

Revista Navigator

Normas para publicação

A Revista Navigator aceita trabalhos inéditos relacionados à História Marítima e áreas afins, sob a forma de artigos, ensaios e resenhas. A publicação dos trabalhos é decidida segundo pareceres dos membros do Conselho Editorial, Conselho Consultivo e de dois pareceristas ad hoc, que avaliam a qualidade do trabalho e sua adequação às finalidades editoriais da revista.

As colaborações para a Revista Navigator devem seguir as seguintes especificações:

...

8. Uma vez publicados os trabalhos, à Navigator se reserva todos os direitos autorais, permitindo, entretanto, a sua posterior reprodução, com a devida citação da fonte.

...

Fonte: <http://www.revistanavigator.com.br/normas.html>. Acesso em: 17 nov. 2016.

Arquitetura da Base Aérea de Natal na Segunda Guerra Mundial e as mudanças trazidas pelas travessias do Atlântico

Graciete Guerra da Costa

Doutoranda da Universidade de Brasília e Pesquisadora do CNPq. Graduada em Arquitetura pela Universidade Federal do Pará (1980) e graduação em Nancy II - Université de Nancy I (1980). Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela UnB (2006).

RESUMO

O Campo de Aviação de Parnamirim já existia antes da deflagração da Segunda Guerra Mundial. Com a entrada dos Estados Unidos no grande conflito e a cessão de áreas, pelo Governo brasileiro para apoio das tropas aliadas, Parnamirim tomou, evidentemente, um grande impulso. A imensa área era dividida em duas partes distintas pelas pistas de pouso asfaltadas, 16-34 e 12-30: no setor oeste das pistas foi construída a Base Aérea de Natal, que era conhecida como a "Base Brasileira". No setor leste das pistas foi edificada, em proporções muito maiores, a "Base Americana", também denominada Base de Parnamirim ou Parnamirim Field. Quando o Governo dos Estados Unidos iniciou a construção do "Campo de Parnamirim", em novembro de 1940, já haviam sido construídas algumas obras, tais como hangares, estações-rádio, e pequenas instalações para usos diversos. O período da construção se estendeu até março de 1944 em consequência de várias mudanças dos planos iniciais de construção pelos americanos. A Base Americana dispunha de mais de 700 edificações, a maioria em estilo simples que ficou conhecido como "barraco", para suportar um trânsito diário de 400 a 600 aeronaves, em demanda da África. Segundo a engenharia americana, o prazo normal da duração de um "barraco" era de sete a dez anos. No entanto transcorridos 42 anos do conflito mundial, existe ainda um número considerável de "barracos", ainda em ple-

ABSTRACT

The *Parnamirim's* aviation camp existed before World War 2 explosion. When U.S.A joined the big conflict, and the Brazilian Government gave some areas to support the allied troops, *Parnamirim* took of course a big impulse. The big area was divided in two parts between the asphalted traces of landing, 16-34 and 12-30: On the west side of the traces, the Air Base of Natal was built, and it was known as the "Brazilian Base". On the east side of the traces it was built the "American Base", in much larger proportions, it was also called the "*Parnamirim Base*" or "*Parnamirim Field*". When the Government of the United States began the construction of the "*Parnamirim Field*" in november 1940, there were already some buildings there, such as hangars, radio stations, and small installations for different uses. The time for construction extended till march 1944 due to many original plan changes by the north Americans. The *American Base* had more then 700 buildings, most of them in simple style that became named "*barraco*", to support from 400 to 600 air-planes a day, in a demand to Africa. According to the American engineering, the normal duration time of a "*barraco*" was from 7 to 10 years. But nowadays, even elapsed 42 years from the World War 2, there still exists a considerable number of "*barracos*", in full use, though many buildings have been reformed. Besides those, there are still in the Air Base: the small church

na utilização, embora muitos prédios já tenham passado por reformas. Além desses, ainda está no local o prédio do Comando da Base Aérea, a Capela construída durante a Segunda Guerra Mundial, as pistas de pouso, o Cassino dos Oficiais, hospital, cinema, hangares, dentre outras. A construção dessa Base Aérea contou com dez hangares, instalações para combustíveis que abrangiam 20 tanques de superfície de aço, com capacidade total de 528.300 galões, 12 tanques de aço subterrâneos, cinco plataformas e sete bombas fixas. As instalações da Base Aérea americana permitiam alojar 1.800 oficiais e 2.700 subalternos e o hospital tinha disponibilidade de 178 leitos. Os prédios que abrigavam os serviços de restaurante, reembolsável, estação de rádio e outros, funcionavam 24 horas por dia. Com a desativação da Base Aérea americana, em 31 de outubro de 1945, a Comissão Mista Militar Brasil-Estados Unidos em relatório circunstanciado elaborado em setembro de 1946, qualificou os edifícios e as estruturas do “Campo de Parnamirim”, em condições razoavelmente boas, assim como as redes de água e esgoto. Trata-se, sem dúvida alguma, de um vasto e importante patrimônio histórico e arquitetônico, a ser estudado, registrado e preservado.

PALAVRAS-CHAVE: Arquitetura, Segunda Guerra Mundial, Base Aérea de Natal

INTRODUÇÃO

O presente artigo busca identificar a arquitetura moderna que se constituiu no Brasil no período da Segunda Guerra Mundial, particularmente, na Base Aérea e Naval de Natal, observando o papel dos Estados Unidos na construção de uma Base Aérea americana, em território brasileiro.

O texto faz parte de uma pesquisa mais ampla sobre a Arquitetura das Bases Aéreas brasileiras, com o objetivo de estudar os processos de construção de tipologias específicas, caracterizando modernidades mais distintas.

A procura de documentação referente à participação da Base Aérea de Natal no decorrer da Segunda Guerra Mundial foi extremamente trabalhosa, porque muitos documentos foram extraviados ou incinerados, outros classificados como “segretos” ou “confidenciais” naquela época. Alguns foram encontrados e depois de analisados,

built during World War 2, the landing traces, the Official's Casino, the hospital, the cinema, hangars, between others. The construction of this Air Base was helped by ten hangars, installations for inflammables that included twenty tanks of surface made of steel with 528.300 gallons capacity, twelve underground tanks of steel, five platforms and seven fixed water pumps. The installations of the American Air Base permitted to accommodate 1.800 officials and 2.700 sub-officials. The hospital had 178 beds. The buildings had restaurants, banks, radio stations and others, they worked 24 hours a day. When the deactivation of the American Air Base came in October 31 of the year 1945, the Mixed Military Commission Brazil-U.S.A told in a detailed report in September 1946, qualified the buildings and the structures of the “*Parnamirim Field*” in barely good conditions, even the water tubes and sewers. It is indeed a vast and important historical and architectural inheritance to be studied, registred and preserved.

KEYWORDS: Architecture, World War 2, Natal Air Base

trouxeram à luz fatos importantes ocorridos há 63 anos. Essa documentação por sua vez possui uma linguagem própria dos aviadores e, nesse sentido, privilegiaram-se documentos e assuntos relacionados à arquitetura da Base Aérea de Natal.

Os episódios marcantes no decorrer da Segunda Guerra Mundial não foram aprofundados sob o risco do distanciamento da arquitetura. Apenas consideramos de importância a desapropriação de terras para a instalação do Campo de Parnamirim e a promulgação pelo Governo Federal de dez Decretos-Leis, determinando a desapropriação de doze diferentes áreas. Todos eles trouxeram a assinatura do Presidente da República Getúlio Vargas e do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Hitler desejava dominar o mundo e impor a ideologia nazista, que acreditava na



Ilustração 1 – Foto da Base Aérea de Natal

supremacia da raça alemã sobre toda a humanidade. Em 1º de setembro de 1939 invadiu a Polônia, dando início à Segunda Guerra Mundial¹. O Continente Americano declarou-se neutro e criou uma zona de segurança marítima continental para preservar os transportes de cabotagem entre seus países. Os alemães não concordaram com essa medida. Então os Chanceleres americanos declararam, na cidade de Havana, em junho de 1940, que *todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou inviolabilidade do território e contra a soberania ou independência de qualquer Estado americano será considerado como um ato de agressão contra os signatários daquela declaração*.

A conquista da França pelos nazistas consolidou seu domínio sobre a Europa e a aliança feita com os fascistas italianos projetou seu poder sobre o Norte da África, e criaram condições para a invasão da América pelo litoral Nordeste brasileiro, o que levou à sua militarização, com a instalação de diversas bases aeronavais naquela região².

O ataque japonês aos americanos, em Pearl Harbour, no Havaí, em 7 de dezembro de 1941, determinou a entrada dos Estados Unidos na guerra, fazendo com que este país tomasse medidas urgentes para suprir suas forças, que em breve estariam combatendo em todos os continentes.

O afundamento de 31 navios de transporte brasileiros, ocasionando a perda de 971 vidas, levou o Brasil a declarar guerra aos países do Eixo – Alemanha, Japão e Itália –, em 22 de agosto de 1942. O Teatro de

Operações do Atlântico Sul imediatamente assumiu uma posição de vital importância estratégica, pois o Saliente Nordeste brasileiro e sua proximidade com o continente africano permitiam o rápido acesso de recursos materiais e de pessoal aos Teatros de Operação da África, Oriente Médio e Ásia.

A ALIANÇA BRASIL – ESTADOS UNIDOS DE 1937 A 1945

O Brasil, na época da Segunda Guerra Mundial, era um País de economia agrária, com cerca de 40 milhões de habitantes. Em 1943, o Museum of Modern Art (MoMA) abria a exposição *Brazil Builds*, que circulou também pelo Brasil. A mostra foi acompanhada de um livro-catálogo de 200 páginas, resultado de uma viagem pelo País do arquiteto Philip L. Goodwin (1885-1958) (vice-presidente executivo do MoMA) e do fotógrafo G.E. Kidder Smith (1913-1997), registrando a tradicional e nova arquitetura do Brasil. Goodwin, no prefácio do catálogo, tratava o Brasil “como nosso futuro aliado”. Hugo Segawa³ cita que o bem-sucedido pavilhão brasileiro na Feira Mundial parece ter sugerido ao MoMA de Nova York realizar um reconhecimento mais abrangente da arquitetura brasileira. O *Brazil Builds* era uma das peças da “política de boa vizinhança” que o Presidente Franklin Roosevelt (1882-1945) desenvolvia na América Latina para angariar alianças estratégicas no conflito mundial que corroía a Europa. Até então o Presidente Getúlio Vargas exercia política de neutralidade. Graças à aliança Brasil – Estados Unidos de 1937 a 1945, com a instalação e a operação da Base Aérea americana em Natal, o Brasil conseguiu recursos norte-americanos para a implantação da Usina Siderúrgica de Volta Redonda, Walt Disney desenhou um personagem brasileiro, o Zé Carioca, e o MoMA organizou o *Brazil Builds*. Os brasileiros exportaram para os Estados Unidos a atriz/bailarina Carmem Miranda (1909-

¹ *A II Guerra Mundial O Brasil e Monte Castelo: Por quê? Como? para quê?*. Memória do Exército Brasileiro e do Jornal do Brasil, Fundação Armando Álvares Penteado - FAAP, 2006.

² COSTA, Fernando Hippólito da. *História da Base Aérea de Natal*. Natal, Ed. Universitária, 1980.

³ SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. - 2. ed. 1.reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.



Ilustração 2 – Cenas da Guerra na Base de Natal
– Outubro de 1945

-1955) e *Brazil Builds* para o mundo. O Brasil também recebeu 1.288 aeronaves dos mais variados tipos.

A aliança Brasil – Estados Unidos de 1937 a 1945⁴ pode ser considerada ilusória porque a política de ambas as nações era de conveniência ou de fachada, ao mascarar os reais interesses nacionais. Os norte-americanos, pela política de boa vizinhança, buscavam a americanização do Brasil para neutralizar a influência germânica, e somente pretendiam a utilização das bases militares em nosso território e o fornecimento de matérias-primas estratégicas e alimentos. O Governo brasileiro procurava tirar vantagem da aliança aparente com o Eixo e da ameaça latente ao continente sul-americano para armar-se ante a hipótese de invasão argentina e assegurar uma política desenvolvimentista.

O Brasil convocou cem mil homens para compor a Força Expedicionária Brasileira, dos quais selecionou 25.334 para combaterem o inimigo no Teatro de Operações da Itália.

Os brasileiros concluíram que só a sua participação ombro-a-ombro com os norte-americanos nos campos de batalha lhes asseguraria as vantagens almejadas pelo Governo e uma posição respeitada após a guerra.

Em face da importância de contar com bases aéreas no Nordeste, o Governo norte-americano deu prioridade para a construção de aeródromos militares e ampliação das instalações das bases aéreas já existentes na região, dando início, ainda em 1941, a um programa que visava a alcançar esses objetivos em território brasileiro.

NATAL: AS MUDANÇAS TRAZIDAS PELAS TRAVESSIAS DO ATLÂNTICO

Em meados e fins do século XIX, a situação começa a se transformar. A abertura de vias melhor conectando Natal às demais cidades do Rio Grande do Norte, o incremento das atividades portuárias, a atração de comerciantes e a instalação de infraestrutura possibilitam o crescimento comercial que atrai investimentos e divisas⁵. Com a virada do século XX e a chegada das ideias capitalistas e urbanas europeias, centradas na modernidade e no saneamento, a cidade aos poucos vai vivenciando mudanças em razão de um impulso comercial que começa a se delinear. O advento da aviação enquadra a pequena cidade nos eixos aeroviários que cruzavam os céus para as bandas do Atlântico Sul. Novamente, tal qual em sua gênese, Natal se revela em face de sua posição geográfica e das implicações que a tecnologia existente até então acarretavam para o desenvolvimento tecnológico da aviação àquela época.

Natal adentrava a década de 40 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 avanço⁶.

⁴ *A II Guerra Mundial O Brasil e Monte Castelo: Por quê? Como? Para quê?* Memória do Exército Brasileiro e do Jornal do Brasil.

⁵ MEDEIROS, Valério A. S.; TRIGUEIRO, Edja Bezerra Faria. O fator estratégico como definidor da formação e consolidação do núcleo urbano da cidade de Natal: quatro séculos, três períodos. In: *Colóquio Arquitetura Brasileira: Redescobertas/XVI Congresso Brasileiro dos Arquitetos*, 2000, Cuiabá.

⁶ DANTAS, George Alexandre Ferreira. *Natal, "caes da Europa"*: o plano geral de sistematização no contexto de modernização da cidade (1929-1930). Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1998. p. 63 (trabalho final de graduação).

E com isso, nos anos iniciais da aviação, quando as grandes distâncias intercontinentais compreendiam barreiras difíceis de serem transpostas, a rota Natal – Dakar consistia no melhor percurso entre a Europa e a América do Sul.

A localização da Cidade de Natal fez com que seu nome ocupasse uma posição de relevo na história da aviação mundial. Sobre tudo nos tempos iniciais ou, mais precisamente, no período compreendido entre 1922 e 1937 [...] ⁷.

Percebeu-se nesse estudo que essa posição relevante estendeu-se até o período da Segunda Guerra Mundial. Os grandes pioneiros das travessias atlânticas passaram pela 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 ⁸. Seguiu-se Carlo Del Prete e Victale Zanchetti, a esquadrilha do Exército norte-americano. Augusto Severo, o grande pioneiro do voo que construiu o dirigível Pax, era potiguar de Natal. O piloto francês Jean Mermoz ⁹ foi um dos aviadores que marcou presença em Natal durante essa época. No dia 13 de maio de 1930, Jean Mermoz realizou a sua primeira travessia. Partindo de São Luís do Senegal, chegou a Natal vencendo uma distância de 3.100 quilômetros. Passou alguns dias na capital potiguar planejando uma viagem de regresso, o que seria um fato inédito. O aviador francês voltou a Natal em abril do ano de 1933, pensando ainda em realizar o seu sonho: a viagem Natal – Dakar. Fez muitas amizades no Rio Grande do Norte. Um de seus amigos, Eudes de Carvalho, revelou que

o francês “adquiriu, com o tempo, apego a terra e à gente potiguar e previu o futuro de Parnamirim como base aérea de destaque mundial”. Jean Mermoz, finalmente, conseguiu concretizar sua antiga aspiração. Partindo de Natal num trimotor, o *Arc-en-Ciel*, pousou em Dakar, sendo o primeiro a realizar tal façanha.

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 ¹⁰. Um ano depois, em 1929, a cidade recebe o Conde Vaux, Presidente da Federação Aeronáutica Internacional, que, em entrevista sobre Natal, afirma que a mesma seria a chave dos grandes sistemas gerais de transportes aéreos, para a América do Sul, em um futuro próximo ¹¹. 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 Tri-motors [empresa de aviação] 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 ¹².

O Rio Potengi e, posteriormente, a Base Aérea de Parnamirim se alternam como pontos de amerissagem e aterrissagem dos aviões. Natal não mais estranha o barulho das aeronaves chegando ou partindo. As companhias aéreas passam a cruzar os céus da cidade: da França, a *Lignes Aériennes 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-LATI (Linee Aeree Trans-*

⁷ MEDEIROS, Alberto, MEDEIROS, Maria Z. P. de, PINHEIRO, Maria I. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Tribuna do Norte: Fundação José Augusto, 1998, v. 11. p.4.

⁸ Idem.

⁹ Jean Mermoz, o super-piloto gaulês herói de tantas aventuras. No dia 7 de dezembro de 1936, partiu da África pilotando um Laté 300, o *Croix du Sud*, tomando rumo que lhe era tão familiar: Natal, no Rio Grande do Norte. As Parcas o alcançaram e ele desapareceu nas águas do Atlântico, junto com seus companheiros tripulantes naquele voo.

¹⁰ VIVEIROS, Paulo P. de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRRN, 1974. p. 21.

¹¹ Idem.

¹² Idem.

continentali Italiane). Natal estabeleceu-se como escala das linhas entre a Europa e América do Sul¹³.

O Plano Geral de Sistematização, elaborado em 1929 por Giacomino Palumbo na gestão do prefeito Omar O'Grady, acompanha a efervescência inovadora de um momento em que a chegada de ideias novas se associa 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 equiparam-se a propostas elaboradas para outras capitais brasileiras de maior porte. A cidade, inundada pelo imaginário dos novos tempos da aviação, modernizava-se inspirada em exemplos europeus e norte-americanos.

Com o início da Segunda Grande Guerra Mundial e a distância de Natal em relação aos centros de aviação da Europa, encerra-se [...] *uma época de lirismo da aviação para abrir [...] uma perspectiva de terror dessas novas armas de destruição e morte*¹⁴. As asas e o ventre dos aviões passam a carregar bombas e destruir cidades, a estruturação europeia afunda no caos do conflito e as linhas aéreas intercontinentais são canceladas.

Entretanto, com o conflito, *abre-se, em Natal, uma nova página da aviação*¹⁵. Na cidade 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. Os anos sem aviões comerciais são compensados pela construção de uma mega Base Aérea em Parnamirim, que passa a receber centenas de

aeronaves. A população, que à época chegava aos 55 mil habitantes, recebe:

[...] mais de 10.000 soldados americanos a Natal [...], assim como os batalhões de soldados brasileiros que para lá se dirigiam, [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 diversões¹⁶.

Neste âmbito militar se define a configuração cidadina. A instalação das bases militares implementa a ocupação e solidifica os 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* [...]¹⁷.

A CONSTRUÇÃO DO CAMPO DE PARNAMIRIM – TRAMPOLIM DA VITÓRIA

A cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, foi um dos polos mais importantes da aviação brasileira. Talvez por sua localização no extremo leste do País, o que faz da cidade o ponto mais próximo entre o Brasil e a Europa, ou devido a seu clima extremamente favorável, a verdade é que, desde a época dos pioneiros, Natal é sinônimo de aviação.

PARNAMIRIM é contração de PARANÁ-MIRIM, rio pequeno, de denominação tupi. Segundo Lira¹⁸, essa denominação estava figurada num mapa da primeira metade do século XVII. É o primeiro registro conhecido do termo.

O Campo de Aviação de Parnamirim¹⁹ já existia antes da deflagração da Segunda

¹³ LORCH, Carlos e FLORES JR.. *Aviação Brasileira: sua história através da arte*. Rio de Janeiro, Action Editora Ltda. 1994, p. 106.

¹⁴ VIVEIROS, op. cit., p. 118.

¹⁵ VIVEIROS, Paulo P. de. *História da aviação no Rio Grande do Norte. Natal*: EDUFRN, 1974, p. 21.

¹⁶ CUNHA, Gersonete Sotero da. *Natal e a expansão territorial urbana. Natal*: EDUFRN, 1991, p. 18.

¹⁷ SANTOS, Pedro L. dos. *Urbanismo e modernização em Natal (1901-1929-1935)*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1997, p. 99 (Dissertação de Doutorado).

¹⁸ LIRA, A. Tavares de. *História do Rio Grande do Norte*. 2 ed. Brasília: Senado Federal; Natal: Fundação José Augusto, 1982, p. 38.

¹⁹ COSTA, Fernando Hippolyto da. *História da Base Aérea de Natal*. Natal, Ed. Universitária, 1980.

Guerra Mundial. Fica localizado a 15 quilômetros da cidade de Natal, a 005° 52' S e 35° 23' W, com 50 metros de altitude média em relação ao nível do mar. A visibilidade predominante 99,5% do tempo é superior a cinco quilômetros; a frequência dos nevoeiros é de 0,1% e os tetos inferiores a 300 metros chegam a 0,6%. A localização de Parnamirim é ideal do ponto de vista estratégico e de salubridade.

O terreno sobre o qual o campo está situado é suavemente inclinado, variando a composição de seu solo de uma areia pura a uma argila arenosa, com um conteúdo de argila muito baixo. A vegetação se limita ao gênero de ervas características dos desertos e árvores pequenas.

Com a entrada dos Estados Unidos no grande conflito e a cessão de áreas, pelo Governo brasileiro, para apoio das tropas aliadas, Parnamirim tomou, evidentemente, um grande impulso. A cidade de Natal pode ser alcançada por uma rodovia pavimentada de cerca de 20 quilômetros, construída pelo Exército dos Estados Unidos. Ela serve de tronco da rede ferroviária que corta o interior do Estado do Rio Grande do Norte e faz ligação com a cidade de Recife. Essa rodovia foi construída em apenas seis semanas.

A imensa área de Parnamirim era dividida em duas partes distintas pelas pistas de pouso asfaltadas, 16-34 e 12-30: No setor oeste das pistas foi construída a Base Aérea de Natal, que era conhecida como a "Base Brasileira". No setor leste das pistas foi edificada, em proporções muito maiores, a "Base Americana", também denominada Base de Parnamirim ou *Parnamirim Field*. A divisão que havia antes permanece até hoje, como hábito adquirido para melhor localizar os espaços terrestres: o campo de pouso divide a Base Oeste da Base Este.

A BASE AÉREA BRASILEIRA

No final de 1942 algumas edificações já existentes foram utilizadas, embora precariamente, porque as construções destina-

das à instalação permanente não haviam sido concluídas. Essas edificações eram de propriedade das extintas companhias *Lignes Aeriennes Latécoère*.

No antigo hotel da LATI foram instalados os órgãos administrativos da Base Aérea e o Cassino dos Oficiais. O hangar dessa companhia teve uma de suas alas transformada em alojamento de praças, para o que necessário se fez mais tarde, com o aumento sucessivo do efetivo, a utilização de parte do próprio hangar, onde também foram instaladas as diversas dependências do Agrupamento de Caça.

Nos dois prédios da Companhia Air France instalaram-se o alojamento e o rancho dos sargentos, tendo sido destinados quatro aposentos para o Centro Médico, inclusive enfermaria. Logicamente, esses aposentos pelas suas dimensões restritas e com outras finalidades para as quais foram construídos, não atendiam adequadamente a um Centro Médico²⁰.

Há registros do prédio em alvenaria do antigo alojamento de pessoal, década de 30, também pertencente à Companhia Air France, onde se hospedava o piloto francês Jean Mermoz quando em trânsito pelo Brasil; do prédio histórico da Estação Radiotelegráfica PUY-9, década de 30, também da Companhia Air France, em alvenaria com telha colonial, localiza-se próximo ao hangar; de quatro prédios em alvenaria, esquadrias de madeira e telha de barro tipo francesa, década de 30, pertencentes à Companhia Air France, sendo um para alojamento de pessoal, outro para adminis-



Ilustração 3 – Edificações de oficinas e garagens

²⁰ Formulários de Tombamento do Patrimônio Histórico e Cultural da Aeronáutica, ref. IMA 210-2, de 24 de junho de 1982, Natal.

tração e os outros dois é desconhecida sua utilização à época; de prédio histórico em alvenaria, esquadrias de madeira e telha de barro tipo francesa, década de 30, o rancho geral; de prédio histórico em alvenaria, com pé direito duplo, e sistema de ventilação tipo lanternin, esquadrias de madeira e telha de barro tipo francesa, década de 30, almoxarifado e oficinas; de prédio histórico em alvenaria, esquadrias de madeira e telha de barro tipo francesa, década de 30, garagem; de prédio histórico em alvenaria, esquadrias de madeira e telha de barro tipo francesa, década de 30 abrigava o almoxarifado geral; da caixa d'água com um pequeno prédio ao lado onde funcionava o Centro Telefônico.

As edificações da Base Aérea observadas consistem em obras modernistas, seja em fase inicial ou então no auge desse movimento. Dentre as edificações inventariadas, destacam-se os prédios construídos para abrigar definitivamente a Base Aérea de Natal, que até hoje se encontram em perfeito estado de conservação: Prédio do Comando; dois hangares construídos provavelmente na década de 1940; hangar que, na ala esquerda, ficava localizado o Comando do Grupamento dos P-40 (aeronave de bombardeio).

São comuns nessas edificações, todas construídas entre as décadas de 30 e 40, paredes inteiras em vidro, estruturas suspensas em balanço, uso de *brises*, formas simples e primárias, traços predominantemente retos, jogo de volumes a fim de gerar movimento, pilotis com pé-direito alto, além de formas sinuosas, tomando partido da plasticidade do concreto.

“CAMPO DE PARNAMIRIM” OU BASE AÉREA AMERICANA

Quando o Governo dos Estados Unidos iniciou a construção do “Campo de Parnamirim”, em novembro de 1940, já haviam sido construídas algumas obras, tais como hangares, estações-rádio, e pequenas instalações para usos diversos. Ao todo foram dez hangares, distribuídos da seguinte forma: a) Na área dos aviões de transporte, dois hangares Butler, portáteis de

campanha, construídos em aço e amianto e dois hangares de nariz, de construção em madeira, em perfeito estado de conservação ainda hoje, cada um para acomodar dois aviões do tipo C-54; b) Na área de reabastecimento e reparos, dois hangares Butler e dois de nariz, conforme descrito acima; c) Na área de reparos destinada à Marinha, dois hangares de nariz de construção em madeira, cada um para acomodar dois aviões do tipo C-54.



Ilustração 4 – Escola Santos Dumont, hoje pertencente ao Governo do Estado

O chamado “Campo de Parnamirim” foi construído com a finalidade dupla de preparar uma Base para operações de uma unidade tática de envergadura – um Grupo de Bombardeio Médio – a fim de enfrentar qualquer ameaça à segurança do Hemisfério Ocidental, e a de prolongar uma cadeia de aeroportos, assegurando uma rota aérea razoavelmente protegida, para que os aviões multimotores pudessem prolongar a viagem com destino à África, ou além.

O período da construção se estendeu até março de 1944 em consequência de várias mudanças dos planos iniciais de construção pelos americanos. A Base Americana dispunha de mais de 700 edificações, que ficaram conhecidas como “barracos”, para suportar um trânsito diário de 400 a 600 aeronaves, em demanda da África. As instalações da Base Aérea americana permitiam alojar 1.800 oficiais e 2.700 subalternos, sendo que o hospital tinha disponibilidade de 178 leitos. Os prédios, que abrigavam os serviços de restaurante, reembolsável, estação de rádio e outros, funcionavam 24 horas por dia.

Segundo a engenharia americana, o prazo normal da duração de um “barraco” era de sete a dez anos. No entanto, transcorridos 63 anos do conflito mundial, existe ainda um número considerável de “barracos” em plena utilização, embora muitos prédios já tenham passado por reformas.

Informou-se que o custo total da obra realizada atingiu a elevada cifra de US\$ 9.403.461,00 (dólares) sem incluir os materiais e equipamentos que foram embarcados dos Estados Unidos²¹.

A construção da Base Naval contou com instalações para combustíveis que abrangiam vinte tanques de superfície de aço, com capacidade total de 528.300 galões, 12 tanques de aço subterrâneos, cinco plataformas e sete bombas fixas.



Ilustração 5 – Vista aérea da Base Aérea Americana

O fornecimento de combustível da Base Naval à Aérea era realizado através de caminhões-tanque e por linhas de encanamento (*pipe-line*) que somavam cerca de 20 quilômetros de canos. O *pipe-line* recebia o combustível diretamente dos navios petroleiros e era bombeado até os depósitos existentes na Base. A obra foi realizada com seis mil operários trabalhando em turnos de 24 horas por dia e a despesa de aproximadamente 60 milhões de cruzeiros à época. Calculou-se que a média diária de circulação da gasolina pelo *pipe-line* era de cem mil litros.

Em termos de construção, acabamento e durabilidade, as obras da Base Brasileira



Ilustração 6 – Centro Educacional Trampolim da Vitória

estão muito acima das da Base Americana; até os dias de hoje, verificadas *in loco*, as instalações da Base Aérea Brasileira permanecem em ótimas condições, o que não se sucede com as da Base Aérea Americana, muitas das quais vêm sendo demolidas, por não mais oferecerem condições de uso. No entanto, é importante salientar que a Base Aérea Americana foi construída apenas para atender às instâncias geradas pela Segunda Guerra Mundial; portanto, suas instalações sempre foram, desde a sua concepção, consideradas transitórias.

BASE AÉREA DE NATAL

A Base Aérea de Natal iniciou-se como a Base Brasileira, no setor oeste do Campo de Parnamirim, criada pelo Decreto-Lei Nº 4.142, de 2 de março de 1942, ativada em 7 de agosto de 1942, dentro de sua extrema simplicidade, continha apenas dois artigos. Não se poderia supor que a Unidade recém-criada tornar-se-ia, em breve, na maior Base da Força Aérea Brasileira, vindo a desempenhar uma relevante importância estratégica no decorrer da Segunda Guerra Mundial. Tornou-se peça fundamental para o prosseguimento vitorioso das campanhas do Norte da África e da Sicília.

Com a desativação da Base Aérea Americana, em 31 de outubro de 1945, a Comissão Mista Militar Brasil-Estados Unidos, em relatório circunstanciado elaborado em

²¹ COSTA, Fernando Hippolyto da. *História da Base Aérea de Natal*. Natal, Ed. Universitária, 1980.

setembro de 1946, qualificou os edifícios e as estruturas do “Campo de Parnamirim”, em condições razoavelmente boas, assim como as redes de água e esgoto.

Em 21 de agosto de 1944, o Decreto-Lei Nº 6.814 extinguiu os 14 Corpos de Base Aérea, substituindo-os por outros²². Nessa nova classificação a Base Aérea de Natal figura entre as Bases de 2ª Classe²³.

Durante o transcorrer da Segunda Guerra Mundial, a Força Aérea Brasileira (FAB) ampliou seu material aeronáutico de uma forma jamais vista antes e que, provavelmente, nunca se repetirá. No espaço de quatro anos, a FAB recebeu um total de 1.288 aeronaves de caça, bombardeio, patrulha, ataque, transporte e treinamento. Os aviões entregues à FAB nesse período eram o que de mais moderno havia no arsenal norte-americano, conferindo à Força Aérea Brasileira não somente um enorme salto em termos de qualidade, mas multiplicando o efetivo de suas aeronaves por um fator de quatro.

Alguns autores afirmam que em Natal essa postura talvez não tenha passado de um efeito de disseminação, por não dizer de “contágio” do que se processa em outras cidades do País, em especial as mais próximas, como Recife e Fortaleza. Todavia, a observação de edificações como as aqui listadas desautorizam tal premissa, uma vez que expõem a forma e a veracidade de como os princípios modernos foram empregados em naturezas das mais distintas, abrangendo desde o edifício monumental até os mais simples.

Partindo do questionamento que se, de fato, existe uma “modernidade brasileira homogênea”, aqui se expõem exemplares que exprimem as adaptações regionais e consequentes limitadores técnicos. Além disso, as recentes investidas para inventariar o patrimônio moderno existente no País e no mundo convergem para o esforço no sentido de levantar o cenário da modernidade e suas adaptações regionais, onde bem se enquadrariam os exemplares da Base Aérea de Natal.

Quando se observa o cadastro das edificações listadas no Formulário de Tombamento do Patrimônio Histórico Cultural da Aeronáutica, percebe-se que as edificações da Base Americana são em maior número, envolvendo exemplares essencialmente modernos, e datados do período da Segunda Guerra Mundial, na quarta década do século XX, ou que se filiavam às tendências desse período. Na Base Oeste Brasileira, embora em menor número, algumas edificações datam da terceira década, outras construídas de 1941 até 1944, e estão em melhor estado de conservação.

As alterações sofridas nesses exemplares ocorreram internamente para atender às instalações advindas das necessidades de ocupação, sendo resguardadas as características externas originais. A continuidade das edificações da Base Aérea de Natal, que inclui a americana e a brasileira, e suas diversas manifestações protomodernas e modernas, permanece ao largo de tais investidas.

Destarte, perde-se ou deixa-se sob risco iminente de desmonte obras de valia e caráter único para a cidade, como de fato o são e representam as obras aqui tratadas.



Ilustração 7 – Prédio do Comando da Base Aérea de Natal

CONCLUSÃO - TRAMPOLIM DA VITÓRIA

O Brasil não se manteve alheio às mudanças tecnológicas que ocorriam nas cidades norte-americanas e europeias. As discussões versadas sobre os processos

²² Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. Vol. 2.

²³ Classificação das Bases Aéreas inseridas no Decreto-Lei nº 6.814, de 21 de agosto de 1944.

de regionalização da arquitetura moderna, suas diferentes adaptações, tecnologias e técnicas empregadas nas diversas cidades brasileiras, remetem a um olhar atento sobre como as faces do movimento foram se moldando e absorvendo as impressões locais, e de que maneira tal fato contribuiu para sedimentar sua consolidação enquanto movimento de ampla penetração no cenário brasileiro.

A importância estratégica é evidenciada por declarações de personalidades e da imprensa a respeito do papel desempenhado pela cidade no advento da Segunda Guerra Mundial. COSTA²⁴ apresenta uma coletânea das afirmações, aqui sintetizadas, de Franklin Roosevelt, presidente dos Estados Unidos:

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 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 apoia 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 conhecido 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...

Fim da Guerra. A cidade sente-se tão ameaçada com o "progresso" que teme desaparecer, tal qual fora criada, de um dia para o outro. As bases, à exceção da norte-americana, são mantidas. Entretanto, a configuração urbana já se transformara; novas perspectivas 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 [...] ²⁵

A guerra, por sua vez, transforma em definitivo a capital do Rio Grande do Norte e traz costumes e modas inesperados. A cidade vivencia uma época de boemia, eferescência e novos ares trazidos pelos americanos e pelo medo constante de ataques, talvez sendo a cidade brasileira que mais vivenciou o ambiente do conflito²⁶.

Como se buscou demonstrar neste trabalho sobre a arquitetura da Base Aérea de Natal, o fator estratégico se apresentou como elemento marcante de definição e transformação 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, traduz-se nas noções de *Caes da Europa* nos anos 20, e de *Trampolim da Vitória* nos anos 40. A formação e consolidação do núcleo urbano de Natal, sob esse enfo-

²⁴ COSTA, Fernando Hippolyto da. *História da base aérea de Natal*. Natal: EDUFRN, 1980. p.367-371.

²⁵ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado; FAPESP, 2000. p.348 (Uspiana 500 anos).

²⁶ LIRA, A. Tavares de. *História do Rio Grande do Norte*. 2 ed. Brasília: Senado Federal; Natal: Fundação José Augusto, 1982. p.31.

que, evidenciam o quanto a sua configuração contemporânea foi definida a partir de sua configuração continental em seu aspecto geográfico e estratégico, considerando-se desde o sítio de implantação até o complexo urbano atual.

Sem as bases aéreas²⁷, a vitória na Europa e na Ásia não teria ocorrido tão cedo. Essas bases, projetadas à distância no Atlântico Sul, permitiram que voassem os nossos aviões, em grande número, para a África Ocidental, e dali para os Teatros de Operações na Europa e no Extremo Oriente.

O United States War Production Board posteriormente declararia que, sem a produção brasileira de materiais estratégicos e a ponte aérea dos Estados Unidos para Belém do Pará e Parnamirim, os americanos não teriam cumprido suas metas²⁸.

Segundo Hippólyto da Costa²⁹, Natal possibilitou o caminho dos grandes êxi-

tos, conquistados heroicamente pelas forças do mundo livre nos teatros de guerra da África, Ásia, como também da Europa; sem sombra de dúvida, foi a encruzilhada de muitos caminhos do mundo, ligada como autêntica sentinela avançada ao destino da guerra, foi uma trincheira do Atlântico.

A arquitetura da Base Aérea de Natal tem uma história marcante; a Base ativada em pouco menos de um mês antes do Brasil declarar “Estado de Guerra” contra as potências do Eixo, teve uma decisiva relevância na defesa do litoral nordestino.

Na conflagração mundial, Natal sendo o ponto mais estratégico da costa brasileira e o mais próximo do solo africano, tornou-se obviamente, o desejado marco de ligação entre os dois continentes, transformada no TRAMPOLIM DA VITÓRIA³⁰.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A II Guerra Mundial O Brasil e Monte Castelo: Por quê? Como? Para quê? Memória do Exército Brasileiro e do *Jornal do Brasil*, Fundação Armando Álvares Penteado - FAAP, 2006.

Classificação das Bases Aéreas inseridas no Decreto-Lei nº 6.814, de 21 de agosto de 1944.

Cordell Hull - Secretário de Estado dos EUA de 1943 a 1944 e Prêmio Nobel da Paz em 1954, em texto de suas memórias.

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

CUNHA, Gersonete Sotero da. *Natal e a expansão territorial urbana*. Natal: EDUFRRN, 1991. p. 18.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. *Natal, “caes da Europa”*: o plano geral de sistematização no contexto de modernização da cidade (1929-1930). Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1998. p. 63 (Trabalho Final de Graduação).

²⁷ Cordell Hull - Secretário de Estado dos EUA de 1943 a 1944 e Prêmio Nobel da Paz em 1954, em suas memórias.

²⁸ COSTA, Fernando Hippólyto da. *História da Base Aérea de Natal*. Natal, Ed. Universitária, 1980.

²⁹ Idem.

³⁰ LORCH, Carlos. *Asas da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro, Editora Action Publicidade Ltda. 1988. p.14.

Formulários de Tombamento do Patrimônio Histórico e Cultural da Aeronáutica, ref. IMA 210-2, de 24 de junho de 1982, Natal.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. *História geral da Aeronáutica brasileira*. Belo Horizonte: Itatiaia; Rio de Janeiro: INCAER, 1990. Vol. 2.

LIRA, A. Tavares de. *História do Rio Grande do Norte*. 2 ed. Brasília: Senado Federal; Natal: Fundação José Augusto, 1982. p. 38.

LORCH, Carlos e FLORES JR.. *Aviação Brasileira: sua história através da arte*. Rio de Janeiro, Action Editora Ltda. 1994, p. 106.

LORCH, Carlos. *Asas da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro, Editora Action Publicidade Ltda. 1988. p.14.

MEDEIROS, Alberto, MEDEIROS, Maria Z. P. de, PINHEIRO, Maria I. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Tribuna do Norte: Fundação José Augusto, 1998, v. 11. p. 4.

MEDEIROS, Valério A. S.; TRIGUEIRO, Edja Bezerra Faria. O fator estratégico como definidor da formação e consolidação do núcleo urbano da cidade de Natal: quatro séculos, três períodos. In: *Colóquio Arquitetura Brasileira: Redescobertas/XVI Congresso Brasileiro dos Arquitetos*, 2000, Cuiabá.

MERMOZ, Jean. In. MEDEIROS, Alberto, MEDEIROS, Maria Z. P. de, PINHEIRO, Maria I. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Tribuna do Norte: Fundação José Augusto, 1998, v. 11.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado; FAPESP, 2000. p. 348 (Uspiana 500 anos).

SANTOS, Pedro L. dos. *Urbanismo e modernização em Natal (1901-1929-1935)*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 1997. p. 99 (Dissertação de Doutorado).

SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. - 2. ed. 1.reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

VIVEIROS, Paulo P. de. *História da aviação no Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 1974. p. 21.