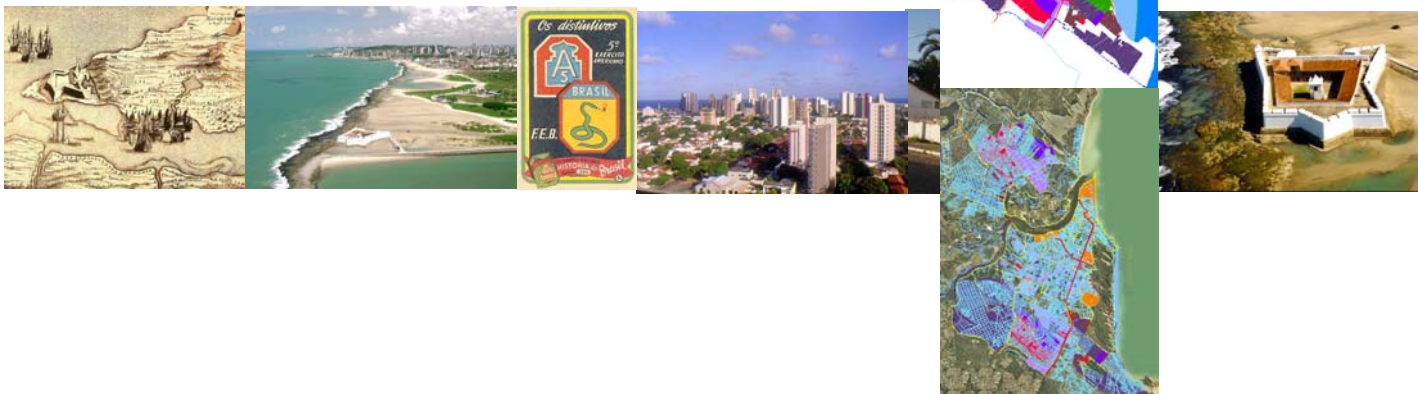




**“ UMA CIDADEZINHA BRANCA E CHEIA DE MOVIMENTO”  
UM ESTUDO SOBRE OS EQUIPAMENTOS E INFRA-ESTRUTURA  
MILITARES NA EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE NATAL**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CENTRO DE LETRAS E ARTES  
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO**

**LUANDA JUCYELLE NASCIMENTO DE OLIVEIRA**



Luanda Jucyelle Nascimento de Oliveira

**“Uma cidadezinha branca e cheia de movimento”**

Um estudo sobre os equipamentos e infra-estrutura militares na evolução urbana  
da Cidade de Natal

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Letras e Artes da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências do Urbanismo.

Orientador: Cristovão Fernandes Duarte

Rio de Janeiro  
2007

OLIVEIRA, Luanda Jucyelle Nascimento de.

**“Uma cidadezinha branca e cheia de movimento”**: Um estudo sobre os equipamentos e infra-estrutura militares na evolução urbana da Cidade de Natal / Luanda Jucyelle Nascimento de Oliveira. Rio de Janeiro, 2007. 170 f.

Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB, 2007.

Orientador: Cristovão Fernandes Duarte

1. Natal; 2. Equipamentos e infra-estrutura militares;  
3. Evolução Urbana.

I. Duarte, Cristovão Fernandes (Orient.).  
II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

Luanda Jucyelle Nascimento de Oliveira

**“Uma cidadezinha branca e cheia de movimento”**

Um estudo sobre os equipamentos e infra-estrutura militares na evolução urbana da Cidade de Natal

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Letras e Artes da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências do Urbanismo.

---

Prof. Dr. Cristovão Fernandes Duarte  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr. Guilherme Carlos Lassance dos Santos Abreu  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Sônia Azevedo Le Cocq d'Oliveira  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, 22 de março de 2007.

**À memória da minha querida avó Maria Ferreira Nascimento,  
que tinha as respostas certas para todas as nossas dúvidas.**

## AGRADECIMENTOS

Primeiro a **Deus**, de quem recebo a força, a saúde e a paz para a realização desse trabalho.

Ao **Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq – Brasil**, pelo apoio financeiro com a bolsa de mestrado durante o período jun. 2006 a mar. 2007.

Ao Prof. **Cristovão Fernandes Duarte**, pela orientação e apoio.

A **Luiz Fernando Dutra Folly**, pelas revisões, ajuda e companheirismo, o qual desejo dure toda vida.

As Prof<sup>as</sup>. **Lílian Fessler Vaz, Carmen Beatriz Silveira e Margareth Aparecida Campos da Silva Pereira**, pela participação na banca de qualificação e pelas sugestões.

Aos Prof<sup>os</sup>. **Guilherme C. Lassance e Sônia Le Cocq**, pela participação na banca de defesa.

A **Denise Barcellos Pinheiro Machado**, pela recepção e por estar sempre pronta a me ajudar.

A **Alexsandro Ferreira C. da Silva**, pelo incentivo e apoio no processo de seleção do mestrado e principalmente por suas sábias sugestões.

A Prof<sup>a</sup> **Edja Trigueiro**, pelo incentivo e pelas valiosas observações.

A minha família, **Clóvis, Nivandi, Janaina e Luiza**, pelo incentivo e compreensão.

Ao tio **Fábio**, pela ajuda em encontrar um lugar para eu morar no Rio de Janeiro.

Aos primos **Pedro e Katiúscia**, pela ajuda e participação com o Abstract e nas visitas e coletas de dados no CATRE, respectivamente.

A meus queridos avôs, tios e primos, pela “torcida”.

Aos amigos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, por estarem sempre prontos a me ajudar, em especial a **Rayssa Silva Gomes e Gabriela Xavier Dantas**, pela ajuda e “força” inicial, e a **Roberta Oliveira Nóbrega de Melo**, pela valiosa e constante ajuda.

A amiga **Débora Cristina**, pelos valiosos momentos de “distração”.

A amiga **Nelisa de Souza**, pelo carinho e preocupação com esta amiga tão ausente.

A **Brigite**, pelo carinho e constante companhia.

A **Janaina Dias e Marcelo Rios**, por me receberam carinhosamente em sua casa e pelas valiosas informações e orientações sobre o Rio de Janeiro.

Ao Capitão – Tenente **Silvio César Couto da Silva**, da Prefeitura Naval de Natal, pela colaboração e pela permissão para fotografar as Vilas Militares da Marinha.

Ao Almirante **Madeira**, Sargento **Sergio, José Antonio e Márcia Prestes**, do Centro de Documentação da Marinha no Rio de Janeiro, pela valiosa colaboração e imagens.

Ao Capitão **Paulino**, do Setor de Relações Públicas da 7ª Brigada de Infantaria Motorizada, pela permissão para fotografar as Vilas Militares do Exército.

Aos funcionários do Arquivo Histórico do Exército, pela colaboração e imagens.

Ao Sargento **Paulo Alves**, do Setor de Relações Públicas da Base Aérea de Natal, pela colaboração e imagens.

Aos funcionários, do Setor de Arborização da SEMURB, pela paciência e colaboração.

Enfim, a todos que contribuíram direta ou indiretamente nestes dois anos.

*(...) estirou-se na margem do Potengi mais de quilômetro para o sul, uma cidadezinha branca e cheia de movimento. (...) multiplicando as possibilidades urbanistas.*

*Com suas praças iluminadas, alto-falantes, cinema, festas, elegâncias, confeitarias, cafés, bilhares, namoros, idílios, brigas, delegacia de polícia, farmácias, médicos, comércio ativo e farto, (...) ampliou outras possibilidades, vila operária, hospitais, assistência. São antigos os grupos escolares, escoteiros, escola profissional, um sem-fim de aulas particulares, úteis e inúteis, de profissões incalculáveis.*

(Casculo, 1999)



## RESUMO

OLIVEIRA, Luanda Jucyelle Nascimento de. **“Uma cidadezinha branca e cheia de movimento”**: Um estudo sobre os equipamentos e infra-estrutura militares na evolução urbana da Cidade de Natal. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado em Ciências do Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

A Cidade de Natal experimentou um processo de formação e evolução extremamente lento. Apenas em 1940, com o advento da Segunda Guerra Mundial é que esta dinâmica sofre mudanças significativas. Como resultado da sua posição geográfica, vista como ponto estratégico, Natal recebe as maiores Bases militares do nordeste brasileiro e vê-se, então, transformada socialmente, economicamente e fisicamente. Privilegiando a análise da forma urbana, a partir da perspectiva histórica com o acervo iconográfico e, principalmente, cartográfico constatamos que, instalados inicialmente para atender as necessidades da guerra, os equipamentos e infra-estrutura militares aceleraram o processo de urbanização da cidade e, ainda, orientaram e caracterizaram os processos de transformação espacial do território, até o final dos anos setenta. Quando dentro de um novo contexto socioeconômico e político, onde se predomina os setores de serviços e do desenvolvimento do turismo, a cidade avança e anuncia a metropolização da região urbana de Natal. Atualmente, aqueles equipamentos e infra-estrutura continuam em atividade, ocupando grandes áreas e se destacando por suas especificidades.

Palavras-chave: Natal; Equipamentos e infra-estrutura militares; Evolução Urbana.

## ABSTRACT

OLIVEIRA, Luanda Jucyelle Nascimento de. **“Uma cidadezinha branca e cheia de movimento”**: Um estudo sobre os equipamentos e infra-estrutura militares na evolução urbana da Cidade de Natal. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado em Ciências do Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

Natal town tried a process of formation and evolution extremely slow. Only on the 1940's, with the beginning of the World War II It suffers significant changes. As a result of Its geographic position, seen as a strategic point, Natal receives the biggest military bases of Brazilian northeast, and It sees Itself socially, economically and physically transformed. Privileging the analysis of the urban form, starting from the historic view using iconographic, and mainly the cartographic files It was perceived that, the military equipments and infrastructure initially installed to attend the necessities of the war, speed up the urbanization process of the city, and also guide and characterize the process of territory spatial transformation until the end of the 1970's. When inside of a new political and social economic context, that the sectors of services and tourism development predominate, the city advances and announces the begin of a metropolis on the urban area of Natal. Currently, that equipments and infrastructure are still in activity, occupying big areas and detaching themselves for their own characteristics.

Key-words: Natal; The military equipments and infrastructure; Urban Evolution.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01: Mapa do Estado do Rio Grande do Norte, em destaque a Cidade de Natal e localização dos Municípios vizinhos; e no canto superior esquerdo, mapa do Brasil e em destaque o Estado - RN.

FIGURA 02: Mapa de Natal: Bairros, Parque das Dunas e Regiões administrativas.

FIGURA 03: Mapa de Natal: anos de 1599, 1844 e 1864.

FIGURA 04: Mapa de Natal, em 1633.

FIGURA 05: Forte dos Reis Magos.

FIGURA 06: Praça André de Albuquerque, 1904.

FIGURA 07: Mapa de Natal: décadas de 1920 e 1930

FIGURA 08: Plano da Cidade Nova, 1901.

FIGURA 09: Plano Geral de Sistematização de Natal, 1929.

FIGURA 10: Plano de Expansão de Natal, 1935.

FIGURA 11: Importância estratégica do Nordeste brasileiro.

FIGURA 12: Saliente do Nordeste.

FIGURA 13: Foto aérea do 16º Batalhão de Infantaria Motorizada.

FIGURA 14: Foto aérea do 7º Batalhão de Engenharia de Combate.

FIGURA 15: Foto aérea do 17º Grupo de Artilharia de Campanha.

FIGURA 16: Foto aérea da Base Naval.

FIGURA 17: Foto aérea da Base de Hidroaviões, no bairro das Rocas.

FIGURA 18: Foto aérea da Base Aérea, em 30 de abril de 1944.

FIGURA 19: Mapa de Natal: Equipamentos e Infra-estrutura militares, na década de 1940.

FIGURA 20: Foto aérea da Vila de Oficiais da Marinha.

FIGURA 21: Vista da sede recreativa do clube COBANA, década de 1940.

FIGURA 22: Vista da sede recreativa do clube COBANA, foto atualizada.

FIGURA 23: Planta Baixa da Vila de Oficiais da Marinha.

FIGURA 24: Em destaque acesso na Rua Silvio Pelico, década de 1940.

FIGURA 25: Em destaque o acesso na Rua Silvio Pelico, que agora, se faz por uma guarita.

FIGURA 26: Vista da pça. interna, década de 1940.

FIGURA 27: Vista da praça interna, foto atualizada.

FIGURA 28: Edificação voltada para a Rua Silvio Pelico, década de 1940.

FIGURA 29: Vista da entrada, com guarita e cancela.

FIGURA 30: Residência com dois pavimentos, década de 1940.

FIGURA 31: Residência com dois pavimentos e com muros elevados. Foto atualizada.

FIGURA 32: Edificação voltada para a rua interna, década de 1940.

FIGURA 33: Edificação voltada para a rua interna, foto atualizada.

FIGURA 34: Vista da Rua Ary Parreiras – residências para sub-oficiais, década de 1940.

FIGURA 35: Vista da Rua Ary Parreiras, agora com grades e muros elevados.

FIGURA 36: Vista da Rua Aristides Guilherme, residências para sub-oficiais.

FIGURA 37: Portão fechando rua de acesso entre as Ruas Aristides Guilherme e Ary Parreiras, foto atualizada.

FIGURA 38 e 39: Representam as relações entre esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 40 e 41: Representam a inserção no entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 42 e 43: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 44: Foto aérea da Vila de Graduados da Marinha.

FIGURA 45: Vista da praça, década de 1940.

FIGURA 46: Vista da praça, foto atualizada.

FIGURA 47: Escola Ary Parreiras, década de 1940.

FIGURA 48: Escola Ary Parreiras, foto atualizada.

FIGURA 49: Planta Baixa da Vila de Graduados da Marinha.

FIGURA 50: Construção das edificações, década de 1940.

FIGURA 51: Residência isolada, com grade e elevação do muro, foto atualizada.

FIGURA 52: Vista da Rua Coronel Estevam, década de 1940.

FIGURA 53: Vista da Rua Coronel Estevam, foto atualizada.

FIGURA 54: Residência isolada, década de 1940.

FIGURA 55: As residências voltadas às ruas internas são forma alteradas, foto atualizada.

FIGURA 56: Vista externa da Rua Silvério Soares, uma das ruas fechadas por muro. Foto atualizada.

FIGURA 57: Vista interna da Rua Herculano Ramos, também fechada por muro.

FIGURA 58: Vista da Rua Pajéus, década de 1940.

FIGURA 59: Vista da Rua Pajéus, ao fundo observamos o muro fechando parte da rua. Foto atualizada.

FIGURA 60: O acesso de transeuntes se dá por um espaço deixado na Rua dos Pajéus, após a devida identificação. Foto atualizada.

FIGURA 61: O acesso de veículos também se dá após devida identificação, pela Rua dos Pajéus, onde em um dos lados foi instalada cancela. Foto atualizada.

FIGURA 62 e 63: Representam as relações entre a esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 64 e 65: Representam a inserção ao entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 66 e 67: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 68: Foto aérea da Vila de Oficiais do Exército.

FIGURA 69: Planta Baixa da Vila de Oficiais do Exército.

FIGURA 70: Residência construída em 1935.

FIGURA 71: Residência construída na década de 40.

FIGURA 72: Residência construída na década de 50.

FIGURA 73: Residência construída na década de 50.

FIGURA 74: Residência construída na década de 60.

FIGURA 75: Registro da elevação dos muros.

FIGURA 76: Atualmente, todas as residências voltadas para a Avenida Hermes da Fonseca e algumas da Avenida Alexandrino de Alencar tiveram seus muros elevados, de forma que, o transeunte não tem acesso a visão das fachadas. Foto atualizada.

FIGURA 77: Residência construída na década de 50.

FIGURA 78: Residência da figura 77, agora com o muro elevado. Foto atualizada.

FIGURA 79: Vista da Avenida Marechal Mallet, atualmente, fechada por jardineiras. Foto atualizada.

FIGURA 80: Vista da Rua Villagran Cabrita, atualmente, fechada por tijolos baianos. Foto atualizada.

FIGURA 81 e 82: Representam as relações entre a esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 83 e 84: Representam a inserção no entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 85 e 86: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 87: Foto aérea da Vila de Graduados do Exército.

FIGURA 88: Escola Estadual Gal. Antonio V. S. Rocha. A placa informa que é área militar e que a rua é fechada das 18:00 às 6:00h. Foto atualizada.

FIGURA 89: Vista da quadra poliesportiva. Foto atualizada.

FIGURA 90: Vista da Igreja. Foto atualizada.

FIGURA 91: Planta Baixa da Vila de Graduados do Exército.

FIGURA 92: A placa informa: "O Exército constrói residências e saneamento".

FIGURA 93: Foto das residências em construção.

FIGURA 94: Vista da Avenida Alexandrino de Alencar, década de 1940.

FIGURA 95: Vista da Avenida Alexandrino de Alencar, com muros elevados ao fim do século XX.

FIGURA 96: Residência na Rua Sargento Wolff, na década de 1940.

FIGURA 97: Residência na Rua Sargento Wolff. Foto atualizada.

FIGURA 98: Residência na Av. Alexandrino de Alencar.

FIGURA 99: Residência na Av. Alexandrino de Alencar, o muro foi mantido por opção do morador. Foto atualizada.

FIGURA 100: Vista da Rua Mal. R. M. Bitencourt, fechada por cancelas. Foto atualizada.

FIGURA 101: Vista da Rua Severiano da Fonseca, fechada por tijolos baianos.

FIGURA 102: A área de lazer a margem da Av. Alexandrino de Alencar encontra-se murada. Foto atualizada.

FIGURA 103: A área livre entre as Ruas Mal. R. M. Bitencourt e Frei Orlando encontra-se cercada. Foto atualizada.

FIGURA 104 e 105: Representam as relações entre esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 106 e 107: Representam a inserção no entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 108 e 109: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

FIGURA 110: Zonas de influência dos equipamentos e infra-estrutura militares na Cidade de Natal.

FIGURA 111: Mapa de Natal: Novos rumos da organização físico-espacial da cidade.

FIGURA 112: Mapa de Natal: Ao fim do século XX – consolidação da forma urbana.



## **LISTA DE SIGLAS**

ACISO – Ação Cívico-Social.

CATRE – Comando Aéreo de Treinamento.

CLFBI – Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno.

COHAB – Companhia de Habitação Popular.

INOCOOP – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais.

IPLANAT – Instituto de Planejamento Urbano de Natal.

LATI – Linee Aeree Transcontinentali Italiane.

NASA – National Aeronautics and Space Administration.

PNR – Próprio Nacional Residencial.

PRENAN – Prefeitura Naval de Natal.

SEMURB – Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo.

SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.

## LISTA DE TABELA

TABELA 01: Dados estatísticos da ocupação da cidade ao longo de sua história.

## SUMÁRIO

|   |     |
|---|-----|
| <b>1 INTRODUÇÃO</b> .....   | 18  |
| <b>2 CRONOLOGIA DE NATAL EM DOIS MOMENTOS</b> .....                 | 26  |
| 2.1 300 ANOS DE HISTÓRIA .....                                      | 30  |
| 2.2 <i>BELLE ÉPOQUE</i> NATALENSE .....                             | 36  |
| <b>3 MITOS E REALIDADES: A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL</b> .....         | 49  |
| 3.1 ANTECEDENTES E ACORDOS .....                                    | 51  |
| 3.2 E POR QUE NATAL? .....  | 56  |
| 3.3 A MOBILIZAÇÃO MILITAR .....                                     | 60  |
| 3.4 COTIDIANO DE GUERRA .....                                       | 71  |
| <b>4 EQUIPAMENTOS E INFRA-ESTRUTURA MILITARES</b> .....             | 83  |
| 4.1 VILAS MILITARES: CARACTERIZAÇÃO GERAL .....                     | 88  |
| 4.1.1 <b>Vila de Oficiais da Marinha</b> .....                      | 92  |
| 4.1.2 <b>Vila de Graduados da Marinha</b> .....                     | 102 |
| 4.1.3 <b>Vila de Oficiais do Exército</b> .....                     | 111 |
| 4.1.4 <b>Vila de Graduados do Exército</b> .....                    | 119 |
| <b>5 NOVOS RUMOS DA ORGANIZAÇÃO FÍSICO-ESPACIAL DA CIDADE</b> ..... | 128 |
| <b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....                                 | 142 |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....                             | 146 |
| <b>ANEXOS</b> .....   | 154 |

## 1 INTRODUÇÃO



A Cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte, teve seu desenvolvimento e organização físico-espacial orientados, a partir da década de 1940, pelos equipamentos e infra-estrutura militares implantados pela mobilização da guerra.

A presente pesquisa trata do desenvolvimento e organização físico-espacial da Cidade de Natal durante o século XX, privilegiando a análise da forma urbana, a partir da perspectiva histórica e tendo como recorte específico o estudo da implantação dos equipamentos e infra-estrutura exigidos pela mobilização da Segunda Guerra Mundial. Para obter subsídios para essa investigação buscou-se descobrir como se deu a mobilização militar na cidade, e quais os equipamentos e infra-estrutura implantados; bem como a transformação vivenciada pela cidade a partir de então, frente aos novos investimentos. Desta forma, o estudo tem como objeto a relação entre a mobilização militar ocorrida na década de 1940 e a evolução urbana da cidade.

No livro *A arquitetura da cidade*, o Rossi (2001) propõe o estudo da cidade entendida como fenômeno arquitetônico, com apelo à continuidade histórica e à importância formal da cidade. A valorização da forma urbana é expressa na estruturação da organização física do tecido urbano e na combinação dos elementos tipológicos. Trabalha, ainda, com os conceitos da permanência das estruturas urbanas e relações entre esfera pública e privada. E, apresenta um desenvolvimento sistemático, através do qual procuramos determo-nos nos problemas históricos e no método de descrição dos fatos urbanos, nas relações entre os fatores locais e a construção dos fatos urbanos, e na identificação das forças (ações) principais que agem sobre as cidades.

Ao considerarmos o método histórico, aceitamos os dois pontos indicados pelo autor: “o estudo da cidade como fato material, como artefato, cuja construção ocorreu no tempo e do tempo conserva os vestígios, ainda que de modo descontínuo”; e, ainda, a “história como estudo do próprio fundamento dos fatos urbanos e da sua estrutura”. (ROSSI, 2001. p. 193-194)

O método de descrição dos fatos urbanos consiste na identificação da cidade como artefato e na divisão da cidade em elementos primários e área-residência. Por sua vez, os fatos urbanos primários são os elementos geradores da forma da cidade, tendo ao redor, variadamente dispostas e em contínua evolução, as áreas residenciais; participando assim da formação da cidade e constituindo seu desenho de fundo.

Trataremos de modo particular um fato urbano, ao tomarmos as Vilas Militares – um equipamento implantado para acomodar seus integrantes; que embora com função residencial, assumem nesta pesquisa o papel de elemento primário.

A descrição das formas de um fato urbano, ou seja, a morfologia urbana, constitui o conjunto dos dados empíricos do nosso estudo e será um instrumento no processo de reconhecimento das Vilas Militares como elemento primário. Para isso, nos utilizaremos também de Lamas (2004), por seus elementos morfológicos e da articulação destes entre si e com o conjunto que definem.

O nosso objetivo geral é compreender as implicações dos equipamentos e infra-estrutura militares implantados na década de 1940 para a evolução urbana da cidade. Para atingir esse objetivo, outros específicos foram definidos: compreender o processo de evolução urbana da Cidade de Natal; compreender a mobilização militar ocorrida na cidade; identificar os equipamentos e infra-estrutura implantados na

década de 1940, e suas atuações em seu entorno imediato; e reunir elementos cartográficos como referencial empírico para esta e futuras pesquisas.

Partimos, então, da hipótese de que os equipamentos e infra-estrutura implantados na década de 1940, pela mobilização da guerra, orientam a partir de então o desenvolvimento e a organização físico-espacial da cidade.

Na pesquisa bibliográfica com vista a elaboração de nossa dissertação, identificamos alguns trabalhos publicados sobre a história de Natal. Inicialmente, Cascudo (1999), na 3ª edição do seu livro *História da Cidade de Natal*, que traz uma narrativa sobre a história da cidade “desde a breve permanência dos franceses à procura do pau Brasil” até o ano de 1946. Deste livro, extraímos o título desta pesquisa, “Uma cidadezinha branca e cheia de movimento” (CASCUDO, 1999. p. 357); assim o autor descreve a presença militar na margem do Rio Potengi, no início dos anos 1940; achamos pois, conveniente estender a descrição à todos os equipamentos militares aqui estudados.

Encontramos também, Clementino (1995), que trata do desenvolvimento econômico e da urbanização do Estado do Rio Grande do Norte; e outros autores como: Pedreira (2005), Pinto (1995), e Smith Junior (1992), que em seus livros: *Chiclete eu misturo com banana: carnaval e cotidiano de guerra em Natal*; *Natal: USA*, e *Trampolim para a vitória: os americanos em Natal – RN*, respectivamente; trataram especificamente do cotidiano na cidade e da mobilização militar na década de 1940.

Ao lado das obras citadas identificamos ainda, algumas publicações, produzidas geralmente em momentos comemorativos, entre os quais: a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo - SEMURB (2003), com um cd-rom, intitulado *Natal: conheça melhor a nossa cidade*, o qual anteriormente, foi editado

como o livro *Natal 400 anos Depois* (SEMURB, 1999); e, Miranda (1981 e 1999) com os livros *380 anos de história foto-gráfica da Cidade de Natal: 1599-1979*, e *A evolução urbana de Natal em 400 anos*.

Registramos também, os seguintes trabalhos acadêmicos: Nobre (2001), que em sua dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, trata do planejamento urbano, da paisagem e da produção do mercado imobiliário e do espaço urbano em Natal; Soares (1999), que em sua dissertação de Mestrado em Ciências Sociais, trata do desenvolvimento urbano, modernidade, e também do cotidiano e estilo de vida na década de 1920 na Cidade de Natal; e, Lima (1998), que em sua tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, trata do planejamento urbano, urbanismo e urbanização na Cidade de Natal.

Estas diversas obras possuem um traço comum, no sentido de afirmarem a grande importância da Segunda Guerra Mundial para o crescimento da cidade. Entretanto, a leitura desses trabalhos, não nos oferece uma explicação de como esses processos ocorreram no espaço urbano de Natal.

A motivação por esta pesquisa surgiu a partir de uma pesquisa desenvolvida durante a graduação, na Universidade Federal do Rio Grande do Norte. A pesquisa constitui-se no estudo morfológico da Vila dos Oficiais, pertencente ao Exército brasileiro; na qual constatou-se o ritmo intenso de descaracterização que vem sofrendo e ainda a ausência de registros a cerca dessas vilas, ou de residências de caráter militar no geral. Ou seja, além da presente pesquisa reunir elementos anteriormente não estudados e de grande relevância para a cidade, sua importância se dá por preencher uma lacuna na história da evolução urbana de Natal; e também, poderá contribuir na reflexão de teorias, da história da cidade e dos pensamentos



urbanísticos oferecidos pelo Programa de Pós Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O primeiro capítulo desta dissertação, **CRONOLOGIA DE NATAL EM DOIS MOMENTOS**, trata-se de uma retrospectiva histórica, com o intuito de expor que a Cidade de Natal em dois momentos – em 1599, sua fundação, para a defesa do litoral; e na década de 1920, para o desenvolvimento da aviação internacional - mostrou-se interessante do ponto de vista estratégico por sua localização geográfica, assim como compreender o processo de evolução urbana da cidade até a década de 1940. No capítulo seguinte, **MITOS E REALIDADES: A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**, é abordada a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial; contudo, foge ao nosso âmbito uma discussão mais ampla das questões econômicas e políticas que culminaram com a participação do Brasil no conflito, discutiremos, assim, o assunto de forma restrita, dando ênfase ao alcance dos antecedentes e acordos referentes a relação entre a Segunda Guerra e a mobilização militar do Nordeste, particularmente na Cidade de Natal. Para a elaboração destes capítulos iniciais foi feita uma pesquisa bibliográfica a respeito desses assuntos. Com este levantamento buscou-se a obtenção do embasamento histórico para a elaboração das etapas seguintes do trabalho, e a reconstituição do momento da instalação dos equipamentos e infra-estrutura militares na cidade.

O capítulo, **EQUIPAMENTOS E INFRA-ESTRUTURA MILITARES**, caracteriza o universo de estudo, tratando dos equipamentos e infra-estrutura implantados na década de 1940 e em especial das Vilas Militares. Na busca de dados para o desenvolvimento deste capítulo percebemos que não existia material publicado

sobre o assunto e então foi iniciada uma busca nos arquivos<sup>1</sup> das Forças Armadas brasileiras – Marinha, Exército e Aeronáutica, por documentos ou qualquer outro material relacionados a mobilização ocorrida na cidade. Foram encontradas algumas publicações sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra, e sobre a história específica destes órgãos; o Cadastro de Imóveis da Marinha, o qual trazia listados os imóveis por estado e datas de construção; as Escrituras de Compras dos terrenos para instalação dos equipamentos da Marinha, na Cidade de Natal; os Relatórios de serviços e obras da Base Naval de Natal; Revistas Marítima Brasileira (de 1941 a 1945); Boletins do Exército ( de 1935 a 1942); e, a Coleção das leis do Brasil ( de 1935 a 1942). Esse material nos auxiliou a preencher algumas lacunas da história dos equipamentos e infra-estrutura e na confirmação de datas.

Tivemos acesso também, aos acervos iconográficos dos referidos órgãos, nos quais, conseguimos fotos dos equipamentos em estudo na época de suas construções. Através delas foi possível caracterizar as Vilas Militares na década de 1940. Já a caracterização, ao fim do século XX se deu através de visitas ao local. As fotos mais significativas, que foram escolhidas ou faziam parte de nosso acervo e não estão no corpo deste trabalho, estão expostas nos anexos, como um instrumento de registro e transmissão de uma parte da história às gerações seguintes e àqueles que ainda não conhecem.

O ultimo capítulo, **NOVOS RUMOS DA ORGANIZAÇÃO FÍSICO-ESPACIAL DA CIDADE**, compreende a análise da relação entre os equipamentos e infra-estruturas apresentados no capítulo anterior e a trajetória da expansão físico-territorial da

---

<sup>1</sup> Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro - RJ; Serviço de Documentação da Marinha – setores de História e Arquivos e Patrimônio, Ilha das Cobras, Rio de Janeiro – RJ; PRENAN – Prefeitura Naval de Natal, Base Naval de Natal, RN. CATRE – Comando Aéreo de Treinamento – setores de Relações Públicas, Histórico e Patrimônio, Parnamirim - RN; Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, Rio de Janeiro; Biblioteca do Exército, e Arquivo Histórico do Exército – setor de Iconografia, Palácio Duque de Caxias, Rio de Janeiro – RJ.

cidade. Esta análise parte dos mapas elaborados no decorrer da pesquisa, como estratégia metodológica. Acreditamos que a utilização deste material visual inserida e conectada a narrativa, possam influenciar na formulação de novos métodos no processo de pesquisa histórica – como já vem acontecendo - e na compreensão da evolução urbana da cidade. Também devemos citar com base para esta análise a teoria apresentada por Rossi, em seu já citado livro *A arquitetura da cidade*.

Ao término desta dissertação apresentamos ainda as considerações finais; a lista das publicações citadas na pesquisa ou que serviram de fundamento para o desenvolvimento da mesma, nas referências bibliográficas; e os textos, figuras ou documentos, que serviram de fundamentação, comprovação e ilustração, nos anexos.

## 2 CRONOLOGIA DE NATAL EM DOIS MOMENTOS



A Cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte, constitui-se hoje de 36 bairros, subdivididos em 04 regiões administrativas, e do Parque das Dunas – o segundo maior Parque Florestal urbano do Brasil, com 1.172ha. (ver figura 02) A cidade, segundo o Censo Demográfico do IBGE 2000, tem população de 712. 317 habitantes. E, encontra-se na Região Nordeste do Brasil, com coordenadas de 05°47'02" de latitude sul, 35°12'34" de longitude oeste de Greenwich e de 30m de altitude.



FIGURA 01: Mapa do Estado do Rio Grande do Norte, em destaque a Cidade de Natal e localização dos Municípios vizinhos; e no canto superior esquerdo, mapa do Brasil e em destaque o Estado - RN.  
Fonte: Elaboração própria a partir do <http://pt.wikipedia.org/wiki/Natal-RN>



Relevo plano e suavemente ondulado, com tabuleiros costeiros, dunas e vales costeiros; clima tropical úmido com chuvas no inverno e verão seco e temperatura média anual de 26,6°C; e vegetação caracterizada pela formação de tabuleiro litorâneo; em área total de 169,12 Km<sup>2</sup>. Seus limites são definidos ao norte, pelo Município de Extremoz; ao sul pelo Município de Parnamirim; a leste, Oceano Atlântico e a oeste, pelos Municípios de São Gonçalo e Macaíba.

Hoje, segundo a SEMURB (2003), a atividade turística é uma importante fonte de renda para o Município, em função da beleza de suas praias, lagoas, por suas dunas e pelo sol que brilha, quase o ano inteiro. Também a seu favor está a constatação, muito difundida, de que o Município tem um dos ares mais puros das Américas, além de seu folclore, suas comidas típicas e seu artesanato.

Para a reflexão que propomos fazer nesta dissertação, e, ao consideramos que o método histórico é aquele capaz de nos oferecer a verificação mais segura de qualquer hipótese sobre a cidade, convém iniciarmos por uma retrospectiva histórica, e traçar a relação entre seu passado e a fisionomia da cidade no século XX.

Ao estudarmos sua história, vemos Natal como centro administrativo do Estado até a Segunda Guerra Mundial, no entanto podemos perceber dois momentos distintos. Estes momentos caracterizam o recorte temporal nos sub-capítulos a seguir. O primeiro momento, ao qual chamamos de 300 ANOS DE HISTÓRIA, trata da fundação da cidade ao final do século XIX; e o segundo momento, *BELLE ÉPOQUE NATALENSE*, trata do período de 1900 a década de 1930.

## 2.1 300 ANOS DE HISTÓRIA

No Brasil, a partir da segunda metade do século XVI começa a surgir a fundação dos primeiros assentamentos permanentes ao longo do litoral. Santos (2001) relata que a origem de uma vila ou cidade, em certas ocasiões como no caso da cidade de Natal, esteve relacionada às necessidades de afirmação de posse e defesa da costa. Onde, com objetivo de exercer um maior controle, foi implantada uma política de urbanização que seguia um padrão regular e buscava a uniformidade tanto no traçado em grelha e xadrez quanto na altura e na forma das fachadas. Por isso,

as cartas dos governadores, ao determinarem a criação de novas vilas, fixavam de maneira clara as normas para a sua edificação, visando o atendimento aos padrões tipicamente portugueses [...] que incluía medidas para os lotes, número e dimensões de janelas e portas, alturas de pavimentos e formas de relação com as construções vizinhas, de modo a obter uma aparência de uniformidade na paisagem urbana. (REIS FILHO apud LIMA, 2002. p.35)

A fundação de Natal resultara da decisão da Coroa portuguesa de implantar uma base militar, enviando em 1597 uma expedição para expulsar os franceses – que desde o início do século XVI traficavam pau-brasil da costa brasileira com ajuda dos índios potiguares – e pacificar os índios; garantindo a preservação do litoral nordestino, entre o Rio Grande do Norte e o Pará. (LIMA, 2002). E sua formação, seguiu estes padrões “tipicamente portugueses” , como destaque para a implantação da cidade que se realizou em torno de uma praça de formato retangular, onde foi plantado o pelourinho (marco de fundação) e em cujas laterais se localizavam as principais edificações (igreja, casa de câmara e cadeia, etc) e, mais tarde, as residências das pessoas mais importantes da cidade.



No ano seguinte, segundo Duarte (2001), os comandantes portugueses Manoel Mascarenhas Homem - capitão-mor de Pernambuco, e Felicano Coelho de Carvalho - capitão-mor da Paraíba, acompanhados de religiosos, índios, soldados, escravos africanos e colonos, iniciaram a construção da Fortaleza dos Reis Magos no dia 06 de janeiro de 1598.

A fortaleza foi construída seguindo uma planta, na forma clássica do forte marítimo – um polígono estrelado. A estrutura era uma simples paliçada, com paredes de taipa de sopapo, feita com varas e barro retirados do mangue. Então, sua segurança e valor estratégico provinham, sobre tudo, de sua implantação em uma ponta de arrecife, que as marés altas deixavam parcialmente inundada, isolando-a do continente. Em 1614, a construção de taipa foi refeita de pedra e cal, com projeto de Francisco de Frias da Mesquita. E, por muito tempo, ela serviu como moradia dos capitães-mores, de soldados e de religiosos; e permaneceu como o lugar mais importante de Natal e de toda a capitania. O movimento na fortaleza e ao seu redor contrastava com a cidade ainda insignificante, precária e semi-deserta. (CASCUDO, 1999; DUARTE, 2001)

A cidade de Natal foi fundada em 25 de dezembro de 1599, já com o status de cidade; cerca de um ano depois de iniciada a construção da Fortaleza dos Reis Magos. A área escolhida foi uma região mais elevada, livre dos terrenos alagadiços da parte baixa, distante cerca de nove quilômetros da fortaleza e à margem direita do Rio Potengi. Encravada entre a Barra do Rio Grande (Potengi), o mar e as dunas; portanto, isolada fisicamente, conformação geográfica que se por um lado, ajudou na conquista do litoral, de outro lado, se impôs enquanto limites à expansão urbana.

Os relatos dos viajantes registrados por Cascudo (1999) referem-se a Natal, em seus primeiros anos de existência, como um aglomerado insignificante. Três

semanas depois de fundada, Natal ainda estava deserta, embora apresentasse todas as prerrogativas de uma cidade: juiz, conselho etc. Quase quinze anos depois, a povoação estava composta por doze casas e mais uma capela construída em taipa, coberta de palhas e sem portas. A cidade teve um crescimento lento e seus habitantes com maiores recursos viviam nos arredores, em seus sítios e vinham à cidade para missa de domingo e dias santos.

Mais tarde, em 1635, um pequeno casario (60 casas) formava um retângulo, na atual praça André Albuquerque, tendo como referência a capela matriz. Sob domínio holandês (1633 a 1654) a capitania não apresentou evolução. Em 1700, Natal tinha apenas três ruas (a rua Grande – na praça André de Albuquerque – e as atuais ruas da Conceição e Santo Antônio).

Cascudo (1999) ressalta que, até o início do século XIX, do ponto de vista físico-espacial e demográfico, a cidade permaneceu muito pequena, com muitas construções em taipa, quintais com cercas precárias, e com as poucas ruas existentes mal iluminadas, cobertas de areia das dunas, crescendo ao sabor das irregularidades do terreno. Em 1810, tinha uma praça, três igrejas, o Palácio da Câmara e Prisão, numa aglomeração que deu origem ao atual bairro Cidade Alta, com uma população muito pobre, pela inexistência de qualquer atividade econômica formal.

Ainda no século XIX, inicia-se a construção do cais do porto, e a definição de novos núcleos povoados originando novos bairros. (SEMURB, 2003). E, em setembro de 1881, a Great Western of Brazil Railway Company Limited inaugura o primeiro trecho da linha férrea entre Natal e São José de Mipibu, e depois até Nova Cruz, seguindo de perto o traçado do velho caminho para a Paraíba e o Recife. (AGOSTINI, 1881; e PEIXOTO, 2003) No entanto, durante quase todo este século

Natal será mais um centro administrativo do que entreposto comercial, e com um processo de crescimento populacional muito lento. Sua condição de empório de mercadorias começa a parecer em 1870 quando, segundo Clementino (1995), o algodão começa a deslocar a cana-de-açúcar da condição de produto de exportação por excelência. Lentamente, Natal foi criando suas próprias atividades econômicas baseadas no intercâmbio comercial na atividade portuária e valendo-se de sua condição de capital provincial (depois estadual), através dos chamados serviços administrativos.

A atuação política no governo consistia em posicionar-se como “guardião de ordem pública”, de forma que até este período, são poucas as realizações na cidade por parte das administrações estadual e municipal. Como intervenções destacam-se as construções dos prédios do Mercado Público da Cidade Alta e da Estação Ferroviária da Ribeira, a abertura da Estrada Natal-Macaíba; a ligação entre os bairros da Ribeira e Cidade Alta através da Avenida Junqueira Aires - que aproximou e facilitou a comunicação entre os núcleos consolidados da cidade. (SOARES, 1999)

Já nos primeiros anos do século XX, a capital do estado ainda se apresentava com aspecto de cidade colonial, tendo “em primeiro plano, os animais pastando em suas artérias e logradouros, [...] ‘fogachos lívidos’ de seus arcaicos e tristes lampiões à querosene e o isolamento da cidade que causava sua dependência comercial de outras praças da região, especialmente Recife”. (SOARES, 1999. p. 37) Natal, então abrigava 3,4% da população do Rio Grande do Norte. (CLEMENTINO, 1995) Tal estagnação no crescimento populacional apresenta alguma alteração na primeira década do século XX, mas só em 1940 com o episódio da Segunda Guerra Mundial é que essa dinâmica sofre mudanças significativas. (ver tabela 01)

|            | 1614 | 1631 | 1759 | 1808  | 1870  | 1890   | 1900   | 1922   | 1940   | 1946   | 1950    |
|------------|------|------|------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Casas      | 12   | 60   | 118  | -     | -     | -      | -      | -      | -      | -      | -       |
| Habitantes | -    | -    | -    | 5.919 | 6.454 | 13.725 | 16.056 | 30.696 | 35.242 | 65.000 | 103.000 |

Tabela 01: Dados estatísticos da ocupação da cidade ao longo de sua história  
 Fonte: Elaborado com base em Cascudo (1999), Clementino (1995) e Soares (1999).

Na investigação dos fatores que retardavam o desenvolvimento da cidade, Soares (1999. p. 34-35), infere através do texto a seguir, feita por um representante da elite “letrada” local, a busca “num hipotético equívoco do passado a explicação para um presente incômodo e confuso”; lamentando “o passado inglório”, e ansiando “pelas transformações na cidade, que a libere do atraso e a coloque definitivamente nas trilhas do progresso”.

Mas aos olhos do observador não escapará o erro dos que a fundaram.

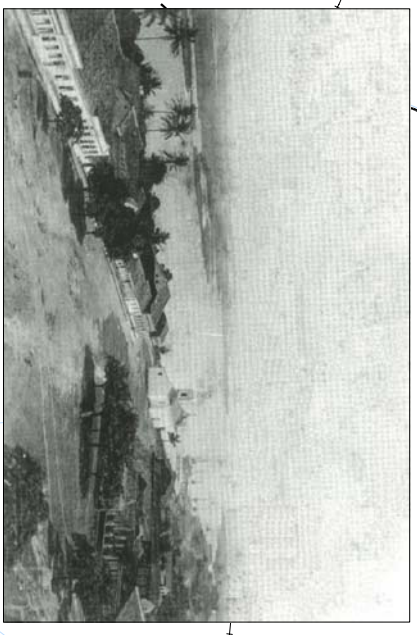
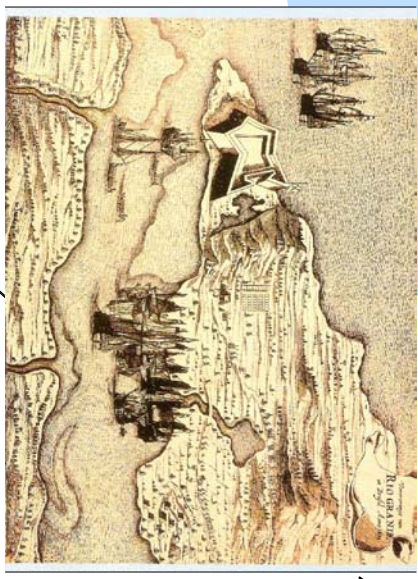
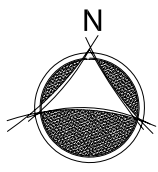
Ela devia estar na outra margem ou, por exemplo, em Guarapes, onde se poderia, com despesa relativamente pequena, construir uma ponte que desse passagem ao comércio do centro.

Como sucedeu, ficou sem comunicação fácil para o interior, tendo em frente o Pontegy, [...] – e tendo á leste e ao sul grandes morros arenosos [...]

Assim ficamos por assim dizer, enkistados e, três séculos depois, é ainda grande o nosso atraso.

.....  
 Os antigos não souberam fazer a cidade. Cuidaram pouco disto.  
 (CASTRICIANO, 1907).

No Mapa de Natal – anos de 1599, 1844 e 1864, a seguir representamos a evolução urbana alcançada pela cidade nestes 300 anos de história.



- LEGENDA
- RUAS EXISTENTE NO ANO DE 1599
  - RUAS EXISTENTE NO ANO DE 1844
  - RUAS EXISTENTE NO ANO DE 1864

FIGURA 03: MAPA DE NATAL  
 ANOS DE 1599, 1844 E 1864  
 FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DE IPLANAT (1994) E MIRANDA (1999).

## 2.2 BELLE ÉPOQUE NATALENSE

No início do século XX, quando a Proclamação da República e a Abolição da escravidão ainda eram acontecimentos recentes, o objetivo era alcançar a inclusão em um cenário no qual se faziam presentes o entusiasmo, o patriotismo e a confiança em um futuro mais atraente e promissor para o país, com base em atividades e instituições que apresentavam o caráter inovador do “novo estágio civilizatório” que se delineava. (LIMA, 1998; e SOARES, 1999) Nesse contexto, a cidade ganhava nova significação como espaço comercial e político, resultando em uma imediata preocupação com a mudança da sua imagem.

No Nordeste brasileiro, o processo de desenvolvimento urbano foi condicionado pela herança agroexportadora de sua economia. No Rio Grande do Norte, a formação da rede urbana por sua vez foi impulsionada pela atividade criatória. Nessa perspectiva, como afirma Soares (1999), sua economia sempre manteve frágeis vinculações com o setor de mercado externo, o que, contribuiu para que seus núcleos urbanos não apresentassem uma maior expressividade ao longo de suas trajetórias, incluindo-se, nessa constatação, até a capital do estado.

O desenvolvimento sócio-espacial na estruturação de um Estado Liberal, foi marcado, em Natal, pela execução de algumas obras de infra-estrutura, movidas pelo debate sobre higiene e saúde pública. (LIMA, 1998) Dentre estas obras destacam-se o aterro da capina da Ribeira, a melhoria dos edifícios destinados ao abastecimento e alimentação da população e a proteção das matas nas imediações dos mananciais e fontes públicas. Essas ações executadas pelo poder público resultaram em profundas alterações morfológicas no espaço urbano, que ainda se constituía por dois bairros – Cidade Alta e Riberia.

Em função da falta de resposta dos agentes privados no tocante a uma maior participação no processo de modernização, o poder público decidiu rever sua posição e tornar-se o principal agente do progresso local. Segundo Soares (1999), a inversão de prioridade aponta para a constatação de que, a elite dirigente planejava pôr um ponto final ao atraso secular que até então caracteriza a cidade. Nesse sentido, pela ação do poder público estadual, uma série de melhoramentos urbanos, como já citamos, incorporaram-se à paisagem natalense.

Nota-se a partir desde início de século, uma certa preocupação com a expansão físico territorial urbana de Natal. O surgimento de vários planos que em partes implantados, direciona o parcelamento, uso e ocupação do solo da cidade até a década de 1940, é uma prova desse fato. Já em 1901 o crescimento da cidade era orientado por um plano urbanístico: O *Master Plan* ou o Plano da Cidade Nova, que visava a expansão da cidade já comprometida na antiga Cidade Alta. (CASCUDO, 1999. p. 351-355)

O novo bairro deveria ser distinto do espaço construído e habitado ao longo dos seus três séculos de existência, com todas as condições de salubridade adequadas para um viver confortável e saudável, o que as áreas da Ribeira e Cidade Alta não mais permitiam. Implementado a partir de 1901, o Plano da Cidade Nova, amplia o perímetro da cidade<sup>3</sup>, fato que se constitui na maior intervenção urbanística realizada pelo Poder Público até então. O novo bairro, denominado “Cidade Nova”, hoje corresponde ao bairro de Petrópolis e parte do Tirol. A autoria do projeto, que pode ser estudado detalhadamente em Cascudo (1999), Lima (1998) e Soares (1999), é atribuída a Antonio Polidrelli, agrimensor italiano. Desenhado na

---

<sup>3</sup> Através da Resolução Municipal nº 55 de 30 de dezembro de 1901, o intendente Manuel Teixeira de Moura criou oficialmente o bairro de Cidade Nova. Por sua vez, o governo estadual contratou Antônio Polidrelli para projetar e Jeremias Pinheiro da Câmara para executar os trabalhos de demarcação e alinhamento. (CASCUDO, 1999. p. 351)

forma de um tabuleiro de xadrez, era um plano de parcelamento e arruamento do solo, estabelecendo sessenta quarteirões e duas praças a partir do cruzamento das vias e avenidas. Eram, originalmente, oito avenidas paralelas, cortadas por quatorze ruas e praças. Esse plano estabeleceu um padrão espacial para a cidade, com uma ocupação mais ordenada.

Quanto as atividades pertinentes à própria dinâmica urbana iam surgindo lenta e gradualmente. Entre 1900 e 1910 foram fundadas seis instituições de ensino (primário e secundário), inclusive uma escola de música, além do Teatro Carlos Gomes (1904) - hoje Teatro Alberto Maranhão - e do Instituto Histórico e Geográfico. São fundados, também, estabelecimentos de ensino especializado: Escola de Aprendizes Artífices (1910) e a Escola Profissional (1922) no Alecrim, Escola de Farmácia (1923). E, ainda, Junta Comercial (1900); Sociedade Agrícola (1905), e Banco de Natal (1906) - a primeira instituição financeira da cidade. Na área da saúde houve alguns avanços com a reabertura do Hospital Juvino Barreto (1909), no bairro de Petrópolis; a instalação do Asilo de Alienados, no Alecrim, e do Asilo de Mendicidade Padre João Maria, em Petrópolis. A indústria, porém, era incipiente: “em 1904 funcionava nos arredores de Natal uma fábrica de óleos vegetais”. (LIMA, 1989. p.79)

Em 1905 inaugura-se a iluminação a gás de acetileno nos dois bairros principais, a Ribeira e a Cidade Alta. O primeiro, se caracterizava por abrigar o comércio de mercadorias, as atividades de lazer, os hotéis, a alfândega, o porto, as casas exportadoras e a estação ferroviária. Como diz Pinto (1971. p. 25), “era o bairro mais movimentado de Natal (...) da maioria dos homens ricos”.

A Cidade Alta, bairro residencial, tinha porém, o privilegio de sediar a administração pública. “Ficavam lá as principais repartições e entidades como



sejam: Palácio dos Governos Estadual e Municipal, Quartel da Força Federal (...)Polícia Militar (...) o grande mercado público (...), catedral, capitania dos portos, tribunal de justiça (...), Liceu Industrial e outro (...) que davam muita vida ao bairro” (PINTO, 1971. p. 33). Servindo à Cidade Alta, segundo Clementino (1995), a Companhia de Ferro Carril em 1908 inaugurou a primeira linha de bonde (puxados por burros).

Em outubro de 1911, com a construção e a entrada em funcionamento da Usina Elétrica do Oitizeiro, procedeu-se a inauguração da energia elétrica nas ruas e residências da Cidade Alta e Ribeira, juntamente com os bondes elétricos e o serviço de telefonia. Os novos bondes movidos à tração elétrica, inicialmente, continuaram a atender os bairros servidos pelas linhas já existentes: Ribeira, Cidade Alta e Cidade Nova. Com o crescimento do Alecrim e o seu reconhecimento oficial como o quarto bairro de Natal, foi inaugurada uma linha em novembro de 1911, ligando-o à Cidade Alta. Posteriormente, em agosto de 1912, foram inauguradas as linhas para os já então, Monte Petrópolis e Tirol – a antiga linha Cidade Nova. (SOARES, 1999)

As gestões de Alberto Maranhão<sup>4</sup> resultaram em importantes realizações no espaço urbano local, provocando modificações em sua paisagem e colocando para os moradores a oportunidade de travarem os primeiros contatos com os signos da modernidade.

No referido período, segundo Soares (1999), há a substituição de todo o encanamento de água; a instalação das fábricas de cerâmica e de gelo, além de

---

<sup>4</sup> Alberto Frederico de Albuquerque Maranhão nascido em 8 de dezembro de 1872, no Rio Grande do Norte. Formado em Direito, pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais de Pernambuco (1892). Foi eleito governador do Estado do Rio Grande do Norte, em 1900-1904 e em 1908-1913. (TRIBUNA DO NORTE)

câmaras frigoríficas anexas ao mercado público e de um forno para incineração do lixo urbano; a construção de um jardim cercado por um gradil de fabricação francesa; calçamento a granito da Praça André de Albuquerque e de outros trechos da cidade; construção da balaustrada da Avenida Junqueira Aires e decoração da mesma com dez candelabros e um relógio elétrico - importados de Paris; edificação da *Square* Pedro Velho; arborização e colocação de um obelisco na Avenida Tavares de Lira, entre outros. E, ainda, foi notável o incentivo dado à cultura nessa época.

Uma síntese do significado desse momento para a Cidade de Natal nos é apresentada por Oliveira (1999. p. 93),

Durante o período, a cidade fora revestida de elementos emblemáticos da modernidade européia, traduzidas pelas inovações técnicas advindas da Revolução Industrial, como ruas amplas e arborizadas, prédios suntuosos, energia elétrica e sistema de transportes. Ao mesmo tempo, os modos de vida, comportamentos e hábitos da elite local foram recobertos por um verniz civilizatório. Nesse sentido, o fascínio que o ideal de modernidade exercia sobre a própria elite explicaria, em boa medida, a intensidade com que buscaram construir uma imagem de moderno, tanto da cidade como de si mesmos.

Já os primeiros anos da década de 1920, são de dificuldade para o poder público e para os moradores da cidade. Ainda segundo Soares (1999), o clima de insatisfação percebida na cidade era motivado, sobretudo, pela falta de infraestrutura urbana revelada pela precariedade da pavimentação das ruas, assim como pelas constantes interrupções no fornecimento de energia elétrica que, em consequência, afetavam outros serviços básicos como o tráfego dos bondes e o abastecimento de água, “causando transtornos à vida dos moradores já habituados a certas comodidades”. (SOARES, 1999. p. 50)

Nos governos seguintes damos destaque a conclusão do calçamento do último trecho da Avenida Rio Branco; e em fevereiro de 1915, foi estendida a linha do bonde de Petrópolis até a Praia de Areia Preta, estabelecendo, desde então,

conforme Cascudo (1999. p. 260) “o mais delicioso passeio da época”. A chegada do bonde à orla marítima significava o começo de uma maior frequência dos moradores da Natal às chamadas “praias de banhos”, Areia Preta e Praia do Morcego – atual Praia do Meio. Em abril de 1916, a ponte metálica de Igapó, com seus 520 metros de comprimento sobre o Rio Potengi, ligou a capital ao interior do estado o que, por sua importância para o escoamento da produção agrícola, é apontado por Soares (1999) com a principal obra do período.

Lima (1998. p. 57) afirma que a cidade vivia então, um dos momentos mais importantes do seu processo de modernização. A poesia de Jorge Fernandes, em 1927, “inaugurando no Rio Grande do Norte o modernismo do verso livre e antecipando a poesia concreta, marca a chegada à pacata Natal dos anos vinte da modernização representada pelas fábricas, máquinas, aviões e automóveis”. Além desta publicação, no mesmo ano, em Natal, pela primeira vez na história do Brasil, a mulher pode votar. E, ainda, Natal entra para o mapa e para a história da aviação internacional.

Desde a Primeira Guerra Mundial, a França passou a se interessar pelo serviço aéreo entre a Europa e a América do Sul. Entretanto, até 1924 o programa de transporte foi esquecido, só a partir de então, empresas particulares assumiram a tarefa de executar esse projeto. Desta forma, em 1927, Paul Vachet e dois pilotos foram enviados ao Brasil para estudar a possibilidade de se estabelecer uma rota Paris-Buenos Aires, via Dakar, África Francesa Ocidental e Rio de Janeiro. Durante sua permanência em Recife, Vachet achou que Natal era o lugar mais prático para os serviços de vôos de ida e volta para Dakar. Depois de ter aterrissado na cidade, escolheu a Vila de Parnamirim, para o seu futuro campo de aviação. (SMITH JUNIOR, 1992)

De Maceió decidi partir para um reconhecimento da Natal. [...]

Era-nos necessário encontrar, nos arredores da cidade, um local conveniente para nele construir o aeródromo.

Nossas buscas permaneceram infrutíferas, durante vários dias, até que o acaso nos colocou em presença de um Oficial do Regimento estacionado em Natal, monsieur Guerreiro<sup>5</sup>, que era um grande caçador. Ele nos apontou, a uns 20 quilômetros da cidade, uma imensa planície, aparentemente lisa, cujo solo arenoso e duro era coberto por uma pequena vegetação, não maior do que a altura de um homem. Ele se ofereceu para conduzir-nos até lá. O terreno era apenas acessível pela Estrada de Ferro da Companhia Great-Western, que liga, entre outras cidades, Natal a Recife. (VACHET apud PEIXOTO, 2003. p. 39-41)

Tudo indica que mais uma vez é a condição estratégica de Natal que projeta o futuro da capital. Nos anos 20, a cidade entra em contato direto com o que de mais moderno existia em termos de comunicação e transporte. Natal vive intensamente, nesse período, a “infância da aviação”. Desde 1927 o Campo de Parnamirim (atual Aeroporto Augusto Severo) recebe aviões de todos os países que desenvolvem a aviação e tipos de aparelhos. Na cidade se fizeram os hangares da *Latecoere* (hoje *Air France*), do Sindicato Condor (de propriedade Alemã, porém de incorporação brasileira) e da *Ala Litoria* (*Linee Aeree Transcontinentali Italiane* – LATI – de propriedade Italiana) e as bases de hidroaviões franceses no Refoles e outra na Limpa.

Apenas dois anos após o início das operações, o Campo de Parnamirim já era um dos melhores e mais bem equipados campos de pouso da *Aéropostale*, contando com torres de rádio, sinalização, hangares, oficinas, armazéns, poços artesanais e alguns chalés para hospedar os pilotos e as famílias dos funcionários da administração. E, a partir disto, em 1938 essas companhias estudam a possibilidade de iniciar vôos regulares da Europa com o continente americano; em 1939 a LATI já mantinha linhas regulares para Natal, o que foi atropelado pela

---

<sup>5</sup> Coronel Luís Tavares Guerreiro (CASCUDO, 1999)

eclosão da Segunda Guerra Mundial. (CASCUDO, 1999; CLEMENTINO, 1990 e PEIXOTO, 2003).

Em texto sobre a Base Aérea de Natal do Ministério da Aeronáutica (2006), encontramos o seguinte artigo,

Desde há muito, um importante aeródromo internacional, Parnamirim começou suas atividades nos anos 20, quando os vôos transatlânticos eram aventuras vividas apenas pelos grandes pioneiros da aviação. Paradoxalmente, alemães, italianos, hoje nossos inimigos, foram, em grande parte, os responsáveis por esse pioneirismo que resultaria na estruturação da Base, que hoje, está contribuindo significativamente para a derrota do eixo.

[...] A posição estratégica de Natal na saliência do continente que se projeta no Atlântico Sul, tornou esta localidade extremamente importante, mesmo antes das necessidades da guerra o demonstrarem. Natal em sido denominada a “encruzilhada do mundo” e hoje a cidade é reconhecida internacionalmente como o ponto mais famoso do “corredor da vitória”. [...].

A Latecoère – fabricante de vagões que se tornou fabricante de aviões – criou a primeira linha aérea que ligou o Brasil a outros países. Os franceses primeiro voaram de Toulouse para Barcelona. Da Espanha partiram para a África de onde voltaram os olhos para a América do Sul. Em 1925, foi inaugurada a linha Rio-Buenos Aires. Logo a seguir, a linha se estendia de Recife, no Norte, à capital Argentina no Sul. Pouco depois, durante uma viagem exploratória ao Nordeste, Parnamirim foi considerada pela primeira vez como possível local para um aeródromo. Em 18 de julho de 1927, Paul Vauchet, um dos pilotos da Latecoère pousou na Redinha do outro lado do Rio Potengi e, à tarde, decidiu, na casa do Cônsul francês, que deveriam procurar um local para pouso nas vizinhanças. O Cônsul solicitou a ajuda do Comandante do Regimento do Exército Brasileiro em Natal que os conduziu, no outro dia, ao seu campo de treinamento.

Ao examinar o local, Vauchet concluiu que ali poderia pousar sem grandes riscos. Logo, uma área de 800m<sup>2</sup> foi preparada ao custo de U\$600 e, em 14 de outubro de 1927, às 23:45, o famoso “Nungesser et Coli” da Latecoère, pilotado por Costes e Lebriz, inaugurou o campo, tendo sido voada a rota São Luiz do Senegal – Natal na primeira travessia leste-oeste, de continente a continente, do Atlântico Sul.

Uma pequena pista de terra em meio à mata recebia o seu primeiro freguês e Parnamirim começava o seu caminho para tornar-se a grande Base que é hoje. (21 de maio de 1944 apud MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 2006)

Contudo, nas décadas de 1920 e 1930, a cidade ainda compreendia basicamente os bairros da Ribeira e da Cidade Alta, enquanto o Alecrim se encontrava em processo de formação. Relata Lima (1998) que, durante o período, a área central se adensou um pouco mais. A Ribeira, por sua vez, agora era bairro habitado por uma população mais variada e concentrava as atividades portuárias e ferroviárias, também possuía algum comércio e algumas repartições públicas. O

desnível topográfico existente entre a Cidade Alta e a Ribeira ainda dificultava a comunicação entre os dois bairros e criava um vazio entre eles. A ocupação da Cidade Nova, não obstante abertura de linhas de bondes e a pavimentação das vias, continuava lenta e rarefeita.

O bairro do Alecrim, habitado por pequenos comerciantes, trabalhadores, sitiante e pela população pobre, apresentava uma ocupação esparsa. Em 1941, tão grande era a distância entre o Cemitério Público do Alecrim e Natal, que segundo Cascudo (1999. p. 266) “era comum o enterro ser conduzido num trem da estrada de ferro até o Oitizeiro [no Riacho do Baldo] e daí levado, a braço, para a cidade dos mortos”. E, em 1946, o mesmo autor assim escreve, “Alecrim, com suas avenidas retangulares, sua extensão em claridade, sua possibilidade de desdobração, aparece como um milagre [...] quando o Alecrim deixar de ser uma esperança para bairro residencial e enriquecer intermediários e donos de lotes”. (CASCUDO, 1999. p. 39) E a margem esquerda do Rio Potengi permanecia praticante desabitada, além de pescadores e pessoas ligadas atividades rurais, de qualquer forma, a construção da ponte sobre o Rio Potengi deu início à formação do assentamento de Igapó.

No Mapa de Natal – décadas de 1920 e 1930, ao fim deste capítulo, podemos acompanhar a evolução alcançada nesta época.

Em novembro de 1924, assume o governo municipal de Natal, Omar O’Grady<sup>6</sup>, o qual segundo Soares (1999), dá início a uma outra fase nos rumos do desenvolvimento urbano local.

Em sua primeira gestão, quatro obras são destacadas: a pavimentação da Avenida Junqueira Aires; o novo Cais Tavares de Lira; o calçamento da Praça Augusto Severo, aproximando um pouco mais os bairros de Cidade Alta e Ribeira; e

---

<sup>6</sup> Omar O’Grady nascido em 18 de fevereiro de 1894, no Rio Grande do Norte. Formado em Engenharia, pela Armour Institute of Technology, Chicago, USA (1917). Foi prefeito da Cidade de Natal de 1924-1928 e de 1928-1930. (BARATA; BUENO, 1990)

as obras de construção e aformoseamento da Avenida Atlântica (atual Getúlio Vargas), principal via de acesso às praias urbanas.

Em dezembro de 1929, o governo estadual conseguiu encontrar uma empresa interessada em explorar os serviços elétricos da cidade, e, assim, a Companhia Força e Luz do Nordeste do Brasil, daria fim aos cortes no fornecimento de energia que eram rotina. No mesmo ano, o Plano Geral de Sistematização de Natal, concebido pelo arquiteto italiano Giacomo Palumbo, contratado pelo prefeito Omar O'Grady, como pode ser estudado em Lima (1998) e Soares (1999), culminava um amplo processo de embelezamento e de orientação para o crescimento da cidade. Dele constava “uma proposta de zoneamento incipiente; uma estrutura viária que evocava tanto os princípios do urbanismo pitoresco e quanto os princípios da carta de Atenas” (LIMA, 1998. p. 12); um bulevar contornando toda a cidade; uma cidade jardim e um grande parque urbano. Manteve e ampliou a trama em xadrez desenhada a partir de 1901 pelo Plano da Cidade Nova, a qual junto com o bulevar de contorno, foram os únicos elementos implementados.

Sobre este plano,

Muita gente acreditava que Natal, por ser uma cidade de 35.000 habitantes, não tem esses problemas assim tão grandes para resolver. Se disserem a esses pactos provincianos que se assustam com tudo que é reforma e aumento de imposto, que Natal é mais velho do que os Estados Unidos, elles talvez compreendam que é preciso fazer alguma coisa para deixarmos de ser uma ‘cidadezinha’, onde cada um se julga no direito de infringir as resoluções municipaes e de fazer a sua casa como entender, sem dar satisfação ao poder encarregado de vigiar pela esthetica das contrucções [...]. (FILGUEIRA apud SOARES, 1999. p. 75)

Contudo, cabe ressaltar que, neste período, a remodelação do Rio de Janeiro empreendida através de um plano urbanístico a cargo do arquiteto francês Agache, exercia forte influência sobre outros centros do país.

Assim, a partir do período aqui chamado de *belle époque* natalense, “a cidade pareceu despertar para viver seu conto de fadas, embalada pela intensa

movimentação no plano cultural e pela inserção em seu espaço urbano dos signos representativos de um novo tempo”. (SOARES, 1999. p. 156) E, em fins de 1920, a movimentação no espaço aéreo da cidade pareceu abrir perspectivas promissoras para o desenvolvimento local, daí a ênfase dada por seus dirigentes e setores empresariais interessados à necessidade de adequar a cidade a essa realidade, a sua efetivação como um dos principais eixos da aviação no Atlântico Sul. Com as perspectivas abertas, a construção e fundação do Aero Clube em 1929, foi justificada como um fator dos mais significativos para o desenvolvimento da cidade e uma excelente oportunidade para promover a imagem do moderno que se buscava para a mesma.

Muitos autores afirmam que o processo de modernização desencadeado no Rio Grande do Norte e em Natal, durante os anos vinte, foi interrompido pela Revolução de 1930. Quando o estado passou a ser governado por interventores nomeados por Getúlio Vargas. Mas, em Lima (1998), encontramos que neste período, o processo de urbanização de Natal foi marcado pela conclusão das obras do porto e pela ampliação das redes ferroviária e rodoviária, que deram à cidade melhores condições de desempenhar o papel de principal centro econômico do estado, intermediando as relações comerciais das demais regiões do litoral e do interior.

E, ainda em 1935, quando o Estado do Rio Grande do Norte era governado pelo Interventor Mário Câmara, o Escritório Saturnino de Brito foi contratado para elaborar e executar um plano de obras para a cidade. Então, o Plano de Expansão de Natal foi concebido como uma forma de articular os projetos dos sistemas de água e esgotos e de edifícios para administração pública. Com a proposta, que pode ser estudada detalhadamente em Lima (1998), “reafirmava-se em Natal a



experiência de Saturnino de Brito, onde se combinam a funcionalidade, o sanitarismo e o pitoresco como forma de ação urbanística”. (LIMA, 1998. p. 13). O plano também propôs uma Avenida (bulevar) do Contorno, que já haviam sido propostos em 1929 por Palumbo e, mais uma vez, o padrão espacial do Plano Polidreli sobreviveu, sendo incorporado e ampliado. O Plano de Expansão de Natal somente foi implementado em alguns aspectos pontuais relacionados com os projetos das redes de água e esgotos.

Contudo, o período aqui estudado (1900 a década de 1930), se caracteriza com uma época de transição. E, enfim, com os recursos disponíveis e a percepção de seus dirigentes, a capital potiguar conheceu e viveu de certa maneira sua *belle époque*, considerando-se o esplendor de que se revestiu as inovações implantadas no espaço da cidade e, a julgar pelas inúmeras realizações que transformaram sua paisagem urbana e repercutiram na vida dos moradores. Embora, Clementino (1995) aponte que a cidade ainda apresentasse um processo lento de concentração de atividades e de população; abrigava, então, apenas 7% da população do Rio Grande do Norte.

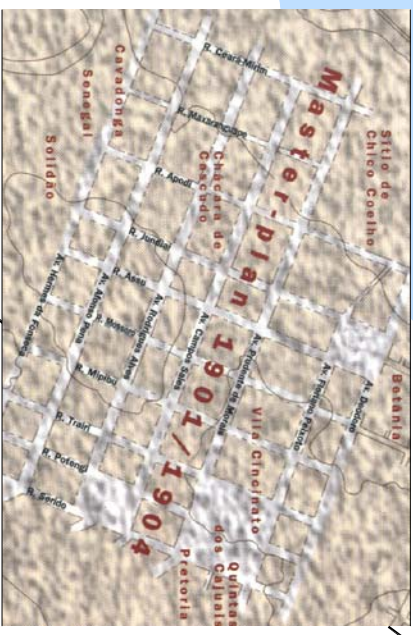
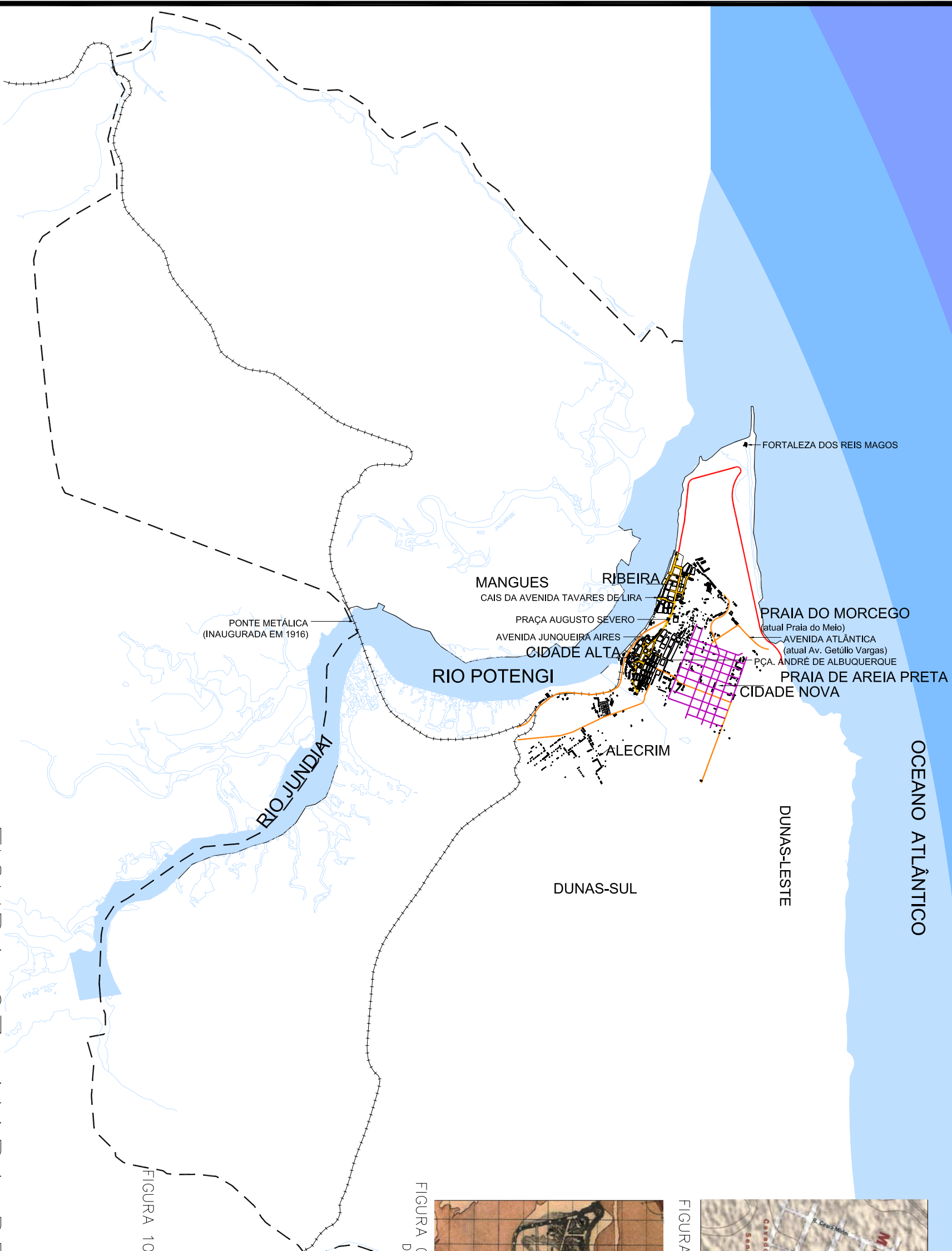
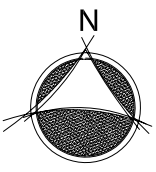


FIGURA 08: PLANO DA CIDADE NOVA, 1901  
 FONTE: MIRANDA, 1999.

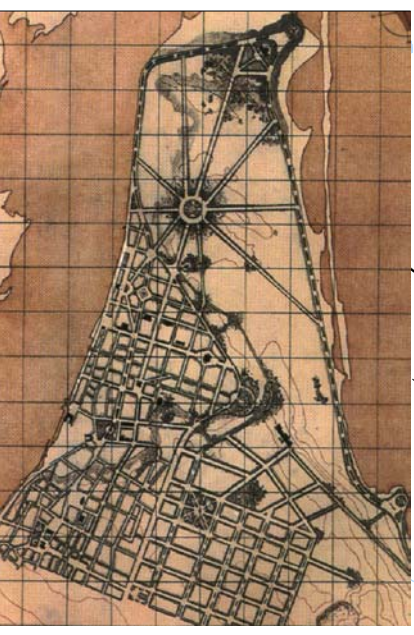


FIGURA 09: PLANO GERAL DE SISTEMATIZAÇÃO DE NATAL, 1929 - FONTE: MIRANDA, 1999.

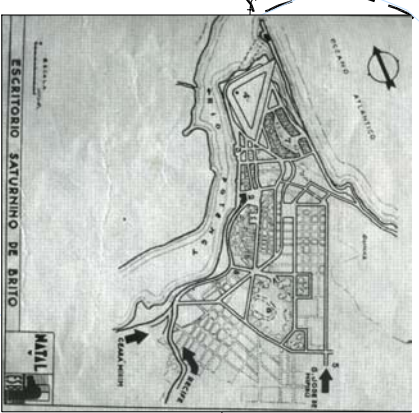


FIGURA 10: PLANO DE EXPANSÃO DE NATAL, 1935  
 FONTE: MIRANDA, 1999.

- LEGENDA
- EDIFICAÇÕES EXISTENTES EM 1924
  - TRAÇADO VIÁRIO DEFINIDO ATÉ 1864
  - PLANO DA CIDADE NOVA, 1901
  - PLANO GERAL DE NATAL, 1929
  - NOVOS CAMINHOS EM DEFINIÇÃO

# FIGURA 07: MAPA DE NATAL

DÉCADAS DE 1920 E 1930  
 FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DE HENRIQUE NOVAES, 1924 APUD LIMA (1998).

### 3 MITOS E REALIDADES: A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



Neste capítulo, abordamos a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial; dando ênfase ao alcance dos antecedentes e acordos referentes a relação entre a Segunda Guerra e a mobilização militar no Nordeste, particularmente na Cidade de Natal, como o intuito de compreender tal mobilização; e propomos através da exposição do cotidiano, traçar a reconstituição do momento vivido pela cidade.

### 3.1 ANTECEDENTES E ACORDOS

A Segunda Guerra Mundial, conflito armado iniciado na Europa em 1939, que atingiu escala global, durando até 1945. Segundo Bandeira (1973. p. 275), continuava o conflito de 1914-1918, com disputa interimperialista pela hegemonia mundial; de forma que “Hitler apenas lhe introduzia o elemento da contra-revolução, esmagando os focos da democracia proletária, na sociedade burguesa do Ocidente, que suas *panzers* invadiam”. O Brasil não participa desde o início do conflito, assumindo posição de neutralidade. No entanto, muitos autores afirmam que o então Presidente Getúlio Vargas mostrara simpatia à doutrina nazi-fascista.

Após deflagração do conflito na Europa, os Estados Unidos enviaram, em 1939, uma missão ao Brasil para melhorar a relação entre os dois países. O resultado dessa viagem foi a constatação de que a área de Natal era “crucial” para defesa do canal do Panamá e da própria América do Norte. (MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 2006) Então, a proposta de defesa continental apresentada pela missão norte-americana ao Brasil consistia em, quando se tornasse necessário, deveria estar à disposição das Forças Armadas americana “portos, enseadas, aeroportos e instalações aeronáuticas [...]; estradas de ferro e de rodagem, principalmente as que serviam àquelas regiões; rádios, cabos, telégrafos e telefones, usinas de energia elétrica, alojamentos, hospitais, armazéns (incluindo gás e óleo), frigoríficos e abastecimento local”. (BANDEIRA, 1973. p. 276)

Em 1941, o Embaixador americano no Brasil Jefferson Caffery, com base na constatação anterior, solicitou ao governo brasileiro bases específicas e terras adjacentes para serem usadas por aviões americanos. Como resultado, um acordo com

o Ministro do Exterior Osvaldo Aranha, em 16 de abril, definiu as condições para substituir os vôos da *Lufthansa* e da *LATI* (empresas aéreas respectivamente alemã e italiana) pelos da *Pan-American* (empresa norte-americana), assim como a previsão de fundos para a construção de novas pistas de pouso em aeroportos brasileiros; e o Decreto-Lei 1.462, assinado no dia 25 de julho do mesmo ano, estabelecia a desapropriação de terras e, se necessário, isenção completa de obrigações alfandegárias sobre o material importado para a construção dos aeroportos. (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985; e SMITH JUNIOR, 1992). Desta forma, a empresa americana inicia as obras de melhoramentos e ampliação do Campo de Parnamirim.

Para os Estados Unidos, o perigo de uma invasão ao Nordeste brasileiro era iminente, pois era de crer que existisse a intenção de estabelecer o bloqueio do Canal do Panamá. E para isso, o Saliente do Nordeste seria o ponto mais visado. De forma que os norte-americanos pressionavam pela concessão de Bases para suas Forças, e os brasileiros diziam ter gente e planos para a própria defesa, necessitando somente de material. (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985) Situação pressionada pela luta do Exército e da Marinha brasileiros por maiores efetivos, melhor aparelhamento e mais recursos, que vinha de longa data.

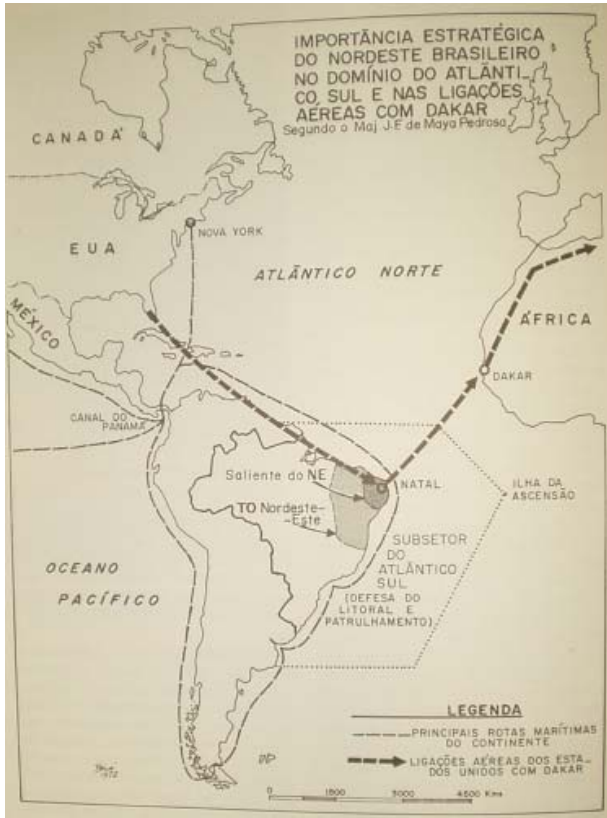


FIGURA 11: Importância estratégica do Nordeste brasileiro  
 Fonte: Estado-Maior do Exército, 1972

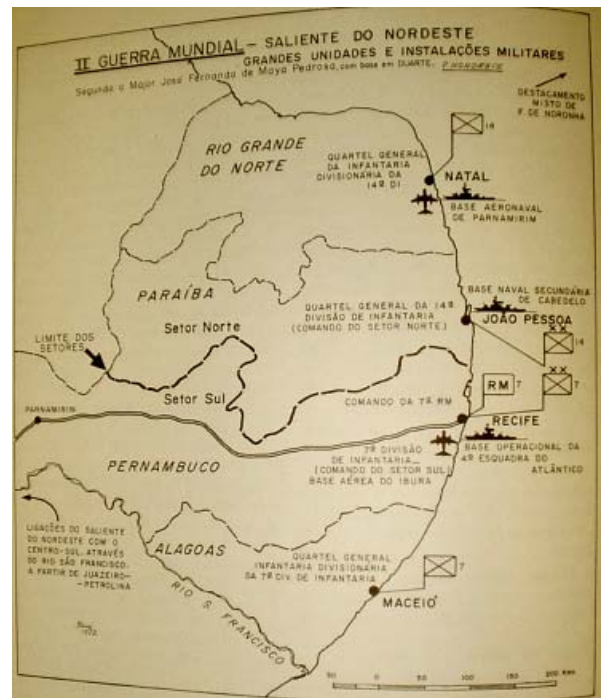


FIGURA 12: Saliente do Nordeste  
 Fonte: Estado-Maior do Exército, 1972

Em dezembro de 1941, o Japão bombardeou a Base norte-americana de Pearl Harbor, no Havaí, e atacou as instalações do Exército e da Marinha em Cavite e Corregidor, nas Filipinas, sendo, em consequência, declarada a guerra entre os Estados Unidos e o Japão e, logo em seguida, com a Alemanha e a Itália. O Presidente da República proclama o Brasil solidário aos Estados Unidos e o Chefe do Estado-Maior da Armada determina oficialmente o estabelecimento de cooperação militar às Forças norte-americanas. No entanto, o Brasil apenas em agosto de 1942 de acordo com o Decreto nº 1358, confirma o rompimento com os Países do Eixo e declara o Estado de Beligerância, colocando assim fim aos sinais de resistência frente as investidas norte-americanas. Mas, desde meados de junho de 1941, a cooperação militar entre os Estados Unidos e o Brasil era um fato. (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985; e PEDREIRA, 2005)

Segundo Clementino (1995), ainda que a “americanização” do Brasil venha do século XIX, as negociações brasileiro-americanas durante o período de guerra apresentavam várias dificuldades, agravadas pelo fato de que os objetos das negociações eram múltiplos: fornecimentos de equipamentos militares, plano de cooperação econômica em escala ampla e projetos de defesa do continente americano.

Contudo, Bandeira (1973. p. 289), ressalta que a partir da entrada dos EUA na guerra, o perigo mais iminente vinha dos próprios americanos; sob ameaça de invadir o Norte e o Nordeste do Brasil, “caso as autoridades militares do Estado Novo não lhes permitissem o estabelecimento de Bases Aéreas e Navais naquelas regiões”. O governo dos Estados Unidos não consumou a ameaça e com o desenrolar dos acordos



entre os dois países, ainda no final de 1941, o governo Vargas terminou por ceder o território brasileiro para as operações bélicas americanas.

A situação econômico-financeira do Brasil foi bastante auxiliada por uma série de acordos estabelecidos com os aliados. De imediato, as Forças Armadas brasileira foram reequipadas e modernizadas. Os EUA concordaram em financiar a construção da Companhia Siderúrgica Nacional, de Volta Redonda, ampliando a condição para o processo de industrialização do país. Foram asseguradas a cooperação financeira e técnica na exploração das Minas de Ferro de Itabira, da Estrada de Ferro Vitória-Minas e no aumento da produção de borracha da Amazônia. Além, de acordo prévio sobre a exportação de café, cacau, castanha do Pará e outros produtos, qualquer que fosse a evolução da guerra. Resultante de tais acordos, durante a guerra foi possível acumular uma certa quantidade de divisas que, em parte, serviu para financiar a continuidade daquele processo de industrialização. (LIMA, 1998; e MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985) (ver ainda, anexo 6 - discurso do presidente Vargas)

Dentre os acordos firmados destacamos o *Term of Agreement*, através do qual os Estados Unidos obtiveram a autorização para o uso de Bases Aéreas e Navais, em troca de ajuda material e técnica para construção de novas Bases. Pôde ser criada assim, a Base Naval de Natal. Outro acordo concedia facilidades para a Marinha americana em operações na costa brasileira. A partir daí, os estrategistas norte-americanos traçaram um triângulo compreendendo as Cidades de Natal, Recife e o Arquipélago de Fernando de Noronha, como porta de entrada do Estreito Natal-Dakar. E, de forma que, permitiu que os Estados Unidos mudassem seu quartel-general do Atlântico Sul da Guiana Inglesa para Natal. (PEDREIRA, 2005)

### 3.2 E PORQUE NATAL?

Historicamente, a posição geográfica da Cidade de Natal, é visto como ponto estratégico e por esta característica repetidamente utilizada. Cabendo lembrar que o primeiro passo para a colonização da cidade, em 1597, foi a construção da Fortaleza dos Reis Magos, fortificação que objetivava a defesa do litoral. Já no século XX, por sua proximidade da África e da Europa, é envolvida no desenvolvimento da aeronáutica, ganhando renome e fama internacional. Durante a Segunda Guerra, a cidade mais uma vez é indicada com ponto estratégico-militar, se tornando local de grande mobilização militar e base de apoio para os EUA.

No século XX, como exposto no sub-capítulo *BELLE ÉPOQUE NATALENSE*, o primeiro país a demonstrar interesse por Natal foi a França; que, em 1924, assume o programa de transporte aéreo comercial e instala o Campo de Parnamirim. E, conseqüentemente, atrai a atenção do poderio militar norte-americano, que começa a investir na cidade no ano de 1939.

Ao discutir sobre o Nordeste brasileiro, tanto o Exército quanto a Marinha americanos definem que uma Base em Natal seria essencial para a defesa efetiva do Continente Sul-Americano, devido sua localização geográfica. Natal ficava a 1.658 milhas da África Ocidental Francesa e a dez horas de vôo. Contudo, não consideravam a possibilidade de uma invasão em larga escala vinda da África, mas, ataques por submarinos e bombardeios em direção ao litoral brasileiro eram ameaças reais. (MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 2006; e SMITH JUNIOR, 1992)

Do litoral brasileiro, com 7400km, interessou, particularmente, a região mais exposta com 3800Km compreendendo o litoral da Bahia ao Maranhão. No interior

dessa zona, conhecida como “Saliente do Nordeste”, os estrategistas norte-americanos, segundo Smith Junior (1992), consideraram antes de Pearl Harbor, o Estreito Natal-Dakar um dos três alvos mais prováveis de qualquer agressão vinda dos Países do Eixo sobre a América, desta forma, seria fator decisivo para a conduta da guerra.

As autoridades militares brasileiras, no entanto, mesmo reconhecendo a posição norte-americana de interesse em reforçar as guarnições do Nordeste brasileiro, bem como seu equipamento militar, consideravam “indispensável que a concentração dos meios militares brasileiros” – em homens e equipamentos – continuassem a se “fazer, como no passado, na região Sul e, mais particularmente, na fronteira com a Argentina”. Nas suas negociações com os EUA, o governo brasileiro, defende ser esta a tradicional reação dos estrategistas brasileiros, que sempre pensaram que uma tentativa de ataque ao território nacional só poderia vir do extremo sul do país. De forma que “o Nordeste pobre e pouco urbanizado, não merecia tantos esforços”. (SEITENFUS, 1985. p. 283) Ou seja, pela ótica das Forças Armadas brasileira, na hipótese de um atentado à soberania nacional, a vulnerabilidade do País, se concentrava no Centro-Sul. No Nordeste, muito pouco havia para ser preservado.

Até 1941, o instrumento defensor da Região Nordeste consistia em pequenos Batalhões do Exército: um Batalhão de Caçadores em cada capital de estado e duas Baterias de Artilharia, sediadas em Recife e Salvador. (ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO, 1972. p. 829.) A Marinha mantinha em Natal o Comando da Capitania dos Portos, a Escola de Aprendizes de Marinheiro e a Rádio Farol, que apoiava a escola da Marinha (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985). A Força Aérea Brasileira, só seria criada no Brasil em 1942, no contexto da Segunda Guerra. A nível local, a ordem era mantida pelas “Forças Estaduais”. (CLEMENTINO, 1995) Contudo, como exposto no sub-

capítulo, ANTECEDENTES E ACORDOS, pelas vantajosas condições de acordos entre os dois países, caíram por terra as últimas restrições do Brasil quanto à questão da militarização do Nordeste. Os Estados Unidos puderam assim destinar especial atenção à proteção das Regiões Norte e Nordeste a fim de prevenir os eventuais ataques.

Em meados de 1941, por sua vez, o Exército brasileiro criou o “Teatro de Operações do Nordeste” (ESTADO MAIOR DO EXÉRCITO, 1972. p. 829) e a Marinha iniciou a construção de Bases Navais, entre elas, a Base Naval de Natal.

Cabe aqui ressaltar as especificidades que influenciaram na escolha dos locais para instalação dos equipamentos militares na cidade. A Base Naval Ari Parreiras foi instalada no Refoles; lugar onde inicialmente, como conta Cascudo (1999. p. 45), era ancoradouro “da figura legendária do corsário francês Jacques Riffault [...] Guardava ele sua nau no Rio Potengi, numa volta tranqüila que fixou seu nome, na deturpação já popular em fins do século XVI. [...] O nome ficou: - Nau do Refoles ou simplesmente Refoles.” No mesmo trecho, a *Air France* possuía hangares em uma Estação de Hidroaviões até 1939. E, ainda segundo o mesmo autor, “foi Escola de Aprendizes Marinheiros até 1942. Hoje é Base Naval, a cidade-branca da Marinha”. (CASCUDO, 1999. p. 45) E, não poderíamos deixar de associar esta escolha ao suporte geográfico, as características do sítio. O Rio Potengi, após sua foz, apresenta boas condições para um porto natural. Canal de Acesso com largura de 100m em trecho retilíneos e 120m nas curvas e Bacia de Evolução com extensão de 400m, largura de 250m e profundidade de 10m. A Base Naval se encontra em trecho favorecido pela calmaria e profundidade das águas no Rio Potengi, e a uma distância de 6 Km da sua foz.

A Base Aérea de Parnamirim, instalada no Campo de Parnamirim, ocupam a principio o hangar e alguns compartimentos adjacentes pertencentes a *Air France*.

Quanto ao suporte geográfico, o sítio escolhido a uns 20 Km da cidade, tratava-se de uma imensa planície, aparentemente lisa, com solo arenoso e duro, características estas que fizeram Vachet definir o local como adequado para instalação do aeródromo da *Air France*. Contudo; coincidência ou não, as instalações americanas, ocuparam todos os pontos onde anteriormente estavam os hangares ou instalações das companhias de aviação européias. Então, além do Campo de Parnamirim ocuparam a Estação de Hidroaviões da *Air France* em Réfoles, dentro da Base Naval, e o da *Lufthansa* na Limpa.

O 17º Grupo de Artilharia de Campanha, por sua vez, ocupa o mesmo local onde, a partir de 1597, ficaram alojadas as tropas de Manuel Mascarenhas Homem, dedicadas à construção da Fortaleza dos Reis Magos, em sítio adjacente ao estuário do Rio Potengi.

### 3.3 A MOBILIZAÇÃO MILITAR EM NATAL

O envolvimento do Brasil na Segunda Guerra Mundial implicou em uma ampla mobilização militar. Dentre os estados que sofreram maiores intervenções quanto ao tamanho e volume de equipamentos e infra-estrutura implantados, podemos destacar a Paraíba, Pernambuco, a Ilha Fernando de Noronha (território) e o Rio Grande do Norte. Particularmente, a Cidade de Natal que teve instalando em seu território as maiores bases militares do Nordeste brasileiro, e foi ocupada por Forças do Brasil e dos Estados Unidos. Cascudo (1999. p. 422) considera que esta tenha sido, “a maior mobilização técnica obtida pelos Estados Unidos fora do seu território”.

Em julho de 1941, o Exército ao que chamou de “Teatro de Operações do Nordeste”, organizou três Regimentos de Infantaria - 14º, 15º e 16º, com sede em Recife, João Pessoa e Natal, respectivamente. A Ilha de Fernando de Noronha foi ocupada e fortificada. Deslocaram-se novos contingentes para essas áreas, e ainda, consolidou-se a planificação militar através da instalação de Unidades de Artilharia e de Costa. Em Natal, o Exército ainda, manteve o 7º Batalhão de Engenharia de Combate e o 17º Grupo de Artilharia de Campanha.

O 16º Batalhão de Infantaria Motorizado foi implantado pela junção do 11º e do 29º Batalhão de Caçadores, conforme Decreto de nº 344 de 06 de junho de 1941. O Regimento iniciou a construção do seu quartel em 1942, e suas instalações compreenderam, além do quartel general, hospital, celas, residências para oficiais e alojamento para soldado. O 7º Batalhão de Engenharia de Combate, foi fundado no dia 4 de maio de 1935. Instalado próximo a dunas leste, onde ocupa uma área de aproximadamente 73ha, é responsável pela administração do Campo de Instrução de

Treinamento – dentro do Parque das Dunas e de uso de todos os quartéis do Exército instalados na cidade. O 17º Grupo de Artilharia de Campanha, fundado em 10 de janeiro de 1942 em sítio adjacente ao estuário do Rio Potengi.



FIGURA 13: Foto aérea do 16º Batalhão de Infantaria Motorizada. (a esquerda)  
Fonte: Acervo pessoal, foto de 2004.



FIGURA 14: Foto aérea do 7º Batalhão de Engenharia de Combate. (a cima)  
Fonte: Acervo pessoal, foto de 2004.



FIGURA 15: Foto aérea do 17º Grupo de Artilharia de Campanha. (a esquerda)  
Fonte: Acervo pessoal, foto de 2004.

No início de 1941, em visita oficial ao Rio Grande do Norte, o Almirante Aristides Guilhem, então Ministro da Marinha do Brasil, assim se expressou: “o Rio Grande do Norte tem do ponto de vista marítimo uma situação sem dúvida relevante e dada sua posição geográfica resulta para Natal a localização de uma Base Naval para cujo estabelecimento o governo se empenha dando-lhe eficiência compatível com seus fins”. (A REPÚBLICA. 18 mar. 1941. p. 3)

A Base Naval, teve seu projeto aprovado pelo Ministro da Marinha a 8 de maio de 1941, e em outubro do mesmo ano, foi iniciada a construção situada à margem do Rio Pontegi, na localidade conhecida como Refoles, então subúrbio de Natal. Posicionada, segundo o Ministério da Marinha (1985), em local despido de recursos, dependendo totalmente do Rio de Janeiro ou de suprimentos norte-americanos, através do transporte marítimo. A 20 de maio de 1941, pelo Aviso 701, é nomeado Comandante da Base o Contra-Almirante Ari Parreiras. (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985). O Almirante Ari Parreiras teve seu nome ligado diretamente às obras de construção da Base, sendo posteriormente, seu primeiro diretor. Pelo acompanhamento dos jornais da época, percebemos as enormes dificuldades enfrentadas pelo Almirante para “converter Natal numa legítima Cidade do Atlântico Sul”. (DIÁRIO DE NATAL. 20 abr. 1945).

Oficialmente, o começo de suas atividades datam de 7 de julho de 1941, mas, somente, em setembro de 1942, teve início a utilização da ponte de atracação, o que veio acelerar as obras de construção, uma vez que tornava-se possível a descarga de material. Assim, ainda em construção, viu-se na contingência de operar como uma unidade concluída e inteiramente aparelhada para atender as necessidades das Marinhas de Guerra do Brasil e dos Estados Unidos. Passou a executar reparos especializados e a abastecer navios, bem como abrigar centenas de homens que,



treinados, iriam guarnecer unidades do Rio Grande do Sul ao Pará. Data deste momento, também, a instalação do Grupo de Caça-Submarinos em Natal. (CLEMENTINO, 1995; e MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985)

A Base contava no auge de sua mobilização (1943), com casa de comando, oficinas de carpintaria, casa de força, depósito naval, depósito de material, quartel da 3ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais, alojamentos, residências, biblioteca, refeitório, barca oficina, píeres, hospital, Sede do Grupo de Caça-Submarinos (com marina para reparos), Centro de Treinamento de Voluntários e Convocados, além de abrigar o 2º Grupo Móvel de Artilharia da Costa e parte da 4ª Esquadra da Marinha Americana – cuja sede estava em Recife. E, ainda, dependências complementares e a Rádio Farol, passava para o controle da Base.

E Refofoles, com o casario bonito, os edifícios novos, o silêncio das tarefas organizadas, funcionou como um padrão de trabalho perfeito, o máximo de produção no mínimo de tempo e de gasto. [...] A construção da Base Naval [...] transformaram a própria paisagem ao redor. A ponte de atracação, raramente vazia, as flotilhas que se revezaram, o ritmo crescente de trabalho sob a supervisão incomparável, determinaram desdobramentos incessantes, novas séries de construções, centro de instrução, uma cidade inteira, resplandecente de atividade e de ordem, surgiu e vive. (CASCUDO, 1999. p. 248-249).

Na Base Naval de Natal, o Almirante Ari Parreiras promoveu uma convocação de reservistas daquela cidade, de Macau e Areia Branca – Municípios próximos –, marítimos, portuários ou inscritos nas capitânicas, num total de aproximadamente 6000 homens. E, aproveitando os acontecimentos que os reservistas traziam da vida civil, conseguiu-se incorporar à Marinha: motoristas, escreventes, telegrafistas, pessoal de manobra e até foguistas de carvão (que não mais existiam na Marinha). Mas, os problemas mais sérios, relativos ao preparo do pessoal, referiam-se ao adestramento nas técnicas, táticas e equipamentos vinculados à guerra anti-submarino e à proteção

dos comboios, que eram desconhecidos na Marinha brasileira. (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985)

As instalações da Marinha americana incluíam ainda a Instalação Aeronaval e o Serviço de Transporte Aeronaval operando também no Rio Potengi, onde aproveitavam o Hidroaviões da *Air France* em Réfoles - atual bairro do Alecrim, dentro da Base Naval - e o da *Lufthansa* na Limpa - atual bairro das Rocas - para fixarem 16ª Ala Aérea da Esquadra, que operava os aviões de bombardeio e patrulhamento usados para proteger comboios e submarinos de combate. A vinda da Marinha dos Estados Unidos à Natal, em dezembro de 1941, foi concretizada pela chegada de 50 fuzileiros navais e ainda dez aeronaves. A função deste grupo era atuar como polícia militar na cidade, vigiar os aviões no Campo de Parnamirim e trabalhar em tarefa anti-submarinas – até que a Base Naval estivesse em condições de assumir a função. (SMITH JUNIOR, 1992)



FIGURA 16: Foto aérea da Base Naval  
Fonte: Acervo pessoal, foto de 2006.



FIGURA 17: Foto aérea da Base de Hidroaviões, no bairro das Rocas.  
Fonte: Acervo pessoal, foto de 2006.

O Campo de Parnamirim, como vimos, já existia antes da deflagração da guerra. Com a entrada dos Estados Unidos no conflito e a cessão de áreas pelo governo brasileiro, para apoio das tropas aliadas foram utilizadas, a principio, as edificações já existentes (pista, hangares, estação de rádio e pequenas instalações para usos diversos), de propriedade das companhias comerciais *LATI* e *Air France*. Depois, o Campo de Parnamirim foi dividido através de duas pistas de pouso, entre a Base brasileira, no setor oeste e a americana, batizada de *Parnamirim Field* no setor leste. (MINISTÉRIO DA AERONAUTICA, 2006)



FIGURA 18: Foto aérea da Base Aérea, em 30 de abril de 1944.  
Fonte: Elaborada com base em foto aérea - acervo do CATRE de Natal, setor Histórico.

A Base Aérea brasileira, foi criada pelo Decreto-lei nº 4142, de 2 de março de 1942. E, é ela que utiliza as edificações construídas anteriormente pelas companhias européias de aviação (torres de rádio, sinalização, hangares, oficinas, armazéns, poços artesanais e alguns chalés para hospedar os pilotos e as famílias dos funcionários da administração); embora que, pelas suas dimensões, não atendessem às exigências técnicas e sanitárias daquele momento. Assim, na época da ativação foram ampliadas as pistas e construídas num curto espaço de tempo as seguintes obras pelo governo brasileiro: um alojamento, um rancho, uma caixa d'água - com capacidade para 100.000 litros, um cassino de oficiais, um almoxarifado, uma escola regimental, uma casa de bomba, um paiol de munição e uma quadra de tênis. (MINISTÉRIO DA AERONAUTICA, 2006).

Iniciadas anteriormente pela *Pan-American*, empresa de aviação comercial americana, as obras da Base americana foram aceleradas em março de 1942. *Parnamirim Field* foi custeada e construída pelo governo dos Estados Unidos com a finalidade dupla de preparar uma base para operações de Unidade Tática de Envergadura e a de prolongar uma cadeia de aeroportos, para que os aviões multimotores pudessem prolongar a viagem com destino a África, ou além. (MINISTÉRIO DA AERONAUTICA, 2006) Sua obra custou 9,5 milhões de dólares, que segundo Clementino (1995), foram gastos no mercado nordestino, pois tal valor não incluía materiais e equipamentos embarcados diretamente dos Estados Unidos.

Num total de 700 edificações – entre eles: hospital, biblioteca, discoteca, sorveteria, capela para 400 pessoas, 3 quadras de beisebol e outras para diferentes esportes, um escritório de seguros, escritório de câmbio, teatro, além, de uma emissora

de rádio com retransmissão da *Columbia Broadcasting System* de *New York* e outros - , permitiam alojar 1800 oficiais e 2700 militares subalternos. Compartilhava com a Base brasileira duas pistas de pouso e seis outras pistas secundárias de rolagem, doze áreas de estacionamento pavimentadas, dez hangares, além dos equipamentos de auxílio à navegação, comunicação, iluminação e instalações para combustíveis (CLEMENTINO, 1995).

Para as obras desta Base, a carga pesada chegava por mar e era transportada pelos trens da *Great Western* até São José de Mipibu – distante cerca de 25 km de Parnamirim. De lá eram transportados em caminhões até a Base. Portanto, a ligação por terra Natal-Parnamirim logo se colocou como tarefa mais urgente; como relatam Cascudo (1999), Clementino (1995) e Lima (1998). A *Parnamirim Road*, ou a “Pista” e o *Pipe Line* foram construídos sobre a Avenida Oitava no Plano da Cidade Nova de 1901 (atual avenida Hermes da Fonseca); e se tornou a primeira via expressa asfaltada da cidade, que reduzia o antigo trajeto de 3 horas para apenas 20 minutos. Foi construída com enorme velocidade, usando avançadas técnicas de pavimentação americanas e muitos brasileiros em seu quadro de obras. O *Pipe Line*, por sua vez, tratava-se de um oleoduto, com cerca de 20Km de comprimento, que levava desde o Porto de Natal e da Base de Hidroaviões da Limpa, os 100.000 litros de combustível consumidos diariamente pela Base de Parnamirim.

A função primordial da *Parnamirim Road* era a de realizar a interconexão entre as diversas instalações militares brasileiras e norte-americanas. Ao longo desse percurso, na altura do atual bairro Tirol, a *Parnamirim Road* fazia, através de outra via (atual avenida Alexandrino de Alencar), a ligação do Exército e da Base Naval brasileiros. (LIMA, 1998)

No seu auge, o Campo de Parnamirim se transformaria no aeroporto mais movimentado do mundo, por onde passavam, em média, 800 aviões por dia; utilizando seu território para pousos, reabastecimentos e reparos para aviões em trânsito e apoio para homens, armas e equipamentos. Segundo Smith Junior (1992), a extensão do Campo de Parnamirim foi revelada quando noticiou-se que todos os aviões de linhas comerciais que operavam nos Estados Unidos antes em Pearl Harbor poderiam ser estacionados lá. O próprio Roosevelt teria afirmado que a Base seria “a encruzilhada estratégica tão importante para a realização das campanhas do Norte da África e da Sicília”, bem como o general Charles Gerard, que disse: “vale a pena lembrar que a Base Aérea do Natal teve mais importância na vitória desta guerra do que qualquer outro lugar”. (CASCUDO, 1999. p. 424)

O número de americanos em Natal na época é impreciso. Tem-se, como referência, as estimativas de Cascudo (1999) e de Pinto (1995) que referem-se a um contingente de 10.000 americanos. Para Costa (1980. p. 78), “em situações extremas, a base americana chegou a hospedar cinco vezes mais que o total previsto”; de forma que a disponibilidade dos prédios existentes eram insuficientes para atender ao efetivo, utilizavam-se, então, barracas de campanha, cada uma abrigando 10 homens. Para esse contingente, era preciso, além da infra-estrutura de serviços técnicos, cuidar também do seu abastecimento e entretenimento.

A diversidade e a qualidade dos serviços de alojamento e entretenimento também atestavam a grande mobilização na Base. Os serviços de restaurante reembolsável, por exemplo, foram sempre melhorados e complementados como pode ser visto nas colunas do jornal americano: “dois refeitórios novos estão quase prontos. Cada cafeteira terá capacidade de servir 500 pessoas de cada vez (...) e somente o

equipamento mais moderno está sendo usado”. E ainda, “uma pequena fábrica de Coca-Cola está sendo instalada no prédio 304”. (FOREIGN FERRY NEWS, 6 June 1943; e 18 Apr. 1944)

*Paramirim Field* reproduzia todas as manifestações sócio-culturais da vida norte-americana: recebia regularmente artistas, cantores, estrelas de cinema e prostitutas (*Women American Auxiliary Corp*) e mantinham o *Foreign Ferry News* - jornal noticioso, escrito em inglês e com restrita circulação aos contingentes da Base, que circulou de 16/04/1943 a 27/05/1945, publicado somente aos domingos. Recebeu visitantes ilustres como as primeiras damas Elionor Roosevelt, dos EUA e Madame Ellony Kay Chek, da China; o Príncipe Bernard, da Holanda; o Príncipe Faisal, da Arábia Saudita, entre outros. O acontecimento que mais se notabilizou foi a Conferência entre o Presidente Vargas e o Presidente Roosevelt que se reuniram em Natal, em 28 de janeiro de 1943, “para analisar o futuro de todas as Américas”, e entre outras coisas serviu para mostrar ao mundo o prestígio brasileiro. (CLEMENTINO, 1995; e MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 2006)

Além da Base Aérea de Parnamirim, de parte da Base Naval, e da Base de Hidroaviões da Limpa, os americanos ocuparam outras áreas em Natal: na Rua Seridó estava o *Marine Corpus* - Fuzileiros Navais; na Avenida Deodoro instalaram-se os pilotos de *Air Transport Command*; uma *staff house* de aviadores na mesma avenida; outra *staff houses*, na Avenida Hermes da Fonseca. Perto dali, funcionava o vice-consulado e, o cônsul Harold Sims morava na Avenida Afonso Pena. O general Walsh – comandante da Base – morava em Petrópolis. Na Avenida Tavares de Lira, bairro da Ribeira, abriram um *First Aid* (Pronto-Socorro) destinado a profilaxia de doenças veneras. Ainda, outros dois clubes, o *Down Town* na Ribeira, o *Beach Club* em

Petrópolis. Como contribuição ao problema do abastecimento, que veremos a seguir, adquiriram, perto de São Gonçalo, a Fazenda Milharada. (PINTO, 1995)

Em razão ao despreparo da Cidade de Natal, para tamanha mobilização, foi necessária a construção de esgotos, fortificações, vias, depósitos, hangares, residências; enfim, toda infra-estrutura para o perfeito funcionamento dos equipamentos então implantadas. Além disso, resultou ainda em várias medidas para a cidade, foram criados órgãos especializados em treinar e preparar a população; juntas de convocação de reservistas militares; tabelamento de preços para gêneros de primeira necessidade; adaptação do sistema viário e de telecomunicações; intensificação das atividades de agropecuária, pecuária e extrativismo natural e mineral; órgãos financiadores do preparatório para a guerra. Tudo isso gerou forte impacto sobre a vida urbana da cidade, e sem dúvida, a moradia foi um dos maiores problemas enfrentados.

Contudo, os efeitos causados por esta mobilização em Natal não podem ser comparados aos causados em nenhuma outra cidade. Mesmo que as proporções da ocupação tenham sido maiores, como na Cidade do Recife - PE, seu passado histórico e sua dinâmica urbana eram completamente distintas do papel desempenhado por Natal no contexto. A exemplo disto, na década de 1920, quando a população de Natal era de 30.696 habitantes, a de Recife já contava com 238.843 habitantes. E em 1940, Natal chegou a 55.119 habitantes, enquanto que a população de Recife ascendeu a 347.359 habitantes. (CLEMENTINO, 1995; e LIMA, 1998)



### 3.4 COTIDIANO DE GUERRA EM NATAL.

A vinda para Natal de grande contingente de militares e a construção dos equipamentos e infra-estrutura para a guerra, atraiu a população civil motivada pelas variadas oportunidades de trabalho e de negócios. Coincidindo com o início da mobilização militar, a seca, que há dois anos (1940/1942) alastrava-se pelos sertões e municípios norte-rio-grandenses, fazia com que migrantes se dirigissem à capital, contribuindo para agravar ainda mais a situação de inchaço populacional em que se encontrava. Entre 1941 e 1950, a cidade dobrou o número de habitantes (de 55 mil para 103 mil habitantes). Deixando evidente o despreparo da cidade para absorver estas atividades e estes contingentes, principalmente nos aspectos ligados ao abastecimento, disponibilidade de moradias, infra-estrutura urbana (transporte, hotéis, pensões), custo de vida e defesa civil. (CLEMENTINO, 1995; e LIMA, 1998) Natal, então, precisava desafogar o volume de imigrantes ou mesmo conter a migração campo-cidade antes que ela fosse concretizada. Uma das medidas foi o desvio de trabalhadores para a exploração de minérios e a convocação de homens para a chamada “batalha da borracha”<sup>6</sup>, no entanto, parece não ter sido suficiente para conter o êxodo rural. (CLEMENTINO, 1995; e PEDREIRA, 2005)

De forma que, foram à Natal milhares de pessoas, geralmente provenientes do interior e de outros estados, que foram absorvidas nas inúmeras construções que se espalhavam pela cidade. Durante aos anos de 1942 e 1943, por ocasião da construção

---

<sup>6</sup> Assim ficou conhecida a operação em larga escala de extração de látex na Amazônia, desencadeada pelo Acordo de Washington, pelo qual o Brasil deveria suprir as Forças Aliadas da borracha necessária para o material bélico na Segunda Guerra Mundial. Para isso Getúlio Vargas alistou nordestinos, com o intuito de minimizar o problema da seca do nordeste e ao mesmo tempo dar novo ânimo na colonização da Amazônia.

das Bases, havia uma oferta de emprego (principalmente não qualificado) muito grande. Logo, a migração, se não era controlada, chegava a ser contornável. Além disso, esta população se estabelece na cidade com a finalidade de exercer atividades de comércio e prestação de serviço para suprir as necessidades do contingente militar. (CLEMENTINO, 1995; e LIMA, 1998). Observando-se os jornais de Natal do período, é comum encontrar editais oferecendo contrato de trabalho para Fuzileiros Navais, taifeiros, copeiros, pedreiros, serventes, cozinheiros, etc. Também fazia parte do cotidiano dos jornais, editais das Bases abrindo a inscrição para o registro e qualificação de firmas fornecedoras de materiais de construção, gêneros alimentícios, material de limpeza, material elétrico e hidráulico, madeira, inclusive com calendário programado de necessidades por trimestre.

Mas, os problemas de abastecimento afetavam tanto a população local quanto aos contingentes militares recém chegados. Segundo Pedreira (2005), algumas das primeiras medidas de racionamento foram feitas sem serem avisadas oficialmente, no entanto, não conseguiria esconder por muito tempo a grave crise de abastecimento em que a cidade encontrava-se. Na realidade, desde o início do conflito, o próprio padrão de vida da cidade já começara a mudar, trazendo inevitáveis conseqüências que pesam sobre a responsabilidade direta do governo, como a elevação do custo de vida da população local e o próprio abastecimento da cidade. (DIÁRIO DE NATAL, 28 ago. 1943).

O *Foreign Ferry New* mostra que o Campo de Parnamirim administrou sérias dificuldades, considerando seu intenso movimento e o pouco que Natal podia lhe oferecer em termos de infra-estrutura e abastecimento. Apesar dos americanos trazerem de tudo, inclusive água para beber, as dificuldades enfrentadas eram grandes.

Os problemas mais urgentes eram os de alimentação e moradia. (CLEMENTINO, 1995; e SMITH JUNIOR, 1992)

Os jornais locais traziam quase diariamente notícia sobre o problema e as medidas para equacioná-lo. Veríssimo de Melo, que assinava a coluna “Boa tarde!” do jornal O Diário, acentuava em seus artigos que a situação na cidade estava tornando-se insustentável, por vários motivos. Ocupou-se em tratar de assuntos como a falta de carne verde, a precariedade dos bondes, a carestia de vida, alta dos preços da cerveja e dos cigarros, a escassez de moças que ainda se interessassem em namorar os rapazes brasileiros, enfim, fez de sua coluna um espaço para colocar suas impressões sobre “o delicado momento em que a cidade se encontrava”. A escassez de alimentos, por exemplo, fez com que chegasse a escrever: “Eu sonhei [que estava] comendo um bife! [...] agente sonha cada coisa impossível!” (DIÁRIO DE NATAL, 18 fev. 1943)

A situação era agravada pelas dificuldades de comunicação postas pela guerra. A navegação marítima se fazia de modo precário e os navios mercantes precisavam ser escoltados ao seu destino. Havia também prioridades estabelecidas pelo Governo Federal para o conteúdo das cargas. Restava a ligação ferroviária Natal-Recife feita pela *Great Western* que, além de víveres, transportava tropas e armas. (MINISTÉRIO DA MARINHA, 1985) As restrições ao livre trânsito das mercadorias terminaram por provocar uma crise de abastecimento. Os preços de gêneros alimentícios de primeira necessidade, como carne, ovos, manteiga, banha, farinha de trigo, feijão, etc., aumentaram sensivelmente.

Contudo, incapazes de solucionar tais problemas, os poderes públicos passaram a adotar medidas de caráter repressivo a quem ousasse tirar algum proveito dessa situação como, por exemplo, os comerciantes que não respeitassem o tabelamento

oficial de gêneros de primeira necessidade e de locação de imóveis, bem como os proprietários de fazendas de gado no interior do estado que se recusassem a fornecer carne verde aos mercados públicos, forçando assim o aumento dos preços. (PEDREIRA, 2005)

As autoridades brasileiras e americanas tomaram medidas conjuntas para resolver os problemas de abastecimento. Apesar da Base americana ser praticamente auto-suficiente, “prevenindo o abastecimento de suas tropas, o governo norte-americano determinou a fundação, nas proximidades de Natal, de um grande aviário, d’uma moderna montagem para criação de suínos e uma horta de proporções colossais, obras em que trabalham numerosos técnicos”. (A ORDEM, 28 set. 1943) E ainda, por iniciativa do governo estadual, o Campo Experimental de Jundiá (Município de Macaíba) passa a fornecer mudas de hortaliças e frutas gratuitamente aos agricultores dos Municípios limítrofes (Ceara-Mirim, São Gonçalo, Macaíba e São José de Mipibu), no sentido de fomentar a produção agrícola. Por outro lado, foi criada a Comissão Estadual de Pesca para organizar cooperativamente os pescadores, proporcionando-lhes os meios necessários, de forma que, o pescado poderia se tornar uma alternativa ao consumo de carne de vaca. (CLEMENTINO, 1995)

No dia-a-dia, os avisos de *black-out* pelos jornais e programas de rádio, utilizavam quase sempre um tom bastante técnico. Assim, em fevereiro de 1942, anunciou-se pelos jornais o primeiro *black-out* na cidade,

Ninguém deve esperar pelo estado de guerra para se aparelhar contra ela. Com essa finalidade é que as autoridades têm procurado orientar a população de Natal sobre a utilização dos abrigos anti-aéreos e de todos os instrumentos de defesa passiva contra ataques dessa natureza. Dentro de alguns dias a nossa população vai conhecer o *black-out*, que vem a ser a extinção de todas as luzes da cidade, públicas e particulares, e paralisação de todos os transportes [...] a experiência começará às 20 horas, mais ou menos,

prolongado-se cerca de meia hora [...] o início será assinalado pelo alarme das sirenes, seguido das projeções luminosas e localização. Uma esquadilha de aviões sobrevoará a cidade [...] (DIÁRIO DE NATAL, 25 fev. 1942 e 02 mar. 1942)

A respeito disso, a autora Pedreira (2005), registrou o seguinte depoimento,

Quando a cidade se envolveu com o problema da guerra para valer mesmo, haja visto o número enorme de militares que tinha aqui, vinha essa preocupação dos *black-outs*, os treinamentos, o escurecimento total da cidade em determinadas horas da noite. Esses exercícios eram avisados com antecedência à população [...] de modo que a rádio anunciava e os jornais da época noticiavam: “No dia tal, às tantas hora [...]” Então, na hora, rigorosamente na hora tinha uma sirene aqui no Quartel-general, que era a sirene piloto, ela era acionada e aqui na Ribeira, parece que naquela Igreja do Bom Jesus tinha também uma sirene e ia se irradiando de repente na cidade todinha. Então, as pessoas não saíam de casa, pintavam com tinta preta ou colavam papel preto nos vidros, não podia aparecer uma restiazinha de luz [...] Agora, tudo isso era fiscalizado pelo pessoal da Defesa Passiva, que era coordenada pelo escritor Luís da Câmara Cascudo. Ele tinha um grupo de funcionários públicos [...]. Eles usavam um braçal e iam todos pra rua para fiscalizar, olhavam as casas pra ver se estava tudo na escuridão completa.

Era o black-out [...] aquela angústia [...] porque se imaginava que poderia haver uma incursão aérea, aviões nazistas virem bombardear Natal e isso trazia uma preocupação permanente, de modo que a população foi treinada pra enfrentar um possível, eventual ataque aéreo. (Cleantho Homem de Siqueira apud PEDREIRA, 2005. p. 154)

A cidade e sua população também se transformaram do ponto de vista social e cultural, adquirindo novos valores e hábitos, sobretudo dos norte-americanos. Pinto (1995. p. 169) relata que “dos bares vazava a música das *Wurlitzers*, das lojas o burburinho de consumidores ávidos e, quando as ruas esvaziavam-se, acendiam-se os salões de bailes, fluíam fantasias [...] freneticamente, dançava-se freneticamente, amava-se freneticamente”.

Em outros autores como em Clementino (1995), observamos que o comércio desfrutava de uma situação de intenso movimento. As lojas, barbearias, sorveterias, restaurantes e cafés contavam com numerosa freguesia constituída principalmente de norte-americanos. Vendia-se de tudo: bolsas, cintos, gravatas, relógios, botas de couro,

etc. E, determinadas mercadorias chegavam a ser divulgadas no *Foreign Ferry News*. A mesma autora, afirma que os soldos das tropas eram gastos localmente com entretenimento e compras de quinquilharias.

De forma que, o comércio atravessava uma fase nunca vista em sua história, motivada pela febre consumista americana e assumida pelos brasileiros. “Novos estabelecimentos, novas vitrines, inúmeros restaurantes, sorveterias. A Rua Dr. Barata, transformada em artéria civilizada, apresentava movimento de centros adiantados e os passantes se acotovelavam indo e vindo em suas estreitas calçadas” (DIÁRIO DE NATAL, 5 out. 1944).

Pedreira (2005), por sua vez relata que o rádio passou a representar um mundo novo para uma sociedade em que muitos se queixavam da escassa programação cultural,

Natal é uma cidade sem vida noturna, às 21 horas desaparece completamente o movimento de nossas artérias. Os natalenses precisam desenvolver outros divertimentos, além do cinema, para encher as noites vazias. A juventude precisa ser afastada dos *cabarets* e do *bas-fonds*, únicos locais onde atualmente existe movimentação. Criemos clubes noturnos de difusão cultural, artística e esportiva. (MARANHÃO apud PEDREIRA, 2005. p. 137-138)

Essa situação mudaria sobremaneira com a “chegada da guerra”, surgiram associações recreativas, com a realização diária de eventos artísticos, culturais e esportivos, muitos deles organizados pelos clubes dos militares norte-americanos, como as famosas “reuniões dançantes do USO”. A finalidade principal, certamente, era promover uma maior integração dos militares norte-americanos com a população natalense. Houve, por causa disso, uma invasão de ritmos estrangeiros: *rumba*, *conga*, *bolero*. As moças passaram a agir com mais autonomia e, conforme relata Pinto (1995. p. 171-172), tendo incorporado modos e modismos americanos, “algumas aproveitaram

para alongar o passo: começaram a fumar (por ser o *Chesterfield* um cigarro ‘fraquinho’, era a desculpa); a bebericar *Cube Libre* (com a Coca-Cola inocentando a mistura de rum) e a pegar os primeiros ‘foguinhos’”. Embora não desaparecessem os *cabarets* passou a haver uma grande diversificação na programação cultural local.

Outros autores questionavam hábitos os mais corriqueiros, que já estavam se instalando entre a população local – como o consumo exagerado de Coca-Cola. Cascudo, por exemplo, criticou o que já se tornava um verdadeiro “vício” na cidade: mascar chicletes.

[...] há certa explicação no uso em determinadas ocasiões [...]  
 Mas uma criatura ruminando, interminavelmente, um pedaço de borracha, não pode, na melhor lógica aparentar modernismo ou educação. Nenhuma civilização pode ser representada pelo *chicle wrigley*.  
 [...] que um norte-americano, não todos os norte-americanos, mastigue o *chicle*, entende-se que é hábito, popular hábito, muito combatido pelos médicos dos Estados Unidos, mas enfim, é um legítimo usus na terra ilustre do Tio Sam. Mas um nosso brasileiro, gente daqui, nordestino, bronzeado, muito bom mestiço, com outra educação, hábitos, tendências e mentalidade, atirar-se como gato aos bofes encima do *chicle* e não ter medida nem juízo para deter a mastigação, em todos os momentos, triturando, sem fim, a borracha, porque um amigo estrangeiro o faz igualmente, então, é caso positivo de subalternidade moral visível, um índice que daria dois zeros num teste de equilíbrio racional psicológico. (DIÁRIO DE NATAL, 11 dez. 1943)

Segundo a autora Pedreira (2005. p. 116), a necessidade de aprender a falar o português era colocada com uma prioridade para os soldados americanos, “uma vez que isso podia auxiliar na conquista das moçoilas potiguares”, como atestavam várias matérias que foram publicadas no *Foreign Ferry News*, cuja coluna *So this is Brazil* dava dicas de novas frases, a serem utilizadas durante as festas e reuniões dançantes, representando *the opportunity to improve their knowlegde of portuguese*: “Como se chama?”; “Alguém aqui fala inglês?”, “Não compreendo”; “Com licença”; “Espere por mim”; “Devagar/Depressa”; “Por favor, escreva-o”; “Eu me diverti muito”, e outras; além de serem divulgados horários e preços de aulas particulares de português. Enquanto

professores de português esmeravam-se em ensinar aos americanos como se comportar com as senhoritas da “boa sociedade”, com quem muitos deles contraíam matrimônio; segundo Smith Junior (1992), os brasileiros, por sua vez, passaram a conhecer o temperamento dos americanos. Eles descobriram que os americanos eram pontuais, extravagantes nos gastos, impacientes e “grandes bebedores”.

Pelos relatos de Smith Junior (1992) e Clementino (1995), os salários foram majorados, as bebidas duplicavam de preço e as mulheres de vida fácil só “chegavam” para o bolso dos americanos. Muitos natalenses ganharam dinheiro, um dos primeiros foi a viúva Machado, que era a proprietária da maior parte das terras nas quais o Campo de Parnamirim foi construído; os taxistas (cerca de 30); Theodorico Bezerra, como proprietário do Grande Hotel, o único hotel em Natal naquela época; e outros.

Ainda segundo Smith Junior (1992), um bom negócio também foi feito pelas casas de prostituição. A mais famosa, Maria Boa, tornou-se tão famosa que qualquer pessoa, mesmo passando apenas um dia em Natal, ouviria falar nela. O que veio a acarretar a propagação das doenças venéreas, problema constante no Campo de Parnamirim. Encontramos relatos ainda que contam ganhos num mundo de facilidades, quase sempre advindos de práticas ilícitas, como a contravenção e falsificação de bebidas.

A Ribeira era, então, um dos principais pontos de referência aos transeuntes estrangeiros que buscavam divertimento na cidade. Seus cafés, lojas, pensões alegres (como se chamavam os cabarés àquela época), hotéis e restaurantes tornaram-se palco de inúmeros casos de desavenças. Um jornal local ainda publicou,

Nova espécie de lenocínio: bares, restaurantes e cafés mobilizam mocinhas como chamarizes.



Um apelo ao Dr. Juiz de Menores a fim de que se exerça rigorosa fiscalização sobre a malícia e alcovitice dos donos de cafés [...] Desde que as contingências da guerra trouxeram a Natal uma superpopulação flutuante [...] os cafés, bares e restaurantes se multiplicaram por toda a cidade. Somente o bairro da Ribeira, que até 1941 contava com apenas 2 ou 3 cafés [...] viu surgir em cada esquina [...] mais outro café. E rua Dr. Barata é hoje uma pequena *Broadway* esquisita e rumorosa [...] o ponto alto da frequência é gente que prefere o *gim*, a cerveja, o *whiskey* e outras “perfumarias”.

Meninas para agradar os fregueses [...] mal pagas, mal alimentadas, coagidas a trabalhar a toda hora [...] são verdadeiras “escravas brancas”. (DIÁRIO DE NATAL, 13 abr. 1944)

Ao mesmo tempo, registravam-se constantes queixas sobre um provável aumento no número de menores abandonados nas ruas da cidade, que estariam perseguindo os estrangeiros, num misto de fascínio e contestação: “a malta de crianças desocupadas [...] meninos que procuram imitar façanhas de *gangsters* e de heróis do *Far West*, estão perturbando de tal modo o sossego público que se faz necessária uma providência da polícia [...] insultando passantes, apedrejando casas, construindo para eles próprios um lastimável futuro”. (DIÁRIO DE NATAL, 24 jul. 1944)

Vale a pena citar ainda depoimentos registrados pela autora Pedreira (2005) mostrando que para pessoas mais pobres, o “milagre dos americanos” relacionava-se à sobrevivência sob o lixo dos americanos nos arredores da base, onde eram despejados diariamente toneladas de detritos; enquanto outros queixaram-se da crueldade do trabalho para a retirada dos alimentos dos navios estrangeiros, trazidos para abastecer as tropas aqui estacionadas. Para Melo, “poucos eram os que podiam tomar café da manhã com *V8 Vegetable Juice*, substituir o guaraná das crianças por *Seven-up* ou tomar cerveja *Budewiser* acompanhada com salgadinhos Nabisco”. (apud CLEMENTINO, 1995. p. 221)

O tratamento diferenciado que os americanos recebiam estendia-se desde sua comida vinda de fora ou das fazendas criadas para o abastecimento das tropas,

passando pela exclusividade em receber alguns produtos que escasseavam na cidade, como a Coca-Cola e os cigarros americanos, até o cuidado em “higienizar” as prostitutas. Estas tinham que passar por tratamento médico e apresentar seus cartões de identificação, apelidados de “passaportes do amor”, que eram emitidos pelo Posto de Saúde do Comando da Base. (PEDREIRA, 2005) Todas essas medidas contribuíram para aumentar a insatisfação da população local em relação aos americanos.

De forma que, são inúmeros exemplos de desavenças e depoimentos de atos de violência entre americanos e potiguares; os PMs, no entanto, segundo Pedreira (2005), não iam adiante, tendo como justificativa as imprecisões de um “momento de exceção”.

A moradia, no entanto, sem dúvida foi um dos maiores problemas enfrentados, e o que provocou mudanças mais visíveis na cidade. Antes da guerra a produção imobiliária era muito baixa, entretanto com a nova realidade, a necessidade por moradia (casas, hotéis, pensões) aumentou significativamente. Para acomodar parte do efetivo, que deveria fixar-se na cidade, as Forças Armadas brasileira e americana construíram as Vilas Militares, objeto de estudo no próximo capítulo.

Contudo, durante o período a economia de Natal foi dinamizada especialmente com a constituição de um mercado imobiliário. Os preços dos aluguéis eram tão compensadores, que algumas famílias desocupavam suas próprias residências para poderem alugá-las a bom preço aos oficiais norte-americanos e a outros forasteiros. Segundo Clementino (1995. p. 224), teria havido, nesse processo de urbanização, “uma rápida transferência e ou mobilidade de capitais locais, de origem agrário, para setores essencialmente urbanos”.

Cascudo (1955), também, considera que a mobilização militar teve grande repercussão na economia do Rio Grande do Norte,

A indústria de guerra salvou o Rio Grande do Norte. A riqueza incalculável dos minérios teve sua ocasião de presença financeira e econômica, e, formidável incremento, trazendo milhões e milhões de cruzeiros para a fortuna privada e reforçando, consideravelmente, as finanças estaduais. Por outra parte a guarnição militar, com milhares de homens, a presença dos norte-americanos no aeroporto de Parnamirim, elevaram em alto nível o desenvolvimento das vendas mercantis pelas despesas naturais das unidades sediadas em Natal e compras pessoais. Se, por um lado, esse escoamento prodigioso agravava o problema do abastecimento, por outro garantia a perfeita estabilidade financeira do estado e mesmo o aparecimento de várias fortunas privadas. (CASCUDO, 1955. p. 227)

Estava transformada a cidade. “Não sabemos hoje como Natal pôde suportar um esforço tão desproporcional” (PINTO, 1995). Pela primeira vez em sua história, a cidade vivia o burburinho da multidão, como nas metrópoles; as ruas centrais fervilhavam de pessoas e com o tráfego de veículos. A própria cidade também mudou sua fisionomia, com as novas construções.

Quando as construções começaram “transformaram o ambiente, fazendo surgir casas, estaleiros, cais de atracação e subida para os aviões anfíbios; armazéns, hospitais, cassinos, com higiene, claridade, fartura de alegria e de entusiasmo. Era a Rampa da Limpa”. (Cascudo, 1999. p. 424) Então, a localidade ainda pouco habitada das Rocas, que desde os anos vinte convivia com a presença dos pioneiros da aeronáutica, ganhou um novo visual quando os militares norte-americanos instalaram no mesmo lugar que as companhias de aviação européias, uma de suas Bases para hidroaviões.

No Alecrim por sua vez,

A Base estirou-se na margem do Potengi mais de quilômetro para o sul, uma cidadezinha branca e cheia de movimento. Ganhou Alecrim esse reforço inestimável, multiplicando as possibilidades urbanistas.

Com suas praças iluminadas, alto-falantes, cinema, festas, elegâncias, confeitarias, cafés, bilhares, namoros, idílios, brigas, delegacia de polícia, farmácias, médicos, comércio ativo e farto, Alecrim recebe ou fixa quase a totalidade da população que emigra dos sertões ou vem a negócios na capital. A Base de Natal ampliou outras possibilidades, vila operária, hospitais, assistência. (CASCUDO, 1999. p. 357)

E, ainda, segundo Oliveira e Melo (2004), Natal, onde se tinha registro de apenas um assentamento com precárias condições de habitabilidade - a Favela do Maruim, localizada no Bairro da Riberia e formada por trabalhadores do porto, desde 1933 -; alcança o número de 14 (catorze) favelas, localizadas nos diversos bairros.

Desta forma, concluiremos a reconstituição do momento vivido pela cidade, reconhecendo a mudança na dinâmica urbana de Natal também como reflexos das mudanças no comportamento, hábitos e atitudes dos moradores, notados através do cotidiano.

**4 EQUIPAMENTOS E INFRA-ESTRUTURA MILITARES**

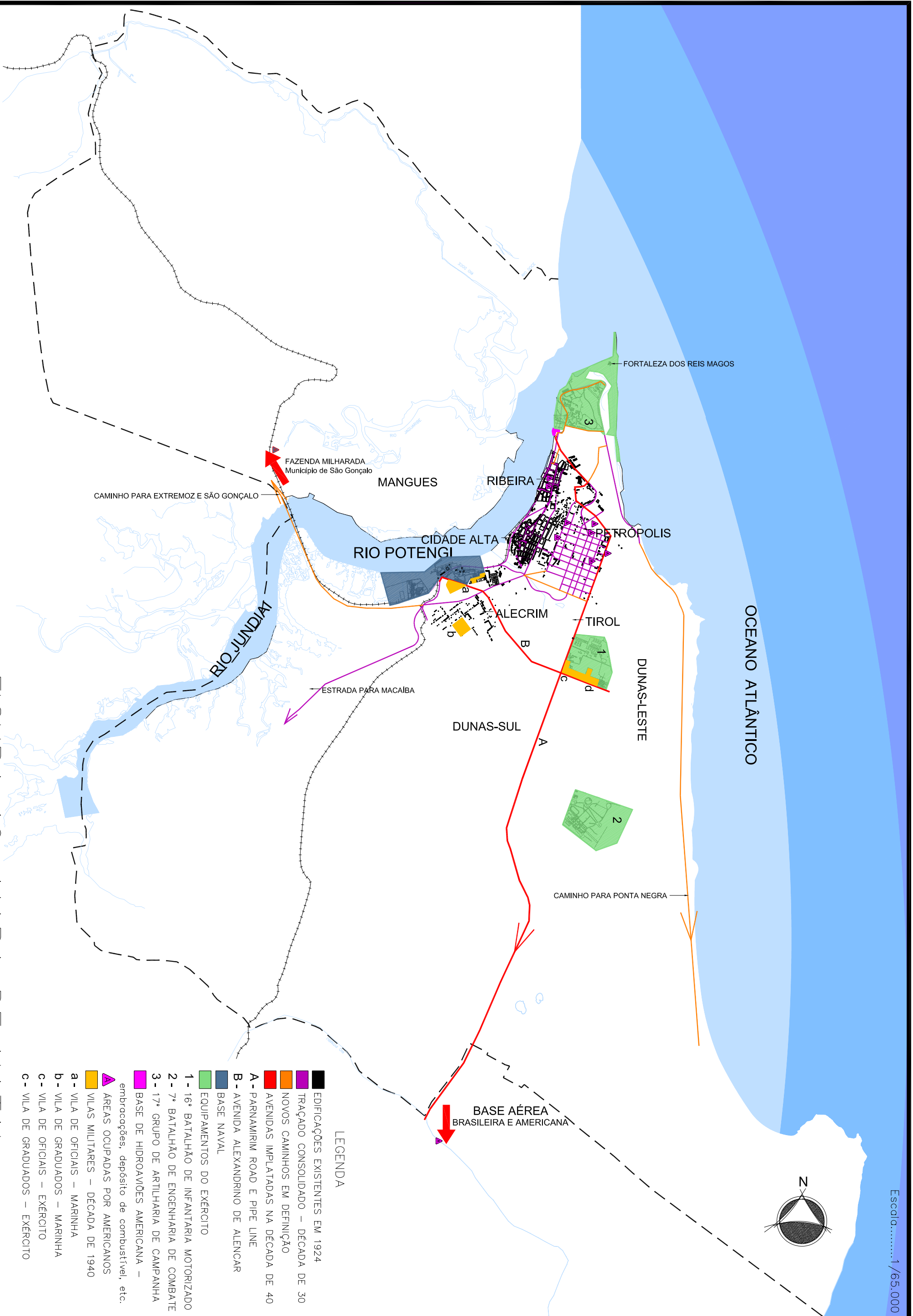


Mostramos que a Cidade de Natal, antes provinciana, suportava agora a implantação de grandes equipamentos militares. Em tempo recorde, se instala o 7º Batalhão de Engenharia de Combate (1935), a Base Naval Ari Parreiras (1941), o 16º Batalhão de Infantaria Motorizado (1941), a Base Aérea de Parnamirim (1942) e o 17º Grupo de Artilharia de Campanha (1942); e, em razão do despreparo da região, foi necessária a construção de toda infra-estrutura para o perfeito funcionamento destes equipamentos.

Reconhecemos, nesta pesquisa, os equipamentos e infra-estrutura militares implantados na década de 1940, como elementos primários, ou seja, elementos capazes de acelerar o processo de urbanização da cidade e, ainda caracterizar os processos de transformação espacial do território; a medida em que constatamos que estes participaram da evolução da cidade no tempo de maneira permanente, identificando-se freqüentemente com fatos constituintes da cidade, como veremos no capítulo NOVO RUMOS DA ORGANIZAÇÃO FÍSICA-ESPACIAL DA CIDADE. (ROSSI, 2001)

Com o tempo os citados equipamentos e infra-estrutura foram cercados pela população civil, esta atraída pela própria infra-estrutura e oportunidades advindas destas instalações. Atualmente, estes equipamentos continuam em atividade, ocupando grandes áreas do espaço urbano e se destacando pelas suas especificidades e pela grande quantidade de área verde.

Na figura 19, a seguir, localizamos os citados equipamentos, assim como outras áreas ocupadas na cidade pelos militares americanos e a evolução urbana alcançada até então.



**FIGURA 19: MAPA DE NATAL**  
EQUIPAMENTOS E INFRA-ESTRUTURA MILITARES, DÉCADA DE 1940  
FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DE LIMA (1998).

- LEGENDA**
- EDIFICAÇÕES EXISTENTES EM 1924
  - TRAJAÇO CONSOLIDADO – DÉCADA DE 30
  - NOVOS CAMINHOS EM DEFINIÇÃO
  - AVENIDAS IMPLANTADAS NA DÉCADA DE 40
  - A- PARNAMIRIM ROAD E PIPE LINE
  - B- AVENIDA ALEXANDRINO DE ALENCAR
  - BASE NAVAL
  - EQUIPAMENTOS DO EXÉRCITO
  - 1- 16º BATALHÃO DE INFANTARIA MOTORIZADO
  - 2- 7º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE COMBATE
  - 3- 17º GRUPO DE ARTILHARIA DE CAMPANHA
  - BASE DE HIDROAVIÕES AMERICANA –  
embrocções, depósito de combustível, etc.
  - ▲ ÁREAS OCUPADAS POR AMERICANOS
  - VILAS MILITARES – DÉCADA DE 1940
  - a- VILA DE OFICIAIS – MARINHA
  - b- VILA DE GRADUADOS – MARINHA
  - c- VILA DE OFICIAIS – EXÉRCITO
  - c- VILA DE GRADUADOS – EXÉRCITO

Como efeito, a moradia foi um dos maiores problemas enfrentados. A respeito deste problema, as Forças Armadas para fixar parte de seus integrantes constrói alojamentos – dentro das Bases, e as Vilas Militares; os quais, através dos Boletins e Relatórios da Marinha e do Exército brasileiros constatamos, acompanharam a instalação das Bases Militares na Cidade de Natal.

A Aeronáutica brasileira e o Exército americano, por sua vez, fixaram seu efetivo dentro da própria Base ou em Vilas Militares construídas na cidade que crescia ao redor da Base Aérea, hoje Município de Parnamirim. Encontramos em Peixoto (2003. p. 121) que no dia “5 de janeiro de 1945, o jornal *A República* publicou o primeiro edital de tomada de preços para a construção de 50 casas em Parnamirim [...] [A Aeronáutica] assinou contrato com quatro firmas de engenharia para a construção”. Nos anexos estão as fotos das vilas pertencentes a Aeronáutica, no entanto, não fazem parte desta pesquisa por não estarem situadas na Cidade de Natal.

Contudo, assim como a Aeronáutica, a Marinha brasileira concluiu que para a execução dos trabalhos de construção, seria mais conveniente adotar o regime de empreitadas. Enquanto o Exército brasileiro se responsabilizou pela construção de suas residências.

Tratamos especificamente das seguintes Vilas Militares: Vila de Oficiais e Vila de Graduados da Marinha; e, Vila de Oficiais e Vila de Graduados do Exército. As duas da Marinha foram construídas juntamente com a Base Naval de Natal no bairro do Alecrim, e as do Exército com o 16º Batalhão de Infantaria Motorizado. (ver figura 19)

Ressaltamos aqui que optamos pelo estudo destas vilas, por consideramos assim como Rossi (2001), que a residência constitui a parte principal da superfície



urbana e que, por raramente apresentar características de permanência, deve ser estudada na sua evolução junto com a área em que se encontra; mas, principalmente porque o conjunto destas residências, ou seja, as Vilas Militares atuaram na Cidade de Natal como elementos propulsores do desenvolvimento urbano, apresentando características e assumindo também o papel de elemento primário. E ainda, a considerar a falta de registro desta tipologia, constatada em quatro anos de pesquisa, revela-se a importância desta pesquisa.

Estudamos as citadas Vilas Militares através da configuração dos elementos morfológicos, apontados por Lamas (2004), e confrontamos suas características na década de 1940 e no fim do século XX, tratando as relações entre esfera pública, semi-pública e privada, a inserção no entorno imediato e suas conexões, definindo então as permanências e as metamorfoses ocorridas durante sua evolução.

Segundo Lamas (2004. p. 46) os elementos morfológicos são as “unidades ou partes físicas que, associadas e estruturadas, constituem a forma”. Aponta, então, o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado, a praça, o monumento, a árvore e a vegetação, e o mobiliário urbano; elementos estes, que quando pertinentes, foram levantados.

No estudo que se segue, como apontado por Rossi (2001) que o sucesso dos conjuntos residenciais está ligado à existência de serviços públicos e equipamentos coletivos, tratamos também dos serviços e equipamentos que acompanham as vilas.

#### 4.1 VILAS MILITARES: CARACTERIZAÇÃO GERAL

Na busca de uma remissão histórica e definição para as Vilas Militares, encontramos em uma Escritura de Compra de Terreno, destinado a instalação da Vila de Graduados da Marinha na Cidade de Natal, datada de 1942, a seguinte descrição: “os terrenos acima descritos, afim de serem nos mesmos construída uma Vila Operária<sup>13</sup> para a Marinha de Guerra”.

Embora, correspondam a diferentes processos de produção, talvez as vilas aqui estudadas, tenham sido indiferenciadamente reconhecidas por Vilas Operárias, porque resultam num padrão arquitetônico semelhante pela maneira como suas casas são organizadas espacialmente, visando um melhor aproveitamento de seus terrenos. Contudo, Peixoto (2003. p. 121), afirma que as Vilas Militares são os primeiros conjuntos habitacionais da cidade. O que nos leva a questionar se “Vila Operária” seria apenas uma questão de adequação da nomenclatura existente à esta tipologia na década de 1940.

Tecnicamente, Vila Militar trata-se de um conjunto de casas e ou edifícios de propriedade da União Federal, ou seja, de Próprios Nacionais Residências (PNR), utilizado com a finalidade específica de servir de residência para servidores da União, com seus dependentes; no caso, os integrantes das Forças Armadas. Que segundo o Estatuto dos Militares (BRASIL, 1980), são “uma categoria especial de servidores [...] denominados militares”.

Encontramos a seguinte citação, já em 1913, “os oficiais e soldados são obrigados a residir nas suas Praças, ou Quartéis”. (ESTADO DE GUERRA, 1913)

---

13 Tipo de habitação que parece ter a sua origem em um modelo ideológico proveniente dos países europeus, em fase de industrialização na primeira metade do século XIX, que incorporam à construção de habitações para pobres e operários as noções de controle moral, higiênico e físico das classes trabalhadoras através da construção racional e harmônica de suas moradias; para assim dar conta das modificações sociais econômicas que ocorriam nas grandes cidades.

Por isso, segundo o Estatuto dos Militares (BRASIL, 1980), é direito dos militares em atividade a moradia, sendo esta, alojamento em organização militar, quando aquartelado ou embarcado; e habitação para si e seus dependentes, em imóvel sob a responsabilidade da União, de acordo com a disponibilidade existente.

A ocupação de um Próprio Nacional Residencial, sob responsabilidade de órgãos militares, importará no pagamento mensal, pelo militar, de uma taxa de uso e despesas de taxa condominial ou rateio de despesas comuns; sendo o pagamento dos encargos citados descontados de sua remuneração, mediante consignação em contracheque. O militar, ocupante de um próprio nacional residencial, obrigar-se-á, entre outras coisas, a usar o imóvel exclusivamente para fins de sua residência e ao término do período de ocupação, entregar a residência em condições de ser redistribuído, pintado e limpo, nas mesmas condições em que foi recebida. Fica ainda, proibido à tal militar, fazer qualquer modificação, reforma ou reparação na residência, sem a prévia autorização, particularmente ao que se refere a modificações de vulto referentes a materiais, equipamentos e instalações. Todas as obras e reformas nestas residências são realizadas por equipes de suas Prefeituras Militares específicas.

As Prefeituras Militares são os órgãos que administram os próprios nacionais residências. A elas competem organizar, submeter à aprovação e divulgar, em seu âmbito, normas para administração, manutenção e utilização das citadas residências. Normas que padronizem, sempre que possível, os procedimentos nas Vilas Militares e nas áreas residências e permitam o rígido controle dos órgãos de administração.

Preferencialmente com a receita, proveniente da taxa de uso, os órgãos de administração devem arcar com as chamadas despesas extraordinárias, tais como:

pintura total ou parcial de paredes, tetos, portas, janelas e esquadrias; manutenção das praças, áreas comuns dos conjuntos habitacionais, das áreas de lazer e de seus mobiliários; demarcação de pisos em vagas de estacionamento, quadras de esportes e congêneres; conservação de jardins comuns; consertos de alvenaria, revestimento de muros, cercas, superfícies impermeabilizadas e pavimentação; o custeio relativo à limpeza e às taxas de serviços públicos correspondentes às áreas de lazer, arruamentos e áreas de serviço de uso comum, entre outras.

As Vilas Militares se destacam pelas especificidades de sua estrutura, e, assim como as instituições – Forças Armadas – a que são submetidas, parecem ser organizadas com base na hierarquia<sup>14</sup> e na disciplina<sup>15</sup>, a fim de garantir “a lei e a ordem”. Segundo o Regulamento Disciplinar (BRASIL, 2002) a disciplina e o respeito a hierarquia devem ser mantidos em todas as circunstâncias da vida entre militares, levando-os a reproduzir a mesma ambiência de seu trabalho, no lugar de moradia.

As residências são disponibilizadas de maneira a formar os chamados círculos hierárquicos, ou seja, âmbitos de convivência entre os militares da mesma categoria, que têm a finalidade de desenvolver o espírito de camaradagem – segundo o Estatuto dos Militares (BRASIL, 1980), indispensável à formação e ao convívio - em ambiente de estima e confiança, sem prejuízo do respeito mútuo.

Diferentemente de outras Vilas Militares (temos o exemplo da Vila Floriano Peixoto na Cidade do Recife nos anexos), onde vemos a hierarquização na distribuição das moradias, pelo traçado, tipos de jardins e dimensão das edificações; em Natal, acreditamos que pela urgência das moradias no período, a diferenciação

---

<sup>14</sup> A ordenação da autoridade, em níveis diferentes, por postos e graduações, dentro da estrutura das Forças Armadas.

<sup>15</sup> A rigorosa observância e o acatamento integral das leis, regulamentos, normas e disposições que fundamentam o organismo militar e coordenam seu funcionamento regular e harmônico, traduzindo-se pelo perfeito cumprimento do dever por parte de todos e de cada um dos componentes desse organismo.

da hierarquia pelas residências é realizada basicamente pela arquitetura e por sua localização. As casas destinadas à militares de mais altas patentes são maiores e notadamente há uma maior atenção estética, além disso, se localizam mais próximas as suas Bases, o que principalmente na época da instalação, mas ainda hoje, significa maior facilidade de acesso e maior proximidade a serviços e infraestrutura.

Como especificidade, ressaltamos o fato das Vilas Militares se apresentarem com um conjunto homogêneo, de casas iguais e pintadas predominantemente de branco. Cor que, aliás, caracteriza predominantemente todos os equipamentos militares. E, ainda, devido a classe a que se destina acaba por adquirir para si preceitos vinculados aos militares como autoridade, discrição, eficiência e probidade. Tais características por sua vez, acabam por gerar – talvez intencionalmente - barreiras simbólicas segregando a vila do entorno em que se encontra.

A partir desta segregação, na análise das vilas em estudo percebemos este tipo de habitação como formas do passado redefinidas para o momento atual, que apresentam aspectos favoráveis às relações desenvolvidas na cidade. Observamos que vem sendo atribuídos as vilas, valores relacionados à tranquilidade e vida comunitária aliada a ideologia da segurança e do “status social”, que coincidentemente são alguns dos ideais vinculados às “novidades” em questão de padrão habitacional, introduzidas pelos condomínios fechados, na cidade contemporânea.

#### 4.1.1 Vila de Oficiais da Marinha



FIGURA 20: Foto aérea da Vila de Oficiais da Marinha.  
Fonte: Acervo pessoal.

A Vila de Oficiais é composta por 53 (cinquenta e três) imóveis residenciais destinadas à moradia do Diretor Geral da Base, Oficiais e Sub-Oficiais. Os projetos (desenhos) que encontramos referentes as vilas pertencentes a Marinha são datados do ano de 1975, quando segundo o Comandante Madeira<sup>19</sup>, foram realizadas viagens às Bases instaladas de Norte a Sul do país, afim de se realizar o Cadastro do Imóveis pertencentes a Marinha neste momento foram realizados levantamentos e desenhos das vilas existentes. Contudo, acompanhamos através

<sup>19</sup> Em conversa realizada no Serviço de Documentação da Marinha – Setor de Patrimônio, Ilha das Cobras, Rio de Janeiro – RJ, no dia 20 de junho de 2006. Em 1975, o Comandante Madeira viajou com as equipes de levantamentos e foi o responsável técnico pela verificação e correção dos desenhos.

dos relatórios a Marinha, que o início da implantação desta vila data de 1941, com a construção de duas edificações de dois pavimentos destinadas à moradia dos Diretores da Base Naval, em seguida por um grupo de seis edificações destinadas à moradia de Oficiais. Localizada próximo ao Rio Potengi, em terrenos vizinhos a Base, está dividida em três grupos de casas (ver figura 20), fato que se explica pela aquisição dos terrenos que foi realizada em partes. Ficou conhecida na cidade como Vila do COBANA.

A vila é implantada em terrenos planos e sem nenhuma ocupação anterior; além das residências, é composta também por: um Clube - COBANA, com sede recreativa, piscina e quadra de esporte; e uma praça. E, na época de sua instalação – década de 1940 - dentro da Base foram implantados os seguintes equipamentos que também serviam a Vila de Oficiais: assistência social, bar, cantina, cinema, correios, padaria e casa de força, muitos destes posteriormente desativados.



FIGURA 21: Vista da sede recreativa do Clube COBANA, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 22: Vista da sede recreativa do Clube COBANA, foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.

As pistas de rolamento internas e que dão acesso a vila foram pavimentadas com paralelepípedo e as calçadas com ladrilhos de cimento, o que, na década de 1940, destacava do entorno ainda sem nenhum pavimento ou mesmo sem definição

de calçadas. Apenas, a Avenida Alexandrino de Alencar, que se prolonga na Rua Silvio Pelico, também se encontrava pavimentada. Na Rua Silvio Pelico foram implantados canteiros centrais (ver figura 23). Hoje, todas as ruas do entorno encontram-se asfaltadas e as calçadas definidas com ladrilhos de cimento, mais uma vez, dando destaque as ruas internas da vila, as quais conservam o paralelepípedo e a padronização – da largura - das calçadas.

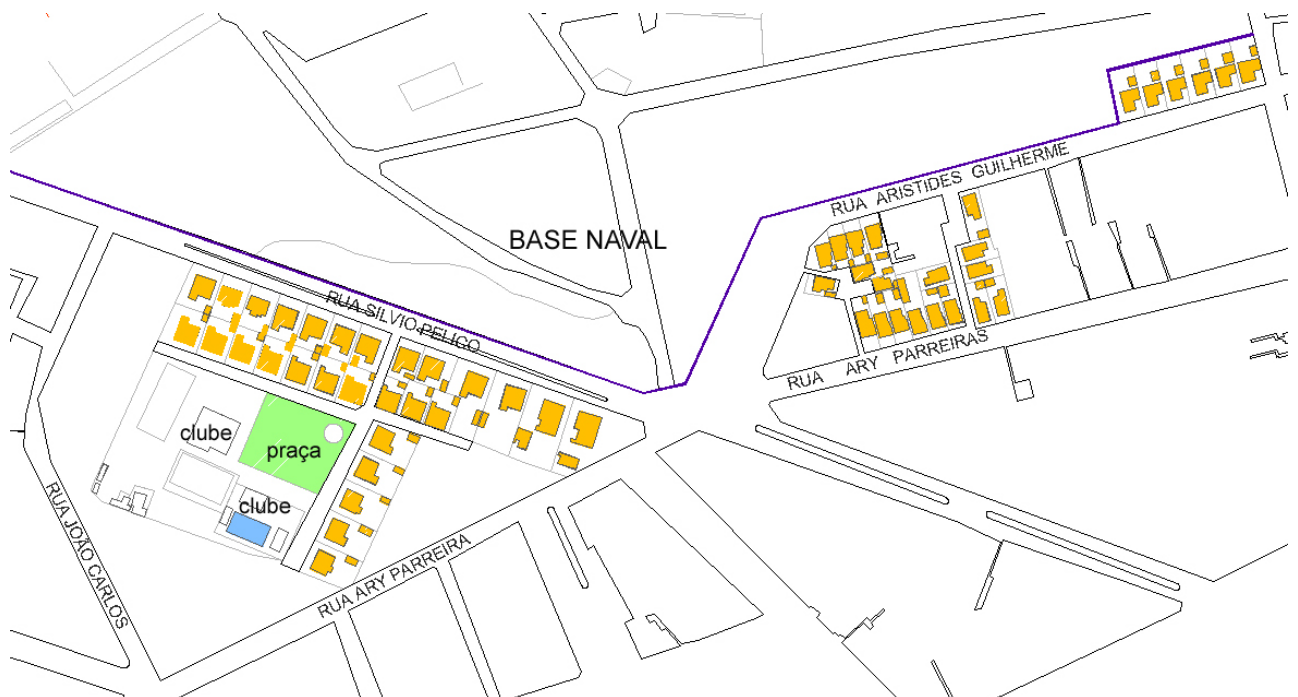


FIGURA 23: Planta Baixa da Vila de Oficiais da Marinha.  
Fonte: Elaboração própria com base no mapa do IPLANAT de 1994.

Quanto as edificações, triunfou a arquitetura vernacular com inspiração neocolonial, sendo curioso notar que a maior aceitação em termos quantitativos (75%) foi a moda das casas, genericamente conhecida pela denominação, “missão espanhola”. Com um pavimento, caracterizadas por maciças arcadas em arco-pleno, varandas singelas apoiadas em cachorros de madeira e reboco grosso em relevo, a fim de proporcionar textura à fachada frontal. As variações encontradas são duas edificações com dois pavimentos e as edificações (no total de 11 unidades) voltadas



para a Rua Silvio Pelico, nestas as varandas são demarcadas por colunas retas e não por maciças arcadas.

Se caracterizam, ainda, por uma volumetria que se vale de interpenetrações entre blocos, telhados com águas aparentes compostas de telhas coloniais ou francesas, e estrutura em madeira. A respeito da sua disposição no lote, as edificações apresentam-se soltas nas quatro fachadas e com grandes recuos frontal e posterior. Quanto as esquadrias são predominantemente de madeira pintadas com tinta óleo na cor azul cobalto, com venezianas e pequenos retângulos de vidro na parte superior. As residências são pintadas na cor branca; e há preocupação estética mais evidenciada nas fachadas frontais. Estes elementos morfológicos continuaram inalterados.



FIGURA 24: Em destaque acesso na Rua Silvio Pelico, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 25: Em destaque o acesso na Rua Silvio Pelico, que agora, se faz por uma guarita.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 26: Vista da pça interna, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 27: Vista da praça interna, foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 28: Edificação voltada para a Rua Silvio Pellico, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 29: Vista da entrada, com guarita e cancela.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 30: Residência com dois pavimentos, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 31: Residência com dois pavimentos e com muros elevados, foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 32: Edificação voltada para rua interna, década de 1940.

Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 33: Edificação voltada para rua interna, foto atualizada.

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 34: Vista da Rua Ary Parreiras - residências para sub – oficiais, década de 1940.

Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 35: Vista da Rua Ary Parreiras, agora com grades e muros elevados.

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 36: Vista da Rua Aristides Guilherme, residências para sub - oficiais.

Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 37: Portão fechando rua de acesso entre as Ruas Aristides Guilherme e Ary Parreiras, foto atualizada.

Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.

Os lotes são predominantemente retangulares, no entanto, não definem o quarteirão. Os quarteirões são definidos pelos lotes “civis” que circundam os espaços ocupados pela vila e pelo traçado (ver figura 23). O traçado, por sua vez, também é definido pelas ruas que circundam os lotes e dão acesso a vila e pelas ruas internas que penetram os quarteirões. No centro do quarteirão principal, há ainda uma praça. Notamos que foram conservadas as árvores frutíferas existentes nos recuos posteriores dos lotes, na praça e espaços livres, como coqueiros e mangueiras, e ainda foram plantadas mudas de acácias nos canteiros e como forração nos recuos e principalmente na praça foi utilizada grama. Quanto ao mobiliário urbano na década de 1940, notamos apenas que a praça é bem servida de iluminação pública. Com o decorrer do tempo, as alterações existentes dizem respeito a vegetação, as árvores agora estão crescidas e fazem esta área se destacar da vizinhança e aos mobiliários urbanos, agora, esta vila encontra-se bem servida de lixeiras, sinalização vertical e horizontal, bancos, iluminação pública e a praça, agora, conta com um parque infantil.

As figuras a seguir (figuras 38 a 42) tratam das relações entre a esfera pública, semi-pública e privada, da inserção no entorno imediato e das conexões na vila em estudo, afim de identificarmos as permanências e as metamorfoses ocorridas entre a década de 1940 e o fim do século XX.

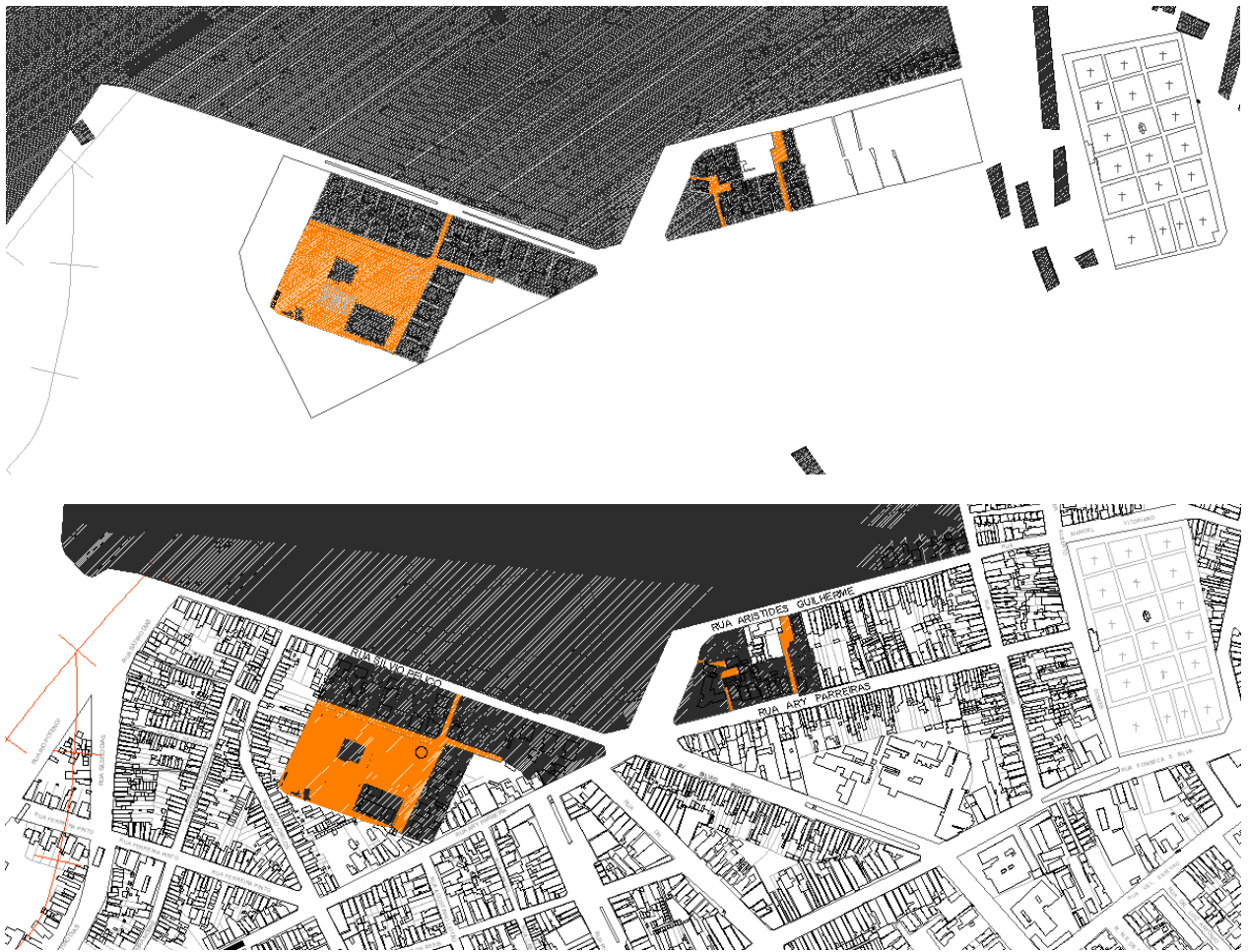


FIGURA 38 e 39: Representam as relações entre esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.  
Fonte: Elaboração própria.

Na década de 1940, a esfera privada (mancha preta nas figuras acima) é definida pelos lotes demarcados com muros baixos e pelas edificações e espaços do Clube COBANA; a esfera semi-pública (mancha laranja nas figuras acima) é definida pela praça, pelas ruas e calçadas internas; já a esfera pública é definida pelo entorno. Ao fim do século XX, observamos que estas relações não se alteram, visto que a elevação dos muros, a colocação de portões, cancelas e guaritas vieram apenas a consolidar fisicamente as barreiras simbólicas existentes.

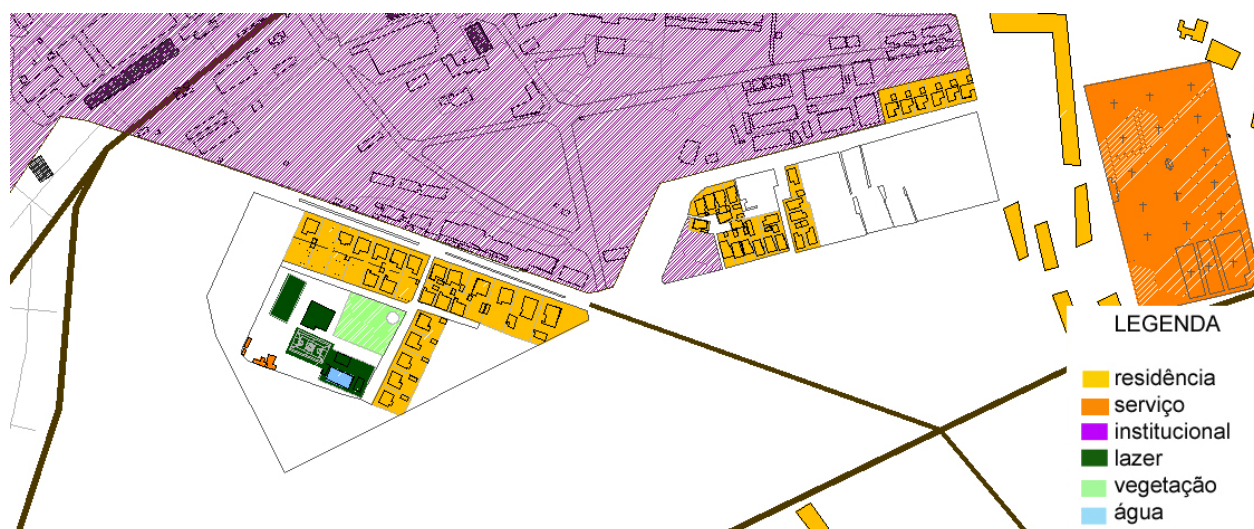


FIGURA 40 e 41: Representam a inserção no entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.  
Fonte: Elaboração própria.

Quanto ao entorno imediato, a ocupação do bairro na década de 1940 encontrava-se rarefeita, e as edificações pré-existentes foram incorporadas pela Base Naval, ainda nas proximidades encontravam-se algumas residências e o Cemitério Público do Alecrim; com o tempo, a vila foi cercada pela população civil, sendo atualmente, o uso da área predominantemente residencial.

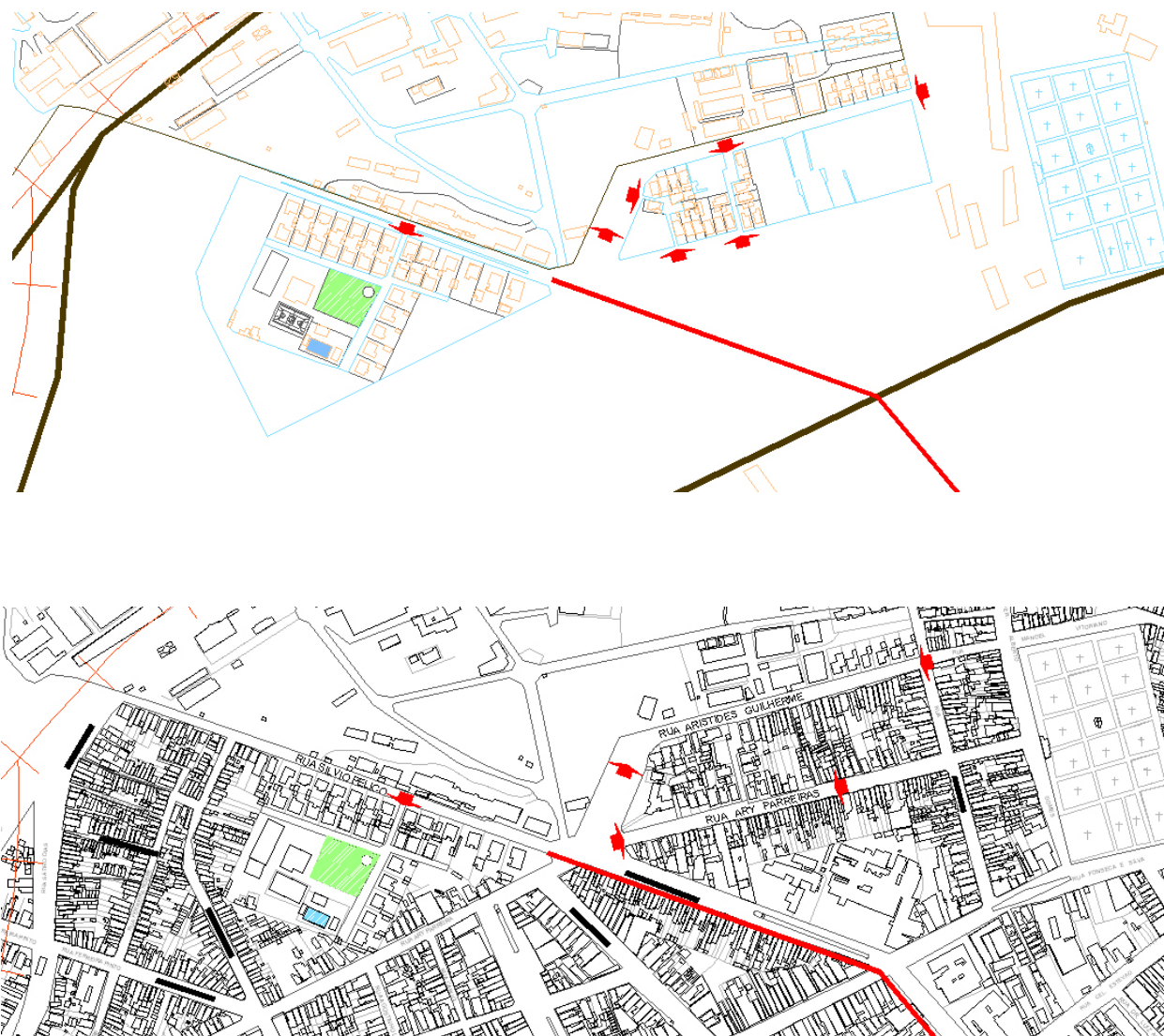


FIGURA 42 e 43: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.  
Fonte: Elaboração própria.

As conexões, ligações com o exterior ou entre as partes, eram feitas “aparentemente” de forma livre pelas ruas de acesso e ruas internas, agora, são feitas de forma restrita através de guaritas ou portões.

#### 4.1.2 Vila de Graduados da Marinha



FIGURA 44: Foto aérea da Vila de Graduados da Marinha.  
Fonte: Acervo pessoal.

A Vila de Graduados é composta por 189 (cento e oitenta e nove) imóveis residenciais destinados à moradia de Cabos, Marinheiros e Soldados. Como dito anteriormente, os projetos (desenhos) que encontramos referentes as vilas pertencentes a Marinha são datados do ano de 1975. Contudo, os relatórios de conclusão das obras desta vila datam do ano de 1947, no entanto não encontramos dados que referenciem o início da construção. Localizada no bairro do Alecrim, delimita-se pelas Ruas Coronel Estevam, Presidente Sarmiento, dos Caicós e



Presidente José Bento. A Vila de Graduados ficou conhecida na cidade como Vila Naval.

Esta vila foi implantada em terreno plano e sem nenhuma ocupação anterior; além das residências foram instalados: uma praça, uma igreja, uma escola, um centro comunitário e posto de guarda; todos mantidos até hoje.

|  |  |
|--|--|
|   |    |
| <p>FIGURA 45: Vista da praça, década de 1940.<br/>Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.</p>       | <p>FIGURA 46: Vista da praça, foto atualizada.<br/>Fonte: Acervo pessoal.</p>        |
|   |  |
| <p>FIGURA 47: Escola Ary Parreiras, década de 1940.<br/>Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.</p> | <p>FIGURA 48: Escola Ary Parreiras, foto atualizada.<br/>Fonte: Acervo pessoal.</p>  |

As pistas de rolamento internas foram pavimentadas com paralelepípedo e as calçadas com ladrilhos de cimento, o que destacava do entorno ainda sem nenhum pavimento, ou mesmo sem definição de calçadas. A Rua dos Pajeús recebeu, além da pavimentação, canteiros centrais. Hoje, a manutenção do calçamento em

paralelepípedos a destacam do entorno que encontra-se predominantemente asfaltado.



FIGURA 49: Planta Baixa da Vila de Graduados da Marinha.  
Fonte: Acervo pessoal.

Nas edificações triunfou a arquitetura vernacular, sendo apenas 20% das residências, caracterizadas com as casas “missão espanhola” - isoladas e caracterizadas por maciças arcadas em arco-pleno. Em maior número as edificações são geminadas em um dos lados e tendo suas varandas demarcadas por colunas retas. Contudo, todas apresentam apenas em pavimento e varandas singelas apoiadas em cachorros de madeira e reboco grosso em relevo, a fim de proporcionar textura à fachada frontal.

Se caracterizam, ainda, por uma volumetria que se vale de interpenetrações entre blocos, telhados com águas aparentes compostas de telhas francesas e

estrutura em madeira. A respeito da sua disposição no lote, como dito anteriormente apenas 20% das edificações apresentam-se soltas nas quatro fachadas, as demais apresentam-se geminadas em um dos lados; contudo todas apresentam recuos frontal e posterior. Quanto as esquadrias são predominantemente de madeira pintadas com tinta óleo na cor azul cobalto, com venezianas e pequenos retângulos de vidro na parte superior. As residências são pintadas na cor branca; e há preocupação estética mais evidenciada nas fachadas frontais. Estes elementos morfológicos continuaram inalterados.



FIGURA 50: Construção das edificações, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 51: Residência isolada, com grade e elevação do muro, foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 52: Vista da Rua Coronel Estevam, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 53: Vista da Rua Coronel Estevam, foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 54: Residência isolada, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



FIGURA 55: As residências voltadas às ruas internas não foram alteradas, foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 56: Vista externa da Rua Silvério Soares, uma das ruas fechadas por muro. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 57: Vista interna da Rua Herculano Ramos, também fechada por muro. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 58: Vista da Rua dos Pajéus, década de 1940.  
Fonte: Acervo iconográfico do Serviço de Documentação da Marinha – RJ.



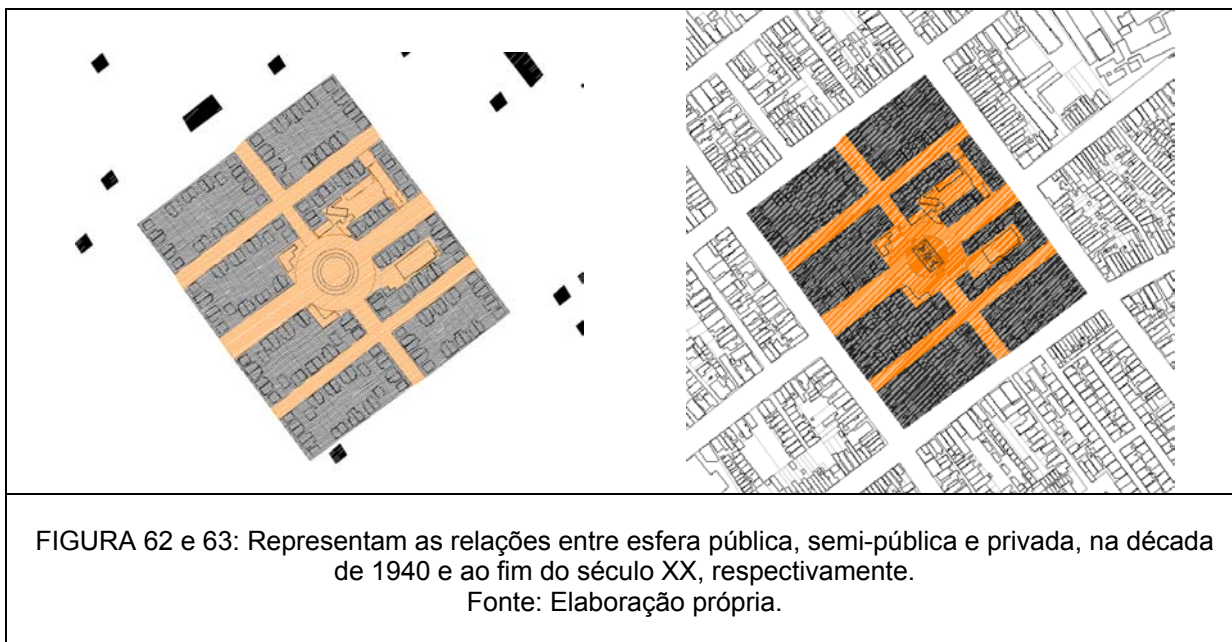
FIGURA 59: Vista da Rua dos Pajéus, ao fundo observamos o muro fechando parte da rua. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



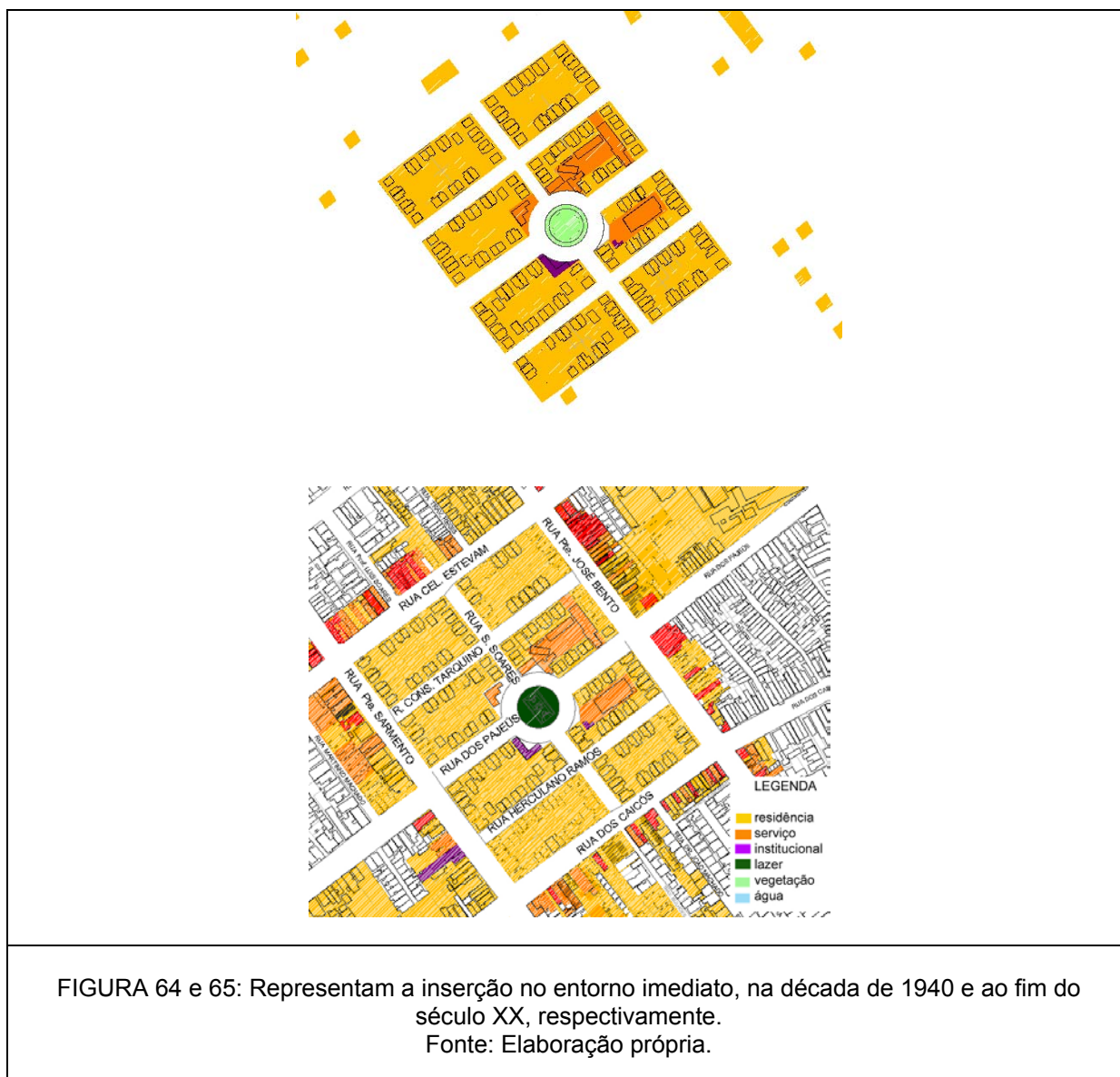
Os lotes são retangulares e definem o quarteirão (ver figura 49). Num total de oito quarteirões retangulares, sendo quatro destes cortados pelo traçado que acompanha o perfil da praça circular. O traçado apresenta-se de forma ortogonal. Há a conservação de algumas árvores frutíferas existentes nos recuos posteriores dos lotes, ainda foram plantadas mudas de acácias nos canteiros e calçadas e como forração, nos recuos e principalmente na praça foi utilizada grama. Quanto ao mobiliário urbano, observamos na década de 1940 a existência de um parque e da iluminação pública na praça. Ao final do século XX, as alterações existentes dizem respeito a vegetação, as árvores agora estão crescidas e fazem esta área se destacar da vizinhança; e aos mobiliários urbanos, agora, encontra-se bem servida de lixeiras, sinalização vertical e horizontal, bancos, iluminação pública. A praça, no entanto, não apresenta mais o parque infantil, está tomada por uma quadra esportiva.

As figuras a seguir (figuras 62 a 67) tratam das relações entre a esfera pública, semi-pública e privada, da inserção no entorno imediato e das conexões na

vila em estudo, afim de identificarmos as permanências e as metamorfoses ocorridas entre a década de 1940 e o fim do século XX.



A esfera privada (mancha preta nas figuras acima), na década de 1940 aqui também, é definida pelos lotes demarcados com muros baixos; a esfera semi-pública (mancha laranja nas figuras acima) é definida pela praça, pelas ruas e calçadas, assim como, pela igreja, escola e centro comunitário; já a esfera pública é definida pelo entorno. Ao fim do século XX, observamos que estas relações não se alteram, visto que as elevações dos muros, a colocação de portões e cancelas, ocorridas em 1998, vieram apenas a consolidar fisicamente as barreiras simbólicas anteriormente existentes.



Quanto ao entorno imediato, a ocupação no bairro do Alecrim ainda encontrava-se rarefeita na década de 1940, mas, nas proximidades desta vila, encontravam-se maior número de residências que nas proximidades da Vila de Oficiais. Aqui também, a vila foi cercada pela população civil, e hoje, o uso da área é predominantemente misto (residencial e comercial ou serviço).

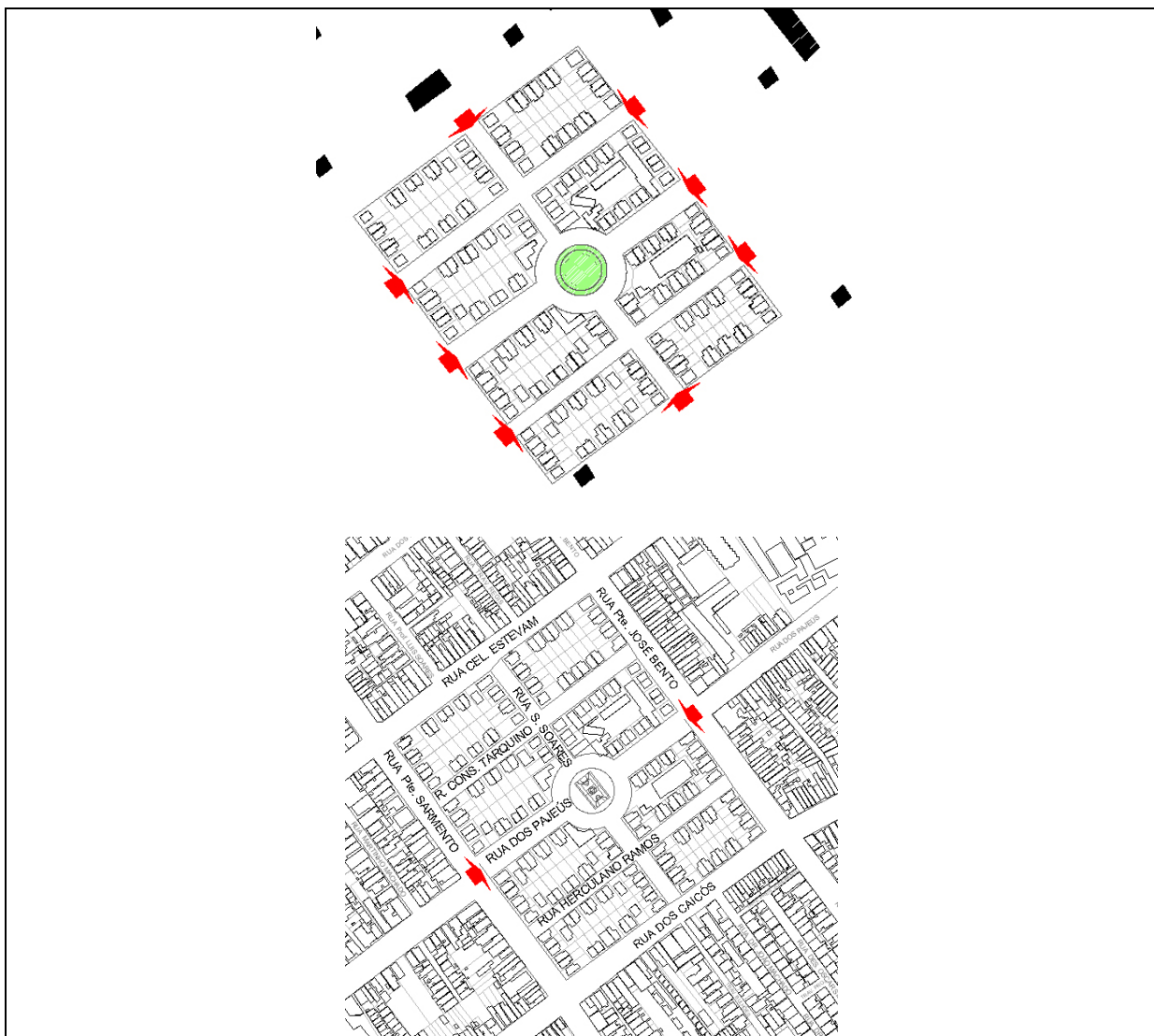


FIGURA 66 e 67: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.  
Fonte: Elaboração própria.

As conexões na década de 1940 eram feitas aparentemente de forma livre por qualquer uma das suas ruas, após a colocação das citadas barreiras, são feitas de forma restrita através de acessos controlados por guarda armada.



#### 4.1.3 Vila de Oficiais do Exército



FIGURA 68: Foto aérea da Vila de Oficiais do Exército.  
Fonte: Acervo pessoal.

A Vila de Oficiais é composta por 34 (trinta e quatro) imóveis residenciais destinadas à moradia de Tenentes, Capitães e Coronéis. Localizada no bairro do Tirol, no cruzamento das Avenidas Hermes da Fonseca – a *Parnamirim Road* – e Alexandrino de Alencar, em terreno plano, vizinho ao 16º Batalhão de Infantaria Motorizado, e sem registro de ocupação anterior a vila. Segundo o depoimento do Coronel Braga<sup>21</sup>, a construção da Vila de Oficiais e de Graduados do Exército data do período de 1935 a 1970, no entanto não encontramos documentos ou registros comprobatórios.

As pistas de rolamento foram pavimentadas com paralelepípedo e as calçadas com ladrilhos de cimento, mantidos até hoje. As Avenidas Hermes da

---

<sup>21</sup> Chefe- Maior do Exército em Natal, em conversa realizada no 16º Batalhão de Infantaria Motorizado em junho de 2002.

Fonseca e a Alexandrino de Alencar, como já citado em outros capítulos, eram pavimentadas, a primeira com asfalto e a segunda com paralelepípedo, esta posteriormente também recebe asfalto. A Avenida Marechal Mallet recebeu, além da pavimentação, canteiros centrais.



FIGURA 69: Planta Baixa da Vila de Oficiais do Exército.  
Fonte: elaboração própria com base no mapa do IPLANAT de 1994.

Quanto as edificações, as primeiras construções caracterizavam-se pela arquitetura vernacular com inspiração neocolonial, contudo, em termos quantitativos (73%) triunfou a arquitetura modernista. As iniciativas modernistas estavam acompanhadas de tendências aparentemente contraditórias: o regionalismo e o tradicionalismo. Como características destacamos a cobertura de telha colonial com estrutura de madeira ou sobre laje inclinada, apresentando duas águas e escondida por platibandas para sugerir uma volumetria pura; o ornamento simplificado; a

intenção de causar uma separação de volumes; a presença de cobogós; a utilização de pedra Itacolomy rosada no revestimento; o pilar em formato “V” e as barras verticais de metal com seção circular.

As primeiras construções, por sua vez, se caracterizam por uma volumetria que se vale de interpenetrações entre blocos, telhados com águas aparentes compostas de telhas coloniais ou francesas e estrutura em madeira; com varandas e reboco grosso em relevo, a fim de proporcionar textura à fachada frontal; e cinco destas residências apresentam a varanda definida por maciças arcadas em arco-pleno.

De forma geral os imóveis possuem apenas um pavimento, com esquadrias predominantemente de madeira pintadas com tinta óleo na cor cinza, com venezianas e pequenos retângulos de vidro. As residências são pintadas na cor branca; e há preocupação estética mais evidenciada nas fachadas frontais. A respeito da sua disposição no lote, apenas 38% das edificações apresentam-se coladas em uma das laterais pela varanda; as demais apresentam-se soltas nas quatro fachadas; contudo todas apresentam recuos frontal e posterior. Este, com a presença de uma edícula.

Ao longo do tempo, alguns dos elementos morfológicos sofreram modificações, tais como: alteração de planta baixa, fachadas, muros, troca de esquadrias e de telhas; muitas delas realizadas por exigência dos moradores com o intuito de melhoramento e manutenção dos imóveis.



FIGURA 70: Residência construída em 1935.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 71: Residência construída na década de 40.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 72: Residência construída na década de 50.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 73: Residência construída na década de 50.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 74: Residência construída na década de 60.  
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército - RJ.



FIGURA 75: Registro da elevação dos muros.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 76: Atualmente, todas as residências voltadas para a Avenida Hermes da Fonseca e algumas da Avenida Alexandrino de Alencar tiveram seus muros elevados, de forma que, o transeunte não tem a visão das fachadas. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 77: Residência construída na década de 50.  
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército – RJ.



FIGURA 78: Residência da figura 77, agora com o muro elevado. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 79: Vista da Avenida Marechal Mallet, atualmente, fechada por jardineiras. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 80: Vista da Rua Villagran Cabrita, atualmente, fechada por tijolos baianos. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.

Os lotes são retangulares e definem o quarteirão (ver figura 68). Num total de dois quarteirões retangulares. O traçado apresenta-se de forma ortogonal. Não há registro de vegetação pré-existentes, no entanto, foram plantadas árvores, como coqueiros e acácias nos recuos frontais e posteriores dos lotes, e tamarindos nos canteiros; e como forração, nos recuos e canteiros foi utilizada grama. Também não encontramos registro quanto a mobiliário urbano. As alterações encontradas aqui com o passar do tempo dizem respeito a vegetação que agora estão crescidas e fazem esta área se destacar da vizinhança.

As figuras a seguir (figuras 81 a 86) tratam das relações entre a esfera pública, semi-pública e privada, da inserção no entorno imediato e das conexões na vila em estudo, afim de identificarmos as permanências e as metamorfoses ocorridas entre a década de 1940 e o fim do século XX.



FIGURA 81 e 82: Representam as relações entre esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

Fonte: Elaboração própria.

Na década de 1940, a esfera privada (mancha preta nas figuras acima) é definida pelos lotes demarcados com muros baixos; a esfera semi-pública (mancha laranja nas figuras acima) é definida pelas ruas e calçadas internas; já a esfera pública é definida pelo entorno. Ao final do século XX, observamos que estas

relações não se alteram, a elevação dos muros, a colocação de jardineiras e tijolos baianos, vieram apenas a consolidar fisicamente a barreira anteriormente existente.

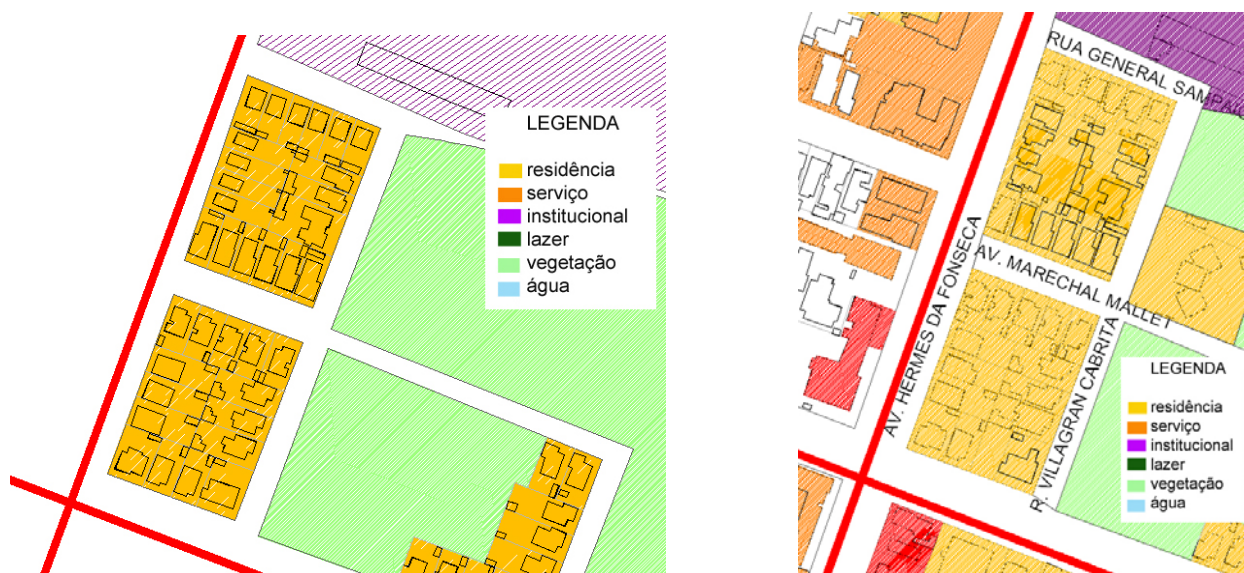


FIGURA 83 e 84: Representam a inserção no entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

Fonte: Elaboração própria

Quanto ao entorno, a ocupação no bairro do Tirol nas proximidades do 16º Batalhão de Infantaria Motorizado na década de 1940 era praticamente nenhuma, destacamos apenas o Aero Clube (em frente ao 16º Batalhão). No terreno vizinho ao desta vila, na Avenida Alexandrino de Alencar foi implantada a Vila de Graduados, também do Exército; caracterizando a área na década de 1940, com uso predominantemente residencial. A exemplo do que aconteceu nas vilas da Marinha, esta, também foi cercada pela população civil, e hoje, a área se caracteriza predominantemente com o uso de serviço.

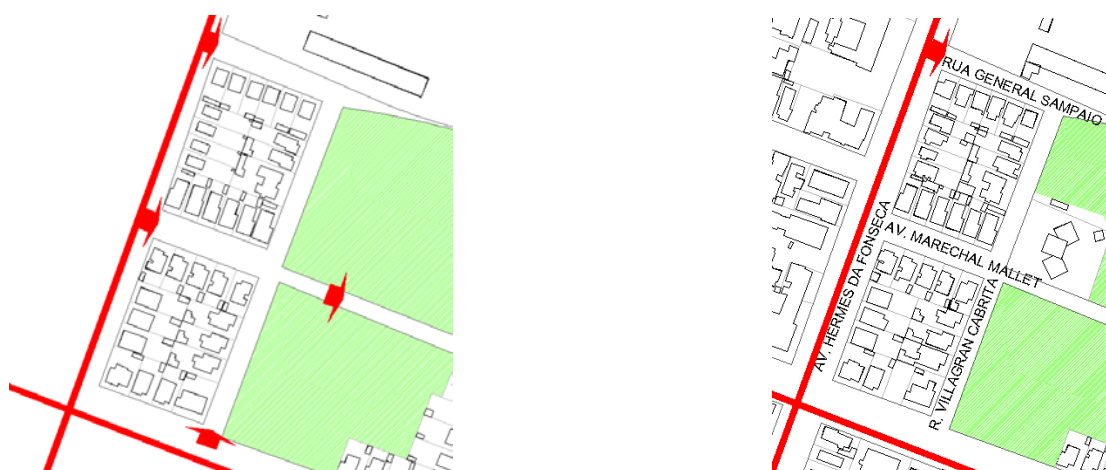


FIGURA 85 e 86: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

Fonte: Elaboração própria

As conexões eram feitas de forma aparentemente livre por qualquer uma das suas ruas. Com a colocação de jardineiras e tijolos baianos, ao final do século XX, as conexões são feitas de forma restrita através da Rua General Sampaio, após identificação na guarita do 16º Batalhão de Infantaria Motorizado.



#### 4.1.4 Vila de Graduados do Exército



FIGURA 87: Foto aérea da Vila de Graduados do Exército.  
Fonte: Acervo pessoal.

A Vila de Graduados é composta por 54 (cinquenta e quatro) imóveis residenciais destinados à moradia de Sargentos, Taifeiros, Cabos e Soldados. Localizada no bairro do Tirol, a margem da Avenida Alexandrino de Alencar, em terreno vizinho a Vila de Oficiais. Como dito anteriormente, não encontramos documentos ou registros que referenciem estas construções; no entanto, segundo SEMURB (2003), esta vila foi inaugurada em janeiro de 1949 e seu projeto contava com um total de 60 residências. Ficou conhecida na cidade como Vila São José.

Esta vila foi implantada em terreno plano e sem ocupação anterior; além das residências foram implantadas igreja, escola e área de lazer (com quadra poliesportiva, quadra de vôlei de areia e área de corrida); todos mantidos até hoje.



FIGURA 88: Escola Estadual Gal. Antonio V. S. Rocha. A placa informa que é Área Militar e que a rua é fechada das 18:00 às 06:00h. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 89: Vista da quadra poliesportiva. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 90: Vista da igreja. Foto atualizada.  
Fonte: Acervo pessoal.

As pistas de rolamento foram pavimentadas com paralelepípedo e as calçadas com ladrilhos de cimento. A Avenida Alexandrino de Alencar também era pavimentada com paralelepípedo e posteriormente recebeu asfalto. As ruas internas mantêm o paralelepípedo.

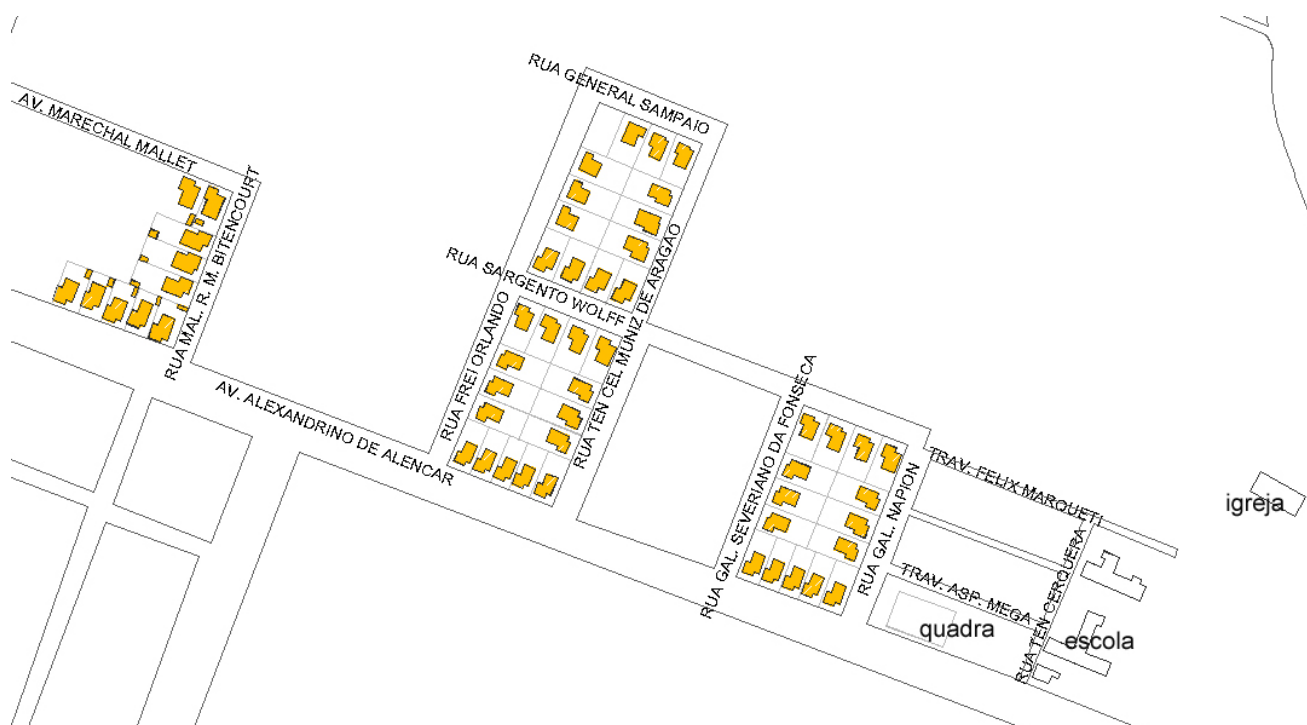


FIGURA 91: Planta Baixa da Vila de Graduados do Exército.  
Fonte: Elaboração própria com base no mapa do IPLANAT de 1994.

Quanto as edificações, aqui também caracterizavam-se por iniciativas modernistas acompanhadas de tendências regionalistas e o tradicionalistas. Com a cobertura de telha colonial e estrutura de madeira ou sobre laje inclinada; uma volumetria pura; o ornamento simplificado; a intenção de causar uma separação de volumes; a presença de cobogós; a utilização de pedra Itacolomy rosada e cerâmico no revestimento; o pilar largo, aqui retangular; as barras verticais de metal com seção circular.

As residências possuem apenas um pavimento, pintadas na cor branca. As esquadrias predominantemente de madeira pintadas com tinta óleo na cor cinza, com venezianas e pequenos retângulos de vidro. Há preocupação estética mais evidenciada nas fachadas frontais. A respeito da sua disposição no lote, apresentam-se soltas nas quatro fachadas e com grande recuo posterior. Estas características são mantidas até hoje.



FIGURA 92: A placa informa: “O Exército constrói residências e saneamento”.  
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército - RJ.



FIGURA 93: Foto das residências em construção.  
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército - RJ.



FIGURA 94: Vista da Avenida Alexandrino de Alencar, década de 1940.  
Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército - RJ.



FIGURA 95: Vista da Avenida Alexandrino de Alencar, com muros elevados ao fim do século XX.  
Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 96: Residência na Rua Sargento Wolff, na década de 1940.

Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército - RJ.



FIGURA 97: Residência na Rua Sargento Wolff. Foto atualizada.

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 98: Residência na Av. Alexandrino de Alencar.

Fonte: Acervo do Arquivo Histórico do Exército - RJ.



FIGURA 99: Residência na Av. Alexandrino de Alencar, o muro foi mantido por opção do morador. Foto atualizada.

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 100: Vista da Rua Mal. R. M. Bitencourt, fechada por cancelas. Foto atualizada

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 101: Vista da Rua Severiano da Fonseca, fechada por tijolos baixos.

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 102: A área de lazer a margem da Av. Alexandrino de Alencar encontra-se murada. Foto atualizada.

Fonte: Acervo pessoal.



FIGURA 103: A área livre entre as Ruas Mal. R. M. Bitencourt e Frei Orlando encontra-se cercada. Foto atualizada.

Fonte: Acervo pessoal.

Os lotes são retangulares, e em conjunto com o traçado definem os quarteirões, também retangulares. O traçado apresenta-se de forma ortogonal. Não há registro de vegetação pré-existente, no entanto, destacamos sua proximidade ao Parque das Dunas. Também não encontramos registro quanto a mobiliários urbanos na década de 1940. Já ao fim do século do XX, esta vila, encontra-se bem servida, com sinalização vertical e horizontal, telefones públicos e iluminação pública.

As figuras a seguir (figuras 104 a 109) tratam das relações entre a esfera pública, semi-pública e privada, da inserção no entorno imediato e das conexões na vila em estudo, afim de identificarmos as permanências e as metamorfoses ocorridas entre a década de 1940 e o fim do século XX.

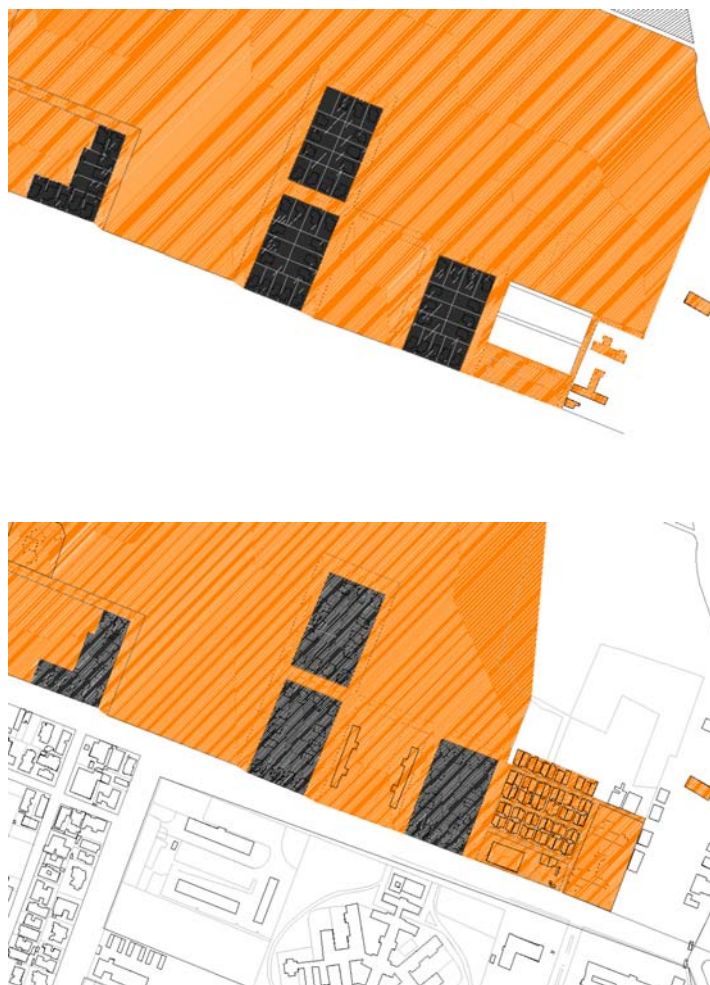


FIGURA 104 e 105: Representam as relações entre esfera pública, semi-pública e privada, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

Fonte: Elaboração própria.

A esfera privada (mancha preta nas figuras acima) é definida pelos lotes demarcados com muros baixos; a esfera semi-pública (mancha laranja nas figuras acima) é definida pelas ruas e calçadas internas, assim como pela área de lazer, igreja, escola e quarteirões vazios; já a esfera pública é definida pelo entorno. Aqui também observamos que as relações não se alteraram ao fim do século XX; a colocação de tijolos baianos, de jardineiras e cancelas, assim como, a elevação dos muros voltados para a Avenida Alexandrino de Alencar vieram apenas a consolidar fisicamente uma barreira anteriormente existente.



FIGURA 106 e 107: Representam a inserção no entorno imediato, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.  
Fonte: Elaboração própria.

Quanto ao entorno imediato, na década de 1940 a ocupação no bairro do Tirol nas proximidades do 16º Batalhão de Infantaria Motorizado era praticamente nenhuma. Ao fim do século XX, a vila está cercada pela população civil, sendo o uso da área predominantemente de serviços.





FIGURA 108 e 109: Representam suas conexões, na década de 1940 e ao fim do século XX, respectivamente.

Fonte: Elaboração própria.

Na década de 1940, as conexões eram feitas “aparentemente” de forma livre por qualquer um das suas ruas. Ao fim do século XX, com a instalação das citadas barreiras, são feitas de forma restrita através de acessos guarnecidos por cancelas de controle.

## 5 NOVOS RUMOS DA ORGANIZAÇÃO FÍSICO-ESPACIAL DA CIDADE



No Rio Grande do Norte e, sobretudo em Natal a Segunda Guerra desencadeou um processo de modernização, que promoveu a renovação e o crescimento da cidade do ponto de vista físico e social. Dentro desta nova situação vivenciada na Cidade de Natal, perseguimos aqui a relação entre os equipamentos e infra-estrutura militares e a trajetória da expansão físico-territorial da cidade e da caracterização do entorno.

Observamos que de fato a guerra criara a possibilidade de constituição de um mercado urbano em Natal, pelas imediatas oportunidades de negócios, pela rápida valorização de mercadorias e de imóveis. A partir de 1945, podemos ver em Clementino (1995) que, embora se verificasse uma recessão na economia com um todo, observa-se também, em função da expansão física da cidade e do aumento da população, uma intensificação dos investimentos imobiliários e na construção civil.

Alguns autores apontam que a produção do espaço urbano da cidade neste período se deu de forma desordenada e desigual. Contudo, ressaltamos que o padrão espacial de 1901 – definido por Polidrelli - se consolidou, principalmente como consequência da construção da *Parnamirim Road* e do *Pipe Line*, no local onde o Plano da Cidade Nova já previa uma avenida externa (a Avenida Oitava), bordeando as dunas situadas à leste da capital.

O auge do processo de transformação da cidade ocorreu no curto espaço de dois anos (1942-1943), período em que foi realizada a maior parte das obras de infra-estrutura e dos equipamentos já apresentados. Neste período, a forma como se deram os investimentos no urbano parece, segundo Clementino (1995. p. 223), haver influenciado “negativamente a dinâmica autônoma do terciário”, permitindo

que “a população vivenciasse um clima de falso progresso”, onde todos seriam beneficiados. E ainda, “os dias de ouro de 1942 e 1943 não mais se repetiriam”; o comércio da cidade foi o primeiro a ter uma prova disso. “O rebaixamento do nível de transações se faz notar em todos os setores da atividade comercial (...) os fregueses estão escasseando e ninguém sabe se com a marcha da guerra a população adventícia de Natal terminará por desaparecer”. (DIÁRIO DE NATAL, 5 out. 1944)

A partir de outubro de 1944, os norte-americanos começaram a retirar-se do Atlântico Sul, entregando a responsabilidade total por essa área à Marinha do Brasil. No momento, as Forças brasileiras participavam ativamente da guerra. O Exército e a Aeronáutica lutavam na Itália. Com o termino da guerra e como determinado pelo convênio assinado em 30 de agosto, as Bases do Exército e da Marinha americana foram transferidas para o Brasil em outubro de 1946. O último contingente americano deixou o Campo de Parnamirim no dia 26 de novembro de 1946. E, segundo Ministério da Aeronáutica (2006), “Natal nunca mais seria a mesma”.

Agora, o povoado que se formou nos arredores da Base Aérea, surgido em 1927 na época da expansão da aviação comercial, já havia crescido bastante. Mas, somente em 1958, Parnamirim viria a se desmembrar de Natal.

A Base Aérea de Natal continuou funcionando, com os brasileiros assumindo as instalações americanas de Parnamirim Field. Em 1970, a base foi desativada, em seu lugar passou a funcionar o Centro de Formação de Pilotos Militares – CPRM, com a função de formar oficiais para todo o continente sul-americano. E, em 1973, o CPRM foi transformado no Comando Aéreo de Treinamento - CATRE, com a função de fornecer instrução tática básica ao oficial-aviador. E ainda hoje, conserva a marca da arquitetura americana em alguns prédios.

Quanto aos equipamentos do Exército, estes também continuaram em funcionamento no pós-guerra. O 16º Batalhão de Infantaria Motorizado ocupa extensa área em um bairro que se tornou espaço nobre na cidade, e atualmente, abriga também o Hospital da Guarnição de Natal e o Comando da 7ª Brigada de Infantaria Motorizada, responsável pelos Regimentos de Brigada de Infantaria das Cidades de Natal, João Pessoa e Campina Grande. O 7º Batalhão de Engenharia de Combate situado no bairro de Nova Descoberta, continua responsável pelo Campo de Instrução de Treinamento, situado no Parque das Dunas - a margem da Avenida Engenheiro Roberto Freire se prolongando até a Via Costeira. O 17º Grupo de Artilharia de Campanha encontra-se em pleno funcionamento, e presta, além de suas atividades corriqueiras, assistência regular à população circunvizinha através do Plano ACISO, no qual uma equipe de médicos, dentistas e outros vão de encontro da comunidade oferecendo assistência social, tratamentos de saúde, retirada de documentos, etc.

A taxa de crescimento populacional é menor, mas, ainda crescente nas décadas que seguiram à guerra, apesar da retirada dos norte-americanos e da desmobilização de parte dos contingentes militares nacionais. Isso se deveu, segundo Clementino (1995), a dois motivos: a fixação e continuidade de tropas e atividades militares e ao novo papel, mais dinâmico e participante, que Natal assume no contexto da economia estadual.

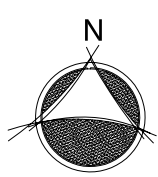
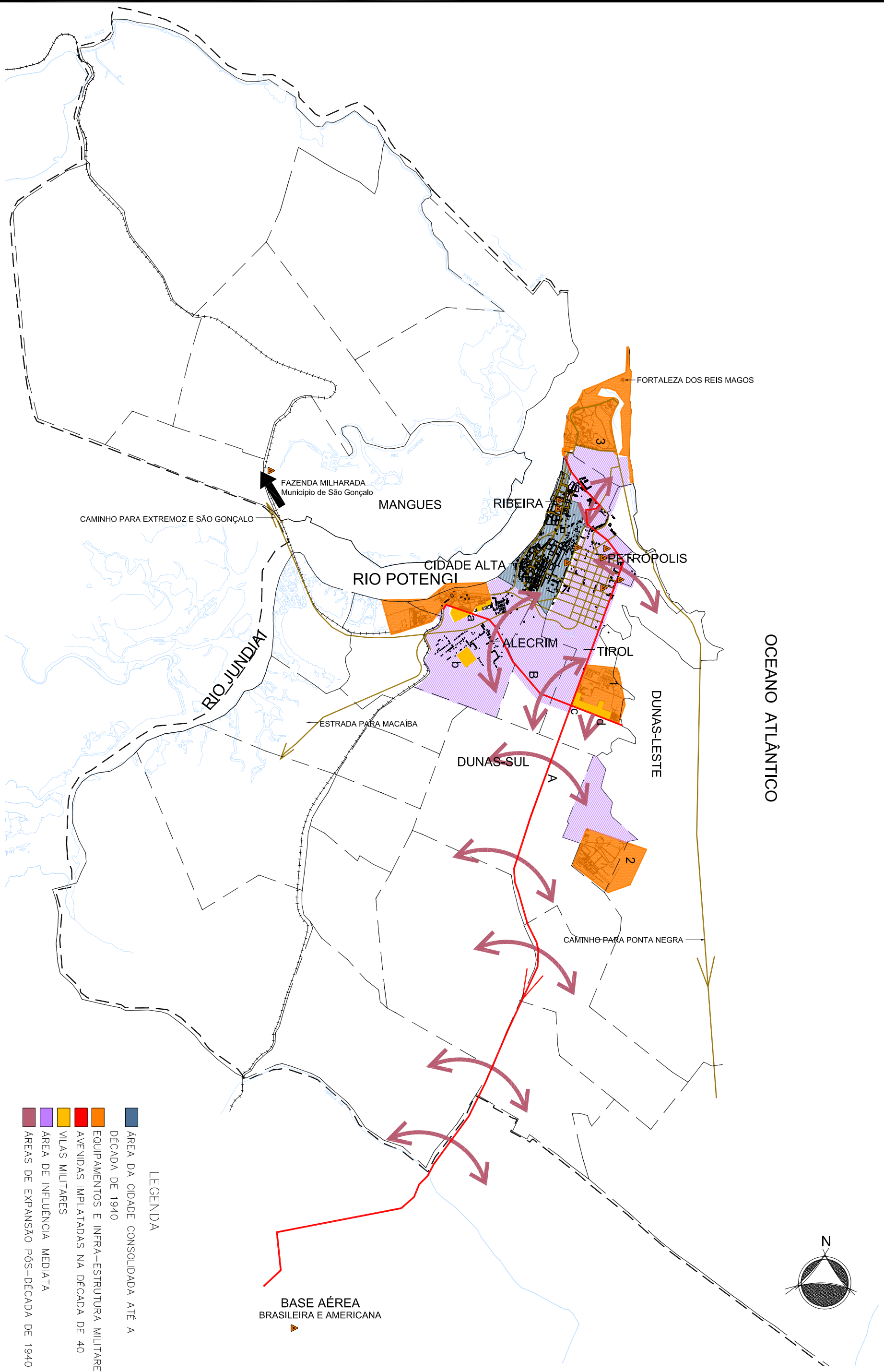
Ainda segundo Clementino (1995), se não tivesse ocorrido a manutenção e até mesmo a ampliação em fins dos anos 60 e início da década de 70 do contingente militar em Natal, possivelmente levaria a cidade a falência financeira, tendo em vista o grande contingente de trabalhadores no setor terciário e a ausência de um parque industrial ou de uma atividade agropecuária expressivos, capazes de

absorver a mão-de-obra. De qualquer forma, devido a superpopulação e a mão-de-obra excedente, o final da guerra gerou desemprego e exigiu medidas práticas das autoridades para conter a crise. Mais uma vez, recorreu-se às ações emergenciais, com frentes de trabalho, comumente usadas no combate a seca.

Contudo, a intensificação das atividades da construção civil, motivada pelo crescimento populacional, criação de uma rede viária e pela transferência de capital para o setor imobiliário, nos anos da guerra era enorme e traiu empreiteiras de outros estados, particularmente de Pernambuco e Ceará. Do mesmo modo, a intensificação da procura por acomodação (hotéis, pensões e casa para alugar) torna atraente o investimento no setor imobiliário.

As atividades da construção civil para fins militares somam-se aquelas voltadas para edificações residenciais, em vários bairros, como: Ribeira, Rocas, Cidade Alta e principalmente no Tirol, Petrópolis e Alecrim - provavelmente atraídos pela infra-estrutura que acompanhou as instalações das Bases e pela sensação de ordem pública e segurança nas áreas próximas. E, seguindo a morfologia edilícia utilizada pelas Forças Armadas, acabam por impor a característica de cidade horizontal que Natal apresenta.

A *Parnamirim Road*, que hoje compreende as Avenidas Hermes da Fonseca, Salgado Filho e se prolonga na BR 101 em direção a Parnamirim, definiu dois importantes eixos viários, a própria Parnamirim Road e outro perpendicular a este, que corresponde a Avenida Alexandrino de Alencar. A cidade, a partir de então, acompanha essas duas tendências em seu crescimento físico-territorial; visto que nos anos seguintes, uma longa série de loteamentos e conjuntos habitacionais tiveram o seu desenvolvimento e implantação condicionados por estes eixos.



OCEANO ATLÂNTICO

LEGENDA

- ÁREA DA CIDADE CONSOLIDADA ATÉ A DÉCADA DE 1940
- EQUIPAMENTOS E INFRA-ESTRUTURA MILITARES
- AVENIDAS IMPLANTADAS NA DÉCADA DE 40
- VILAS MILITARES
- ÁREA DE INFLUÊNCIA IMEDIATA
- ÁREAS DE EXPANSÃO PÓS-DÉCADA DE 1940

FIGURA 110: Zonas de influência dos equipamentos e infra-estruturas militares na Cidade de Natal

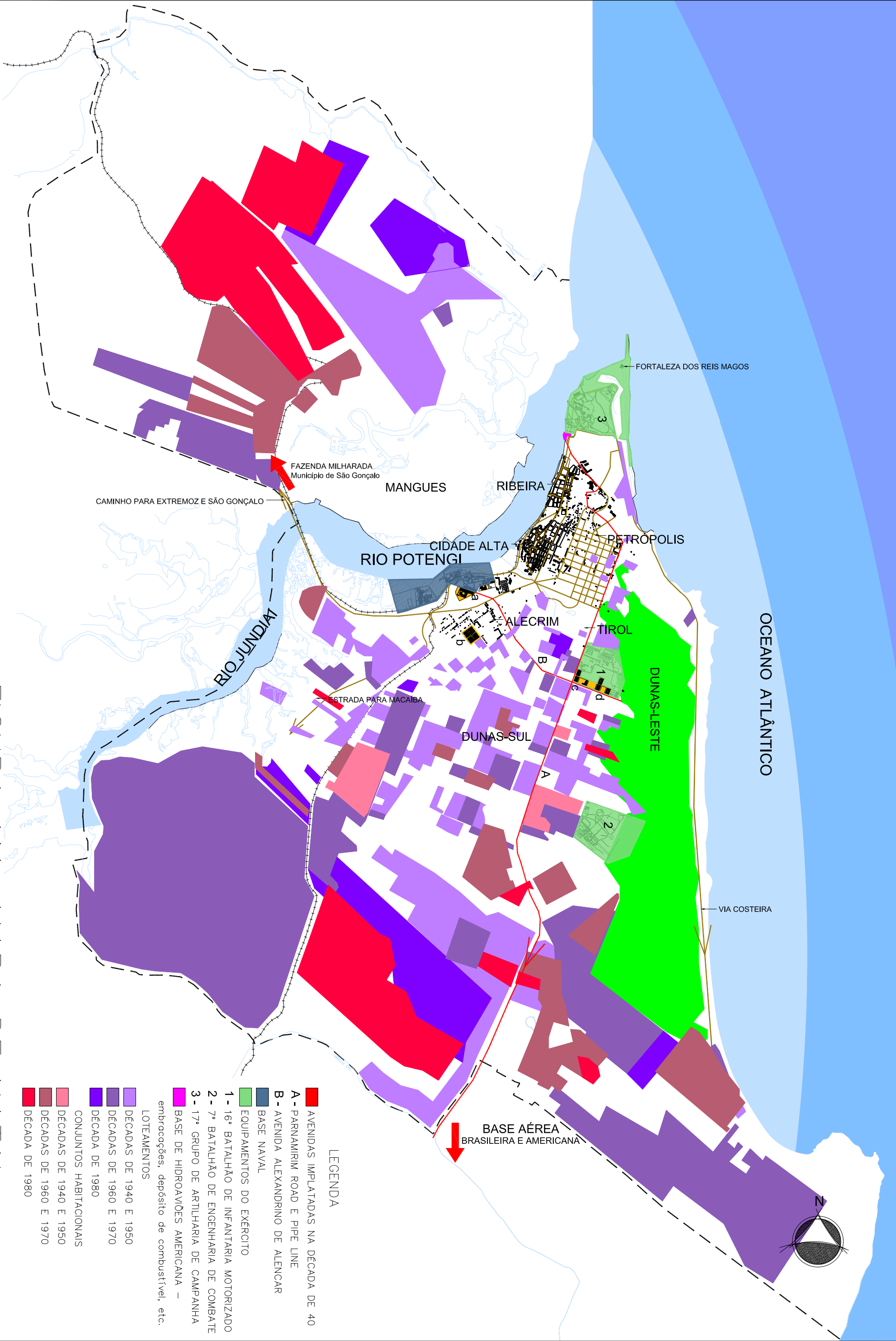
FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA.

Então, entendemos que o que orientou o desenvolvimento e a organização físico-espacial de Natal, principalmente entre 1940 e 1970, foi em grande parte, o que a autora Clementino (1999. p. 229) chama de “procedimentos especulativos do capital imobiliário”, mas, ao aproveitar a infra-estrutura e equipamentos que ‘gratuitamente’ resultaram da mobilização militar durante a Segunda Guerra. De forma que, essas atitudes aliadas ao déficit habitacional, proveniente do inchaço repentino da população, provocaram a expansão dos limites da área urbana de Natal de forma irregular e deram início aos primeiros loteamentos da cidade.

De acordo com a pesquisa desenvolvida, verificamos que somente em 1946 começaram a ser registrado em cartório os primeiros loteamentos em Natal. Mas, ao contrário do momento anterior, entre os anos 1940 e 1960 não houve por parte do poder público a preocupação em planejar a expansão da cidade - a cidade não conta com plano urbanístico até 1968 -, ficando a ocupação do solo livre à disposição do mercado imobiliário. Segundo Clementino (1995), as políticas públicas implementadas pelo Sistema Financeiro de Habitação (COHAB E INOCOOP) é que a partir de 1964 intervêm e reorientam esse processo, principalmente nos anos 70 e 80.

As décadas de 50 e 60, chamada pela autora Clementino (1995) como período Pré-SUDENE, são decisivas para a consolidação da forma urbana da cidade. Como dito anteriormente, há a fixação de contingentes militares brasileiros e desencadeia-se um processo rápido de especulação imobiliária através de loteamentos. Na década de 60, surgem os primeiros programas habitacionais e criação de infra-estrutura com recursos governamentais. A exemplo dos empreendimentos governamentais, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte foi fundada em 1958.





- LEGENDA**
- AVENIDAS IMPLANTADAS NA DÉCADA DE 40
  - A - PARNAMIRIM ROAD E PIPE LINE
  - B - AVENIDA ALEXANDRINO DE ALENCAR
  - BASE NAVAL
  - EQUIPAMENTOS DO EXÉRCITO
  - 1 - 16º BATALHÃO DE INFANTARIA MOTORIZADO
  - 2 - 7º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE COMBATE
  - 3 - 17º GRUPO DE ARTILHARIA DE CAMPANHA
  - BASE DE HIDROAVIÕES AMERICANA -  
embrocções, depósito de combustível, etc.
- LOTAMENTOS**
- DÉCADAS DE 1940 E 1950
  - DÉCADAS DE 1960 E 1970
  - DÉCADA DE 1980
- CONJUNTOS HABITACIONAIS**
- DÉCADAS DE 1940 E 1950
  - DÉCADAS DE 1960 E 1970
  - DÉCADA DE 1980

**FIGURA 111: MAPA DE NATAL**  
 NOVOS RUMOS DA ORGANIZAÇÃO FÍSICO-ESPACIAL DA CIDADE.  
 FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA COM BASE EM MIRANDA (1999)

Presumivelmente, segundo a autora Clementino (1995. p. 231), os terrenos então loteados ou onde são implantados os conjuntos habitacionais, “foram áreas adquiridas no imediato pós-guerra para repouso, valorização e empreendimento”. Os terrenos são adquiridos em grande parte nas décadas de 1940 e 1950 (63,6%) e loteados em 1950 e 1960 (82%). (ver figura 111) O que preservou aspectos da velha estrutura socioeconômica e política.

Entre meados dos anos 60 e a primeira metade dos anos 80 foram elaborados três planos urbanísticos para Natal, que podem ser estudados em Lima (1998). O Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal, o Plano Diretor do Município de Natal e o Plano Diretor de Organização Físico-Territorial do Município de Natal. Os dois primeiros não foram implementados e o terceiro apenas parcialmente.

O Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal foi elaborado em 1968 pelo Escritório Serete S.A. Engenharia, sob a coordenação do arquiteto Jorge Wilhelm e contou com uma equipe local de acompanhamento, formada por técnicos vinculados a Prefeitura e a Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Embora não tenha sido implementado, as hipóteses e alternativas resultantes desse trabalho, segundo Nobre (2001), foram objeto de um “Seminário de Política de Desenvolvimento Urbano”, cujas conclusões possibilitaram a implantação de um Distrito Industrial ao norte de Natal. E, no ano seguinte, o mesmo escritório é contratado para desenvolver o projeto de uma avenida de 12 Km, a Via Costeira, ligando as Praias de Ponta Negra e Areia Preta, ao longo da qual seriam dispostas “Unidades Turísticas e Equipamentos Complementares do Parque das Dunas”. Condição destacada por Lopes Júnior (apud Nobre, 2001. p. 64), como “*marco*

*fundamental para a expansão da atividade turística local e a produção social de Natal como cidade turística”.*

O Plano Diretor do Município de Natal (lei 2.211/74), por sua vez foi elaborado por uma equipe da Prefeitura, sob a coordenação do arquiteto Moacir Gomes. Trata-se de uma adaptação para a forma de lei do Plano Wilhelm-Serete. E, o Plano Diretor de Organização Físico-Territorial do Município de Natal (lei 3.175/84), também desenvolvido por uma equipe da Prefeitura, sob a coordenação do arquiteto Moacir Gomes. Segundo Lima (1998), funcionou com um instrumento de legalização *a posteriori* do processo de urbanização, sancionando a forma de expansão de cidade promovida pelo mercado imobiliário, permitindo a ocupação das dunas-sul e prevendo a expansão sobre elas de eixos viários pré-existentes.

Ao longo da década de 1970, mais uma vez através da autora Clementino (1995), podemos traçar o perfil da cidade. Houve uma arrancada para o desenvolvimento urbano e transição para a sociedade urbana, com aumento do ritmo de concentração de atividades econômicas e de população; além, da implantação da Política de Desenvolvimento Industrial para a construção de um parque têxtil e modernização industrial. Dá-se início das atividades da Petrobrás na cidade, gerando afluxo de grande número de técnicas e operários qualificados e a consolidação de uma parcela da população com salários médios altos (serviço público federal civil e militar e técnico da Petrobrás). E ainda, modernização do comércio tradicional, com abertura de grandes *magazines* e *shopping centers*.

Observamos que o Rio Grande do Norte experimentou neste período um surto de desenvolvimento estimulado pela SUDENE. E, em Natal, tendo como suporte a Política Nacional de Habitação, o crescimento da cidade se estendeu de forma horizontal na direção Sul e Norte, através da construção de conjuntos

habitacionais unifamiliares – e que hoje, dão nome aos bairros -, inclusive em áreas sem infra-estrutura e serviços urbanos. (ver figura 111) Natal vivenciou um crescimento descontínuo da cidade e posteriormente verticalização das áreas centrais (aumentando a densidade demográfica dos bairros consolidados e substituindo antigas construções); com êxodo rural relativamente contido e pouca favelização. (LIMA, 1998; e CLEMENTINO, 1995)

Diferentemente dos terrenos loteados até a década de 60, a autora Clementino (1995) aponta que as glebas loteadas nas décadas de 70 e 80 (10%) foram adquiridas em sua maioria nos anos 70. Contudo, ainda segundo a mesma autora, este tipo de ocupação acentua um processo de valorização diferenciada do espaço urbano onde os bairros do eixo da Avenida Hermes da Fonseca passam a ser procurados como local de moradia pelas camadas médias da sociedade. E, a população de baixo poder aquisitivo é expulsa no sentido da Base Naval e comprimida nos anos 70 e 80 pelo alto preço do solo urbano, ultrapassam o Rio Potengi. (ver figura 111)

À população “do outro lado da ponte” ou da “zona norte” são reservadas áreas menos cobiçadas, porém, de ocupação industrial e operária após a modernização industrial dos anos 70. São áreas ocupadas por conjuntos habitacionais para famílias de baixa renda construídos pela COHAB, auto-construção ou favelas, configurando, assim, o processo de segregação social do espaço urbano. (CLEMENTINO, 1995)

Ao final dos anos 70, por sua vez, em Natal dá-se o início da atividade turística, principalmente, a partir de 1983 com a conclusão de investimentos em infra-estrutura hoteleira, com a já citada Via Costeira. Agora, segundo Clementino (1995), ocorre “um *boom* turístico em Natal”, e transferência ou integração de

capitais da construção civil e imobiliário para a atividade turística, com crescimento do setor serviços e do comércio e modificações na tipologia das ocupações em Natal.

No âmbito das Forças Armadas, o Ministério da Aeronáutica instala o Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno - CLFBI. De forma que, tanto o CATRE como o CLFBI trouxeram para Natal uma população de oficiais e técnicos especializados. O mesmo se deu com a instalação dos Laboratórios do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, também nos anos 70. Acrescenta-se a transferência do Comando do 3º Distrito Naval de Recife para Natal e da 24ª Circunscrição do Serviço Militar, em 1975.

O Campo de Lançamento da Barreira do Inferno, criado através da portaria nº s- 139/GM, de 12/10/1965, fez parte do plano de desenvolvimento das atividades aeroespaciais do Brasil. Instalado, assim com o Aeroporto, em área do Município de Parnamirim, sua inauguração é datada em 15 de dezembro de 1965.

Nos dez anos seguintes, o Centro de Lançamentos Foguetes da Barreira do Inferno [...], deu a Natal a fama de “Capital Espacial do Brasil”, desenvolvendo vários projetos internacionais em parceria com a NASA. [...] Mas, na confluência dos limites de Parnamirim e Natal, municípios com os maiores índices de crescimento populacional e urbano do Estado, o CLFBI cedo mostrou limitações de segurança para projetos maiores, como o lançamento do Veículo Lançador de Satélites. Para esse fim, o Centro Técnico Aeroespacial começou a construir em Alcântara, no Maranhão, em 1984, um novo centro de lançamentos. (PEIXOTO, 2003. p.84)

O treinamento de pessoal para o novo Centro ficou a cargo do CLFBI. E, em 1989, com o início das operações do Centro de Lançamentos de Alcântara, o CLFBI passou a atuar apenas em ações de apoio. Procurando, a partir de então, “meios para sobreviver e tentando manter-se presente na memória coletiva, preservando o papel que desempenhou na história do Programa Espacial Brasileiro, o CLFBI tem

incentivado a visita organizada de turistas às suas instalações”. (PEIXOTO, 2003. p. 84-85)

Dando continuidade ao que ocorreu ao longo do século XX e dentro de um novo contexto socioeconômico e político - onde predominavam os setores de serviços e do desenvolvimento do turismo, foi promulgado um novo Plano Diretor para a cidade em 1994. O Plano Diretor de Natal (lei 07/94) foi elaborado por uma equipe da Prefeitura, sob a coordenação da arquiteta Josenita Dantas e contou com a assessoria da urbanista Raquel Rolnik. Segundo Lima (1998), este plano criou o sistema de planejamento e gestão urbana de Natal, consolidando a institucionalização de planejamento urbano.

Até o fim do século XX, os processos de expansão da cidade que nos anos 70 já havia transbordado para a margem esquerda do Rio Potengi, avançou na direção dos municípios vizinhos, ultrapassando seus limites e fronteiras naturais e anunciado a metropolização da região urbana de Natal nas décadas seguintes. Este processo de metropolização ocorre em dois sentidos. Um, no litoral ao norte e ao sul de Natal, em função da indústria do turismo; outro, nos limites internos com os municípios vizinhos, principalmente em torno da expansão residencial. (LIMA, 1998) (ver figura 112)

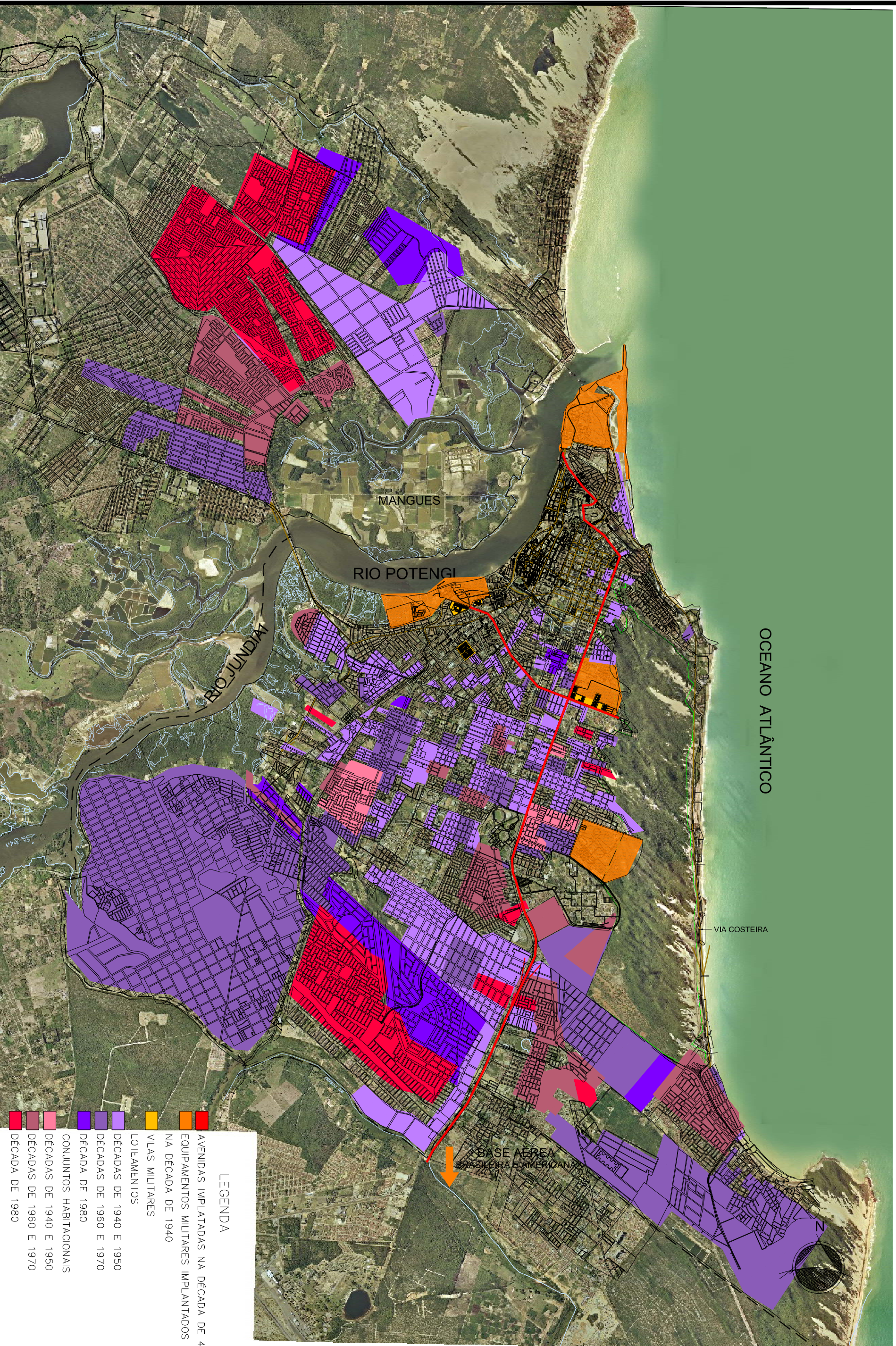
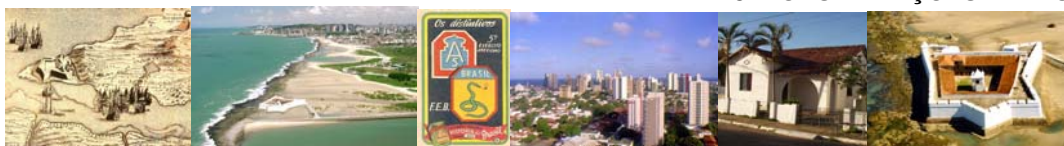


FIGURA 112: MAPA DE NATAL AO FIM DO SÉCULO XX – CONSOLIDAÇÃO DA FORMA URBANA FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA COM BASE EM MIRANDA (1999)

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS





A Cidade de Natal, apesar de ser uma das cidades mais antigas do Brasil, fundada em 1599, experimentou um processo de formação e evolução extremamente lento, como acompanhamos em Cascudo (1999), Clementino (1995) e Soares (1999). Tal situação apresentou alguma alteração nas primeiras décadas do século XX, quando notamos a preocupação em ordenar o crescimento da cidade; transformações na paisagem urbana; importante contribuição de algumas personalidades, tais como o governador Alberto Maranhão e o prefeito Omar O'Grady e; a entrada da cidade para o mapa e história da aviação internacional; mas, só em 1940 com o advento da Segunda Guerra Mundial é que esta dinâmica sofre mudanças significativas.

Natal, antes provinciana, recebe em seu território as maiores Bases militares do Nordeste brasileiro. Como consequência, além das especificidades da “forma”, “função” e “memória” que definiram os locais específicos da instalação de tais equipamentos, da posição geográfica da cidade, que é vista como ponto estratégico e por esta característica repetidamente utilizada. Contudo, devido ao despreparo da cidade para tamanha mobilização sofre como efeito problemas de abastecimento, disponibilidade de moradia, infra-estrutura urbana, custo de vida e de defesa civil.

Os investimentos militares ocorreram principalmente no intervalo de dois anos (1942 e 1943), quando aliadas as obras de instalação dos equipamentos e infra-estruturas decorrente da guerra, somam-se aquelas voltadas às novas necessidades de edificações residenciais. A cidade vê-se, então, transformada socialmente, economicamente e fisicamente.

Instalados inicialmente para atender as necessidades da Segunda Guerra Mundial, os equipamentos – Bases Naval, Aérea e de Hidroaviões, dois Batalhões e Grupo de Artilharia, e as Vilas Militares – e a infra-estrutura, necessária para o

perfeito funcionamento dos citados equipamentos, assumiram o papel de elementos primários e continuam em atividade na cidade. Aceitamos, aqui, a conceituação elementos primários, dada por Rossi (2001) aos elementos capazes de acelerar o processo de urbanização da cidade e, ainda, caracterizar os processos de transformação espacial do território.

Tratamos de forma especial as Vilas Militares, que embora com função residencial, assumiram também o papel de elemento primário. Mesmo sem a pretensão de esgotar o assunto, acreditamos que nossa contribuição poderá despertar futuros estudos ainda sobre estas vilas e também sobre as diversas outras, como por exemplo, as consideradas áreas de interesse social.

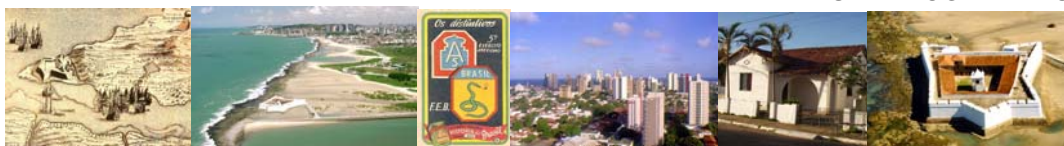
Consideramos ainda, de importante relevância o acervo iconográfico e cartográfico elaborado nesta pesquisa sobre a evolução urbana da Cidade de Natal e, sobre os equipamentos militares. Embora os levantamentos cartográficos não resolvam por si só as lacunas de informações ou da fidedignidade das representações históricas; acreditamos que o mapeamento e as representações podem contribuir significativamente para os futuros estudos de história da cidade, complementando as formas tradicionais de pesquisa. Em nossa pesquisa através do mapeamento, composto por mapas seqüências representando a espacialização do processo de evolução urbana da Cidade de Natal, identificamos as continuidades e descontinuidades no espaço e no tempo histórico deste processo.

No Mapa de Natal: anos de 1599, 1844 e 1864, acompanhamos que de sua fundação ao início do século XX, Natal concentra a ocupação em torno do núcleo inicial da cidade. A partir de então, a cidade orientou seu crescimento em função das novas perspectivas lançadas pela intensa movimentação no plano cultural e no espaço aéreo e pela inserção e implementação de signos representativos de

modernidade no espaço urbano, no Mapa de Natal: décadas de 1920 e 1930, observamos que o núcleo inicial de estande no sentido norte voltando-se às novas praias urbanas; e nos sentidos sul, leste e oeste, acompanhando o caminho da linha férrea e as orientações dos planos de desenvolvimento elaborados para a cidade. Além disto, no Mapa de Natal: novos rumos da organização físico-espacial da cidade, fica claro que a orientação e direcionalidade do crescimento da malha urbana estimulado pelos “procedimentos especulativos do capital imobiliário” (CLEMENTINO, 1999. p. 229), entre as décadas de 1940 e 1970, em torno dos equipamentos e infra-estrutura militares, a cidade se estande, então, principalmente nos sentidos oeste e sul.

Dando continuidade ao estudo da evolução urbana da Cidade de Natal, acompanhamos a construção do perfil de cidade turística, ao final dos anos setenta. A partir daí, a cidade avança na direção do litoral ao norte e ao sul, em função da indústria do turismo, e dentro dos limites interiores com os municípios vizinhos, principalmente em torno da expansão residencial. Dentro de um novo contexto socioeconômico e político, onde se predomina os setores de serviços e do desenvolvimento do turismo e, anunciando a metropolização da região urbana de Natal nos dias atuais.

Contudo, ao considerarmos a escala da cidade observamos, através dos mapas e dos fatos históricos apresentados no decorrer desta dissertação, que após a mobilização militar ocorrida na década de 1940, a cidade cresce em torno dos equipamentos militares e principalmente entorno da infra-estrutura viária, instalada para integrar os vários equipamentos militares entre si e ao tecido urbano. Em decorrência disso, a relação entre os equipamentos e infra-estrutura estudados e a evolução urbana da cidade é evidente.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AGOSTINI, Ângelo. **Revista Ilustrada**, n. 270, Rio de Janeiro, anno 6, 22 out. 1881. (Acervo do IHGB – Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, Rio de Janeiro – RJ)

ALBERNAZ, Maria Paula. **As vilas**: uma contribuição à história da arquitetura popular do Rio de Janeiro através do estudo do espaço urbano. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1985.

A ORDEM. Natal: set. 1942 – jan. 1945. Diário. (Acervo da Biblioteca Central Zila Mamede, UFRN).

A REPÚBLICA. Natal: jul. 1941 – jan. 1946. Diário. (Acervo do Arquivo Público Estadual, Natal - RN).

BANDEIRA, Luiz Alberto de Vianna Muniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil**: dois séculos de história. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973.

BARATA, Carlos Eduardo de Almeida; BUENO, Antônio Henrique da Cunha. **Dicionário das famílias brasileiras**. 1ª ed. II vol. TOMO I. São Paulo: Ibero América, 2000.

BITTAR, William S. M.; VERÍSSIMO, Francisco S. **500 anos da casa no Brasil**. Rio de Janeiro: Ediouro, 1999.

BOLETIM DO EXÉRCITO. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra. jan. 1935 – mar. 1942. Trimestral. (Acervo da Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro - RJ).

BOLETIM DO MINISTÉRIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1944. jul. 1944 – dez. 1944. Semestral. Diretoria do Pessoal da Armada. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de História e Arquivos, Rio de Janeiro – RJ).

BRASIL. Decreto nº 4.142, de 02 de março do 1942. Cria a Base Aérea de Natal. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra, 1942. (Acervo da Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro - RJ).

\_\_\_\_. Decreto nº 4.193, de 20 de março de 1942. Cria a 3ª Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais, sede em Natal. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra, 1942. (Acervo da Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro - RJ).

\_\_\_\_. Decreto nº 4.346, de 26 de agosto de 2002. Aprova o Regulamento Disciplinar do Exército (R-4) e dá outras providências. Disponível em: < [www.dgp.eb.mil.br/normas/R4.htm](http://www.dgp.eb.mil.br/normas/R4.htm) >. Acesso em: 07 fev. 2007.

\_\_\_\_. Decreto nº 10.358, de 31 de agosto de 1942. Declara o Estado de Guerra em todo território nacional e dá outras providências, suspendendo vários artigos da constituição. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1942. (Acervo da Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro – RJ).

\_\_\_\_. Decreto nº 71.500, de 05 de dezembro de 1972. Dispõe sobre o Conselho de Disciplina e dá outras providências. Disponível em: < [www.planalto.gov.br/ccivil-03/Decreto/D71500.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil-03/Decreto/D71500.htm) >. Acesso em: 07 fev. 2007.

\_\_\_\_. Lei nº 6.880, de 09 de dezembro de 1980. Dispõe sobre o Estatuto dos Militares. Disponível em: < [www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L6880.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L6880.htm) >. Acesso em: 07 fev. 2007.

\_\_\_\_. Normas da Prefeitura Militar de Brasília (PMB) para administração de próprios nacionais residenciais do Exército na Guarnição de Brasília. Disponível em: < [www.pmb.eb.mil.br/Documentos/Normas%20Adm%PNR.pdf](http://www.pmb.eb.mil.br/Documentos/Normas%20Adm%PNR.pdf) >. Acesso em: 07 fev. 2007.

\_\_\_\_. Portaria nº 631, de 04 de dezembro de 2001. Aprova as instruções gerais para administração dos próprios nacionais residenciais do Exército (IG 50-01). Disponível em: < [www.pmb.eb.mil.br/Documentos/631.pdf](http://www.pmb.eb.mil.br/Documentos/631.pdf) >. Acesso em: 07 fev. 2007.

CADASTRO DE IMÓVEIS DA MARINHA - CADIMA: 3º Distrito Naval. v. I. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1977. Diretoria de Administração da Marinha. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de Patrimônio, Rio de Janeiro - RJ).

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da Cidade do Natal**. 3. ed. Natal: RN Econômico, 1999.

\_\_\_\_. **História do Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1955.

CASTRICIANO, Henrique. Lourival e seu tempo. **A República**, Natal, 03 jun. 1907.

CASTRO, Therezinha de. **História Documental do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.

CHING, Francis D. K. **Dicionário visual de arquitetura**. Tradução de Julio Fischer. São Paulo: Martins Fontes, 1999. Título original: *Visual dictionary of architecture*.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Economia e urbanização: O Rio Grande do Norte nos anos 70**. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.

\_\_\_\_\_. **Impacto urbano de uma base militar: a mobilização militar em Natal durante a 2ª Grande Guerra**. Natal: UFRN/CCHLA, 1995b. (Coleção Humanas/Letras). Mimeografado.

COLEÇÃO DAS LEIS DO BRASIL: da Republica dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935 – 41. Trimestral. (Acervo da Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro - RJ).

COSTA, Fernando Hippólyto da. **História da Base Aérea de Natal**. Natal: Universitária, 1980.

DANTAS, Manoel. **Natal daqui a cinqüenta anos**. Mossoró: ESAM, 1989.

DIÁRIO DE NATAL. Natal: mar. 1942 – jul. 1946. Diário. (Acervo do Jornal Diário de Natal).

DUARTE, Cristovão; ALCÂNTRA, Dora. O estabelecimento da rede de cidades no norte do Brasil durante o período filipino. In: ARAUJO, Renata (coord.). **Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português, 1415 – 1822**. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2001.

ESTADO DE GUERRA (Org.). **Indicador Alfabético por Actos Officiaes Geraes referentes ao Ministério da Guerra**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de História e Arquivos, Rio de Janeiro – RJ).

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO. **História do Exército Brasileiro**: perfil militar de um povo. Brasília: Serviço Gráfico da Fundação IBGE, 1972. (Acervo da Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro - RJ).

FILHO, Olavo de Medeiros. **Terra Natalense**. Natal: Fundação José Augusto, 1991.

FOREIGN FERRY NEWS. Natal: Apr. 1943 – May 1945. Diário. (Acervo do Centro de Aplicação Tática e Recompentamento de Equipagens - CATRE, Natal - RN).

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Universidade de Brasília, 1996.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e a Tecnológica, 2004.

LIMA, Pedro Antônio de. **Estado e Planejamento**: a experiência dos planos diretores de Natal (1974-1984). Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 1989.

\_\_\_\_\_. **Natal século XX**: do urbanismo ao planejamento urbano. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. **Arquitetura no Rio Grande do Norte**: uma introdução. Natal: Cooperativa Cultural Universitária, 2002.

MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro; KÓS, José Ripper. Desafios do urbanismo contemporâneo: considerações sobre a representação digital nas pesquisas urbanas. In: MACHADO, Denise et al. (org.). **Urbanismo em questão**. Rio de Janeiro: UFRJ/ PROURB, 2003.

MELO, Veríssimo de. **Natal há 100 anos passados**. Natal: UFRN, 1972.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. **Base Aérea de Natal**. Natal: 2006. (Acervo do Centro de Aplicação Tática e Recompentamento de Equipagens - CATRE, Natal - RN). Mimeografado.



MINISTÉRIO DA MARINHA. **História Naval Brasileira**. v. 5. Tomo II. Rio de Janeiro: Gráfica Editora do Livro LTDA, 1985. Serviço de Documentação Geral da Marinha. (Acervo da Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro - RJ).

MIRANDA, João Maurício Fernandes de. **380 anos de história foto-gráfica da Cidade de Natal**: 1599 - 1579. Natal: Universitária, 1981.

\_\_\_\_\_. **Evolução Urbana de Natal em 400 anos**: 1599 - 1999. v. VII. Natal: Prefeitura de Natal, 1999. (Coleção Natal 400 anos).

MONTEIRO, Rogério. **Natal 400 anos Depois**. Fotos de Giovanni Sérgio Rego. Florianópolis: Mares do Sul, 1999.

NATAL – RN. Disponível em: <[http:// pt.wikipedia.org/wiki/Natal-RN](http://pt.wikipedia.org/wiki/Natal-RN)>. Acesso em: 07 nov. 2006.

NOBRE, Paulo José Lisboa. **Entre o cartão-postal e a cidade real**: um estudo sobre paisagem e produção imobiliária em Natal/RN. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2001.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **De cidade a cidade**: o processo de modernização do Natal, 1889/1913. Natal: EDUFRN – Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1999.

OLIVEIRA, Luanda Jucyelle N. de. **Residências Militares**: Ecletismo, Protomodernismo e Modernismo. Monografia (Curso de Arquitetura e Urbanismo, Disciplina: História e Teoria da Arquitetura 03 - Orientadora: prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Edja Trigueiro) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2002.

OLIVEIRA, Luanda Jucyelle N. de; MELO, Roberta Oliveira N. **A remoção da favela Cidade do Sol frente às necessidades e expectativas de seus moradores**. Relatório Final (Curso de Arquitetura e Urbanismo, Disciplina Planejamento e Projeto Urbano e Regional 04 - Orientadora: prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ângela Lúcia de Araújo Ferreira) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Natal, 2004.

PEDREIRA, Flávia de Sá. **Chiclete eu misturo com banana**: carnaval e cotidiano de guerra em Natal. Natal: EDUFRN – Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2005.

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

PINTO, Lauro. **Natal que eu vi**. Natal: Imprensa Universitária, 1971.

PINTO, Lenine. **Natal, USA**. Natal: RN Econômico, 1995.

PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. **História Administrativa do Brasil: Organização e Administração do Ministério do Exército**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2001. (Coleção Uspiana Brasil 500 anos).

RELATÓRIO DE OBRAS ANUAIS DA BASE NAVAL DE NATAL. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha. 1941 -1953. Anual. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de História e Arquivos, Rio de Janeiro – RJ).

RELATÓRIO DOS SERVIÇOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha. 1937 – 1944. Anual. Apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Vice-Almirante Henrique A. Guilhem – Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de História e Arquivos, Rio de Janeiro – RJ).

RELATÓRIOS MENSAIS E INFORMAÇÕES DA BASE NAVAL DE NATAL. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha. jul. 1941 – dez. 1943. Mensal. Comissão de instalação da Base Naval de Natal. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de História e Arquivos, Rio de Janeiro – RJ).

RELATÓRIOS PARCIAIS REFERENTES AOS: ETA Belém, ETA Natal, ETA Recife, ETA Maceió, ETA Salvador e ETA Vitória. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1955. Comissão de Construção de Bases Navais. (Acervo do Serviço de Documentação da Marinha – Setor de História e Arquivos, Rio de Janeiro – RJ).

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Rio Janeiro: Imprensa Naval, jan. 1942 – dez. 1942. Bimestral. Ministério da Marinha. (Acervo da Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro - RJ).

\_\_\_\_. jan. 1943 – dez. 1945. Trimestral. Ministério da Marinha. (Acervo da Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro - RJ).

RIBEIRO, Maria Izabel Branco. (Coord.). **A II Guerra Mundial: O Brasil e Monte Carlos – Por quê? Como? Pra quê?** Memória do Exército brasileiro e do Jornal do Brasil. São Paulo: FAAP - Fundação Armando Álvares Penteado, 2005.

RODRIGUES, Arlete Moyses. **Moradia nas cidades brasileiras**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1989. (Coleção Repensando a Geografia).

ROSSI, ALDO. A arquitetura da cidade. Tradução de Eduardo Brandão. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001. Título original: L'architettura della città.

SANTOS, Paulo F. **Formação de cidades no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2001.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos blocos: 1930-1942**. O processo de envolvimento brasileiro na II Guerra Mundial. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1985.

SEMURB – Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Urbanismo (Org.). **Natal 400 anos depois**. Natal: Prefeitura Municipal de Natal; Banco Nordeste, 1999. (Coleção Natal 400 anos).

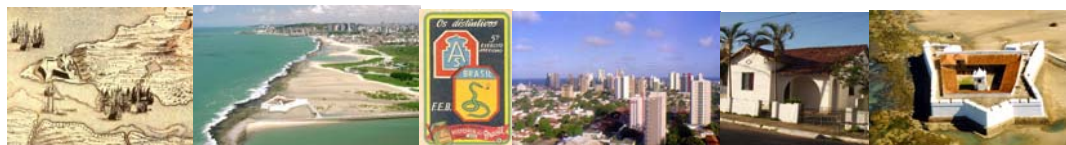
\_\_\_\_\_. **NATAL 2003: conheça melhor a nossa cidade**. Natal: Prefeitura Municipal de Natal, 2003. 1 CD – ROM.

SMITH JUNIOR, Clyde. **Trampolim para a vitória: os americanos em Natal-RN. Brasil durante a Segunda Guerra Mundial**. Natal: UFRN/ Ed. Universitária, 1992.








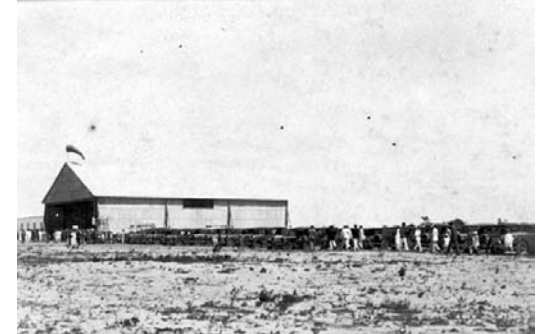
SOARES, Jamilson Azevedo. **Fragmentos do passado: uma (re)leitura do urbano em Natal na década de 20**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 1999.




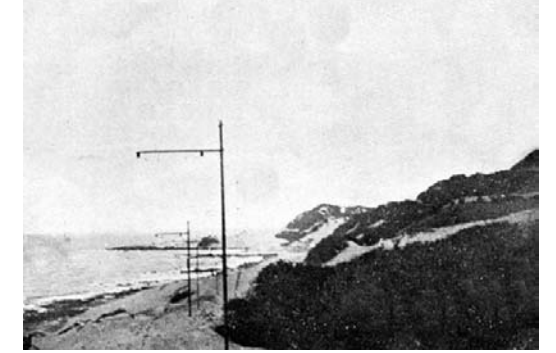




TRIBUNA DO NORTE. História do Rio Grande do Norte: fascículo 8 – Líderes e Oligarquias. Disponível em: < <http://tribunadonorte.com.br/especial/histrn/histrn-f8.htm> >. Acesso em: 07 fev. 2007.

|  |     |
|--|-----|
| <b>ANEXOS 01</b> – GALERIA DE FOTOS DE NATAL NA BELLE ÉPOQUE .....           | 155 |
| <b>ANEXOS 02</b> – GALERIA DE FOTOS DA BASE NAVAL DE NATAL .....             | 157 |
| <b>ANEXOS 03</b> – GALERIA DE FOTOS DA BASE NAVAL DE NATAL .....             | 164 |
| <b>ANEXOS 04</b> – VILA MILITAR .....  | 167 |
| <b>ANEXOS 05</b> – GALERIA DE FOTOS DAS VILAS MILITARES DA AERONÁUTICA ..... | 168 |
| <b>ANEXOS 06</b> – TRECHO DO DISCURSO DO PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS           | 170 |

**ANEXOS**

## ANEXOS 01 – GALERIA DE FOTOS DE NATAL NA BELLE ÉPOQUE.

|   |  |
|---|--|
|  <p data-bbox="373 622 794 656">Av. Café Filho (Circular) - Natal</p>  |    |
| <p data-bbox="248 680 794 741">Foto da Av. Circular, atual Av. Café Filho.<br/>Acervo Pessoal</p>   | <p data-bbox="858 680 1426 741">Foto da Av. Atlântica, atual Getúlio Vargas.<br/>Acervo Pessoal</p>  |
|  <p data-bbox="443 1070 794 1122">Av. Duque de Caxias<br/>1904 15</p> |   |
| <p data-bbox="325 1128 719 1189">Foto da Av. Duque de Caxias.<br/>Acervo Pessoal</p>  | <p data-bbox="954 1128 1326 1189">Foto da Av. Junqueira Aires.<br/>Acervo Pessoal</p>  |
|    |  <p data-bbox="882 1193 1257 1216">Avenida Tavares de Lira Natal - Rio Grande do Norte - Brazil.</p> |
| <p data-bbox="304 1576 735 1637">Foto do Cais da Tavares de Lira.<br/>Acervo Pessoal</p>  | <p data-bbox="922 1576 1358 1637">Foto da Avenida Tavares de Lira.<br/>Acervo Pessoal</p>  |
|    |    |
| <p data-bbox="236 1980 810 2040">Foto do relógio elétrico, importado de Paris.<br/>Acervo Pessoal</p>   | <p data-bbox="847 1980 1433 2040">Foto do hangar da Air France, no Campo de Parnamirim.<br/>Acervo Pessoal</p>   |

|  |  |
|--|--|
|   |              |
| <p>Foto do Aero Club.<br/>Acervo Pessoal</p>   | <p>Foto da Praça Augusto Severo.<br/>Acervo Pessoal</p>  |
|    |             |
| <p>Foto da Ponte Metálica de Igapó.<br/>Acervo Pessoal</p>   | <p>Foto do caminho para a Praia de Ponta Negra, atual Via Costeira.<br/>Acervo Pessoal</p>     |
|   |            |
| <p>Foto da Praia de Areia Preta.<br/>Acervo Pessoal</p>  | <p>Foto da Praia do Meio.<br/>Acervo Pessoal</p>   |
|   |            |
| <p>Foto de edificações da Panair, empresa de aviação americana que veio a substituir as companhias européias.<br/>Acervo Pessoal</p> | <p>Foto do encontro entre o presidente Vargas e o presidente Roosevelt.<br/>Acervo Pessoal</p> |

**ANEXOS 02 – GALERIA DE FOTOS DA BASE NAVAL DE NATAL.  
ACERVO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA – RJ**



Padaria, construída dentro da Base Naval.



Portão de acesso da Base Naval.



Cinema, construído dentro da Base Naval.



Casa de Força, para atender a Base Naval.



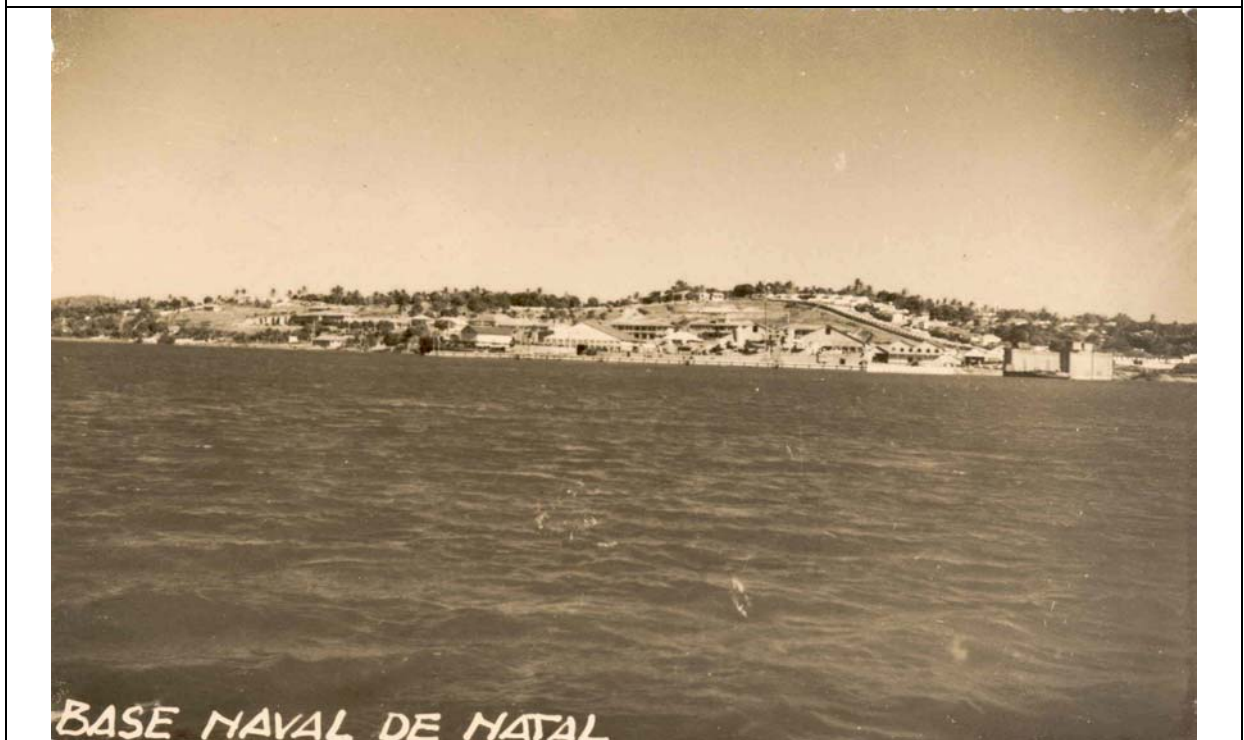
Correio, construído dentro da Base Naval.



Aeroporto Condor, vista lateral da Estação de Hidroaviões francesa, no Refoles.



Vista do Aeroporto Condor e da Escola de Aprendizes de Marinheiro, local de instalação da Base Naval de Natal.



Vista da Base Naval de Natal.



COMISSÃO DE INSTALAÇÃO DA BASE NAVAL DE NATAL

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE NATAL

Rio Grande do Norte - Brasil

Natal, 21 de Junho de 1941.

Exmo. Sr. Contra-Almirante ANY PARRERAS  
NATAL

A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE NATAL e o SINDICATO DOS COMERCIANTES do Rio Grande do Norte, legítimas representantes das classes conservadoras e produtoras do Estado, vivamente empenhados no logtreamento do ponte que liga esta Capital à Igapó, e que é justa aspiração do nosso povo, porque diminua e abrevia as comunicações entre varios municípios e esta capital, pedem venia para solicitar o valioso apoio de V. Excia., para a efetivação desta providencia que se passa nos seguintes itens:-

1º. - As comunicações entre esta Capital e os municípios de São Gonçalo, Ceará-Mirim, Touros e Taipú, que suprem em grande parte as necessidades da população de Natal, com verdura, leite, cereais, ovos, frutas, aves, lenha e carvão, sofrem grande demora por falta de uma ligação sobre o Rio Potengi, obrigando os caminhões e carros que demandam esta capital, fazer a viagem pela estrada da Macaíba, com o acrescimo de 20 à 30 quilometros.

2º. - As comunicações entre os municípios acima e esta capital, durante as invernações que duram geralmente de Janeiro à Julho, ficam interrompidas totalmente, com enormes prejuizos das populações desta cidade e de outros municípios, as quais ficam privadas dos suprimentos abundantes no item anterior. Isto porque não existe nenhuma ponte, pontilhão ou qualquer meio que permita transpor os rios durante o inverno, cujos leitos assento nas épocas sêcas são trafegaveis.

3º. - Além dos municípios citados, mais proximos desta Capital, onde se acham enervados os grandes vales húmidos dos rios Potengi, Ceará-Mirim, Maxaranguape e outros, de enormes possibilidades agricolas, que certamente terão grande aumento em sua produção, se houver mais facilidade e garantia de comunicação com a capital, existem ainda diversos municípios, como sejam Baixa-Verde, São José, Lagoa, Angicos, Assú, Macaú e Mossoró, que seriam igualmente beneficiados, porquanto já existindo uma estrada carroçavel de Igapó a Lagoa, entre os rios Potengi e Ceará-Mirim, seria a referida estrada utilizada em suas comunicações com a capital, com a economia de 120 quilometros de percurso entre esta e a estrada trunco da Inspectoria de Sêcas.

4º. - À peiza razão acima que visa auxiliar para a valiosa e eficiente colaboração de V. Excia. junto aos poderes federais, afilia de

Continua na próxima página.

N. N. — COMISSÃO DE INSTALAÇÃO DA BASE NAVAL DE NATAL

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE NATAL

2 - (Continuação)

ser feito o lastreamento da ponte da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte sobre o Rio Potengi, ligando esta cidade à Vila de Igapó, no município de São Gonçalo. Essa providência Sr. Contra-Almirante, já tem sido por varias vezes pleiteada, mas a falta de meticoloso exame do assunto, do estudo das vantagens reais e grandes, que esse lastreamento nos traria, pela redução de distancias, facilidade de transporte, economia de combustivel para caminhões e carros empregados no trafego que demandam os municipios citados, tem sido retardada injustamente.

Mas, agora, que tudo está indicando que esta nossa cidade, vai ter a sua população aumentada, com a construção da Base Naval, cujos servicos estão confiadoss á comprovada e patriótica direção da V. Excia., com instalação de maiores bases aéreas, aumento de efetivo das forças federais, essa medida, a nosso ver, não pode mais ser retardada, por atender também as necessidades estrategicas de nosso porto, decorrente de mais facil e rapida comunicação com o interior.

Assim sendo Sr. Contra-Almirante, fazemos a entrega deste resumido memorial, no qual estão enumeradas as mais legitimas aspirações e vantagens decorrentes do lastreamento da ponte sobre o rio Potengi, certo de que encontraremos da parte da V. Excia., o mesmo decidido apoio que tem sabido dispensar a todas as empreendimentos que visam o bem estar e engrandecimento de nossa querida Patria, nesta hora de construção e trabalho.

Aproveitando o ensejo, apresentamos a V. Excia. com nossos protestos de elevada estima e mui distinta consideração.

Respeitosas Saudações

(Assinado)

Manna Durgal  
Presidente da Associação Comercial  
de Natal

(Assinado)

Bergio Texeira  
Presidente do Sindicato dos Comerciantes  
do Rio Grande do Norte

Comissão de Instalação da Base Naval de Natal, em 29/7/1941.

*Conferir a copia com o original*  
*Manna Durgal*

Carta da Associação Comercial de Natal, destinada a Comissão de Instalação da base Naval de Natal, datada de 21 de julho de 1941.

4.4. - ESTUDO DE INSTALAÇÃO DA BASE NAVAL DE NATAL

MEIDAS PRECISAS A MELHORAR AS CONDIÇÕES DE SUPRIMENTO  
DE VÍVERES À CIDADE DE NATAL

1 - Um exame, mesmo ligeiro, do abastecimento de gêneros de primeira necessidade à esta capital, demonstra quão dependente é da importação de outros Estados e, ainda, como é deficiente em relação a certos alimentos indispensáveis a uma região normal, que, dada a sua extensão, atingem a preço inacessíveis à grande maioria da população.

2 - Essa situação tende agravar-se seriamente com a vinda de numerosas forças armadas para a base militar aqui criada, constituindo, assim, um problema de caráter tanto social como estratégico.

3 - As medidas que se nos afiguram indicadas para enfrentar tais dificuldades são as seguintes:

- a) aproveitamento das possibilidades agrícolas da zona do agreste que, pelas suas condições naturais e proximidade, pôde se converter num celeiro desta capital;
  - b) drenagem de diversos vales situados nessa zona, visando o aumento das áreas cultiváveis;
  - c) redução das tarifas, ao mínimo possível, para o transporte de gêneros de primeira necessidade;
  - d) melhoramento das vias de comunicação que servem à esta capital, sobretudo as rodovias dentro da referida zona do agreste;
  - e) adaptação da ponte ferroviária de Igapó ao tráfego de caminhões e outros veículos;
  - f) organização do serviço de transporte dos centros produtores para esta capital, interessando nesse serviço as linhas regulares existentes;
  - g) o desenvolvimento da indústria da pesca;
  - h) construção e instalação nesta capital de um frigorífico de modo a assegurar um suprimento regular de frutas, ovos, leite, peixe, carne, etc.;
  - i) incentivar a construção, por particulares, de silos para conservação de cereais, farragens, etc.;
  - j) criação nesta capital de entrepostos, para recebimento, venda e distribuição de produtos;
  - k) auxiliar a organização, das cooperativas de produção agro-pesqueira.
- 4 - A exploração, intensiva, da zona do agreste, deve ter em vista, principalmente, a obtenção de legumes, frutas, ovos, leite, cereais, etc. Para isso, faz-se mister, entre outras, as seguintes providências:
- a) distribuição, em larga escala, de mudas de árvores fruti-

Continua na próxima página.

2.2. - UNIDADE DE INSTRUÇÃO DA BASE NAVAL DE NATAL.

feras, de sementes de hortaliças, cereais, etc;

b) empréstimo ou venda pelo custo, de preferência ao pequeno produtor, de máquinas agrícolas;

c) fornecimento gratuito de material para combate às pragas e moléstias da lavoura;

d) demonstração prática aos agricultores, gratuitamente, das vantagens da cultura racional;

e) facilidades à instalação de granjas para a produção de leite, manteiga, aves, ovos, etc., mediante empréstimo ou venda pelo custo de reprodutores, incubadoras, feansteadiras, etc.;

f) assistência técnica, agrônoma e veterinária, gratuita.

As medidas acima indicadas devem ser tomadas, de preferência, por intermédio ou com a colaboração das cooperativas agro-pecuárias.

5 - O problema do abastecimento à cidade de Natal, pela sua complexidade, exige a criação de um órgão especial para estudá-lo e resolvê-lo, pois, do contrário teriam que intervir na sua solução diversos órgãos da administração pública, os quais, além de independentes entre si, o que dificultaria uma ação harmoniosa do conjunto, estão sujeitos a burocracias que prejudicam consideravelmente a sua eficiência.

6 - Como a situação é de emergência, só um órgão de emergência como, por exemplo, uma Comissão de Abastecimento, com poderes de emergência estaria em condições de, satisfatoriamente, assumir tal responsabilidade.

7 - A Comissão de Abastecimento teria à sua disposição recursos suficientes, em tempo oportuno e com o mínimo possível de formalidades burocráticas, sem prejuízo, todavia, do mais rigoroso exame de sua aplicação.

O pessoal seria recrutado, todo ou em grande parte, nas repartições públicas, e o material, sempre que possível, requisitado às mesmas repartições.

8 - A Comissão de Abastecimento, composta de três membros, de escolha do governo Federal, teria, inicialmente, uma verba de 300:000:00, movimentada pelo respectivo Chefe, por intermédio do Banco do Brasil.

As despesas de pessoal, material, transportes, etc., seriam de autorização do Chefe da Comissão, sujeitas, porém, a aprovação dos demais membros.

9 - A Comissão de Abastecimento, teria à sua disposição, no todo ou em parte, as propriedades agrícolas pertencentes aos governos Federal e estadual, preferentemente as localizadas na zona do agreste, afim de assegurar maiores facilidades em seu plano de ação.

A construção e instalação do frigorífico, acima previsto, seria por conta da Prefeitura de Natal, com o auxílio financeiro da Comissão de Abastecimento, sob cujo controle fiscal e funcionamento do referido frigorífico, bem com o entreposto, ao mesmo tempo.

Continua na próxima página.

M.M. — COMISSÃO DE INSTALAÇÃO DA BASE NAVAL DE NATAL.

MEDIDAS TENDENTES A MELHORAR AS CONDIÇÕES DE SUPRIMENTO DE  
VÍVERES À CIDADE DE NATAL.

Natal, 18 de Julho de 1941.

(assinado)

Juvencio Maria de Lira

JUVENCIO MARIA DE LIRA

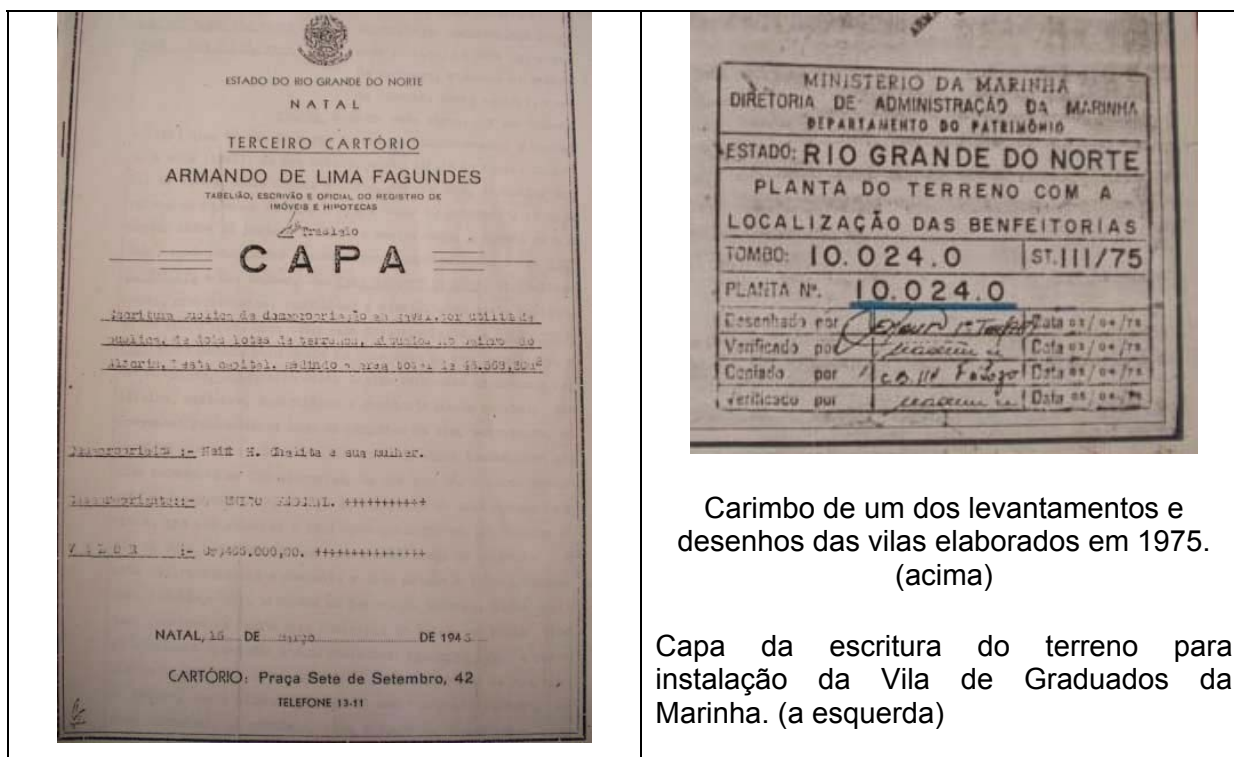
Chefe da Seção

Comissão de Instalação da Base Naval de Natal, em 29 de Julho de 1941.

*Transferir a caixa com o original —*  
*Juvencio Maria de Lira*

Medidas tendentes a melhoras as condições de suprimento de víveres á cidade de Natal.  
Comissão de Instalação da Base Naval de Natal, datada de 29 de julho de 1941.

**ANEXOS 03 – GALERIA DE FOTOS DA BASE NAVAL DE NATAL.  
ACERVO DA BASE NAVAL DE NATAL**



Carimbo de um dos levantamentos e desenhos das vilas elaborados em 1975. (acima)

Capa da escritura do terreno para instalação da Vila de Graduados da Marinha. (a esquerda)

Prefeitura Municipal de Natal, conforme cartas de aforamento =  
numeros 1.121 e 1.122, expedidas em 23 de abril de 1927, as =  
quais se acham devidamente transcritas no Registro Geral de  
Imoveis, desta capital, no livro 3-D, sob, digo, livro 3-D, da  
Transcrição das Transmissões, às fls. 163 á 165, sob numeros =  
de ordem 277 e 276, respectivamente; que tendo o Governo da U-  
nião Federal, pelo Decreto Lei nº 8.726, de 18 de janeiro de  
1946, desapropriado por utilidade pública, os terrenos acima=  
descritos, afim de serem nos mesmos construída uma Vila Opera-  
ria para a Marinha de Guerra, têm justo e acórdado com a mesma  
União, que essa desapropriação se faça amigavelmente, o que o-  
ra efetivamente fazem, pela presente escritura, pela qual eles=  
outorgantes declaram, que cedem e transferem a ela União Fede-  
ral, os terrenos acima descritos, pelo preço e quantia certa da

Destaque para o trecho da Escritura, onde a Vila Militar é chamada de Vila Operária.

TEMPO DE CIDADANIA

GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

INTIMAÇÃO Nº 008698

Nome ou razão social: Vila Naval

Endereço para correspondência Rua dos Reis, 219 (PRENAN)

Bairro Alcides Fone: \_\_\_\_\_

Endereço da obra: o mesmo

Pontos de referência: Vila Naval.

Intimado a Paralisa todas as atividades referentes ao fechamento das ruas

no prazo de 05 dias  
conforme leis: do plano diretor 3.175/84 Art. 219, 221, 231 com base na Lei  
Código de obras nº 1.894/69 Art. complementar 04/94, art. 82 do P.D.N.  
e do meio ambiente 4.100/92 Art. \_\_\_\_\_

O não cumprimento da intimação implicará na aplicação das penalidades previstas em Lei recebida  
por Regimento Armador Dias

Qualificação 2º Sargento

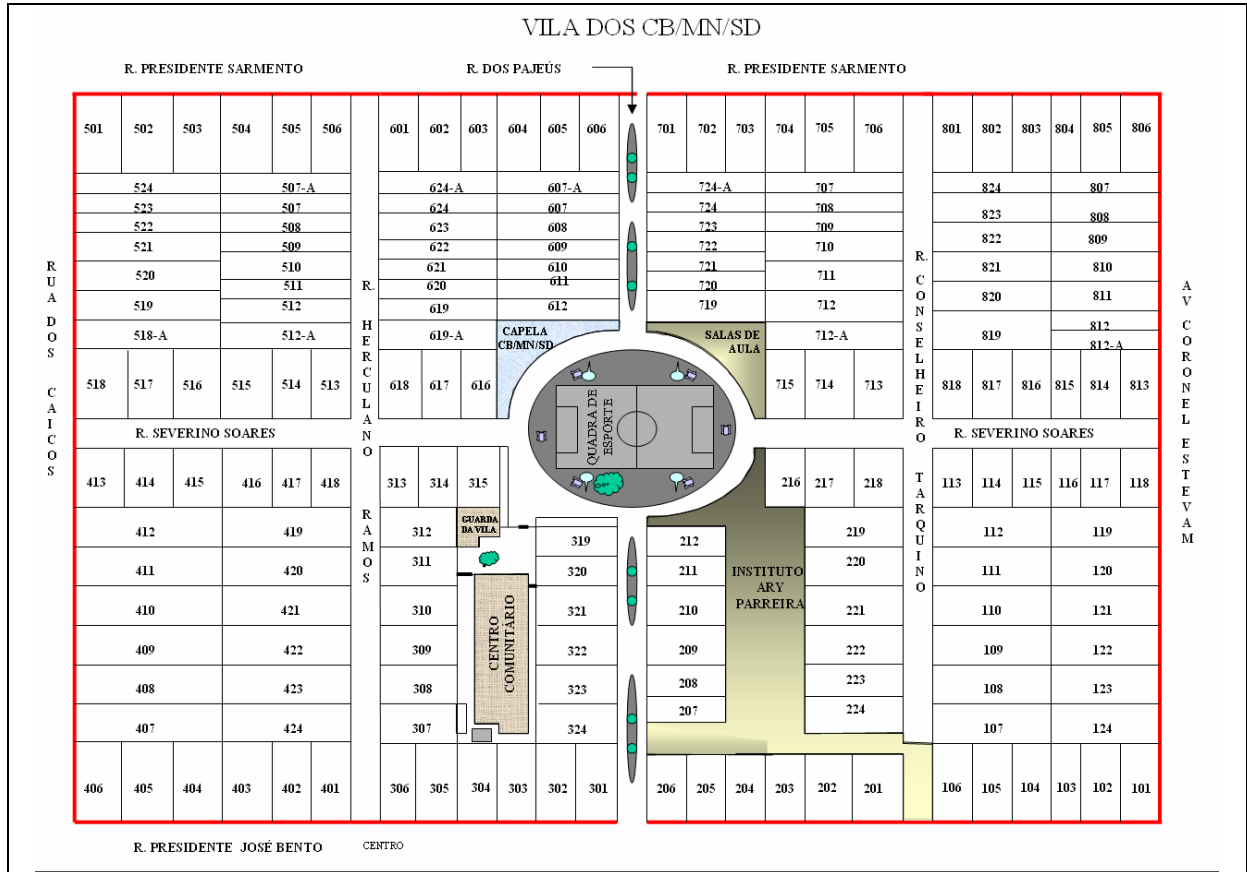
\_\_\_\_\_  
ENTE

\_\_\_\_\_  
FISCAL

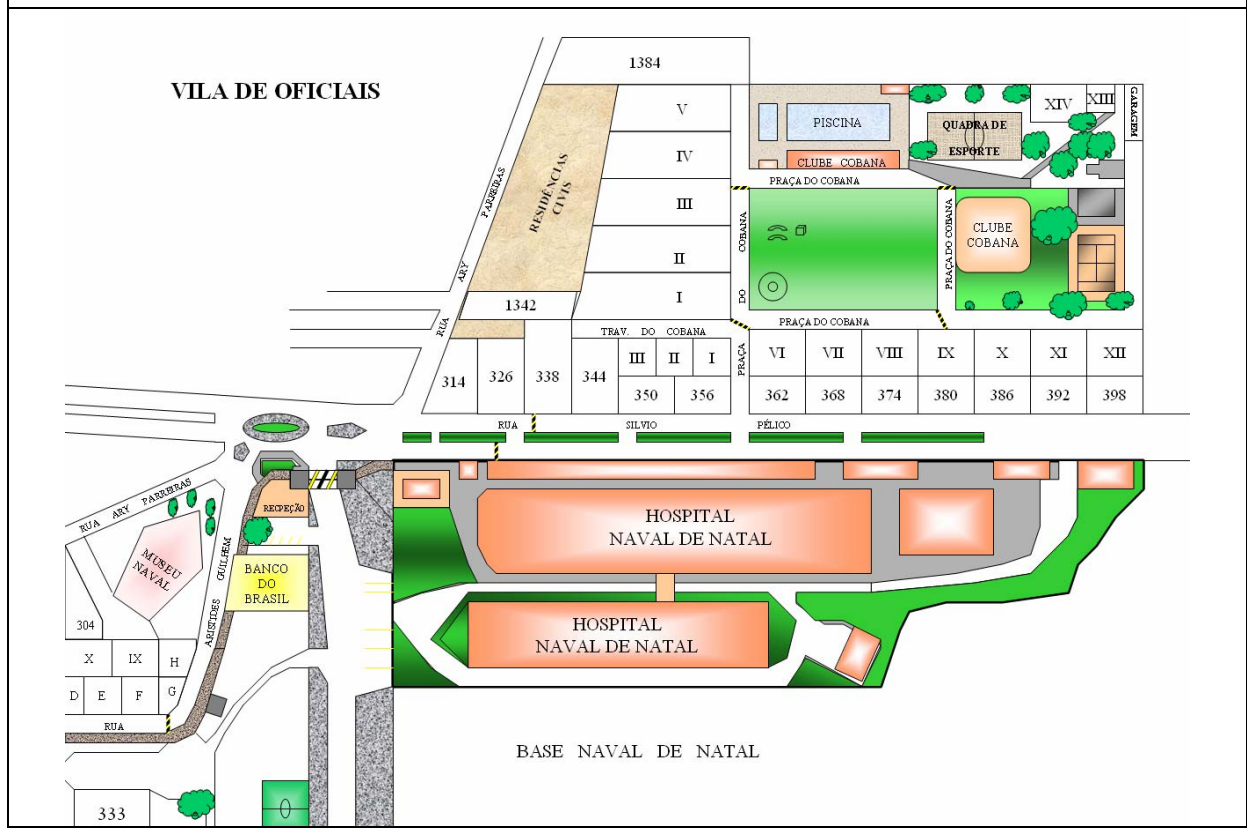
VISTO Hande PLANAT-FISCALIZAÇÃO NATAL(RN) 08 / 10 / 98  
Supervisora: Fca. Fátima de O. Andrade  
Eng. Civil - CRE- 2196 - D

End.: Rua Frei Miguelinho, 116 - Ribeira - Fone (084) 211-4808 - Natal/RN - C.G.C. 09.122.987/0001-91

Intimação da Prefeitura Municipal de Natal, referente a construção do muro de fechamento das ruas da Vila de Graduados da Marinha. O embargo não foi atendido.



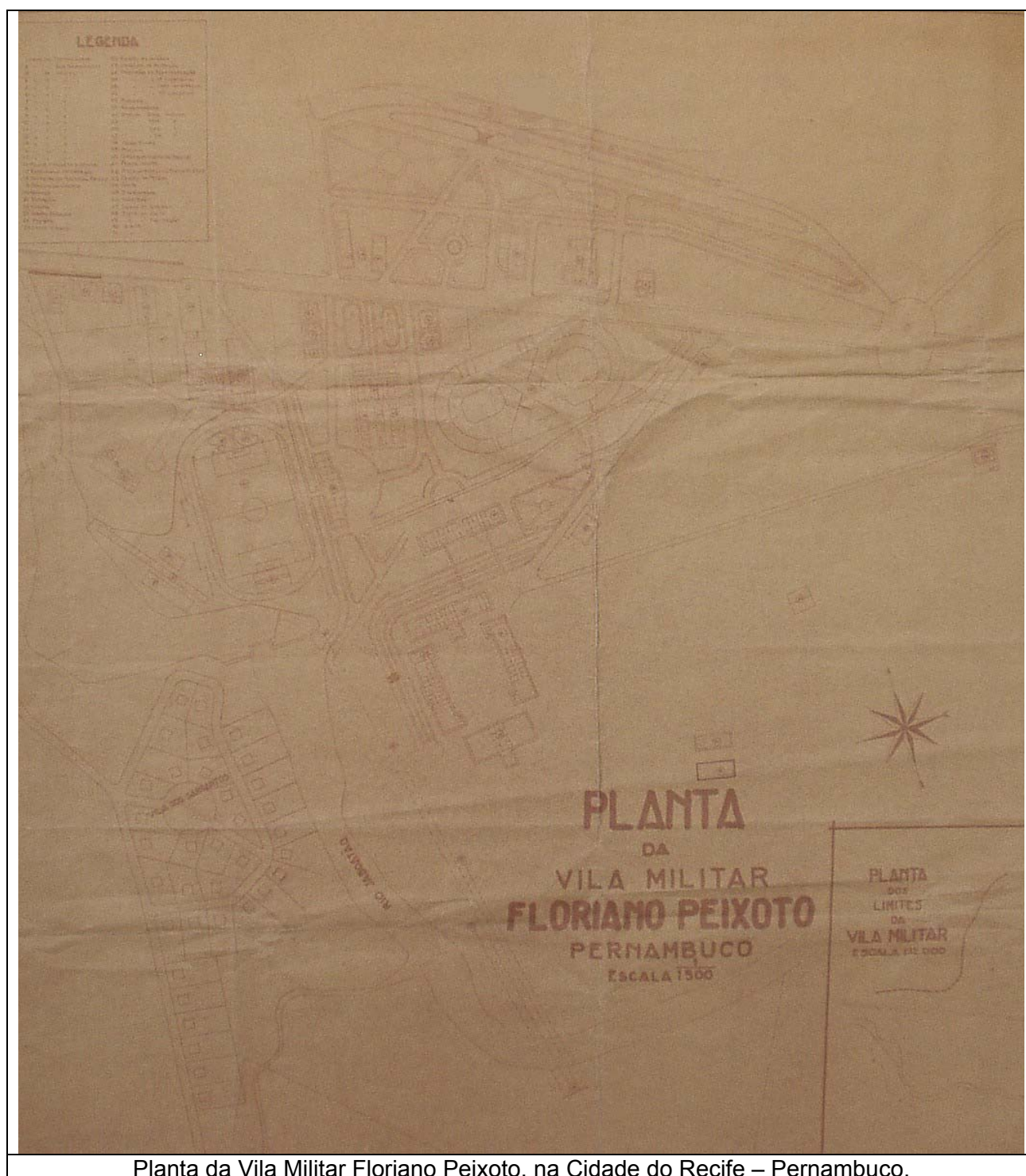
Vila de Graduados da Marinha.



Vila de Oficiais da Marinha.









**ANEXOS 04 – VILA MILITAR.**  
ACERVO DO ARQUIVO HISTÓRICO DO EXÉRCITO.



Planta da Vila Militar Floriano Peixoto, na Cidade do Recife – Pernambuco.

## ANEXOS 05 – GALERIA DE FOTOS DAS VILAS MILITARES DA AERONÁUTICA.

|   |   |
|---|---|
|    |   |
| <p>Vila dos Sub-Oficiais e Sargentos, no município de Parnamirim.<br/>Acervo da Base Aérea de Natal</p>   | <p>Vila dos Oficiais, dentro da Base Aérea.<br/>Acervo da Base Aérea de Natal</p>   |
|   |    |
| <p>Conjunto Habitacional Augusto Severo.<br/>Vila dos Sub-Oficiais e Sargentos, dentro do espaço urbano do município de Parnamirim.<br/>Acervo da Base Aérea de Natal</p> | <p>Conjunto Habitacional Santos-Dumont.<br/>Vila de Cabos, Taifeiros e Civis, dentro da Base Aérea.<br/>Acervo da Base Aérea de Natal</p> |
|    |   |
| <p>Vila dos Sub-Oficiais e Sargentos.<br/>Acervo Pessoal</p>  | <p>Vila dos Oficiais.<br/>Acervo Pessoal</p>  |



Vila dos Oficiais.  
Acervo Pessoal



Vila dos Cabos.  
Acervo da Base Aérea de Natal



Vila dos Cabos.  
Acervo da Base Aérea de Natal



Vila dos Cabos.  
Acervo da Base Aérea de Natal

## ANEXOS 06 – TRECHO DO DISCURSO DO PRESIDENTE GETÚLIO VARGAS.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Noticiário. Rio Janeiro: Imprensa Naval, ano LXIV, n. 4, 5 e 6, out., nov., dez. 1945. Trimestral. Ministério da Marinha. (Acervo da Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro - RJ).

| SUMÁRIO  |     |
|--|-----|
| Quarto Centenário do Descobrimento do Amazonas — Capitão de Mar e Guerra Diólio I. A. da Costa .....                     | 9   |
| Esquadra de evoluções — (Continuação) — Capitão de Corveta Alalberto Rechsteiner .....                                   | 27  |
| Retalhos de Navegação — Capitão de Mar e Guerra Evandro Santos e Capitão de Fragata Renato Bayardino .....               | 41  |
| Direito Internacional Público — Bloqueio — Capitão-Tenente A. M. Braz da Silva .....                                     | 59  |
| A Linguagem do Mar e sua origem — Capitão-Tenente Elliot Runney — Trad. de S. de S. ....                                 | 67  |
| Capitão de Mar e Guerra José Augusto Vinhas — Redação O Encarregado de Navegação — Capitão-Tenente Newton Tornaghi ..... | 81  |
| Economia de Forças?, ou melhor, "Distribuição de Forças?" — Capitão de Fragata Carlos Penna Botto ....                   | 89  |
| Revista de Revistas — A. R. ....   | 137 |
| Aviões e Submarinos — C. F. X. ....  | 157 |
| Respiça .....  | 193 |
| Bibliografia — D. C. ....  | 213 |
| Noticiário .....   | 227 |
| Necrologia .....   | 239 |

[...] Malgrado o esforço bélico em que estamos empenhados, não detivemos o impulso dado às iniciativas de alcance coletivo e relacionadas com a solução dos grandes problemas nacionais. A Usina Siderúrgica da Volta Redonda entrará breve em pleno funcionamento; a Fábrica de Motores de Avião, completamente equipada, começará a produzir no ano próximo e o mesmo acontecerá com a Fábrica de Aviões de Lagoa Santa; continuam em execução as obras do Nordeste, as de saneamento da Baixada Fluminense e do Vale Amazônico e as de prevenção das cheias e aproveitamento do potencial hidráulico do Rio-Grande-do-Sul; a exploração sistemática de minérios e a colonização do Vale do Rio Doce, com as obras complementares de retificação da Estrada de Ferro Vitória-Minas e as modernas instalações do novo embarcadouro de minério; o prolongamento dos ramais de penetração no hinterland; as retificações do traçado do ramal São-Paulo-Rio e o prosseguimento da eletrificação da

Estrada de Ferro Central do Brasil; a instalação da nova Escola Militar de Rezende, que pode ser considerada padrão do ensino militar na América do Sul; o reaparelhamento material da Marinha de Guerra, com as unidades adquiridas nos Estados-Unidos e outras construídas nos nossos estaleiros; a encomenda de mais navios para a Marinha Mercante; os novos aeroportos; os sanatórios, hospitais, escolas técnicas e a Universidade Rural; a organização dos territórios de fronteiras; a instalação das usinas de alumínio e cobre; as explorações colonizadoras dos vales do Araguaia e Xingu; a colonização e o aproveitamento da força hidráulica do Vale do São Francisco com o objetivo de fornecer ao Nordeste energia elétrica abundante e barata; a instalação das colônias agrícolas regionais – tudo isso atesta de modo claro e insofismável a ação persistente e ordenada do governo, apesar das deficiências de máquinas e materiais de importação.

Quanto à nossa posição internacional, nunca como agora foi tão sólida e prestigiosa. A manutenção dos nossos compromissos externos, a firme determinação de cumpri-los, a participação ativa na luta contra os agressores, a presença das nossas tropas nos campos de batalha da Europa – criaram-nos situação verdadeiramente excepcional. [...]