nome de “JAHÚ”.

Desta forma, o “JAHÚ”, poema inspirado da aeronave pilotada pelo paulista Ribeiro de Barros, chegou à Natal na manhã de 14 de maio de 1927, depois de realizar a travessia do Atlântico Sul, a primeira feita por brasileiros.<sup>82</sup>

Na ótica do cronista e historiador Paulo Viveiros, motivados pelo orgulho nacional, o povo comemorou o feito em completo delírio: “A cidade alvoroçou-se: buzinas, repique festivo de sinos, foguetões, a imensa massa humana que se dirigia para o bairro comercial da cidade, à espera do aparelho. O comércio cerrou as suas portas”.<sup>83</sup> Este foi o início de grandes movimentações aviatórias na capital potiguar.

<sup>78</sup> ARRAIS, Raimundo Pereira de Alencar. *Crônicas de origem: a cidade de Natal nas crônicas cascudianas dos anos vinte*. Natal: Ed. UFRN, 2005, p. 47.

<sup>79</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. *Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte*, p. 28.

<sup>80</sup> *Ibid*, p. 52.

<sup>81</sup> SANTOS, Tarcísio Gurgel dos. *Belle Époque na esquina: O que se passou na república das letras potiguar*. Natal: Ed. do autor, 2009, p.287.

<sup>82</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *No Caminho do Avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*. Natal: Ed.UFRN, 2007, p. 26.

<sup>83</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da Aviação no Rio Grande do Norte*, p. 92.

Neste contexto, Jorge Fernandes alude de forma poética às emoções que fizeram daquela ocasião o despertar dos novos sentimentos na cidade de Natal. Sentimentos estes modelados pelos últimos acontecimentos ligados à modernidade, onde os eventos atrelados à aviação tinham brilho especial. Transformados em poesia, assim nasceu o poema JAHÚ:

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

Curupira bateu -três vezes—quatro vezes— cinco vezes  
 Com o pé no chão vigiou as grossas árvores  
 Das grandes florestas e gritou pras terras de África:  
 - Eles vêm!  
 E os anangueras vieram todos cheios de óleo e sujos  
 De poeira das terras feias...  
 Passaram por sobre os mares e as terras verdes  
 -Norte a Sul - aos gritos alegres dos periquitos: - Crá! Crá! Crá!  
 Aos gritos dos cabocos: -viva! Viva! vivôôô!  
 Aos gritos dos estrangeiros: - biva! Ó brasile! Bivô!  
 - Le bresile!  
 - Uberale bresiliense!  
 - Ipe! ipe! urra! ipe! urra!<sup>84</sup>

O poema estabelece um vínculo do regionalismo com as estruturas modernas. Jorge Fernandes, ligado ao movimento modernista, buscou noções do Antropofagismo, onde a digestão dos novos conhecimentos estaria sujeita às variações regionais ou nacionais. No poema, as onomatopéias, como Prei! Prei! ou Crá! Crá!, e as metáforas regionais, a exemplo do Curupira, lenda de origem indígena, e o Cavalo de Pau, brinquedo infantil, sugerem a presença da identidade regional, apesar da aceitação dos elementos modernos, representados aqui pelo avião e o aviador.

Em outra poesia do autor, a primeira da série de três com o título de “Aviões” do *Livro de Poesias*, ele faz algumas colocações semelhantes ao poema JAHÚ, onde natureza e os símbolos regionais estão sempre presentes em suas criações poéticas. Entretanto, ao mesmo tempo, que o poeta compara o avião ao *Rola-Titica*, tipo de besouro bem presente nesta região, aos “Novecentos e cinqüenta cavalos suspensos no ar”, ele também estabelece elos de aceitação da modernidade. E também quando descreve que os “olhos dos cabocos querem ver os marinheiros”.

Novecentos e cinqüenta cavalos suspensos nos ares...

<sup>84</sup> FERNANDES, Jorge. *Livro de poemas*. Natal: Ed. UFRN, 2007, p. 32.



Besouro roncando: zum...zum... umumum...  
 Aonde irá aquele Rola-Titica parar?  
 E os olhos dos cabocos querem ver os marinheiros  
 Os peitados vermelhos das Oropas...  
 E a marmota vai: ron... ron... – cevando o vento –  
 Depois desce no Rio Grande numa pirueta danisca  
 Desimbestado, espalhando a água...  
 E fica batendo o papo, cansado de voar...<sup>85</sup>

O escritor Tarcísio Gurgel, na análise do poema faz o seguinte comentário: “A linda imagem do último verso, com o avião transmudado em ave aquática pousando no espelho d’água após uma longa travessia não era apenas literária”.<sup>86</sup> O escritor Hermenegildo Araújo tem a seguinte opinião sobre a série de poema “Aviões”:

Nestes poemas, o vocabulário lírico empregado surpreende pelo fato de que, ao lidar com o relato de acontecimentos da modernidade, como a chegada de aviões e bondes à província, o poeta forma o seu vocabulário sobretudo a partir de palavras de proveniência regional – e não apenas com as de proveniência prosaica e urbana, como era de se esperar, pois este era o procedimento normal dos poetas da modernidade em geral.<sup>87</sup>

De fato, para Tarcísio Gurgel a lógica poética estava embasada no contexto moderno, das travessias aéreas naquele momento da década de vinte, onde as perigosas travessias atlânticas, realizadas pelos aviadores, passaram a ocupar espaço nas artes literárias, na imprensa em geral, e no cotidiano da população natalense. Mas, além disso, ele revela em sua descrição o semblante romântico do autor. Apreciação semelhante sobre o assunto tem Hermenegildo Araújo, que destaca o modo surpreendente de Jorge Fernandes de buscar metáforas regionais para a análise da modernidade, procedimento não comum nas críticas em questão.

O jornal *A Imprensa* dedicou em sua primeira página, como principal notícia, as seguintes manchetes em relação à amerissagem do JAHÚ: “Ribeiro de Barros e seus companheiros vêm a afirmar o valor de nossa raça”. “O povo sem distinção de classe homenageia os ousados aviadores patrícios”. “A terra de Augusto Severo vibra de entusiasmo e jamais esquecerá a honrosa visita dos destemidos azes brasileiros”. “A Ribeiro de Barros e demais tripulantes do ‘JAHÚ’, ‘A Imprensa’ felicita pela brilhante jornada vencida através do espaço”.<sup>88</sup>

Desta forma, as variadas manchetes lançadas no mesmo dia, e ainda na mesma página – a principal do jornal – indicam o momento afinado com o nacionalismo, presente nesta fase do

<sup>85</sup> FERNANDES, Jorge. *Livro de Poemas*, p. 44.

<sup>86</sup> SANTOS, Tarcísio Gurgel dos. *Belle Époque na esquina*, p. 305.

<sup>87</sup> ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. *Modernismo Anos 20 no Rio Grande do Norte*, p. 69.

<sup>88</sup> A IMPRENSA, Natal, 15 maio 1927.

modernismo. Como também aclama os aviadores brasileiros, dando sentido de uma só vez à identidade nacional e às transformações ocorridas na capital potiguar.

Portanto, o referido jornal cita o envolvimento do povo no evento, provocado por “um longo programa de festas”<sup>89</sup>, conforme descreveu o historiador Paulo Pinheiro de Viveiros. Mas, tudo isto promovido pela Elite Dominante Local, que tinha sob seu controle o aparelho estatal, e em grande medida, os órgãos de comunicação disponíveis, circunstâncias necessárias para conduzir os destinos da cidade de Natal e de seus habitantes, tanto no plano das idéias como no campo material.

---

<sup>89</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da Aviação no Rio Grande do Norte*, p. 93.

### CAPÍTULO 3

## AVIAÇÃO, MODERNIDADE E POLÍTICA EM TERRAS POTIGUARES

### 3.1 A AVIAÇÃO COMO REPRESENTANTE DA MODERNIDADE EM NATAL

Se o ingênuo sonho humano de voar era ainda encontrado nos primórdios da humanidade, conforme demonstrado no panorama histórico deste trabalho, para tornar realidade esta quimera muitos obstáculos materiais estavam no caminho.

A Revolução Industrial foi à solução destes empecilhos. A aliança entre o remoto campo ideológico, na ânsia do homem pelo vôo autônomo, e os seguidos sucessos tecnológicos obtidos, sobretudo com o advento da segunda Revolução Industrial, foram decisivos para a realização da invenção das aeronaves.

Para àquele momento, sem os motores movidos a petróleo, proporcionados pelos contínuos progressos tecnológicos bem visíveis no século XIX, não seria possível o vôo autônomo da aeronave mais pesada que o ar. As palavras do brasileiro, Santos Dumont, ilustram com propriedade este elo entre o imaginário e científico, numa viagem que fez com seu pai à Paris no ano de 1891:

Estava eu em Paris quando, na véspera de partir para o Brasil, fui, com meu pai, visitar uma exposição de máquinas no desaparecido “Palácio da Indústria”. Qual não foi o meu espanto quando vi, pela primeira vez, um motor a petróleo, da força de um cavalo, muito compacto e leve, em comparação aos que eu conhecia, e... funcionando! Parei diante dele como que pregado pelo destino. Estava completamente fascinado.<sup>90</sup>

Com a idade de 18 anos o inventor brasileiro já deslumbrava o anseio de empregá-lo em seus artefatos aéreos. Assim ele revelou anos depois (1918) em seu livro aqui mencionado. “Diante do motor a petróleo, tinha sentido a possibilidade de tornar reais as fantasias de Júlio Verne”.<sup>91</sup> Em pleno ambiente moderno, e com o otimismo da Belle Époque, a invenção do avião na década inicial do século XX, ampliou ainda mais a sensação humana de domínio sobre as coisas da natureza, através do conhecimento científico e a experimentação.

---

<sup>90</sup> DUMONT, Alberto Santos. *O que vi e o que veremos*, p. 19.

<sup>91</sup> *Ibid.*; p.20.

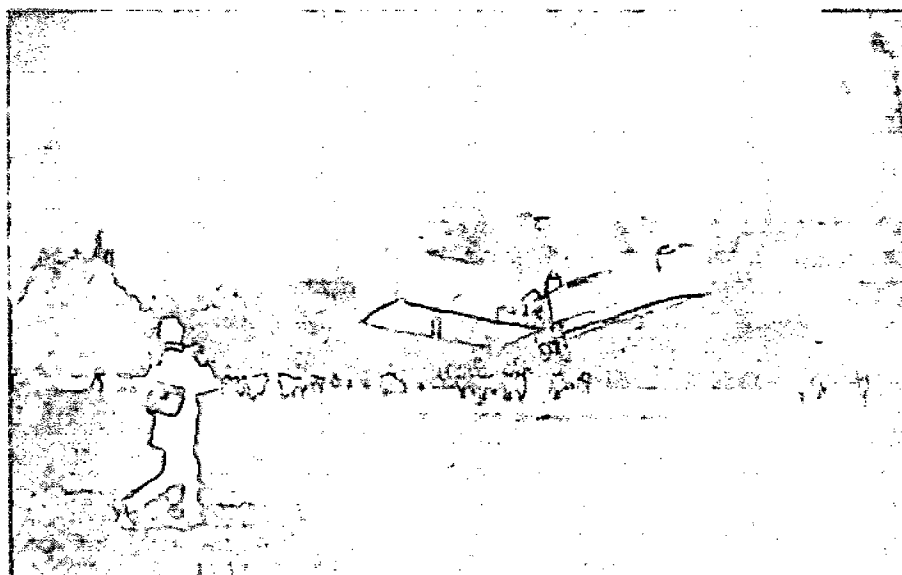


Fig. 1 – Santos Dumont no *Campo de Bagatelle*, em Paris, realizando o primeiro vôo autônomo de um aeroplano visto em público.<sup>92</sup>

As circunstâncias da aviação no Rio Grande do Norte tiveram demora maior. Enquanto no final da primeira década do século XX a Europa conhecia o desenvolvimento dos aviões, a exemplo do francês Louis Blériot fazendo a primeira travessia do Canal da Mancha, em de 1909.<sup>93</sup> No Brasil, o eixo Rio de Janeiro – São Paulo dominou os primórdios da aviação. Os vôos inaugurais aconteceram na segunda década do século XX, como aquele ocorrido no Rio de Janeiro em 1911, no qual o francês Edmond Plauchut realizou o reide Praça Mauá – Ilha do Governador.<sup>94</sup>



<sup>92</sup>INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira: dos primórdios até os anos vinte*, v.1, p. 321.

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 336.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 372.

Fig. 2 – Edmond Plauchut na praça Mauá antes da decolagem.<sup>95</sup>

Entretanto, em terras potiguaras, somente na terceira década do século vinte algum avião por aqui pousou. A aeronave Sampaio Correia II, pilotada pelo cearense Euclides Pinto Martins e o americano Walter Hinton amerissou em dezembro de 1922.

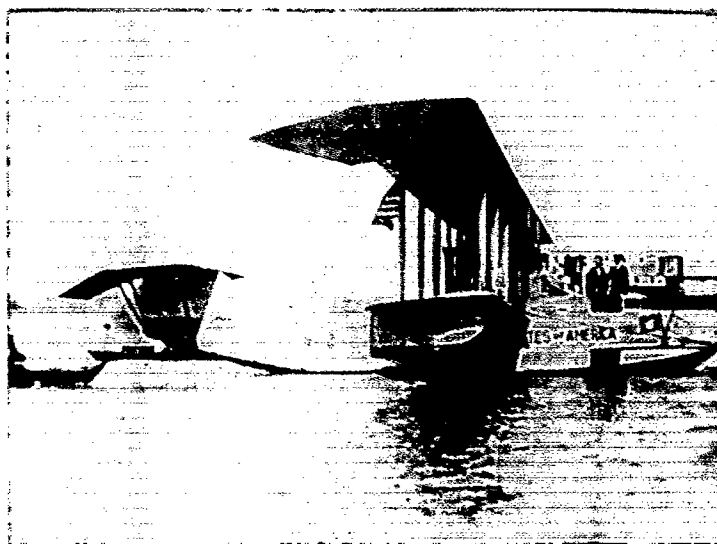


Fig. 3 – O Sampaio Correia II estacionado no rio Potengi.<sup>96</sup>

Proeza semelhante os mesmos aviadores fizeram no Estado vizinho do Ceará. Alguns dias antes da chegada à Natal, eles também inauguraram o processo aviatório nas cidades cearenses de Camocim e Aracati.<sup>97</sup>

Na capital pernambucana não fora diferente. Os portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, no início de 1922, foram pioneiros da aviação em Pernambuco. De acordo com o historiador Armando Areias, os aviadores, pilotando o *Lusitânia*, assim, foram recebidos pelos recifenses: “No porto, centenas de embarcações esperavam o hidroavião e muitas delas apitavam insistentemente. As sirenes dos automóveis, anunciando a chegada do aparelho, buzonavam fortemente”.<sup>98</sup>

Neste sentido, pode-se verificar o notório atraso da chegada da aviação na nossa região. Em Natal, outro avião só seria visto no mês de fevereiro de 1927, mais de quatro anos após a amerissagem do Sampaio Correia II. Era o marquês Francesco de Pinêdo, coronel da

<sup>95</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 374.

<sup>96</sup> OLIVEIRA, Augusto; LAVÔR, Ivonildo. *A História da Aviação no Ceará*. Fortaleza: Ed. Expressão Gráfica, 2007, p. 39.

<sup>97</sup> *Ibid.*, p.42.

<sup>98</sup> AREIAS, Armando. *Primeira travessia aérea do Atlântico Sul*, Recife: {s.m}, 1992, p. 69.

Real Aeronáutica Italiana, a bordo da aeronave *Santa Maria*.<sup>99</sup> No entanto, a partir do ano de 1927 a conjuntura aérea mudou na cidade, com a intensificação dos vôos, que se tornaram ainda mais intensos nos anos seguintes até a Revolução de 1930.

Este período teve profundo caráter representativo em relação à aviação. Ela representava a euforia existente em Natal, onde o louvor à modernidade estava conectado ao mundo moderno, dentro do paradigma europeu. Os progressos tecnológicos causavam impressão de grande êxito. Os aviões, além de vencer o lendário desafio das forças gravitacionais, poderiam também transportar cargas e pessoas. Eles tinham a capacidade de influir nas guerras, como a Primeira Guerra mundial. Como também nas disputas desportivas, vista nos famosos reides aéreos, praticados nos anos vinte, e até no âmbito comercial.

O historiador paulista Nicolau Sevcenko opinou da seguinte forma sobre o tema: “Recordes de velocidade, recordes de distância, recordes de altura, recordes de peso, de leveza, de mergulho livre. A aviação era o assunto momentoso da imprensa”.<sup>100</sup> A sensação de euforia e o avanço tecnológico eram pilares que sustentavam a modernidade. Nos esportes aéreos descritos pelo autor, eles estão embutidos, gerando um processo permanente de avanço no campo aeronáutico.

A aviação representava a modernidade em grande medida. Todos os esforços eram realizados pela Elite Dominante do Estado no sentido da divulgação permanente destes propósitos. Caso dos jornais, *A Imprensa* e a *A República*, dominados por este grupo que conduzia o Estado potiguar.

As manchetes de divulgação da máquina aérea como ícone moderno, e da figura do aviador como herói, eram sistemáticas a partir de 1927. Também ali estava inserido o sentido de nacionalismo em algumas ocasiões, a exemplo de brasileiros engajados nos reides aéreos, ovacionados quando chegavam em terras potiguares. Bem comum naquele período, os textos continham uma particularidade lírica, como este que o jornal *A Imprensa* estampou em primeira página:

NAVEGADORES DO ESPAÇO – Sob o céu azul de sitim desta Natal tão formosa, uma oferta dadivosa. O “JAHÚ” trará por fim grande lição de civismo dourado o santo heroísmo vem no seu piloto audaz. O esplendor do gênio ousado, que ao nobre heroe tem causado a coragem, que ele tanto traz.<sup>101</sup>

<sup>99</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *No caminho do avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*, p. 21.

<sup>100</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo, Ed. Schwarcz, 2003, p. 78.

<sup>101</sup> A IMPRENSA, Natal, 06 maio 1927.

Esta era a notícia que anunciava a chegada do avião do brasileiro Ribeiro de Barros, o *JAHÚ*, ainda para o dia 14 de maio. O herói moderno aqui estava representado pela intrepidez atribuída ao aviador, onde não foram poupados adjetivos de “super-homem”.

Neste sentido, a aviação e o esporte eram inerentes à juventude. Com o aperfeiçoamento das aeronaves após a Primeira Guerra Mundial, o interesse pelos reides aéreos aumentou. Pois se seguia a possibilidade da conquista do espaço aéreo, fomentando competições de quebra de recordes de distância, de velocidade e de tempo. A franca expansão do esporte na década de vinte, assim foi definida pelo historiador Nicolau Sevckenko:

As atividades esportivas se irradiavam por todos os lados e começavam a fazer de criaturas completamente anônimas até então, os novos heróis do novo mundo da ação permanente: mais famosos que os políticos do dia, mais celebrados que os poetas, só comparáveis aos grandes vultos da Grécia olímpica.<sup>102</sup>

O autor também destaca o fervor dos aplausos ao piloto Edu Chaves, denominado de Capitão dos Ares e detentor de muitos recordes aeronáuticos do Brasil.<sup>103</sup> Não foi diferente quanto ao motociclista João Gual, “O imbatível motociclista paulista”, pilotando sua implacável Harley-Davidson. No entanto, a forma como eram divulgados estes eventos simboliza a importância deles, ao mesmo tempo que funcionava como uma conclamação. Os jornais brasileiros estavam inundados de notícias deste tipo, especialmente as cidade atingidas pelos acontecimentos citados, exemplo de Natal. O mesmo autor destaca este clamor na capital paulista da seguinte forma:

As imagens mil vezes reproduzidas em jornais e revistas, desse novo panteão atlético, despertavam nos seus admiradores, quaisquer que fossem suas etnias, nacionalidades, condição social, sexo ou convicções, uma nova identidade e um peculiar orgulho compulsivo de se sentir parte da cidade.<sup>104</sup>

Em Natal, o entusiasmo pelo esporte, e em especial pela aviação, tinha tratamento semelhante. A exemplo da cidade de São Paulo, como descreveu o historiador Nicolau Sevckenko, a capital potiguar usaria os meios de comunicação disponíveis para anunciar os acontecimentos, e concomitantemente conclamar o povo para eles. Entretanto, a Elite

<sup>102</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*, p. 57.

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> *Ibid.*

Dominante estadual, aqui ou em São Paulo, dirigia a imprensa de acordo com as perspectivas que a modernidade oferecia, como também coligados aos seus próprios interesses.

Para o mundo europeu, e em especial a França, referência no desenvolvimento inicial da aviação, o momento da segunda metade da década de 1920 era de plena euforia. A ocasião consistia de grandes conquistas de recordes aviatórios e de façanhas intercontinentais. Entretanto, os Estados Unidos já despontavam como maior economia mundial. Em uma de suas crônicas no jornal *A República*, o escritor Cristovam Dantas destaca a emergência americana com a seguinte matéria:

EUROPA, VASSALA DE TIO SAM – Nem mesmo a Inglaterra, banqueiro do universo, conseguiu atingir, nem talvez o consiga jamais atingir, o grau de dynamismo, de força expansiva, de irradiação, de sua antiga colônia. A eficiência do homem moderno americano; o industrialismo, o aceleramento do seu notável surto econômico, forçaram, contudo, os Estados Unidos a observarem o panorama da luta mercantil internacional.<sup>105</sup>

Neste contexto surgiu o aviador americano Charles Lindbergh, que foi protagonista do reide aéreo New York – Paris.<sup>106</sup> Ele atravessara o Atlântico Norte em um monomotor num vôo direto, sem o auxílio de rádio, sozinho, e ainda mais sem flutuadores para pousos emergenciais, façanha até então inédita.



Fig. 4 – Charles Lindbergh.<sup>107</sup>

<sup>105</sup> A REPÚBLICA, Natal, 04 Jun.1929.

<sup>106</sup> MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico, *Os cavaleiros dos céus: a saga do vôo de Ferrarin e Del Prete*, Natal: Edição do autor, 2009, p. 55.

<sup>107</sup> EKSTEINS, Modris. *A Sagração da Primavera*. Rio de Janeiro: Ed. Rocco, 1991, p. 260.



Outros pilotos já haviam morrido na tentativa desta travessia, dois deles franceses: Charles Nungesser e Francois Coli, que em 08 de Maio de 1927 perderam a vida neste reide aéreo. Estes aviadores foram homenageados nomeando um avião, o Bréguet-1685, primeira aeronave a pousar no Campo Parnamirim, em 14 de outubro do mesmo ano, pilotados pelos franceses Le Brix e Dieudonné Costes.<sup>108</sup> O poeta José Acaci, radicado em Parnamirim, assim, transformou em versos o episódio:

Em catorze de outubro  
Do ano supracitado  
Um belo campo de pouso  
Já estava inaugurado  
Um Nungesser Et Coli  
Pousou ovacionado<sup>109</sup>

A poesia de José Acaci pouco acrescentou no sentido da análise histórica de Parnamirim. Entretanto, deu uma nova roupagem aquela já existente. Com os adornos feitos, ele transformou em arte o texto da apreciação histórica. No ano de 2009 a Prefeitura da cidade realizou o quarto espetáculo denominado *Nas Asas da História*,<sup>110</sup> que reconstituiu os eventos mais significativos da história de Parnamirim, com o objetivo de divulgar a cultura da cidade.

Ato contínuo ao vôo que o consagrou, pilotando a aeronave *Spirit de Saint Louis*, Charles Lindbergh foi recebido como herói em sua chegada à Paris. Aclamado por aproximadamente duzentas mil pessoas,<sup>111</sup> o piloto saiu imediatamente do anonimato para o estrelismo. O historiador Modris Eksteins assim descreveu o momento da chegada do aviator:

Ao entardecer, as estradas para Le Bourget, que fica a quinze quilômetros do centro de Paris na direção norte, estão entupidas. Por volta das nove da noite o tráfego está totalmente interrompido e até os ônibus especiais, que naquela noite partem da Place de L'Opéra apinhados de passageiros a cada dois ou três minutos, não podem prosseguir. Só aqueles que vão de bicicleta ou a pé conseguem avançar passando pelos veículos parados, muitos dos quais a esta altura foram abandonados nas laterais das varias estradas de acesso, enquanto seus ex- passageiros correm em bandos na direção das luzes de Le Bourget.<sup>112</sup>

<sup>108</sup> PEIXOTO, Carlos. *A História de Parnamirim*. Parnamirim, 2003, Ed. Z Comunicação, p. 43.

<sup>109</sup> ACACI, José. *Histórias de rio pequeno: uma viagem poética sobre a história de Parnamirim*, Natal, Ed. do autor, 2006, p. 18.

<sup>110</sup> TRIBUNA DO NORTE, Natal, 18 dez. 2009.

<sup>111</sup> EKSTEINS, Modris. *A Sagração da primavera*, p. 310.

<sup>112</sup> Ibid.

A multidão convergiu para ovacionar Charles Lindbergh. Típico do “herói moderno”, aliás, herói era o que a ciência necessitava para consolidar os conceitos e invenções presentes na modernidade. Era na verdade a sacração da tecnologia, enfim, o apogeu dos conceitos modernos, ali representados pelo avião norte-americano. Todavia, ele correu risco de morte, não foi o fanatismo da aglomeração humana. Modris Eksteins também relata o episódio:

Dez pessoas foram levadas para o hospital, uma mulher e criança em estado grave. As pessoas atacaram o avião em busca de lembranças. Mãos puxaram e romperam a lona das asas; canivetes foram utilizados, com melhores resultados. A iniciativa de funcionários locais e de alguns admiradores salvou o avião. Um carro partiu em alta velocidade para o avião, e Lindbergh foi resgatado por pilotos e soldados que usavam a coronha dos fuzis para abrir caminho.<sup>113</sup>

As duas narrativas dramáticas do historiador Modris Eksteins mostram o quadro insano que as pessoas se envolviam, tendo a Imprensa como principal fomentador de tais circunstâncias, anunciando os eventos, e provocando expectativas na população.

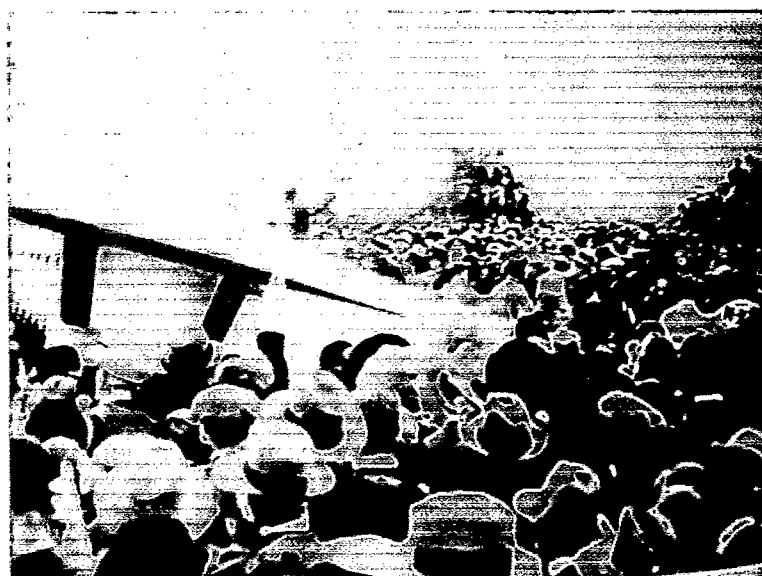


Fig. 5 – Multidão na chegada à Paris de Charles Lindbergh.<sup>114</sup>

A imprensa que, em geral, era dirigida pelas Elites Dominantes, exerceu de forma plena este papel. A aviação, ali representada na figura heróica do piloto, foi o tema recorrente

<sup>113</sup> EKSTEINS, Modris. *A Sacração da primavera*, p. 312.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 260.

como representante da modernidade na década de vinte. Não somente em Natal, como nas cidades em que ela chegara. Sobre o conceito de herói, o historiador Nicolau Sevckenko diz: “O herói, por definição, é uma criatura que se eleva por suas próprias forças a essa dignidade, mediante um gesto audacioso de conquista”.<sup>115</sup> A definição avalia, mas não discorre sobre os métodos de divulgação.

O escritor Sidney Hook aprofunda esta apreciação em relação à produção destes heróis, quando faz a analogia Herói – Imprensa: “Hoje em dia, mais do que nunca, a crença no ‘herói’ é um produto sintético. Quem quer que controle o rádio e a imprensa pode fabricar ou destruir crença da noite para o dia”.<sup>116</sup>

Esta citação identifica a imprensa como pilar de sustentação da modernidade, onde a informação era adequada de acordo com o propósito moderno. Por detrás dos órgãos de imprensa estava a liderança de pequenos grupos de homens, as Elites Dominantes, que monopolizavam o poder estatal, também em terras potiguares.

Muito significativa e recheada de simbolismos para o Estado, foram as invenções de Augusto Severo de Albuquerque Maranhão. Ele, que era norte-rio-grandense, nascido em Macaíba e pertencente à lendária oligarquia “Maranhão”. Além disso, foi deputado federal pelo Estado potiguar. Teve reconhecimento mundial, pelas contribuições dadas à aviação aerostática. Sua principal invenção foi o balão denominado *PAX*. Conforme o historiador Fernando Hyppólito da Costa, biógrafo do aviador, este balão tinha as seguintes características:

O “PAX” – Era um balão-dirigível-semi-rígido, ovóide, portanto assimétrico, mais bojudo na parteda proa e com invólucro. Com 20 metros de altura (sendo a menor distância, do balão à nacelle, de apenas 2 metros), apresentava volume de 2234 metros cúbicos, peso aproximado de 2.000 quilos e comprimento de 30 metros na dimensão maior.<sup>117</sup>

Neste balão, confeccionado na Casa Lachambre, em Paris, na qual tinha prestígio internacional na fabricação de aparelhos aerostáticos, Augusto Severo e seu mecânico Georges Sachet morreram, depois de elevarem-se a bordo do equipamento por aproximadamente 400 metros. Um súbito incêndio fizera o balão explodir, caindo em pleno centro parisiense, na manhã de 12 de maio de 1902.<sup>118</sup>

<sup>115</sup> SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*, p. 67.

<sup>116</sup> HOOK, Sidney. *Herói na História*. Rio de Janeiro, Zahar editors, 1962, p. 17.

<sup>117</sup> COSTA, Fernando Hyppólito da. *Augusto Severo*, p. 61.

<sup>118</sup> *Ibid*, p. 39.

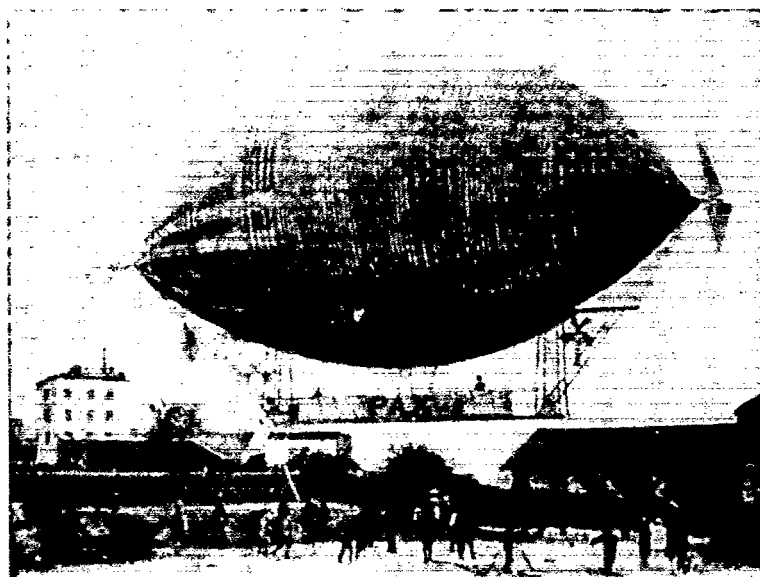


Fig.6 – O PAX, balão construído por Augusto Severo.<sup>119</sup>

O fato da morte trágica e pública de Augusto Severo certamente ajudou na construção de um “herói local”, tão reverenciado na década de 1920. Ainda mais com o acidente acontecendo no núcleo dos eventos aviatórios daquele início de século, denotando visibilidade mundial do ocorrido. O escritor Sidney Hook argumenta que “Há um interesse perene pelos heróis”.<sup>120</sup> Tal conceito robustece os recorrentes eventos públicos realizados em homenagem à Augusto Severo.

Nas ligações com a cidade de Natal, ele também fora professor de matemática do Ginásio Norte-Rio-Grandense (atual Ateneu), onde certa vez ministrou aulas nas dunas de Natal com “papagaios”, ensinando as teorias da aviação para seus alunos.<sup>121</sup>

Na segunda metade da década de vinte, os reides transoceânicos tiveram Natal como roteiro. O nome de Augusto Severo foi sistematicamente lembrado. Na praça que leva seu nome, localizada no bairro da Ribeira, eram triviais as recepções calorosas aos aviadores, e os tributos prestados a Augusto Severo em monumento erguido em sua homenagem. Como aquela acontecida quando da passagem do marquês italiano Francesco de Pinêdo à Natal, a bordo da aeronave *Santa Maria*.<sup>122</sup>

A trajetória percorrida por Augusto Severo auxiliou a capital potiguar no campo representativo. Na busca pela imagem moderna, pelo “herói” que ele representou, e não

<sup>119</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 214.

<sup>120</sup> HOOK, Sidney. *Herói na história*, p. 11.

<sup>121</sup> COSTA, Fernando Hyppólito da. *Augusto Severo*, p. 57.

<sup>122</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da Aviação no Rio Grande do Norte*, p. 69.

menos importante pelas circunstâncias funestas da sua morte. E até do local onde ele morreu, contribuiu para a construção da figura “heróica” deste aviador. Como também colaboraram para isto as suas articulações políticas, sobretudo em relação à aviação.

Créditos de confiança e subvenções foram-lhe concedidos pelo governo de Floriano Peixoto, no episódio conhecido como Revolta da Esquadra (1893), com a finalidade de construir um balão que pudesse ser usado como arma de guerra.<sup>123</sup> Assim, foi criado o *Bartolomeu de Gusmão*, equipamento aerostático confeccionado na Casa Lachambre. Apesar do sucesso limitado do aparelho, pois, pouco subiu,<sup>124</sup> Augusto Severo continuou na profissão aeronáutica.

Como deputado federal, ele defendeu um prêmio pago pelo governo brasileiro a Santos Dumont, por haver contornado a Torre Eiffel, em espaço e tempo determinado, façanha comemorada no mundo europeu. O prêmio de 100:000\$000 reis foi entregue a este pioneiro pelo Ministério da Viação.<sup>125</sup>

No livro intitulado “*Historia Geral da Aeronáutica Brasileira: dos primórdios até os Anos vinte*”, citado neste trabalho monográfico em algumas ocasiões, são considerados pela Aeronáutica Brasileira, órgão oficial do governo brasileiro, quatro brasileiros pioneiros da aviação mundial: Bartolomeu de Gusmão, Júlio Cesar Ribeiro de Sousa, Augusto Severo de Albuquerque Maranhão e Alberto Santos Dumont. Nesta obra são dedicadas trinta e cinco páginas ao homem, político e inventor Augusto Severo.<sup>126</sup>

Para a pequena capital potiguar da década de vinte, localizada em região pobre e distante, se compararmos aos principais centros econômicos e populacionais do Brasil naquele recorte temporário, a reconstrução da memória de Augusto Severo simbolizou um marco aviatório, que poucas cidades tiveram possibilidade de cultivar. Ainda mais, sendo este norte-rio-grandense pertencente à oligarquia “Maranhão”, de conhecida atuação neste período.

Se a cidade de Natal, já possuía uma figura pública, com distintivos próprios e abundantes, mundialmente conhecida por seus feitos na aviação aerostática, a lembrança intencional aos feitos do aviador se repetia durante reides transoceânicos. Aliado às razões já expostas, pesava o fato de ser Natal um ponto geográfico estratégico, que pela sua naturalidade espacial atraía aviões para a cidade. Somando-se ao fato, de haver no Estado uma

---

<sup>123</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. História da aviação no Rio Grande do Norte, p. 231.

<sup>124</sup> Ibid.

<sup>125</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira*, v.1, p. 204.

<sup>126</sup> Ibid., p. 197-231.

Elite Dominante empenhada na divulgação dos propósitos modernos, e ávida de eventos que significassem modernidade.

O ano de 1927 se configurou pela seqüência destes reides aéreos transoceânicos, notáveis em todo o mundo. O escritor potiguar Pery Lamartine assim os definiu: “Uma aventura perigosa era o que representava, naquele longínquo 1927, uma travessia aérea do Atlântico Sul”.<sup>127</sup> O fato do perigo eminente e o desejo de conquista de novos recordes, parecia estimular pilotos e nações nas ariscadas peripécias aéreas, diante de máquinas aéreas ainda reconhecidamente frágeis.

Na capital potiguar, já em 24 de fevereiro chegou a Natal o *Santa Maria*, amerissando no rio Potengi, pilotado pelo marquês italiano Francisco de Pinêdo. O escopo seria o reide Roma-Natal, direto. Entretanto, um acidente a bordo o impediu de prosseguir o vôo, tendo o piloto que fazer uma escala na Ilha de Fernando de Noronha. O sonho do inédito reide sem escalas não foi possível. A frustração do piloto contrastava com a euforia popular, seguramente pela importância que o mundo oferecia aos recordes aéreos. Era presente a decepção do marquês italiano. O cronista Luis da Câmara Cascudo, ao entrevistar o piloto Francisco de Pinêdo, assim relatou em livro: “O mau humor era evidente. Sua primeira palavra comigo foi perfeitamente um rugido, ao pergunta-lhe se demorava em Natal: “Partiró súbito...”.<sup>128</sup> O historiador Paulo Pinheiro de Viveiros destacou a participação oficial e popular da seguinte forma:

O prefeito da cidade, senhor Omar O’Grady, saúda-o com entusiasmo e o marquês agradece sobriamente. Por trás das alas dos jovens que lhe jogavam flores, o povo se acotovelava e gritava, em demonstrações de entusiasmo, enquanto De Pinêdo corresponde, apenas com um gesto romano ao eco mais forte de um viva à Itália.<sup>129</sup>

A reação sisuda de De Pinêdo com relação às festividades da cidade, em tributo ao aviador, num momento cercado de competição entre pilotos e países, sugeria transtornos, quando os objetivos não eram alcançados de forma plena, como de fato ocorreu.

Natal participava intensamente deste movimento aéreo mundial. O que significava uma vocação efetiva da cidade no ramo aviatório. Não que a circulação das aeronaves tivesse as mesmas dimensões das cidades grandes, como New York, Paris ou Rio de Janeiro.

<sup>127</sup> LAMARTINE, Pery. *Epopéia nos ares*. Natal: Fundação José Augusto, 1995, p. 43.

<sup>128</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *No caminho do avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*, p.

22.

<sup>129</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 69.

Entretanto, respeitando a proporcionalidade, podemos afirmar da real atmosfera aeronáutica em que a Capital Potiguar foi envolvida.

Neste contexto, a travessia do Atlântico Sul foi realizada pelos portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, no avião *Lusitânia*, de forma pioneira em junho de 1922.<sup>130</sup> Neste vôo Natal foi apenas incluída como alternativa de pouso em possíveis eventualidades, como mau tempo ou pane no avião. Recife foi a cidade que recebeu este reide.<sup>131</sup> No entanto, o *Argos*, aeronave comandada pelo também piloto português, Sarmiento de Beires, realizou outra façanha inédita, assim descrita pelo cronista Luis da Câmara Cascudo: “Às 12 horas e 55 minutos de 18 de março de 1927 amerissava no Potengi o *Argos*, vindo de Fernando de Noronha. Atravessara o Atlântico, de Bolama, na Guiné portuguesa, viajando, durante toda a noite, 2.595 quilômetros”.<sup>132</sup> O autor da crônica revela o feito de Sarmiento de Beires, quando destaca o pioneirismo do vôo no Atlântico Sul. Epopéia esta sem precedentes para naquele momento.

Os limites aeronáuticos pareciam não ter fim. Assim como as descobertas marítimas dos séculos XV e XVI, eles despertavam intenso sentimento de aventura e exploração. Pois, neste sentido, o mundo se tornara ainda mais acessível, pelo menos do ponto de vista de se encurtar o tempo em relação às distancias. E estas aventuras eram representadas pelas perigosas experiências aéreas, onde a quebra de recordes de tempo, de percurso, ou de espaço, era tema de disputa entre pilotos e nações. O vôo inédito era intensamente disputado. Como aquele de João Ribeiro de Barros, que realizando o reide Gênova-Rio de Janeiro, passando por Natal, tornado-se o primeiro brasileiro a atravessar o Atlântico Sul, via aérea.<sup>133</sup>

Além dos reides, recordes, demonstrações de nacionalismos, atuações em guerra, ou na representação da modernidade, entre outras utilidades, aviação também despertou a face mercantil. E no campo da exploração comercial do espaço natalense, os franceses foram pioneiros. No dia 17 de julho de 1927, o piloto francês Paul Vachet chegou à Natal à bordo da aeronave Breguet-307, pousando na praia da Redinha.<sup>134</sup> Fora o primeiro pouso de um aeroplano na cidade, pois àqueles mencionados anteriormente eram hidroaviões, que amerissavam no rio Potengi. O poeta José Acari retrata em versos o evento:

Os livros contam a história  
É esse poeta repete

<sup>130</sup> AREIAS, Armando. *Primeira travessia aérea do Atlântico Sul*, p. 67.

<sup>131</sup> *Ibid.*, p. 69.

<sup>132</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *No caminho do avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*, p. 46.

<sup>133</sup> *Ibid.*, p.26.

<sup>134</sup> PEIXOTO, Carlos. *A História de Parnamirim*, p. 40.

Paul Vachet aqui chegou  
 No ano de vinte e sete  
 E contar essa história  
 É coisa que a mim compete<sup>135</sup>

O aviador francês vinha a serviço da Compagnie General Aeropostale (CGA), empresa francesa, cujo intuito inicial seria explorar comercialmente os serviços de correios no Brasil. Esta firma comprou 93% do patrimônio da antiga Latécoère, por 30 milhões de dólares,<sup>136</sup> incorporando, desta forma, os ativos da empresa nascida sob a liderança do industrial francês Pierre-Georges Latécoère, que fundou esta corporação com o armistício da Grande Guerra. O antigo dono da Latécoère começou sua empresa com o seguinte slogan, se referindo aos aviadores que participaram da Primeira Guerra Mundial: “Eles sabiam carregar bombas, saberão carregar correspondências”.<sup>137</sup>

Neste contexto, nasceram os primeiros serviços regulares de exploração comercial na aviação. No Sul do Brasil, a empresa alemã Condor, conseguiu licença do governo brasileiro para iniciar os serviços a nível comercial.<sup>138</sup>

Natal estava na rota desta exploração comercial no ramo da aviação. O escritor potiguar Carlos Peixoto assim se referiu às realizações da Aéropostale na América do Sul: “Em questão de meses foram construídos 49 campos de pouso ao longo do litoral oriental do Brasil, através dos pampas argentinos e sobre os Andes”.<sup>139</sup> E era por este o motivo que aqui chegava o francês Paul Vachet. A serviço desta companhia francesa, ele aqui desembarcou com a missão de adquirir um terreno, para construção de um Campo de Pouso. Com a ajuda do Coronel Luís Tavares, comandante do 29º Batalhão de Caçadores do Exército brasileiro, instalado em Natal, encontrou-se a cerca de 20 quilômetros da capital potiguar<sup>140</sup> terras propícias para a construção do Campo de Pouso.

<sup>135</sup> ACACI, José. *Histórias de rio pequeno: uma viagem poética sobre a História de Parnamirim*, Natal: Ed. do autor, 2006, p. 17.

<sup>136</sup> HISTÓRIA VIVA, São Paulo: Ano 5, nº 50, p. 80.

<sup>137</sup> *Ibid.*, p. 82.

<sup>138</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 38.

<sup>139</sup> PEIXOTO, Carlos. *A História de Parnamirim*, p. 37.

<sup>140</sup> *Ibid.*



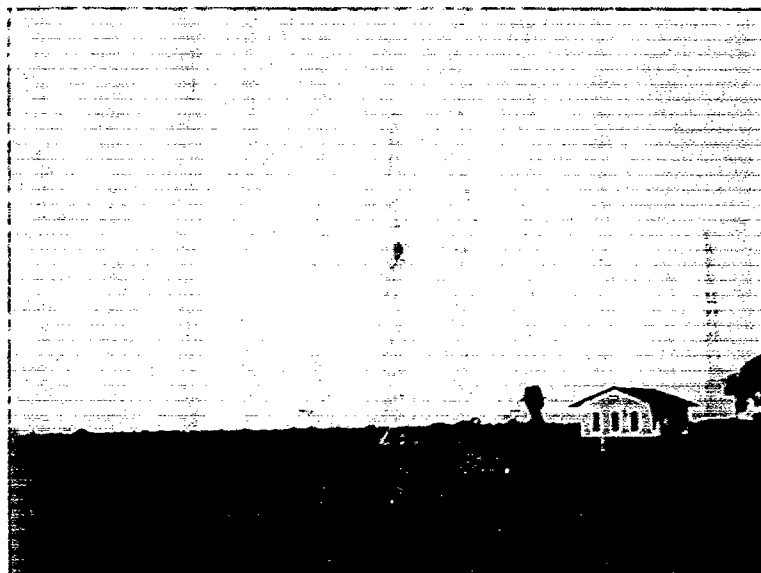


Fig. 7 – O Campo Parnamirim no final da década de vinte, com avião decolando à esquerda da torre maior.<sup>141</sup>

Aquele local escolhido certamente foi o embrião da cidade de Parnamirim. Doado pelo comerciante português Manuel Machado, empresário radicado em Natal. O terreno tinha dimensões de mil metros de cada lado, perfazendo um total de um milhão de metros quadrados.<sup>142</sup> O poeta José Acari também retrata em versos o episódio:

Senhor Manoel Machado  
 Um português d'além mares  
 Era um latifundiário  
 Dessas terras potiguares  
 Foi quem fez a doação  
 E a história mudou de ares<sup>143</sup>

Em compensação Manuel Machado teria a primazia em contratos na construção do aeródromo. Além disso, a valorização dos terrenos em torno do Campo de pouso seria outro fator compensador para o português, assim como, o desenvolvimento local que certamente a aviação traria à cidade, e em consequência o avanço dos seus negócios.

Ainda no ano de 1927, em 14 de outubro, os franceses Joseph Le Brix e Dieudonné Costes, pousaram no Campo de Pouso de Parnamirim, pilotando um avião, modelo *Breguet-19*, denominado *Nungesser-et-Coli*. Estavam também batendo outro recorde na aviação. Em

<sup>141</sup> PEIXOTO, Carlos. *História de Parnamirim*, p. 49.

<sup>142</sup> *Ibid*, p. 204.

<sup>143</sup> ACACI, José. *Histórias de rio pequeno*, p. 18.

reide que, a aeronave permaneceu 19 horas e 25 minutos em vôo, percorrendo 3.200 quilômetros, entre São Luís do Senegal e Natal,<sup>144</sup> sendo o primeiro aeroplano a atravessar o Atlântico Sul, sem escalas.

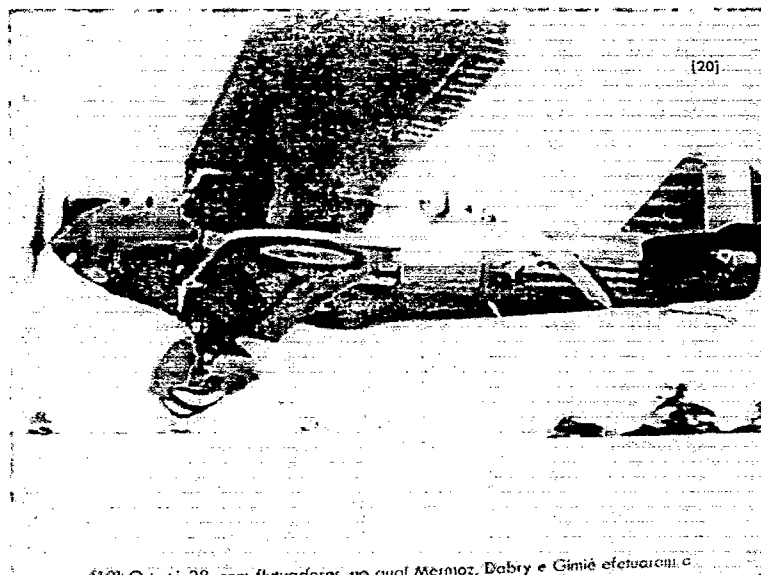


Fig. 8 – Avião Nungesser-et-Coli rumo à Parnamirim.<sup>145</sup>

Os recordes, a modernidade, o pioneirismo, ou a exploração política no que diz respeito à aviação, naquele momento, eram de grande importância para governos e populações. No entanto, o alvo dos franceses, representados pela empresa Latécoère, depois Compagnie General Aéropostale (CGA), era a exploração comercial na América do Sul, onde no Brasil estava incluído Natal como rota. E para isto o aviador Paul Vachet manteve os primeiros contatos, acima narrados, no sentido de viabilizar o projeto francês, projeto de grande envergadura, que envolvia o comércio aviatório em território Sul Americano, liderado pelo presidente da CGA, Marcel Bouilloux-Lafont. O francês Jean-Gérard Fleury desta forma relatou tais planos. “Assim que a junção estiver completada entre Toulouse e Buenos Aires, abriremos as redes secundárias para o Chile, Paraguai, Bolívia e Peru”.<sup>146</sup> O ambicioso planejamento comercial também continha a vertente norte do continente, conforme destaca o mesmo autor:

Durante os primeiros meses de 1928, Vachet estudou o prolongamento de Natal até a embocadura do Amazonas. Por falta de comunicação com a metrópole, a Guiana Francesa tinha sido deixada inculta, as Antilhas

<sup>144</sup> PEIXOTO, Carlos. *A história de Parnamirim*, p. 43.

<sup>145</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *No caminho do avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*, p. 81.

<sup>146</sup> FLEURY, Jean-Gérard. *A Linha*. Rio de Janeiro: Ed. Itatiaia, 1988, p. 177.

abandonadas a si mesmas, vegetavam. A aviação daria à França o meio de comunicação fácil com essas possessões. Bastaria depois um pequeno esforço suplementar na Venezuela e na Colômbia para unir a linha do Pacífico, que deveria subir do Chile até o Peru, e eventualmente até o Equador.<sup>147</sup>

A faceta comercial era o mais importante na idealização do plano, e era explorado por empresas privadas, caso típico da *Aéropostale*. Todavia, existia o aspecto político na ligação das possessões francesas. E até da dominação econômica nos países sul-americanos, tão comum naquele momento, depois de séculos de predomínio político. Tais planos também tiveram subsídios do governo francês no montante de cento e dezenove milhões de francos franceses no ano de 1930.<sup>148</sup> Fica evidente que a atitude francesa, no que diz respeito aos subsídios, também tem clara conotação política. O autor destaca a cidade de Natal como ponto ainda mais importante, como base da exploração do lado norte da América do Sul, ou seja, ponto de partida para alcançar a região amazônica. Sobre este assunto, Guillemette de Bure, neta do proprietário da *Aéropostale*, Marcel Bouilloux-Lafont, assim escreveu em seu livro:

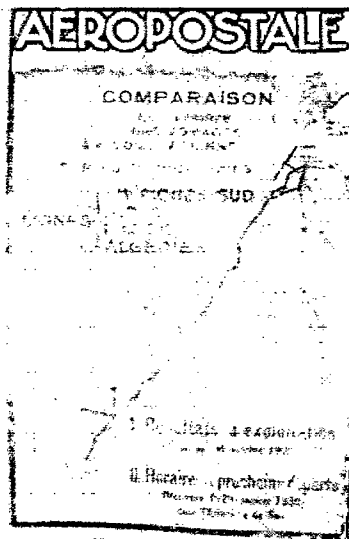
Le gouvernement français a promis des crédits pour La ligne Natal-Cayenne. Fin 1927, Paul Vachet, toujours à bord d'un Breguet XIV, accompagné de l'ingénieur de Goull du groupe Bouilloux-Lafont et du mécanicien Gaffé, effectue la reconnaissance du prolongement de la ligne de Natal vers le nord jusqu'à Bélem, première amorçe de La ligne envisagée, en atterrissant la plupart du temps sur des plages.<sup>149</sup>

Como se não bastasse, a capital potiguar desempenhava papel de semelhante importância, recebendo em grande medida os vôos, com os mais variados propósitos, provenientes da Europa, em virtude da estrutura desenvolvida para estes eventos, e da qualificação geográfica.

<sup>147</sup> FLEURY, Jean Gerard, *A Linha*, p. 177.

<sup>148</sup> CROUCH, Tom D. *Asas, uma história da aviação: das pipas à era espacial*. Rio de Janeiro Ed. Record, 2008, p. 235.

<sup>149</sup> BURE, Guillemette de. *Les secrets de L'aéropostale: les années Bouilloux-Lafont 1926-1944*. Toulouse, Édition Privat, 2006, p. 102.



Cartaz de publicidade da Aeropostale

Fig.9 – Rota da Aeropostale. Natal como ponto estratégico.<sup>150</sup>

Circunstâncias que nos leva ao entendimento não somente do esforço governamental potiguar, em relação ao desenvolvimento da aviação e do Estado. Mas também é de grande pertinência a idéia da procura por Natal como rota aérea, como o exemplo sugere.

Em ritmo de competições, aventuras e explorações econômicas no mundo aeronáutico, naquele recorte temporário, também era possível enxergar os propósitos políticos, dentro do nacionalismo italiano. Tal intento foi notório no mês de julho de 1928, quando chegaram a Natal os aviadores italianos Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, pilotando o aeroplano Savoia Marchetti-S64, em travessia do Atlântico Sul. Os preparativos para a travessia foram intensos, como aquele em que o percurso entre a torre Flávia e o farol da praia de Anzio foi repetido 51 vezes, num treinamento que durou mais de 58 horas ininterruptas de vôo,<sup>151</sup> simulando o recorde, que em breve seria quebrado pelos aviadores Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete. Entretanto, para a travessia Roma–Natal foram vencidas incríveis 45 horas, sem escalas, voadas sobre o Oceano Atlântico.<sup>152</sup>

Em Natal a expectativa desta travessia atraía a população, pois eram eventos públicos, noticiados pelos jornais, como mostra o jornal *A República*: “Desde ante-hontem a população desta cidade aguardava com um grande interesse a chegada do avião Savoia, que saíra de Roma no dia 3 às 19:51, hora local, em vôo direto para Natal”.<sup>153</sup>

<sup>150</sup> REVISTA História Viva, ano V, nº 50, p.83.

<sup>151</sup> MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus*, p. 82.

<sup>152</sup> CASCUDO, Luis da Câmara. *No caminho do avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*, p. 51.

<sup>153</sup> A REPÚBLICA, Natal, 06 jul. 1928.

Em função de problemas meteorológicos, a aeronave italiana não pode aterrissar em Natal, pois os pilotos não encontraram o campo de pouso de Parnamirim. Desta forma, eles pousaram de maneira forçada na lagoa do Molambo, localizada na pequena cidade costeira de Touros, em 05 de Julho.<sup>154</sup> Apoiados pelos gentis nativos desta pequena cidade, os italianos puderam ser transportados no dia seguinte para Natal, pelos franceses, num avião da CGA (Compagnie Generale Aeropostale).

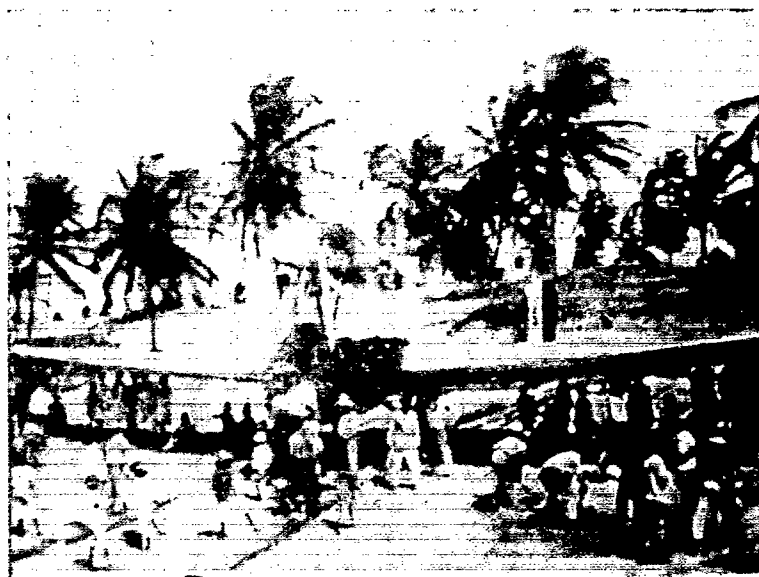


Fig. 10 – Pouso forçado dos italianos na lagoa do Molambo, em Touros.<sup>155</sup>

Durante os dias que permaneceram em Natal, entre 06 de julho e 02 de agosto, os aviadores Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete foram tratados com veneração pelo governo estadual. O cronista e historiador Paulo Viveiros reporta com fidelidade esta relação:

Enquanto se reparava o avião que, ao baixar em Touros, sofrera avaria no trem de aterrissagem, os dois aviadores participavam com grande cavalheirismo e bondade da vida social natalense. O presidente do Estado ofereceu-lhes um banquete, no prédio da assembléia Legislativa.<sup>156</sup>

De fato, este foi um exemplar dos eventos que compuseram a recepção aos pilotos italianos. Entre eles os aviadores também receberam o título de cidadão natalense. Do outro lado do continente, a Itália se manifestava. Através dos correios e telégrafos mais de 1200

<sup>154</sup>MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus*, p. 119.

<sup>155</sup>Ibid., p. 130.

<sup>156</sup>VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 104.

telegramas de congratulações foram recibos em Natal pelos aviadores, enquanto o povo italiano festejava nas ruas a concretização do reide.<sup>157</sup>

Portanto, para a capital potiguar, esta travessia representava a consolidação do espaço aéreo natalense. A vocação natural da cidade, pelo seu ponto estratégico, somada aos esforços de uma Elite Dominante, que governava o Estado e ambicionava por uma Natal “moderna”. Isto traria um clima festivo à cidade, em relação aos eventos aeronáuticos, motivado pelos sucessivos anúncios publicados em jornais desde o primeiro reide, do aviador Euclides Pinto Martins. Muitos outros reides foram realizados no final da década de vinte e início dos anos trinta em Natal. No entanto, eles foram lentamente perdendo o forte significado inicial, onde heroísmo, aventura, a competição, e o nacionalismo, no que concernem à aviação, foram abrandados pela vulgarização da máquina aérea. A aviação passaria a compor um rol de equipamentos que serviria aos interesses do homem, embora ainda permeado por glória, porém menor do que aquela vista no período pioneiro.

### 3.2 – POLÍTICA E AVIAÇÃO NO GOVERNO DE JUVENAL LAMARTINE

No Rio Grande do Norte, o nome de Juvenal Lamartine, é recorrente nos assuntos que dizem respeito à aviação. Ele foi presidente do Estado por quase três anos, no período que se iniciou nos primeiros dias de 1928, até a dita Revolução de 1930. No último ano do governo anterior, de José Augusto Bezerra de Medeiros, já havia considerável movimentação aérea na cidade de Natal, ambiente favorável ao desenvolvimento da aviação. Todavia, o governo de Juvenal Lamartine se propôs a incrementar medidas em prol do alargamento do ritmo aviatório também na esfera estadual.

Ainda como senador, Juvenal Lamartine já trabalhava no sentido de dotar o Estado potiguar de estrutura para o desenvolvimento da aviação. Em livro de sua autoria ele assim relata:

Quando Senador Federal, em 1927, apresentei um projeto autorizando o governo da União a construir um aeroporto em Natal, uma base para hydro-aviões em Fernando Noronha e um possante pharol aéreo nos rochedos de São Pedro e São Paulo, cuja columna seria um monumento consagrado a perpetuar o nome de Santos Dumont, pioneiro da aviação.<sup>158</sup>

<sup>157</sup> MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus*, p. 125.

<sup>158</sup> FARIA, Juvenal Lamartine de. *O meu governo*, p. 82.

Não há informações que este projeto tenha sido aprovado. Contudo, ele dá indícios da preocupação, e das ações do futuro presidente do Estado do Rio Grande do Norte com relação à aviação. Sinais que de fato se efetivaram, pois, quando no comando do Estado, a questão aviatória foi tratada com atenção especial.

No primeiro ano de governo, Juvenal Lamartine recebeu o reide dos italianos Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, conforme descrito na parte inicial deste capítulo. É provável que esta travessia tenha sido a mais representativa da década de vinte para o Estado potiguar. Na ótica política, o governo fascista de Benito Mussolini, empregou os esforços no sentido de mostrar ao mundo a capacidade aeronáutica da Itália, ou seja, tecnologia, poder bélico e exibições de poder, ali estavam embutidos. Em avião construído e adaptado exclusivamente para estas circunstâncias, assim ele estava dotado:

O S-64 possuía 27 tanques de combustível na asa, transportando mais de quatro toneladas de gasolina, que ocupavam praticamente todos os 21,50 metros da envergadura da asa e garantido a devida autonomia para a quebra dos recordes em circuito fechado e a travessia atlântica.<sup>159</sup>

A política nacionalista do ditador italiano buscava conquistar notoriedade mundial, através destas demonstrações de poder no âmbito aeronáutico. Quando soube da chegada do S-64 a Touros, o próprio ditador encerrou uma reunião com empresários, para comunicar do episódio ao rei Victor Emanuel III,<sup>160</sup> tal era a importância do acontecimento para o governo italiano. E estas relações políticas se interpenetraram no Estado norte-rio-grandense com muita visibilidade.

Foi com este entendimento que de Juvenal Lamartine recepcionou os aviadores italianos. Foram claras amostras do comprometimento político do governo com o setor aeronáutico. Pois, nos dias que estiveram em terras potiguares, entre 05 de julho e 02 de agosto, ficaram sob a tutela do governo estadual, inclusive contando com todos os meios materiais e técnicos disponíveis no Estado, para o transporte e restauração da aeronave acidentada no pouso forçado.

Entre os eventos em homenagem aos pilotos Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, o jantar oferecido pelo governador na Assembléia Legislativa, dia 13, teve considerável relevância. Em discurso pronunciado, Juvenal Lamartine falou do futuro e importância da aviação no Estado: “Não pouparei esforços nem sacrifícios para aparelhar Natal e seu magnífico porto

---

<sup>159</sup> MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus*, p. 69.

<sup>160</sup> *Ibid.*, p. 125.

dos mais modernos e aperfeiçoados melhoramentos exigidos pelo conforto e segurança desse incomparável meio de transporte”.<sup>161</sup>



Fig. 11 – Recepção aos aviadores italianos na Assembléia Legislativa do RN. Juvenal Lamartine entre os dois pilotos.<sup>162</sup>

De fato, a fala do presidente não ficou somente em palavras. O próprio ato deferente, em relação à recepção aos italianos, já indicava coerência em sua oratória. Todavia, um grave acidente vitimou os pilotos italianos, após a ida deles para o Rio de Janeiro, ainda no mês de agosto. Quando tentavam decolar, em um novo avião Savóia, da Ponta do Galeão, esta aeronave capotou, provocando sérios ferimentos em ambos os aviadores. Dias depois veio a falecer Carlo Del Prete, tendo Arturo Ferrarin se recuperado das lesões. Conforme descreveu o historiador Paulo Viveiros: “Natal sufragou a sua memória com grandes exéquias na Catedral, 21 de agosto, e honras militares”.<sup>163</sup>

A afável recepção e o apoio concedido aos italianos durante a estadia no Rio Grande do Norte, pelo povo e também pelos governantes, foram retribuídos com um grande presente do governo da Itália.

<sup>161</sup> A REPÚBLICA, Natal, 14. jul. 1928.

<sup>162</sup> MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus*, p. 139.

<sup>163</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 105.



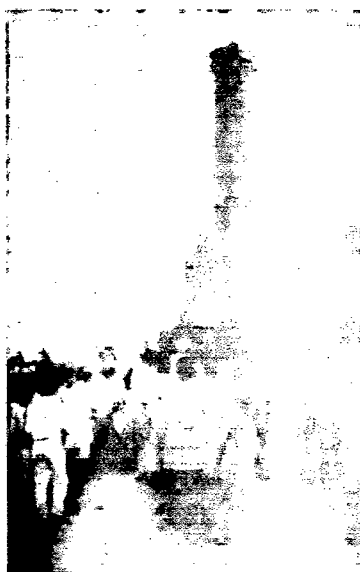


Fig. 12 – Solenidade inaugural da Coluna Capitolina, no Cais do Porto, em 08 jan. 1931.<sup>164</sup>

A doação de um tesouro arqueológico de mais de dois mil anos,<sup>165</sup> a Coluna Romana, retirada das ruínas do Capitólio Romano. Da mesma forma, chamada de Coluna Capitolina, aqui chegou, em janeiro de 1931, trazida pelo General Italiano Ítalo Balbo, em esquadrilha de onze aviões. O interventor Irineu Jóffili recepcionou a comitiva italiana no Aeroclube de Natal, pois Juvenal Lamartine não era mais o governador, em virtude de ter sido deposto do cargo pela Revolução de 1930. Neste evento o hino fascista fora entoado pelas alunas da Escola Doméstica, sob a regência do maestro Waldemar de Almeida.<sup>166</sup>

As questões da política já estavam inteiramente envolvidas com as ações que permeavam a aviação. Desde o ato receptivo, mas também político de Juvenal Lamartine, no episódio do reide de Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin, os laços diplomáticos do governo da Itália e o Brasil estavam estreitos, e representados de forma peculiar no Rio Grande do Norte, pela oferenda dessa coluna. Tal honraria, concedida ao povo brasileiro, e em especial aos potiguares, somente foi conferida, da mesma forma, à cidade de Chicago, nos Estados Unidos, em 1933, por motivo semelhante.<sup>167</sup>

Na base da Coluna Capitolina, hoje exposta para visitação no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, está grafada em italiano a mensagem do governo de Benito Mussolini, com tradução encontrada no livro do historiador Itamar de Souza:

<sup>164</sup>VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 312.

<sup>165</sup>MEDEIROS, Rostan ; NICOLAU, Frederico, *Os cavaleiros dos céus*, p. 174.

<sup>166</sup>SOUZA, Itamar de. *Nova história de Natal*. Natal: Ed. Departamento de Imprensa Estadual, 2008, p. 278.

<sup>167</sup>MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. Op. Cit., p. 175.

TRAZIDA DE UM SÓ LANCE SOBRE AS ASAS VELOZES ALÉM DE TODA DISTANCIA TENTADA POR CARLO DEL PRETE E ARTURO FERRARIN. A ITÁLIA AQUI CHEGOU A 5 DE JULHO DE 1928. O OCEANO NÃO MAIS DIVIDE E SIM UNE AS GENTES LATINAS DE ITÁLIA E BRASIL.<sup>168</sup>

Na mensagem do governo da Itália podemos observar o intuito político. A aviação foi o meio encontrado pelos italianos para o estreitamento das relações políticas, e plenamente aceita pelos governos do Brasil, e em especial, do Rio Grande do Norte. O General Ítalo Balbo também fora recepcionado por Getúlio Vargas, na Capital Federal, logo após a visita à Natal.

Deste encontro resultou a compra de todos os onze aviões da esquadrilha comandada pelo general italiano, onde cada unidade custou 450 contos de réis, pagas com café.<sup>169</sup>

O conagraçamento político existente naquele recorte temporário, em parte, somente foi possível como resultado das ações do governo de Juvenal Lamartine. Ou, de um lado, articulando o apoio governamental nos reides transoceânicos que tinham Natal como rota, como o caso da travessia de Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin. Ou, por outro lado, nas ações direcionadas a dotar o Estado de instrumentos, que permitissem o desenvolvimento da aviação local.

Neste sentido, ele fundou o Aero Clube do Rio Grande do Norte, que tinha como principal finalidade estimular a aviação no Estado. A cidade Natal já estava consumada como rota aeronáutica nas travessias transoceânicas, contudo, não havia estrutura autônoma nem na capital nem no interior Potiguar. A finalidade do Aero clube era formar pilotos que pudessem atuar na região potiguar, dando apoio ao crescente setor aviatório. Contribuição governamental também realizada com a construção de campos de aviação na capital e no interior, absolutamente necessária à operacionalidade aeronáutica.

Em Natal, a sede do Aero Clube, localizada no bairro de Tirol, teve total subvenção do governo estadual. Em área doada pelo governo, foi construído o prédio que abrigou a instituição.

<sup>168</sup> SOUZA, Itamar de. *Nova História de Natal*, p. 279.

<sup>169</sup> MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus*, p. 175.



Fig. 13 – A festiva inauguração do Aero clube.<sup>170</sup>

A inauguração do Aero Clube, em 29 de Dezembro de 1928,<sup>171</sup> foi um acontecimento impar para a cidade. Um evento político notável marcaria a criação deste estabelecimento aéreo, inteiramente financiado pelo governo estadual. O historiador Itamar de Souza assim relatou detalhes desta concessão, se referindo ao ato político de Juvenal Lamartine:

Objetivando integrar o Rio Grande do Norte neste processo, ele criou, em 1928, o Aero clube de Natal oferecendo-lhe um edifício do Estado para servir de sede, um crédito de duzentos contos de réis para a sua organização inicial e um terreno bastante amplo, na Avenida Hermes da Fonseca, destinado a ser campo de decolagem e de pouso da referida entidade.<sup>172</sup>

Os discursos de Juvenal Lamartine se transformaram em efetivas ações no segmento aeronáutico. Estes recursos foram legalizados conforme decreto 429, de 30 de abril de 1929.<sup>173</sup>

<sup>170</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*. 278.

<sup>171</sup> *Ibid.*, p. 279.

<sup>172</sup> SOUZA, Itamar de. *A República velha no Rio Grande do Norte*. 2008. P. 345.

<sup>173</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *Op. Cit.*, p. 280.



Fig. 14 – O *Natal 2*, aeronave comprada pelo governo de Juvenal Lamartine.<sup>174</sup>

Com eles o governo estadual, além das despesas de inauguração, pagou os custos com o preparo do campo de pouso, como também da compra de dois aviões modelo Blue Bird para o Aeroclube: o Natal 1 e o Natal 2. Esta política subvencionista tinha a finalidade de estruturar o Estado de condições de tráfego aeronáutico interno e externo.

De fato era passo importante rumo à consolidação do Estado Potiguar no âmbito da aviação. Entretanto, para a fimação aeronáutica no Estado eram necessárias também outras atitudes, que não faltaram a Juvenal Lamartine. Entre elas, gestões que envolviam o ambiente político, foram desempenhadas junto ao Governo Federal, no sentido de trazer para o Aeroclube de Natal o Capitão-Tenente Aviador Naval, Djalma Petit, em agosto de 1929.<sup>175</sup> Como diretor técnico da instituição, o referido militar desenvolveu reconhecido trabalho à frente da Escola de Pilotagem. Na prática, ele era o mentor daquele período inicial do Aeroclube, fundamental para a criação da instrução aérea no Estado.

O ano de 1929 se configurou pela preparação dos recursos materiais e humanos, para a consolidação da sonhada Escola de Pilotagem do Aeroclube. Somente no dia 1º de Dezembro daquele ano foi publicado o edital de abertura de matrículas.<sup>176</sup>

Desta forma, a primeira turma de pilotos do Aeroclube foi diplomada no final do mês de fevereiro de 1930, tendo como pioneiros do Aeroclube os seguintes aviadores: Fernando Pedroza, Elói Caldas, Aldo Cariello, Plínio Saraiva, Octávio Lamartine e Edgar Dantas.<sup>177</sup>

<sup>174</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p.274.

<sup>175</sup> *Ibid.*, p.280.

<sup>176</sup> A REPÚBLICA, Natal, 01dez. 1929.



Fig. 15 – Os primeiros seis pilotos formados no Aeroclube. Ao centro o instrutor Djalma Petit e começando pela direita os alunos em seqüência citados no texto logo acima.<sup>178</sup>

No comando da instrução aérea figurava o Capitão-Tenente Djalma Petit, Aviador Naval, cedido especialmente pelo Governo Federal para este cargo.

As ações do governador Juvenal Lamartine não se limitaram a capital potiguar. É provável que sua origem sertaneja tenha influenciado na decisão de dotar o interior do Estado de instrumentos mínimos, que pudessem favorecer ao trânsito permanente de aeronaves. Com esta finalidade ele equipou várias cidades com Campos de Pouso para aviões, no período do seu governo.

Os empreendimentos aeronáuticos concretizados no interior eram resultado de uma política que visava integrar o Estado do Rio Grande do Norte. O historiador Paulo Viveiros assim se referiu à liderança do presidente do Estado Potiguar em relação às instalações aeronáuticas no interior:

Animador que foi do movimento aéreo no Rio Grande do Norte, o então chefe do governo, depois de facilitar os meios para a montagem do serviço aéreo internacional, em Natal, e de inaugurar o Aeroclube local, cuidou de instalar em quase todos os municípios vários campos de pouso que facilitaram o intercâmbio aéreo entre capital e interior.<sup>179</sup>

<sup>177</sup> LAMARTINE, Pery. *Epopéia nos ares*, p. 30.

<sup>178</sup> *Ibid.*, p.30.

<sup>179</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 273.

Dentre eles, o campo de pouso da cidade de Mossoró, que media 80 metros por 600. O de Angicos tinha 700 metros de comprimento.<sup>180</sup> Somente a disposição política governamental teria força para a consecução deste grandioso projeto aeronáutico, pelo menos naquele recorte temporário. Pois, em geral, envolvia desapropriação de áreas destinadas ao Campo de Pouso, e gastos com a construção e manutenção das pistas de pouso. Sobre o interior do Estado, a monografia de Maria Margarete de Oliveira<sup>181</sup> relata um número de 28 Campos de Pouso construídos naquele período de governo, inferior a três anos.

A imagem do político Juvenal Lamartine estava definitivamente associada à aviação. Visto que, além das iniciativas administrativas em relação ao assunto, ele foi o primeiro governador norte-rio-grandense a voar em um avião. Fato este, que por si já provocava entusiasmo e notoriedade popular, em virtude da aviação ainda ser um objeto de risco. Para ele, o avião gerava o progresso, além de encurtar as distâncias. Os deslocamentos constantes do governador, em transporte aéreo, ajudavam na construção do conceito de um governante moderno, circunstâncias que atraía a atenção popular, na capital e no interior. A inauguração do Campo de Pouso da cidade de Acari, em agosto de 1928, foi um exemplo deste arrojo do governador, conforme nos relata o cronista e historiador Paulo Viveiros. “Vencendo 214 quilômetros, em uma hora e 25 minutos, o aparelho aterrissou, sem incidente, no Campo de Acari, situado a dois quilômetros da cidade e que media 500 de extensão”.<sup>182</sup> Na citação, chama atenção o fato de Paulo Viveiros haver destacado que a aeronave aterrissou “sem incidente”, tal era o risco aeronáutico naquelas circunstâncias.

De fato, o uso da máquina aérea foi de significativa representação para Juvenal Lamartine. As múltiplas ações concernentes à aviação eram aproveitadas no contexto político, na divulgação do sucesso destes empreendimentos e conseqüentes reconhecimento popular, e até de jornais estrangeiros, como relata o jornal *A República* em primeira página:

A IMPRENSA AMERICANA E O PRESIDENTE JUVENAL LAMARTINE – A ação progressista do presidente Juvenal Lamartine em prol da aviação nacional tem recebido os mais justos encômios da opinião pública, pela maneira entusiástica e eficiente como S. Ex. vem promovendo a realização dos objetivos do Aero Club do Rio Grande do Norte, fundado sob seu patrocínio. Os jornais americanos que recebem o serviço da ‘Associated Press’ publicaram em telegrama procedente de Natal a respeito do desenvolvimento da aviação neste Estado. Muitos dos grandes

<sup>180</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de, *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 274.

<sup>181</sup> OLIVEIRA, Maria Margarete. *Ares modernos: a aviação e modernidade em Natal nos anos vinte*, 2005. Monografia (graduação em história) – UFRN, Natal, p. 50.

<sup>182</sup> VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*, p. 273.

diários americanos, com tiragem que excede a um milhão de exemplares, estamparam ainda o retrato do presidente Lamartine.<sup>183</sup>

O episódio da publicação de matéria jornalística no exterior reflete o prestígio de Juvenal Lamartine. Ainda mais com notícias veiculadas pela “Associated Press”, que é uma cooperativa antiga de proprietários de jornais e estações de rádio, e responsável pela divulgação de volume considerável do noticiário americano. O motivo do destaque nos jornais filiados a esta rede de notícias, foi justamente às ações implementadas pelo governador no âmbito da aviação. Desta forma, os caminhos da política estavam ligados à aviação. O político usava a aviação para a consolidação da sua imagem. Note-se que neste caso da imprensa americana o telegrama partiu de Natal, denotando publicidade provocada. Mas, mesmo assim ela teve o aval dos jornais americanos. De qualquer forma, a aviação era largamente beneficiada por estas ações que promoviam o desenvolvimento aviatório, significando, assim, estreita relação da política com a aviação, dentro da atmosfera moderna.

Algo de diferente havia em torno do nome de Juvenal Lamartine no que concerne à aviação. Suas ações refletiam no espaço local, nacional e internacional. Era o político comprometido com a modernidade, onde a aviação desempenhava papel relevante de sua representação. Ele próprio fazia questão de liderar todo o processo. Nos deslocamentos governamentais, nos atos administrativos e principalmente na exposição pessoal nos eventos.

Além disso, havia o reconhecimento local, observado com facilidade no cotidiano da cidade de Natal, e visto com frequência nos jornais como *A Republica e A Imprensa*, a exemplo da inauguração do Aeroclube, onde população e Elite Dominante prestigiaram o evento, como também havia notabilidade no cenário nacional. O exemplo disso foi visto na História Geral da Aeronáutica Brasileira, publicação oficial do Governo Federal, que destacou o pioneirismo do Aeroclube do Rio Grande do Norte, no capítulo dedicado a “Aeroclubes e Escolas” de Aviação, citando apenas três Aeroclubes para aquele recorte temporal: o Aeroclube Brasileiro, no Distrito Federal, O Aeroclube de São Paulo e o Aeroclube do Rio Grande do Norte.<sup>184</sup>

Quando Juvenal Lamartine decidiu construir novos Campos de Pouso no interior do Estado, visava também o potencial comercial a ser explorado, além da integração dos seus municípios, e o natural desenvolvimento do Estado. O jornal *A República*, deste modo, realçava os planos do governador:

---

<sup>183</sup> A REPÚBLICA, Natal, 02 abr. 1930.

<sup>184</sup> INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira*: de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica. Rio de Janeiro: Ed. Itatiaia, 1990, v.2, p. 254.

O Sr presidente Juvenal Lamartine pretende construir um ou mais campos de aviação em cada município. Isso facilitará em futuro próximo, já encontrando as vantagens dos campos de pouso nos municípios do Estado, que uma companhia de transportes aéreos venha explorar o serviço dentro do Estado.<sup>185</sup>

Portanto, as variações de possibilidades que o campo aviatório poderia trazer ao âmbito governamental, ou seja, o manuseamento político destas questões aeronáuticas foi tratado com habilidade por Juvenal Lamartine. Pois um leque opções já havia sido trabalhado no sentido aeronáutico, dentro do Estado, no seu governo. Dentre elas a aviação como agente da modernidade. Como também, o estreitamento das relações com outros países, caso mais específico da Itália, e o envolvimento político dentro do país e no próprio Estado Potiguar.

---

<sup>185</sup> A REPÚBLICA, Natal, 29 abr. 1930.



## CONCLUSÃO

As transformações iniciadas no continente europeu, no século XIX e início do século XX, especialmente em cidades maiores, tiveram grande influência no Brasil. A modernidade foi o resultado destas amplas mudanças, oriundas do aprofundamento do conhecimento humano sobre as coisas da natureza, ambiente em que se desenvolveu a Revolução Industrial. Revolução esta, que tornou viável o processo de modernização na Europa, onde Inglaterra e França foram estrear, chegando depois ao Brasil.

Em Natal, o processo de modernização teve a liderança de uma Elite Dominante, que administrava o Estado Potiguar, levando em consideração os anseios deste grupo, de tornar Natal uma cidade moderna, tendo como paradigma o Rio de Janeiro e Paris. Desta forma, não era o objetivo central desta elite, que comandava o Estado, a intervenção estatal no sentido de uma solução para problemas sociais, que se apresentavam na cidade, como também no restante do Estado. Este grupo governante estava voltado para si mesmo, com as resoluções e investimentos – inclusive públicos - direcionados para os próprios problemas, não havendo, portanto, maiores preocupações com dificuldades das pessoas comuns da sociedade. As ansiedades da Elite Dominante giravam em torno das questões práticas e estéticas da cidade, de onde se seguiam as soluções administrativas, sem o vínculo norteado para as demandas sociais.

As três primeiras décadas do século XX foram marcadas pela invenção e desenvolvimento do aeroplano. Entretanto, foi nos anos vinte que o avião chegou a Natal. Este momento foi representado pelo domínio do homem sobre o espaço aéreo, no encurtamento das distâncias e do tempo, causando a sensação do controle relacionado às coisas da natureza. Os reides transoceânicos foram exemplos nítidos deste período, onde o homem, na figura do aviador, atravessava o oceano com suas máquinas aéreas, desempenhando o papel de homem moderno, em que a ciência e o progresso eram pilares cardiais.

A aviação, neste período, estimulou o desenvolvimento da Capital Potiguar, sob a orientação da Elite Dominante, que tinha como objetivo capital preparar a cidade para eventos de visibilidade local, nacional, e até internacional. Assim sendo, a aviação teve papel de destaque na consolidação da imagem de uma Natal moderna, como era pretensão desta elite. No entanto, por trás da figura representativa que a cidade ostentava, fruto de um perseverante trabalho desta elite, na imprensa, nos meios políticos e junto à sociedade, havia realizações

concretas. O desenvolvimento que o Rio Grande do Norte obteve no ramo da aviação foi de grande destaque no Brasil e no mundo, conforme pode-se observar nas citações dos mais variados livros aqui mostrados, que tratam do assunto, no Brasil e no exterior. Natal era uma das principais portas de entrada aérea do continente Sul-Americano, ponto comum de celebrados aviadores deste recorte temporário, como por exemplo: Paul Vachet, Jean Mermoz, Carlo Del Prete, Arturo Ferrarin, João Ribeiro de Barros, e até o lendário Charles Lindbergh por aqui esteve, além de incontáveis outros aviadores que pousaram em solo natalense.

Para isto, a década de vinte foi o momento de construir uma estrutura adequada, com a finalidade de dar suporte ao grande movimento aviatório para o período. O Aero clube do Rio Grande do Norte foi um magnífico avanço neste sentido, pois visava estabelecer no Estado um caráter permanente de desenvolvimento no campo aviatório, dotando a entidade de meios suficientes para formar pilotos de maneira sistemática, alavancando o processo aviatório em terras potiguares, colaborando, desta forma, para o incremento da aviação no Estado. Outra providência sensível à aviação foi a construção de inúmeros campos de pouso no interior do Estado, com o intuito de expandir não somente o desenvolvimento aviatório, mas também o próprio Estado do Rio Grande do Norte. Logo, esta complexa estrutura, juntamente com a vocação natural estratégica, da qual Natal detinha, daria as condições necessárias ao trânsito constante de aeronaves, visto em abundância nos reides transoceânicos.

Além disso, a ligação forte da aviação com a política, no Rio Grande do Norte, serviu de maneira mutua aos dois segmentos, uma vez que a política se utilizou da aviação para a consolidação da imagem de Natal como uma cidade moderna, ampliando seus horizontes a níveis nacionais e internacionais. Afinal, uma cidade distante dos centros econômicos do País, fincada em região pobre, como o Nordeste do Brasil, teria oportunidades escassas de visibilidade mundial, caso típico de Natal. Mas como rota do entusiasmado do movimento global aviatório foi possível estabelecer o vínculo Natal-aviação-modernidade-política.

Na relação contrária, a aviação no Estado Potiguar foi em grande medida beneficiada pela política, em essência nos volumosos recursos destinados ao setor, que sem eles o desenvolvimento aviatório estaria limitado aos incertos recursos privados, destinados ao setor. Até mesmo os investimentos privados, tinham, por vezes, também sustentação pública, dentro da lógica política, como aquela que o governo francês ofereceu ao transporte aéreo comercial privado do seu país, de mais de 19 milhões de francos, para o ano de 1930.<sup>186</sup> Por

---

<sup>186</sup> CROUCH, D. Tom. *Asas: uma história da aviação*, p. 235.

consequente, no Rio Grande do Norte, Juvenal Lamartine foi o caso característico desta relação da política e aviação. Em seu governo, financiou a aviação potiguar com recursos públicos, com o aproveitamento político destas circunstâncias, lançando Natal na modernidade, alvo perseguido pelas elites que dominavam o Estado Potiguar, sendo ele, ativo participante desta elite.

Neste sentido, a presente monografia mostrou também, dentro do enfoque do poder, a história política contida no processo aviatório no Rio Grande do Norte. Ou seja, de que forma as decisões políticas foram importantes para a aviação, e como a aviação foi importante para a política dentro do contexto moderno, onde pode-se constatar, neste caso, uma relação simbiótica da política com a aviação, sendo o governo de Juvenal Lamartine o ápice deste processo na década de vinte.

Portanto, o valor estratégico, e a estrutura montada na capital potiguar, com o intuito de incrementar a aviação, além dos benefícios ocasionados ao Estado, aqui apresentados neste trabalho monográfico, também favoreceram na escolha da cidade natalense como sede principal dos americanos do Norte, na América do Sul, com propósitos ligados ao conflito bélico da Segunda Guerra Mundial, conjuntura que alavancou grande desenvolvimento no Rio Grande do Norte, naquele período, sobretudo em Natal.

## REFERÊNCIAS

- ACACI, José. *Histórias de rio pequeno: uma viagem poética sobre a história de Parnamirim*. Natal: Ed. do autor, 2006.
- AREIAS, Armando. *Primeira travessia aérea do Atlântico Sul*. Recife: {s.m}, 1992.
- A IMPRENSA, Natal, 15 maio 1927.
- A IMPRENSA, Natal, 06 maio 1927.
- A REPÚBLICA, Natal, 04 jun. 1929.
- A REPÚBLICA. Natal, 06 jul. 1928.
- A REPÚBLICA, Natal, 14 jul. 1928.
- A REPÚBLICA, Natal, 01 dez. 1929.
- A REPÚBLICA, Natal, 29 abr. 1930.
- ARRAIS, Raimundo Pereira de Alencar. *Crônicas de origem: a cidade de Natal nas crônicas cascudianas dos anos vinte*. Natal: Ed. UFRN, 2005.
- \_\_\_\_\_; ARRAIS; ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães; MARINHO, Márcia Maria da Fonseca. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal: Ed. UFRN, 2008.
- ARAÚJO, Humberto Hermenegildo de. *Modernismo anos 20 no Rio Grande do Norte*, Natal: Ed UFRN, 1995.
- BARROS, Henrique Lins de. *Santos Dumont: O homem voa!*. Rio de Janeiro: Ed. Contraponto, 2002.
- BENÍTEZ, Juan José. *Eu, Júlio Verne*. São Paulo: Ed. Mercuryo, 1990.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Ed. Schwarcz, 2008.
- BLAYNEY, Geoffrey. *Uma breve história do século xx*. São Paulo: Ed. Fundamento, 2008.
- BURE, Guillemette de. *Les Secrets de L'Aéropostale: Les années Bouilloux-Lafont 1926-1944*, Toulouse, Editions Privat, 2006.
- CASCUDO, Luís da Câmara. *A História da cidade do Natal*. Natal: IHGRN, 1999.
- \_\_\_\_\_; CASCUDO. *No Caminho do avião...: notas de reportagem aérea (1922-1933)*. Natal, ED. UFRN, 2007.
- COSTA, Fernando Hyppólito da. *Augusto Severo: um pioneiro na conquista do espaço*. Natal: Ed. Sebo Vermelho, 2004.
- COSTA, Maria Suely. *O canto de cigarra e outros cantos: revistas literárias do Rio Grande do Norte nos anos 20*. 2000. Tese (doutorado) – UFRN, Natal.
- DUMONT, Albert Santos. *O que vi e o que veremos*. São Paulo: Ed. Hedra, 2002.
- DANTAS, Ibarê. *Coronelismo e dominação, Sergipe*: Ed. da UFS, 1987.
- FAORO, Raymundo. *Os Donos do poder: formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Ed. Globo, 2001.
- FARIA, Juvenal Lamartine de. *O meu governo*. Mossoró: Ed. ESAM, 1992.
- FAUSTO, Boris. *História concisa do Brasil*. São Paulo: Ed. USP, 2009.
- FERNANDES, Jorge. *Livro de poemas*. Natal: Ed. UFRN, 2007.

FRIEDENTHAL, Richard. *Leonardo da Vinci: uma biografia ilustrada*. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1990.

GAZIER, Bernard. *A crise de 1929*. Porto Alegre: Ed. L&PM, 2009.

HERSCHMAMN, Micael M.; PEREIRA, Carlos Alberto Messeder. *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Ed. Rocco, 1994.

HOBBSAWM, Eric J. *A era dos impérios (1875-1914)*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2009.

\_\_\_\_\_; HOBBSAWM. *A era das revoluções (1789-1848)*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 2009.

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

INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira: dos primórdios até os anos vinte*. Rio de Janeiro: Ed. Itatiaia, 1988. v.1.

INCAER. *História geral da Aeronáutica Brasileira: de 1921 às vésperas da criação do Ministério da Aeronáutica*. Rio de Janeiro: Ed. Itatiaia, 1988. v.2.

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

LAVÔR, Ivonildo; OLIVEIRA, Augusto. *A história da aviação no Ceará*. Fortaleza: Expressão gráfica, 2007.

LIMA, Pedro de. *Luís da Câmara Cascudo e a questão urbana em Natal*. Natal: Ed. UFRN, 2006.

MAZOWER, Mark. *Continente sombrio: a Europa do século XX*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 2001.

MEDEIROS, Rostan; NICOLAU, Frederico. *Os cavaleiros dos céus: a saga do vôo de Ferrarin e Del Prete*. Natal: Edição do autor, 2009.

NOVAES A. Fernando; NICOLAU SEVCENKO (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1998. v.2.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. *De cidade a cidade*. Natal: Ed. UFRN, 1999.

OLIVEIRA, Maria Margarete. *Ares modernos: a aviação e modernidade em Natal nos Anos Vinte*. 2005. Monografia (graduação em história) – UFRN, Natal.

OS GRANDES LÍDERES. *Napoleão*. São Paulo: Ed. Nova Cultural, 1987.

PEIXOTO, Carlos. *A História de Parnamirim*. Parnamirim: Ed. Z Comunicação, 2003.

PEREIRA, Francisco das Chagas. *Autores potiguares*: Eloy de Souza. Natal: Ed. Universitária, 1982.

Revista HistóriaViva, Ano V, nº 50.

SANTOS, Tarcísio Gurgel dos. *Belle Époque na esquina: o que se passou na república das letras potiguar*. Natal: Ed. do Autor, 2009.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Ed. Schwarcz, 2003.

SILVA, Francisco Pereira da. *A Vida dos grandes brasileiros*: Santos Dumont. São Paulo: Ed. Três, 2003.

SOUZA, Itamar. *A República Velha no Rio Grande do Norte*. Natal: Ed. UFRN, 2008.

\_\_\_\_\_; SOUZA. *Nova História de Natal*. Natal: Ed. Departamento de Imprensa Estadual, 2008.

TRIBUNA DO NORTE, Natal, 18 dez. 2009.

VIVEIROS, Paulo Pinheiro de. *História da Aviação no Rio Grande do Norte*, Natal: Ed. UFRN, 2008.