

## Mapas que revelam um olhar: a expansão urbana de Natal sob a ótica de fatores estratégicos

*Valério Augusto Soares de Medeiros*

Pesquisador Associado da Universidade de Brasília, Arquiteto da Câmara dos Deputados

[medeiros.valerio@uol.com.br](mailto:medeiros.valerio@uol.com.br)

*Edja Bezerra Faria Trigueiro*

Professora Associada do Departamento de Arquitetura da UFRN/CT

[edja.trigueiro@oi.com.br](mailto:edja.trigueiro@oi.com.br)

*Ana Paula Borba Gonçalves Barros*

Doutoranda do PPGT/UnB, Pesquisadora do IPEA

[anapaulabgb@yahoo.com.br](mailto:anapaulabgb@yahoo.com.br)

### RESUMO

Natal, cidade inserida no contexto de efetivação da posse portuguesa na colônia do Brasil, foi de importância capital para a chamada Conquista Leste-Oeste: da Fortaleza dos Reis Magos partiram as esquadras que resultaram na fundação/tomada de Fortaleza, São Luís e Belém, em princípios do século XVII. Entretanto, a despeito do fato de que aspectos geográficos e estratégicos tenham historicamente papéis marcantes na definição das etapas sucessivas de transformação e ocupação urbana, conforme comprovam relatos e cartografia histórica disponível, Natal, por quase três séculos, pouco se desenvolveu além da praça portuguesa de fundação. A partir do resgate da mapografia disponível e da compilação de narrativas históricas, o presente estudo objetiva analisar o processo de gênese e expansão urbana da capital potiguar, inserindo-o na lógica da formação dos núcleos urbanos brasileiros entre os séculos XVI e XVII, e enquadrando-o no contexto luso-espanhol resultante da União Ibérica. O trabalho compreende uma pesquisa historiográfica de cunho mais amplo, dedicada a proceder com uma revisão dos documentos e fontes existentes sobre as origens de Natal, buscando discriminar as razões que levaram a sua implantação, bem como analisando a consolidação urbana e arquitetônica observando o fator estratégico de localização do sítio. Dos achados, a interpretação que a posição geográfica do lugar foi decisiva em três momentos responsáveis pela transformação da cidade, imprimindo as etapas e o conjunto arquitetônico que atualmente remanesce: (1) na fundação, em 1599, quando Natal nasce, e consta ter sido fundada já como cidade, sem nunca ter sido vila ou povoação; (2) nas primeiras décadas do século XX, quando, nos primórdios da aviação, Natal torna-se um elo para estabelecimento dos eixos viários para rotas Europa-América do Sul; e (3) durante a II Grande Guerra, quando a cidade abriga bases militares, o que traria conseqüências expressivas para a expansão urbana posterior, especialmente ao longo das décadas de 60 e 70.

**PALAVRAS-CHAVE:** Natal, Fatores Estratégicos, Expansão Urbana

## I. PREMISSAS

A cidade do Natal apresenta peculiaridades quanto à formação e ao crescimento do seu núcleo urbano, especialmente em razão da ausência de um conjunto arquitetural expressivo dos seus 410 anos completados em 2009. Ao que parece, aspectos estratégicos e geográficos se relacionam a tais peculiaridades, ao definirem etapas sucessivas de transformação e ocupação urbana, embora Natal, por quase três séculos, pouco tenha se desenvolvido além do seu núcleo de fundação, situado na Praça André de Albuquerque.

O presente estudo objetiva explicitar o processo de gênese da capital potiguar, inserindo-o na lógica de formação dos núcleos urbanos brasileiros entre os séculos XVI e XVII, e no contexto luso-espanhol resultante da União Ibérica, e rebatendo-o para etapas posteriores de sua expansão. O trabalho compreende uma pesquisa historiográfica de cunho mais amplo, fundamentada na revisão de documentos e fontes existentes sobre as origens de Natal, de modo a discriminar as razões que levaram a sua implantação e analisar o fator estratégico subjacente à sua consolidação em termos urbanos e arquitetônicos.

O surgimento de Natal se insere na lógica de ocupação efetiva da colônia promovida por Portugal em finais do século XVI, consistindo em uma etapa fundamental do que viria a ser chamada *conquista Leste-Oeste*. Nesse objetivo, por determinação régia, ordena-se a expulsão dos corsários, a construção de uma fortaleza e a fundação de uma cidade em terras da Capitania do Rio Grande. Constrói-se, portanto, em 1598, baseado no ideário antropomorfo das teorias renascentistas italianas, a Fortaleza dos Reis Magos, situada na foz do Rio Potengi. A 25 de dezembro de 1999, funda-se a cidade do Natal no platô elevado à margem direita do Potengi, onde hoje se situa o bairro da Cidade Alta (Figura 1). Consta que Natal nasce cidade, sem nunca ter sido vila ou povoação (CASCUDO, 1980), e assim prossegue por todo o período colonial, apesar de sua dimensão e importância econômica não justificarem tal título.

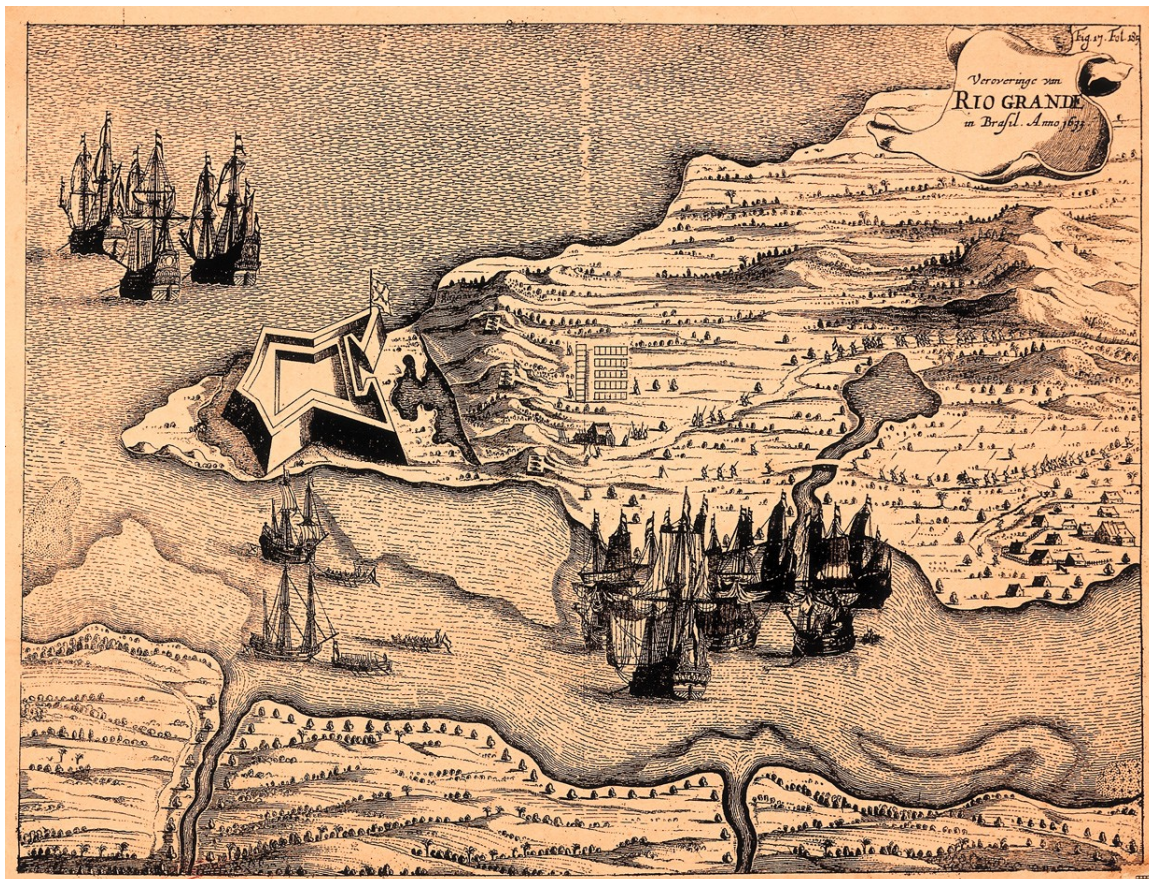


Figura 1 - A barra do Rio Grande (Potengi), em 1633 (Título do mapa: "Veroveringe van RIO GRANDE in Brasíl. Anno 1633"): em destaque, a Fortaleza dos Reis Magos; à direita, um conjunto de casas representando a cidade. Fonte: REIS FILHO (2000)

Num segundo momento, nas primeiras décadas do século XX, a aviação “redescobre” o assentamento, em razão de sua proximidade com a África (Figura 2), como ponto de pouso na rota América e Europa/África, no qual aterrissam vanguardas e “modernidades”. Finalmente, com o advento da II Guerra, a posição estratégica é retomada e bases militares instaladas, incluindo-se a americana, episódios que se apresentam como fatores importantes para a definição da expansão da cidade, acelerada drasticamente nas décadas de 60 e 70.



Figura 2 - A posição estratégica de Natal, ponto mais avançado do “saliente nordestino” em direção a África e Europa.

## II -. UMA REVISTA HISTÓRICA

### II a. A União Ibérica e a Conquista Leste-Oeste

A história da conquista da Capitania do Rio Grande, a maior dentre as Capitânicas Hereditárias criadas pelos portugueses na América, se insere na lógica luso-espanhola resultante da unificação das Coroas Ibéricas ocorrida em 1580, quando Felipe II, o monarca espanhol, assumiu o trono português. A consequência direta e imediata para o Brasil, formalizada a unificação e transferidas para cá as disputas e rivalidades da Coroa Espanhola na Europa, foi a invasão de diversas cidades, principalmente aquelas situadas no Nordeste brasileiro, em razão da proximidade geográfica.

“Com a mudança da conjuntura política europeia, os países inimigos da Espanha [...] promoveram ataques ao litoral brasileiro, estimulados por razões político-militares [...] e econômicas [...]” (KOSHIBA e PEREIRA,

1987). Do período resultaram as incursões francesas no Rio de Janeiro (1583), Santos (1583), Ilhéus (1594), Recife (1595), Rio Grande e Paraíba (1597), e Maranhão (1612), onde fundaram a cidade de São Luís; bem como os ataques ingleses a Salvador (1587), Santos (1591) e Recife (1595); e as invasões holandeses por todo o Nordeste brasileiro a partir de 1599, quando chegam a estabelecer a colônia da Nova Holanda, atingindo as terras desde o atual estado de Alagoas até o Maranhão, sob o governo do Conde Maurício de Nassau.

Apesar de paradoxal, as incursões estrangeiras ao território brasileiro acabaram por caracterizar o período dos Filipes como uma época de penetração e conquista, ampliando e garantindo a posse lusitana das terras no Novo Mundo. Este processo se deu tendo em vista que muitos territórios pertencentes legalmente a Portugal, por definição do Tratado de Tordesilhas, continuavam desocupados e à mercê de tais invasões.

Segundo WRIGHT e MELO (1985), a época dos “Filipes foi um período de penetração e conquista. Eis a sua grande epopéia. Desde a conquista da Paraíba em 1584 até a ocupação do Pará, em 1616, há toda uma história importante, pouco explorada [...]. Capistrano de Abreu reputava a história da conquista do Nordeste uma das partes mais importantes de toda a história do Brasil. Poder-se-ia pensar nesta conquista como fruto exclusivo da mudança dos métodos e orientação geral da política colonial possibilitadas pelos Filipes de Espanha [...]. O movimento para o Norte seria mais deliberadamente uma política do período dos Filipes, traçada e executada em obediência a planos concretos. Além do povoamento, da penetração, da fundação das cidades e de abertura de caminhos, fatos realizados durante o período dos Filipes, cumpre assinalar, talvez, o mais importante aspecto deste período. É que, ao iniciar-se o mesmo, os franceses eram, na verdade, inimigo muito mais sério e onipresente do que se pode supor. A conquista do Nordeste e Norte foi uma conquista feita aos franceses [...]”.

O discurso subjacente à conquista baseava-se em duas facetas, expulsar os “invasores” e garantir a posse efetiva da terra, da qual resultou a *expansão Leste-Oeste*, ocorrida da Paraíba até o Pará. Frei Vicente do SALVADOR (1975), ao finalizar o capítulo referente à conquista das terras do Rio Grande e da fundação da cidade do Natal, afirma: “e sobre todos estes cômodos foi de muita importância povoar-se e fortificar-se o Rio Grande para dali tirar aquela ladroeira dos franceses”.

A conquista Leste-Oeste, isto é, das terras ao Norte da Capitania de Pernambuco, tornava-se, mais do que uma conveniência, e sim uma necessidade para a manutenção da colônia portuguesa do Brasil. Os ataques constantes de franceses, ingleses e holandeses punham em cheque a soberania ibérica e se transformavam em ameaças latentes uma vez que os corsários, fazendo acordos com os índios, dificultavam ainda mais as relações entre os portugueses e o gentio. Nas palavras de Hélio VIANNA (1965), “somente depois de iniciado o período de união das Coroas Ibéricas (1580/1640) é que pode ser empreendida a definitiva conquista da orla litorânea que vai da Paraíba ao estuário do Rio Pará [...]. O devassamento devido às donatarias [...], apenas atingia, até o início dessa fase, a Capitania de Itamaracá, daí para o Norte mostrando-se hostis os indígenas, muitas vezes em boas relações com os entrelopos franceses [...]. As conquistas, sucessivamente realizadas, entre 1580 a 1616, em um período, portanto, relativamente curto, da Paraíba, Sergipe D’El-Rei, Rio Grande, Ceará, Maranhão e Grão-Pará – ocorreram em conseqüência da gradativa execução de um plano político de maior alcance”.

O quadro então está formado: após o fracasso do sistema das Capitânicas Hereditárias, grande parte das extensões territoriais da colônia permanecia isolada, sem nenhum elemento de colonização que demarcasse a propriedade portuguesa definitiva. Com a União Ibérica, as incursões estrangeiras se acentuaram e obrigaram os lusitanos a conquistarem as terras que lhes eram, em tese, de propriedade. Dessa forma, estando Portugal e Espanha unidos, consolidam-se as terras portuguesas e os limites do Brasil avançam sobre os domínios espanhóis, dissolvendo as fronteiras da colônia.

VIANNA (1965) complementa que “[...] pela orla marítima fixaram-se os portugueses, durante o domínio espanhol, até 1640, da Baía de Paranaguá ao Rio Oiapoque, enquanto em 1580 apenas estavam contidos entre Cananéia e Itamaracá [...]. Efetivou-se, portanto, dentro do período de sessenta anos de união das Coroas Peninsulares, não só a conquista do Nordeste e Norte, da Paraíba ao Grão-Pará, como a de quase toda a Amazônia [...]. Para o Sul, pelo interior, avançaram as bandeiras vicentinas de caça ao índio, destruindo as reduções jesuíticas [...], muito contribuindo para a definitiva incorporação dessas regiões fronteiriças no conjunto nacional brasileiro [...]”.

O domínio lusitano, antes restrito à área compreendida entre o atual estado de São Paulo e Pernambuco, ampliou-se para o Sul até o atual Paraná, além de chegar ao extremo Norte do atual Amapá, no mesmo ponto onde hoje se situa a fronteira brasileira.

## II . b - A Conquista do Rio Grande e a Fundação de Natal

Em princípios da última década do século XVI assume como Governador Geral do Brasil D. Francisco de Sousa, cuja obra de “maior alcance [...] foi a conquista do Rio Grande” (SALVADOR, 1975). Era necessária a supressão do reduto francês instalado na costa potiguar a fim de que se procedesse com a conquista efetiva do Rio Grande. Os franceses, por sua vez, consideravam sua aquela costa e assim, por *direito*, permaneciam comerciando com os *potiguaras*. Os portugueses, a quem aquelas terras pertenciam conforme a divisão do mundo com a Espanha, perceberam a necessidade em assumir definitivamente a posse, sob o risco de perderem boa parte da extensa colônia do Brasil. Avançando para o Norte, no sentido do Saliente Nordestino, providenciaram a conquista definitiva do Rio Grande e a edificação da Fortaleza dos Reis Magos (Figuras 3 a 5), que, segundo GALVÃO (1979), “não foi apenas uma praça de guerra, [e sim] um solene ato de posse e uma definitiva afirmação dos direitos de Portugal sobre o vasto território solto que ficava para o Norte da Paraíba”.

Ocorre que era uma época de indefinições: não se sabia se aquelas terras acabariam por pertencer a outras nações européias. Enquanto malograram as tentativas de conquista da Capitania do Rio Grande, os franceses desde muito tempo já vinham comercializando com os índios e fazendo-os companheiros de comércio. Luís da Câmara CASCUDO (1968) afirma que “os franceses, desde o primeiro terço do século XVI, traficavam abundantemente o pau-brasil no litoral do Rio Grande do Norte, começando na embocadura do Rio Ceará-Mirim à Baía Formosa, possuindo depósitos, alianças nativas e intérpretes dedicados, navegação regular”.



Figura 3 - "Fluvius Grandis", ca. 1639. Fonte: REIS FILHO (2000).

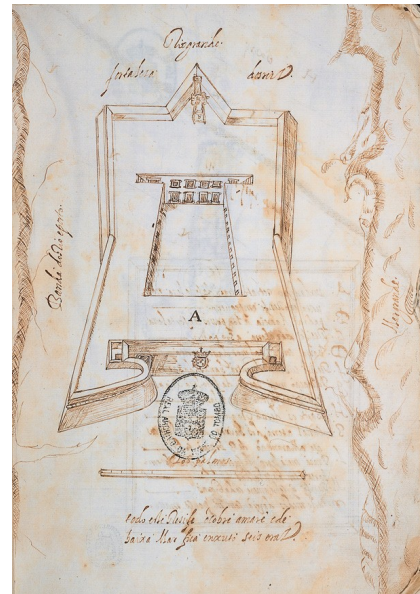


Figura 4 - "Rio grande fortaleza dos reis", de 1609. Fonte: REIS FILHO (2000).



Figura 5 - O pátio interno da Fortaleza dos Reis Magos contemporaneamente. Crédito: Valério Medeiros.

Em relação às especificidades da fundação de Natal, a capital potiguar, apesar do desenvolvimento lento e do fato de não ter atraído população, uma vez que não se situava em nenhuma rota ou centro comercial, foi fundada na lógica de determinação régia. Tal qual para Salvador (cf. MELO, 1999), as cartas reais de 9 de novembro de 1596 e 1597 definiam a construção de uma fortaleza, a fundação de uma cidade e conquista do

território a partir da expulsão dos corsários. À semelhança da capital da colônia, El-rei determinava “que se fizesse uma fortaleza e fundasse uma povoação, para daí se dar favor e ajuda às outras povoações”.

A fortaleza se transformou, portanto, no ponto avançado que permitiu a conquista dos territórios a partir do Ceará, possibilitando a fundação de novas cidades, bem como a conquista de São Luís do Maranhão. A povoação, ao contrário do forte, apresentou desenvolvimento lento e incipiente até o século XIX.

Em se tratando do sítio de fundação, “os portugueses preferiam sítios elevados que garantissem a proteção e defesa, numa perfeita acomodação da cidade sobre o relevo” (MEDEIROS, 2006), no que seria uma nítida herança da Idade Média. Dentre os melhores exemplos inspiradores pode-se considerar a cidadela fortificada de Óbidos (Figura 6), cujas reminiscências estão presentes na concepção de boa parte das fortalezas brasileiras. KLINTOWITZ (1983) afirma que “as fortalezas do Brasil são material comovente ao simbolizar o esforço de impedir qualquer invasão. São na sua beleza e imponência descendentes de Óbidos, expressão viva da fé e coragem portuguesas”.

Por outro lado, conforme reporta REIS FILHO (2000), “o urbanismo português do século XVI até 1680 é defensivo, sobre colinas, à vista do mar, dominando a paisagem e controlando o porto. Com o desenvolvimento do comércio, todas as cidades altas se desdobraram em cidades baixas, assemelhando-se ao modelo holandês de cidades baixas comerciais”. “Uma povoação deveria estar em lugar elevado e cercada por muralhas, porque do alto dominava-se melhor a área ao redor, e assim se fez com cidades como Olinda, Salvador, Rio de Janeiro e São Luís” (MELO, 1999). Ainda que sem muralhas, assim ocorreu com Natal, de “chão elevado e firme”, como definiu VARNHAGEN (1975). Com a delimitação da área do sítio urbano, na atual região da Praça André de Albuquerque, ficaram estabelecidos os limites da cidade, que levariam séculos para ser ultrapassados.

Quanto à fortaleza, “[...] foi a sentinela avançada dos portugueses no Norte do Brasil, semente da futura Capitania do Rio Grande [...]. De sua guarnição partiu Martim Soares Moreno em 1611, para a conquista do Ceará. De suas muralhas saiu a expedição que foi dissipar a França Equinocial, comandada pelo próprio Jerônimo de Albuquerque. O criador da cidade do Presépio de Belém do Pará, Francisco Castelo Branco, foi seu capitão-mor” (MEDEIROS, 1973).





Figura 6 – Vista geral da cidade de Óbidos. Crédito: Ana Barros.

Ao que se observa, a história de Natal se confunde com a própria definição e construção da Fortaleza dos Reis Magos, sem a qual, acreditam os historiadores, não haveria cidade, nem conquista do Rio Grande, nem a chamada expansão leste-oeste, que redefiniu, no sentido norte, os limites da Nova Lusitânia.

### *II c - Isolamento e Lentidão*

Natal está fundada em 1599, protegida por uma fortaleza que é até hoje um dos mais representativos marcos coloniais da implantação portuguesa no Brasil. Nasce em razão do valor estratégico que representava o controle do extremo nordeste brasileiro, marco divisor dos litorais oriental e norte. Entretanto, apesar da situação estratégica e do apoio à fundação de novos pontos avançados na colônia, pela cidade não passava nenhuma rota comercial ou se estabelecia nenhum eixo econômico que justificasse sua expansão posterior.

Depois de fundada, “Natal pouco progredira. Poucos foram os que requereram sesmarias no sítio da cidade, e destes mesmos nem todos se aproveitaram das concessões. A própria matriz, para cuja construção era natural que maior fosse a solicitude dos povos naquela época em que a fé religiosa era uma grande força, podemos calcular o que seria quando, em 1614, não tinha nem ao menos portas” (LIRA, 1982).

Natal cresce vagarosamente até finais do século XIX, em etapas sucessivas que justificam os títulos de provinciana, inexistente, modorrenta, dentre tantas alcunhas depreciativas (Figura 7). Durante muitos anos, o assentamento ocupava tão somente a região elevada sem se expandir em direção alguma, sem atrativos, além do fator estratégico, que justificassem sua transformação. “Da fundação até o final do século XVIII, a Cidade Alta era o único bairro da cidade [...]” (JULIÃO, 2000).

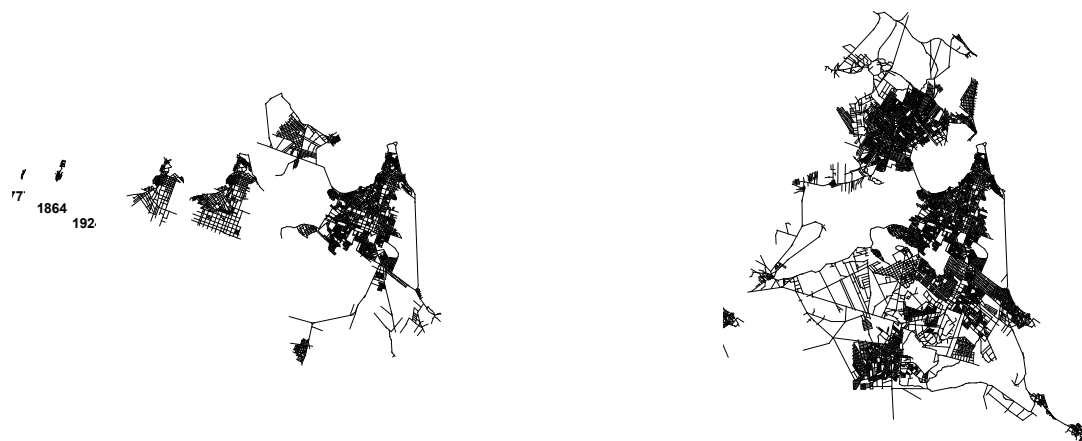


Figura 7 – Mapa comparativo da expansão da mancha urbana de Natal: durante os três primeiros séculos após a fundação, a cidade pouco cresce além da praça de fundação. Fonte: MEDEIROS (2002).

A pequena Natal adentra o século XIX com poucas transformações na paisagem. De novembro de 1810 data o depoimento de Henry KOSTER (1942): “Cheguei às onze horas da manhã à cidade do Natal, situada a margem do rio Grande ou Potengi. Um estrangeiro que, por acaso, venha a desembarcar nesse ponto, chegando nessa costa do Brasil, teria uma opinião desagradável do estado da população nesse país, porque, se lugares como esse são chamados de cidade, como seriam as vilas e aldeias? Esse julgamento não havia de ser fundamentado e certo porque muitas aldeias, no Brasil mesmo, ultrapassam esta cidade. O predicamento não lhe foi dado pelo que é, ou pelo que haja sido, mas na expectativa do que venha a ser no futuro”.

## II d - As Travessias Aéreas pelo Atlântico

Em meados e fins do século XIX, a situação começa a se transformar. A abertura de vias conectando Natal às demais cidades do Rio Grande do Norte, o incremento das atividades portuárias, a atração de comerciantes e a instalação de infra-estrutura possibilitam o crescimento comercial que atraiu investimentos e divisas.

Com a virada para o século XX ações de modernização, aformoseamento e saneamento confluem para dar suporte a um certo impulso comercial reforçado pelo advento da aviação que enquadró o pequeno núcleo urbano nos eixos aeroviários que cruzavam os céus rumo ao Atlântico Sul. Tal qual em sua gênese, Natal se revelou em face de sua situação física (Figura 8). A cidade “adentrava a década de 20 com possibilidades de crescimento e desenvolvimento qualitativo por causa dos progressos da aviação. Mais uma vez a posição geográfica da capital potiguar tornava-se elemento fundamental para determinar e propulsionar o seu avanço” (DANTAS, 1998). E com isso, nos anos iniciais da aviação, quando as grandes distâncias intercontinentais compreendiam barreiras difíceis de serem transportadas, a rota Natal-Dakar passou a fazer parte do percurso entre a Europa e a América do Sul (Figura 6). “A localização da Cidade do Natal fez com que seu nome ocupasse uma posição de relevo na história da aviação mundial. Sobretudo nos tempos iniciais ou, mais precisamente, no período compreendido entre 1922 e 1937 [...]” (MEDEIROS et. al., 1998).

Os grandes pioneiros das travessias atlânticas aterissaram na cidade. Sacadura Cabral e Gago Coutinho inauguraram a travessia África-Natal; Pinto Martins e Walter Hinton realizaram o *raid* Nova York-Rio, passando pela cidade. “Após essas façanhas, a capital norte-rio-grandense passou a receber grande número de aviadores famosos, que com suas aventuras escreviam a história da aviação” (MEDEIROS et. al., 1998). Seguiram-se Carlo Del Prete e Victale Zanchetti, a esquadilha do exército norte-americano e, dentre outros, o francês Jean Marmoz, que realizou a viagem de volta partindo de Natal e pousando em Dakar, sendo o primeiro a realizar tal feito em um trimotor.

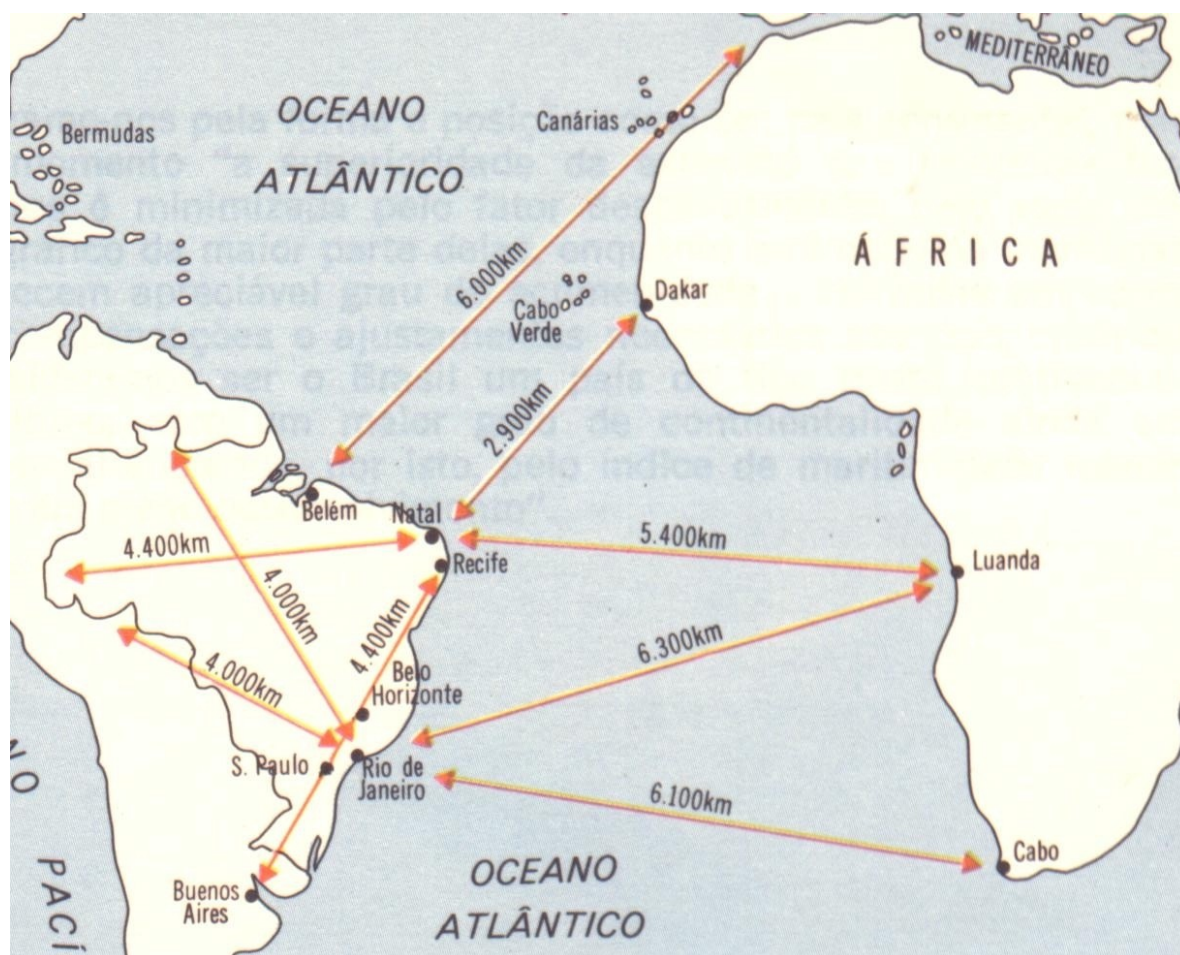


Figura 8 - Mapa de distâncias no Atlântico sul. O trecho Natal-Dakar é o mais curto para a travessia do oceano. Fonte: CASTRO (1986).

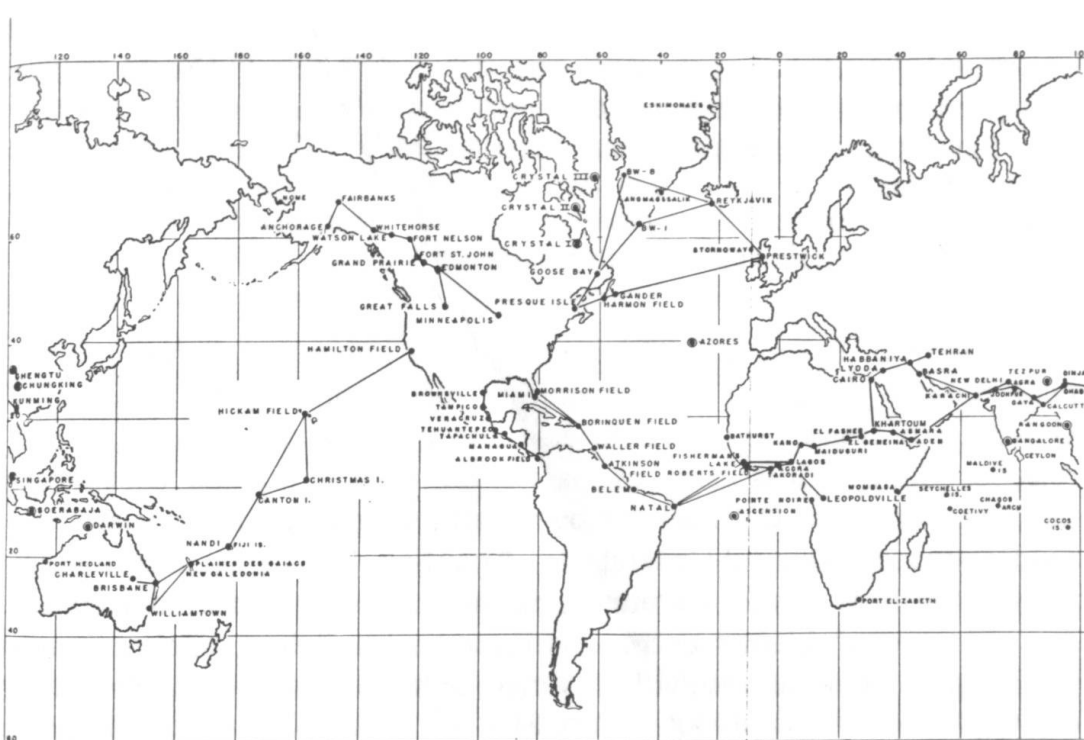
Em 1928, o então presidente do Estado “discursou dizendo que estava ‘satisfeito por ser o presidente de um Estado cuja privilegiada posição geográfica lhe dará um porvir e uma situação invejável no país’” (VIVEIROS, 1974). Um ano depois, em 1929, a cidade recebeu o Conde Vaux, Presidente da Federação Aeronáutica Internacional, que, em entrevista sobre a Natal, afirmou que a mesma seria “a chave dos grandes sistemas gerais de transportes aéreos, para a América do Sul, em um futuro próximo”. Nos anos seguintes, as grandes bases marítimas e terrestres estavam sendo erguidas, iniciando-se, em 1936, o serviço regular de travessia do Atlântico por hidroaviões. “Por essa época, o sr. Ralph O’Neill [...] anunciava que a [empresa de aviação] Tri-motors pretendia, dentro de três anos, possuir uma frota de 50 hidroaviões que, constantemente, cortariam os céus de Natal. E acrescentou: ‘Natal será o maior empório aviatório da América do Sul’”.

O Rio Potengi, e posteriormente a base aérea de Parnamirim, se alternaram como pontos de amerissagem e aterrissagem dos aviões. Natal não mais estranhava o barulho das aeronaves chegando ou partindo. As companhias aéreas passaram a cruzar os céus da cidade. Da França a *Lignes Aeriennes Latécoère*, primeira companhia que se estabeleceu em Natal, substituída pela *Compagnie Generale Aeropostale (CGA)* e posteriormente pela Air France; da Alemanha a Condor (depois *Lufthansa*); da Inglaterra a *British Airways* e finalmente, da Itália, a *Ala Littoria (Linee Aeree Transcontinentali Italiane)*. Natal estabeleceu-se como escala nas linhas entre a Europa e América do Sul.

O Plano Geral de Sistematização, elaborado em 1929 por Giacomo Palumbo na gestão do prefeito Omar O'Grady, acompanhava a efervescência inovadora de um momento em que a chegada de idéias novas se associava à presença de um símbolo de forte apelo da era maquinicista – o avião – sendo marcadamente delineado em função do automóvel, embora Natal tivesse à época um tráfego incipiente. A observância da necessidade do calçamento das ruas e a proposta de zoneamento inspirada nos modelos norte-americanos, equiparavam-se a propostas elaboradas para outras capitais brasileiras de porte maior. O núcleo urbano, inundado pelo imaginário dos novos tempos da aviação, modernizava-se inspirado em exemplos europeus e estadunidenses que, em Natal, chegaram cedo.

Com o início da II Grande Guerra Mundial e o isolamento de Natal em relação aos centros de aviação da Europa, encerrou-se “[...] uma época de lirismo da aviação para abrir [...] uma perspectiva de terror dessas novas armas de destruição e morte” (VIVEIROS, 1974). As asas dos aviões passaram a carregar bombas e destruir cidades, a estruturação européia afunda no caos do conflito e as linhas áreas intercontinentais são canceladas. A cidade volta a se isolar.

Entretanto, com o conflito, tem um início um novo cenário para Natal: ali é instalada a maior base aérea norte-americana fora dos EUA, servindo de sustentáculo para as operações dos aliados no Norte da África, bem como de apoio para as operações militares que se processavam na Europa (Figuras 9 e 10). Os anos sem aviões comerciais foram compensados pela construção de uma imensa base aérea em Parnamirim, que passou a receber centenas de aeronaves. A população, que à época chegava aos 55 mil habitantes, recebeu “[...] mais de 10.000 soldados americanos [...], assim como os batalhões de soldados brasileiros, [dinamizando] não apenas o setor militar, quando foram fundadas as Bases Aéreas, Naval e do Exército na cidade, mas também a vida econômica: expansão do comércio, estímulo ao setor imobiliário, casas de diversões” (CUNHA, 1991).



Principal Foreign Transport and Ferrying Routes – Army Air Forces – 30 June 1942  
(fonte: Craven and Cate)

Permissão dada pelo “Department of the Air Force” para reprodução desse mapa.

Figura 9 – Principais rotas das forças armadas norte-americanas em 30 de junho de 1942: Natal como proeminente ponto de apoio. Fonte: SMITH JÚNIOR (1992).

Neste âmbito militar foram definidas novas questões vinculadas à configuração urbana. A instalação das bases militares implementou a ocupação e solidificação dos eixos no sentido Sul, notadamente em razão da base aérea em Parnamirim. “Em pouco tempo Natal deixou de ser uma pacata capital de estado nordestino, assumindo ares de uma cidade cosmopolita [...]” (SANTOS, 1997).

A importância estratégica foi evidenciada por declarações de personalidades e da imprensa a respeito do papel desempenhado pela cidade no advento da II Guerra Mundial. COSTA (1980) apresenta um coletânea das afirmações, aqui sintetizadas.

De Franklin Roosevelt, presidente dos EUA:

“(...) sem Natal não teria sido possível o desembarque norte-americano na África e depois, o prosseguimento vitorioso da campanha da Tunísia (...) Natal é a encruzilhada estratégica tão importante para a realização das campanhas do Norte da África e da Sicília”;

do embaixador dos EUA no Brasil, Jefferson Caffery:

“Pela sua posição geográfica, Natal é um dos pontos vitais das Nações Unidas. E no pós-guerra essa importância não diminuirá, pelo contrário, aumentará sempre. Natal é o Corredor da Vitória (...)”;

do World Telegraph:

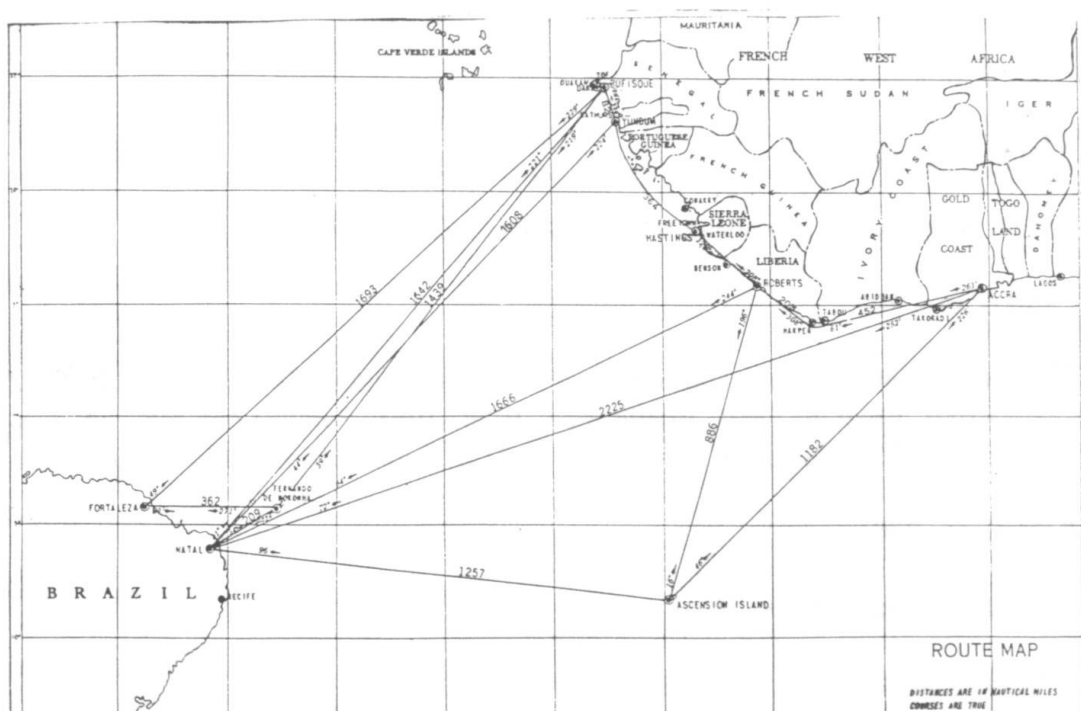
“(...) próximo de Natal, a capital aérea do hemisfério. Essa é, incontestavelmente, a maior base aérea sul-americana da atualidade (...)”;

da revista Life:

“Natal – a encruzilhada de todos os caminhos do mundo. As frentes de batalha desta 2ª Guerra Mundial, que encontraram no transporte aéreo seu principal propulsor, fizeram de Natal, encravada na proeminência mais oriental da América do Sul, um dos pontos estratégicos do globo. É a via natural que leva à África, apenas 1.6000 milhas da cidade de Natal. O papel primordial de Natal é manter o funcionamento do serviço intercontinental de entrega de suprimentos. Natal tornou-se o grande hotel do ar, no seu solo (...);

do escritor Matias Arruda:

“Natal, ponto geográfico mais avançado das Américas em direção leste, representa e define uma espécie de ajuda, de inestimável valia, às Nações Unidas. Natal constitui, depois que o Brasil aliou seu destino ao das nações democráticas, um dos pilares naturais da grande ponte aérea que, do outro lado do Atlântico, 3.100 km além, se apóia em Dakar. Sem Natal, impossível seriam os comboios aéreos pelo Atlântico Norte, principalmente durante o inverno. Natal, a pequenina cidade, debruçada sobre o Rio Potengi, tornou-se um caminho vital para as nações aliadas. Seu nome, que já se tornara conhecida desde os primórdios da aviação, haverá de ficar estereotipado na memória de quantos se recordarem algum dia da segunda conflagração mundial que assolou a humanidade...”.



Route Map  
(fonte: MAC, Scott Air Force Base, Illinois)

Figura 10 – Rotas possíveis, a partir de Natal, para se atingir a África durante a 2ª. Grande Guerra.  
Fonte: SMITH JÚNIOR (1992).

Fim da Guerra. Teme-se, na cidade, que o “progresso” iria desaparecer tal qual surgira, de um dia para o outro. As bases, à exceção da norte-americana, são mantidas. Entretanto, a configuração urbana já se transformara, novas perspectivas pairando sobre o cenário urbano estavam no ar. “As mudanças econômicas, sociais e políticas que ocorreram neste período [...] demonstraram o deslocamento de uma economia essencialmente agrária para uma economia urbana, visando a consolidação do capitalismo monopolista existente no país [...]” (CUNHA, 1991).

### III - SOBRE CONCLUSÕES: SENTINELA AVANÇADA, CAES DA EUROPA E TRAMPOLIM DA VITÓRIA

A se crer em CASCUDO (1968) “Natal nasceu cidade, jamais foi vila ou povoação”, mas sua fundação relacionou-se mais a questões de defesa do que a razões socioeconômicas: ordenaram-se as medidas julgadas necessárias para garantir a posse das terras do Rio Grande – a construção da fortaleza, a fundação da cidade e a expulsão dos corsários. A sustentação predominantemente de natureza militar do núcleo urbano levou a um desenvolvimento acanhado e lento que pode explicar, em parte, a ausência de um conjunto arquitetural remanescente expressivo de tão longa ocupação. É, ainda, necessário “[...] levar em conta [...] que sua colonização mal havia começado, à época das guerras contra a Holanda, fazendo com que tanto portugueses quanto holandeses tivessem mais interesse pela posição estratégica do local do que por aquela vila pequena e isolada das outras regiões” (REIS FILHO, 2000).

Com o advento da aviação, novamente a localização privilegiada como ponto mais próximo da África promoveu a chegada de vanguardas e idéias modernizadoras através dos primeiros aviões. Os epítetos “Caes da Europa”, “Encruzilhada dos ares”, e “Sentinela do Atlântico” justificavam projetos de modernização que, tantas vezes mascararam interesses – confluentes e conflitantes – de facções políticas locais. “[...]. Se a elite precisava de um emblema para a sua bandeira em prol da modernização, ela o encontrou no avião. Natal seria a ‘sala de visitas’ do Brasil [...]” (DANTAS, 1998).

A presença americana durante a guerra trouxe costumes e modas, caracterizando uma época apontada na literatura como de efervescência social e boemia, tendo sido Natal, talvez, a cidade brasileira que mais intensamente viveu um ambiente de conflito.

Como se buscou demonstrar, em três períodos da história de Natal o fator estratégico se converteu no elemento definidor da pujança do núcleo urbano. A noção de “Sentinela Avançada”, que garantiria a expulsão dos invasores e a consolidação de núcleos coloniais no norte do Brasil no século XVI, foi convertido simbolicamente no “Caes da Europa” nos anos 20, e em “Trampolim da Vitória”, nos anos 40.

### IV - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CASCUDO, L. *Nomes da terra*. Natal: Fundação José Augusto, 1968.

CASCUDO, L. *História da cidade do Natal*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília:INL; Natal: UFRN, 1980 (2ª ed.).

- CASTRO, T. *Retrato do Brasil: atlas-texto de geopolítica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1986.
- COSTA, F. *História da base aérea de Natal*. Natal: EDUFRN, 1980.
- CUNHA, G. *Natal e a expansão territorial urbana*. Natal: EDUFRN, 1991.
- DANTAS, G. *Natal, "caes da Europa": o plano geral de sistematização no contexto de modernização da cidade (1929-1930)*. Natal: UFRN, 1998 (TFG).
- GALVÃO, H. *História da fortaleza da barra do Rio Grande*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1979.
- KLINTOWITZ, J. *Fortalezas históricas do Brasil*. São Paulo: Rhodia, 1983.
- JULIÃO, V. *Pequeno histórico do bairro da Ribeira*. Jornal de Natal, Natal, 02/03/2000. KOSHIBA, L., PEREIRA, D. *História do Brasil*. 5 ed. São Paulo: Atual, 1987.
- KOSTER, H. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942.
- LIRA, A. *História do Rio Grande do Norte*. 2 ed. Brasília: Senado Federal; Natal: Fundação José Augusto, 1982.
- MEDEIROS, A., MEDEIROS, M., PINHEIRO, M. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Tribuna do Norte: Fundação José Augusto, 1998.
- MEDEIROS, T. *Aspectos geopolíticos e antropológicos da história do Rio Grande do Norte*. Natal: Imprensa Universitária, 1973.
- MEDEIROS, V. *Da praça-forte seiscentista aos grandes eixos*. Natal: UFRN, 2002 (TFG).
- MELO, Virgínia Pernambuco de. *Da casa grande à senzala: a invenção do Brasil*. Disponível em: <<http://www.ars.com.br/projetos/ibrazil/1997/txtref>>. Acesso em: 12 set. 1999.
- REIS FILHO, N. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado; FAPESP, 2000 (Uspiana 500 anos).
- SALVADOR, F. *História do Brasil 1500-1627*. 6 ed. São Paulo: Melhoramentos; Brasília: INL, 1975.
- SANTOS, P. *Urbanismo e modernização em Natal (1901-1929-1935)*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1997 (Tese).
- SMITH JÚNIOR, C. *Trampolim para a vitória: os americanos em Natal-RN durante a segunda guerra mundial*. Natal: UFRN/EDUFRN, 1992.
- VARNHAGEN, F. *História geral do Brasil*. 8 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975.
- VIANNA, H. *História do Brasil, período colonial*. 3 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1965.
- VIVEIROS, P. *História da aviação no Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 1974.
- WRIGHT, A., MELO, A. O Brasil no período dos Filipes (1580-1640). In: HOLANDA, S. (org). *História geral da civilização brasileira: a época colonial do descobrimento à expansão territorial*. 7 ed. São Paulo: DIFEL, 1985.