

### 3

## Investigando o evento: a passagem do dirigível Graf Zeppelin pelo Brasil

O objetivo desse capítulo é apresentar o evento que é o fio condutor desta tese, a saber, a passagem do dirigível Graf Zeppelin pelo Brasil. Que fatos marcaram a primeira vinda do dirigível ao Brasil? Por que o país tornou-se destino das viagens do dirigível? A resposta para essas questões ajudaram a contextualizar o rastro gráfico e oral identificado e analisado nos capítulos posteriores.

Para responder essas questões, o primeiro procedimento foi identificar e consultar a bibliografia que trata do tema. No entanto, verificou-se que os livros que tratam a passagem do dirigível pelo Brasil em detalhes são escassos. No Brasil há dois autores que abordam o tema: Claudio Lucchesi, autor de “Loucos e Heróis: Fatos e curiosidades da História da aviação” (1996) que fornece dados específicos sobre o Zeppelin como tamanho, potência e velocidade e dados sobre as viagens ao Brasil como os números de viagens no ano de 1932, quando a linha de passageiros foi inaugurada, até 1935; e Fernando Chaves Lins, autor de “Por céus nunca d'antes navegados” (2006). Este último autor é filho do Comandante Severiano Lins, um dos pilotos do Sindicato Condor – empresa que organizou as viagens do dirigível ao Brasil. Seu pai fez a última viagem do Zeppelin a caminho da Europa em 1937 deixando muitas lembranças. Lins apresenta uma visão pernambucana para o evento, fornecendo dados das passagens do dirigível pelo Recife e algumas das repercussões na imprensa e na memória da cidade.

Dos autores estrangeiros, poucos tratam sobre a passagem do dirigível pelo Brasil e quando o fazem, são linhas gerais sem detalhamento.

Destes autores, foi consultado o livro de Michael Macdonald Mooney, “Zeppelin, a verdadeira história do desastre do Hindenburg” (1973). Este jornalista americano faz um relato em que mistura dados levantados em entrevistas e em pesquisas em acervos de forma semelhante a um *thriller* de ação ao narrar o incêndio do dirigível Hindenburg, ocorrido em Lakehurst, nos Estados Unidos em Maio de 1937. Para chegar aos fatos que levaram à tragédia, o autor

traz em sua obra detalhadas informações sobre a história desta aeronave, desde as primeiras experiências com balões, passando pelas tentativas de viagem com dirigíveis feitas pela Companhia Luftschiffbau Zeppelin até a construção do Graf Zeppelin que se tornou a aeronave mais conhecida e celebrada da empresa. O autor apresenta o contexto em que se desenrola a história dos dirigíveis e o impacto que o Zeppelin causou na sua época.

Também foi consultada a obra de John Provan III “LZ-127 ‘Graf Zeppelin’ – The Story of na Airship” Vol. I e Vol. II (2011) que apresenta um histórico do dirigível, relacionado às experiências americanas nesse meio de transporte, biografias de personalidades envolvidas com o dirigível e dados do transporte de malas postais.

Também foi referencial deste capítulo o site do americano Dan Grossman, “Airships.net: A Dirigible and Zeppelin History Site”. Grossman é pesquisador da tecnologia e da história dos dirigíveis há mais de 20 anos e colaborador de muitos documentários sobre as mesmas para a CNN, BBC, entre outros veículos. Seu site colaborou com dados sobre as especificações dos dirigíveis e histórico dessas aeronaves.

As fontes consultadas forneceram algumas pistas para entender o evento de modo geral, no entanto, havia muitas lacunas a serem preenchidas. Para completá-las foram consultados os periódicos da época. Como veremos no capítulo 4, que trata da investigação do rastro gráfico deixado pelo dirigível no Brasil, os jornais e revistas noticiaram largamente o evento. Forneceram dados sobre a primeira viagem detalhando datas, horários e posições assumidas pelo Zeppelin nessa passagem bem como o impacto causado por ele em terras brasileiras. Com base nessas informações foi possível construir mapas e tabelas que esclarecem detalhes do evento.

A primeira parte deste capítulo, item 3.1 – “Um panorama da era dos dirigíveis”, apresenta um histórico da era dos dirigíveis Zeppelin. O objetivo desse tópico é entender como e para quê o dirigível Graf Zeppelin foi projetado e em que contexto ele aparece. Para tanto, apresentaremos uma narrativa que aborda desde as primeiras experiências com dirigíveis até o acidente com o Hindenburg que marca o fim das atividades dos dirigíveis Zeppelin. Abordaremos dados relativos ao Graf Zeppelin tais como surgimento, especificações, a experiência de viagem e as grandes viagens realizadas.

O item 3.2 - “A primeira viagem ao Brasil” aborda, especificamente, a primeira vinda do Zeppelin ao Brasil e nele apresentaremos as motivações, a preparação nas cidades que o receberiam, o roteiro dia-a-dia com hora, local e atividade do dirigível e a repercussão dessa viagem.

O item 3.3 – “A consolidação da linha regular de passageiros ligando a Europa ao Brasil” comenta as outras viagens realizadas ao Brasil com a implantação da linha de passageiros ligando a Europa à América do Sul. Finalizando, o item 3.4 – “Viagem ao sul do país com destino à Buenos Aires em 1934” conta como foi a viagem experimental realizada em 1934 com destino à Buenos Aires, passando pelas cidades do sul do país.

### **3.1 Um panorama da era dos dirigíveis**

Poucos meios de transporte causaram tanto *frisson* quanto os dirigíveis Zeppelins, especialmente o dirigível denominado LZ 127 Graf Zeppelin. Seja pelas proporções transatlânticas, seja pela velocidade e luxo a bordo, o Zeppelin maravilhou tanto passageiros quanto a população dos locais por onde passou.

Entretanto, antes que as viagens transoceânicas em dirigíveis fossem possíveis, um longo e acidentado percurso foi realizado pelos desenvolvedores desse novo meio de transporte.

#### **3.1.1 Das primeiras experiências com os “mais leves que o ar” até o Graf Zeppelin**

A Companhia Zeppelin ficou famosa pelos seus gigantescos e luxuosos dirigíveis, entretanto, não os inventou. Um misto de aventura e coragem inspirou os pioneiros nesse tipo de aviação.

O primeiro balão desenvolvido com força de propulsão própria foi criado por Henri Giffard, em 1852, que fez um voo de 27 km entre o Hipódromo de Paris e a cidade de Trapes, na França. A esses balões, com motores que permitiam manobragem, logo foram denominados dirigíveis ou veículos mais leves que o ar.

No entanto, quem se tornou aficionado por esse tipo de aeronave foi o brasileiro Alberto Santos Dumont. Muito antes de criar seu famoso 14 Bis, Santos Dumont lançou-se em várias experiências com dirigíveis que o tornaram célebre em Paris. Após a construção de quatro dirigíveis, sendo que os voos terminavam em acidentes, o intrépido brasileiro pôde contornar a Torre Eiffel no *Santos*

*Dumont n° 5*. Entretanto, a viagem quase terminou de forma trágica para Dumont. O balão esvaziou-se e foi explodir em cima de algumas casas. Os assustados espectadores da façanha foram encontrar o aeronauta agarrado ao peitoril de uma janela. A essa altura, Dumont, que era assediado pelas mulheres e imitado pelos jovens parisienses, foi recebido como herói.

Em 1901, com o *Santos Dumont n° 6*, nosso aventureiro teve mais sorte. Voou por trinta minutos. A partir daí, os voos tornaram-se tão corriqueiros que, segundo Lucchesi (1996, p. 16), não era raro ver Santos Dumont pousar em frente à sua casa, na avenida *Champs Elysées*, em Paris, apenas para almoçar. Mas logo perdeu o interesse pelos veículos mais leves que o ar, assim que se tornaram uma promessa de transporte viável e comum. Lançou-se na empreitada dos veículos “mais pesados que o ar” – os aviões – pela qual ficou ainda mais afamado do que os dirigíveis, dando sua contribuição para a história da aviação.

A conquista definitiva do ar através de dirigíveis, veio por intermédio do Conde Ferdinand Von Zeppelin (fig. 4). Rico descendente de uma família prussiana, o Conde entrou para o exército, onde viu as grandes vantagens estratégicas que os balões propiciavam para o reconhecimento do campo inimigo. Tendo sido reformado prematuramente, mudou-se para o lago Constança, no sudoeste da Alemanha, onde projetou um dirigível. Em julho de 1900, Zeppelin fez sua primeira experiência de voo.



Figura 4 - Conde Zeppelin. Fonte: Reprodução Mooney, 1973, p.49.

Segundo Lucchesi (1996, p. 31), o dirigível foi batizado de LZ.1 (fig. 5) e “tinha uma estrutura de liga de alumínio e zinco, com comprimento de 128m, e era propulsado por dois motores a gasolina de 14hp cada”. Para alçar voo, um pequeno barco a vapor rebocou a aeronave do hangar especialmente construído para ele. O LZ.1 alcançou a altura de 380m e voo por cerca de 18 minutos, até que cabos se quebraram forçando a aeronave a descer. Outras experiências de voo com o mesmo dirigível foram realizadas, mas o importante é que esse foi o primeiro de uma série de 118 dirigíveis construídos pela empresa que o Conde

Zeppelin fundou, a Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H, e que marcaram a história da navegação pelo ar.

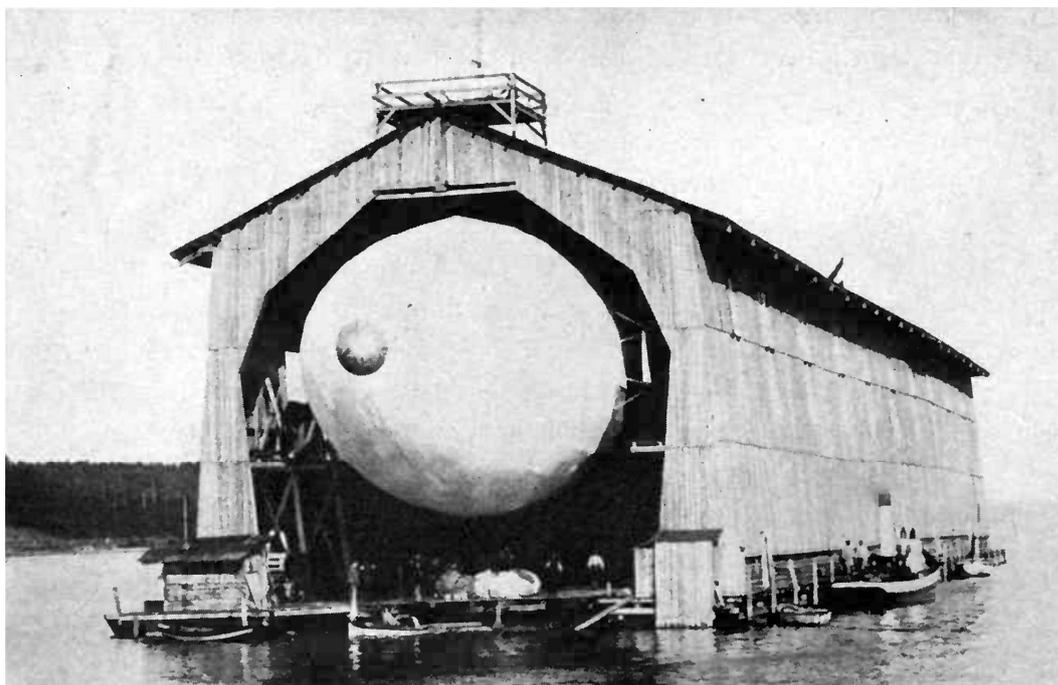


Figura 5 – LZ.1 em seu hangar, sobre o Lago Constança. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/zeppelins>> Acesso em 6 nov. 2014.

O sucesso do LZ.1 chamou a atenção do exército alemão, e o Conde conseguiu seu primeiro contrato. Entretanto, era preciso fundos para a criação do próximo dirigível. Com a autorização do governo alemão, realizou uma loteria que lhe rendeu alguns marcos, e outros foram doados pelo chanceler da Alemanha e por doações feitas pelo correio. Desse modo, pode-se dizer que o povo alemão colaborou para que o LZ.2 fosse ao ar, atitude que se tornou comum na construção dos próximos dirigíveis. O LZ.2, após sofrer um pouso forçado, foi despedaçado por um temporal. Logo o conde começou a campanha pelo LZ.3.

Já nessa época as façanhas do Conde Zeppelin causavam forte impressão na população alemã e, para tanto, “apareceram no mercado cigarros ‘Zeppelin’. Os pasteleiros faziam pequenos zeppelins de açúcar. Anúncios de jornal ofereciam “casacos Zeppelin para serem usados no ar” (Mooney, 1973, p. 30). Porém, o incêndio do LZ.4 causou muita comoção na população e os dirigíveis subsequentes tornaram-se inviáveis por problemas mecânicos (fig. 6).

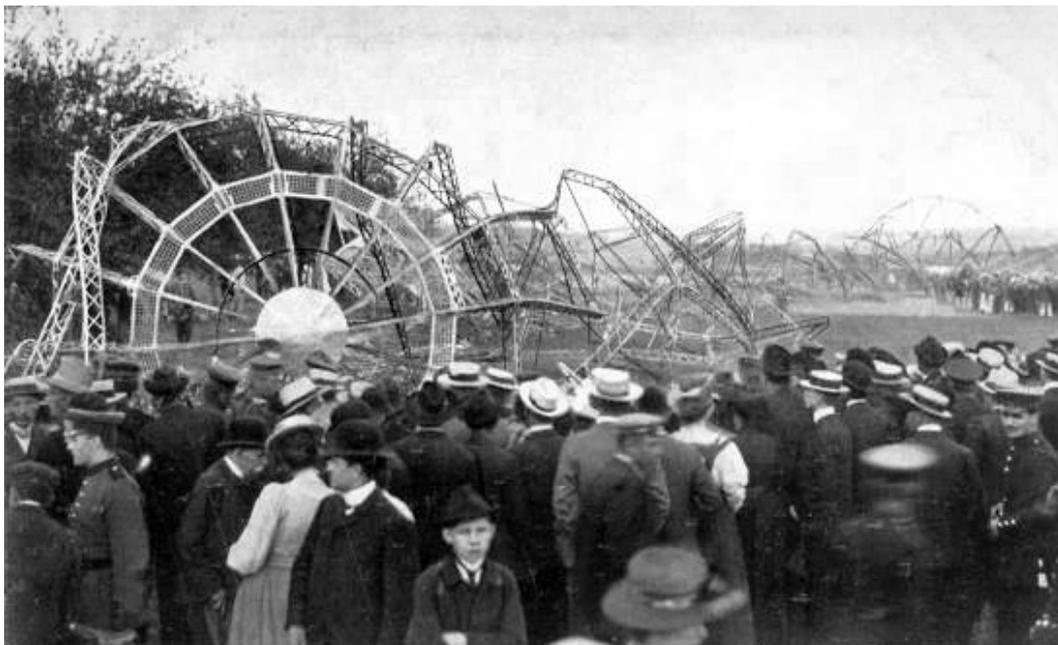


Figura 6 – Acidente com o LZ.4. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/zeppelins>> Acesso em 6 nov. 2014.

Em 1909 foi fundada a primeira linha de serviços aéreos de passageiros através de dirigíveis. Foi criada a Deutsche Luftschiffarts-Aktien-Gesellschaft, ou DELAG, e o LZ.7 *Deutschland* foi o primeiro dirigível a entrar em operação comercial. Entretanto, já de início, a operação tornou-se um desafio. O LZ.7 teve perda total ao cair sobre árvores. Nessa época, o comando foi dado a Hugo Eckener, que recebeu o LZ.6A e que mais tarde se tornaria diretor da companhia Zeppelin. O LZ.6A foi perdido em um incêndio no hangar. A DELAG interrompeu suas operações retornando somente em 1911 com o LZ.8 *Ersatz - Deutschland*. Esse dirigível se encontrou com fortes ventos ao sair do hangar, tendo sido totalmente destruído.

A DELAG estava ameaçada, mas a persistência do Conde o levou à construção do LZ.10 *Schwaben*. O dirigível entrou em operação em 1911, sendo um grande sucesso até que um incêndio o consumiu em 1912. Seguiu-se a construção e operação do LZ.11 *Viktoria Luise*, LZ.13 *Hansa* e LZ.17 *Sachsen* em 1913, até que, em 1914, tem início em a Primeira Guerra Mundial. Há um intervalo entre as numerações de dirigíveis que se supõem terem sido projetados mas não foram construídos.

Então, veio a pressão para que os Zeppelins fossem utilizados como armas de guerra e o *Sachsen* foi convertido em aeronave de combate. A partir disso,

novos dirigíveis foram desenvolvidos para bombardeio. Mooney (1973, p.39-42) descreve vários ataques a Londres, nos quais os dirigíveis saíam vitoriosos, pois a artilharia inglesa não tinha alcance de tiro na altitude na qual eles voavam. No entanto, os ingleses foram aperfeiçoando seus aviões de caça para que pudessem alcançá-los. Mas, por cerca de um ano, estes atacaram Londres causando grandes estragos na cidade. Por fim, perto do término da guerra, os dirigíveis começaram a ser abatidos, até que os ataques se tornaram inviáveis.

Entretanto, o estrago para a imagem dos Zeppelins já havia sido feito. Quem poderia deter os alemães com uma frota de dirigíveis-bombardeiros? Essa foi a constatação dos países vencedores da guerra. A Alemanha foi proibida de ter uma força aérea conforme o Tratado de Versalhes, sendo que a Luftschiffbau, construtora dos Zeppelins, foi forçada a produzir panelas e frigideiras para sobreviver. Seus dirigíveis foram tomados pelos países aliados como espólio de guerra, entre eles o LZ 126 que foi rebatizado de USS Los Angeles e serviu a Marinha americana. O país entrou em grave recessão. O velho Conde Zeppelin não viveu o suficiente para ver os anos difíceis que se seguiram na década de 1920. Morreu em 1917.

### 3.1.2 O LZ 127 Graf Zeppelin

Após a morte do Conde Zeppelin, a empresa Luftschiffbau passou às mãos de seu sobrinho, que morreu prematuramente. O Dr. Hugo Eckener (fig. 7) assumiu então como diretor, com a missão de tirar a empresa do ostracismo que se encontrava devido ao Tratado de Versalhes. Eckener era engenheiro, um experiente piloto de dirigíveis e um empresário perspicaz.

Após 1926, a Alemanha se



Figura 7 – Hugo Eckener. Ilustração de Manoel Bandeira. Fonte: Detalhe do jornal *A Província*, Recife, 23 mai. 1930, p. 3. Acervo HDB/FBN

liberou das imposições do Tratado de Versalhes e em 1927 Hugo Eckener lançou-se na construção de um dirigível revolucionário. O LZ.127 Graf Zeppelin foi construído e batizado com o nome do velho Conde.

### 3.1.2.1 Especificações da aeronave

Abaixo, elaboramos uma tabela com as especificações do dirigível.

Tabela 1– Especificações do dirigível Graf Zeppelin. Elaborado pela autora.

<b>Prefixo</b>	LZ 127
<b>Nome</b>	Graf Zeppelin
<b>Data de inauguração</b>	08/06/1928
<b>Comprimento</b>	236,6m
<b>Diâmetro</b>	30,5m
<b>Material de construção</b>	Duralumínio
<b>Peso</b>	58 toneladas
<b>Carga útil</b>	12 a 16 toneladas
<b>Gás de sustentação</b>	Hidrogênio armazenado em 16 células
<b>Propulsão</b>	5 motores Maybach VL.II 550 hp
<b>Combustível</b>	<i>Blaugas</i> (desenvolvido especialmente para o Graf Zeppelin)
<b>Velocidade máxima</b>	128 km/h
<b>Velocidade de cruzeiro</b>	110 km/h
<b>Autonomia</b>	11.263 km
<b>Acomodações da gôndola</b>	10 cabines duplas, 2 lavabos, banheiro masculino e banheiro feminino, restaurante, cozinha, sala de rádio, sala de navegação e sala de controle (fig. 8)
<b>Passageiros</b>	20
<b>Tripulantes</b>	40
<b>Tripulação</b> (nos primeiros voos, conforme Provan, 2011):	
<b>Comandante</b>	Hugo Eckener

<b>Capitães</b>	Ernst A. Lehmann, Hans C. Flemming
<b>Navegadores</b>	Scherz, Max Pruss, Hans Von Schiller, Anton Witteman
<b>Leme</b>	Marx, Bartschat, Knut Eckener, Kindling
<b>Controle de altitude</b>	Albert Sammt, Kutr Schönher, Karl Rösch
<b>Operadores de rádio</b>	W. Dumcke, Speck, Ladwig
<b>Manutenção de células</b>	Ludwig Knorr, Phil Lenz
<b>Eng. de verificação</b>	Siegle
<b>Condução</b>	Beuerle, Pfaff, Grötzinger
<b>Frente de gôndola estibordo</b>	Albert Thasler, Oskar Rösch, A. Wenzler
<b>Frente de gôndola bombordo</b>	W. Dimmler, A. Leichtle, Eugen Schäuble
<b>Gôndola traseira estibordo</b>	M. Christ, Kunze, Halder
<b>Gôndola traseira bombordo</b>	W. Fischer, Raphael Schädler, German Zettel
<b>Gôndola central traseira</b>	J. Auer, Mayer, Josef Braun
<b>Cozinha</b>	Otto Manz
<b>Comissários</b>	Heinrich Kubis, Ernst Fischbach

Fontes: Provan (2011), Mooney (1973), Grossman (2015), jornais *Correio da Manhã* (1930) e *Diário de Pernambuco* (1930) do acervo HDB/FBN.

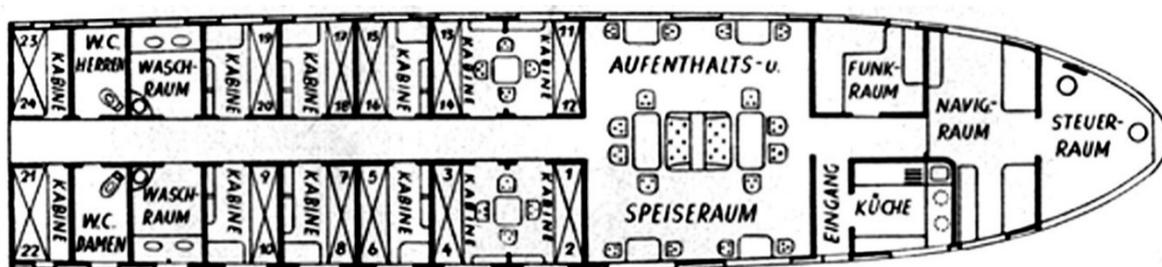


Figura 8 – Planta da gôndola. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/lz127-graf-zeppelin/interiors>> Acesso em 6 nov. 2014.

### 3.1.2.2 As primeiras viagens

O dirigível fez seu primeiro voo de passageiros no dia 11 de outubro de 1928. Vários jornalistas foram convidados para a viagem, entre eles, Lady Grace Drummond Hay, prestigiada jornalista britânica, correspondente do grupo *Hearst* e a única mulher a bordo. Dois pintores e dois fotógrafos também viajaram, assim como dois americanos que pagaram três mil dólares pela aventura de fazer uma viagem transatlântica a bordo do Zeppelin.

Vinte passageiros e quarenta tripulantes partiram de Friedrichshafen, Alemanha, com destino aos Estados Unidos. A viagem aconteceu sem maiores sobressaltos até que perto das Ilhas Bermudas uma rajada de vento danificou um dos estabilizadores traseiros da aeronave. O conserto foi realizado com alguns homens presos por cabos, pendurados do lado de fora do grande dirigível. Em função da chuva, a parte traseira começou a inclinar-se pondo a aeronave em perigo. O segundo comandante, Capitão Flemming, alertou Eckener de que precisaria acionar dois motores para estabilizar o dirigível. O comandante sabia que, acelerando esses motores, o tranco poderia derrubar ao mar os homens envolvidos no conserto, entre eles seu filho, Knut Eckener. Flemming insistiu e o comandante empalideceu. Olhou pela janela por uns instantes e deu a ordem para ligar os motores. No entanto, os homens e Knut já estavam a bordo da aeronave e não corriam perigo. Tudo terminou bem e após o remendo do revestimento, a aeronave voou com metade da marcha para não danificar o conserto<sup>8</sup>.

Chegaram aos Estados Unidos no dia 15 de outubro de 1928, onde sobrevoaram Washington, e uma coroa de flores foi lançada para o presidente americano. A chegada a Nova Iorque foi triunfal. Os nova-iorquinos receberam os intrépidos viajantes com buzinações, apitos e voos de caças da Marinha.

Segundo Mooney (1973, p. 53) “durante três dias, houve banquetes, recepções, chás e jantares. O presidente da Alemanha e o dos Estados Unidos trocaram telegramas de felicitações”. O Graf Zeppelin definitivamente havia conquistado a simpatia dos americanos e assombrado o mundo com a capacidade de fazer uma viagem transatlântica em pouco tempo e sem maiores problemas. Vale lembrar que nessa época, os aviões mais modernos tinham pouca autonomia para cruzar os oceanos e eram bastante desconfortáveis e não havia muita

---

<sup>8</sup> Hugo Eckener, o comandante da aeronave. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 21 mai.1930, p.1. Fonte: HDB/FBN

proteção contra o barulho dos motores. Além do que, as cabines não eram pressurizadas, o que causava desconforto em função da altitude e por isto eles não podiam voar muito alto.

Nesse sentido, o Graf Zeppelin representava não somente a possibilidade de cobrir grandes distâncias rapidamente, como também proporcionava aos passageiros uma viagem confortável. Sem contar com a oportunidade de apreciar a beleza das paisagens em uma aeronave que deslizava suavemente entre as nuvens. Seus motores foram dispostos de modo a se ouvir pouco barulho de dentro da gôndola.

No dia 29 de outubro de 1928, o Graf Zeppelin regressou à Europa. No dia 1º de novembro, o dirigível chegou à Friedrichshafen, sendo aguardado por uma multidão de cerca de 30 mil pessoas, conforme Mooney (1973, p. 54) descreve:

Foguetes subiram ao ar. Os sinos das igrejas tocaram. (...) Cinco dias depois, voaram para uma recepção triunfal em Berlim. Foi decretado feriado no dia da recepção.

Em Berlim, foram recebidos pelo presidente alemão que fez questão de conhecer cada membro da tripulação do Graf Zeppelin.

Outro feito realizado pelo Graf Zeppelin foi a navegação ao redor do globo (fig. 9). Nessa viagem espetacular, e nunca antes realizada por qualquer outra aeronave fabricada pelo homem, o dirigível seria posto à prova, passando por altas montanhas e mares nunca antes navegados pelo céu.

Mais uma vez a imprensa foi convidada para fazer a viagem a bordo do dirigível e registrar suas impressões sobre o *raid*. Os comentários foram positivos e saudavam os viajantes pela ousadia.



Figura 9 – Mapa da navegação ao redor do globo. Fonte: Detalhe da *Revista da Semana*, Rio de Janeiro, 17 mai. 1930, p.28. HDB/FBN

A viagem, realizada em 1929, partiu de Nova Jersey, Estados Unidos, do aeródromo de Lakehurst, atravessou o Oceano Atlântico com destino à base da empresa em Friedrichshafen - Alemanha. Depois atravessou a Europa, passando pelos Montes Urais e Sibéria, onde o Zeppelin navegou por paisagens que nunca haviam sido vistas pelo homem. Mooney (1973, p. 55) conta que um incidente peculiar marcou a viagem: um soldado soviético descarregou sua metralhadora no dirigível, mas felizmente não conseguiu fazer grandes danos. Apenas perfurou algumas células de gás que foram reparadas.

O dirigível seguiu então seu curso até Tóquio. Da capital japonesa atravessou o Oceano Pacífico em direção aos Estados Unidos e a cidade de Los

Angeles. Dessa cidade, partiu para Lakehurst, New Jersey, retornando ao ponto de partida.

Em outra aventura, já em 1930, pouco antes de vir ao Brasil, uma expedição com cientistas a bordo do Graf Zeppelin desbravou áreas ainda não exploradas no Ártico, com objetivo de coletar dados meteorológicos e geográficos.

### 3.1.2.3 O Graf Zeppelin como experiência

Viajar a bordo do dirigível era uma oportunidade cara e exclusiva, mas também uma experiência ímpar.

Sobre isso, destaca-se o registro feito por Anna Amélia de Queiroz Carneiro de Mendonça, poetisa, pertencente às classes mais abastadas da sociedade carioca, presidente da Casa do Estudante do Brasil e passageira do Graf Zeppelin em abril de 1935. A poetisa compara a experiência de viajar no dirigível como um filme, mas um “filme ao contrário” pois eram os passageiros que passavam por “mares e terras”. (Mendonça, 1976, p. 17)

Anna Amélia viajou a bordo do Graf Zeppelin até a Alemanha onde teve oportunidade de visitar o hangar onde estava sendo construído o dirigível Hindenburg, maior que o Zeppelin, que em 1937 incendiou-se em procedimento de atracamento em New Jersey, nos Estados Unidos, vitimando passageiros e tripulantes. Esse acidente marcou o fim da era dos grandes dirigíveis Zeppelins, sendo que os detalhes deste marco serão tratados no próximo tópico.

A poetisa desfrutou a bordo do Zeppelin de um serviço digno dos melhores navios transatlânticos. Na gôndola do dirigível havia camarotes pequenos mas confortáveis. Eram compostos de duas camas. Uma delas ficava suspensa, podendo ser baixada quando não estava em uso, convertendo as camas em um sofá (fig. 10). Ao final do corredor, havia um banheiro para uso dos passageiros. Outros ambientes incluíam uma cozinha para o preparo das refeições e um aparelhado restaurante que servia em porcelana (fig. 11). A louça continha emblema "LZ" da Companhia Luftschiffbau Zeppelin (fig. 12).

Uma das novidades que o dirigível trouxe, como contribuição para o mundo da aviação, foi a instituição do cargo de comissário de bordo. Heinrich Kubis foi o primeiro comissário de bordo do mundo. Antes de ser comissário do dirigível Sachsen, Kubis havia trabalhado em hotéis famosos pelo requinte, como o Carlton, de Londres e o Ritz, em Paris. O chefe Kubis estava tão empenhado em

satisfazer os desejos dos seus passageiros que lia as colunas sociais para inteirar-se das personalidades que viajavam a bordo dos dirigíveis. Segundo Mooney (1973, p. 43):

Na realidade, o chefe Kubis era encantador. Sabia instintivamente não apenas as boas maneiras, mas também o pequeno toque - um buquê de flores, um bom molho ou a temperatura exata para a champanha que tinham feito de *la belle époque* um tempo sedutor.

Kubis serviu passageiros para a companhia Zeppelin em todos os dirigíveis desde o *Sachsen*, inclusive no último grande dirigível, o Hindenburg, tendo sobrevivido ao incêndio. Nesta última aeronave, chefiava “um grupo de seis comissários, além de uma comissária para cuidar das crianças e ajudar as senhoras a fazerem o cabelo” (Mooney, 1973, p. 69).

Esse tipo de cuidado com o serviço oferecido aos passageiros proporcionava uma experiência única aos viajantes, trazendo o luxo e comodidade dos grandes navios de cruzeiro para a bordo dos dirigíveis. Mais do que um meio rápido e gracioso de transporte, os Zeppelins representavam viajar com estilo.



Figura 10 – Cabine de passageiros durante o dia e cabine de passageiros à noite. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/lz127-graf-zeppelin/interiors>> Acesso em 6 nov. 2014.



Figura 11– Cozinha. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/lz127-graf-zepelin/interiors>> Acesso em 6 nov. 2014.



Figura 12– Louça com emblema da LZ. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/lz127-graf-zepelin/interiors>> Acesso em 6 nov. 2014.

### 3.1.3 O Hindenburg: a tragédia que marcou o fim da era dos dirigíveis Zeppelin

Os grandes dirigíveis transatlânticos assombraram o mundo com a possibilidade de uma viagem rápida e cheia de estilo. Entretanto, o fim da era de ouro dessas aeronaves foi trágico.

O dirigível de prefixo LZ.129, batizado de “Hindenburg” (fig. 13), em homenagem ao presidente alemão anterior à era nazista, entrou em operação em março de 1936. Foi o sucessor do Graf Zeppelin. Era o maior dirigível construído pela companhia LZ e ainda é a maior aeronave construída pelo homem que já voou. Conforme Lucchesi (1996, p. 102), as especificações do dirigível eram:

Seu comprimento era de 245m, com um diâmetro de 41,17m, e singrava os céus com o peso máximo de 270 toneladas. Este literal "navio voador" tinha a espetacular autonomia de 13.515km, com uma velocidade de até 123,90km/h garantida por dois motores Daimler-Benz MB 502, de 1000hp cada.



Figura 13 – Postal Hindenburg. Fonte: Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/hindenburg/lz129-hindenburg-detailed-history>> Acesso em 6 nov. 2014.

O dirigível operou na linha do Atlântico Norte ligando a Alemanha aos Estados Unidos. Também entrou em operação na rota do Atlântico Sul em parceria com o Graf Zeppelin. Segundo Lucchesi (1996, p.102), o Hindenburg veio 6 vezes ao Brasil e foi 16 vezes aos Estados Unidos em 1936, e viajou uma última vez no ano de 1937, quando um incêndio o consumiu.

Esse acidente aconteceu em 6 de maio de 1937. Até hoje suas causas não foram definidas sendo motivo de divergência entre pesquisadores da aeronáutica. O acidente aconteceu quando o dirigível aproximava-se do campo de Lakehurst, Nova Jersey, Estados Unidos. Estava em procedimento de atracação quando, começou um incêndio pela cauda. Em 30 segundos, o fogo tomou conta da fuselagem, em função da propriedade inflamável do gás hidrogênio contido no seu interior. Não restou nada da aeronave. Segundo Lucchesi (1996, p. 103) das 98 pessoas a bordo (25 tripulantes e 72 passageiros), 36 morreram.

O desastre causou forte impressão no mundo inteiro. A imprensa noticiou com alarde a tragédia do Hindenburg. No Brasil também houve repercussão. O jornal *A Noite* (RJ) publicou matéria na contracapa do dia 7 de maio de 1937 com a manchete "Catástrofe no espaço! A queda do 'Hindenburg', entre explosões e chamas aterradoras" com fotografia do dirigível da largura da página.

Também o *Diário Carioca* (RJ) publicou matéria na primeira página da edição do dia 8 de maio de 1937 com a manchete "A catástrofe do 'Hindenburg'" com fotos do comandante Lehmann e do dirigível, estas em dois momentos distintos.

As causas do acidente são desconhecidas. O autor citado nessa pesquisa, o jornalista Michael Macdonald Mooney, baseia seu livro na tese de que o Hindenburg foi vítima de sabotagem.

O *site* da Deutsche Welle<sup>9</sup> afirma que o acidente do Hindenburg representou uma derrota para o governo nazista. O dirigível tinha em suas asas a suástica, que foi pintada por ordem do ministro da propaganda alemã, Joseph Goebbels, segundo Mooney (1973, p.56), a contragosto do diretor da empresa Zeppelin, Hugo Eckener.

O Graf Zeppelin também passou a ter o emblema no lado esquerdo da aeronave e no lado direito foram pintadas listras com as cores da bandeira da Alemanha, somente três meses após o partido assumir o governo, em 1933. Entretanto, Eckener, na primeira aparição pública do dirigível com a suástica, em

---

<sup>9</sup> GERICKE, Gerda. 1937: Explosão do dirigível Hindenburg. Deutsche Welle. Disponível em <<http://www.dw.de/1937-explos%C3%A3o-do-dirig%C3%ADvel-hindenburg/a-512261-1>> Acesso em 11 jun. 2014

uma feira em Chicago, tomou o cuidado de fazer voos em círculos no sentido horário, para que os moradores da cidade vissem apenas o lado com as listras<sup>10</sup>.

Por sua oposição declarada ao regime nazista, não aprovando o uso dos dirigíveis para a propaganda deste, Eckener se tornou problemático para o partido e foi afastado do comando da companhia LZ em 1936, sendo substituído pelo Capitão Ernest Lehmann<sup>11</sup>.

Voltando ao incêndio do Hindenburg, o documentário “Hindenburg – A tragédia que o mundo jamais esquecerá”<sup>12</sup> aventa a possibilidade de um desastre de causas naturais afirmando que a eletricidade estática acumulada, mais a propriedade inflamável do hidrogênio teriam sido a combinação fatal para que houvesse o acidente.

Eckener, que estava na Alemanha no dia da tragédia, encaminhou-se para os Estados Unidos e participou ativamente das investigações, vistoriando o local, entrevistando sobreviventes e assistindo as imagens do acidente exaustivamente. Em seus diários, sustentou a tese de que uma manobra equivocada da tripulação teria feito com que um cabo se soltasse. Este teria “chicoteado” uma das células de hidrogênio, fazendo com o que o gás fosse liberado e a eletricidade estática teria provocado a fagulha que causou o incêndio.

Fato é que após a tragédia, o dirigível Graf Zeppelin, que estava voltando de sua viagem pelo Atlântico Sul, retornou à base em Friedrichshafen e todas as atividades da companhia foram suspensas.

Por cerca de um ano após esse acidente Hugo Eckener tentou comprar gás hélio dos americanos, que detinham a produção deste. O gás hélio não é inflamável e apresenta poder ascensional semelhante ao hidrogênio. A recusa dos americanos em vender esse gás aos alemães foi baseada no temor de que estes voltassem a utilizar os dirigíveis como bombardeiros, numa eventual batalha, tal como na Primeira Grande Guerra. Esse temor apareceu em uma época no qual já havia uma crescente apreensão quanto às intenções do regime nazista.

Sem gás hélio para voltar a navegar pelos céus, uma vez que o hidrogênio mostrou-se extremamente perigoso, o Graf Zeppelin e o irmão gêmeo do

---

<sup>10</sup>GROSSMAN, Dan. Graf Zeppelin History. Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/hugo-eckener>> Acesso em 6 nov. 2014.

<sup>11</sup>GROSSMAN, Dan. Hugo Eckener. Airships.net. Disponível em <<http://www.airships.net/hugo-eckener>> Acesso em 6 nov. 2014.

<sup>12</sup> GRUNDY, Sean. Hindenburg. A tragédia que o mundo jamais esquecerá. Produção Pioneer para Channel Four, Smithsonian Networks e ZDF. 2008. 1 DVD (100min). NTSC, son. color. Narrado.

Hindenburg, o LZ.130, que nunca chegou a voar, foram desmanchados para que suas fuselagens fossem aproveitadas na construção de aviões para a Força Aérea Alemã. Esse trágico acidente marcou o fim da era dos grandes dirigíveis transatlânticos.

Dirigíveis menores foram desenvolvidos pela Goodyear para fins publicitários, sendo que alguns deles puderam ser vistos nos céus do Brasil até recentemente.

## 3.2 A primeira viagem ao Brasil

### 3.2.1 Motivações e articulações

Entre os planos de Hugo Eckener para a companhia Luftschiffbau Zeppelin GmbH estava uma viagem experimental para o Atlântico Sul. A viagem seria realizada em maio de 1930 e teria início na Alemanha, passando pela Espanha, atravessando o Oceano Atlântico até Rio de Janeiro e depois para Recife e de lá seguindo para os Estados Unidos.

Segundo o *Correio da Manhã* (RJ)<sup>13</sup>:

O principal fim da viagem do ‘Conde Zeppelin’ será o estudo das condições técnicas e atmosféricas para estabelecer uma linha regular entre a Europa e a América do Sul e entre esta e a América do Norte. Serão estudados, com especialidade, as monções que tem sua maior força entre as ilhas de Cabo Verde e as Canárias.

Essa linha regular serviria para o transporte de passageiros, cargas e principalmente malas postais, que tornariam as viagens do dirigível um negócio muito lucrativo. Segundo o mesmo jornal<sup>14</sup>, somente as correspondências americanas destinadas ao transporte via Zeppelin estavam avaliadas em mais 100 mil dólares no dia de fechamento das malas postais, dia 23 de abril de 1930.

Já em solo brasileiro, Eckener, em entrevista para o correspondente da *United Press*, confirmou que a viagem:

(...) destinava-se exclusivamente a verificar praticamente em que tempo se poderá transportar a mala postal, em tráfego regular, entre a Europa Central e o Brasil, sendo a travessia atlântica entre Sevilha e Recife, por Zeppelin, uma combinação de serviço aéreo de aviões entre Berlim e Sevilha e de hidroplanos entre Recife e o Rio de Janeiro, possivelmente até Buenos Aires. (O Dr. Eckener não gosta de conceder entrevistas. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 24 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN)

<sup>13</sup>A próxima viagem do “Conde Zeppelin” ao Brasil. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 30 abr.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>14</sup>A viagem do “Conde Zeppelin” ao Brasil. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 24 abr.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

Na mesma entrevista, o comandante do Zeppelin declarou que a travessia do Atlântico poderia ser feita em três dias (em boas condições de tempo) e em até três dias e meio (em condições climáticas desfavoráveis). Esse tempo representaria uma evolução no transporte de malas postais, que, viajando em navios, levavam cerca de duas semanas na travessia do Oceano Atlântico.

Quanto à articulação das operações, a viagem foi feita em colaboração com Lufthansa (companhia aérea alemã) através de sua subsidiária na América Latina, o Sindicato Condor e a Deutsche Luftschiffarts-Aktien-Gesellschaft (DELAG – companhia alemã de transporte aéreo regular por dirigíveis). A venda de passagens e agenciamento das cargas e malas postais ficou a cargo da firma Herm Stoltz & Cia, acionista do Sindicato Condor.

Segundo Quintaneiro (2009, 110-111) o Sindicato Condor era uma empresa subsidiária da companhia aérea alemã Lufthansa com atuação na América Latina. Fazia o transporte de passageiros, cargas e malas postais.

O Sindicato Condor passou a atuar no transporte de correspondências no Brasil em 1º de Junho de 1927, após aprovação das “Instruções para execução do serviço postal aéreo” concedido pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, em portaria de 17 de Março de 1927 (Guimarães Junior, 1935, p. 9). Foi estabelecida a rota entre Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas e Santa Vitória do Palmar. Em seguida surgiu a primeira companhia aérea nacional denominada Empresa de Viação Aérea Riograndense, a prestigiada VARIG.

Antes do Sindicato Condor, segundo Guimarães Junior (1935, p.6), os ingleses da empresa Handley Page Limited apresentaram a primeira proposta de serviço de correio aéreo no Brasil em 1919. A empresa ficou obrigada a implementar, no período de seis meses, a linha Rio-São Paulo, e após, sem prazo definido, as linhas Rio-Bahia, Rio-Recife e Rio-Pelotas. Por não haver cumprido o acordo com o governo brasileiro, a firma foi multada em 1 Conto de Réis e se retirou da iniciativa.

Em Março de 1923, houve uma iniciativa nacional de implementação do correio aéreo através da Companhia Nacional de Navegação Aérea. No entanto, o Regulamento Postal e Lei de Receita para o ano de 1923 não previa a aplicação de taxas especiais às correspondências transportadas via aérea, inviabilizando o empreendimento (Guimarães Junior, 1935, p.7).

Ainda em 1923, o norte-americano William Talbot tentou obter licença para atuar no transporte de correspondências por avião, interligando Brasil e Estados Unidos. A iniciativa foi considerada inviável pelo governo brasileiro pois Talbot exigia um contrato de concessão para 30 anos, recebendo 50mil dólares para iniciar as operações e mais 500mil quando as linhas fossem estabelecidas (Guimarães Junior, 1935, p.7).

Também em 1923, disputaram os céus do país para o transporte de malas postais os brasileiros Angelo Morganti, Luis Volpe, José Maria de Araújo e Antônio Britto Araújo que pediam concessão de 50 anos para executar esse serviço. A proposta também foi rejeitada pelo governo (Guimarães Junior, 1935, p.8).

Em 1925 a Compagnie Latecoère, empresa francesa que operava o correio aéreo entre a França e o norte da África solicitou permissão do governo brasileiro para fazer uma viagem experimental com vistas ao estudo das condições climáticas e topográficas para a implementação das linhas de correio aéreo. A rota dessa viagem, que tinha como destino final Buenos Aires, incluiu São Paulo, Florianópolis, Porto Alegre, Pelotas e Montevideú, sendo realizada por três aviões “Laté”. Em 1928, a Compagnie Latecoère, sob a denominação Compagnie Générale Aéropostale, obtém licença para operar a linha Natal-Buenos Aires. Em 1929, já tencionando assegurar o transporte de malas postais entre Europa e América do Sul, a Aéropostale estende a linha até o Chile e Paraguai (Guimarães Junior, 1935, p.8-10).

Entretanto, o serviço de correio aéreo entre a Europa e América do Sul acabou ficando a cargo do Sindicato Condor, com a introdução do Graf Zeppelin para realizar a travessia oceânica.

Segundo Quintaneiro (2009, p.111), os serviços dos alemães do Sindicato Condor eram eficientes e avançados pois estes operavam com equipamentos e manutenção próprias, garantindo o cumprimento das linhas em caso de acidentes e imprevistos. Com essa eficiência, os alemães foram dominando as rotas domésticas até o início da Segunda Grande Guerra, quando os americanos posicionaram-se contra a operação alemã de linhas aéreas no continente Sul-americano pressionando o governo brasileiro a transferir as operações aéreas para companhias norte-americanas. Para realizar tal objetivo, a autora afirma que o

Sindicato Condor foi prejudicado com cortes de combustível para suas aeronaves e exclusão de trabalhadores e dirigentes de origem alemã.

### 3.2.2 Preparativos

Os preparativos começaram em Recife já em fevereiro do ano de 1930, com o governo do estado cedendo uma área para a construção de um campo de pouso, uma torre para atracamento e uma usina de abastecimento de gás para a aeronave<sup>15</sup>.

Em 4 de abril do mesmo ano, chegou da Alemanha o engenheiro Ernest Besch para fazer os preparativos técnicos para a vinda do Graf Zeppelin no campo cedido pelo governo do Estado de Pernambuco. Com ele vieram peças sobressalentes para ajustes mecânicos do dirigível e também peças para o mastro de atracamento<sup>16</sup>. Teve início, então, a construção do campo de pouso e da torre de amarração no bairro do Jiquiá. Também foram providenciados alojamentos para a tripulação, serviços de iluminação – para caso de haver um pouso à noite – abastecimento de água, estação meteorológica e um posto de comunicação radiotelegráfica, com três telefones para comunicação com a cidade. A prefeitura do Recife providenciou um plano de circulação de automóveis e preparação das estradas de acesso ao campo<sup>17</sup>.

Já no Rio de Janeiro houve dificuldade quanto a delimitação do local de pouso adequado para o dirigível. Ernest Besch foi ao Rio, no dia 5 de maio de 1930, no avião “Jangadeiro” da Condor, para acertar com as autoridades os últimos detalhes da passagem do Zeppelin por esta cidade. Após inspeção dos campos ele descartou campo de pouso na Ilha do Governador e transferiu para o Campo dos Afonsos, uma área de aviação militar.

A Companhia Telephonica Brasileira instalou um escritório de comunicações, em uma das dependências da Escola de Aviação do Campo, para uso da imprensa, de forma a agilizar as comunicações com suas redações.

Houve polêmica quanto ao acesso do público ao local de pouso da aeronave. Inicialmente os jornais publicaram declarações da comissão organizadora da

---

<sup>15</sup>A próxima chegada do grande dirigível "Conde Zeppelin" ao Recife. *A Província*, Recife, 26 fev. 1930, p. 3. Fonte: HDB-FBN

<sup>16</sup>A próxima do "Conde Zeppelin" ao Recife. *A Província*, Recife, 05 abr.1930, p. 2. Fonte: HDB-FBN

<sup>17</sup>O Graff Zeppelin. *Diário de Pernambuco*, Recife, 26 abr.1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

recepção ao dirigível de que haveria cobrança de ingressos. Com a polêmica instaurada na imprensa, esta comissão voltou atrás afirmando que não haveria cobrança de entrada, no entanto, o público não teria acesso ao local de pouso da aeronave, ficando restrito aos arredores do perímetro. Haveria venda de convites limitados para o que chamaremos “área VIP” do campo dos Afonsos, que custariam entre 5 mil e 50 mil Réis. Essas notícias geraram novas críticas por parte da imprensa. O *Correio da Manhã* (RJ)<sup>18</sup> publicou a sua:

O carioca, de alma alegre, de bom espírito, é que se ri desses dois pesados tributos que a companhia quer cobrar sobre seu entusiasmo espontâneo, abalando-se do centro da cidade, para ir aplaudir, em campo, generosamente, a audácia empreendedora dos alemães, nessa fase de grandes realizações dos povos”.

No edição seguinte, do dia 16 de maio de 1930, o jornal publicou a resposta do Sindicato Condor explicando que as entradas não representariam nenhuma fonte de renda mas um meio de evitar que o campo fosse invadido pela multidão.

No Recife houve cobrança de entrada e os preços ficaram em 30 mil Réis para entrada com automóveis, incluindo passageiros, 10 mil Réis para arquibancadas públicas, 5 mil Réis para entrada de pedestres e 3 mil Réis para entrada de pedestres em ponto com menor visibilidade do dirigível.

Para se ter uma ideia de quanto representaram esses valores, podemos tomar como meio comparativo o valor do salário mínimo fixado em 240 mil Réis, ainda que este só tenha sido instituído pelo presidente Getúlio Vargas no ano de 1936. Devemos considerar, então, esse recurso comparativo uma forma aproximada, não exata, de quanto representavam os valores de ingresso praticados no Campo dos Afonsos e no Campo do Jiquiá.

---

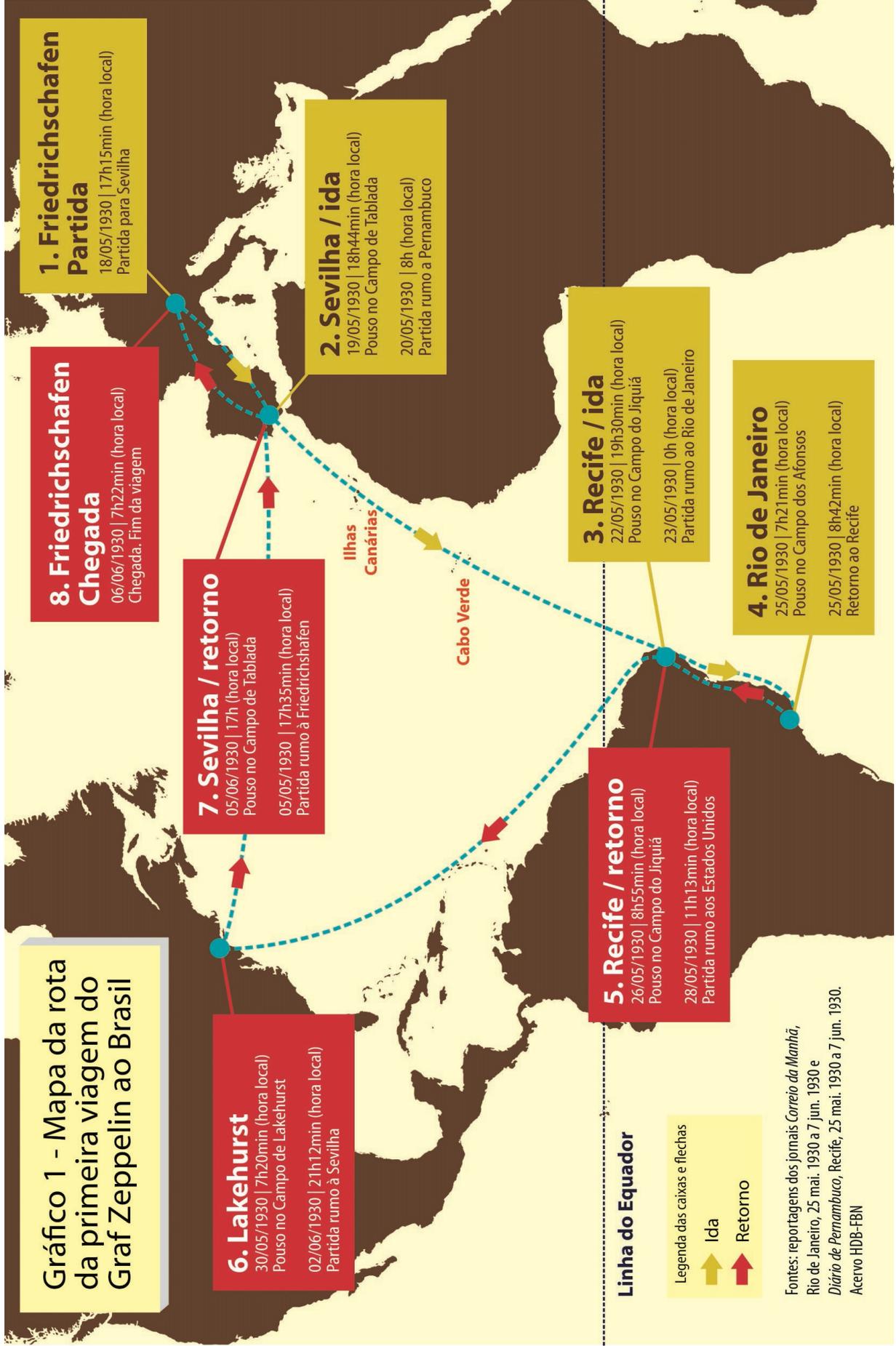
<sup>18</sup> A próxima visita do Conde Zeppelin. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 15 mai.1930, p. 3.  
Fonte: HDB-FBN

### 3.2.3 Roteiro da viagem

Guarda o carioca na retina a imagem do espetáculo deslumbrante. A princípio, um ponto esmaecido a confundir-se na linha do horizonte; depois, o globo luminoso que avança, ganhando proporções em meio da noite estrelada; mais tarde, a trajetória de beleza soberana e dominadora, serpenteando nas evoluções de arrojo, arrancando o aplauso da multidão, fazendo vibrar a capital que o aguardava. (*A Batalha*, Rio de Janeiro, 25 mai.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN)

Apresentaremos nesse tópico o roteiro da primeira viagem do dirigível ao Brasil com base em informações coletadas nos periódicos *Correio da Manhã* (RJ) e *Diário de Pernambuco* (PE). Esses foram os jornais que mais deram espaço às notícias (ver subitem 4.1.1 – A Notícia fresquinha: a repercussão gráfica do evento em jornais) e detalhes da viagem, publicando hora e localização do dirigível, que permitiu montar um percurso para o mesmo. Grande parte das informações publicadas nesses jornais vinham de agências de notícias e mensagens de telegráficas. Esse fluxo rápido e contínuo de informações que chegava às redações representou uma evolução na imprensa brasileira, consequência da consolidação do modelo empresarial de gestão dos jornais, como Sodré (1983) explica e que veremos no próximo capítulo.

Na próxima página apresentamos o mapa da rota dessa primeira viagem ao Brasil (Gráfico 1).



Em 18 de maio de 1930, às 17h e 15min (hora local), o Graf Zeppelin deixou sua base em Friedrichshafen na Alemanha com destino à Sevilha, na Espanha, escoltado por um avião. Entre os passageiros estavam cinco alemães, dois suíços, seis espanhóis, dois brasileiros, um argentino e seis norte-americanos. Também viajou Lady Drummond Hay, já passageira habitual das viagens do Zeppelin<sup>19</sup>.

Às 17h e 40min (hora local) do dia 19 de maio<sup>20</sup>, o dirigível chegou a Sevilha. Os passageiros desembarcam e se hospedaram em um hotel. Chegaram, também, dois aviões alemães e um avião vindo de Coruña, Espanha, com malas postais para serem embarcadas no dirigível. Um dos aviões alemães capotou na pista no momento da aterrissagem mas não houve feridos.

No dia 20 de maio, às 8h e 30min, o dirigível deixou a Espanha com destino a Pernambuco levando peso máximo suportado de correspondências. Embarcaram no Zeppelin o Tenente Coronel Emilio Herrera e o Infante Don Affonso de Orleans, príncipe da Espanha<sup>21</sup>.

A viagem pelo Atlântico rumo sul transcorreu normalmente, em boas condições meteorológicas, tendo o dirigível se comunicado através de rádio com vários navios que faziam a mesma rota e estações localizadas em ilhas do percurso. No dia 22 de maio, às 9h (hora local), o Zeppelin fez a passagem pela linha do Equador e foi realizada uma cerimônia de batismo a bordo. Nesse ponto, ventos contrários retardaram a marcha. O dirigível voava a 300m de altitude e com velocidade 71 milhas/hora (115 km/h). Eckener enviou uma mensagem de rádio captado pela estação da ilha de Fernando de Noronha aventando a possibilidade de não seguir direto até o Rio de Janeiro, como planejado, pousando no Recife antes. A decisão final seria tomada após a passagem por esta ilha<sup>22</sup>.

A partir deste ponto da narrativa, o dirigível entrou em território brasileiro e para expor melhor todos os detalhes dessa passagem pelo país elaboramos tabelas diárias do roteiro da viagem contendo hora, local e atividade. Ao final de cada

---

<sup>19</sup> O “Conde Zeppelin” levantará voo pra o Brasil hoje, às primeiras horas da manhã. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 20 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>20</sup> A viagem do “Conde Zeppelin”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 20 mai. 1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

<sup>21</sup> Como estava anunciado, o “Conde Zeppelin” partiu de Sevilha com destino ao Brasil. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 21 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>22</sup> O “Conde Zeppelin” chegou ao Recife, ontem, e hoje, às primeiras horas da noite, largará para o Rio, devendo chegar aqui amanhã. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 23 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

tabela há a narrativa de detalhes não mencionados nesse texto e que versam sobre as atividades dos passageiros e tripulantes, bem como recepção do público e autoridades de cada local.

Tabela 2 – Roteiro do dia 22 de Maio de 1930<sup>23</sup>. Elaborado pela autora.

Hora	Local	Atividade
13h40min	Fernando Noronha	de Zeppelin voa por cerca de 10min sob o arquipélago e toma rumo para o Recife. A velocidade é de 60 milhas (96 km/h) devido a ventos fortes e uma falha na vela de um dos motores que foi consertado em seguida pelo Engenheiro Buerlle.
18h15min	Recife	O dirigível é avistado vindo de Olinda. Temperatura local: 26 graus. Pressão barométrica: 765. Vento direção sul.
18h30min	Recife	Zeppelin faz sobrevoo pela cidade a uma altitude de 500m sendo acompanhado por aviões locais e do Aero Club de Natal.
19h18min	Recife	O Zeppelin aproxima-se do Campo do Jiquiá, desligando os motores para preparar-se para o pouso. Em seguida Eckener dá ordem para religar os motores para mudar a posição do dirigível facilitando o pouso.
19h30min	Recife	O dirigível pouso e é amarrado ao mastro no Campo do Jiquiá. O Engenheiro Besch acompanha os procedimentos do alto do mastro de atracamento.

No dia 22 de maio de 1930 o Recife amanheceu na expectativa da chegada da grande aeronave. O *Diário de Pernambuco* (PE)<sup>24</sup> publicou uma matéria especial, com diagramação diferenciada da capa, anunciando a chegada do dirigível bem como os detalhes de acesso ao Campo do Jiquiá para o público. Um aviso especial pedia que a população não largasse foguetes na chegada do Zeppelin por oferecer risco à aeronave.

<sup>23</sup> O “Conde Zeppelin” chegou ao Recife, ontem, e hoje, às primeiras horas da noite, largará para o Rio, devendo chegar aqui amanhã. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 23 mai. 1930, p.1; *Diário de Pernambuco*, Recife, 23 mai.1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

<sup>24</sup> O “Graf Zeppelin”. *Diário de Pernambuco*, Recife, 23 mai.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

Um grande número de automóveis dirigiu-se ao campo do Jiquiá. Bondes passaram lotados. A população de Recife saiu em peso para as ruas para ver a grande dirigível<sup>25</sup>. Segundo Lins (2006, p. 27), houve grande movimento de pessoas indo em direção ao campo do Jiquiá. Foi calculada a presença de cerca de 15 mil espectadores e 2 mil veículos concentrados no campo para receber o dirigível. Ainda segundo o autor, dois visitantes deram seu depoimento sobre a ida ao campo:

- Levei uma surra de maruins - diz Milton da Costa Pinto. Tomei o bonde em Tigipió, saltei no Largo da Paz e fiz correndo o resto do percurso até o campo. Nessa corrida perdi o passe. Só entrei por que conhecia um tenente que estava com mais 250 militares do 21º Batalhão de Caçadores procedendo às operações de atracagem.  
Por sua vez Samuel de Lima Domingos disse que não conseguiu tomar nenhum bonde, todos completamente lotados. "Tive que ir à pé, quase correndo. Tive sorte, pois fiquei pertinho e, como todos, emocionado com aquela visão impressionante (Lins, 2007, p 28)

Após os procedimentos de atracação, entraram no dirigível o pessoal da alfândega, polícia e saúde pública para inspeção, bem como o representante de Estácio Coimbra, governador do Estado de Pernambuco, Gilberto Freyre, para cumprimentar Eckener e oficiais.

Houve tumulto entre o público e a polícia, que reagiu violentamente na tentativa de conter as pessoas que tentavam aproximar-se do dirigível. O tumulto também foi motivado por pessoas que desobedeceram a ordem de não fumar no campo. No entanto, causou espanto nos presentes ver Eckener desembarcar fumando um charuto brasileiro e que foi muito elogiado por ele<sup>26</sup>.

Feriram-se durante o tumulto o Cônsul da Inglaterra e esposa que foram atropelados pela cavalaria<sup>27</sup>. Desembarcaram primeiro os Srs. Melias Herrera e Garcia, Eckener e Infante D. Afonso que foram cumprimentar o governador do estado, Estácio Coimbra. Após os cumprimentos, o príncipe da Espanha embarcou em um dos carros oferecidos e foi hospedar-se no Hotel Central<sup>28</sup>. Eckener, acompanhado do capitão Lehmann e de senhoras da colônia germânica local, também seguiu para o Hotel Central onde foi recebido com aplausos<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> Chega ao Recife o dirigível "Conde Zeppelin". *A Província* (PE), 23 de maio de 1930, p.3.  
Fonte: HDB-FBN

<sup>26</sup> A chegada a Recife e as declarações do comandante Eckener ao "Correio da Manhã". *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 23 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>27</sup> O Cônsul Inglês e sua senhora atropelados pela cavalaria. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 25 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>28</sup> Aspectos da chegada e da aterrissagem. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 23 mai.1930, p.1  
Fonte: HDB-FBN

<sup>29</sup> O Graf Zeppelin. *Diário de Pernambuco*, Recife, 23 mai. 1930, p1. Fonte: HDB-FBN

Tabela 3 – Roteiro do dia 23 de Maio de 1930<sup>30</sup>. Elaborado pela autora.

Hora	Local	Atividade
Hora indefinida	Recife	O dirigível é abastecido com 6000m cúbicos de gás. A polícia manteve à distância os curiosos. Houve pequeno acidente no abastecimento: dois encarregados do serviço se queimaram sem gravidade. A aeronave também foi abastecida de provisões para tripulação e passageiros.
Hora indefinida	Recife	Chegou de Montevideú um hidroplano Dornier Wall, do Sindicato Condor, trazendo malas postais para serem embarcadas no Zeppelin com destino aos EUA.
20h	Recife	Horário de fechamento das malas postais.
23h	Recife-Rio	Mesmo hidroplano Dornier Wall partiu com parte da correspondência para o Rio.
22h20min	Recife	Passageiros e Eckener chegam ao Campo do Jiquiá para embarque no dirigível que partirá rumo ao Rio de Janeiro, com atraso de 6 horas em virtude do abastecimento de gás.
23h	Recife	Todos estão a bordo e os motores são ligados.
23h05min	Recife	Chegaram as malas do correio que foram embarcadas.
23h50min	Recife	As amarras são cortadas.
23h55min	Recife-Rio	O dirigível eleva-se, faz sobrevoo na cidade e toma a direção sul.

No dia seguinte ao pouso no Recife, o comandante e oficiais tiveram uma agenda cheia. Pela manhã, Eckener foi ao escritório da firma Herm. Stoltz & Cia. para preparar a sequência da viagem. Neste local, recebeu o correspondente da

<sup>30</sup> Ao contrário do que se esperava, o "Conde Zeppelin" não chegará hoje ao Rio de Janeiro, por haver sido resolvido que antes visitará São Paulo. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 24 mai. 1930, p.1; O "Graf Zeppelin". *Diário de Pernambuco*, Recife, 24 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

agência de notícias *United Press* com quem trocou impressões sobre a viagem, informando seus planos para as operações de correio combinando Zeppelin e hidroaviões<sup>31</sup>. Ao meio-dia, aconteceu um almoço no qual estavam presentes Sr. Roth, gerente da agência Herm. Stoltz & Cia, Capitão Lehmann, alguns passageiros e membros da colônia alemã recifense.

À tarde Eckener fez rápida entrevista coletiva com jornalistas - ele não gostava de dar entrevistas, segundo informou reportagem do *Correio da Manhã* (RJ)<sup>32</sup> - e visitou o Governador de Pernambuco, Estácio Coimbra, acompanhado do Cônsul da Alemanha. Após, a comitiva dirigiu-se para o Campo do Jiquiá para visitar a aeronave. Capitão Lehmann e Engenheiro Besch visitaram redações dos jornais locais em nome de Eckener.

Foi anunciado que o dirigível não ficaria mais de duas horas no Rio de Janeiro sendo que o pouso era incerto, por não haver torre de reabastecimento de gás. À meia-noite, o dirigível partiu para esta cidade. O voo foi tenso, com nuvens pesadas e trajetos que foram percorridos somente por instrumentos, sem nenhum ponto de referência por céu ou terra<sup>33</sup>.

---

Tabela 4 - Roteiro do dia 24 de Maio de 1930 e 25 de Maio de 1930<sup>34</sup>.  
Elaborado pela autora.

---

24 de Maio de 1930

---

1h25min	Maragogi/AL	Passagem por essa cidade.
---------	-------------	---------------------------

---

2h	Recife-Rio	Um avião da <i>Latecoere</i> partiu com o restante das cartas e encomendas para serem embarcadas no dirigível com destino aos EUA.
----	------------	--

---

<sup>31</sup> O Dr. Eckener não gosta de conceder entrevistas. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 24 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>32</sup> O Dr. Eckener não gosta de conceder entrevistas. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 24 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>33</sup> A viagem do Conde Zeppelin. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 24 mai. 1930, p.5. Fonte: HDB-FBN

<sup>34</sup> O "Conde Zeppelin" passou ao largo do Rio e a grande altura, a 1 hora da madrugada. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 25 mai. 1930, p.1; O "Conde Zeppelin" no Rio de Janeiro. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai. 1930, p.1 e 3; O "Graf Zeppelin". *Diário de Pernambuco*, Recife, 25 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

8h10min	Salvador/BA	Dirigível passa por essa cidade voando por 20 minutos. As malas do correio são lançadas sob o campo de aviação de Salvador. No sul da Bahia encontra ventos contrários.
12h15min	Ilhéus/BA	Passagem por essa cidade.
15h10min	Porto Seguro/BA	Passagem por essa cidade.
18h15min	Vitória/ES	Passagem por essa cidade.
22h50min	Próximo ao Cabo de São Thomé/RJ	O dirigível encontra o Navio Almirante Jaceguay e comboio que levava presidente eleito Julio Prestes aos Estados Unidos. A aeronave diminuiu a altitude para saudar o presidente.

25 de Maio de 1930

Hora	Local	Atividade
1h	Rio	Dirigível passou ao largo da costa do Rio. Ventos contrários fizeram a aeronave balançar. Cinco passageiros caíram de suas camas com o balanço.
2h	Rio	Houve comunicado da estação Arpoador para jornais e público de que o dirigível passou ao largo da costa rumo a Santos e São Paulo, retornando ao Rio após sobrevoo por essas cidades. Somente as 7h da manhã pousaria no Rio.
5h	Rio	Chefe Kubis acorda os passageiros abrindo todas as portas. Três passageiros que desciriam no Rio tomaram conta dos banheiros fazendo os demais esperarem.
6h02min	Rio	O dirigível é avistado em alto mar na altura da praia de Copacabana.
6h50min	Rio	Zeppelin chega ao Campo dos Afonsos.
7h21min	Rio	O pouso é finalizado.

8h42min	Rio	Eckener dá ordem de largar. O Zeppelin faz demorado sobrevoo sobre a cidade para compensar o pouco tempo em terra acompanhado de dois aviões da Marinha Brasileira.
10h	Rio	Zeppelin ruma para o norte.
17h	Em alto mar, na altura do Espírito Santo	Dirigível alcança o Navio Almirante Jaceguay e troca novas saudações com o presidente eleito Júlio Prestes. O navio hasteia a bandeira alemã.

No dia 24 de Maio de 1930 foi a vez dos cariocas, paulistas, catarinenses e até gaúchos ficarem ansiosos pela passagem do dirigível. Houve muitas informações desencontradas no trajeto Recife-Rio que causaram decepções entre o público e muitas críticas nos jornais.

Os jornais desse dia publicaram declarações do comandante nas quais afirmava intenção de fazer sobrevoo pelos estados de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul<sup>35</sup>.

No Rio de Janeiro, a partir das 20h desse mesmo dia, o desencontro de notícias fez com que população fosse às ruas para ver o Zeppelin passar rumo ao sul. A população ficou esperando o dirigível até as primeiras horas da manhã. Com falta de notícias e depois de horas de espera o público dirigiu-se à porta dos jornais que afixavam as últimas informações em “placards” em suas fachadas.

Houve interrupção das comunicações com o Zeppelin e somente as 22h20min estas foram retomadas. A estação de rádio do Arpoador recebeu comunicado do dirigível, que se encontrava próximo ao Cabo de São Tomé (RJ), de que o comandante não pretendia pousar no Rio de Janeiro nesta noite, indo até Santa Catarina atendendo aos pedidos da colônia germânica deste estado. Eckener avisou também que só pousaria no Rio de Janeiro, ao retornar de Santa Catarina, se o tempo fosse favorável. O comandante recebeu resposta do Sr. Sauer (Sindicato Condor) e Sr. Hubert Knipping (Ministro da Alemanha) com pedido

<sup>35</sup> O "Conde Zeppelin" passou ao largo do Rio e a grande altura, a 1 hora da madrugada. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 25 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

de que aterrissasse na capital carioca explicando-lhe de que haveria muitos inconvenientes caso não isso não se realizasse<sup>36</sup>.

Por fim, o dirigível passou ao largo da costa do Rio em direção sul, para fazer sobrevoo por São Paulo e Santos, não se dirigindo até Santa Catarina. Logo retornou à costa do Rio de Janeiro e ficou em alto mar aguardando o amanhecer<sup>37</sup>. Eckener sabia dos perigos de se entrar em uma cidade serrana como o Rio de Janeiro à noite. A falta de visibilidade dos morros poderia causar um acidente. Assim, logo que amanheceu, o dirigível rumou para o Campo dos Afonsos. No local de pouso havia uma fina neblina quando às 6h50min surgiu o Graf Zeppelin. O público irrompeu em aplausos. Cerca de 5 mil pessoas o aguardavam. Não só no Campo dos Afonsos, mas em toda a cidade houve grande agitação. Muita gente se aglomerou nas ruas, indo especialmente para a área de orla onde o Zeppelin faria suas evoluções. Pessoas abanavam das janelas das casas e edifícios.

Os procedimentos de pouso foram confusos. O *Correio da Manhã* (RJ) afirmou que os oficiais a bordo agitaram-se porque as tropas brasileiras responsáveis pela atracação

conservavam-se imóveis como estátuas, não fazendo a menor menção de segurarem o cabo da aeronave. Gritos frenéticos partidos da ponte de comando, acompanhados de gestos expressivos, fizeram os responsáveis pelas manobras compreender finalmente que era necessário segurar o cabo e puxá-lo para a terra<sup>38</sup>.

Após o pouso, os oficiais alemães verificaram que haviam esquecido de hastear a bandeira que sinalizava aos militares em terra de que deveriam puxar os cabos lançados.

A escada foi baixada e entraram no dirigível os funcionários da Polícia Marítima, da Alfândega e da Saúde do Porto. O público furou o cerco da polícia e esta revidou acionando a cavalaria para conter a multidão. O tumulto foi tão grande que até o prefeito do Rio de Janeiro, Antônio Prado Junior, teve dificuldade de subir a bordo e o chanceler alemão só conseguiu subir com a interferência de um oficial do Zeppelin<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> De bordo do “Conde Zeppelin”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai. 1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

<sup>37</sup> A viagem do “Conde Zeppelin”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>38</sup> De bordo do “Conde Zeppelin”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai. 1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

<sup>39</sup> A visita da alfândega, da polícia e da saúde. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

Cerca de vinte pessoas sobem no dirigível, entre elas o Embaixador Morgan dos Estados Unidos, o Ministro Alemão Hubert Knipping, a delegação do Aero Club, o Ministro Espanhol Mariategui e o Prefeito do Rio. Alguns poucos passageiros desceram e deram um passeio ao redor da aeronave. Trezentas pessoas foram autorizadas a se aproximar dele mas muitas acabaram feridas pela cavalaria inclusive o representante do *Correio da Manhã* (RJ)<sup>40</sup>. Com dificuldade, os representantes deste jornal subiram a bordo e verificaram certa irritação em Eckener.

Embarcaram no dirigível: Conde Pereira Carneiro (dono do *Jornal do Brasil*, RJ) e Condessa Pereira Carneiro (primeira mulher brasileira a viajar no Zeppelin), Comandante Trampowsky e Capitão Fontenelle<sup>41</sup>.

Foi pedido uma tonelada de água. Uma carroça-pipa atolou e a segunda abasteceu o dirigível com apenas 100 litros quando Eckener deu a ordem de largar cabos e ligar motores. Foi uma decolagem rápida e tensa.

Sobre essa ordem repentina, que abreviou o tempo em solo do dirigível em 1h e 20min, frustrando os cariocas e provocando críticas nos jornais do dia seguinte, o Sindicato Condor enviou comunicado à imprensa explicando que devido à falha de comunicação com o dirigível não foi possível divulgar a tempo a hora exata da sua chegada que teria evitado que a população esperasse em vão. Essa nota explicou também o breve tempo em solo: com a ação do sol, o dirigível estava se tornando mais leve, por isso e pela falta de torre de abastecimento, foi dada a ordem para subir<sup>42</sup>.

O Zeppelin ficou tempo necessário apenas para desembarque de passageiros e malas postais, embarque de novos passageiros e novas malas postais. Trouxe ao Rio de Janeiro doze malas postais: dez da Alemanha, uma de Sevilha e uma de bordo totalizando 10.125 cartas<sup>43</sup>.

Por fim, o Graf Zeppelin sobrevoou vários pontos do Rio de Janeiro onde pôde ser visto de diversas partes da cidade e onde também foi fotografado de diversos pontos de vista.

---

<sup>40</sup> Uma reportagem da “United Press”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai.1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

<sup>41</sup> Os que embarcaram no Rio. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai.1930, p.3. Fonte: HDB-FBN

<sup>42</sup> Um comunicado do Sindicato Condor sobre a visita do dirigível. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 27 mai.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>43</sup> O Zeppelin trouxe para o Rio doze malas postais. *Correio da Manhã*, Rio e Janeiro, 27 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

Tabela 5 – Roteiro do dia 26 de maio de 1930<sup>44</sup>. Elaborado pela autora.

Hora	Local	Atividade
00h25min	Salvador	Ao passar pela capital da Bahia, o dirigível largou a mala postal destinada a esta cidade contendo 827 cartas e 1220 postais. De Berlim vieram 34 cartas e 100 postais e de bordo foram 35 cartas e 198 postais.
6h10min	Maceió	Caiu uma chuva torrencial. Oficiais indicaram um aumento de oito toneladas no peso do dirigível em função da água acumulada no tecido de revestimento.  Foi dada a ordem para ligar o quinto motor e subir para entre 900 pés (274m) a 1200 pés (365m) acima do nível do mar. Em certos pontos, o dirigível chegou a ficar em 200 pés (60m) acima do nível do mar. São feitas 40 milhas/hora de velocidade (64km/h).
8h21min	Recife	O Zeppelin chegou ao Recife com gás suficiente somente para mais duas horas de voo. Dois aviões da Aeropostale o escoltaram.
8h55min	Recife	Pouso no Campo do Jiquiá.
9h	Recife	Passageiros desembarcaram.

O dirigível retornou a Recife chegando na manhã do dia 26 de maio de 1930 onde a população dessa cidade teve mais uma oportunidade de contemplar a bela aeronave. Houve novo *frisson* na população recifense que voltou ao campo do Jiquiá. O comércio fechou suas portas, por ter sido decretado feriado municipal<sup>45</sup>.

Novamente as autoridades, em especial o governador do Estado de Pernambuco, colocaram-se à disposição dos passageiros ilustres e dos oficiais da tripulação. As 15h um chá dançante foi oferecido pelo Clube Alemão da cidade que se estendeu até as 20h.

<sup>44</sup> A viagem do Conde Zeppelin. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 26 mai. 1930, p.3; A viagem Tri-continental do “Graf Zeppelin”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 27 mai.1930, p.1; O “Graf Zeppelin”. *Diário de Pernambuco*, Recife, 27 mai. 1930, p. 1 e 3. Fonte: HDB-FBN

<sup>45</sup> O “Graf Zeppelin”. *Diário de Pernambuco*, Recife, 27 mai. 1930, p. 3. Fonte: HDB-FBN

Tabela 6 – Roteiro do dia 27 de maio de 1930<sup>46</sup>. Elaborado pela autora.

Hora	Local	Atividade
15h30min	Recife	Imprensa visita o interior do dirigível a convite de Eckener.
21h30min	Recife	Até essa hora dirigível recebeu 100mil metros cúbicos de gás

No dia 27 de maio de 1930 o governo do estado de Pernambuco ofereceu um almoço no Parque do Grajaú ao Comandante Eckener, oficiais e passageiros ilustres. O próprio governador não pode se fazer presente e enviou um representante.

As 15 horas a imprensa foi recebida por Eckener no dirigível para uma visita guiada. Na oportunidade, o comandante afirmou que as viagens à América do Sul são mais vantajosas do que para a América do Norte apesar deste ser um grande centro financeiro. Explicou que a “travessia do Atlântico ali é feita por vapores rápidos, ao contrário do que ocorre com a América do Sul”<sup>47</sup>, pois “o Zeppelin não poderá realizar em menos de 4 dias uma travessia que um transatlântico confortável e luxuoso, o ‘Bremen’, faz em 3 dias”<sup>48</sup>.

Já a população recifense revoltou-se contra o preço do ingresso no Campo do Jiquiá fazendo greve e recusando-se a pagar a cara entrada cobrada.

<sup>46</sup> O "Conde Zeppelin" deixará hoje a capital pernambucana com destino à Havana, de onde, então, alcançará Lakehurst para daí regressar à Alemanha. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 28 mai.1930, p.1; O “Graf Zeppelin”. *Diário de Pernambuco*, Recife, 28 mai. 1930, p. 1. Fonte: HDB-FBN

<sup>47</sup> Eckener fala aos jornalistas em Recife e diz que voltará à capital pernambucana no fim do ano. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 28 mai.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>48</sup> Importantes declarações do Comandante Eckener. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 29 mai. 1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

Tabela 7 – Roteiro do dia 28 de maio de 1930<sup>49</sup>. Elaborado pela autora.

Hora	Local	Atividade
7h	Recife	Todos os passageiros e tripulantes sobem a bordo para a partida para Havana. A partida atrasa porque o abastecimento de gás não foi terminado. Um dilúvio cai sobre o campo do Jiquiá e a partida é suspensa.
9h50min	Recife	Ordem para embarcar novamente mas caiu nova chuva.
11h13min	Recife	Partida do campo do Jiquiá.
14h05min	Natal	Na passagem por essa cidade, o Zeppelin deixou cair uma coroa de flores na estátua de Augusto Severo, homenageando um dos pioneiros nesse tipo de transporte.

No dia 28 de maio de 1930, a partida do dirigível estava marcada para as 7h. No entanto, sucessivas chuvas atrasaram a decolagem. Por fim, o Graf Zeppelin deixou Recife as 11h e 13 min rumo a Havana, Cuba.

Na passagem por Natal/RN, a tripulação do dirigível deixou cair uma coroa de flores sobre a estátua de Augusto Severo, homenageando um dos pioneiros nesse tipo de transporte. A mensagem da coroa dizia o seguinte: “A Alemanha ao Brasil na pessoa de seu grande filho Augusto Severo”.

As 20h desse dia, o Zeppelin cruzou a linha do Equador. No dia 29 de maio, o dirigível voou pelo mar do Caribe e foi retardado por ventos contrários. Nesse ponto, a ida à Havana foi posta em dúvida e após deliberações entre a tripulação e verificação dos suprimentos de combustível, foi decidido seguir direto à Lakehurst, Estados Unidos. No dia 30 de maio, as 7h20min da manhã, o dirigível pousou no aeroporto sendo assistido por um público de 2 mil pessoas<sup>50</sup>.

No dia 2 de junho de 1930, as 21h e 12min (hora local) o Zeppelin partiu para Sevilha, Espanha, chegando no dia 5 de junho as 17h (hora local), para

<sup>49</sup> A viagem Tri-continental do “Graf Zeppelin”. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 29 mai.1930, p.1; O “Graf Zeppelin”. *Diário de Pernambuco*, Recife, 29 mai. 1930, p. 1. Fonte: HDB-FBN

<sup>50</sup> O “Conde Zeppelin” não tocará em Havana, indo diretamente a Lakehurst. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 31 mai.1930, p.1; O “Graf Zeppelin” chegou ontem pela manhã a Lakehurst e partirá amanhã para Firedrichschafen, via Sevilha. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 1 jun.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

efetuar desembarque e embarque de passageiros e malas postais, prosseguindo viagem para sua base em Friedrichshafen, Alemanha, as 17h e 35min (hora local). O caminho até Sevilha foi turbulento com muitas tempestades e chuvas que retardaram a viagem<sup>51</sup>.

O dirigível concluiu sua viagem tri-continental no dia 6 de junho de 1930, as 7h e 22min (hora local). Foram 19 dias de viagem entre os três continentes que o comandante considerou um sucesso, tornando viável o transporte de passageiros, cargas e malas postais por Zeppelin. Afirmou ainda que o Recife seria o ponto ideal para se tornar um terminal para a travessia transatlântica.

### 3.3 A consolidação da linha regular de passageiros ligando a Europa ao Brasil

A partir da leitura do jornal Diário de Pernambuco (PE) – jornal que noticiou com regularidade as viagens do Zeppelin, foi possível elaborar uma tabela da frequência dos voos ao Brasil, apresentada abaixo.

Tabela 8 – Frequência dos voos ao Brasil 1930-1937. Elaborado pela autora.

Ano	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	Total
<b>Viagens</b>	1	3	8	9	12	16	13	2	62

Apesar de o dirigível ter realizado mais três viagens no ano de 1931 e oito viagens no ano de 1932, o fim das negociações entre os governos brasileiro e alemão para o estabelecimento de uma linha regular de Zeppelin entre os dois países só aconteceu em junho de 1933. Na ocasião, o ministro da Alemanha e Hugo Eckener ofereceram um jantar comemorativo no Clube Germânia, no Rio de Janeiro<sup>52</sup>. A partir dessa data, o Zeppelin passou a vir para o Brasil em intervalos regulares de quinze dias, iniciando sua temporada de viagens entre abril e maio de cada ano.

Com o estabelecimento dessa linha regular de passageiros, cargas e malas postais, os alemães da Luftschiffbau obtiveram autorização do governo brasileiro

<sup>51</sup> *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 03 a 07 jun.1930, p.1. Fonte: HDB-FBN

<sup>52</sup> O Zeppelin, pela segunda vez, em viagem normal, visita o Rio. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 08 jun. 1933, p.3. Fonte: HDB-FBN

para a construção de um aeroporto com hangar para abrigar o Zeppelin e o novo dirigível ainda em construção, o Hindenburg. O hangar foi inaugurado em 1936, com a presença do presidente Getúlio Vargas mas foi utilizado poucas vezes, haja visto que as operações da companhia Zeppelin foram suspensas em 1937 por ocasião do incêndio no dirigível Hindenburg. O hangar está preservado até os dias atuais sendo parte integrante da Base Aérea de Santa Cruz, no bairro de mesmo nome, na cidade do Rio de Janeiro. É um dos poucos hangares de zeppelins que restaram da era dos dirigíveis, assim como a Torre do Jiquiá, no Recife, Pernambuco, é a única torre preservada no mundo<sup>53</sup>.

### 3.4 Viagem ao sul do país com destino à Buenos Aires em 1934

Em junho de 1934, o Zeppelin fez viagem para Buenos Aires passando no Rio Grande do Sul pelas cidades de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. A passagem do dirigível por essas cidades foi realizada atendendo a muitos pedidos feitos para o comandante Eckener. Entretanto, o Zeppelin só passou por essas cidades fazendo algumas evoluções. Não pousou. Mesmo assim, foi suficiente para causar sensação na população e na imprensa local.

O jornal pelotense *Diário Popular* (RS) informou que a VARIG, companhia aérea gaúcha, fez voar um dos seus aviões com as asas pintadas com a hora exata que o dirigível passaria por Porto Alegre, com intuito de avisar a população. Essa companhia estava encarregada das malas postais em parceria com o Sindicato Condor e a companhia Zeppelin, conforme anúncio do “Serviço Aéreo Transatlântico” no *Diário Popular* (RS) no dia 28 de junho de 1934.

No dia 29 de junho de 1934 às 13 horas e 30 minutos, os habitantes de Porto Alegre viveram momentos de êxtase com a passagem do Zeppelin pela cidade. Pessoas se aglomeravam pelas ruas e pelos terraços de edifícios (fig.14). Navios apitaram em saudação no porto da cidade<sup>54</sup>. Aviões da Base de Aviação da

---

<sup>53</sup>RODRIGUES, Rafael de Oliveira. Patrimônio e Representação: O bairro do Jiquiá, Recife/PE, nos tempos dos Zeppelins. Disponível em <[http://nauai.ufsc.br/files/2010/09/Representa%C3%A7%C3%A3o-e-Patrim%C3%B4nio\\_O-bairro-do-Jiqui%C3%A1\\_Recife\\_PE\\_nos-tempos-dos-Zeppelins.pdf](http://nauai.ufsc.br/files/2010/09/Representa%C3%A7%C3%A3o-e-Patrim%C3%B4nio_O-bairro-do-Jiqui%C3%A1_Recife_PE_nos-tempos-dos-Zeppelins.pdf)> Acesso em 09 de jun. de 2014.

<sup>54</sup>A grande aeronave sob o céu de Pelotas. *Diário Popular*, Pelotas-RS, 30 jun. 1934, p.1. Fonte: BPP

Marinha de Guerra sobrevoaram o dirigível em sua homenagem<sup>55</sup>. Após algumas evoluções pela cidade, o Zeppelin tomou o rumo de Pelotas.



Figura 14 - Postal Dirigível Zeppelin passando em Porto Alegre - Praça marechal Deodoro esquina com rua Gal. Câmara, 26 jun.1934. Fonte: MCHC

Em Pelotas, o jornal *A Opinião Pública* (RS) informou que, desde as primeiras horas da manhã, a companhia VARIG e as redações dos jornais receberam muitos pedidos de informação acerca da hora exata da passagem do dirigível. A ansiedade foi satisfeita às 16 horas e 30 minutos quando o Zeppelin surgiu nos céus de Pelotas. Do mesmo modo que em Porto Alegre, as ruas da cidade encheram-se de curiosos (fig. 15). O jornal *Diário Popular* (RS) traduziu um pouco do que foi a sensação da passagem do dirigível pela cidade:

Pelas primeiras manifestações irrompidas dos numerosos grupos que ocupavam as posições mais altas, como terraços de prédios particulares e associativos, mirantes, torres dos templos, chaminés dos estabelecimentos fabris, a multidão que estacionava pelas ruas, foi tomada de indescritível regozijo que era aumentado pelos estridentes apitos das fábricas e buzinas dos automóveis e usinas. (A grande aeronave sob o céu de Pelotas. *Diário Popular*, Pelotas-RS, 30 jun. 1934, p.1. Fonte: BPP)

De Pelotas, o Graf Zeppelin seguiu para a cidade de Rio Grande, depois passou por Montevideú, no Uruguai, atravessou o Rio da Prata e chegou a Buenos Aires no dia 30 de junho de 1934. Nesta cidade o Zeppelin pousou e foi visitado pelo presidente da Argentina, Agustin Justo. Em torno de 50 mil pessoas foram ao

<sup>55</sup>Um espetáculo empolgante e inédito para Pelotas. *A Opinião Pública*, Pelotas-RS, 29 jun.1934, p.1. Fonte: BPP.

campo de Mayo para ver o dirigível<sup>56</sup>. De Buenos Aires, fez o percurso inverso retornando ao Brasil e depois de volta para a Alemanha.



Figura 15 - Zeppelin sobre Rua 15 de novembro. Fonte: PM/UCPEL

Apesar do Graf Zeppelin ter passado uma única vez nos locais citados no Rio Grande do Sul, Uruguai e Argentina, foi um acontecimento que ficou marcado tanto na história das cidades quanto na lembrança dos habitantes que presenciaram tal evento. Fotos da passagem do dirigível pelas cidades são recorrentes em *blogs* e *sites* na internet. Como bem coloca a matéria no *Diário Popular* (RS) de 30 de Junho de 1934 “nessa ocasião, o pensamento coletivo voltou-se, admirado, para o progresso da ciência da aviação mundial”. O Zeppelin proporcionou aos espectadores dessas cidades um misto de maravilhamento e assombro mas, sobretudo, uma sensação de privilégio que sentiram por estarem sendo visitados pela ideia de futuro e progresso que voava graciosamente pelos céus.

---

<sup>56</sup>A chegada e a saída do “Graf Zeppelin” de Buenos Aires. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 01 jul. 1934, p.1. Fonte: HDB-FBN