

A presença da aviação francesa no Natal, nos anos 1920 e 1930: cartografias reais e imaginárias

The presence of French aviation in Natal in the 1920s and 1930s: real and imaginary cartographies

François Weigel¹

Raimundo Nonato Júnior²

Resumo: Através da análise documental, da cartografia, de um estudo exploratório do campo e de um enfoque literário sobre as representações de um espaço determinado, pretendemos seguir as rotas dos aviões franceses na região do Natal num período de emergência da aviação comercial internacional, e assim mapear o impacto, no território e nas memórias, dessa presença aéreo-comercial no Estado do Rio Grande do Norte. Por um lado, delimitamos precisamente os locais onde se desenvolveu a ação da companhia *Aéropostale* durante as décadas de 1920 e 1930; por outro, além da geografia concreta, delineamos uma geografia subjetiva, indicando em que medida a aventura da aviação francesa afetou as paisagens, as representações mentais e a memória da cidade.

Palavras-chaves: Aviação; Aviação Francesa; Aviação Comercial; Rio Grande do Norte; Cartografia; Natal - RN; Aeropóstale; Geografia Concreta. Geografia Subjetiva.

Abstract: Through documentary analysis, cartography, an exploratory study of the field and a literary focus on the representations of a given space, we intend to follow the routes of French airplanes in the Natal region in a period of emergence of international commercial aviation. Thus, we aim to map the impact, in the territory and in the memories, of this air commercial presence in the state of Rio Grande do Norte. On one hand, we delimit the places where the action of the *Aéropostale* company was developed during the 1920s and 1930s; on the other hand, besides the concrete geography, we delineate a subjective geography, indicating to what extent the adventure of French aviation affected the landscapes, the mental representations and the memory of the city.

Keywords: Aviation; French Aviation; Commercial Aviation; Large northern river; Cartography; Natal, RN; Aeropostale; Concrete Geography. Subjective Geography.

¹ Doutor em Literatura Comparada e Literatura Brasileira pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), e pela Université Clermont Auvergne (UCA). Docente e pesquisador da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: francois.weigel@laposte.net.

² Doutor em Geografia pela Universidade de Paris III. Docente e pesquisador da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: nonatorjr@gmail.com.

Introdução

Na biografia do seu amigo Jean Mermoz, o escritor francês Joseph Kessel narra um passeio que ele fez com o avião, depois de um jantar no restaurante *L'Escale*, na região mediterrânea de Saint-Tropez. A poesia do lugar e do pôr-do-sol, caracterizada por frases curtas e evocadoras, parece mexer profundamente com os sentimentos de Mermoz:

A noite estava escura e quente. Os pinheiros exalavam um cheiro forte. A ressaca do mar cantava. Um raio vermelho atravessou a cerca. Mermoz gritou de uma voz que não lhe pertencia:

- O Farol do Natal! O Farol do Natal! (1965 [1938], p. 428)³

Essa miragem fantasmagórica do farol do Natal que aparece na mente de Jean Mermoz, grande pioneiro da aviação, e que lhe comove ao ponto de que “a voz não lhe pertencia” mais, mostra o quanto a então pequena capital de província ocupou um lugar de destaque na vida de inúmeros aviadores internacionais, mas também como nó estratégico dos grandes eixos de transporte e das rotas comerciais.

Com enfoque sobre a cidade potiguar e seus entornos, são essas cartografias tão reais como imaginárias que esse estudo almeja retratar, fundamentado na análise documental, na cartografia, em um estudo exploratório do campo e em um enfoque literário sobre as representações territoriais. Nosso mapeamento confunde as perspectivas da geografia e dos estudos literários, emaranhando as localizações concretas com as paisagens mentais que surgiram desse episódio decisivo para a história tanto do Rio Grande do Norte quanto da aviação francesa. É importante frisar que o Natal e sua base aérea em Parnamirim conheceram um desenvolvimento acelerado na Segunda Guerra Mundial com a presença dos norte-americanos, o que constituiu um episódio bem famoso da historiografia da cidade; porém, o presente estudo se centra nos anos 1920 e 1930, em que eclodiu a aviação nesse território. O Natal recebeu, nesse período, pilotos de várias nacionalidades, mas nenhuma outra empresa aérea foi tão constantemente presente no território potiguar quanto a companhia dos franceses, que primeiro se chamou *Latécoère* e logo se tornou a *Compagnie Générale Aéropostale (CGA)*, antes de ser retomada pelo Estado, que, a partir da fusão de várias empresas, criou a companhia es-

³ Todas as traduções são nossas.

tatal *Air France*.

Simbolicamente, *Air France* batizou com o nome de “Ville de Natal” um dos 4 aviões que tinha encomendado do construtor Farman para fazer a travessia do Atlântico Sul (HEIMERMANN; MARGOT, 1994, p. 174-178).

O Natal, plataforma do tráfico aéreo para a companhia francesa

Num artigo de 1936, Pierre Deffontaines, uma das figuras importantes da “geografia humana”⁴, fez a constatação de que “o meio mais rápido de mandar uma carta da Europa até os Estados Unidos é de dirigi-la pelo Natal, no Brasil, onde é realizada a correspondência” (DEFFONTAINES, 1934, p. 24). O fato é que, nessa época, o tempo dos pioneiros quase havia ficado para trás: após anos ainda instáveis – de voos de exploração, de construção paciente de instalações, e da progressiva inauguração de linhas –, a companhia *Air France*, a partir de fevereiro de 1935, realizava um serviço postal regular, seguro e rápido, inteiramente aéreo, com dois voos transatlânticos por mês, entre a Europa e a América do Sul (BIE, 1960 p. 23). Desde a época heroica em que a aviação comercial rimava com aventura, até a regularização da linha postal Paris/ Buenos Aires/ Santiago, o Natal desempenhou um papel central. O próprio Deffontaines nos dá a explicação geográfica dessa importância estratégica:

Por uma sorte inesperada, o Nordeste brasileiro, ponto proeminente do Brasil no Atlântico, apesar de ser a zona mais marítima, é também a mais seca e luminosa. É o privilégio da região do Natal e do Pernambuco, que constitui um cabo de boa visibilidade avançando-se através da zona equatorial, nublada e chuvosa, em direção à África senegalesa, igualmente seca e luminosa. O famoso “*pot au noir*”⁵ do Equador nunca se estreita tanto quanto nessa área. (DEFFONTAINES, 1936. p. 22)

Assim, cidade brasileira mais próxima da África, o Natal se tornou, naturalmente, a “cabeça da linha transatlântica”, nas palavras de Paul Vachet

⁴ Sobre a trajetória de Pierre Deffontaines, que desempenhou um papel importante na difusão dos estudos geográficos no Brasil, pode-se ler um texto, bem informado, de Dominique Lerch (2020).

⁵ O “*pot au noir*” é o nome poético que os navegantes e logo aviadores franceses davam à “zona de convergência intertropical”, um fenômeno meteorológico dessas regiões. Nas palavras de Raimundo Arrais: “Os franceses chamavam a área de *pot au noir* (a expressão não tem tradução precisa; significa algo aproximado de um caldeirão com alguma coisa negra dentro dele. Com um pouco de imaginação diríamos que se trata de um ensopado borbulhante de coisas escuras) e mesmo no século XX, aquela ‘coisa escura’, pronta para emboscar os viajantes na linha do Equador, foi mencionada pelos seus testemunhos como uma colossal massa escura de nuvens ameaçando se precipitar sobre o oceano”. (ARRAIS, 2018, p. 122-123)

(1964, p. 159), que foi quem teve um impulso decisivo na instalação dos franceses no Natal. Vachet, entre 1925 e 1927, era encarregado pela *Latécoère* de abrir rotas aéreas entre Buenos Aires e o Nordeste brasileiro. Em 1925, Vachet alcançou o Recife, mas depois da *Latécoère* ter sido comprada por Marcel Bouilloux-Lafont e rebatizada *Aéropostale*, Vachet, no dia 17 de julho de 1927, finalmente atingiu o Natal, a partir de Maceió. O avião pousou na praia de Redinha, e apesar de que o Natal já tinha recebido hidraviões, ele foi o primeiro que aterrissou em terra firme na “Cidade do Sol”, com um aeroplano. Poucos tempos depois, com a ajuda das autoridades oficiais do Natal, Vachet encontrou Manuel Machado, um rico comerciante da cidade, nascido em Portugal, e dono de várias terras ermas nos arredores da cidade.

Com uma surpreendente visão do futuro, dando-se conta imediatamente da valorização do restante da sua propriedade, pela construção de um aeródromo na parte que nos convinha, ele [M. Machado] fez lavrar imediatamente uma escritura de doação do imóvel. (VACHET, 1964, p. 160).

Eis o ato de nascimento, a uns quinze quilômetros do centro do Natal, do campo de pouso em Parnamirim, “um tabuleiro, plano, de larga visão” (VIVEIROS, 2008 [1974], p. 196), no qual Vachet determinou “as obras de derrubada da mata e cerco das terras, o que foi confiado a um empreiteiro local” (VACHET, 1964, p. 160). Na Segunda Guerra mundial, esse campo se converteu no *Parnamirim Field*, base aérea-militar norte-americana, e logo chegou a ser, até o século XXI, o aeroporto comercial Augusto Severo. Na madrugada do dia 15 de outubro de 1927, mesmo que houvesse lá “apenas uma pista de terra batida e grama, sem iluminação elétrica ou qualquer construção” (PEIXOTO, 2003, p. 43), o campo de pouso em Parnamirim, “em cujos ângulos ardiam quatro imensas figueiras” (VIVEIROS, 2008, p. 98), viveu seu primeiro grande acontecimento, com a aterrissagem do avião de Costes e Le Brix. Estes fizeram a primeira travessia sem escala do Atlântico Sul, uma façanha que Charles Lindbergh tinha cumprido no Atlântico Norte em maio de 1927. Como o destaca o jornalista Paulo Viveiros, importante cronista da aviação no Rio Grande do Norte, “é a primeira vez que um aeroplano realizava essa travessia e baixava em terra firme, sem as apoteóticas homenagens da população natalense” (2008, p. 97) – embora uma pequena comitiva, com o Secretário Geral do Estado, tivesse recebido os franceses.

Costes e Le Brix eram pilotos independentes, mas é realmente a *Aéropostale* que, nos anos que seguiram, se impôs como o grande pilar da relação entre a cidade do Natal e a aviação internacional. O funcionamento da linha transcontinental foi uma realização de longo prazo. Do outro lado do oceano, 1918 é o ano da abertura da linha entre Toulouse e Barcelona; 1919, o da inauguração da linha aérea postal entre Toulouse e Casablanca; e logo os pilotos da *Latécoère* desbravaram as rotas aéreas na África, até que a linha França-Senegal ficasse oficialmente aberta ao serviço postal, em 1925. Um mesmo perfume de aventura iria soprar na costa da América do Sul: nomes como Paul Vachet, Jean Mermoz, Henri Guillaumet ou Antoine de Saint-Exupéry, entre 1925 e 1935, percorreram os ares para, primeiro, identificar as etapas da linha, e logo, com a ajuda de técnicos como o engenheiro Pranville (que chegou a ser Diretor de Exploração da *Aéropostale* na América do Sul), instalar pistas e hangares do norte ao sul do continente. Nessa empreitada transatlântica, Marcel Bouilloux-Lafont banqueiro e chefe de indústria ativo no Brasil, foi quem deu um impulso organizacional e financeiro decisivo, em 1927, quando adquiriu a *Latécoère*, que estava sem recursos suficientes para equipar a Linha. Obtendo licenças dos governos para assentar instalações em territórios estrangeiros, fazendo a compra de aviões mais modernos e mandando a construção de vários aeródromos (27 na América do Sul, com um total de 46 na rede inteira, de 15 000 km), Bouilloux-Lafont edifica, entre 1927 e 1930, um grande império do serviço aéreo (DE BURE, p. 91-110). O seguinte mapa dá uma ideia da extensão da rede aérea da *Aéropostale*, com linhas secundárias que foram abertas até Santiago do Chile ou a Patagônia, a partir do eixo central Natal / Rio de Janeiro / Buenos Aires.

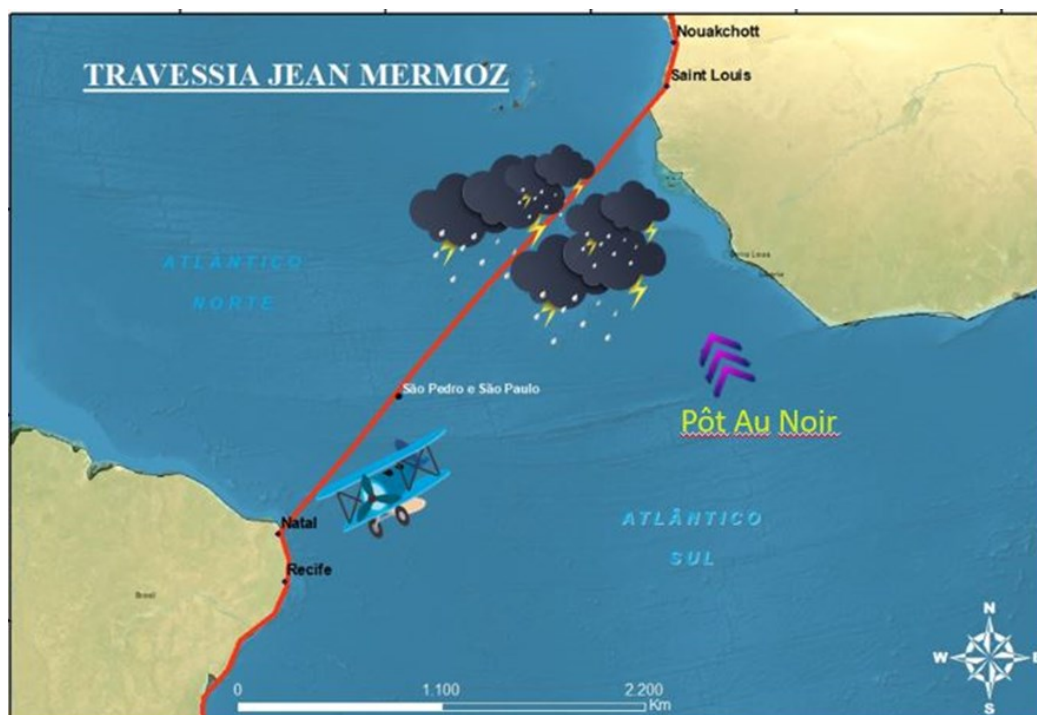
Mapa 1: A rede aérea da *Aéropostale*

Fonte: Autor e Thiago Simonetti (2022)

Porém, não bastava ir e vir em viagens continentais. O grande desafio, a chave do sucesso comercial, era poder transportar o correio por via aérea da África até o Natal. Jean Mermoz, já um nome consagrado da aviação, que atravessou em 1929 a Cordilheira dos Andes num avião comercial, foi o primeiro quem conseguiu o grande feito da primeira travessia aérea comercial, sem escalas, entre a África e a América do Sul. No dia 13 de maio de 1930, após 21 horas de voo, partindo de Saint-Louis do Senegal e transportando 160 kg de correio, Mermoz pousou seu hidroavião nas margens do rio Potengi. A imprensa francesa, consciente da importância dessa “façanha esportista”, nos próprios termos do jornal de esporte *L'Auto* (14/05/1930), cobre o evento com um forte entusiasmo nacionalista, assinalando, por exemplo, que “a travessia de Mermoz marca o início de uma conquista definitiva” (*L'Homme Libre*, 28/05/1930).

Mapa 2: A travessia de Jean Mermoz, nos dias 12 e 13 de maio de 1930

(Nota bene: a travessia foi entre Saint-Louis e Natal. Mas Mermoz, antes, tinha transportado o correio entre Toulouse e Saint-Louis. Em Natal, o correio foi transferido em um outro avião e partiu para o Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo e Santiago).



Fonte: Autor e Thiago Simonetti (2022)

Essa conquista, na verdade, ainda não era *definitiva*. O voo de volta de Jean Mermoz foi extremamente complicado, pois ele demorou dias para decolar e, por fim, na Lagoa do Bonfim onde as condições atmosféricas eram melhores do que no rio Potengi, conseguiu alçar voo após inúmeras tentativas. No meio da viagem, sofreu um acidente e foi socorrido por um navio, a centenas de quilômetros de Dakar. As condições para realizar voos regulares e seguros ainda não eram garantidas e, também por questões administrativas e financeiras, o correio, durante alguns anos, ainda era transportado por navios, chamados “avisos”. Em 1933, dessa vez dentro da companhia estatal Air France, Mermoz reacendeu a chama da linha aérea postal, graças a uma parceria com o engenheiro Couzinet, que construiu um avião trimotor de uma grande potência: no dia 16 de janeiro, Mermoz e sua equipe fizeram um voo de 14h27, um novo recorde, entre Saint-Louis e o campo de pouso em Parnamirim.

Os lugares potiguares da Aéropostale

Depois dessa nova prova de força, pouco a pouco os voos postais transatlânticos se regularizaram. O historiador Raimundo Arrais caracteriza a relevância do Natal nesse processo:

A chegada dos aviões da *Aéropostale* à capital do Rio Grande do Norte representava uma aproximação entre a cidade do Natal e a Europa, no sentido utilitário como no sentido emocional. Os aviões da *Aéropostale* levavam para todas as direções as correspondências oficiais dos governos (uma fonte importante de rendas), dos jornais, que divulgavam as notícias do dia, as capas da imprensa dos principais títulos do Rio de Janeiro e da França, mas também modestas cartas, através das quais a população sonhava em estreitar os contatos com o mundo, além das fronteiras potiguares (ARRAIS, 2013, p. 288).

Naturalmente, considerando a importância do Natal neste dispositivo aéreo, dinâmicas territoriais relacionadas com a *Aéropostale* afetaram a região.

Um primeiro fator de transformação é que, através da presença da *Aéropostale* assim como de pilotos e aviões de outras nações estrangeiras, esse “momento produz uma reaproximação da cidade com o Rio”, nas palavras do historiador Rubenilson Teixeira (2015, p. 22). De fato, campos de pouso fluviais se estendiam na margem direita do rio Potengi e, entre eles, o cais da Hidrobase da *Aéropostale* se localizava no Refoles (hoje, dentro da Marinha, o terreno faz parte do bairro do Alecrim). Por sinal, Refoles é uma deformação fonética de Riffault, nome de um corsário francês que no final do século XVI (CÂMARA CASCUDO, 2010, p. 247-248) ocupou as margens do Potengi e vendia pau brasil, antes de ser expulso pelos portugueses: a anedota denota uma curiosa continuidade histórica, com presença francesa nesse local.

É na proximidade do porto da Ribeira, também, que a *Aéropostale* instalou sua agência local, inaugurada no dia 24 de dezembro de 1928 (VIVEIROS, 2008, p. 31). O escritório do “34, avenida Tavares de Lira” servia para a organização administrativa das operações postais aéreas e para facilitar as ligações com as autoridades locais, tarefa para a qual contribuía Alberto Roselli, advogado potiguar e representante geral da companhia no Estado. A

Algumas famílias, cujos membros, “operários, vendedores, prestadores de serviços” (PEIXOTO, 2003, p. 98) encontravam trabalho com as obras e atividades do campo de pouso, se instalaram em torno do aeródromo francês, e essa pequena área, pouco a pouco, constituía uma morada “bucólica” (ARRAIS, 2013, p. 297). Pode-se considerar, portanto, que a ação da *Aéropostale* “contribuía para a extensão do espaço interno da cidade” (ARRAIS, 2013, p. 296), em direção ao sul. É uma tendência histórica que mais tarde se acentuou: essas moradias escassas em torno do campo francês corresponderam com a primeira fase de povoamento da área que, depois, através das atividades da base militar norte-americana e logo de uma forte intensificação de atividades comerciais e industriais, ia conhecer um imenso crescimento demográfico, ao ponto do atual município de Parnamirim ser hoje a terceira cidade potiguar, em termos demográficos.

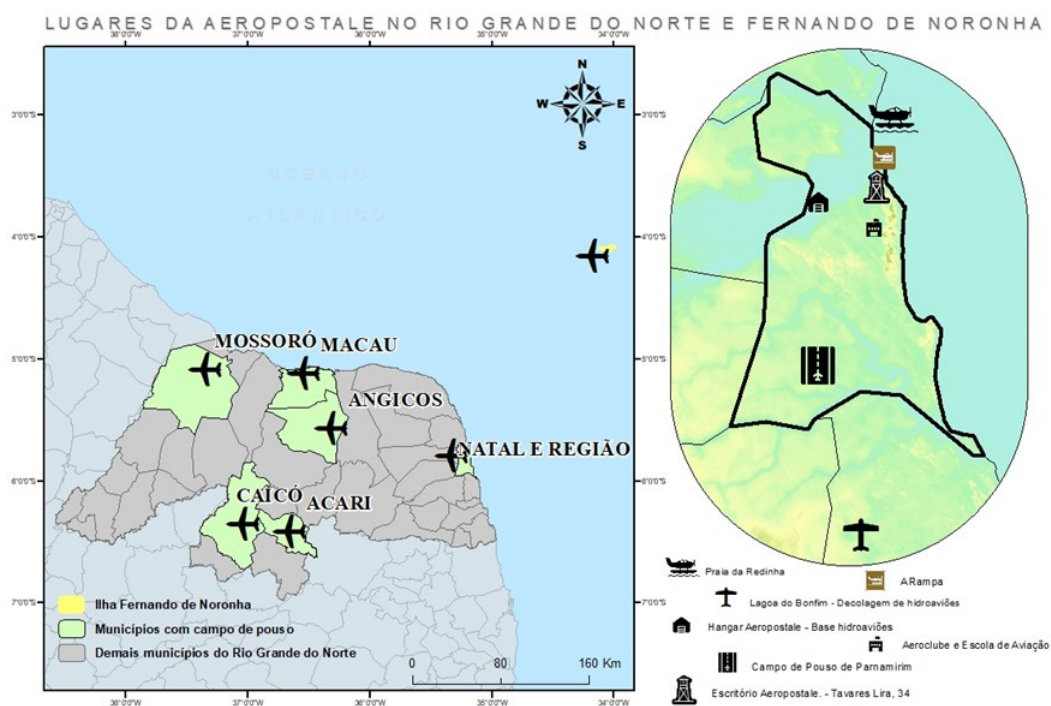
E nas horas vagas, quais lugares do Natal os pilotos frequentavam? O fato é que essas horas vagas eram raras, a vida dos pilotos era de maneira geral austera, disciplinada; passavam poucos dias numa cidade antes de partir para outras destinações⁶. Os relatos de Kessel (1965, p. 351) ou da aviadora Maryse Bastié sobre o cotidiano dos pilotos no Natal (*L’Aéro*, 26/07/1936, p. 3) insistem na monotonia do tempo, na espera do próximo voo. No entanto, “na memória do Natal, a imagem de um Mermoz cordial e simpático” tinha permanecido (ARRAIS, 2013, p. 301) e o jornalista Paulo Viveiros, descrevendo “um espírito extrovertido”, conta que o piloto “devotava o tempo de suas folgas jogando bilhar na cidade, sem deixar de frequentar ‘O Braseiro’ da rua 15 de Novembro” (2008, p. 327). Sabemos que Mermoz, vez ou outra, ia para as praias ou aparecia em recepções das elites locais na Cidade Alta⁷. Sabemos também que, quando ficavam no centro da cidade e não no campo em Parnamirim, os pilotos costumavam dormir no “Hotel Internacional” – situado na então Rua do Comércio (atual Rua Chile) –, cujo proprietário era Theodorico Bezerra, figura destacada na política local (DA SILVA, 2020, p. 405), quando não iam em sobrados em Petrópolis que pertenciam a grandes famílias natalen-

⁶ Em certa medida, isso valia também para as famílias dos membros da administração e dos mecânicos, pois “a política da companhia era manter os funcionários em constante mobilidade, de um campo da *Aéropostale* para outro” (PEIXOTO, 2003, p. 97).

⁷ Existem algumas fotos de Mermoz no litoral do Natal, como a que é reproduzida na revista *Icare* (1968-1969, p. 30-31), e numa pesquisa sobre Amália Duarte Machado, esposa do comerciante que vendeu o terreno de Parnamirim, aprendemos que Mermoz e outros aviadores frequentaram o palácio do casal Duarte Machado (SILVA RODRIGUES, 2014, p. 67).

ses, como é o caso da “Vila Pretória”, que a viúva de jornalista e político Manoel Dantas alugava para os pilotos por volta de 1935⁸, ou ainda a “Vila Barros”. Na frente dessa Vila, vivia a família Lamartine e, por sinal, Oswaldo Lamartine, filho do governador Juvenal, até relatou que sua irmã “teve um flerte” com o telegrafista Leopold Gimié (LAMARTINE DE FARIA, 2001, p. 20). Porém, ao sair do âmbito profissional para o plano dos afetos, há mais lacunas de memória do que fatos documentados, e caberia à imaginação, pois, reinventar os cenários e itinerários da geografia ociosa de Mermoz e de seus companheiros.

MAPA 3: Lugares da presença francesa no RN e Fernando de Noronha



Fonte: Autor e Thiago Simonetti (2022)

⁸ Obtivemos essa informação a partir de uma entrevista concedida pelo Professor Edgar Dantas (neto de Manoel Dantas), Natal, 2020.

Embora não seja uma instalação construída pelos franceses, é preciso mencionar também o Aeroclube do Natal, na avenida Hermes de Fonseca (atual bairro de Tirol), inaugurado em dezembro de 1928; nessa ocasião, o avião “Blue Bird”, do fabricante britânico Blackburn, e uma aeronave da *Compagnie Générale Aéropostale* decolaram do campo em Parnamirim. No ato de inauguração, o nome de um representante da companhia aparece depois das assinaturas de membros da elite local (ARRAIS, 2013, p. 300). Com uma Escola de Aviação, o Aeroclube tinha como finalidade “formar pilotos que pudessem atuar na região potiguar” (VASCONCELOS CÔE, 2010, p. 68). Juvenal Lamartine, político cujo nome fica associado à aviação, “cuidou de instalar em quase todos os municípios vários campos de pouso que facilitaram o intercâmbio aéreo entre o interior e a capital” (VIVEIROS, 2008, p. 273). Assim, a presença da *Aéropostale* incentivava os políticos a estimular a aviação no Estado. E a companhia colocava à disposição do Estado aviões e comissões de técnicos, como foi o caso para implementar os campos de Acari, Caicó, Mossoró, Angicos, Macau (VIVEIROS, 2008, p. 273-274). Para a *Aéropostale*, havia também uma possibilidade de fazer propaganda, o que sobressai quando, em 1929, a nova Miss Rio Grande do Norte, apenas eleita, ganhou como prêmio um voo acima do Natal (ARRAIS, 2013, p. 300).

Sonhos e desejos em torno da Aéropostale

A *Aéropostale* e seus aviadores, portanto, se tornaram uma presença importante, trazendo aos políticos da região oportunidades para que o Natal se integre melhor com seu entorno regional e nacional, e até para que ganhe uma fama internacional. A imprensa retomava com lirismo a expressão de “Cais da Europa”, usada pelo então Ministro dos Transportes, Victor Konder:

Cais da Europa – por onde convergem todos os entusiasmos, todas as maiores manifestações do trabalho humano nessa época de aviões e eletricidade – foco irradiador dos maiores ideais liberais que revolucionam o mundo – capital do feminismo e metrópole dos aeroplanos – cidade – vida, cidade movimento – não seria admissível que o Natal não assimilasse a vertigem dinâmica que impulsiona o globo para maiores e formidáveis conquistas. (A RÉPUBLICA, 1928, p. 1).

Como o aponta Raimundo Arrais (2013, p. 295-297), os discursos que a presença dos aviadores internacionais fez eclodir materializavam um desejo

de modernização, por parte das elites e da imprensa, com o sentimento de que o avião podia trazer uma forma de acesso à modernidade. Não é à toa que, nos anos 1920, com a gestão do prefeito O'Grady e o Plano Geral de Sistematização, do urbanista Palumbo, o Natal adotou o planejamento e a racionalização, a higienização de suas ruas (MARINHO BRANDÃO, 2009, p. 17).

Ilustração 1: Erasmo Xavier, "Nossa Capa", *Cigarra*, nº 1, 1928



Fonte: Acervo Erasmo Xavier - Reprodução de Moraes Neto

É como se a cidade sentisse “uma força de renascimento” (ARRAIS, 2013, p. 295), não mais associada às antigas potências coloniais como na época da fundação da cidade, mas ao progresso técnico e ao barulho dos motores de avião. A relação com as grandes nações do Ocidente (a França, ou ainda a Alemanha da Lufthansa, os Estados Unidos da *Pan American Airways*,...) continua no entanto mais forte do que nunca e a mitologia do conquistador e explorador que fecunda a terra incógnita segue aflorando. Emblemático, nesse sentido, é o desenho de Erasmo Xavier, na capa da revista *Cigarra*, em 1928, com a expressão “Cais da Europa” como legenda, e as silhu-

etas dos aviões modernos que sobrevoam as caravelas portuguesas de outra. Esse tópico da descoberta, por sinal, é também recorrente do lado francês, por parte da imprensa ou de aviadores. “Mais uma vez, descobrimos a América”, na fórmula um tanto presunçosa de Costes e Le Brix (1928, p. 39). A ideia de ocupar os quatro cantos do planeta através do tráfego aéreo é logo destilada nos imaginários pelas publicidades das empresas europeias, como na propaganda para a gasolina Shell, em que aviões da Air France dominam o globo terrestre com as linhas Natal-Santiago e Damas-Saigon (*La Revue Air France*, 1936, p. 2). Assim, a perspectiva de ligar e conquistar não pode ser completamente desvinculada do projeto colonial e essa expansão aérea, indo para Saigon ou Dakar, passando pela África do Norte, segue as grandes rotas do império colonial francês – apesar de que, com o impulso de Latécoère e logo de Bouilloux-Laffont, a linha não se prolongou de Dakar até outras partes da África do Oeste, indo ao contrário nas terras estrangeiras da América do Sul. A grande aventura da aviação internacional da época não estava isenta da profunda ambivalência que impregnava os discursos sobre “um colonialismo de progresso”, pregados na célebre exposição colonial de 1931...⁹

Ilustração 2: Propaganda Air France (*La Revue Air France*, 1936)



Fonte: gallica.bnf.fr / Musée Air France

⁹ Para um estudo preciso do mito colonial do progresso veiculado pelo poder da metrópole na Exposição de 1931 em Paris, recomendamos o artigo de Brigitta Kuster (2009).

Em 1936, data dessa propaganda, a linha da *Air France* já estava consolidada, o serviço postal tinha se tornado uma rotina comercial, mas a Segunda Guerra mundial logo depois estourou e abriu-se então uma nova página da aviação internacional no Natal, com a base aéreo-militar dos Estados Unidos. As repercussões da ocupação norte-americana, em termos socioeconômicos e de desenvolvimento infraestrutural, nem se comparam com esses anos preliminares, mas o impacto humano e a alavanca modernizadora e idealista do período pré-guerra não podem ser minimizados. Sobre a presença constante da companhia francesa, vale lembrar das palavras de Luís da Câmara Cascudo, grande figura intelectual da região: “O estabelecimento da *Latécoère* (hoje *CGA*) no Natal divulgou o avião. Humanizou-se a figura do aviador. Habitou os ouvidos ao ronco rítmico dos motores. Já não é possível assombrar-se um natalense ante um avião” (2007 [1922-1933], p. 40).

Raimundo Arrais mostra, em seu estudo, que havia um hiato entre a população, a qual vivia no ritmo pacato de uma cidade provinciana, e a atitude dos pilotos, com sua frieza profissional e sentimento de cumprir uma missão (2013, p. 302-303). No entanto, o jornal *A República* acompanhava de perto as peripécias da aviação internacional e os voos como os de Vachet, Mermoz ou Maryse Bastié costumavam ser aclamados e recebidos com pompa. Por exemplo, no caso de Bastié, que estabeleceu o novo recorde mundial feminino para a travessia do Atlântico, ligando Dakar ao Natal em pouco mais de 12h, o jornal *Le Monde Illustré* (09/07/1937, p. 27) menciona que, “no Natal, a aviadora foi recebida com as honras que merecia”, sendo homenageada por um grupo de personalidades importantes – o prefeito, um representante do governo do Estado, o cônsul da França e membros da *Air France*.

A fama de Mermoz irradiava muito além dos entornos do Natal. Nas palavras do jornal *Le Miroir des sport* (23/04/1930), “em alguns meses ele construiu uma popularidade prodigiosa, do Natal ao Rio de Janeiro” e seu colega Vachet pretende até que um aperitivo teria sido criado com o nome de Mermoz na América do Sul (VACHET, 1968-1969, p. 119). Há vários relatos que dão conta do quanto Mermoz aparecia como uma figura fora do comum aos olhos da população natalense. Para dar apenas um exemplo, o general René Davet que voou no avião *Arc-en-ciel*, narra, num tom exótico não isento de

preconceitos, os banhos que, a cada dia, ele e Mermoz tomavam “na praia reluzente do Natal”, aclamados pela “criançada local” no meio do caminho:

Era por causa de suas lendárias façanhas? Por sua beleza de jovem deus que essa rapaziada de um Brasil ainda primitivo adorava Mermoz? Não sei. Em todo caso, quando, depois de secar no sol, subimos em nosso querido Ford, Mermoz constatava, reclamando só de praxe, que algum objeto lhe faltava, lenço, óculos de sol ou, e havia aqui uma singular predileção, sua sunga de banho. Não eram propriamente furtos, mas pequenas e preciosas lembranças, menos impessoais do que autógrafos (DAVET, 1968-1969, p. 192).

São narrações que denotam um desejo de heroicização, ainda mais quando os narradores são franceses, pois a corrida para abrir as primeiras linhas aéreas era uma questão de supremacia nacional, no contexto conturbado dos anos 1930, e sempre fez vibrar cordas patrióticas entre os pilotos, os políticos e os “escribas” dessa epopeia. Mermoz, bonito e imponente – que era, junto com Saint-Exupéry e Guillaumet¹⁰, a grande estrela dos aviadores franceses –, tinha todos os atributos para se tornar uma figura hagiográfica. Mas, além desse registro grandiloquente, o acúmulo de testemunhas não deixa dúvida: Mermoz era mesmo um nome glorioso para o Natal e o simples fato de encontrá-lo devia ser um evento para a população potiguar. Assim deixou marcas indeléveis na memória de José Mauro de Vasconcelos, autor do romance clássico *Meu pé de laranja lima* (1968), que cresceu na casa de um padrinho médico, chamado de “pai”, no Natal:

É que meu pai era médico da Air France. Naquela fase em que as primeiras linhas internacionais se preparavam para se instalar no Brasil. Os aviadores franceses passaram por Natal. Jean Mermoz me carregou nos ombros. Lembro-me dele em todos os detalhes. (MANCHÊTE, 1973, p. 37)

Outra história reveladora, no que diz respeito à relação entre a população e os pilotos, é contada por Paulo Viveiros (2008, p. 109-114). No 15 de dezembro de 1929, o general uruguaio Larre Borges e o comandante francês Léon Challes partiram de Sevilha para alcançar a costa brasileira, a bordo de um avião do construtor Bréguet. À proximidade do Natal, pela noite, com violentas tempestades e pouca gasolina, os dois homens aterrissaram precipita-

¹⁰ Antoine de Saint-Exupéry se tornou uma celebridade por conta da atividade literária que desenvolvia em paralelo à profissão de piloto. E Henri Guillaumet, a quem Antoine de Saint-Exupéry dedicou seu terceiro romance, *Terra dos homens* (1939), multiplicou os voos lendários, na região do Saara, nos Andes, no Atlântico Norte e também no Atlântico Sul, em particular quando pilotava o avião da Air France chamado “Centaure”, tendo transportado o correio entre Paris e Natal, com escala em Dakar, em 40 horas e 40 minutos. A imprensa brasileira registrou esse novo recorde (*O Jornal*, 18/06/1935, p. 1).

da e abruptamente no sítio Maracujá, do município de Santo Antônio. Challes sofreu de uma hemorragia e ficou ferido acima do olho. Foram transferidos na fazenda do prefeito de Santo Antônio e Challes, logo, foi internado no Hospital Juvino Barreto, hoje hospital das Clínicas. “Ficamos quatro dias no Natal, cujo hospital, admiravelmente localizado na beira do mar e muito bem organizado, é uma excelente estadia”, relatou Challes (*Revue de la Société générale Aéronautique*, 1930, p. 17).

Porém, o problema é que os dois homens, “num mutismo singular”, não demonstraram nenhum reconhecimento desse tratamento, e particularmente Larre Borges, “que nem ao menos deu satisfação sobre a impossibilidade de tomar parte num almoço que lhes devia ser oferecido”. Pior: ao alcançar Montevideo num avião emprestado pela *Aéropostale*, Larre Borges, “em entrevista ao jornal *La Prensa*, destrata grosseiramente o governo e a população natalense”. A imprensa natalense reagiu fortemente: *A República*, no 25 de janeiro de 1930, condenou Larre Borges num artigo intitulado “Ah, Gringo!”; o *Diário de Natal* o chamou de “ingrato, injusto e mal-agradecido”; e, para a revista *Cigarra*, o uruguaio “demonstrou sua insuficiência moral, silenciando sobre gentilezas que recebeu” (VIVEIROS, p. 113). Juntos, os dois depoimentos, o do escritor Mauro de Vasconcelos e o do Viveiros de Castro sobre Challes e Larre Borges, permitem imaginar a relação que o Natal, tendo o desejo de amar e de ser amada pelo mundo afora, nutria com os pilotos estrangeiros. O afã de ser reconhecida pelos pilotos, esses visitantes do “progresso” tecnológico, era como a comprovação de um reconhecimento internacional.

A memória da Aéropostale no Natal

De toda essa história de paixões e aventuras, dessa geografia concreta e íntima tão rica e complexa, o que resta? Esse período deu um primeiro impulso a uma história que ia duravelmente marcar o Rio Grande do Norte. Em 1942, a Base Aérea brasileira se assentou do lado das construções francesas e os norte-americanos, que já tinham se instalado com a companhia civil *Pan American Airways*, implantaram o *Parnamirim Field* do outro lado da pista de aterrissagem. Os brasileiros aproveitaram os prédios franceses para instalar

setores administrativos da Base Aérea ou ainda o Cassino dos Oficiais (PEIXOTO, 2003, p. 72). No Aeroporto Augusto Severo de Parnamirim, permanecem edifícios da *Aéropostale*, sem que sejam abertos à visitação. Porém, o aeroporto foi desativado em 2014 e substituído, num projeto controverso (NONATO JUNIOR e THÉRY, 2017), pelo Aeroporto Internacional do Natal, localizado em São Gonçalo do Amarante. Um belo espaço de exposição foi inaugurado no Aeroporto Augusto Severo (*Tribuna do Norte*, 29/01/2020), mas o próprio nome, “Centro Cultural Trampolim da Vitória”, indica que o foco é, antes de tudo, a gloriosa época, para o Natal, da Segunda Guerra mundial.

A base internacional de hidroavião, o Terminal da Rampa na beira do rio Potengi, foi revitalizada e o governo do RN idealizou nesse local um “Memorial do Aviador” (*AgoraRN*, 24/01/2020). A esperança é que, junto com Centro Cultural Trampolim da Vitória, esse novo complexo cultural venha suprir uma lacuna; pois, até agora, seja por razões econômicas e políticas ou seja ainda por conflitos em torno do legado da companhia *Latécoère/Aéropostale*¹¹, ainda não há, no Rio Grande do Norte, espaços concretos para contribuir de maneira emblemática para a institucionalização da memória da aviação internacional, e francesa em particular, nos anos 1920 e 1930.¹² Para perpetuar uma página de história da cidade muito pouco conhecida pela população natalense, sobretudo se for comparada com a época de ocupação norte-americana, restam alguns livros e artigos escritos por historiadores e amantes da cidade do Natal, assim como elementos avulsos na toponímia da cidade, tais como a

¹¹ Ao se debruçar sobre essa temática de pesquisa, os próprios autores dessas linhas adivinharam, a partir de não-ditos e silêncios constrangidos, que a memória da companhia francesa está longe de ser uma história pacífica... No Rio Grande do Norte, são atualmente dois municípios que podem reivindicar esse legado, o Natal e Parnamirim. Do lado francês, a memória dessa epopeia comercial foi manchada por escândalos políticos e financeiros que aconteceram durante a conturbada década de 1930, pois o Estado francês desmantelou a *Aéropostale* antes de criar a *Air France*, numa operação que enfraqueceu o projeto comercial erguido por Marcel Bouilloux-Lafont, o qual entrou em falência. O próprio Mermoz lamentou o enfraquecimento da aviação francesa: “Estávamos então quatro anos na frente da concorrência estrangeira. Logo estouraram as lutas financeiras e políticas e, finalmente, a queda da *Aéropostale*. O senhor Marcel Bouilloux-Lafont, covardemente abandonado e despojado, teve que afastar-se” (2011, p. 83).

¹² Assinalamos, no entanto, uma exposição temporária de fotografias na ALRN, apresentada em 2014 por uma pesquisadora de Santa Catarina, Mônica Cristina Corrêa, presidente da Associação Memória da *Aéropostale* no Brasil. Mônica Corrêa estava também presente no Natal a fim de preparar o terreno para a Fundação *Raid Latécoère*, que quis retratar a rota entre os diferentes lugares da antiga linha. O canal de televisão franco-alemão *Arte* produziu um belo filme documentário, no qual cineastas acompanham os voos da Fundação *Raid Latécoère* (CADOR, 2018).

Escola Estadual Jean Mermoz, as ruas Paul Vachet, Maryse Bastié, Jean Mermoz, ou ainda... a avenida Saint-Exupéry¹³

Hoje, se boa parte da população natalense ignora completamente quem é Jean Mermoz, não é raro ouvir natalenses envaidecendo-se pela associação de sua cidade com o nome de Saint-Exupéry. Esse é o grande mistério em torno da *Aéropostale*, que continua pairando sobre o Rio Grande do Norte: Antoine de Saint-Exupéry, piloto da companhia francesa e autor do consagrado *O pequeno Príncipe* (1943), teria pisado no Natal? Entre 1929 e 1931, Saint-Exupéry era o chefe da *Aéropostale Argentina*, e além de assegurar o funcionamento dos serviços postais existentes que uniam Buenos Aires a Assunción, a Santiago e ao Rio de Janeiro, ele permitiu ampliar as rotas da *Aéropostale*, em direção à Patagônia e à Terra do Fogo. O Natal foi de tamanha importância nas trilhas da aviação internacional que fica difícil não conceber uma passagem do piloto escritor por essas terras. Na entrevista em que disse ter conhecido Mermoz (ver acima), José Mauro de Vasconcelos estava respondendo a uma pergunta sobre suas influências literárias. Ele fala dos encontros com Mermoz e conclui: “e talvez tenha conhecido Exupéry nessa época, em 1930” (*Manchete*, 1973, p. 37). Além da imagem de Mermoz levando no colo o pequeno José, o escritor brasileiro se empenha em recriar uma outra imagem – lembrança ou miragem? –: a de Saint-Exupéry que o abraça, num gesto que revestiria simbolicamente um valor de transmissão da vocação literária.

Da mesma forma, outras vozes, com tom mais afirmativo, levantam essa hipótese de Saint-Exupéry ter passado por Natal. Nilo Pereira, escritor e jornalista, que foi também deputado estadual, escreveu um artigo intitulado “Conheci Saint-Exupéry em Natal” (*Tribuna do Norte*, 1985). E Pery Lamartine, escritor e aviador, neto do governador Juvenal Lamartine, indicando várias pessoas da alta sociedade natalense que teriam conhecido o piloto, acaba por comentar rotundamente: “Não dá para pôr dúvidas nos depoimentos aqui apresentados, pois se trata de pessoas idôneas que jamais fantasiariam histó-

¹³ Nessa avenida, em 2019, uma raposa, atropelada por um carro, foi resgatada por guardas municipais (*AgoraRN*, 11/01/2019). Há coincidências bastante curiosas, embates inesperados entre a ficção e a realidade, pois no grande sucesso de Saint-Exupéry, o pequeno príncipe, aprendendo a empatia e a solidariedade, cria uma amizade com uma raposa, da mesma forma que, na anedota contada pela imprensa local, os guardas municipais do Natal e os serviços de veterinários deram um novo sopro de amor e vida para o animal...

rias dessa natureza, pois eles nada tinham a lucrar com isso” (1995, p. 67).

Contudo, não há, nos arquivos da *Aéropostale*, nenhum registro de um voo de Saint-Exupéry para o Natal. Paulo Viveiros ou Luís da Câmara Cascudo, que como jornalistas acompanharam de perto as visitas de pilotos estrangeiros, nunca mencionaram a presença de Saint-Exupéry – e pode-se imaginar o quanto Câmara Cascudo, com sua sensibilidade literária, teria ficado entusiasmado por um encontro com o escritor francês. Na ausência de provas tangíveis, a polêmica regularmente emerge na imprensa potiguar. Um exemplo significativo é um artigo do *Novo Jornal* (25/12/2012, p. 13), em que várias pessoas entrevistadas contestam as “provas” que apareceriam no livro *Asas sobre Natal* (2012), do jornalista João Alves de Melo. Em duas fotos do livro, tiradas no Natal, aparece um homem muito parecido com Antoine de Saint-Exupéry... Ora, se trataria, na verdade, do tenente Jean Pierre, que fez parte da tripulação do avião “*Croix du Sud*”.

Sem voos registrados, ainda é possível considerar que Saint-Exupéry teria passado por Natal como “passageiro de navio”, numa escala, o que sugere o aviador Jean-Gérard Fleury num depoimento transcrito por Alves de Melo (*Novo Jornal*, 25/12/2012, p. 13). Contudo, a questão permanece duvidosa e afinal não parece ser tão relevante em termos históricos, pois mesmo na hipótese em que Saint-Exupéry teria conhecido a cidade, ele não desempenhou um papel importante para a aviação no Rio Grande do Norte, como é o caso de Mermoz. Porém, essa interrogação sem resposta remete à reflexão do crítico literário Franco Moretti (2003, p. 13-16), para quem a geografia, longe de ser um recipiente inerte, é uma força ativa que incorpora o campo literário em profundidade, de tal forma que os textos ficcionais e as figuras lendárias da história literária podem impregnar as representações sobre um determinado espaço.

De fato, resulta absolutamente fascinante a construção de narrativas e de uma geografia mítica envolvendo Saint-Exupéry em Natal... No Estado do Rio Grande do Norte, há alguns baobás, em particular a árvore majestosa do município de Nísia Floresta, atualmente na região metropolitana de Natal e a poucos quilômetros de Parnamirim. Em plena cidade do Natal, no bairro de Lagoa Nova, um baobá resistiu à tendência urbanística de se asfaltar tudo. O

terreno dessa árvore nativa da África foi comprado pelo poeta e advogado Diógenes de Cunha Lima, que defende a ideia de que Saint-Exupéry visitou o Natal (1999, p. 278). Uma lenda potiguar pretende que a árvore – a de Nísia Floresta ou a do Natal – teria sido a fonte de inspiração de Saint-Exupéry para escrever *O pequeno Príncipe*, no qual, além de um desenho de baobá, essa árvore aparece como o motivo de uma reflexão alegórica, quando o protagonista se livra das sementes dos baobás para evitar que imensas árvores invadam a natureza do planeta. Em 2009, Diógenes de Cunha recebeu inclusive o sobrinho-neto de Saint-Exupéry e tirou fotos com ele na frente da árvore de Lagoa Nova. (*Natal.rn.gov.br*, 07/05/2009).

Mas não é tudo: “Além do próprio baobá, desenhos de dunas, da estrela-cometa (que também é símbolo da capital potiguar) falésias e um vulcão (provavelmente o Pico do Cabugi), também ilustram a obra” (*Globo1 RN*, 21/09/2018), de maneira que o Natal teria sido o berço da inspiração de Saint-Exupéry, para os desenhos e o texto de seu conto filosófico! O que se vê, aqui, é como a presença eventual do escritor foi carregada de uma dimensão simbólica, um valor de prestígio para uma cidade que sonha em ter um protagonismo maior na cena cultural.

O olhar estrangeiro e a constituição de paisagens culturais

As narrativas que associam Saint-Exupéry e o Natal; as reminiscências de José Mauro de Vasconcelos sobre as figuras de pilotos aventureiros; as crônicas jornalísticas em que Luís da Câmara Cascudo estampa suas garras de grande estilista; os inúmeros relatos de pilotos e membros de tripulações aéreas; ou, ainda, a biografia que Kessel escreve sobre Mermoz com todo seu brilho de escritor, num livro que pode ser considerado como o grande legado literário desse encontro entre a aviação francesa e o Natal. Todos esses elementos o indicam: há, na presença dos aviadores franceses nessa cidade, uma certa “mitologia”, com uma quantidade importante de escritos e a sombra de alguns escritores de grande valor literário, os quais mencionaram o Natal em seus textos ou então ficam associados, de alguma forma, com o território e sua memória.

Um dos elementos fascinantes de toda a produção escrita mencionada é que ela permite dar conta do olhar estrangeiro sobre o território do Natal, modelando, em certa medida, a geografia da região, e fazendo dela um espaço de projeção subjetiva. Para o geógrafo Carl Sauer, a paisagem não é só o espaço físico que se enxerga, mas ela é também, de maneira bilateral e interdependente, uma expressão cultural que emerge de uma percepção fenomenológica e de representações socioculturais (SAUER, 1998, p. 22). A visão do Natal, que o piloto italiano Ítalo Balbo descrevia como “*a città stessa del sogno*” – a cidade mesmo do sonho (1932, p. 205) –, devia encarnar, na mente dos pilotos, a concretização de grandes aventuras, uma grande meta simbolizando a vitória numa época em que havia ainda muitos acidentes aéreos e mortes. Joseph Kessel o sugere poeticamente quando escreve, a propósito de Mermoz, que “sua alegria, seu apaziguamento, sua possível felicidade”, se encontravam em cima do Saara ou do litoral espanhol, mas “antes de tudo quando, após uma longa e dura travessia, onde por vezes tinha roçado a morte na qual tantas vezes pensava, ele via, no fundo da noite oceana, encender-se o farol dos Reis Magos” (1965, p. 423).

Nessa aproximação do Natal após horas de voos transatlânticos, alguns lugares, talvez menos famosos em outras circunstâncias, ganham novos contornos. Assim é o caso dos rochedos São Pedro e São Paulo, pequenas ilhas a mais de 980 km do Natal que Mermoz mencionou em seus textos autobiográficos, apesar de que não conseguiu enxergá-los nitidamente na sua primeira travessia do Aequipe do piloto quando enxergam “uma mancha negra sobre as águas” (2011, p. 139-140). Na anotação similar de Costes e Le Brix (1928, p. 35) – “o Rochedo de São Paulo, desnudado, selvagem, deve estar em algum lugar embaixo” –, constata-se a relevância desse minúsculo ponto marítimo, como referência ou baliza de orientação, antecipação ainda longínqua da chegada ao continente. E no litoral brasileiro, antes mesmo do farol dos Reis Magos no Natal, é o Cabo São Roque, ponto da costa brasileira mais próximo da África, que suscita as maiores emoções para Mermoz e que desperta nele, posteriormente, uma onda de lirismo:

Diante de mim, na linha do horizonte, destacou-se lentamente um rochedo. Reconheci a ponta de São Roque. Fiquei pasmado, o estômago se contraiu e senti uma pancada no coração. Julguei que o meu espírito se desprendia do corpo e não tive mais controle dos

meus movimentos. O aparecimento de terra depois de ter sulcado o oceano me deslumbrou. Foi um minuto emocionante, o grande minuto de nossa viagem. Soltei um grito e Dabry e Gimié acorreram. Não abri a boca. Dabry exclamou: São Roque (2011, p. 67)

Essa é a magia da invocação do nome, a força contida na toponímia: a exclamação de Dabry resume todo o entusiasmo do sucesso alcançado pela tripulação. E a geografia particular dos pilotos parece muito mais constituída por marcas de orientação nos mapas e nos voos do que por paisagens concretas. São localizações, o rochedo São Paulo, o cabo São Roque, que materializam avanços na exploração de novas linhas, remetendo ao lugar comum da conquista, do avião europeu desbravador. Nessa ótica do desbravamento, as atitudes e palavras dos pilotos, em seus relatos, não são sempre isentas de uma certa arrogância no que diz respeito à caracterização do cenário e da população local. Assim, Maryse Bastié, figura apaixonante, de trajetória inédita, pois de modista se tornou uma estrela da aviação, descreve o Natal e seus habitantes superficialmente, deixando escapar uma visão preconceituosa:

O Natal é um porto mais feio do que exótico: um sol ardente, uma vegetação luxuriante, nativos que parecem ter-se caído aqui vindo do fundo das pampas, espécimes de todas as raças do Sul que para qualquer motivo brincam com a faca (*L'ÉRO*, 1936, p. 3).

Poder-se-ia conceber, para defender Bastié, que ela não confunde a vegetação do Rio Grande do Sul com a do Rio Grande do Norte, pois em francês a palavra “pampa”, na linguagem coloquial, pode designar qualquer lugar campestre totalmente isolado e selvagem; mas então essas palavras nem menos conotam um forte desprezo, o desprezo de uma europeia urbana, supostamente “civilizada”, para estrangeiros “caipiras”.

Tirando a tonalidade preconceituosa dos comentários de Bastié, há neles dois elementos que revelam representações recorrentes dos pilotos e dos escritores ou jornalistas franceses. Em primeiro lugar, a caracterização de uma cidade do Natal provincial, apagada, melancólica. Joseph Kessel, que leu os textos do seu amigo Mermoz e viajou no Brasil, puxa esse fio exótico a fim de construir descrições pitorescas, numa atmosfera dos “tristes trópicos”, para retomar o lugar comum do antropólogo Lévi-Strauss. “A pequena cidade triste e pobre com suas ruas de terra batida e esburacada, suas casas irregulares e

mornas, o fulgor impiedoso de sua vegetação, sua população negra miserável, tinha um encanto surdo, secreto, nostálgico (KESSEL, 1965, p. 351)". Kessel reforça os traços de uma cidade inativa e dessa forma levanta um imaginário exótico para o leitor europeu, estabelecendo também um contraponto à ação incansável dos pilotos. O escritor do aclamado romance *O Leão* (1958) ou ainda de *A Bela da tarde* (1928), adaptado no cinema por Luís Buñuel, faz mais do que escrever a biografia de Mermoz: compõe uma ode em prosa sobre o piloto e lhe dá uma espécie de túmulo literário, servindo-se de tudo – aventuras, personalidades e elementos naturais – para criar emoção e poesia.

Esse registro melancólico domina quase todas as páginas em que Kessel se esforça em criar uma cor local, nos episódios da vida de Mermoz no Natal. Ao longo do texto, a natureza é indolente; o clima amolece e enfebrece os homens; a “índia” que se ocupa da cantina no campo de pouso em Parnamirim fala numa “língua mole, molhada e cantada na qual ressoava docemente o charme do Brasil” (1965, p. 423). Esse clichê não é dos mais oportunos do texto, cuja mistura de lirismo e de tom jornalístico se revela muito mais pertinente em outros momentos, mas ele revela o que o escritor almeja produzir: isto é, um certo “charme do Brasil”, uma geografia onírica, na encruzilhada entre representações estereotipadas dos trópicos e o tom do cronista que se inclina sobre a beleza solene da natureza, esquecendo por algum momento o zumbido dos aviões. “Havia um luar intenso. O Rio Potingui¹⁴, a campanha por volta, a areia da praia, as lagoas, tudo tinha o verniz de uma luz lisa sobre a qual cada aresta de casa, cada folha de coqueiro estava minuciosamente pintada” (1965, p. 347). A beleza desse cenário melancólico é completa quando Mermoz, o herói, se deixa encantar por esse charme lânguido, no enrubescer do pôr-de-sol... “O triste porto do Natal, as pobres casas ocre, amarelas e rosas, o nostálgico e febril cansaço de seus habitantes, o raio vespéral dos Reis Magos, Mermoz os amava surdamente” (KESSEL, 1965, p. 390).

Em segundo lugar – voltando às palavras de Maryse Bastié, mas também às descrições de Kessel, que em diversos momentos faz menção da vegetação tropical, com “coqueiros”, “bananeiras” e “buganvílias” (1965, p. 352) –, repetem-se, em muitos artigos ou livros em torno dos voos da *Aéropostale*

¹⁴ Trata-se, evidentemente, do rio Potengi, na ortografia errada do português transcrito por Joseph Kessel.

no Nordeste, comentários exaltados sobre a força da natureza. “A floresta virgem brasileira se ergue sobre a rota profunda de mistérios, a encosta abrupta, os ventos furiosos com seus caprichos desconhecidos; mas essa hostilidade, despertada pelas alas, aparece para Mermoz com as vestes de uma nova sedução” (*Le Figaro*, 1936, p. 3). Mais uma vez, observa-se aqui o poder atrativo do exotismo. Na época, havia ainda mais trechos de mata atlântica intacta, “virgem”, no litoral brasileiro, mas a insistência nos mistérios impenetráveis e na hostilidade da natureza serve de teatro ideal para a representação de um piloto europeu que luta, conquista e doma esse universo desconhecido.

Os que acompanharam Mermoz em 1930 nas suas tentativas de decolagem a partir da Lagoa de Bonfim ou então, em 1934, quando as inundações e as térmitas deixaram o campo de Parnamirim impraticável, põem de relevo a aspereza das condições e o cenário natural incomum para ir até as instalações, a rota de chão batido, as dunas, o mato, os mosquitos. Além dos estereótipos da descrição exótica, sente-se, no texto de Kessel e nos depoimentos deixados por diversos membros da *Aéropostale*, uma autêntica fascinação frente à imensidão de paisagens ainda pouco modificadas pela ação humana. “A lagoa de Bonfim era magnífica, muito selvagem, vasta o suficiente para permitir vários sentidos de descolagem. Nos parecia ainda mais bonita se algumas ondulações viessem agitar as águas e se o calor não nos esmagasse tanto”, escreve o engenheiro Larcher (1968-1969, p. 136). A ação do homem contrasta aqui com a impassibilidade aparente da natureza.

No confronto entre a agitação da aviação e a força bruta da natureza, é como se a sensibilidade às emoções e à poesia das paisagens fosse atizada. O general Davet se deixa assim levar por uma onda de lirismo: “A esplêndida paisagem, implacável como tudo o que dura, porém doce de tudo o que lhe trazemos de humanamente perecível, nós que vamos embora, se encobre de silêncio” (DAVET, 1968-1969, p. 193). De algum modo, essas fortes emoções frente a paisagens remetem à intuição de Nelson Brissac Peixoto, para quem “aquele que não é do lugar, que acabou de chegar, é capaz de ver aquilo que os que lá estão não podem mais perceber” (1998, p. 363). Por certo, esse tipo de olhar não é apenas o privilégio do visitante de fora, o qual, aliás, pode perfeitamente ignorar esse fundo de coisas quase imperceptíveis. Contudo, o

olhar do estrangeiro, quando sensível e atento, seria de fato propício para nos convidar a ver ou rever o mundo e suas belezas com olhos novos, pois “o estrangeiro toma tudo como mitologia, como emblema. Reintroduz imaginação e linguagem onde tudo era vazio e mutismo (BRISSAC PEIXOTO, 1988, p. 363).

Considerações finais

Os anos 1920 e 1930 são proverbialmente chamados de “anos loucos”: à tragédia humana da guerra e da gripe espanhola sucede uma época que entrelaça materialismo hedonista e idealismo otimista. Entre negócios e aventura, na junção dos interesses de empreendedores audaciosos e de jovens e impetuosos pilotos, a história da linha aérea postal da *Latécoère / Aéropostale* é fruto de seu tempo. Na fórmula de Philippe Forest, escritor que, décadas depois, se interrogou sobre os sonhos dessa aventura comercial, o que surgia com a aviação comercial pós-Primeira Guerra mundial era “uma mitologia nova” (2010, p. 68). Essa mitologia, na França, tinha como herói principal o “Arcanjo”, apelido de Mermoz, e como ideal “os valores galantes e cavaleirescos da liberdade”, assim como “a tarefa de traçar as linhas em torno do mapa-múndi, para melhor demonstrar que a terra, doravante, estava unida” (FOREST, 2010, p. 61). Nas palavras enfáticas de Mermoz, “a aviação foi o resultado de uma obra de fé. Por isso ela tem sua mística, seu apostolado, seu martirologio” (2011, p. 145).

Philippe Forest, em seu belo romance desiludido, assinala de que forma essa utopia da aviação, como elo definitivo entre diversas partes do mundo, já continha em si os germes da rivalidade nacionalista e em poucos anos entrou em colapso, com a emergência do fascismo e logo a violência da Segunda Guerra mundial. Restam, no entanto, a memória desses tempos entusiasmados, os relatos da imprensa e dos pilotos, as imagens daquela aventura que afetou os homens e os territórios nas diversas partes em que se assentou a linha – e particularmente no Natal, ponto crucial de todo esse dispositivo comercial. Para essa capital de uma pequena província, a presença de companhias aéreas internacionais constituía a promessa de conquistar um maior espaço na dinâmica interna do território brasileiro e de se integrar ao circuito das nações internacionais. Acolhendo a *Aéropostale*, a cidade passou nesses

anos por ações de modernização e modificações estruturais, talvez ainda pequenas, mas decisivas, como no caso de uma extensão de suas atividades e de seu povoamento em direção ao sul, com a construção de campo em Paranamirim. Nem menos importante – embora mais difícil de apreender e medir, e também mais suscetível de ser perdido na ausência de políticas favorecendo a transmissão cultural –, é o legado desse período da aviação nas mentes e nas memórias, com toda uma série de relatos, imagens, divagações poéticas, assim como representações do espaço potiguar pelo olhar do estrangeiro.

Referências

NATAL (RN). A República. **Jornal Oficial do Estado**, n. 167, jul. 1928.

AGORARN (Natal). **Infraestrutura espera encerrar as obras do Museu da Rampa, em Natal, até junho**: novo museu vai contar a importância de Natal para os primórdios da aviação e também a participação da cidade na Segunda Guerra Mundial. Natal: AGORARN, 2020. Disponível em: <https://agorarn.com.br/geral/infraestrutura-espera-encerrar-as-obras-do-museu-da-rampa-em-natal-ate-junho/>. Acesso em: 10 dez. 2022.

AGORARN (Natal). **Raposa vítima de atropelamento é resgatada por guardas municipais**: animal recebeu os cuidados veterinários e no dia seguinte foi deslocado para o Aquário Natal, na zona Norte da capital, onde segue com o tratamento até o pleno restabelecimento. Natal: AGORARN, 2019. Disponível em: <https://agorarn.com.br/policia/raposa-vitima-de-atropelamento-e-resgatada-por-guardas-municipais/>. Acesso em: 10 dez. 2022.

MELO, J. A. **Asas sobre Natal**: pioneiros da aviação do Rio Grande do Norte. Natal: Fundação José Augusto, 2012.

ARRAIS, R. Traversées et permanences françaises: les pilotes et les avions de la Compagnie Générale Aéropostale dans la ville de Natal (Brésil) avant la Seconde Guerre mondiale. In: MARTINIÈRE, G; MONTEIRO, É. **Les échanges culturels internationaux**: France, Brésil, Canada-Québec (XIXe - XXe siècles). Paris: Les Indes savantes, 2013. p. 285-308.

ARRAIS, R. **De rochedo a arquipélago**: a emergência de São Pedro e São Paulo na pesquisa científica brasileira. Recife: Companhia Editora de Pernambuco (CEPE), 2018.

BALBO, I. **Stormi in volo sull'Oceano**. Verona: Mondadori Editore, 1932.

BIE, A. Les grands raids de l'Atlantique Sud de 1933 à 1935. **Aviation Magazine**, Paris, v. 296, n. 17, p. 21-23, avril. 1960.

PEIXOTO, N. B. O olhar do estrangeiro. *In*: NOVAES, A. **Olhar**. São Paulo, Companhia das Letras, 1988. p. 361-365.

CADOR, Y. **Les 100 ans de l'Aéropostale**: sur les traces de pilotes mythiques. [s.l.]: Chaîne Arte TV, 2018. (Film documentaire)

CASCUDO, L. C. **História da cidade do Natal**. Natal: EDUFRN, 2010.

CASCUDO, L. C. **No caminho do avião**: notas de reportagem aérea (1922-1933). Natal: Edufrn, 2007.

CARVALHO, Í. **Centro Cultural Trampolim da Vitória, em Parnamirim, abre as portas**. Natal: Tribuna do Norte, 2020. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/centro-cultural-trampolim-da-vita-ria-em-parnamirim-abre-as-portas/470899>. Acesso em: 10 dez. 2022.

CIGARRA. Natal, v. 1, n. 1, nov. 1928.

COSTES, D.; LE BRIX, J.-M. **Notre tour de la terre**. Paris: Hachette, 1928.

LIMA, D. C. **Natal**: biografia de uma cidade. Rio de Janeiro: Lidador, 1999.

SILVA, R. **Jean Mermoz**. Natal: Sebo Vermelho, 2020.

DABRY, J. Première traversée postale de l'Atlantique Sud. **Icare**, Paris, n. 68-69, p. 152-165, 1969.

DAVET, R. De l'Arc-en-ciel à la Croix du Sud. **Icare**. Paris, n. 68-69, p. 192-197, 1969.

BURE, G. **Les secrets de l'Aéropostale**: les années Bouilloux-Lafont 1926-1944. Toulouse: Privat, 2006.

DEFFONTAINES, P. L'évolution des transports au Brésil vers l'aviation. **Bulletin de la société des géographes de Lille**, Roubaix - Lille - Tourcoing, p. 19-26, dez. 1936.

FOREST, P. **Le siècle des nuages**. Paris: Gallimard, 2010.

GLOBO1 (Rio Grande do Norte). **No Dia da Árvore, conheça a história de um baobá em Natal que pode ter inspirado autor de 'O Pequeno Príncipe'**. Natal: G1, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2018/09/21/no-dia-da-arvore-conheca-a-historia-de-um-baoba-em-natal-que-pode-ter-inspirado-autor-de-o-pequeno-principe.ghtml>. Acesso em: 10 dez. 2022.

GROS, G.-J. L'exploit de Maryse Bastié. **Le Monde illustré**, Paris, n. 4125, jan. 1937.

HEIMERMANN, B.; MARGOT, O. **L'Aéropostale**: la fabuleuse épopée de Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet. Paris: Arthaud, 1994.

KESSEL, J. **Mermoz**. Paris: Gallimard, 1965.

KUSTER, B. If the images of the present don't change, then change the images of the past': zur exposition coloniale internationale, Paris 1931. *In*: KAZ-EEM, B.; MARTINZ-TUREK, C.; STERNFELD, N. **Das unbehagen im museum**: postkoloniale museologien. Viena: Turia; Kant, 2009. p. 77-109.

L'AÉRO. Auprès de tels hommes je me suis sentie si petite! **Maryse Bastié**, n. 234, jul. 1936.

LA REVUE AIR FRANCE. Paris, n. 5, mar. 1936.

FARIA, O. L. **Em Alpendres d'Acauã**: conversa com Osvaldo Lamartine. Fortaleza: Imprensa Universitária; Natal: Fundação José Augusto, 2001.

FARIA, P. L. **Epopeia nos ares**. Natal: Fundação José Augusto do Rio Grande do Norte, 1995.

LARCHER, P. L'odyssée du 'Comte de la Vaulx'. **Icare**, Paris, n. 68-69, p. 130-140, 1969.

LE FIGARO. Souvenirs sur Mermoz. **Paris**, p. 1-3, dez. 1936.

LERCH, D. Pierre Deffontaines (1894 - 1978): un des fondateurs de la géographie humaine dans la galaxie sociale de Robert Garric”, *In: Mélanges de science religieuse*. **Lille**, Université catholique de Lille, tomo 77, n. 2, p. 59-66, juin. 2020.

LE GRAND RAID TRANSATLANTIQUE-SUD DE CHALLE ET LARRE BORGES. **Revue de la société générale aéronautique**, Argenteuil, n. 1, p. 11-18, avril. 1930.

BRANDÃO, R. M. A gestão da cidade: o papel da Intendência Municipal na construção de uma Natal Moderna (1890-1930). **Revista Espacialidades**, v. 2, n. 1, p. 1-21, 2009.

MERMOZ, J. **Mes vols**. Paris: Flammarion, 2011.

MERMOZ, DABRY ET GIMIE ONT BRILLAMMENT TRAVERSE L'ATLANTIQUE SUD. **L'Auto**, n. 10, mai. 1930.

MORETTI, F.; VASCONCELOS, S. G. (trad.). **Atlas do romance europeu 1800-1900**. São Paulo: Boitempo, 2003.

NARBONNE, R. **Baliseurs de ciels**. Paris: Flammarion, 1945.

NASCIMENTO, P. Todos contra um. **Novo Jornal**, Natal, n. 969, dez. 2012.

NONATO JUNIOR, R.; THÉRY, H. O Rio Grande do Norte no Brasil: uma contextualização em imagens. **Confins**, n. 32, set. 2017. DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.12315>. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/12315#quotation>. Acesso em: 10 dez. 2022.

A TRAVESSIA TRANSATLÂNTICA DO 'CENTAURO'. **O Jornal**, Rio de Janeiro, n. 4811, jun. 1935.

PEIXOTO, C. **A história de Parnamirim**. Natal: Z Comunicação, 2003.

TORRES, R. P. Le valeureux pilote de ligne Jean Mermoz, ancien athlète complet et nouveau recordman, est plus connu en Amérique du Sud qu'en France”. **Le Miroir des Sports**, Paris, n. 535, abr. 1930.

PREFEITURA DE NATAL (Natal). **Sobrinho de Saint-Exupéry visita baobá do poeta**. Natal: Prefeitura de Natal, 2009. Disponível em : <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-407.html>. Acesso em: 10 dez. 2022.

SANTOS, J. M. As confissões de José Mauro de Vasconcelos. **Manchete**, Rio de Janeiro, edição 1115, p. 34-38, 1973.

SAUER, C. A morfologia da paisagem. *In*: CORREA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998. p. 12-73.

MEDEIROS, A. L. S. R. **Amélia Duarte Machado, a viúva Machado: a esposa, a viúva e a lenda na Cidade do Natal (1900-1930)**. 2013. 125f. Dissertação (Mestrado em História) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/19553>. Acesso em: 10 dez. 2022.

TEIXEIRA, R. O rio Potengi e a cidade do Natal em cinco tempos históricos: aproximações e distanciamentos. **Confins**, n. 23. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/10047>. Acesso em: 10 dez. 2022.

PEREIRA, N. **Conheci Saint-Exupéry em Natal**. Natal: Tribuna do Norte, 1985. p. 3

VACHET, P. Quelques souvenirs. **Icare**, Paris, n. 68-69, p. 118-119, 1969.

VACHET, P. **Avant les jets**. Paris: Hachette, 1964.

CÓE, F. V. **A aviação em Natal nos anos vinte**. 2010. 77 fls. Monografia (Bacharelado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010. Disponível em: <http://ftp.editora.ufrn.br/bitstream/123456789/557/1/A%20avia%C3%A7%C3%A3o%20em%20Natal%20nos%20anos%20vinte.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2022.

VERDIER, A. Mermoz-Latécoère. **L'Homme libre**, Paris, n. 5057, mai. 1930.

VIVEIROS, P. **História da aviação no Rio Grande do Norte**. Natal: EduRN, 2008.