

AS MEMÓRIAS DA AVIAÇÃO E A HOSPITALIDADE NO BRASIL*

Alexandre Faro Kaperaviczus**
Airton José Cavenaghi***

Resumo

Este trabalho tem como propósito apresentar momentos marcantes da aviação brasileira que se revestiram de genuínas manifestações de hospitalidade. Os estudos da hospitalidade e da aviação no Brasil são bastante recentes, sendo que há pouca bibliografia disponível sobre o tema, (KAPERAVICZUS, 2015; SANTOS, 2017; SALVA, 2017). Desta forma o artigo é iniciado com a apresentação dos primórdios da aviação, partindo do sonho de Icaro e culminando com o triunfo de Santos Dumont com o 14 Bis em Paris. Em um segundo momento é narrada a epopéia de João Ribeiro de Barros ao concluir a travessia do Atlântico a bordo da Aeronave "Jahú", que rendeu aos aviadores brasileiros calorosas acolhidas e efusivas comemorações onde, de forma carinhosa, eram recebidos como verdadeiros heróis, inaugurando, assim, a hospitalidade no seio da aviação brasileira. Tal fato foi abordado em uma entrevista com o Tenente Brigadeiro do Ar Aprígio Eduardo de Moura Azevedo oficial da reserva da Força Aérea Brasileira. Finalizando o artigo são apresentados outros momentos marcantes da aviação brasileira e mundial onde a hospitalidade também se fez presente pelo apreço e acolhida da população. Trata-se, assim, de uma pesquisa de caráter exploratório com análise qualitativa e uso da metodologia histórica na recuperação e compreensão dos documentos encontrados relativos ao objeto de estudo.

Palavras Chave: Hospitalidade. Aviação. Memória. História. Brasil.

THE MEMORIES OF AVIATION AND HOSPITALITY IN BRAZIL

Abstract

The purpose of this work is to present some of the most striking moments in Brazilian aviation that have undergone genuine hospitality. Hospitality and aviation studies in Brazil are quite recent. On the subject there is little bibliography available (KAPERAVICZUS, 2015; SANTOS, 2017; SALVA, 2017). In this way the article begins with the presentation of the beginnings of aviation, starting from the dream of Icaro and culminating with the triumph of Santos Dumont with the 14 Bis in Paris. In a second moment, the epic of João Ribeiro de Barros was narrated as he completed the Atlantic crossing aboard the "Jahú" Aircraft, which yielded to the warm Brazilian airmen welcome and effusive celebrations where, in a caring way, they were received as true heroes, inaugurating, thus, the hospitality within the Brazilian aviation. This fact was approached in an interview with the Brigadier of the Air Aprígio Eduardo de Moura Azevedo official of the reserve of the Brazilian Air Force. At the end of the article are presented other important moments of Brazilian and world aviation where hospitality was also present by the appreciation and acceptance of the population. It is, therefore, an exploratory research with qualitative analysis and use of the historical methodology in the retrieval and understanding of the documents found regarding the object of study.

Keywords: Aviation. Memory. History. Brazil.

LAS MEMÓRIAS DE LA AVIACIÓN Y DE LA HOSPITALIDAD EN BRASIL

Resumen

Este trabajo tiene como propósito presentar momentos marcantes de la aviación brasileña que se revestir de genuinas manifestaciones de hospitalidad. Los estudios de la hospitalidad y la aviación en Brasil son bastante recientes, existiendo poca bibliografía disponible sobre el tema (KAPERAVICZUS, 2015; SANTOS, 2017; SALVA, 2017). Se inicia con la presentación de los primordios de la aviación, partiendo del sueño de Icaro y culminando con el triunfo de Santos Dumont con el 14 Bis en París. En un segundo momento se narra la epopeya de João Ribeiro de Barros al concluir la travesía del Atlántico a bordo de la Aeronave "Jahú", que rindió a los aviadores brasileños calorosos acogidos y efusivas conmemoraciones donde, de forma cariñosa, eran recibidos como verdaderos héroes, inaugurando, así, la hospitalidad en el seno de la aviación brasileña. Este hecho fue abordado en una entrevista con el Teniente Brigadeiro del Aire Aprendio Eduardo de Moura Azevedo oficial de la reserva de la Fuerza Aérea Brasileña. Finalizando el artículo se presentan otros momentos marcantes de la aviación brasileña y mundial donde la hospitalidad también se hizo presente por el aprecio y acogida de la población. Se trata, así, de una investigación de carácter exploratorio con análisis cualitativo y uso de la metodología histórica en la recuperación y comprensión de los documentos encontrados relativos al objeto de estudio.

Palabras Clave: Hospitalidad. La aviación. La memoria. Historia. Brasil.



Licenciada por Creative Commons
Atribuição Não Comercial / Sem
Derivações/ 4.0 / Internacional

* Este artigo faz parte dos resultados das discussões realizadas no projeto de pesquisa; "O setor aeronáutico brasileiro: percepção dos serviços de hospitalidade"; em desenvolvimento desde do ano de 2015, no Programa de Mestrado e Doutorado em Hospitalidade, da Universidade Anhembi Morumbi-SP (UAM-SP).

** Doutorando em Hospitalidade pela UAM-SP. Mestre em Hospitalidade pela UAM-SP. Especialista em Gestão de Processos pela Universidade Federal Fluminense. Bacharel em Direito pela Fundação de Ensino Octavio Bastos. Bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Academia da Força Aérea. Advogado (Direito Aeronáutico, Marcas e Patentes, Propriedade Intelectual). Piloto, Professor do Curso de Aviação Civil, Professor e Coordenador da Pós-Graduação em Direito Aeronáutico da UAM-SP. Membro do grupo de pesquisa Hospitalidade na Competitividade em Serviços da UAM-SP. Universidade Anhembi Morumbi, 7º andar da Unidade 5 do Campus Vila Olímpia. Rua Casa do Ator, 294, CEP: 04546-001, São Paulo - SP. [farokape@gmail.com]

*** Doutor em História Social (Ciências) FFLCH/USP. Mestre em História Social FFLCH/USP. Licenciatura Plena Em História UNESP/Assis-SP. Professor e pesquisador tempo integral do Mestrado e Doutorado em Hospitalidade. Universidade Anhembi Morumbi UAM-SP. Membro ANPUH_SP. Membro ANPTUR-SP. CV Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8415372088403504>. Universidade Anhembi Morumbi-SP; Mestrado e Doutorado em Hospitalidade, 7º andar da Unidade 5 do Campus Vila Olímpia. Rua Casa do Ator, 294, Cep: 04546-001, São Paulo-SP. [acavenaghi@gmail.com]

1 INTRODUÇÃO

O sonho de voar já se fazia presente na mitologia grega, consubstanciado na lenda mitológica Icaro, e sua frustrada tentativa em deixar o labirinto de Creta voando. Foi assim que o meio aéreo e o voo dos pássaros sempre exerceram fascínio nas pessoas. De crianças a adultos o simples barulho de um motor de avião é suficiente para que se veja um corpo meneando de forma a buscar, no céu, a fonte daquele ruído causador de tanta curiosidade e admiração.

A partir da identificação do “magnetismo” que o voo exerce no imaginário das pessoas, este artigo procurou pesquisar a evolução das máquinas voadoras e a acolhida consubstanciada em genuínas demonstrações de hospitalidade proporcionada pela população a intrépidos aventureiros que ousaram desafiar as leis da gravidade. Os estudos da hospitalidade e da aviação no Brasil são bastante recentes. Sobre o tema há pouca bibliografia ressaltando-se os trabalhos iniciais de Kaperaviczus, 2015; Santos, 2017 e Salva, 2017; todos buscando encontrar relações entre as condições de acolhimento ao viajante, as reais circunstâncias na acomodação dos passageiros nas aeronaves, além de estudar a evolução técnica das aeronaves associado ao processo de deslocamento turístico.

Para o turismo, e sua atual realidade de mobilidade global, o desenvolvimento dos transportes aéreos promoveu uma revolução no consumo de viagens. Travessias oceânicas, antes realizadas por navios que demoravam quase dois meses para cruzarem o Atlântico, passaram a serem feitas, a partir da década de 1930, pelos primeiros aviões projetados exclusivamente para o transporte de passageiros. Esses aviões, como, por exemplo, o Boeing 247 (Fearon, 1985), possuía fuselagem em duralumínio com uma autonomia de voo de 1.200 quilômetros, ou seja, podiam atravessar o Atlântico, mas ainda com escalas. Foi somente a partir da década de 1950 que com a construção do Boeing 377 Stratocruiser, que foi possível se fazer essa travessia sem escalas.

Gradativamente, a presença de aeronaves, desenvolveu uma faceta até então desconhecida no processo de visitação dos lugares. Rejowski (2002), nos lembra que as primeiras companhias aéreas surgem no Brasil, nas primeiras décadas do século XX. Apesar de ausência de uma tecnologia própria, esse passado aventureiro da aviação brasileira, garantiu a existência de uma mão de obra especializada e fundamental para a implementação

da Viação Aérea Rio Grandense (Varig), no ano de 1927 e a Viação Aérea São Paulo (Vasp) em 1933.

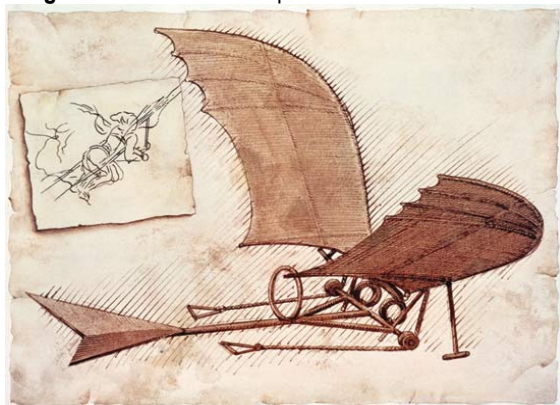
Antes de ser algo comum no cotidiano das pessoas, voar em um aparelho mais pesado que o ar era um desafio. Uma aventura que gerava fascínio e transformava seus pilotos em verdadeiros heróis. Neste aspecto este artigo traz um relato da memória formativa da aviação brasileira, mostrando, pela análise da aventura do hidroavião “Jahú”, a forma como seus pilotos eram recebidos e homenageados após diferentes conquistas. O acolhimento e a transformações desses homens e mulheres em heróis, pode ser analisado à luz das interpretações propostas pela dimensão de hospitalidade existente naquele momento. Há uma proximidade entre aquele que realiza a façanha e aquele que projeta seu desejo em fazer parte daquilo que era definido como a aventura de voar. Nesse contexto este artigo inicia-se com uma abordagem dos primórdios da aviação, tendo como marco inicial, no século XV, os desenhos visionários de Leonardo da Vinci, o balão dos irmãos Montgolfier em 1783, os planadores de Otto Lilienthal em 1891, culminando, depois de inúmeras iniciativas, com a realização do voo de Santos Dumont, com o 14 Bis, no ano de 1906.

A partir da apresentação desta linha do tempo, da evolução da aviação, passa-se a retratar diversas quebras de recordes, feitos inéditos e momentos importantes da aviação, sendo um dos principais, no Brasil, a travessia transoceânica da Aeronave “Jahú”. Essa travessia foi empreendida pelo brasileiro João Ribeiro de Barros e sua tripulação a bordo de uma aeronave Savóia Marchetti de fabricação italiana, que, amerissando em águas brasileiras, foram recebidos como verdadeiros heróis. Assim, a tônica deste artigo, é o resgate de eventos envolvendo os meios aéreos que receberam, por parte da população, autênticas manifestações de acolhimento e reconhecimento podendo ser traduzidas como genuínos momentos de hospitalidade na aviação.

2 UMA INTERPRETAÇÃO INICIAL DOS PRIMÓDIOS DA AVIAÇÃO MUNDIAL

O sonho de voar é milenar. Pode-se tomar a frustrada tentativa de Ícaro como o primeiro grande marco deste sonho. Leonardo da Vinci (1452-1519) foi outro personagem ilustre na galeria dos gênios influentes da aviação. Da Vinci esboçou projetos de alguns artefatos voadores e ressaltou que, no futuro, com os materiais e meios de propulsão adequados, aqueles engenhos certamente ganhariam os ares. (PALHARES, 2002).

Figura 1 - Modelo de Aeroplano de Leonardo Da Vinci.



Fonte: Imagens Históricas (2010, s/p).

Ainda segundo Palhares (2002), a humanidade experimentou a primeira etapa da consolidação da capacidade de cruzar os ares por meio dos primeiros balões. O primeiro projeto realmente de sucesso para voos tripulados nestes engenhos foi desenvolvido pelos irmãos Montgolfier na França, em 1783.

Figura 2 - Réplica Modelo de Balão dos Irmãos Montgolfier.



Fonte: Museu aeronáutico da TAM. Fotografia dos Autores, 2014.

No que diz respeito a engenhos mais pesados que o ar os primeiros a obter sucesso foram os planadores de Otto Lilienthal (1848-1896). Estes planadores tinham como forma de controle direcional, os movimentos e posições realizados pelo condutor com o seu próprio corpo, similar àquele utilizado, na atualidade, em voos de asas delta. (PALHARES, 2002) Ressalta-se que o controle e as estabilidades longitudinal, direcional e lateral são fundamentais para

a realização de um voo seguro que se aprimoravam a cada novo modelo que surgia.

Figura 3 - Planador de Otto Lilienthal.

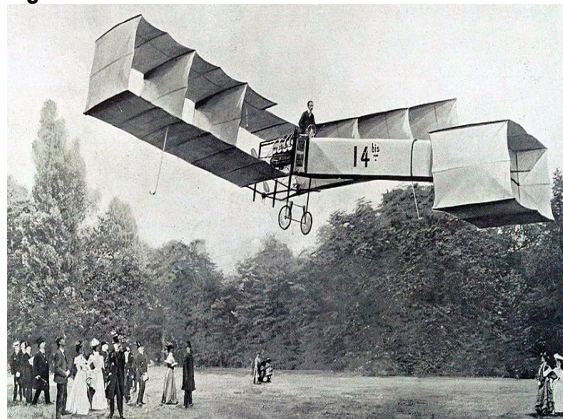


Fonte: Infobiografias (2014, s/p).

Também no Brasil, aficionados pelo sonho de voar, enfrentaram desafios e superaram diversas barreiras para os níveis de tecnologia disponíveis à época, qualquer alusão que se faça ao meio aéreo ou à sua utilização estaria incompleta e cercada de certa dose de injustiça caso não se abordasse o nome do brasileiro Alberto Santos Dumont (1873-1932).

A vocação de Santos Dumont manifestou-se desde a infância. Mineiro, nascido em 1883, na cidade de Palmira, hoje Santos Dumont, aos 7 anos já tinha permissão para dirigir locomóveis de grandes rodas empregados no trabalho do campo. Aos 12 anos o deixavam assumir o lugar do maquinista em locomotivas Baldwin, que puxavam trens carregados de café. Aos 18 anos é emancipado por seu pai e enviado a Paris onde vai estudar física, química, mecânica, eletricidade e realizar seus experimentos na área de aeronáutica (NAPOLEÃO, 1988). Nesse contexto, depois de superar muitos reveses, acidentando-se nas águas do Mediterrâneo e construir 13 protótipos, no dia 23 de outubro de 1906, realiza, em Paris, o primeiro voo com um aparelho mais pesado que o ar que possuía propulsão própria o 14 Bis. (VILLARES, 1953).

Figura 04 - 14 Bis.



Fonte: Commonwiki (2018, s/p).

O que se viu nos anos seguintes, foi uma sequência de inovações tecnológicas e quebra de recordes. Foi assim que no dia 30 de março do ano de 1922 os portugueses, Gago Coutinho e Sacadura Cabral decolaram de Lisboa a bordo de um hidroavião monomotor Fairey F III-D MKII para aquela que seria a primeira travessia aérea do Atlântico, que teria como inspiração os laços que uniam Brasil e Portugal, precisamente em 1922, comemorando os 100 anos da independência do Brasil. (CAMBESES JUNIOR, 2008).

Figura 05 - Monomotor Fairey F III-D MKII.



Fonte: Tokdehistoria (2014a, s/p).

Ainda segundo Cambeses Junior (2008), após diversos incidentes, resgate em alto mar, duas trocas de aeronaves e pousos intermediários em Recife, Salvador, Porto Seguro e Vitória os aventureiros concluíram a travessia no dia 15 de junho de 1922 com pouso na Baía da Guanabara.

Figura 06 - Monumento em Lisboa em Homenagem a Gago Coutinho e Sacadura Cabral.



Fonte: os autores, 2013.

Foi assim que, em uma tentativa de superação e retribuição do feito aos irmãos portugueses, o piloto brasileiro João Ribeiro de Barros e sua tripulação em 1927, repetem a proeza só que desta vez, sem aeronave reserva e sem pousos intermediários, realizando o pouso em águas brasileiras e sendo

recebidos como verdadeiros heróis com a mais calorosa recepção do povo brasileiro (BARROS, 1927). Receber, visitar e acolher representam “[...] um deslocamento para encontrar uma pessoa que acolhe o visitante durante um período limitado. E nisso encontramos os principais elementos que caracterizam a cena hospitaleira”. (MONTANDON, 2011, p. 1303). Receber significa criar uma memória de pertencimento da qual aquele que visita o hóspede estabelece uma ligação com aquele que é visitado, o anfitrião. A lógica do encontro estabelece uma memória fundamental ao grupo.

Figura 07 - Bustos em Homenagem aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, localizadas na entrada principal do aeroporto de Congonhas, na cidade de São Paulo.



Fonte: Os autores, 2016.

O piloto brasileiro João Ribeiro de Barros teve seu brevê expedido pelo Aeroclub do Brasil no dia 21 de fevereiro de 1923, após ter abandonado um curso de direito e passado a se dedicar inteiramente à aviação. O plano de travessia do atlântico passava inicialmente pela submissão de uma proposta comercial à fábrica do hidroavião italiano Savóia Marchetti S-55 a fim de adaptar uma aeronave às necessidades de um voo transoceânico (BARROS, 1927).

Esse avião teria sido encomendado pelas forças armadas italianas para ter uma resistência acima da média em suas asas para assim acomodar torpedos. Esse tipo de característica técnica da aeronave, permitia o bombardeamento de navios em pleno oceano, tornando-o eficiente em combates em mar aberto (NOTENDUR, 2018). Outro fator, além das características anfíbias do aparelho, seria a possibilidade de a aeronave acomodar uma quantidade maior de combustível, fato que possibilitaria a travessia oceânica.

Esclarece ainda Barros (1927) que concomitantemente ao envio da proposta comercial, João Ribeiro publica anúncio no jornal o Estado de São Paulo, procurando um navegador brasileiro que possuísse experiência para juntos, estudarem a rota de um raid intercontinental que seria feito à sua custa

exclusiva e sob seu comando. A proposta da aventura e da superação de limites, associados ao desenvolvimento técnico das aeronaves após a Primeira Grande Guerra, possibilitaria aventuras do porte da desenvolvida pelo “Jahú”.

Foi assim que, entre muitos candidatos a “observador”, foi escolhido o Capitão Newton Braga, oficial da arma de cavalaria do Exército com os cursos de observador e de Estado-Maior, cujas informações indicavam tratar-se de pessoa digna, culta, que há vários anos estudava os problemas de navegação relacionados com empreendimentos dessa natureza (BARROS, 1927). Escolhido o navegador e já tendo como mecânico seu inseparável amigo italiano Vasco Cinquini, Ribeiro de Barros, em princípios de 1926, parte para Itália para negociar com a fábrica Savóia Marchetti o fornecimento de uma aeronave para a realização da travessia (BARROS, 1927). Dentre os inúmeros eventos que cercaram a travessia, Barros (1927) diz não saber por qual motivo a fábrica italiana se recusou a vender uma aeronave nova, tendo oferecido um Savóia Marchetti usado, batizado de Alcyone, que havia sido utilizado pelo Conde Casagrande em uma tentativa frustrada de ligar a Europa à América. Pode-se estabelecer um paralelo analítico nesse fato, ou seja, uma aeronave nova, recém produzida, seria entregue ao governo que realizou uma encomenda prioritária.

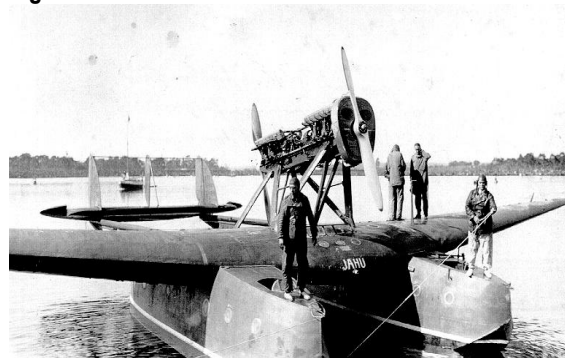
Em função desse fato, a aeronave cedida, na situação em que se encontrava, seria inviável para uma travessia oceânica, a menos que fosse submetida a uma série de modificações que abrangiam desde a troca dos motores até a substituição dos flutuadores para pouso em alto mar além de outras de menor envergadura.

Conforme relatos de Barros (1927) em fins de 1926 o aparelho estava pronto, tendo João Ribeiro o batizado com o nome de sua cidade natal - “Jahú” - fundada e urbanizada por seu avô - Capitão José Ribeiro de Camargo Barros, em 1854.

Neste ponto é relevante lembrar algumas características da aeronave que tornam o feito ainda mais surpreendente, sendo o primeiro deles o fato de a estrutura básica ser metálica e o restante confeccionado em madeira. A seguir estão os principais dados técnicos da aeronave:

- Categoria: Hidroavião;
- Equipagem: 4 postos;
- Motorização: 2 motores de 12 cilindros em “V”, Isota Fraschini, sendo o anterior trativo e o posterior propulsivo;
- Potência: 550 HP cada;
- Envergadura: 24,00 m;
- Comprimento: 16,20 m; e
- Peso vazio: 4.500 kg.

Figura 08 - Aeronave “Jahú”.



Fonte: JorgeMartins (2012).

Segundo Barros (1927) nas vésperas da decolagem o jornalista italiano Décio Buffoni entrevistou o aviador paulista a respeito de sua arrojada missão, tendo dito textualmente:

A iniciativa do raid, seu custeio e sua organização a mim me pertencem exclusivamente. Chamem-na empresa esportiva, se quiserem; mas, além da satisfação pessoal, pretendo tentar a demonstração de que um voo através do oceano é possível, sem que o veículo conte com outros elementos além dos próprios. Portanto, nenhum cruzeiro naval no itinerário, nem auxílio a invocar por meio de radiotelegrafia. Para entrar no terreno das realizações práticas, em grandes travessias, a aviação deve contar somente com os próprios recursos, como tem provado em pequenos percursos, nas atuais linhas da aviação civil. Durante meu voo só deverei contar com meu hidroplano, e com os abastecimentos e as peças sobressalentes que já se acham nos postos de escala. E, naturalmente, com minhas forças e com as de meus excelentes companheiros. (BARROS, 1927, p. 22)

Foi assim que o raid, até então sigiloso, passou a domínio público depois da entrevista concedida à imprensa italiana. A partir de então a atenção mundial se volta para um longínquo país sul americano que ousava competir com as maiores nações do mundo em assunto de tão grande importância técnica e financeira. (BARROS, 1927)

Finalmente, no dia 13 de outubro de 1926, decolava de Genova com destino a Santo Amaro, no Estado de São Paulo, o “Jahú”. Dentre todas as dificuldades previsíveis, não contava a tripulação ser objeto de uma sabotagem. O que se sucedeu é que após 6 horas e 5 minutos de voo o “Jahú” é forçado a fazer um pouso de emergência no Golfo de Valência na Espanha, haja vista que foram encontrados blocos de sabão de cozinha, terra e água em dois dos reservatórios de combustível e um pedaço de bronze no cárter do motor propulsivo. (BARROS, 1927).

Figura 09 - Aeronave “Jahú” com sua tripulação.



Fonte: 1000tao (2013, s/p).

Ainda segundo Barros (1927), após a limpeza dos reservatórios e a substituição do combustível o “Jahú” decola para a ilha das Canárias, no dia 25 de outubro, onde outras panes de menor monta, tiveram que ser sanadas com os poucos recursos existentes. Resolvidos os problemas, decola com destino a Porto Praia, realizando o pouso após vencer 1.700 quilômetros cobertos em 9 horas e 26 minutos de voo. (BARROS, 1927)

Como se já não bastassem todos os problemas previsíveis em um empreendimento dessa natureza, Barros (1927) lembra que o co-piloto Newton Braga secretamente já havia feito um acordo com o jornal “A Pátria”, antes de sair do Brasil, exigindo como condição única para continuar na missão, que lhe fosse entregue o comando da aeronave. Inconformados com tal decisão João Ribeiro e Vasco Cinquini empreendem, em vão, todos os esforços e apelos para tentar demovê-lo de seu intento.

Nesse cenário, ao serem surpreendidos pela manchete publicada no Brasil, pelo jornal “A Pátria”, de que o co-piloto assumira o comando do “Jahú”, não houve, diante da deslealdade de Newton Braga, outra opção que não fosse o seu desligamento da tripulação. (BARROS, 1927)

Conforme ainda Barros (1927), o inconformismo de Newton Braga ao ser desligado da tripulação o levou a disparar na imprensa as mais severas críticas, pondo em risco o sucesso da missão, haja vista que até o próprio Presidente do Brasil, Washington Luís, aconselhou João Ribeiro a desistir do raid.

Contando nessa época com 27 anos de idade João Ribeiro se indigna com as palavras do presidente e as repudia, principalmente, por não ter recebido qualquer tipo de auxílio do governo brasileiro. Dados os acontecimentos e os quatro acessos de malária que o acometeram, seu desânimo foi consubstanciado em um telegrama à sua mãe, deixando entrever a paralização do raid e seu irremediável fracasso. (BARROS, 1927)

Segundo Barros (1927) a nação brasileira se encheu de tristeza ao saber, pela imprensa, que João Ribeiro pensava em desistir do raid. Nesse momento, sua mãe, Margarida de Barros, em um gesto de renúncia e patriotismo envia ao filho este telegrama:

Aviador Barros. Aplaudimos tua atitude. Não desmontes aparelho. Providenciaremos continuação raid custe o que custar. Paralisação raid será fracasso. Asas avião representam Bandeira Brasileira. Dize se queres piloto auxiliar. Abraços a Braga e Cinquini e bênçãos de tua mãe. (BARROS, 1927, p. 31)

Entendendo o estado de espírito do povo brasileiro e encorajado por sua mãe, Barros, falando em nome da tripulação manda resposta informando:

A viagem de qualquer maneira será feita. Havemos de aportar ao Brasil; e se isso não se der estaremos assim mesmo pagos, completamente pagos, porque o “Jahú” terá a mais digna sepultura - o mesmo oceano que há de banhar eternamente essa terra, tão grande nas suas riquezas, tão grande na sua História. (BARROS, 1927, p. 31)

Empenhada em arrumar um piloto substituto para o lugar de Newton Braga a família Barros convida o Tenente João Negrão da Força Pública de São Paulo que, prontamente aceita o convite, e ao chegar à cidade de São Vicente em Porto Praia, se apresenta a João de Barros com estas palavras: “Estou às suas ordens para tudo quanto queira; eu não tenho nome, sou apenas um brasileiro.” (BARROS, 1927).

Os dias que se seguiram foram dedicados aos preparativos finais para a travessia, englobando a revisão total dos motores e limpeza das peças acessórias, para, somente então, iniciar os voos de adaptação do novo piloto e checagem final da aeronave em voo. Assim, às 4 horas e 30 minutos da madrugada do dia 28 de abril de 1927, decolava de Porto Praia, com destino ao Brasil, a tripulação que, após cumprir 12 horas ininterruptas de voo a uma altura de 250 metros e velocidade de 190 quilômetros por hora, ao entardecer, pousa vitoriosamente em águas brasileiras, próximo à enseada norte de Fernando de Noronha, ainda com 250 quilos de combustível nos reservatórios. (BARROS, 1927).

Transmitida a notícia do triunfo do “Jahú” pela estação telegráfica de Fernando de Noronha, sob intensas demonstrações da mais sincera e justa admiração mundial, a população do Brasil se incendeia e exulta de orgulho patriótico, promovendo nas ruas e praças das cidades de seu imenso

território ruidosas manifestações de aplausos a Ribeiro de Barros e seus companheiros. (BARROS, 1927).

Segundo Barros (1927) o trajeto restante compreendendo Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos e a Represa de Santo Amaro em São Paulo, constituíram etapas de consagração pública, do que testifica o acervo de troféus do comandante do "Jahú" doados ao Museu de Aeronáutica de São Paulo pela família Ribeiro de Barros.

Nesse cenário, o feito brasileiro foi tão extraordinário, constituiu tamanho recorde sobre as possibilidades de voo da época, que o recorde por ele estabelecido na travessia do Atlântico Sul em hidroavião permaneceu durante os 10 anos seguintes (BARROS, 1927).

Foi assim que em 1937, dez anos depois, João de Barros conquistou o troféu "Harmon" - honraria máxima que a "Ligue Internationale des Aviateurs" concede a um piloto. Nas Américas ao que consta apenas Charles Lindberg recebeu igual distinção ao concluir a travessia do Atlântico Norte, 22 dias depois do voo do "Jahú". (BARROS, 1927). Amerissando em águas brasileiras, o delírio popular reteve as demais etapas do percurso que transcorreram de acordo com os programas das homenagens organizadas pelas comissões de festejos em honra aos tripulantes do "Jahú".

Nos meios de imprensa, o feito foi objeto de grande atenção, concitando a nação a receber seus heróis de braços abertos, conforme manchete do jornal o Estado de São Paulo de 1927.

O Povo bahiano continua festejando os aviadores do Jahú. Hontem após o desembarque dos aviadores e logo depois da saudação do intendente municipal, organizou-se o cortejo. Ao longo das ruas, alumnos dos collegios formaram alas e onze bandas de música se incorporaram ao cortejo, com o comércio fechado e a fachada das casas ornamentadas. (Disponível em <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19270628-17650-nac-0004-999-4-not/busca/Ribeiro+Barros>>, acessado em 02/09/2013)

Enfatizava ainda a manchete que o entusiasmo popular era enorme, haja vista que em dado momento o povo rompeu os cordões da polícia para arrastar o carro de Ribeiro de Barros. Durante o trajeto foram jogadas muitas flores e bombons em forma de borboleta com os dizeres:

A Mocidade da Bahia aos Aviadores"; "Viva o Brasil"; "Viva o Jahú"; "O coração das moças bahianas saúda Ribeiro de Barros". (Disponível

em
<<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19270628-17650-nac-0004-999-4-not/busca/Ribeiro+Barros>>, acessado em 02/09/2013)

Também as manchetes do jornal Folha da Manhã de 1º de agosto de 1927 retrataram o entusiasmo da população:

A cidade do trabalho amanheceu hoje em festas, com a preocupação unica de render entusiasticas homenagens aos bravos aviadores patricios. Desde hontem foi num crescendo formidavel o entusiasmo despertado pela chegada do avião "Jahú" a esta capital, dada como certa para hoje, entre 10 e 11 horas. Todos os preparativos foram poucos para os que pretenderam assistir á amerissagem do aparelho transoceanico de Ribeiro de Barros na represa de Santo Amaro. Hoje, cedinho, os bondes de Santo Amaro já conduziam lotação demasiada de passageiros. Ali pelas oito horas, a avalanche augmentou de volume, movimentando-se a população de todos os cantos da cidade, de maneira a concentrar-se no largo da Sé, ponto de partida dos carros de Santo Amaro. Às 10 horas, em Santo Amaro, a aglomeração de povo era formidavel, extendendo a columna movimentadiça de gente desde o centro da pequena cidade até o lago, onde devia pousar o "Jahú". O aspecto da amurada da represa, não obstante a limitação dos convites e severa vigilancia, afim de impedir o ajuntamento de grande massa de publico, era a essa hora surprehendente. E o entusiasmo, extraordinario, acenando moças e rapazes, crianças e velhos, bandeirolas com as cores nacionaes, entre vivas e hurrahs ao "Jahú" e aos seus intrepidos tripulantes. (Disponível em <http://almanaque.folha.uol.com.br/cotidiano_01ago1927.htm> acessado em 26/11/2013)

O primeiro dia dos aviadores na capital paulista teve uma programação intensa conforme transcrição do jornal Folha da Manhã:

Após chegada, aos aviadores, será oferecido o seguinte programma: descida em Santo Amaro, partida do cortejo do Monumento do Ypiranga. Marche aux-flambeaux, ás 20 horas. A recepção em Santo Amaro será apenas pela comitiva official, á beira do lago, com logares reservados para as autoridades e pessoas das familias dos aviadores. Logo a seguir, os aviadores partirão para o Ypiranga. O cortejo se formará no Ypiranga, seguindo a ordem que será adeante publicada. Partirá em marcha lenta, obedecendo ao seguinte itinerario:

Monumento do Ypiranga, Avenida da Independência, Rua Lavapés, Rua da Glória, Praça João Mendes, Praça da Sé, Rua 15 de Novembro, Praça Antonio Prado, Rua João Briccola, Rua Boa Vista, Largo de São Bento, Rua Libero Badaró, Viaducto do Chá, Rua Barão de Itapetininga, Praça da Republica, Rua do Arouche, largo do mesmo nome, Ruas Sebastião Pereira, das Palmeiras, e São Vicente de Paula, até á residencia da familia Ribeiro de Barros. A commissão péde a todos os moradores das vias publicas, por onde deve passar o cortejo, que sejam embandeiradas e ornamentadas as suas casas. Numerosas bandas de musica serão localizadas de distancia a distancia, executando musicas patrioticas e o hymno nacional por occasião da passagem do cortejo. Na escadaria da Sé serão saudados os aviadores pelo deputado Dr. Armando Prado, como representante do governador da cidade, Dr. Pires do Rio, e por especial delegação deste. Haverá rigoroso serviço de policiamento e transito de vehiculos, a "marche-aux-flambeaux" promovida pela Força Publica do Estado, com o concurso de legionarios, escoteiros, academicos e atiradores partirá da avenida Tiradentes, chegando até á praça da Sé, onde os aviadores os aguardarão, sobre as azas do avião "Jahú", construido no alto da fachada da cathedral. O cortejo colossal da cidade de São

Paulo se formará junto do Monumento do Ypiranga, na ampla área do respectivo parque (...)." (Disponível em <http://almanaque.folha.uol.com.br/cotidiano_01ago1927.htm> acessado em 26/11/2013)

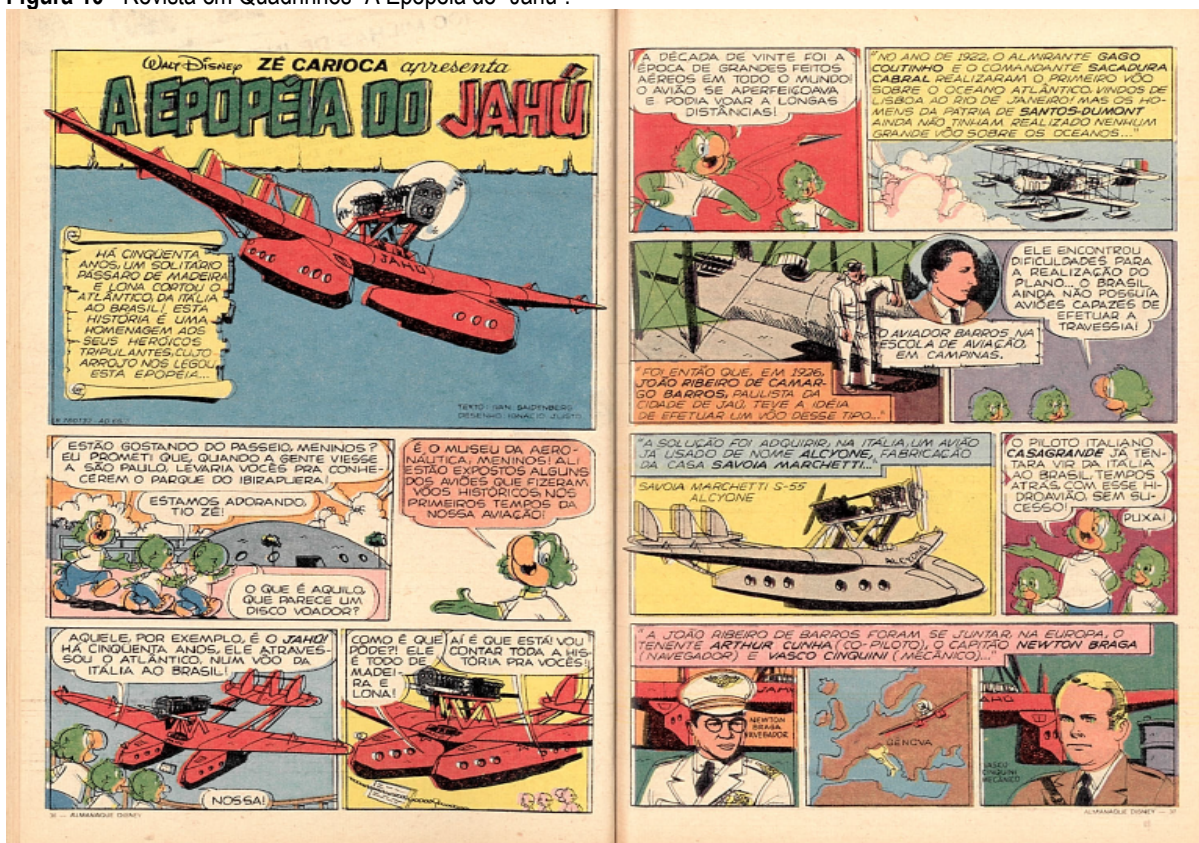
As repercussões do feito histórico ecoaram por anos a fio sendo que, no ano de 1976, mais precisamente no mês de outubro o Grupo Abril, no Almanaque Disney, tendo como protagonista da narração o personagem Zé Carioca, apresentou a "Epopéia do Jahú". A narrativa é feita com riqueza de detalhes, sendo destacados os seguintes trechos que evocam manifestações de hospitalidade para com os tripulantes:

Recebidos como heróis os tripulantes foram carregados em triunfo! Festas, recepções e cerimônias religiosas marcaram a chegada. (Almanaque Disney, 1976, p. 42);

Ou ainda:

As festas eram tantas que os aviadores ficavam retidos por dias e dias em cada cidade por onde passavam! No Rio de Janeiro, Capital do Brasil na ocasião, eles foram recebidos pelo então Presidente da República Dr. Washington Luis... (Almanaque Disney, ano 1976, p. 42);

Figura 10 - Revista em Quadrinhos "A Epopéia do "Jahú".



Fonte: Almanaque Disney, ano 1976.

No ano seguinte, 1977, os correios produziram uma edição especial de selo comemorando os 50 anos do raid do “Jahú”, enfatizando, mais uma vez, o apreço da nação brasileira pelos heróis da travessia do Atlântico.

Figura 11 - Selo Comemorativo do “Jahú”.



Fonte: Pilotopolicial (2014a, s/p).

Na análise deste material, percebe-se que a “Epopéia do Jahú”, marcou profundamente o imaginário brasileiro no momento do ocorrido, mantendo-se vivo durante várias décadas após o acontecimento. Materializa-se, aqui, tal qual em monumentos uma memória formativa que acaba por concretizar o imaginário da aventura. Basta dizer que aproximadamente 50 anos depois o feito que poderia simplesmente cair no esquecimento foi objeto de uma revista em quadrinhos de grande circulação e consumo.

Vale também ressaltar a visão heroica dada ao feito, haja vista que foram salientadas as dificuldades e o espírito de superação da tripulação de João Ribeiro de Barros, que culminou com o reconhecimento do povo brasileiro em efusivas manifestações de acolhida nas capitais brasileiras por onde passaram.

3 METODOLOGIA

Este artigo baseou-se em uma análise historiográfica à luz da documentação recuperada sobre o desenvolvimento da aviação brasileira. Essa análise considerou a oportunidade de se perceber manifestações de hospitalidade que foram registradas durante esse processo analítico. Tratou-se de uma pesquisa de caráter exploratório e de cunho qualitativo que foi capitaneada pela entrevista parcialmente estruturada com o Tenente Brigadeiro do Ar Prágio Eduardo de Moura Azevedo, então Comandante do Quarto Comando Aéreo Regional, que foi o responsável por capitanear os esforços de

restauração da aeronave “Jahú”. Nessa entrevista o Oficial General da Força Aérea Brasileira, entusiasta do estudo da história da aviação, resgatou importantes momentos históricos.

Mais que uma entrevista, ao se trazer ao corpo do texto a fala de Azevedo, o que se procura mostrar é como a memória necessita dos objetos materiais produzidos para legitimar-se como representação de uma coletividade. Nesse aspecto a recuperação da aeronave “Jahú” mostra-se oportuna pois aparece como uma espécie de troféu na ação de se criar vínculos entre as pessoas. Nesse vínculo estabelecido, encontra-se a semente inicial para a existência da hospitalidade. Recordando esse fato, torna-se relevante ressaltar que a hospitalidade tem sido largamente estudada, no entanto, no contexto da aviação, como já foi apresentado antes, não se pode dizer que exista um campo vasto com diversas pesquisas e inúmeras abordagens. É nesse contexto que o estudo se torna desafiador ao desbravar um campo praticamente inexplorado, para uma pesquisa acadêmica.

4 PERCEPÇÃO E ANÁLISE: HOSPITALIDADE EM SUA DIMENSÃO DE ACOLHIMENTO

As manifestações de hospitalidade são processadas pelas trocas interpessoais e as heranças culturais vinculadas aos processos iniciais destas trocas. Na história da narrativa da travessia do “Jahú” notam-se demonstrações de apreço e acolhida consubstanciando genuínas e espontâneas manifestações de hospitalidade, em sua dimensão de acolhimento, que estão em consonância com Milon (2011) ao enfatizar no seu artigo, “Metrô: uma trans-hospitalidade” (In: Montandon, 2011, p. 512), que a hospitalidade, em sua qualidade primeira, não pode ser determinada pelo lugar, mas pode e deve ser exercida em qualquer lugar e em qualquer circunstância.

Nesse diapasão, traçando-se um paralelo com o mercado contemporâneo da aviação, a recepção do passageiro a bordo da aeronave, a sua acolhida e tratamento (comissaria, entretenimento e atendimento) e a sua entrega em segurança no seu destino está em uníssono com Milon (2011, p. 513) ao afirmar que: “[...] a hospitalidade deve se inscrever num tempo limitado. O hóspede não é o comensal nem o parasita. Esta visão se traduz pela regra dos três tempos da hospitalidade, o tempo da acolhida, o tempo da hospedagem e o tempo da partida”.

Segundo Grinover (2002), a palavra hospitalidade pode ser entendida como recepção de hóspedes, visitantes e viajantes, podendo ser

simplificada no ato de bem receber. Já para Gotman (2001), a hospitalidade é considerada o ato de acolher e servir alguém que esteja fora de seu local de domicílio, sendo resumida na relação entre aquele que recebe e aquele que é recebido por alguém. Corroboram tais fatos as análises de Lashley e Morrison (2004) ao definirem a hospitalidade como concebida em um conjunto de comportamentos que se originaram na própria base da sociedade, sendo que a hospitalidade envolve a mutualidade e troca e através disso, sentimentos de altruísmo e beneficência. Nesse singelo momento de acolhida e reconhecimento, na chegada do “Jahú”, ficou materializada e pôde-se identificar a primeira manifestação de uma das dimensões da hospitalidade (CAMARGO, 2004), no seio da aviação brasileira.

4.1 A Restauração Do Hidroavião “Jahú”: Memória Materializada

Nesse diapasão e com o intuito de aprofundar a pesquisa, conhecer o destino final da aeronave “Jahú” e entender a importância do feito e deste símbolo o Exmo. Sr. Tenente Brigadeiro do Ar Aprígio Eduardo de Moura Azevedo, oficial general que atingiu o último posto da carreira, atualmente na reserva da Força Aérea Brasileira, gentilmente se dispôs a conceder entrevista relativa ao restauro e a detalhes conhecidos da missão.

No ano de 2006, o Ten. Brigadeiro Azevedo assumiu, em São Paulo, o comando do IV Comando Aéreo Regional, ano em que se comemorava os 100 anos do voo do 14 Bis. Dentre as diversas atividades programadas, em homenagem à memória de Santos Dumont, estava a recuperação da Aeronave “Jahú” que se encontrava em avançado estágio de deterioração, fato percebido ao ser deslocada de seu lugar original no pavilhão do então Museu do Folclore que ficava nas dependências do Prédio da Oca, localizado no Parque do Ibirapuera.

Nesse cenário, o ponto de partida do trabalho necessariamente abrangeu um acordo firmado entre o Quarto Comando Aéreo Regional, a Fundação Santos Dumont, o Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo), a Aeronáutica Militar Italiana e a Empresa Helipark, responsável pelos trabalhos de restauração, localizada em Carapicuíba - SP.

Deve-se ressaltar que o “Jahú” foi o único remanescente mundial dentre 170 unidades produzidas na Itália durante a década de 20. Até abril de 2004 ele se encontrava no hangar da Polícia Militar, no Campo de Marte (SP), em condições

precárias, sendo inclusive comido por cupins, haja vista que outras tentativas de restauração haviam sido mal sucedidas (HELIPARK, 2013).

A tarefa foi iniciada com um minucioso trabalho de pesquisa com o intuito de se obter os materiais originais e a montagem de uma oficina dedicada exclusivamente à empreitada que foi concluída após três anos e meio e depois de mais de 12.000 horas de trabalho (HELIPARK, 2013).

Figura 12 - Restauração da Aeronave “Jahú”.



Fonte: Pilotopolicial (2014b, s/p).

Como reconhecimento pelo trabalho realizado pela Empresa Helipark, o Presidente da empresa foi outorgado com a Medalha Mérito Santos-Dumont, pelo Ministério da Defesa, e também recebeu a comenda da Legião do Mérito da Academia Brasileira de Engenharia Militar, no grau de “Alta Distinção”. A Câmara Municipal de Jaú outorgou a medalha João Ribeiro de Barros ao Presidente, ao Vice Presidente e ao Diretor Técnico da empresa. O time que trabalhou diretamente na restauração também recebeu do Ministério da Defesa a Medalha Bartolomeu de Gusmão (HELIPARK, 2013).

Figura 13 - Aeronave “Jahú” restaurada no museu da TAM.



Fonte: SãoPauloemfoco (2012).

A recuperação de detalhes relativos ao trabalho de restauração, por intermédio de pesquisa

bibliográfica, foi sugestão do próprio Ten. Brigadeiro Azevedo que demonstrou preocupação e interesse de que os fatos fossem apresentados da forma mais fidedigna possível, haja vista já terem se passado mais de oito anos. Quanto à motivação para a restauração ele esclareceu que esta está ligada à importância do fato histórico no âmbito da aviação nacional e ao exemplo de superação e coragem deixado por João Ribeiro às gerações futuras.

Dando continuidade à entrevista o Brigadeiro foi indagado quanto à forma que a tripulação do “Jahú” teria sido recebida pelos brasileiros, em especial, para

saber se ele tinha conhecimento de genuínas manifestações de hospitalidade na recepção dos pilotos.

Para responder a pergunta este narrou outro fato histórico relativo a uma posterior travessia do Atlântico, desta vez em 1928, um ano depois do raid do “Jahú”, onde os pilotos italianos Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin a bordo de uma aeronave Savóia Marchetti S-64, concluíram a travessia partindo de Roma e pousando na praia de Touros no litoral do Rio Grande do Norte, a poucos quilômetros de Natal, após quarenta e nove horas e cinquenta minutos de voo.

Figura 14 - Aeronave Savóia Marchetti S-64 pousada na praia de Touros.



Fonte: Tokdehistoria (2014b, s/p).

O que a tripulação italiana presenciou, após o pouso, nos dias que se sucederam era completamente inesperado, haja vista que a acolhida e hospitalidade prestadas em uma terra desconhecida, pela população brasileira era algo nunca antes visto, marcando de forma indelével esse momento de suas vidas.

Dentro das coincidências das quais a história é rica em exemplos, está o fato de que o pároco da pequena vila de pescadores de Touros era descendente de italianos e encarregou-se de quebrar a barreira do idioma e explicar à população a importância de que se revestia o pouso daquela aeronave. Guardadas as devidas proporções uma aeronave pousando em uma praia em 1928 seria quase como um disco voador surgindo dos céus nos dias de hoje.

Assim, após passarem quase um mês no Rio Grande do Norte, tendo em vista que ali não havia os recursos necessários para reparar a aeronave, que foi avariada no pouso, os aviadores italianos partem para

o Rio de Janeiro, onde provavelmente teriam um melhor aporte logístico.

Também no Rio de Janeiro foram os pilotos recebidos de forma calorosa e hospitaleira e tratados como verdadeiras celebridades pelas autoridades e pela população carioca. Durante a estadia dos pilotos no Rio de Janeiro ocorreu o pouso de uma esquadrilha de aviões italianos comandados pelo General italiano Ítalo Balbo, então comandante da Aeronáutica Militar Italiana, que havia decolado de Buenos Aires com direção ao Norte, realizando demonstrações das aeronaves italianas Savóia Marchetti S-55 e S-64 e do poderio italiano em diversos países.

Entusiasmado com a façanha da travessia dos pilotos italianos o General Ítalo Balbo oferece a Carlo Del Prete, que era um aficionado por aviões, um voo em uma das aeronaves da esquadrilha italiana que, por uma fatalidade, se acidenta levando-o a morte. Com toda a comoção de que o ocorrido se revestiu,

Arturo Ferrarin retorna para a Itália conduzindo os restos mortais de seu companheiro. Lá chegando, é recebido com todas as honras pelo então dirigente da Itália Benito Mussolini.

Nesse contexto, ao narrar para Mussolini os detalhes da travessia Ferrarin externou seu reconhecimento e gratidão pela forma surpreendente como foram recebidos pela população do Rio Grande do Norte. Tamanha foi à perplexidade causada em Mussolini, pela forma como os aviadores foram recebidos pelos brasileiros, que em um momento de impulsividade, próprio de sua personalidade, mandou que fosse extraída uma coluna do Fórum Romano, denominada Coluna Capitolina, para que fosse dada ao povo potiguar como reconhecimento pela hospitalidade dedicada aos seus compatriotas. Atualmente, a Coluna Capitolina se encontra na Cidade de Natal, em frente ao Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte.

Figura 15 - Coluna Capitolina doada por Mussolini à Cidade de Natal.



Fonte: Tokdehistoria (2014c, s/p).

Desta forma, enfatizou o Brigadeiro, é interessante narrar este fato histórico no qual os italianos foram recebidos em terras brasileiras com toda a hospitalidade, para que se possa ter uma dimensão de como foram recebidos os brasileiros, que como se sabe da história tornaram-se verdadeiros heróis para a população brasileira e assim eram aclamados por todas as cidades por onde passavam.

No que diz respeito à importância do feito de João Ribeiro o Brigadeiro Azevedo fez questão de

enfatizar detalhes da vida de Alberto Santos Dumont, em especial, no momento em que este foi agraciado com o Prêmio “Deutsch de la Meurth” ao contornar a Torre Eiffel a bordo de um dirigível. Na sua visão o espírito e a visão de Santos Dumont, ao enfrentar diversas dificuldades sem desanimar, enaltecendo o nome do Brasil, também estavam gravados na mente de João Ribeiro que mesmo se deparando com sabotagens em sua aeronave, manteve a sua determinação concluindo a difícil tarefa.

Finalizando a entrevista o Brigadeiro Azevedo ressaltou o minucioso trabalho de restauração da aeronave “Jahú” realizado pela equipe da Helipark e mais uma vez enalteceu as figuras inicialmente de Santos Dumont e de João Ribeiro de Barros que foram alvos das mais genuínas, desinteressadas e sinceras demonstrações de hospitalidade por parte da população brasileira no âmbito da aviação brasileira.

Nesse contexto, no qual recordamos o feito do brasileiro Santos Dumont em Paris, cabe lembrar que o primeiro voo realizado no Brasil coube a um engenheiro francês aqui radicado. Seu nome era Dimitri Sensaud de Lavaud que projetou e produziu um avião originalmente brasileiro batizado com o nome de São Paulo.

Figura 16 - Avião São Paulo.



Fonte: Iguacu (2010, s/p).

Foi assim que no dia 7 de janeiro de 1910, nas proximidades de Osasco, às 5:45 da manhã, com os primeiros raios da luz do dia a máquina estava pronta. Uma pequena multidão aguardava a tentativa. Cinco minutos depois, o avião correu no campo improvisado, com Dimitri nos controles. Era basicamente um declive, que ajudou a máquina a ganhar velocidade. Após 70 metros em solo, seu ocupante comandou uma subida. A máquina tirou as rodas do solo para delírio dos presentes. Tal qual na França, as testemunhas jogavam seus chapéus aos ares, extasiadas (ALEXANDRIA; NOGUEIRA, 2010).

Ainda segundo o autor, tudo aconteceu em apenas seis segundos e dezoito décimos. O São Paulo atravessou 103 metros pelo ar oscilando entre 2 e 4 metros de altura, até tocar o chão, após uma falha do motor em pleno voo. Aliás, “tocar o chão” aqui é um eufemismo. Sem conseguir controlar a descida, Dimitri causou sérios danos ao avião. O Povo correu para socorrer o aeronauta com medo que tivesse se ferido. Mas, após fazer história, o jovem inventor não tinha sofrido sequer um arranhão. O mesmo não se poderia dizer de seu aeroplano. Novas tentativas de voo, naquele dia, não seriam possíveis (ALEXANDRIA; NOGUEIRA, 2010).

Desta forma, na edição do Jornal o Estado de São Paulo, do dia 8 de janeiro de 1910, mais uma vez, se fizeram presentes manifestações de acolhida e hospitalidade ao relatar que apesar da falha do motor e da queda abrupta, Dimitri foi erguido em triunfo. Carregado pela multidão que foi vê-lo voar, teve o avião recolhido de volta ao hangar, onde efetuaria os reparos para posterior exposição no teatro Politeama. Foi entrevistado, fotografado e convidado para festas. (ALEXANDRIA; NOGUEIRA, 2010).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vale destacar a constatação do magnetismo exercido pela aviação no imaginário humano desde seus os primórdios até os dias atuais. Para visualizar este fato, o trabalho procurou retratar momentos da aviação nacional que se revestiram de autênticas e espontâneas manifestações de hospitalidade em sua dimensão de acolhimento.

Assim, a retrospectiva histórica, em especial, do feito de João Ribeiro de Barros na travessia transoceânica do “Jahú”, teve por objetivo resgatar um episódio de grande significado para a aviação nacional e que futuramente, de maneira indireta, influenciaria o desenvolvimento dos transportes aéreos e consequentemente do turismo.

A memória que se divulga, materializada em monumentos, por exemplo, ratifica a questão da criação de um imaginário necessário a estabelecer a proximidade entre máquinas, os homens e seus feitos.

Nesse contexto este trabalho procurou avançar em uma área na qual as percepções das dimensões de hospitalidade são praticamente desconhecidas, fazendo-se um recorte histórico que confirma a sua presença por intermédio do resgate de fatos históricos dos primórdios da aviação. Desta forma, cabe salientar o desafio e as dificuldades de estudar a hospitalidade no contexto da aviação, tendo em vista

a exiguidade de estudos da hospitalidade nessa dimensão.

Por oportuno, fica como sugestão a realização de estudo contemporâneo que possa indicar a forma como a hospitalidade é percebida no interior dos modernos veículos, aéreos ou não, que transportam centenas de milhares de passageiros contribuindo decisivamente para a mobilidade no setor turístico.

REFERÊNCIAS

- ALEXANDRIA, Susana; NOGUEIRA, Salvador. 1910: *O Primeiro Voo do Brasil*. São Paulo: Aleph, 2010.
- BARONE, João. 1942: *O Brasil e sua guerra quase desconhecida*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2013.
- BARROS, João R. *História Heroica da Aviação*. São Paulo: Museu de Aeronáutica de São Paulo, 1927.
- BERG, A. Scott. *Lindberg: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BINDER, Marcelo P. Rede de recursos – um modelo desenvolvido a partir do caso GOL Linhas Aéreas. *Anais... XXVII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação em Administração/ANPAD*. 2003. 16p.
- CAMARGO, Luiz O. de L. *Hospitalidade*. São Paulo: Aleph, 2004.
- CAMBESES JUNIOR, Manuel. *A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul*. Brasília: INCAER, 2008.
- CASTRO, C; GUIMARÃES, V.L.; MAGALHÃES, A. M. (orgs.) *História do Turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.
- CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. *Portal*. 2018. Disponível em: <<http://condephaat.sp.gov.br/bens-protegidos-online/>>. Acesso 16/05/2018.
- FEAROAN, Peter. The Growth of Aviation in Britain. *Journal of Contemporary History*, Vol. 20, 1985, 21-40.
- FIGURA 01: Máquina voadora de Leonardo Da Vinci. Amidache. Disponível em: <<http://amidache72.blogspot.com/2015/05/leonard-de-vinci-ingenieur-et-inventeur.html>>. Acesso: 07/06/2018.
- FIGURA 02: Réplica Modelo de Balão dos Irmãos Montgolfier. Museu aeronáutico da TAM. Fotografia dos Autores, 2014.
- FIGURA 03: “Otto is going to fly”. Ottomar Anschütz - Lillenthal Museum, Anklam 1894”. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Otto_Lillenthal#/media/File:Otto_is_going_to_fly.jpg> <acesso 07/06/2018>. Acesso: 07/06/2018.
- FIGURA 04: 14 Bis. “Commons.wikimedia (2002, s/p) disponível em <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Santos-Dumont_le_12_novembre_1906_sur_son_14-bis_\(premier_record_du_monde_officiel_de_vitesse\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Santos-Dumont_le_12_novembre_1906_sur_son_14-bis_(premier_record_du_monde_officiel_de_vitesse).jpg)>. Acesso 07/06/2018.

- FIGURA 05: "Sacadura Cabral and Gago Coutinho onboard the " Lusitânia ", starting the First Flight from Europe to the south Atlantic (Lisbon, 30 March 1922)". Disponível em: Silva, A., Barata, J., Morgado, C. and Neves, F. (2016) First Flight from Europe to the South Atlantic. Open Journal of Applied Sciences, 6, 696-713. p.702 doi: <10.4236/ojapps.2016.610064>. Acesso 07/06/2018.
- FIGURA 06: Monumento em Lisboa em Homenagem a Gago Coutinho e Sacadura Cabral. Foto dos autores, 2013.
- FIGURA 07: Bustos em Homenagem aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, localizadas na entrada principal do aeroporto de Congonhas, na cidade de São Paulo. Foto dos autores, 2016.
- FIGURA 08: Totem explicativo "Museu da TAM" da aeronave "Jahú". Disponível em: Crônicas Macaenses <<https://cronicasmacaenses.com/2014/03/07/jahu-o-hidroaviao-que-atravesou-o-atlantico-sul-em-1927/>> Acesso: 07/06/2018.
- FIGURA 09: Totem explicativo "Museu da TAM" da aeronave "Jahú". Disponível em: Crônicas Macaenses. Disponível: <<https://cronicasmacaenses.com/2014/03/07/jahu-o-hidroaviao-que-atravesou-o-atlantico-sul-em-1927/>>. Acesso: 07/06/2018.
- FIGURA 10: Figura 10 - Revista em Quadrinhos "A Epopeia do "Jahú". Fonte: Almanaque Disney, ano 1976.
- FIGURA 11: Figura 11 - Selo Comemorativo do "Jahú". Fonte: pilotopolicial (2014a, s/p). disponível em <<http://www.pilotopolicial.com.br/exposicao-jahu-influencia-de-uma-epoca/>>, acessado em 07/07/2014.
- FIGURA 12: Restauração da Aeronave "Jahú". Fonte: Pilotopolicial (2014b, s/p). disponível em <<http://www.pilotopolicial.com.br/o-hidroaviao-jahu-restaurado/>>, acessado em 07/07/2014.
- FIGURA 13: São Paulo em foco (2012) disponível em <<http://www.saopauloinfoco.com.br/joao-ribeiro-de-barros-jahu/>>, acessado em 07/07/2014.
- FIGURA 14: Brazilians assist the S.64 after it landed on the beach near Touros. Oldmachinepress. Disponível em: <<https://oldmachinepress.com/2014/04/14/savoia-marchetti-s-64-and-s-64-bis/>>. Acesso: 07/06/2018.
- FIGURA 15: Figura 15 - Coluna Capitolina doada por Mussolini à Cidade de Natal. Fonte: Tokdehistoria (2014c, s/p) disponível em <<http://tokdehistoria.com.br/tag/coluna-capitolina/>>, acessado em 07/07/2014.
- FIGURA 16: Avião São Paulo. Osasco Mídia e Acervo do Museu Municipal de Osasco (Dimitri Sensaud de Lavaud). Disponível em: <<http://osascomidiablog.blogspot.com/2014/10/ideia-replica-do-aviao-sao-paulo-que.html>>. Acesso 07/06/2018.
- GOTMAN, Anne. *Le sens de l'hospitalité*. Paris: Presses Universitaires de France, 2001.
- GRINOVER, Lúcio. *Hospitalidade: um tema a ser reestudado e pesquisado*. In: DIAS, Célia M. (org). *Hospitalidade: reflexões e perspectivas*. São Paulo: Manole, 2002.
- KAPERAVICZUS, Alexandre F. *A evolução da hospitalidade na aviação: do voo do "Jahú" aos tempos atuais de competição entre empresas tradicionais e "Low Cost"*. 2015. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) - Universidade Anhembi Morumbi.
- LASHLEY, Conrad; MORRISON, Alison. *Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado*. São Paulo: Manole, 2004.
- MILON, Alain. *Metrô: uma Trans-hospitalidade*. In: MONTANDON, Alain (dir.). *O livro da Hospitalidade: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas*. São Paulo: SENAC, 2011.
- NAPOLEÃO, Aluizio. *Santos Dumont e a conquista do ar*. Belo Horizonte: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 1988.
- PALHARES, Guilherme L. *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002.
- REJOWSKI, Mirian (org). *Turismo no percurso do tempo*. São Paulo: Aleph, 2002.
- SALVA, Viviane. *A gestão de serviços em Hospitalidade: o papel do comissário como anfitrião nas empresas aéreas comerciais brasileiras*. 2017. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) - Universidade Anhembi Morumbi.
- SALVADOR, A. D. *Métodos e técnicas de pesquisa bibliográfica*. Porto Alegre: Sulina, 1986.
- SANTOS, Antônio J. N. *Hospitalidade e Serviços a Bordo de Aeronaves: o caso da Companhia Aérea Azul*. 2017. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) - Universidade Anhembi Morumbi.
- VILLARES, Henrique D. *Quem deu asas ao homem*. São Paulo: *Revista dos Tribunais*, 1953.

Processo Editorial / Editorial Process

Editor Chefe/Editor-in-chief: PhD Thiago D. Pimentel (UFJF).

Recebido em 04 de Fevereiro de 2018; aceito em 05 de Junho de 2018; publicado online em 09 de Julho de 2018.

Received on February 04, 2018; accepted on June 05, 2018, published online on July 09, 2018.

Artigo original / Original article. Seção revisada por pares / Double blind review section.