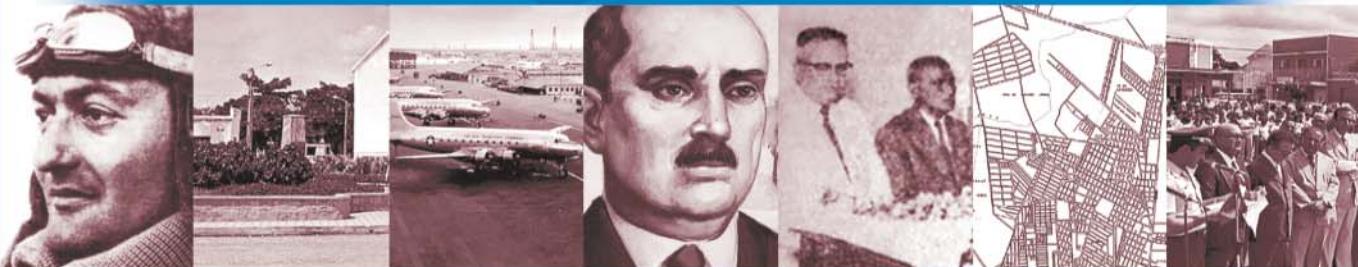


Carlos Peixoto

A História de Parnamirim



Carlos Peixoto

A História de Parnamirim



Coleção Parnamirim
Volume II

Editora Z Comunicação

Coordenação Editorial:
Osair Vasconcelos

Capa e Projeto Gráfico:
Mariz Comunicação Integrada
Designers:
Marcelo Mariz / Rodrigo Galvão

Consultoria Histórica:
Nivaldo Xavier

Revisão:
Ednice Peixoto dos Santos

Agradecimentos:
Diário de Natal, Tribuna do Norte,
Parnamirim Notícias,
Museu da Aviação e da Segunda Guerra,
Base Aérea de Natal, Genilson Souto
e Instituto Histórico e Geográfico do RN.

Catalogação na fonte "Biblioteca Pública Câmara Cascudo"- Natal/RN

P379h Peixoto, Carlos
A história de Parnamirim / Carlos Peixoto. —
Natal (RN) : Z Comunicação, 2003.
222p. : il.

I. Parnamirim (RN) - História. 2. Rio Grande do
Norte - História. I. Título.

2003/03

CDU 981.32

CDU 981 (813.2)

À memória do meu pai,
 um homem que não
se sabia poeta e, mesmo assim,
fez da vida que lhe coube viver
 um verso simples e claro.
Para minha mãe, que o entendeu.
 Para Ceiça e Alexis,
que me dão mais do que mereço.

Índice

Dedicatória..... 5

Apresentação..... 11

Parnamirim, uma história..... 13

CAPÍTULO I - Paraná -mirim

1 - A denominação tupi-guarani. A mais antiga referência histórica.....	19
2 - As características geográficas.....	21
3 - Os primeiros donos da terra e o uso que fizeram dela.....	25

7

CAPÍTULO II - O campo dos franceses

1 - Lançando pontes sobre as distâncias.....	35
2 - Os padrinhos do município.....	37
3 - A construção do campo.....	43
4 - O verdadeiro conquistador do Atlântico Sul.....	50

CAPÍTULO III - O Trampolim da Vitória

1 - A aliança improvável.....	57
2 - Parnamirim Field.....	61
3 - A Base Aérea de Natal.....	72
4 - Novas e velhas denominações.....	76

5 - Como entramos na “Corrida Espacial”.....	79
6 - O Aeroporto Augusto Severo.....	85

CAPÍTULO IV - Visões da Cidade

1 - O transitório como herança urbana.....	93
2 - Os pioneiros.....	94
3 - Como uma torrente impetuosa.....	102
4 - O inferno nos mocambos.....	109
5 - A vida organizada.....	115

CAPÍTULO V - Ritos de Formação

1 - O conflito nas “terras do Jiló”.....	131
2 - A emancipação, sem o povo e sem a Base.....	134
3 - As eleições, a breve “guerra do mercado”, vitórias e derrotas.....	145
4 - Quando Parnamirim foi “Eduardo Gomes”.....	157
5 - Outras campanha, outros prefeitos (1976-1984).....	161
6 - Quadro cronológico dos prefeitos eleitos em Parnamirim	166

CAPÍTULO VI - Velhas vantagens, novos negócios

1 - Industrialização: um projeto longo demais.....	171
2 - O progresso em Parnamirim.....	173
3 - Um pioneiro solitário.....	179
4 - A Festa do Boi.....	180
5 - Projetos agrícolas em Pium e Jiqui.....	182

CAPÍTULO VII - Breve notícias da expansão urbana

1 - A marcha demográfica e as desigualdades.....	189
2 - Os bairros.....	193
3 - Pirangi do Norte.....	195

CAPÍTULO VIII - Documentos históricos e tabela do Censo 2000

1 - A escritura de Manoel Machado para Paul Vachet.....	203
2 - O contrato para limpar o campo de Parnamirim.....	206
3 - A primeira reportagem.....	208
4 - A Lei de criação e a Ata Solene de instalação do muni- cípio.....	211
5 - Síntese do Censo IBGE/2000 em Parnamirim.....	214
Fontes bibliográficas.....	217

Apresentação

Uma cidade não se faz e tampouco pode ser avaliada apenas pelo número de seus edifícios e/ou pelas suas ruas e avenidas. Sequer apenas pela sua população. Uma cidade se faz ao longo do tempo, com sua história registrando seus fatos, atos e pessoas. No caso de Parnamirim há ainda uma singularidade. A cidade nasceu em meio ao desenvolvimento da aviação comercial, e cresceu e teve a sua primeira fase de progresso motivada pela aviação de guerra.

A genialidade do brasileiro Santos Dumont, inventor do avião, foi seguida pela coragem de quantos homens e mulheres se lançaram no arrojo de transpor mares e oceanos para, no pioneirismo da aviação comercial, aproximar pessoas, possibilitar negócios, estabelecer uma nova era para o mundo.

Parnamirim nasceu naquela época algo mágica, porque inédita. De coragem, porque arriscada. De sonho, porque é preciso sonhar com o novo, o diferente, o melhor. Forte e decisiva também, porque o que viria a ser a futura cidade estava estrategicamente situada na ponta mais avançada do continente, base indispensável que se transformaria no Trampolim da Vitória.

Foi como base aérea para os aliados que Parnamirim agasalhou homens, mulheres, americanos principalmente; brasileiros de todas as partes do Brasil, e também ingleses,

franceses, aliados pelo mesmo objetivo, determinados em favor da mesma causa: o restabelecimento da paz no mundo e a prevalência da democracia como ordem política para os povos.

Este livro de pesquisa sobre o nascimento e vida de Parnamirim é para estabelecer a sua história no decorrer desde praticamente a primeira marca até o seu desenvolvimento industrial. Uma cidade rentável para se investir e amorável para se viver. Um trabalho competente, criterioso, didático também, do jornalista e escritor Carlos Peixoto com a coordenação editorial do também jornalista Osair Vasconcelos, sob a égide da Prefeitura Municipal de Parnamirim, para agora e para sempre.

Entrego, portanto, a Parnamirim a sua história, como entrego ao Rio Grande do Norte a história de Parnamirim.

Parnamirim, uma história.

Ao ser convidado por Osair Vasconcelos e pelo prefeito Agnelo Alves para escrever este livro, lembrei-me que Luís da Câmara Cascudo abre a apresentação da sua *História da Cidade do Natal* citando um outro historiador, o francês Pierre Lavedan, para quem “*a cidade é um ser vivo*”. A lembrança me foi útil, principalmente para relegar ao esquecimento algumas das observações ouvidas durante a pesquisa empreendida ao longo de um ano em busca de informações para o texto, que pretendiam “não ter Parnamirim uma história, devido à influência que recebia de Natal e ao pouco tempo de existência como município”.

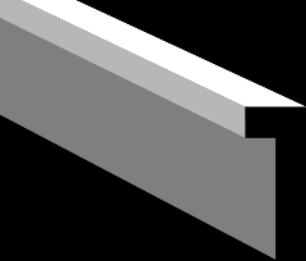
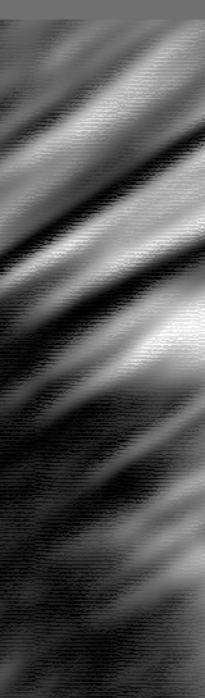
Como todos os seres vivos, todas as cidades têm uma existência - seja ela curta ou longa - consubstanciada em fatos, experiências, festas, vitórias e sonhos que formam não apenas uma, mas várias histórias. E todas essas histórias merecem ser contadas, valem a pena ser ouvidas. Esta, que vocês poderão ler nas próximas páginas, não tem a pretensão de ser a HISTÓRIA de Parnamirim. É apenas aquela que me coube conhecer e contar.

De meu, poderia dizer que é só o texto, porque todos os fatos por ele narrados são coletivos. Assim como a pesquisa feita. Ela não teria sido possível sem a ajuda inestimável do senhor Nivaldo Xavier Gomes, que todos em Parnamirim conhecem como uma extraordinária figura

humana - ele mesmo autor de uma outra história, mais pessoal, da cidade, *Nos Tempos das Bocas de Ferro*, à espera de um editor consciente - e de vários outros personagens/autores da cidade que me foram apresentados pelo jornalista e amigo Cláudio Gomes, filho de **Parnamirim** e meu paciente cicerone nesta jornada.

Trabalhar com eles, pesquisar, ler e escrever sobre Parnamirim me deu muita satisfação. E se vocês, ao final da leitura, se sentirem como filhos legítimos da cidade - não importa onde tenham nascido - nossa recompensa estará completa.

*Carlos Peixoto
Dia de Natal do ano de 2002*

- 
- 1 - A denominação tupi-guarani.
A mais antiga referência histórica
 - 2 - As características geográficas
 - 3 - Os primeiros donos da terra e o uso
que fizeram dela
- 

Paranã-mirim



1 - A denominação do tupi-guarani. A mais antiga referência histórica

Os primeiros navegadores portugueses e espanhóis que chegaram ao litoral do continente sul-americano acreditaram ter descoberto “um novo mundo” onde tudo era desconhecido e precisava ser nomeado. Os colonos, que vieram depois, aprenderam que as terras recém-encontradas não eram tão desconhecidas assim e que os lugares já tinham nomes, escolhidos pelos povos nativos. Muitos desses nomes, ligeiramente modificados pela mistura da língua portuguesa com o tupi-guarani, ficaram para a história como pistas dessas origens e lembrança dos primitivos habitantes.

Um desses nomes é *Parnamirim*. A origem do topônimo é a expressão tupi-guarani “*Paranã-mirim*”, que significa “pequeno parente do mar ou pequeno rio veloz”. Apesar de ainda hoje existirem, na área que corresponde ao município de Parnamirim, vários rios e riachos, é mais provável que o “*Paranã-mirim*” conhecido pelos índios potiguaras, habitantes da capitania do Rio Grande na época da colonização (século XVII), tenha sido algum curso d’água já desaparecido. O historiador Luís da Câmara Cascudo, pesquisando para o livro “**Nomes da Terra**”¹, escreveu em 1968 que só restavam na região “uns

1 - Neste livro, editado pela Fundação José Augusto em 1968 (a segunda edição é de 2002, pelo Sebo Vermelho), Cascudo identifica e explica as origens de vários topônimos potiguaras, assim como narra a história do surgimento dos primeiros municípios do Estado.

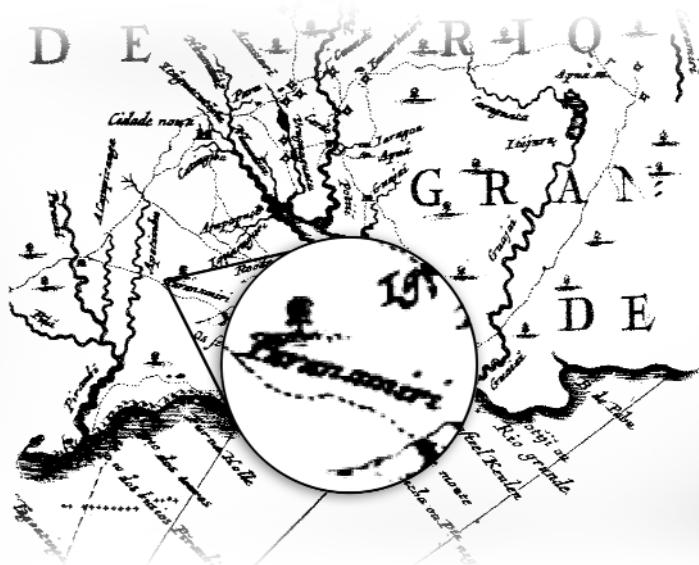
depósitos de água, comumente reduzidos no verão e maiores pela ação pluvial". Eram as lagoas, que enchiam durante os anos de bom inverno, e ficaram como vestígios do rio pequeno que deu origem ao nome do lugar. Hoje, muitas dessas lagoas desapareceram pela ação dos ventos que moveram as areias, com a falta continuada das chuvas ou em consequência das atividades de ocupação humana, registrada em anos mais recentes.

Mesmo quando existiam, essas lagoas não deveriam ter peixes e camarões em quantidade suficiente para atrair os índios, que preferiam erguer aldeias nas proximidades de locais onde a pesca fosse abundante. As grandes árvores, próprias da Mata Atlântica e onde se escondia a caça, limitavam-se às margens e vales dos rios perenes, como o *Pitimbu* (*poti -ybu*, em tupi guarani, a fonte dos camarões) e o *Pirangi* (os índios o chamavam *pirã-gi-pe*, o rio das piranhas). O que restou dessa mata está preservado dentro da área onde está instalada a Base Aérea de Natal, junto com a última das lagoas que deram nome à região, a lagoa Parnamirim.

Apesar de deserta, a área de **Parnamirim** sempre teve importância estratégica. Por ela passava um dos caminhos que ligava o primeiro núcleo colonizador da capitania do Rio Grande - a cidade do Natal e o Forte dos Reis Magos - com outros povoamentos portugueses ao sul.

O mais antigo registro histórico do topônimo original, Paranã-mirim, está no mapa holandês do cartógrafo Jorge Macgrave, datado de 1643, onde já consta a indicação do primitivo caminho que levava até a capitania da Paraíba e, mais além, ao Recife. A grafia adotada pelo copista é "*Paranã-miri*", sugerindo um erro. Mas, o local é o mesmo e a trilha aberta pelos portugueses, melhorada pelos conquistadores holandeses, saía da cidade do Natal, atravessando os vales do

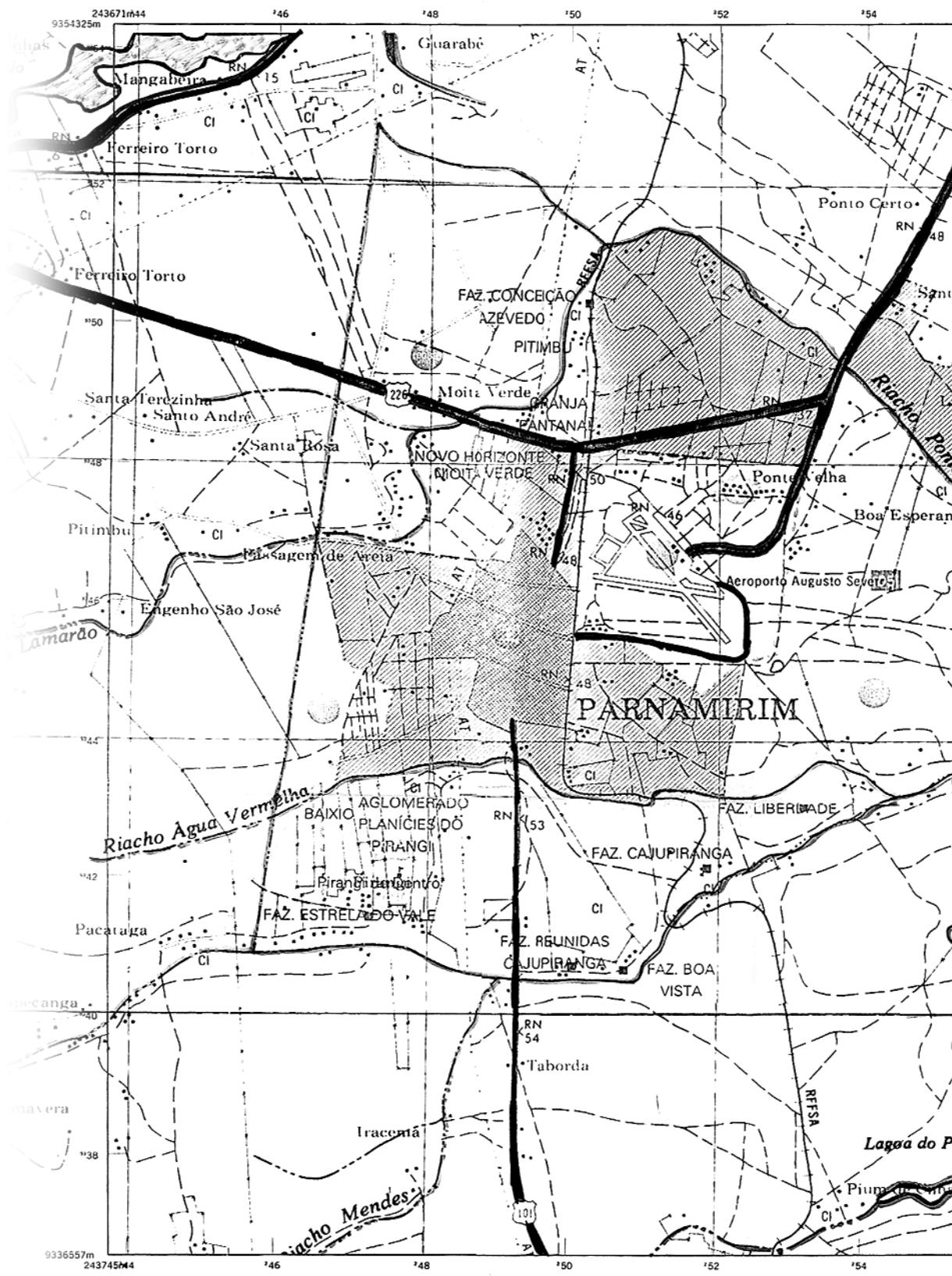
Potimbu (o atual rio Pitimbu), do *Cajupiranga*, do *Piranhi* (*Pirangi*) e do *Pium*, seguindo em direção a Cunhaú, onde estava instalado o engenho de Jerônimo de Albuquerque; ao rio Guaju, divisa com a Paraíba, e daí para Pernambuco, atravessando Mamanguape e Goiana. A rota tinha um traçado aproximado ao da atual BR 101.

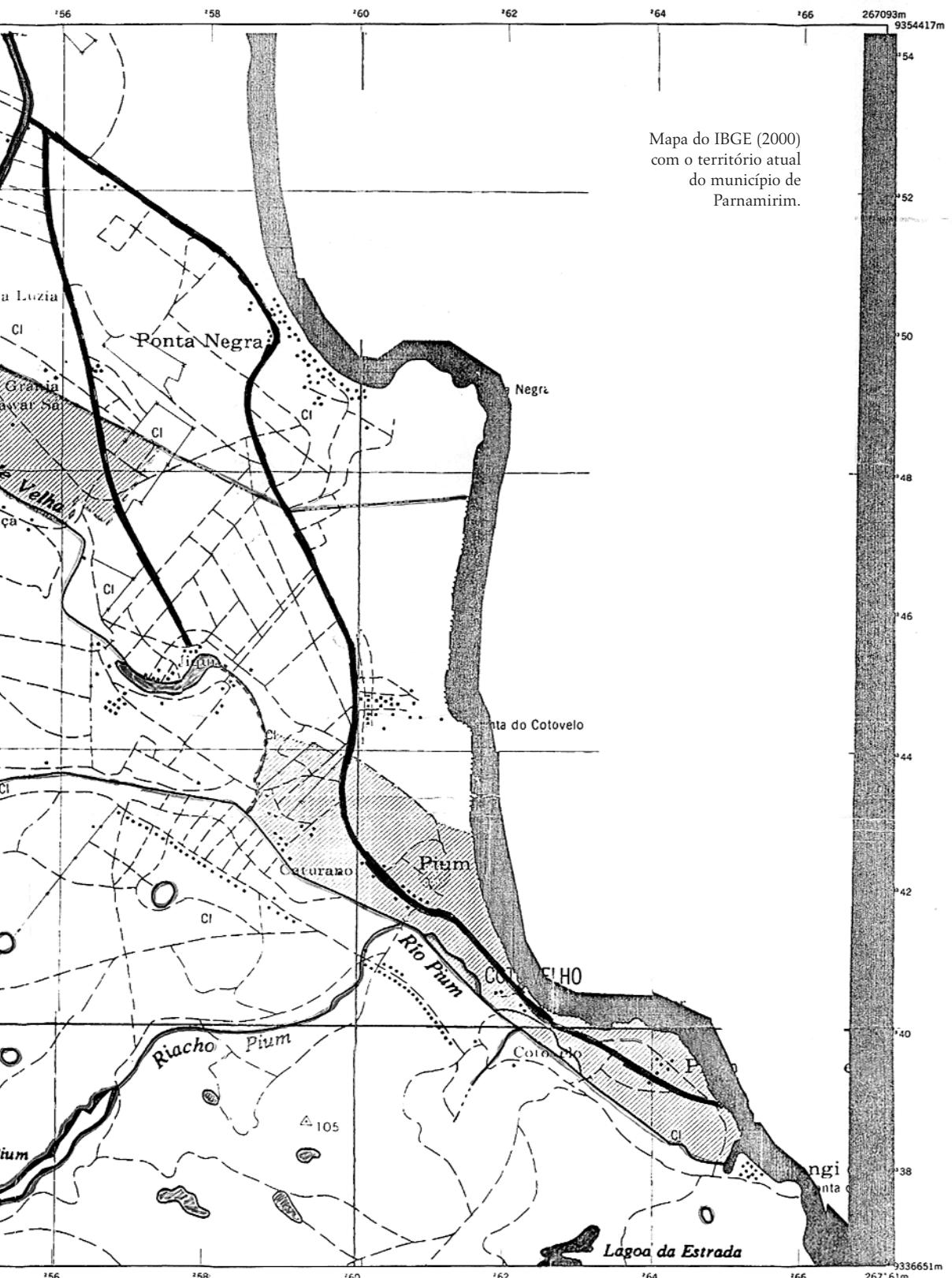


Detalhe do mapa holandês, de Jorge Macgrave, datado de 1643, onde aparecem assinalados o caminho que levava de Natal as províncias do Sul (Paraíba e Recife) e o lugar denominado *Paraná-miri*.

2 - As características geográficas

O município de **Parnamirim** está localizado a $5^{\circ} 54' 56''$ de latitude sul e $35^{\circ} 15' 46''$ de longitude oeste de Greenwich (Inglaterra). Inserido na Mesorregião Leste, Microrregião de Natal, e dentro da Zona Homogênea do Litoral Oriental, tem um clima úmido nas áreas centrais, e sub-úmido nas áreas mais próximas ao litoral. As chuvas caem com maior freqüência entre os meses de fevereiro e setembro e a temperatura média anual é de $27,1^{\circ}\text{C}$. Os limites atuais são: ao norte com o município de Natal; ao sul com os municípios de São José do Mipibu e Nísia Floresta; a leste com o Oceano Atlântico e a oeste com o município de Macaíba.





Mapa do IBGE (2000)
com o território atual
do município de
Parnamirim.

Estudando o tipo de solo do município, os geólogos situam a área dentro do “Grupo Barreiras”. A idade de formação do terreno remonta ao “Terciário Superior”, período situado há cerca de 30 milhões de anos, quando os dinossauros já estavam extintos há pelo menos 130 milhões de anos e ainda faltavam outros 50 milhões para os primeiros homínideos aprenderem a descer das árvores nas florestas africanas. O solo, formado de “argila, arenitos conglomeráticos ou caulínicos, siltitos, inconsolidados e mal selecionados por extensas coberturas coluviais e eluviais indiferenciadas”, é altamente permeável, não retém as águas das chuvas. Pobre em micros nutrientes, esse tipo de terreno não tem muita serventia para o cultivo de lavouras. Pequenas faixas, com adubações parceladas e irrigação artificial durante os períodos de estiagem, prestam-se à fruticultura de mangas, banana, jaca e abacate, entre outras, além do plantio de mandio- ca, sisal, milho, feijão e pastagem.

Nas praias e faixas mais próximas ao mar, a paisagem é formada por “paleodunas ou dunas fixas, com formação no Quaternário (cerca de 1,6 milhão de anos antes do presente), compostas de areias marinhas, transportadas pela ação dos ventos, formando cordões fixados pela vegetação. Onde não foram plantados coqueirais, se avistam os tabuleiros. São áreas planas, que sofreram a intervenção humana e foram depois abandonadas, onde nascem as mangabeiras, o camboim, a guabiraba e tapetes verdes de alecrim”.²

Parnamirim é o único município incluído na bacia hidrográfica do Pirangi, formada por três cursos d’água perenes e duas lagoas. A Bacia do Pirangi tem sete quilômetros de extensão e drena uma área de 607 Km, destacando-se pela proximidade com Natal, contribuindo para parte do abastecimento d’água da capital. Os rios e riachos principais são:

-*Rio Pitimbu* - com nascentes no povoado de Lamarão, município de Macaíba, é um dos limites ao norte com o município de Natal. Também conhecido como “riacho Ponte Velha”, aparece nos documentos mais antigos como “Putumbú, Potembú, Potumbú e Potãobú”. Deságua na *Lagoa do Jiqui*, que também já foi chamada Lagoa Fernando Ribeiro, e segue para encontrar-se com o rio Pirangi. Entre a lagoa e o Pirangi, por volta de 1600, o “Baixo Pitimbu” era chamado rio *Guaramime*.

- *Riacho Taborda ou Cajupiranga* - nasce no povoado de Japecanga e é o limite com o município de São José do Mipibu. É um dos dois principais afluentes que formam o rio Pirangi

- *Rio Pium* - nasce na pequena lagoa do mesmo nome, no município de Nísia Floresta. Ao encontrar-se com a margem direita do Pirangi forma um dos mais férteis vales do litoral sul potiguar, o Vale do Pium, que deu origem à povoação rural do mesmo nome.

- *Riacho Água Vermelha* - nasce entre os municípios de São José do Mipibu e Parnamirim. Ao receber as águas do riacho Cajupiranga forma o *Rio Pirangi*, citado nos documentos mais antigos como rio “Cajupiranguinha ou Cajupiranga-mirim”. Desenha o limite de Parnamirim com Nísia Floresta. No encontro com o mar, após receber as águas do rio Pium, divide as praias de Pirangi do Norte (Parnamirim) e Pirangi do Sul (Nísia Floresta).

3- Os primeiros donos e o uso que fizeram da terra

A ocupação das terras potiguares seguiu o modelo administrativo adotado pela Coroa Portuguesa para as colônias ultramarinas. As terras eram distribuídas pelo rei como um favor aos fidalgos que alegassem o interesse em participar do processo de colonização. As regras diziam que os

3 - Luís da Câmara Cascudo, em História do Rio Grande do Norte - 1^a edição - p. 58

26

4 - Guardados nos arquivos do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, estes documentos são as referências mais antigas sobre a repartição e posse de terras no Estado. Um dos primeiros historiadores a estudá-los foi Luiz Fernandes. A transcrição das datas de sesmarias foi publicada por Vingt-Un Rosado em cinco volumes da Coleção Mossoroense - Série C

requerentes deviam dispor de capital próprio e suficiente para fazer as benfeitorias e promover a ocupação das terras concedidas, mas na prática ninguém precisava provar essa exigência. Essas concessões reais de terras ficaram conhecidas como “sesmarias” e vigoraram no Brasil por cerca de 300 anos, do início da colonização até 1820. Os capitães-mores, representantes máximos da Coroa em cada capitania, faziam as doações, mais tarde confirmadas pelo rei de Portugal. Os abusos nas doações foram muitos. Na capitania do Rio Grande, esses abusos começaram com o capitão-mor Jerônimo de Albuquerque, que deu aos filhos Antonio e Mathias “cinco mil braças de terra em quadra na várzea do Cunhaú”.³

O objetivo da Coroa era colonizar as novas terras com interesses puramente mercantis para a produção de cana de açúcar, mercadoria de alto valor na Europa. Esse tipo de cultura exigia grandes faixas de terra. Requeria também muito trabalho, esforços e investimentos dos colonos, que chegavam desejosos de enriquecer rápido para voltarem ao Reino. Mas nem todas as terras disponíveis prestavam para o cultivo da cana de açúcar. Da combinação entre o sistema de doações e as dificuldades para enriquecer rápido com o trabalho na terra, quase não saiu resultados para o povoamento da terra. Em 1614, quando o Rei mandou revisar doações feitas na capitania do Rio Grande, muitos dos colonos já haviam abandonado as terras, alegando que eram imprestáveis para o cultivo e sem serventia para o gado.

Nas “Cartas de Datas e Sesmarias da Capitania do Rio Grande”⁴ existem anotações de áreas extensas de terras doadas pelos capitães-mores João Rodrigues Colaço e Jerônimo de Albuquerque, entre 1600 e 1633 - ano da Invasão Holandesa - com várias referências a topônimos que hoje fazem parte do município de Parnamirim. Através

desses documentos e referências é possível traçar um quadro aproximado dos primeiros proprietários e quais as mais antigas ocupações em faixas de terra do município.

O rio Pitimbu, com seus nomes antigos, é uma dessas referências mais citadas nas “*Cartas de Datas e Sesmarias*”. Em 1605, todas as terras entre a margem direita do rio Potengi, “*até os morros altos (na Zona Oeste de Natal) e dali pelo Guaramime até o mar*”, o que incluía toda a atual Zona Sul da capital e o vale do Pium, foram doadas ao Conselho da Cidade do Natal. Em 1607, os padres da Companhia de Jesus (os jesuítas), que já tinham grandes porções de terra na capitania e cujos limites se estendiam até a lagoa do Guagirú (Extremoz), pediram mais terras ao capitão-mor Jerônimo de Albuquerque, incluindo “*a lagoa do rio Potãobú (atual lagoa do Jiqui), toda terra que houver até o dito rio e mais quinhentas braças além do rio*” em todas as direções. Entre “*o rio Guaramime e o rio piragino*”, que o historiador Luiz Fernandes (nas notas de 1909 às Cartas de Datas) identifica com o atual Cajupiranga, foram doadas terras a Amrique Fernandes Leitão. Ao longo da margem esquerda do Pitimbu, “*meia légua em quadra, acima do caminho do Cajupiranga*”, e meia légua em quadra, abaixo do mesmo caminho, as terras eram de Jerônimo da Cunha e de um filho dele, Francisco da Cunha.

Mas, apesar das distribuições feitas pelos capitães-mores e da cobiça dos fidalgos por propriedades, as terras de *Paranã-mirim* permaneceram inaproveitadas e despossuídas por séculos. Após alguns anos das doações, a maior parte das sesmarias estava abandonada e “*sem benfeitorias, por serem terras imprestáveis*”. A exceção era o vale fértil do Pium, sobre o qual existem registros nas “*Datas de Sesmarias de 1738*” sobre moradias pertencentes à filha do comissário geral José de Oliveira Velho, dona Phelipa

Rodrigues de Oliveira, e ao coronel José Nunes. Na Barra do Pirangi, em 1799, Antonio Jacomé Dantas Correia, dono de 600 braças de terras herdadas do avô materno, declarava-se “*morador antigo, há mais de 80 anos*” do local. Em petição ao capitão-mor, Antonio Jacomé pede “*sobras de terras*” com oito léguas de comprido e uma de largo entre o Pirangi e o rio *Grande Cajupiranguinha* até os limites das terras de Maria Francisca Madalena e João Freire. Seriam as terras compreendidas hoje pela área entre Pirangi de Dentro e a Fazenda Liberdade.

Quase um século inteiro se passou sem que a região conhecesse outro modelo de povoamento que não fosse esses sítios, onde os cultivos eram as lavouras de subsistência e os povoados ajuntamentos de três ou cinco casas dos lavradores.

Em 1881, os trilhos da linha férrea entre Natal e Nova Cruz cortaram a região, seguindo de perto o traçado do velho caminho para a Paraíba e o Recife. Graças a um outro registro em cartório, sabe-se que as terras ao sul do Pitimbu estavam, em 1889, nas mãos do senhor do Engenho Pitimbu, João Duarte da Silva e a mulher dele, Joanna Leopoldina Duarte da Silva, velhos fidalgos⁵. O casal era rico o bastante para contar com uma parada de trem próximo à casa grande, mas existiam dúvidas quanto aos limites da propriedade. Para resolvê-las de forma amigável, foi requerida a demarcação das terras do engenho. Fixados os limites, o casal acabou comprando a maioria das propriedades vizinhas, incluindo uma grande área de tabuleiro plano ao sul do rio que dava nome à propriedade, distante 18 quilômetros de Natal. A área era conhecida como “*a planície de Parna-mirim*” e fazia parte do Engenho Cajupyrranga que, até então, tinha pertencido ao casal Francisco Pereira de Brito e dona Maria Honorina de Cerqueira Brito.

5 - A escritura de demarcação de terras do Pitimbu está reproduzida no livro do historiador Paulo Viveiros (História da Aviação no Rio Grande do Norte). O documento original foi lavrado no Juízo Municipal do Termo da Cidade do Natal, em 04 de junho de 1889, e reconhecida no 1º Cartório Judiciário em 17 de agosto de 1932, a pedido do novo proprietário do engenho, Manuel Machado.

Nessa mesma época, presume-se que tenham chegado à capital potiguar os irmãos portugueses Manuel e Cláudio Machado. Na esquina da rua Chile com a Tavares de Lira, Ribeira, abriram uma loja que vendia de tudo, conhecida pelo sugestivo nome de “Dispensa Natalense”. Os dois enriqueceram no comércio, integrando-se à vida social local. A firma M. Machado & Cia era uma das mais conceituadas no Estado e logo diversificou os negócios. Manuel Machado casou-se, em 1903, com dona Amélia Duarte, filha do proprietário de um hotel na antiga rua das Virgens, bairro das Rocas, e em 1920 comprou de Jorge Barreto o casarão da praça Dom Vital, ao lado da Igreja do Rosário, Cidade Alta. Em 1927 ele já era o dono das terras do Engenho Pitimbu, que se estendiam dos limites com os *Guarapes*, Macaíba, ao norte, as terras do Engenho Cajupiranga, ao sul.

O *Pitimbu* era um latifúndio na sua maior parte deserta, sem proveito e sem benfeitorias, como haviam estado há séculos aquelas terras. As vizinhanças povoadas mais próximas eram os sítios do Alecrim, limites da cidade do Natal, e o arruado de *Taborda*, em São José do Mipibu. Mas, dos céus, literalmente, chegariam os homens que veriam na *planície de Parnamirim* um pedaço de terra da maior importância.

William Duffell Machado

fui autor facio

Assento feito

20 de junho de 1900
Vila Brasil, Pernambuco.

Emigração de avião entre siros,
confira abaixo os detalhes.

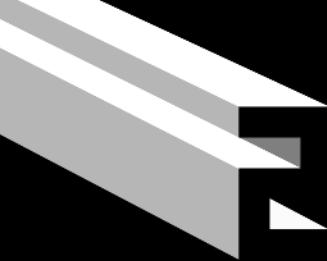
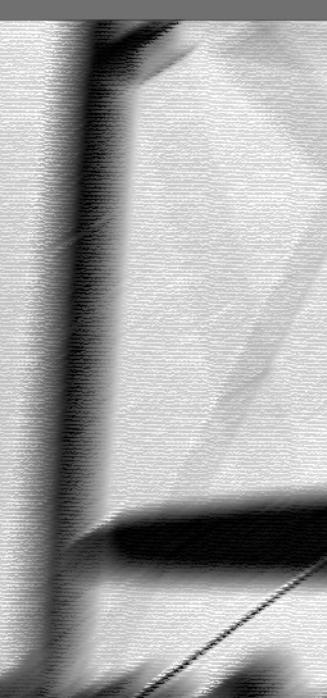
Foram quatro, de avião que, com o
devido aviso a todos os amigos do casamento
de Dona Cecília Fernandes, de viagem
visto é sete horas cidades de Vila Brasil, capitais das
Estados da Bahia e de Pernambuco, para a vila de
Belém, conseguiram em sua mesa entoar, de um
lado com entusiasmo doido e firme bora bora
abacaxi, abacaxi, abacaxi visto pará, e
de outro, com entusiasmo doido e firme bora bora
france, francês, francês de Belém, tradição,
com sede em Belém, visto pelo representante
sem bastante procurador Senhor Paul Vachet
france, consigne a francês e substituição
em todo direitamente representante em cada
parte e entoar, sem escondendo o desafogo
esforçando-se a encantos e encantos pelos
proprios de que tem e obteve. Tendo em
informações pela suposta dona por seu
representante Manuel Braga presidente da
fazenda, sendo senhora possuidora de
um terreno, encarado no proprietário domini
esta Vila Brasil, no município de Vila Brasil, visto
por kilometro de 800000, visto que o autor entoar
e dizer, cada mês, matrizes imóveis da terra
que é de 800000, tempo parado, imóveis
que é de 800000, tempo parado, imóveis
que é de 800000, tempo parado, imóveis

Reprodução da página inicial da escritura de transferência de terras, em Parnamirim, feita pelo comerciante Manuel Machado em

favor do piloto francês Paul Vachet.

Nas terras doadas seria construído o campo de pouso que daria origem ao

município. O texto integral do documento está reproduzido no capítulo VIII.

- 
- 1 - Lançando pontes sobre as distâncias
 - 2 - Os padrinhos do município
 - 3 - A construção do campo
 - 4 - O verdadeiro conquistador do Atlântico Sul
- 

O campo dos franceses



1 - Lançando pontes sobre as distâncias

Com o fim da I Guerra Mundial (1914-1918) as nações vencedoras (Estados Unidos, Inglaterra, França e Itália) dividiram o mundo de acordo com objetivos geopolíticos e passaram a incentivar as disputas comerciais internacionais, criando áreas de influência direta (as possessões administrativas e militares) ou indireta (através de acordos). Em ambos os casos, a vantagem de um país começava com um sistema de transportes e comunicação desenvolvido que permitisse o envio de mercadorias e a troca de correspondências com os mais longínquos recantos do globo no menor espaço de tempo possível. Nesse aspecto, os aviões - que durante a guerra haviam se desenvolvidos como armas mortíferas - mostraram que podiam vir a ser mais eficientes e rápidos que os navios na travessia dos oceanos ou mais baratos e viáveis que o telégrafo para cobrir grandes distâncias, vencendo territórios inóspitos como cadeias de montanhas e desertos. Grandes empresários, com visão prática do futuro, se associaram a aventureiros idealistas, financiando *raids* que abrissem as rotas aéreas entre os continentes e fundando companhias de aviação comercial.

Entre os anos de 1918 e 1920, 30 companhias aéreas comerciais foram criadas para operar linhas dentro da Europa. Cinco delas eram francesas, explorando rotas que se estendiam até o norte da África, onde o governo francês administrava importantes concessões territoriais. A *Compagnie Espagne Maroc Algérie* (Cema), criada em 11 de novembro de 1918 por Pierre-Georges Latécoère (1883-1943), deu origem à “*Société de Lignes Aerielles G. Latécoère*”¹. O primeiro contrato foi com o governo para o transporte do correio entre Toulouse (sul da França) e Rabat (Marrocos). Em 1925, Pierre-Georges associou-se a Didier Daurat e Beppo de Massimi, criando a *Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique* (CGEA) e estendendo a linha aérea até Dakar (Senegal), cobrindo uma distância recorde (10.608 km) para a época, através das alturas geladas do Pirineus e das areias escaldantes do Saara. Mas, os chefes da “Latécoère” e seus pilotos sonhavam com outro destino: a América do Sul.

Em janeiro de 1925, uma missão liderada pelo príncipe Charles Murat e formada pelos pilotos Victor Hamm, Joseph Roig e Paul Vachet, mais três mecânicos, e com três aviões *Bréguets 14*, chegou ao Brasil para abrir novas rotas e escolher áreas ao longo delas onde pudesse ser instalada uma rede de aeroportos. A primeira destas rotas seria entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires. Depois, entre o Rio e Natal, criando-se condições para o enlace com a rota já estabelecida entre a Europa e a África. Dificuldades financeiras na CGEA, entretanto, adiaram a concretização do projeto.

Em abril de 1927, 93% das ações da “Latécoère” foram vendidas ao investidor francês Marcel Bouilloux-Lafont, estabelecido na Argentina, e rebatizada como *Compagnie Générale Aéropostale* (CGA). Bouilloux executaria os planos de Pierre-Georges Latécoère, estendendo a linha aérea para

1 - Para saber mais: a história da Latécoère está descrita no site oficial da Asociación de Amigos de la Aeronáutica (em espanhol ou inglês): www.bcnnet.upc.es/aero-museu/historia/latecoere

toda a América do Sul. Em questões de meses foram construídos 49 campos de pouso ao longo do litoral oriental do Brasil, através dos pampas argentinos e sobre os Andes. A “Linha” - como diziam os pilotos - lançava pontes sobre as distâncias que separavam os homens, traçando uma rota que se estendia por quase 100 mil km, interrompida apenas pelo Atlântico. Dakar era o fim do primeiro trecho, que começava em Toulouse. Natal, localizada no saliente sul-americano, era o início do segundo trecho, que se prolongava até Santiago do Chile. Os aviões ainda não tinham autonomia de vôo nem motores potentes para fazerem a travessia regular do Atlântico. As malas postais ainda cruzavam o oceano a bordo dos “avisos”, pequenos navios que faziam a rota entre o litoral potiguar e a África, a serviço da *Aéropostale*.

Mas, em menos de uma década esse obstáculo também seria vencido. Foi em meio a essa aventura dos pioneiros da aviação civil que **Parnamirim** nasceu.

2 - *Os patronos do município*

Para o historiador Luís da Câmara Cascudo, o capitão Luís Tavares Guerreiro (1881-1958), comandante do 29º Batalhão de Caçadores do Exército instalado em Natal, foi o “padrinho” de **Parnamirim**. A história registra a presença de pelo menos dois outros nomes decisivos para o surgimento do campo de aviação que daria origem ao município.

Nascido no povoado do *Taborda*, povoação fundada em 1706 pelo sesmeiro Manoel Rodrigues Taborda, Luís Tavares Guerreiro era um bom conhecedor das terras do Pitimbu e arredores, incluindo o tabuleiro de vegetação rala, distante cerca de 20 quilômetros de Natal. Cascudo remonta a presença da família Tavares Guerreiro no Rio Grande do Norte ao início do século XVII. Em julho de

1714, Manuel Tavares Guerreiro fez parte do Senado da Câmara de Natal e, em 1734 um outro Luís Tavares Guerreiro requereu ao Senado da cidade, sendo atendido, uma faixa de terra com três léguas de comprimento nas margens do Rio Potengi. Em 1757, o padre Francisco Tavares Guerreiro tinha terras no riacho Salgado. Descendente desses antigos colonizadores, o capitão Luiz Tavares Guerreiro fez carreira no Exército, ligando-se a outros acontecimentos históricos potiguares. Com a patente de major, em 1930, liderou as tropas leais a Getúlio Vargas para derrubar o governo no Rio Grande do Norte.²

² -O coronel Luiz Tavares Guerreiro transferiu-se, anos depois, para o Rio de Janeiro, onde faleceu. Em Natal, ainda moram vários descendentes dele.

Em carta ao historiador Luís da Câmara Cascudo (publicada no jornal *A República* de 03 de outubro de 1943), é o próprio coronel Luís Tavares quem conta como foi procurado por Alberto Roselli e pelo comerciante Manuel Machado. Os dois queriam que ele guiasse “*o piloto francês Paul Vachet na procura de um terreno onde a Aéropostale instalaria o campo de pouso para ser a cabeça da linha transatlântica na América do Sul*”. Manuel Machado e Alberto Roselli sabiam que o coronel Tavares era um bom conhecedor dos tabuleiros ao sul de Natal, onde costumava caçar e levar a tropa para exercícios militares, e podem até ter sugerido a planície de Parnamirim, parte das terras do Engenho Pitimbu, como o melhor local a ser mostrado ao aviador francês.

Paul Vachet, que pode ser considerado o segundo “padrinho” de **Parnamirim**, estava no Brasil desde 1925, abrindo rotas aéreas entre Buenos Aires (Argentina) e as capitais brasileiras, construindo os campos de pouso necessários, entre eles o de Salvador (Bahia). Era um dos pilotos pioneiros nas rotas entre o sul da França e o norte da África. Foi, durante os dois primeiros anos de permanência no Brasil, o único representante da *Latécoère* na América do Sul, até que



Paul Vachet, piloto da Aeropostale, por volta de 1927, ano que esteve em Natal para escolher a área onde seria instalado o campo de pouso. Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.

a companhia foi vendida a Marcel Bouilloux-Lafont. Já setuagenário escreveu um livro no qual narra a epopeia dele e de outros pioneiros da aviação civil³, incluindo os vôos ao longo do litoral brasileiro para escolher as áreas onde a companhia pudesse instalar os campos de pouso. Nas páginas 159 e 160 está a descrição da descoberta que lançaria Parnamirim na história da aviação civil e militar.

"De Maceió - narra Vachet - decidi partir para um reconhecimento de Natal. Não possuía a menor informação relativa à topografia do lugar. Na Carta Marítima que continuava a utilizar, figurava, contudo, uma pequena praia, ao Norte da foz do rio Potengi (trata-se da praia da Redinha), do lado oposto ao em que está situada a cidade. Ignorando, porém, se as condições dessa praia me permitiriam aterrissar, abasteci meu avião de modo suficiente, o que me dava o raio de ação necessário para atingir Natal e, se preciso, voltar e descer no Recife, situado a 280 quilômetros mais ao sul.

³ - *Avant les jets* (Antes dos jatos) - edição da Librairie Hachett, Paris/1964

4 - Neste trecho, Vachet cometeu um engano. Natal já estava incluída nas rotas aéreas dos raids entre a Europa e as Américas desde 1922. Essas travessias eram feitas em hidroaviões, que amerissavam no estuário do rio Potengi. O Bréguet-307 pilotado por Vachet não era o primeiro avião, mas apenas o "primeiro aeroplano", um avião que só podia pouso em terra firme, a chegar em Natal.

Em minha companhia, estavam, como sempre, Deley e Fayard. Este vôo foi efetuado a 17 de julho de 1927: esta data é portanto, sob o ponto de vista aeronáutico, o do descobrimento de Natal que não tinha, até então, recebido nenhum avião e deveria ser a nossa cabeça de linha transatlântica, na América do Sul, até o término do Armistício de 1940 (...).⁴

Em Natal, aterrisssei, portanto, na praia indicada no mapa, que se achava completamente deserta, no momento de nossa chegada. Mas, logo, vindos da cidade que sobrevoara longamente, uma multidão considerável de embarcações disponíveis no porto partiu em nossa direção, conduzindo muita gente. Entre as autoridades acorridas, se encontravam o Prefeito e o agente consular da França, monsieur A.Roselli que nos devia prestar grandes serviços; ele foi nomeado representante da Companhia, em Natal, e ia ficar na função por longos anos.

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, 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.

Organizamos, então, uma pequena expedição para atingir essa planície, margeando os trilhos da linha férrea.

Tendo considerado a planície conveniente para a construção de um aeródromo importante, procurei o proprietário do terreno. Tratava-se de um português, grande comerciante em Natal, monsieur Machado, que possuía uma imensa propriedade, na qual estava situado o terreno. Com uma surpreendente visão do futuro, dando-se conta imediatamente da valorização do restante da sua propriedade, pela construção de um aeródromo na parte que nos convinha, ele fez lavrar imediatamente uma escritura de doação do imóvel (...)."

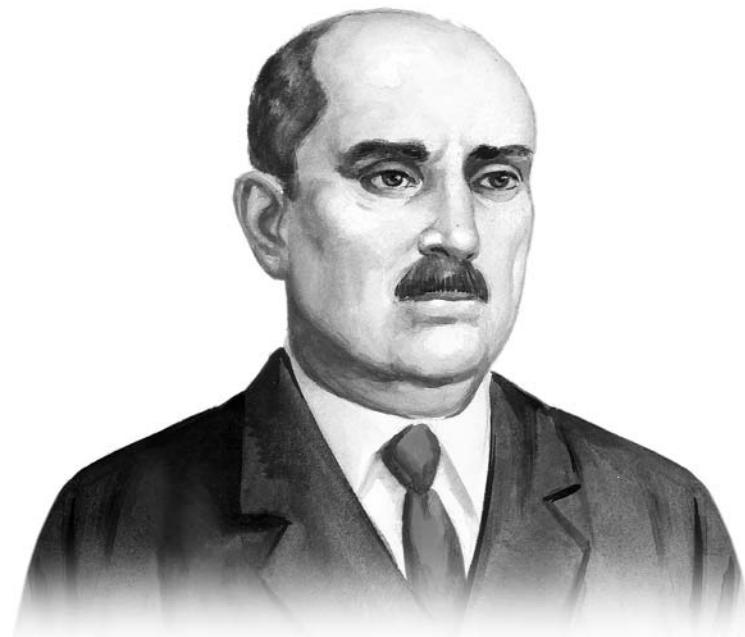
O terceiro "padrinho" de Parnamirim foi esse comerciante português, o mesmo Manuel Machado (nascido em Portugal, sem data conhecida, e que faleceu no ano de 1934, em Natal), sócio com o irmão Cláudio na firma M. Machado & Cia, da loja "Dispensa Natalense", proprietário do solar da praça Dom Vital e senhor do Engenho Pitimbu.

Envergando ternos de casimira inglesa, com a gravata bem arrumada, sapatos de verniz, as faces escanhoadas e bigode tratado com caprichos, Manuel Machado era um homem elegante, apesar da altura quase descomunal frente aos homens da terra e da ausência constante do chapéu sobre a calva prenunciada. Ele e o irmão, Cláudio Machado, tinham chegado de Portugal no final do século XIX. vieram para Natal, esquina do continente sul-americano, em busca das mesmas possibilidades de negócios que outros poucos imigrantes. Planejavam fazer fortuna no comércio ou noutra atividade possível, desde que se mostrasse igualmente rentável.

No cinturão de dunas, tabuleiros e vales que circunda Natal, Manuel Machado adquiriu fazendas, sítios, engenhos e terras férteis, mas também áreas extensas e desabitadas que, para qualquer outro, pareciam representar um desperdício de dinheiro ou um

capricho do português que - saudoso da fome de terras que alimentou a cobiça dos ancestrais colonizadores - queria ter também sua sesmaria. Manuel Machado, olhando o futuro da cidade onde outros nada viam, ganhou fama de latifundiário.

Manuel Machado,
o comerciante
português que era
dono das terras
de Parnamirim e fez
a doação a Paul
Vachet da área para o
campo de pouso que
daria origem ao
município. Desenho
de Gilvan Lira, repro-
duzido do
volume VI da série
*Os Empresários/
Gente Potiguar III -
Diário de Natal.*



De aquisição em aquisição, eram dele a “*mata de Petrópolis*” - a área que corresponde hoje aos quarteirões entre a rua Nilo Peçanha, defronte a Maternidade Januário Cicco, até depois da rua Potengi; boa parte das terras entre Natal e Parnamirim, a partir do atual conjunto Neópolis; quase toda a faixa de terra na margem direita do rio Potengi, entre Natal e Macaíba. Na cidade vizinha, Manuel Machado comprou o Solar e as terras do “*Ferreiro Torto*” - sítio histórico, um dos primeiros engenhos potiguares - e uma pedreira. Na margem esquerda do rio, adquiriu para exploração a salina “*Carnaubinha*”, localizada entre os mangues de Igapó e da Redinha. Com a posse das terras

não esperava ganhar nenhum título nobiliárquico, mas apenas que a cidade crescesse e exigisse novos espaços para moradias. Manuel Machado introduziu no mercado imobiliário de Natal a idéia e o projeto dos loteamentos.⁵

3 - A construção do campo

Negociador hábil e empresário experiente, Manuel Machado fez a doação de uma área de mil metros quadrados a Paul Vachet, que depois fez nova escritura transferindo o terreno a CGA. Em troca, a M. Machado & Cia foi contratada para desmatar, limpar, nivelar e cercar o terreno onde seria construído o aeródromo. O prazo para a conclusão do serviço, no contrato assinado em cartório e data-do de 21 de julho de 1927, era de 90 dias. O pagamento, doze contos de reis (12.000\$000), seria feito de uma só vez, ao término da empreitada⁶. Nos anos seguintes, com a expansão das atividades da *Aéropostale*, que viria a ser absorvida em outubro de 1933 pela *Air France*, Manuel Machado e a viúva dele, Amélia Machado, fizeram outros negócios com os franceses, vendendo novos pedaços de terra para a ampliação do “**aeroporto de Parnamirim**”.

No início, o campo era apenas uma pista de terra batida e grama, sem iluminação elétrica ou qualquer construção. Mas, anunciando a importância e a fama internacional que logo iria adquirir, **Parnamirim** começou a operar participando de um dos grandes feitos da história da aviação. Em 14 de outubro de 1927, às 23h45, o *Bréguet-1685*, batizado “*Nungesser-et-Coli*”, pilotado por Joseph Le Brix e Dieudonné Costes, concluiu em 19 horas e 25 minutos o vôo de 3.200 quilômetros entre São Luís do Senegal e Natal. Foi o primeiro aeroplano a atravessar o Atlântico no sentido leste-oeste, sem escalas. A aterrissa-

5 - O Diário de Natal publicou, dentro da série "Gente Potiguar III - Os empresários - volume 6", a biografia de Manuel Machado. A fortuna dele, administrada pela viúva, chegou à década de 80, passando depois para as mãos de sobrinhos.

6 - Esses dois documentos estão reproduzidos no Capítulo VIII

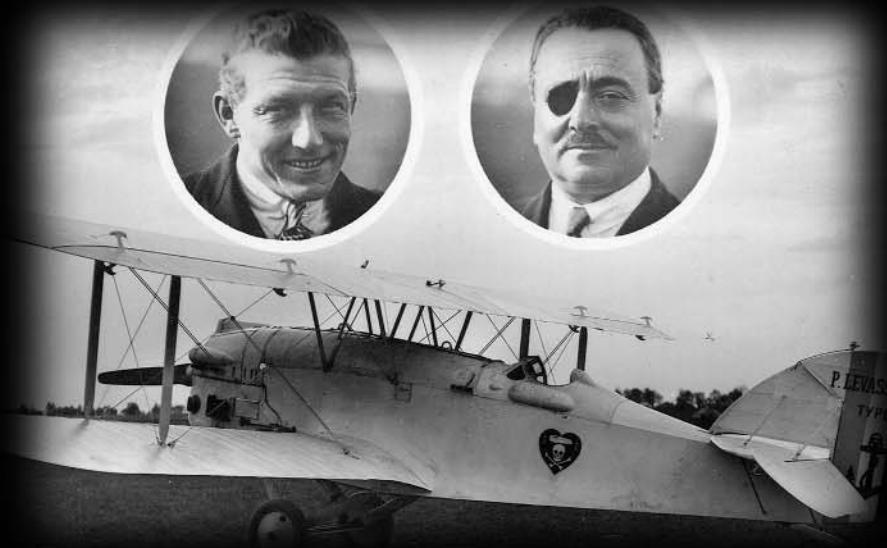
7 - O episódio do encontro entre Vachet e o governador do Estado é narrado pelo próprio José Augusto, em depoimento ("Lamartine, palmo a palmo") publicado pela Fundação José Augusto em homenagem ao centenário de nascimento de Juvenal Lamartine (FJA/1974).

gem, em **Parnamirim**, foi feita à luz de quatro grandes fogueiras, que marcavam os ângulos do campo.

As instalações cresceriam a um ritmo acelerado. O governador do Estado, José Augusto Bezerra de Medeiros, cumprindo promessa feita a Paul Vachet (o aviador francês foi levado à presença dele por Juvenal Lamartine, entusiasta da aviação, e o encontro foi em um bar de Natal)⁷, anunciou na mensagem, apresentada à Assembléia Legislativa em 1º de outubro, que já mandara construir "uma estrada de rodagem, ligando Natal ao campo de aviação em Pitimbu", facilitando assim a instalação da Aéropostale no Estado. Essa estrada, na verdade, era uma estrada carroçável que saí do caminho que levava ao porto dos Guarapes, em Macaíba, passava pelo engenho Pitimbu e acompanhava a linha férrea Natal/Nova Cruz, até o novo campo. Apesar das melhorias encomendadas pelo governo ao prefeito de Natal, Omar O'Grady, no inverno a estrada ficava praticamente intransitável.

No campo de pouso, os vôos regulares para o sul do Brasil foram instalados em 20 de novembro do mesmo ano, com um avião *Laté-25*, pilotado por Pivot, auxiliado pelos mecânicos Pichard e Gaffe.

A *Aéropostale* investia em propaganda e trouxe a **Parnamirim**, em maio de 1928, o jornalista Manuel Bernardino e o fotógrafo Ferreira, do jornal carioca "A Noite". Os dois visitavam todos os campos da companhia no continente. Homenageado com um jantar em Natal, o repórter fez um discurso e concedeu entrevista ao "Diário de Natal" (jornal ligado à diocese, anterior ao atual) elogiou o campo de **Parnamirim** e previu que o local seria conhecido em todo o mundo. Em agosto do mesmo ano, inaugurou-se uma estação telegráfica nacional no campo e, em 27 de setembro, começou o serviço regular de correspondências com a Europa. No mesmo dia, chegou a **Parnamirim** um



Os pilotos franceses Dieudonné Costes e Joseph Le Brix, os primeiros a pousarem um avião em Parnamirim, às 23h45 do dia 14 de outubro de 1927. Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.



45
Esta foto, reproduzida do livro de Protásio de Melo (ob. cit.), é considerada como o único registro fotográfico da “fundação do campo de Parnamirim”, mas a data atribuída (1929) parece indicar que se trata, provavelmente, da inauguração das melhorias feitas com a concorrência do governo do Estado. Entre as autoridades presentes, está o governador José Augusto Bezerra de Medeiros (centro), o capitão Luís Tavares Guerreiro, Dr. Alberto Roselli e o dr. Décio Fonseca.

Laté-25 completando, pela primeira vez, um vôo direto entre São Paulo e Natal em 18 horas. Em novembro, a companhia abriu uma agência em Natal, fechando um ano de bons negócios em terras potiguar: 15.565\$108 (quinze réis) faturados com a venda de selos postais em Natal, Macau, Caicó e Mossoró, para cartas que partiram do campo de **Parnamirim**.

Em janeiro de 1929, o Conde de la Vaux, presidente da Federação Aeronáutica Internacional, chegou a Natal procedente de Paris. Fazia uma viagem de visita aos aero-clubes brasileiros e, no Rio de Janeiro, entrevistado sobre o futuro da aviação comercial, citou o aeroporto de **Parnamirim** como “*a chave dos grandes sistemas gerais de transportes aéreos, para a América do Sul, em futuro bem próximo*”. Em abril daquele ano podia-se ir do Rio de Janeiro a Paris, com escala em Natal para a travessia do Atlântico em navio, em seis dias. O ano termina com um novo recorde no transporte de correspondências - 30 toneladas entre o Brasil e a Europa - e na venda de selos postais: 28.024\$600. Desde novembro era possível comprar uma passagem em Natal, embarcar no avião em **Parnamirim**, voando até Buenos Aires, na Argentina. Uma carta postada em Paris, pela *Aéropostale*, demorava apenas cinco dias para chegar a Santiago do Chile. No ano seguinte, monsieur Marcel Bouilloux-Lafont, presidente da companhia, veio inspecionar pessoalmente as instalações em **Parnamirim** e a base de hidroaviões franceses, instalada no estuário do rio Potengi, onde hoje é a Base Naval de Natal.⁸

8 - Os principais fatos ocorridos nos três primeiros anos de atividades no campo de Parnamirim estão descritos no livro “História da aviação no Rio Grande do Norte”, de Paulo Pinheiro de Viveiros (03. citado)

Apenas dois anos após o início das operações, **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



Autoridades locais
recebem, em Parna-
mirim, os aviadores
Costes e Le Brix.
Reproduzida do livro
de Paulo Pinheiro de
Viveiros (ob. cit.)

Vista aérea das instalações do campo de Parnamirim, por volta de 1930. Os franceses já haviam construído os hangares e outras edificações para acomodar o pessoal de terra. Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.

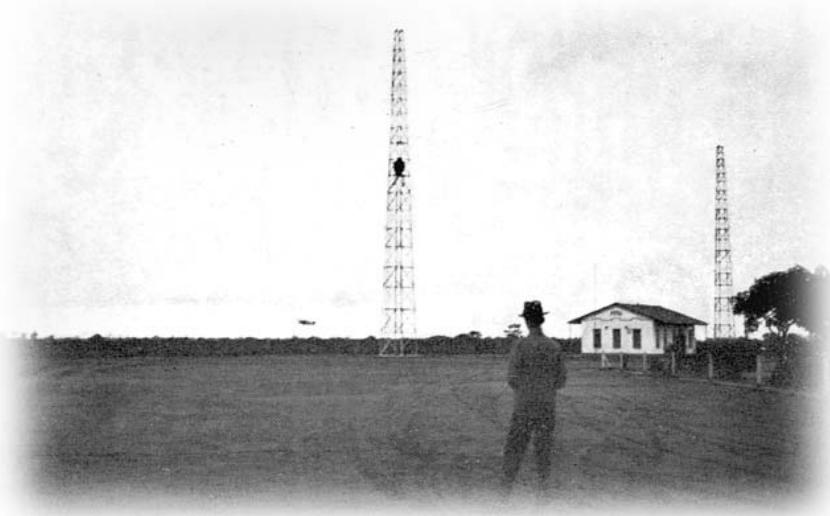


famílias dos funcionários da administração. Em agosto de 1933, o governo francês criou a *Air France* e absorveu todas as companhias privadas de aviação civil. Novos investimentos foram feitos no campo e a companhia estatal francesa transferiu os hangares e demais instalações para o outro lado da pista de pouso, onde hoje estão as instalações da Base Aérea de Natal.

No início da década de 30, a área de Parnamirim ainda era um grande tabuleiro desabitado, cortado apenas por estradas carroçáveis e marcado pela pista de pouso e as construções do campo dos franceses.

Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.





Um pequeno avião levanta vôo de Parnamirim, em 1929. Na foto, além da torre de rádio, a casa erguida para abrigar os pilotos, na qual Jean Mermoz, o herói da aviação francesa, ficou várias vezes e que ainda se encontra de pé. Reprodução do livro de Paulo Pinheiro de Viveiro. (Ob. cit.)

Novos aviões começaram a operar em **Parnamirim**, substituindo os agora antiquados *Laté-25*. Desde junho de 1933, o trimotor “*Arc-en-Ciel*” de Jean Mermoz fazia a travessia do Atlântico Sul. No dia 18 de janeiro de 1934, o campo foi cenário de batismo para o “*Ville de Natal*”, um possante quadrimotor (cada um com 600 HP de potência), capacidade para 10.000 litros de gasolina, velocidade de 200 kl/h e uma equipagem de cinco homens que faria a travessia regular entre Dakar em Natal. Em 1934 foram feitas 18 travessias, sem incidentes, e inaugurada a linha Natal/ Buenos Aires em um só dia.

Em 1940, os italianos da *Ala Litottoria* (L.A.T.I) juntaram-se aos franceses em **Parnamirim**, construindo um hotel, hangar, reservatório dágua e escritórios no lado oeste. A Air France operou no campo até junho de 1940, quando a França se rendeu a Alemanha Nazista. Dois anos depois, quando o Brasil declarou guerra a Alemanha e a Itália, a L.A.T.I também deixou de operar.

4 - O verdadeiro conquistador do Atlântico Sul

A importância de **Parnamirim** para o desenvolvimento da aviação internacional foi reconhecida desde o início das operações no campo construído pelos franceses. O conceito e a fama de ser um campo bem estruturado e estrategicamente posicionado como ponto de partida ou chegada na ponte aérea sobre o Atlântico Sul atraíram para **Parnamirim** ases da aviação de todas as nacionalidades. Entre eles, as primeiras mulheres aviadoras, como a norte-americana Laura Ingalls que fazia um *raid* através do continente e pousou em **Parnamirim** (8 de abril de 1934) apenas “*pela curiosidade de conhecer o campo, do qual se falava muito nas rodas aviárias dos Estados Unidos como um dos melhores do mundo*”. Também estiveram em **Parnamirim** as aviadoras Marise Bastié (30 de dezembro de 1936), que completava o *raid* Paris-Dakar-Natal em 12 horas e 7 minutos, e Amélia Earhart (7 de junho de 1937), que tentava completar um vôo ao redor do mundo (ela desapareceu com seu avião, um *Lockhead-Electra*, no mês seguinte, sobre o oceano Pacífico).

Mas, entre todas as façanhas da aviação mundial das quais **Parnamirim** foi palco, uma permanece como a mais lembrada e, justamente sobre esta, paira uma dúvida: quem teria realizado a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, voando no sentido oeste-leste? A maioria dos historiadores aponta o piloto francês Jean Mermoz, mas há outra versão.

Pesquisando nos arquivos do jornal “*A República*”, o historiador Tarcísio Medeiros⁹ encontrou na edição do dia 6 de dezembro de 1931, provas de que o primeiro piloto a fazer a travessia aérea Natal/Dakar foi o australiano Bert

9 - A narrativa da passagem de Hinkler por Parnamirim é descrita por Tarcísio Medeiros em "Estudos de História do Rio Grande do Norte - 26) Bert Hinkler, o herói do Atlântico Sul" - Natal/2001 - pp. 244-248.

Hinkler, voando em um monoplano de fabricação *Pruss Moth*, equipado com motor *Gipsy de 120 HP*, prefixo G-ABXY, com as cores da bandeira do Domínio Britânico ultramarino pintadas no leme, e na companhia solidária de um sagüim comprado em Fortaleza, Ceará.

A aventura de Bert Hinkler começou em 13 de abril de 1931, quando partiu do Canadá para Nova York com o objetivo de percorrer as Américas em um raid aéreo sob o patrocínio da Companhia Wakefield, fabricante do motor do monoplano. De Nova York voou até a Jamaica, em 18 horas, e de lá para Fortaleza, onde acabou preso na chegada por falta da documentação necessária para ingressar no Brasil. Identificado e liberado dias depois, resolveu mudar a rota inicial que previa um vôo até o Rio de Janeiro. Temendo novas complicações com as autoridades brasileiras, decidiu-se pelo “salto” sobre o Atlântico Sul, entre Natal e a costa senegalesa, feito que o Mermoz havia tentado e fracassado no ano anterior. Às 16h30 do dia 23 de novembro, Hinkler pousou em Parnamirim. Em Natal, o piloto ficou hospedado na casa do vice-cônsul inglês, Mr. Eric Gordon.

O dia seguinte foi para a revisão, reparos e testes do monomotor, com a ajuda dos mecânicos da *Aéropostale*. O plano de vôo foi traçado e ficou acertado que os “avisos” da companhia, que faziam a linha marítima entre Natal e Dakar, ajudariam na travessia sobre o Atlântico, enviando informações telegráficas sobre suas posições para Bathurst, possessão inglesa em Gâmbia. A partida foi às 10h da manhã do dia 25. Com apenas uma bússola e o sagüim por companhia, Hinkler chegou a Bathurst, a cerca de 50 quilômetros de Dakar, após 22 horas de vôo. Mas, as notícias do seu sucesso só chegaram a Natal no dia 28.

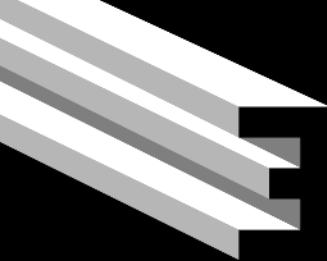
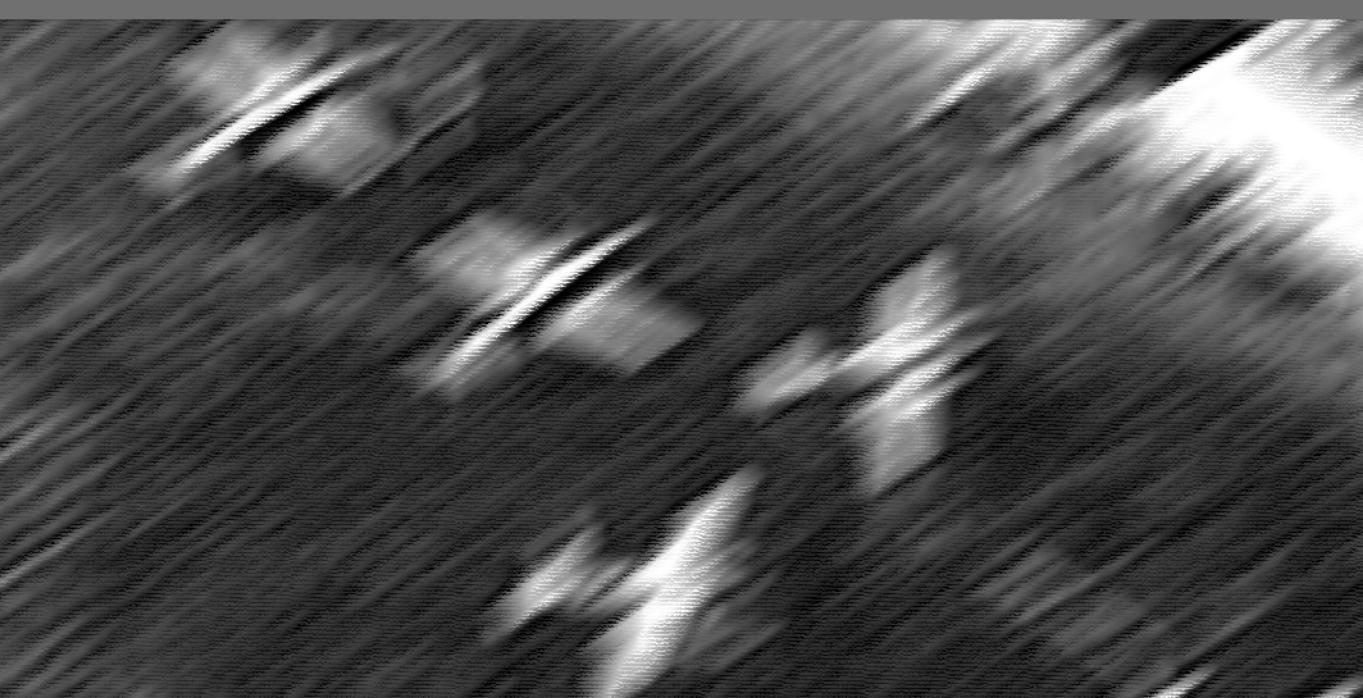
10 - Jean Mermoz nasceu em Aubenton (Aisne), em 9 de dezembro de 1901. Ingressou na aviação do Exército francês em 1920. Em 1924, desmobilizado, foi trabalhar com Didier Daurat na Latéocère. Logo se transformou em um dos melhores pilotos da Linha. Vôou sobre a África, nos altiplanos andinos da América do Sul e sobre o Atlântico, na rota Dakar/Natal. Em 17 de dezembro de 1936, quando tentava completar mais um vôo Dakar/Natal, desapareceu no mar com o avião "Croix du Sud".

O feito foi notícia nos principais jornais do mundo, menos na capital potiguar, onde Hinkler preferiu o anonimato e evitou qualquer contato com a imprensa. Hinkler fez ainda vários vôos em rotas não exploradas. Morreu em 28 de abril de 1934, quando seu avião caiu nas montanhas da Toscana (Itália).

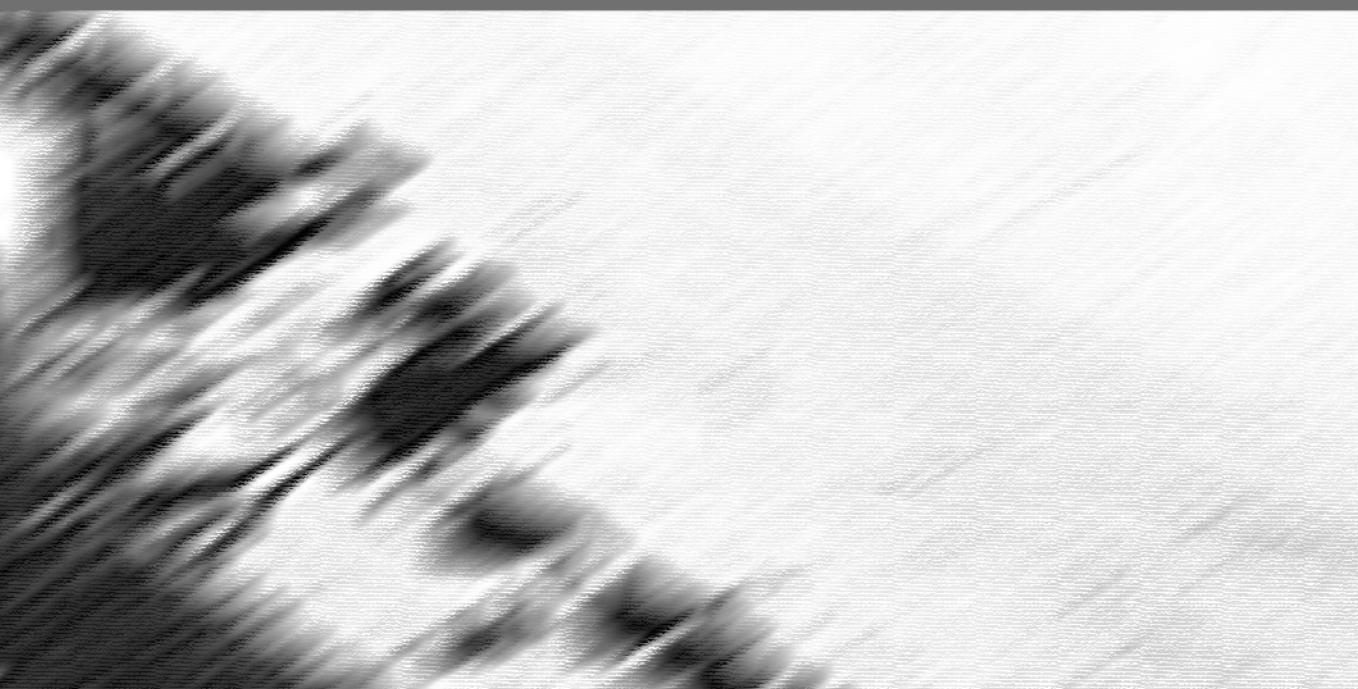
Parnamirim foi o *Trampolim da Vitória* para Hinkler, como foi mais tarde, em 1º de junho de 1933, para o vôo de Jean Mermoz¹⁰ entre Natal e Dakar com o trimotor "*Arc-en-Ciel*" e seria, uma terceira vez, para os aliados na II Guerra Mundial.

Jean Mermoz, o herói da aviação francesa e pioneiro nas linhas aéreas entre a Europa, África e o Brasil. Natal e o campo de Parnamirim eram a sua principal base nos últimos anos de carreira.



- 
- 1 - A aliança improvável
 - 2 - Parnamirim Field
 - 3 - A Base Aérea de Natal
 - 4 - Novas e velhas denominações
 - 5 - Como entramos na “Corrida Espacial”
 - 6 - O Aeroporto Augusto Severo
- 

O Trampolim da Vitória



1 - A aliança improvável

Os anos entre o fim da I Grande Guerra (1918) e o início da II Guerra (1939) foram de extraordinário avanço nas descobertas das ciências e no desenvolvimento tecnológico. No espaço cronológico correspondente a duas gerações, mudaram as regras de comportamento e muitos dos rígidos valores morais que subsistiam na sociedade ocidental desde a segunda metade do século XIX. Modernizaram-se as relações de trabalho e o sistema educacional, mas a esse progresso do conhecimento não correspondeu uma situação de estabilidade econômica e política. Entre 1920 e 1940, o mundo mergulhou em uma onda de revoltas e revoluções deflagrada pela vitória comunista na Rússia e por movimentos nacionalistas que se espalharam da Europa Central à Ásia. Essa onda derrotou as instituições democratas e liberais em quase todos os continentes. A hegemonia dos antigos impérios, enfraquecidos por uma crise econômica sem precedentes, ruiu nas colônias. Regimes fascistas e governos autoritários, tanto de direita como de esquerda, instalaram-se no poder como alternativas populistas e demagógicas à falta de expectativa da classe média pequena burguesa e das massas trabalhadoras.

1 - A insatisfação dos jovens oficiais do Exército com a classe política explodiu em 05 de julho de 1922, com uma tentativa de levante armado contra a eleição do presidente Artur Bernardes. A revolta ficou concentrada ao Forte de Copacabana (Rio de Janeiro), onde foi derrotada em poucos dias. A resistência dos revoltosos, um grupo de 18 militares, ficou conhecida como o episódio dos "18 do Forte". Entre eles, estava o futuro brigadeiro Eduardo Gomes.

No Brasil, a década de 30 começou com a revolução liderada por Getúlio Vargas. O golpe de Estado foi uma consequência da centralização da política federal no eixo Minas-São Paulo e do descontentamento das lideranças da pequena burguesia urbana com um governo voltado para os interesses dos grandes produtores rurais. No ano anterior, a oposição tinha se unido em torno da Aliança Liberal, lançando Getúlio Vargas para presidente e João Pessoa para vice, mas perdera as eleições. O assassinato de João Pessoa, na Paraíba, cometido por um desafeto pessoal, foi a senha para o início do movimento armado, apoiado pelos militares do "movimento tenentista"¹ da década de 20 e latifundiários de outros estados excluídos do círculo do poder federal.

O Rio Grande do Norte vivia, naquele ano, o *boom* da aviação comercial internacional, mas não tinha, apesar disso, qualquer importância econômica ou política no cenário nacional. A população, no interior, dependia do trabalho assalariado na cultura do algodão e, nos centros urbanos maiores, dos rendimentos com o comércio. A primeira e única fábrica existente na capital do Estado - *A Fábrica de Fiação e Tecidos Natal*, fundada por Jovino Barreto em 1888 - tinha sido fechada cinco anos antes. A Revolução de 30 não veio para mudar essa realidade nem quebrou a estrutura de poder existente. O governador Juvenal Lamartine, herdeiro da tradição política dos coronéis seridoenses, não apoiava o movimento, mas também não organizou qualquer resistência. Fugiu com a família e alguns correligionários para Paris (França). As tropas revolucionárias, sob o comando do major Luís Tavares Guerreiro - o mesmo que localizou para os aviadores franceses o terreno de **Parnamirim** - assumiu o controle do Estado, dissolveu os governos municipais e a Assembléia Legislativa. A Junta Governativa Militar governou por seis dias. Nos arranjos e

acomodações de forças que se seguiram, mesmo alguns dos antigos adversários da Aliança Liberal - a coligação que apoiou Getúlio Vargas nas eleições perdidas, motivo que deflagrou o golpe - voltaram a ocupar posições de mando no governo dos interventores estaduais.

Instalado no Rio de Janeiro, o governo de Getúlio Vargas cultivou simpatias pelos modelos nacional-sociais-istas de Hitler, que tomara o poder na Alemanha, e pelo trabalhismo de Mussolini, na Itália. A mistura dessas correntes políticas de direita levou à construção de uma ditadura nacionalista que iria se estabelecer no Brasil por 15 anos.² Contestado pelas armas (em 1932, com a revolução constitucionalista de São Paulo; em 1935, ano do levante comunista no Rio de Janeiro e Natal; em 1937, com a revolta integralista no Rio), Getúlio Vargas iria buscar no populismo a aparência de legitimação de que precisava. Foram criadas leis para proteger os trabalhadores, remodelaram-se o sistema educacional e eleitoral (em 1935 foram realizadas eleições para uma Constituinte), e se acelerou o processo de urbanização do País. Mas, as mudanças na estrutura da sociedade eram lentas e no final da década a ditadura de Getúlio Vargas estava diante de um impasse: sem conseguir romper com a estrutura agrária no interior, não conseguia superar os obstáculos à industrialização do País, base para um novo modelo econômico, ou para uma verdadeira revolução nas estruturas políticas.

Em 1940, metade do mundo já estava em guerra. Em setembro de 1939 as tropas de Hitler haviam invadido a Polônia. A conjuntura internacional não poderia ser mais contrária à atração de investimentos que impulsionassem os planos econômicos de desenvolvimento nacional. Oficialmente, o Brasil era neutro. Mas, no governo de Getúlio Vargas quem nutria simpatias pelo nacional-

2 - Deposto do governo em 1945, pelos militares, Getúlio Vargas voltaria à presidência pelo voto direto, em 1951, depois de ser eleito pelo PTB no ano anterior, com 3.849.040 votos - derrotando o brigadeiro Eduardo Gomes, candidato da UDN, que obteve 2.342.384 votos. Em 05 de agosto de 1954, Getúlio Vargas matou-se com um tiro no peito, dentro do Palácio do Catete, pressionado pela campanha oposicionista liderada por Carlos Lacerda que o acusava de corrupção e desmandos.

socialismo de Hitler não se preocupava em escondê-las. O próprio presidente, em discurso de 11 de junho de 1940, elogiando o desempenho da Marinha Brasileira na Batalha Naval de Riachuelo, fez alusões positivas às vitórias alemãs na Europa e à causa nazista. Era uma posição dúbia, uma vez que o governo brasileiro negociava, desde 1934, programas de cooperação militar com os Estados Unidos. Em maio de 1939, o Brasil havia participado da Conferência de Lima (Peru) e assinado os Acordos de Washington, comprometendo-se a cooperar com os EUA na eventualidade de uma guerra.

A repercussão do discurso de junho aumentou as pressões norte-americanas sobre o fim da neutralidade brasileira. A proposta de defesa continental dos Estados Unidos previa a cessão de bases militares - terrestres, navais e aéreas - na faixa litorânea do Brasil que ia do Rio de Janeiro ao Amapá. A contrapartida viria em forma de abertura de crédito para a compra de material bélico, assessoria técnica e modernização das forças armadas brasileiras, além do financiamento para a construção da Usina de Volta Redonda (RJ), a primeira siderúrgica nacional. Diante da resistência do Estado Maior brasileiro, os norte-americanos chegaram a preparar planos de invasão para tomarem a região Nordeste, caso um acordo diplomático não fosse fechado. Com o desenrolar da guerra na Europa, o governo Vargas se viu forçado a assinar um acordo de defesa mútua (julho de 1941), ceder as áreas para a instalação de bases norte-americanas no Nordeste (outubro de 1941), romper relações diplomáticas com a Alemanha, Itália e Japão (janeiro de 1942) e, por fim, em 22 de agosto, declarar guerra aos países do Eixo.³ A construção das bases naval e aérea, em Natal, seria fruto desses acordos. A Base Aérea daria o impulso decisivo para o surgimento da cidade de **Parnamirim**.

3 - Naquela semana, um único submarino alemão atacou e afundou no litoral do Nordeste cinco navios brasileiros, causando a morte de cerca de 600 pessoas. Diante da revolta popular e das críticas na imprensa, o governo não tinha outra alternativa a não ser decretar o estado de guerra.

2 - Parnamirim Field

Os militares norte-americanos começaram a chegar a Natal antes mesmo da formalização do acordo Brasil-Estados Unidos (outubro de 1941) e da declaração de guerra do governo Vargas aos países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão). Segundo o historiador Lenine Pinto, no dia 26 de junho de 1941 passou pelo campo de **Parnamirim** os primeiros aviões-bombardeiros da *U.S Air Force*. Fizeram uma escala técnica, para reabastecimento, disfarçados de cargueiros comerciais, no vôo para a ilha de Ascenção. O destino final estava na África, a cidade de Bathurst, em Gâmbia, possessão inglesa vizinha a Dakar, então em poder do governo de Vichy, o marechal francês que se rendeu e fez um acordo de cooperação com Hitler. Um mês depois da passagem dos bombardeiros, o governo brasileiro autorizou a *Panair do Brasil* - subsidiária da matriz de aviação civil norte-americana - a “*construir, melhorar e aparelhar os aeroportos*” entre o Amapá e Salvador, “com o fim de permitir a sua utilização por aeronaves de grande porte”, Começaram, então, a desembarcar em Natal as equipes técnicas da *Airport Division (ADP)*.⁴ Eram, na verdade, militares americanos que chegavam para a construção de *Parnamirim Field*, o maior campo de aviação e base de operações militares que os Estados Unidos viria a ter, durante a II Guerra, fora do seu território.

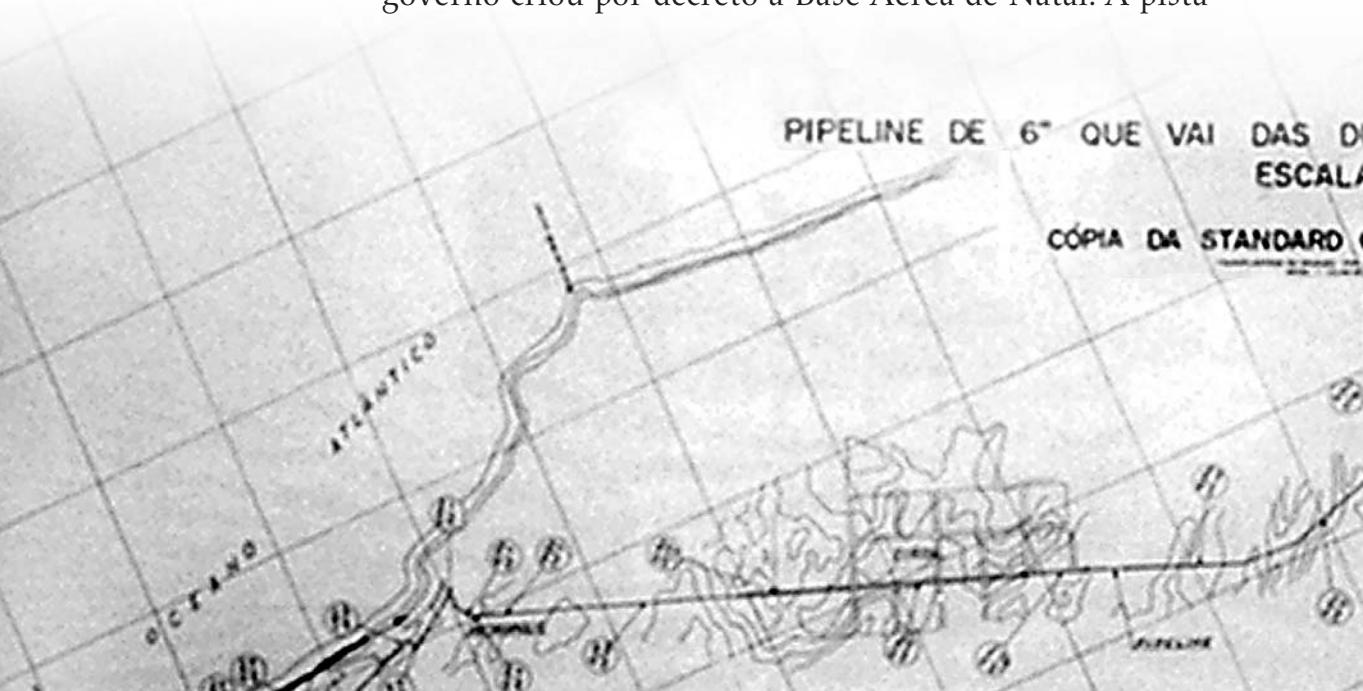
A presença oficiosa dos engenheiros militares americanos em Natal irritou o general Cordeiro de Farias, comandante local da guarnição do Exército e um dos simpatizantes da Alemanha, dentro do Estado Maior brasileiro. A situação ameaçou ficar tensa, mas a intervenção do almirante Ary Parreiras, encarregado de estabelecer a Base

4 - Para saber mais sobre a presença dos norte-americanos em Natal, leia o livro de Lenine Pinto (*Os Americanos em Natal*) e "A Contribuição Norte-Americana à Vida Natalense", do historiador Protásio Pinheiro de Melo.

Naval, evitou um confronto diplomático. O general Cordeiro de Farias não tinha sido comunicado oficialmente, mas o interventor Rafael Fernandes, sim. O Ministério da Justiça, através de expedientes confidenciais, ordenara ao interventor estadual todas as facilidades para a entrada dos técnicos em aviação norte-americanos, que chegavam sem passaportes pelo porto de Natal.

Os preparativos para a construção do campo de aviação em **Parnamirim** e os melhoramentos na Base de Hidroaviões da Rampa haviam sido iniciados cinco meses antes com a chegada a Natal do engenheiro Décio Brandão (a 25 de março de 1941), representante oficial da ADP, que veio para fazer o levantamento da área. Sem conseguir engenheiros locais que o auxiliassem na tarefa, Décio Brandão precisou treinar 20 pescadores para os trabalhos de agrimensão, em **Parnamirim**. Em maio, chegou o primeiro superintendente americano das obras, Serge Mejido.

Para manter as aparências da participação conjunta nos esforços de guerra e salvar a auto-estima brasileira, o governo criou por decreto a Base Aérea de Natal. A pista



de pouso das companhias comerciais, de barro batido com 700 metros de comprimento e 40 de largura, dividia ao meio o campo de **Parnamirim**. Os brasileiros ficaram com o lado oeste, onde já estavam as instalações da Air France e da companhia de aviação italiana (L.A. T. I), desativadas desde o início da guerra na Europa. Eram instalações modestas demais para atender o esforço de guerra dos aliados e os americanos preferiram ocupar o lado leste. Lá eles estavam construindo um novo campo, a Base Leste: *Parnamirim Field*.

O financiamento e a direção do projeto ficaram totalmente a cargo do governo norte-americano. O objetivo era montar, equipar e preparar uma base de operações que pudesse receber unidades táticas de combate de grande envergadura, o suficiente para enfrentar qualquer ameaça à segurança do Hemisfério Ocidental, servindo de apoio para uma rota aérea cobrindo toda a vastidão do Atlântico Sul até a África, oferecendo proteção aos comboios de navios para a Europa e criando um corredor de transporte para o sul da Europa.

Para as obras foram contratados seis mil operários, na época um exército de migrantes do interior do Estado

Planta do oleoduto construído pelos norte-americanos (o pipe-line) para levar combustível dos tanques que ficavam nas dunas do atual bairro de Santos Reis até a base em Parnamirim.

Reprodução da planta original, nos arquivos da Base Aérea de Natal.

UNAS À BASE AÉREA DE PARNAMIRIM
A: 1:20000

OIL CO. OF BRASIL



que se movimentava dia e noite sob as ordens do capataz José Aguinaldo de Barros. Os trabalhos começaram em novembro de 1941, mas só foram acelerados em março de 1942. A Base Leste dos norte-americanos custou 9,5 milhões de dólares, segundo relatório de uma comissão militar conjunta Brasil/EUA, datado de setembro de 1946, gastos no mercado de material de construção local e de outros Estados nordestinos (material e equipamentos trazidos dos Estados Unidos não foram contabilizados). Foram construídas duas novas pistas de pouso asfaltadas, com capacidade para operação de aviões-bombardeiros de porte médio, mais seis pistas secundárias de rolagem, doze áreas de estacionamento pavimentadas, dez hangares e todo o equipamento de auxílio à navegação área, comunicação, iluminação, depósitos de combustíveis e de água, um "pipe line" com mais de 20 km de extensão entre o *Campo de Tanques das Dunas* (o bairro natalense de Santos Reis) e a Base Leste, armazéns para peças sobressalentes, munições e víveres que seriam consumidos aqui ou transportados para o teatro da guerra.

A cidade de lona, com centenas de barracas de campanha, que os norte-americanos ergueram em Parnamirim Field para acomodar o excesso de contingente à caminho do teatro da guerra, no Norte da África. Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.



A área que deveria ser ocupada era de 5.577.692,61 m², várias vezes maior do que as dimensões originais do campo francês. Para isso, o governo brasileiro desapropriou terrenos em volta do campo que pertenciam a vários donos. A *Viúva Machado* (Amélia Duarte Machado) era ainda a grande proprietária dos terrenos em **Parnamirim**. Dela, o governo desapropriou 80% da área necessária. As outras áreas estavam nas mãos de Francisco Alcides Ribeiro, Virgílio de Oliveira Lins, Guglielmo Lettieri, Alfredo Lyra, José Pereira da Silva - todos comerciantes, criadores de gado ou homens de negócios de Natal, que haviam investido na valorização dos terrenos próximos ao campo de aviação - e, uma pequena faixa de 1.578,41 metros quadrados da Standart Oil Company of Brazil.

Parnamirim Field tinha 600 edificações (Câmara Cascudo chegou a escrever que eram 1.500)⁵, a maioria barracões com paredes de alvenaria e teto de zinco, que permitiam alojar 1.800 oficiais e 2.700 praças. Em certos momentos de maior trânsito de pessoal e aeronaves, essas instalações ficaram lotadas e então foi levantada uma verdadeira cidade de lona, em que cada barraca podia alojar até 10 homens. Para transportar até a base as cargas que chegavam em navios desembarcadas no Porto de Natal, os norte-americanos construíram uma nova estrada para **Parnamirim**. A estrada teve um caráter de urgência estratégica. Foi aberta e pavimentada, com 20 Km de extensão, em seis semanas. O trajeto entre a capital e o antigo campo de aviação, que era feito em três horas por uma estrada de barro, quase uma trilha, passou a ser feito em 20 minutos. Considerada pelos natalenses "uma obra-prima da tecnologia" norte-americana, "a pista", como ficou conhecida, serviu durante várias décadas ao tráfego entre Natal e **Parnamirim**. Pedaços do velho asfalto ainda podem ser vistos, ao lado da duplicação da BR 101.

5 - Por causa da necessidade de segurança e do sigilo que cercavam as atividades em *Parnamirim Field*, vários comentários desencontrados e exageros foram cometidos em relação à dimensão real do campo e dos seus efetivos. Rui Fonseca Câmara, funcionário aposentado da Base Aérea, em depoimento ao historiador Protásio de Melo (obra citada), chama a atenção para o fato de que "muita gente pensava que a Base tinha mais de 1.500 prédios, pois via a numeração de 1300, 1400 e 1500. Na verdade, eram apenas 600 prédios.". Agrupados em blocos estratégicos, os prédios tinham numeração codificada, sendo os dois primeiros algarismo identificadores da destinação a qual eram reservados.

Aviões de transportes estacionados na área de operações de Parnamirim Field (1943). Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.



Vista aérea das instalações militares de Parnamirim Field (1943), com alguns aviões no pátio de estacionamento. Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.

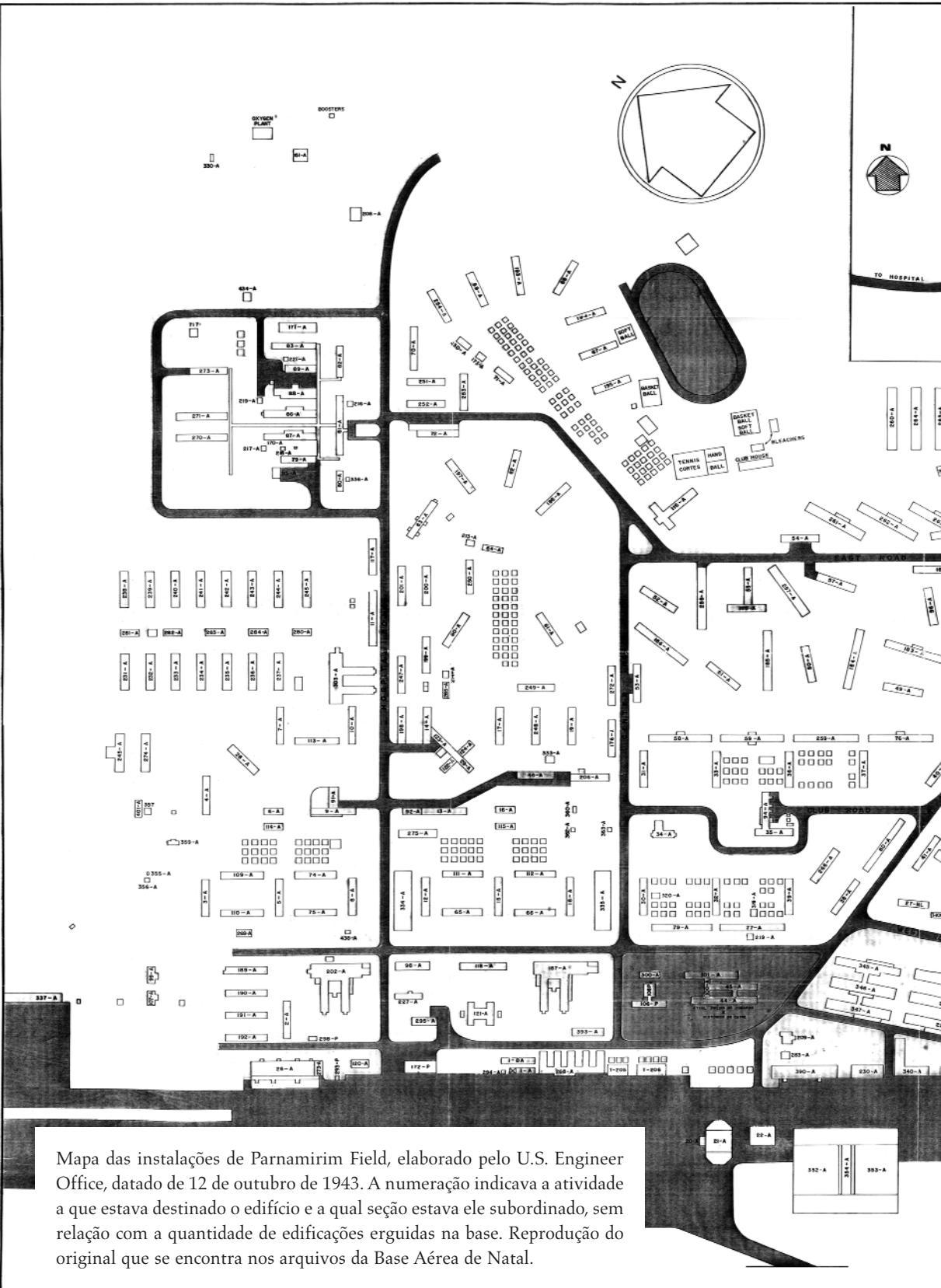


Com as freqüentes mudanças no cenário da guerra, as exigências de novas obras eram contínuas. Ninguém sabe ao certo quantas pessoas trabalhavam na Base americana durante aqueles anos. O historiador Antônio Barroso Pontes calcula que “*quarenta mil pessoas, entre civis e militares de vários países, trabalhavam na construção do aeroporto*”.⁶ Estatísticas do *Air Transport Command* norte-americano que operou em **Parnamirim** registram “*um staff de 88 mil pessoas, sendo 20 mil civis*”. O Departamento de Estado dos EUA, por razões de segurança, nunca divulgou o contingente militar mobilizado para Natal, mas estimativas mais realistas ficam em torno de 10 mil homens.⁷ No último ano da guerra, os civis que trabalhavam na Base americana eram a metade deste total. A maioria deles, imigrantes do interior potiguar e de outros estados, atraído pela promessa de trabalho e dólares americanos, chegava sem nada nem ninguém para recebê-los em Natal. Passaram então a ocupar as faixas de terra vizinhas à cerca da Base Oeste, ao longo da via férrea, onde já moravam alguns dos ex-funcionários locais da *Air France*. Esses imigrantes construíram, com palhoças e ruas desalinhadas, o núcleo original da futura cidade de **Parnamirim**.

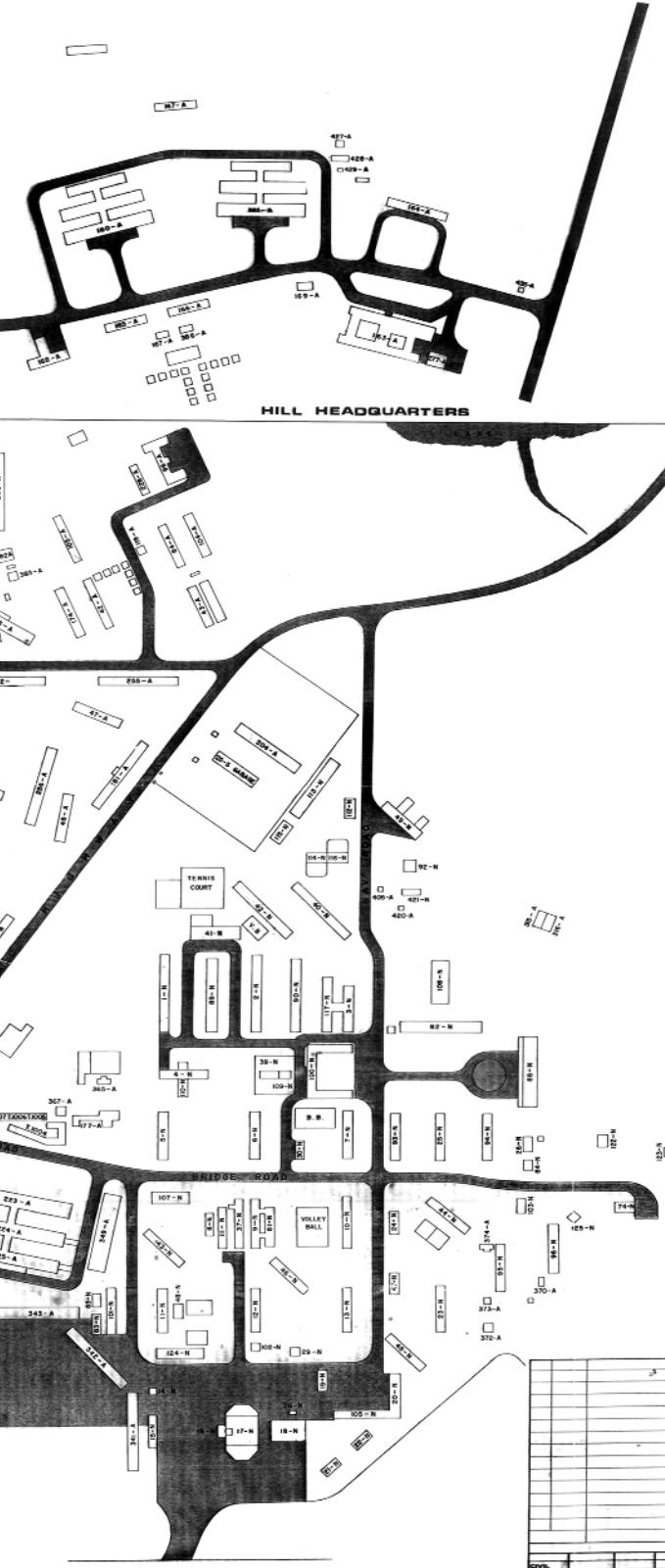
Em *Parnamirim Field*, o comando militar tinha a preocupação de dar aos soldados sediados todo o conforto e bem-estar possíveis. Existiam quadras de esportes, três campos de beiseball, discoteca, cinema, sorveteria, capela, teatro, cassinos para oficiais e praças, e dois jornais, ambos semanários. O *The Sar'd Weekly Post* circulou entre 1943 e janeiro de 1946 e trazia artigos sobre o esforço de guerra, as atividades na base, notícias sobre as relações Brasil/Estados Unidos e crônicas de colaboradores. O *Foreign Ferry News*, com um formato e conteúdo mais noticioso, começou a circular em 16 de maio de 1943 e se manteve até 1945, mas tinha circu-

6 - *Cangaceirismo do Nordeste*, edições O Cruzeiro - Rio de Janeiro/1973 - pp. 75. Esse Antonio Pontes era o proprietário de terras e casas de aluguel na periferia de Parnamirim, genro da viúva Machado, que se mudou para João Pessoa (PB) e depois para o Rio de Janeiro, onde veio a ser formar como bacharel em Direito.

7 - Natal, a capital e maior cidade do Rio Grande do Norte, tinha em 1940 cerca de 55 mil habitantes. O fluxo migratório, ocasionadas de empregos braçais para a construção da Base Aérea, fez com que a capital fechasse a década com 103 mil habitantes, em 1950 (*Clementino, Maria do Livramento Miranda - em Impacto Urbano de uma Base Militar: a Mobilização Militar em Natal durante a II Guerra*, ob. cit.)



Mapa das instalações de Parnamirim Field, elaborado pelo U.S. Engineer Office, datado de 12 de outubro de 1943. A numeração indicava a atividade a que estava destinado o edifício e a qual seção estava ele subordinado, sem relação com a quantidade de edificações erguidas na base. Reprodução do original que se encontra nos arquivos da Base Aérea de Natal.



Housing - SCHIEDVLIET - ARMY

SERIAL

NATAL LANDBASE
NATAL RIO GRANDE DO NORTE-BRASIL
PROMOÇÃO MUSICAL

ARMY & NAVY HOUSING
TRANSLATE TO ORIGINAL - JAIME PEREIRO

PRESENTAÇÃO - CORTESIA DE / PROJETO - VÍNCIUS ALCOFORADO ARQUITETURA & CONSTRUÇÃO
IN 2 SHEETS SCALE 1:500M SHEET NO.

U.S. ENGINEER OFFICE - RECIFE - BRASIL - 12 Oct 1943

SUBMITTED APPROVED RECOMMENDED APPROVED

Signature *Witnessed by* *Joseph Alvin* *J. W. Turner*

FILE NO. MAT. 5-7

RECORDED BY: [REDACTED]

lação restrita ao pessoal militar norte-americano. Este último era impresso nas oficinas do jornal *A República*. *Parnamirim Field* também foi campo de escala para vôos e viagens de personalidades famosas, como artistas de cinema a caminho do front europeu para divertirem as tropas: o ator Humphrey Bogart (em 1943), a atriz Kay Francis (em 1943 e 1945), o comediante Joe Brown e vários outros, além de autoridades aliadas, como madame Chiang Kai Chek, a mulher do general que presidia a China (em 1943), Franklin Delano Roosevelt, presidente dos Estados Unidos (embarcou de Parnamirim em 28 de janeiro de 1943, após se encontrar com o presidente Getúlio Vargas a bordo de um navio ancorado no rio Potengi). A preocupação com o lazer parecia ser parte de uma política de compensação e também uma tentativa para minimizar as necessidades que os soldados pudessem vir a ter de deixar o âmbito da base.

As relações entre os militares norte-americanos e os civis nativos, apesar das benfeitorias e das oportunidades de empregos e dos negócios para o comércio local, nunca foram inteiramente amistosas. Nas ruas de Natal ocorriam brigas e, dentro da Base Leste, a animosidade era latente. “*Talvez o alto clima de tensão que ali se vivia a disparidade de costumes raciais entre brasileiros e americanos, já então bastante acentuada, tenham sido a causa de um ambiente que já se mostrava desagradável*”, lembra o historiador Paulo Pinheiro de Viveiros. Para apaziguar os âni-



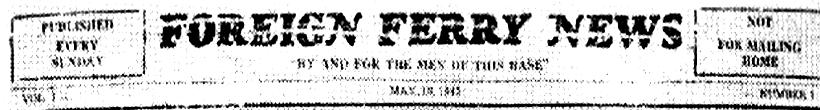
mos, chegou a ser criado dentro da Base Leste, em 1945, o cargo de "Chefe de Polícia". Naquele ano, cinco mil civis brasileiros trabalhavam para os americanos. Mas, o fim do conflito mundial já estava próximo, assim como a desmobilização dos norte-americanos. Paulo de Viveiros, nomeado para o cargo, não chegou a assumir as funções.

Parnamirim Field foi, em termos táticos, uma base de apoio às ações de guerra no Atlântico e no Norte da África, com um trânsito ininterrupto de homens, armas e equipamentos. A média de aviões que desciam e subiam da base norte-americana chegou a ser de 600 aeronaves/dia. Em termos estratégicos, foi a base de um triângulo que apontava para o teatro de operações (o norte da África e o sul da Europa), onde a sorte dos aliados contra os nazistas estava sendo lançada. Este triângulo era identificado nos mapas estratégicos norte-americanos como *Trampoline of Victory*. E foi com essa denominação que *Parnamirim Field* recebeu citações e referências em documentos e elogios futuros.

Reconquistado o Norte da África e consolidado os desembarques no sul da Itália e na Normandia (França), em junho de 1944, *Parnamirim Field* já não tinha tanta importância estratégica como no início da guerra, mas ainda era uma escala essencial para o tráfego aéreo em direção a Europa. Somente em outubro de 1946, dezessete meses após a rendição da Alemanha, a Base Leste foi entregue a Força Aérea Brasileira.

Vista parcial das edificações no setor operacional de Parnamirim Field, em um dia de pouco movimento na pista de pouso (ao fundo). Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.





Reprodução da primeira página do jornal *Foreign Ferry News*, editado pelos norte-americanos e impresso nas oficinas do jornal A República, para circulação entre o pessoal de Parnamirim Field.

3 - A Base Aérea de Natal

O início da Base Aérea de Natal (criada pelo Decreto-Lei 4.142, de 02 de março de 1942) confunde-se com a história de *Parnamirim Field*. Mas, ao contrário da Base Leste, construída e ocupada pelos militares norte-americanos, a Base Oeste, sob comando dos brasileiros, enfrentou dificuldades e teve que superar carências para conseguir se instalar, operar e atender as missões que lhe seriam confiadas.

Na divisão do antigo campo de pouso dos franceses entre os militares das duas nacionalidades, os brasileiros ficaram com a ala oeste, limitada por uma cerca de arame, paralela aos trilhos da estrada de ferro e com portão de acesso para a pequena **vila de Parnamirim**. Na área, existia um hotel para passageiros, construído pelos franceses, que foi ocupado pelos setores administrativos da Base e adaptado para ser também o Cassino dos Oficiais. A companhia de aviação italiana havia deixado dois hangares da companhia italiana e um deles virou alojamento para os praças, abrigando ainda os serviços do Agrupamento de



Programa de rádio, transmitido para os EUA direto de Parnamirim Field, como parte dos esforços para levar entretenimento ao pessoal militar. Foto cedida por Leonardo Barata, do Museu da Aviação e da II Guerra.

Caça (aviões P-40). Mais dois prédios deixados pela Air France viraram alojamentos e rancho dos Sargentos, além de abrigarem o Centro Médico, aproveitando também as duas estações radiotelegráficas.

Aquelas eram todas construções antigas e inadequadas para atenderem às atividades militares. Os praças ficaram sem local para rancho, o banheiro com 50 chuveiros e seis vasos sanitários era provisório, o abastecimento d'água era feito através do antigo poço da Air France e outros tiveram que ser perfurados. A energia elétrica era fornecida pela usina da Companhia Força e Luz, instalada em Natal, mas havia interrupções constantes no serviço. Reparou-se um gerador deixado pela L.A.T.I. para atender as necessidades de um fornecimento constante de energia.

Cinco meses depois da instalação da Base brasileira, o primeiro comandante, major aviador Carlos Alberto de Filgueira Souto, enviou um relatório de ocorrências para o comando da 2^a Zona Aérea, sediado em Recife, relatando as dificuldades⁸: a construção dos prédios necessários ao pleno funcionamento da Base ainda não estava concluída;

8 - Este documento está reproduzido no livro do historiador Fernando Hypólito Costa, "História da Base Aérea de Natal" - Editora da UFRN/1980 - pp. 58-64

Antigo prédio
do comando na Base
Oeste. Foto Ana
Amaral.



74

Antigo centro médico
da Base Oeste, onde
operavam os militares
brasileiros durante
a II Guerra. Foto
Ana Amaral.



faltavam bombas para os aviões e a Companhia de Guarda dependia dos americanos para o fornecimento de armas e munição; havia carência de suprimentos, atribuída ao desabastecimento e alta dos preços no comércio local; precariedade nos meios de transportes e insuficiência de aeronaves, material sobressalente e pessoal para atender as missões de vôos. Em dezembro, a Base Aérea de Natal dispunha de 18 aviões - entre caças, transportes e aeronaves de patrulha e reconhecimento - e um efetivo de 177 homens. O trabalho era ininterrupto, dividindo-se entre as exigências da guerra e os vôos do Correio Aéreo Nacional (CAN). Os oficiais aproveitavam os vôos do CAN para fazer os treinamentos de navegação aérea e, apesar dos exercícios de tiro sobre alvos fixos, faltava uma aeronave para rebocar uma biruta. Os pilotos ficavam sem treinamento de tiro sobre alvos móveis.

As instalações precárias e a limitação na aparelhagem da Base eram um reflexo do descaso dos comandos militares brasileiros, que até o início da guerra não viam importância estratégica na região Nordeste, e da falta de recursos do governo para custear uma máquina bélica à altura das novas necessidades. O trabalho dos militares e civis, engajados na tarefa de construção, acabou sendo decisivo para superar essas dificuldades. Em janeiro de 1944, ao ser entrevistado pelos jornais cariocas sobre os esforços de guerra brasileiros, o general João Batista Mascarenhas de Moraes, comandante da Força Expedicionária que seria enviada à Itália, pôde afirmar que “*a primeira grande revelação é a Base de Natal. Para quem viu há dois anos atrás os primeiros passos daquela obra, hoje monumental, é fácil julgar com acerto todo o valor daqueles que fizeram do centro aeronáutico do Nordeste uma das mais notáveis bases conhecidas. Muito se tem dito da impor-*

9 - Citado pelo historiador Protásio de Melo (ob. cit. - pp. 23)

tância daquele trampolim para as lutas da Europa e, de fato, sua relevância na remessa do material para o teatro da luta, nos continentes africano e europeu, ressalta-o como fator decisivo para a vitória aliada".⁹

Apesar do reconhecimento oficial, a estrutura operacional da Base brasileira, no que diz respeito aos efetivos e equipagens, seguia sob o ritmo frenético do desenrolar das batalhas travadas do outro lado do Atlântico e da incerteza na disponibilidade dos sempre limitados recursos do governo para os esforços de guerra. Em meados de 1945, o problema da insuficiência de pessoal, de aeronaves e material sobressalente ainda não tinha recebido uma solução definitiva. A utilização dos aviões P-40 (caças), em missões de patrulha e proteção aos comboios marítimos, era excessiva. Em junho daquele ano, das 32 aeronaves designadas na Base brasileira, apenas seis estavam disponíveis para vôos. Entre os 10 bombardeiros B-25, apenas quatro apresentavam condições de voar. A Base tinha ainda um B-18 M (Bombardeiro Douglas) que estava em manutenção em São Paulo e já contabilizava 3.010 horas de vôo e 161 aterragens. A carência de material e aviões só desapareceria com a entrega, pelos americanos, da Base Leste, em outubro do ano seguinte.

4 - Novas e velhas denominações

A nova aérea sob o comando brasileiro era pelo menos quatro vezes maior e uma das primeiras provisões foi ampliar o efetivo da Companhia de Guarda em mais dois pelotões. A transferência, completada em 1º de outubro de 1946, foi lenta e gradual, de acordo com a importância das instalações que estavam sendo passadas para mãos nacionais e que não podiam deixar de

funcionar. Apesar dos cuidados, pelo menos um setor “foi esquecido” na Base Oeste: a Secção de Estatística. Comodamente instalados próximos às residências na **vila de Parnamirim**, no prédio do comando da base que estava sendo desativada, os três funcionários da secção - Antenor Neves de Oliveira, Eliah Maia do Rego e Adauto Fernandes de Figueiredo - não se preocuparam com a mudança e só foram “descobertos” meses depois, por acaso, recebendo ordens para também se mudarem para a Base Leste.¹⁰

Abandonada, literalmente, pelos militares brasileiros, a Base Oeste passou mais de uma década esquecida, até vir a ser ocupada, em parte, pelo serviço de aviação do governo do Estado, criado pelo governador Aluízio Alves (1961-1965). De início, foram utilizados um hangar e um prédio que servia de almoxarifado, sala de rádio e escritório. Mais tarde, o governo estadual pensou aproveitar as outras dependências para instalar a “*Cidade da Criança*”, sede de um projeto educacional que os militares, no poder desde abril de 1964, não viam com bons olhos. Os alunos da “*Cidade da Criança*” andavam fardados de verde, eram conhecidos como “*a guarda-mirim de Aluízio Alves*”, e suspeitava-se - com alguma dose de razão - que nas aulas de formação cívica estava se fazendo também a doutrinação daquelas crianças em torno da figura carismática e populista do governador. Em 1º de dezembro de 1967, o Ministério da Aeronáutica ordenou ao comando da Base Aérea de Natal que iniciasse “*estudos imediatos sobre a desocupação e a recuperação da Base Oeste, a fim de evitar o aumento da depredação por parte das pessoas que ali se encontravam alojadas e permitir o aproveitamento daquelas instalações*”.

10 - O episódio está relatado por Hypólito Costa (ob.citada, pp. 151). Antenor Neves chegou a ser eleito prefeito de Parnamirim para dois mandatos. Eliah Maia do Rego tornou-se um dos mais influentes educadores, articulador político e líder comunitário da cidade.

Eram os anos da “linha dura” dos governos militares e a Base Aérea de Natal - BANT, integrada ao sistema defensivo aéreo brasileiro, desenvolvia várias operações militares, entre elas os treinamentos antiguerilha e de “guerra revolucionária”. No período mais negro da repressão, a BANT também cedeu suas dependências para a prisão de opositores ao regime militar, ficando conhecida entre militantes da esquerda política como “centro de repressão e torturas”. Mas, também soube se fazer presente em momentos difíceis para a população civil do Estado: em maio de 1967, as aeronaves e militares da Base haviam se destacado nas operações de socorro às vítimas das enchentes ocorridas em abril, no interior do Rio Grande do Norte. Mossoró e cidades vizinhas, ilhadas, receberam medicamentos, alimentos e outros tipos de ajuda através de uma ponte aérea instalada pelos aviões da FAB. A ação ficou conhecida como “Operação Rumbaera”.

78

Em 24 de fevereiro de 1970, uma portaria do Ministério da Aeronáutica extinguiu a Base Aérea de Natal. Em seu lugar, surgiu o *Centro de Formação de Pilotos Militares*, o CFPM. As instalações e os equipamentos foram destinados, a partir de então, ao treinamento de pilotos para a Academia da Força Aérea e para os quadros de oficiais-aviadores da reserva da FAB. Em consequência, pessoal e aeronaves do 5º Grupo de Aviação, que operavam em **Parnamirim** desde 1947 na formação de aspirantes, foram transferidos para Recife. Os aviões que chegavam, os T-23, eram monomotores simples para o treinamento. Em três anos de atividades, o CFPM formou 1.047 pilotos militares brasileiros e 36 estrangeiros.

Em 29 de novembro de 1973, mudou-se mais uma vez a denominação e as instalações da Base passaram a ser conhecidas como *Centro de Aplicações Táticas e Recompletamento de Equipagens* (CATRE). Além da formação de pilotos, foram

designadas duas novas missões: testar e avaliar sistemas de armas e equipamentos; desenvolver e experimentar novas táticas de combate. Para isso, chegaram novos aviões de combate: o AT-26 Xavante. No final de 1990, a FAB simplificou a denominação do campo para *Comando Aéreo de Treinamento*, mantendo a mesma sigla. Em dezembro de 2001, para atender as necessidades de treinamento e operacionalização na região amazônica, cortando também alguns gastos do orçamento, a Aeronáutica desativou o *Comando Aéreo de Treinamento* e reativou a *Base Aérea de Natal*.

No material divulgado para os jornais, pela assessoria de imprensa da base, consta a seguinte explicação: “*a mudança faz parte de um plano de reestruturação da FAB, com o objetivo de implantar uma nova sistemática de especialização para os oficiais-aviadores. No futuro, a FAB vai aumentar o número de pilotos de caça e reduzir, gradativamente, o número de pilotos das outras aviações (Transportes, Patrulha, Asas Rotativas e Reconhecimento)*”. A mudança incorporou a BANT, em um primeiro momento, o 1º/4º Grupo de Aviação (Esquadrão Pacau), que operava desde 1947 em Fortaleza. A FAB divulgou ainda que, posteriormente, serão reativadas as instalações da Base Oeste, onde tudo começou.

5 - Como entramos na “Corrida Espacial”.

O fim da II Guerra dividiu o mundo em dois blocos distintos: aquele que seguia a liderança dos Estados Unidos e outro que estava sob a influência da União Soviética. Essa divisão ideológica estabeleceu o mais longo e tenso período da história do século XX, a chamada “Guerra Fria”, durante o qual a disputa entre os dois países líderes se travou nos bastidores da política, com lances de espionagens, patrocí-

nio de golpes de estado e assassinatos de opositores nos países periféricos, repressão armada de movimentos populares e apoio aos conflitos localizados nos países da periferia do mundo desenvolvido. A dicotomia “democracia x comunismo” determinava as ações e pensamentos da grande maioria das elites governantes dos dois lados. Nas ciências, a conquista do espaço foi um dos exemplos mais visíveis dessa disputa. Nos Estados Unidos e na União Soviética, os projetos para o lançamento de satélites artificiais, primeiro passo para o envio de uma nave tripulada ao espaço, começaram a ser desenvolvidos a partir de 1957. A URSS saiu na frente com o *“Sputnik I”*, lançado em 4 de outubro de 57. Menos de quatro meses depois, a 31 de janeiro, os Estados Unidos lançaram o *“Explorer I”*.

Para não deixar o Brasil por fora dos conhecimentos tecnológicos que a corrida espacial certamente traria à humanidade - mesmo que não a levasse a parte alguma - o presidente Jânio Quadros criou a Comissão Nacional de Atividades Espaciais (C.N.A.E.), instalando o primeiro grupo de pesquisadores - alguns professores civis e técnicos militares - em São José dos Campos (São Paulo). A C.N.A.E., subordinada ao Ministério da Aeronáutica, passou a atuar em conjunto com a agência de administração espacial dos Estados Unidos (NASA), enviando técnicos brasileiros para programas de intercâmbio nas universidades norte-americanas. Em 1962, um desses brasileiros era o capitão da Aeronáutica Fernando Mendonça, que estava na Universidade de Stanford (Califórnia), trabalhando no projeto para a instalação de uma base brasileira de lançamentos de foguetes para o estudo da ionosfera. A NASA havia prometido apoio técnico e financeiro para o projeto e, em 1964, liberou os recursos necessários. Mas, a base deveria estar pronta e operando no ano seguinte.

Os locais escolhidos eram no Nordeste pela já conhecida e comprovada posição estratégica em relação ao tráfego aéreo entre a Europa, Norte da África e Estados Unidos. A base deveria ser instalada em Aracati (Ceará) ou no arquipélago de Fernando de Noronha. O que determinou que a primeira base brasileira de lançamentos de foguetes acabasse vindo para o Rio Grande do Norte foi um encontro ocasional, entre o capitão Mendonça e o governador Aluízo Alves, e as dificuldades financeiras dos governos cearense e pernambucano para aprontar a infra-estrutura necessária em um prazo tão exíguo quanto o imposto pela NASA. É o próprio Aluízio Alves, quem conta a “história secreta” da construção da base.

“O Departamento de Estado me convidara para visitar os Estados Unidos, em 1962. O Nordeste preocupava. As Ligas Camponesas, saindo de Recife para outras áreas, as resistências da Sudene à Aliança para o Progresso, poderiam, com outros fatores, invalidar o esforço de desenvolvimento da região.

Em visita a Califórnia, para conhecer os resultados da agricultura irrigada, programei uma manhã de visita e conversas na Universidade de Stanfod. E lá, sem acerto prévio, conheci o trabalho que estava sendo elaborado pelo capitão da Aeronáutica Brasileira, Fernando Mendonça, para a implantação de uma base de lançamentos de foguetes, provavelmente no Ceará, para estudos aeronômicos na ionosfera, usando o que havia de mais moderno.

Na despedida, brinquei com o capitão Mendonça: - Se quiser esquecer que é cearense, localize a base no Rio Grande do Norte e terá todo o nosso apoio.

Em verdade, depois desse encontro, nunca mais me lembra do projeto, até que numa noite do segundo semestre de 1964, recebi um telefonema do coronel Lauro Kluppel Junior, meu conhecido, porque havia sido cedido pela

Aeronáutica trazer dos Estados Unidos um avião comprado pelo governo estadual. Ele estava em Natal, na companhia do capitão Mendonça, e precisava falar comigo, naquela noite, para tratar de um assunto importante e urgente.

Quando nos encontramos, eles me contaram que a NASA se dispusera a incluir no programa para 1965 o financiamento de uma Base de Lançamentos de Foguetes no Brasil. Dois locais haviam sido cogitados: um no Ceará e outro em Fernando de Noronha. Mas, a NASA exigia que no prazo de dois meses estivessem à sua disposição, pelo governo federal ou estadual, uma determinada área, com infra-estrutura instalada de energia elétrica, água, acesso asfaltado, telefones etc. Acontece que os governos do Ceará e de Pernambuco só prometiam essas providências para o ano, com recursos do novo orçamento. Diante disto, a Aeronáutica temia que a NASA, diante do adiamento das obras, transferisse o projeto do Nordeste ou mesmo do Brasil.

Não tive dúvidas. Era uma grande oportunidade para o Rio Grande do Norte.

Os dois oficiais já haviam, inclusive, escolhido um terreno para a instalação da base, situado em uma área de propriedade de Fernando Gomes Pedroza, a 15 quilômetros de Natal, no caminho para Pirangi. Articulei-me com Fernando Pedroza, que concordou em doar o terreno. Com o diretor do DER, Fabiano Veras, tratei do asfalto necessário para melhorar as estradas e para as obras dentro da base. Não havia asfalto para a utilização imediata. Dias antes, atendendo instruções minhas, o DER mandara todo o asfalto disponível paracapeamento da estrada Jardim do Seridó-Caicó, antiga reivindicação da população local.

- Vamos trazer esse asfalto de volta, pela urgência da situação, e depois se adquirir outro.

Fabiano advertiu-me que isso poderia dar problema, a população havia recebido os caminhões com festa e não iria concordar em perder o asfalto. Mandei que os caminhões deixassem o Seridó de madrugada, em absoluto sigilo.

*Mas, havia ainda o problema da construção dos prédios e da infra-estrutura necessária. Sem tempo para uma concorrência pública, tratei com os construtores que tinham obras com o governo um aditivo em contratos já acertados e em andamento (...)".*¹¹

As obras foram iniciadas em 5 de outubro de 1964, com o apoio da FUNDAPH, uma fundação do governo do Estado para a implantação de projetos habitacionais, na época presidida por Agnelo Alves. Sem operários suficientes para atender ao ritmo urgente das construções, a fundação estadual recrutou 15 presidiários para trabalharem no desmatamento da área, em troca de benefícios nas penas. Os trabalhos eram dirigidos pelo capitão Raimundo Soares Bulcão de Vasconcelos e executados sob o mais rigoroso sigilo militar. Enquanto isso, o Grupo Executivo de Trabalho e Estudos de Projetos Espaciais (GETEPE), do Ministério da Aeronáutica, providenciava o treinamento na NASA do pessoal técnico necessário às operações de lançamento e rastreio de foguetes. Em maio de 1965, a construção dos prédios principais estava concluída. Foram investidos, segundo o coronel Lauro Kluppel, "38 milhões de cruzeiros".¹²

Em 12 de outubro, através da portaria S-139/GM3, o Ministério da Aeronáutica oficializou a criação do Centro de Lançamentos de Foguetes da Barreira do Inferno (C.L.F.B.I) e, em 15 de dezembro, às 16:28h, foi lançado o primeiro foguete. Para a inauguração veio o ministro da Aeronáutica, brigadeiro Eduardo Gomes. O primeiro lançamento foi de um NIKE-APACHE, foguete de sondagem com dois estágios, de fabricação norte-americana. Foi tam-

11 - Depoimento ao jornal Tribuna do Norte, edição de 10 de outubro de 1995 - p. 10, por ocasião do 30º aniversário do Centro de Lançamentos da Barreira do Inferno.

12 - Entrevista ao jornal O Globo (RJ), citada por Itamar de Souza no livro "Eduardo Gomes" (Fundação José Augusto - Natal/1981) - pp. 58

bém o início do projeto SAFO-IONO (Sondagens Aeronômicas com Foguetes na Ionosfera), desenvolvido pela CNAE e a NASA. Na Barreira do Inferno, trabalhavam sete técnicos norte-americanos, 10 cientistas brasileiros e os militares do GETEPE, sob o comando do coronel-aviador Moacyr Del Tedesco.

Nos dez anos seguintes, o Centro de Lançamentos de Foguetes da Barreira do Inferno, instalado em área do município de **Parnamirim**, deu a Natal a fama de “*Capital Espacial do Brasil*”, desenvolvendo vários projetos internacionais em parceria com a NASA, com a *European Space Agency* (Projeto Ariane) e o Max Planck Institute (República Federal da Alemanha). Em janeiro de 1975, já subordinado ao Centro Técnico Aeroespacial (CTA), o CLFBI ampliou a área ocupada, passando de 6 km² para, aproximadamente, 18 km². O perímetro do campo também foi ampliado, acrescentando-se 11 km de áreas nas laterais da RN 063 (estrada Natal/Pirangi).

Mas, na confluência dos limites de **Parnamirim** e Natal, municípios com os maiores índices de crescimento populacional e urbano do Estado, o CFLBI cedo mostrou limitações de segurança para projetos maiores, como o lançamento do Veículo Lançador de Satélites. Para esse fim, o CTA começou a construir em Alcântara, no Maranhão, em 1984, um novo centro de lançamentos. O treinamento do pessoal ficou a cargo do CLFBI. Em 1989, com o início das operações do novo centro, o CLFBI perdeu o status que tinha, passando a atuar apenas em ações de apoio ao Centro de Lançamentos de Alcântara.

Procurando 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. No encerramento do século que viu se concretizar a conquista do espaço, o centro contabilizava, até o ano de 2000, a realização de 2.600 lançamentos.

6 - *O aeroporto Augusto Severo*

Durante todo o período da II Guerra, apesar do intenso movimento aéreo em **Parnamirim**, não foi necessária a instalação de um terminal de passageiros. De uma forma ou de outra, os poucos civis que passaram pela Base Aérea de Natal ou *Parnamirim Field* estavam ligados aos esforços de guerra e, por outro lado, os prédios das antigas companhias comerciais que operaram no campo entre 1927 e 1942 estavam adaptados às funções militares o suficiente para atender ao movimento de embarque e desembarque. A situação mudou com o fim do conflito. O comando da Base e os dirigentes das companhias de aviação comercial perceberam que seria necessário um terminal que atendesse à população civil, evitando o trânsito de passageiros pela área militar.

Ao receber as instalações da Base Leste, em 1º de outubro de 1946, o tenente-coronel aviador Rube Canabarro Lucas delimitou próximo à cabeceira da pista, no lado leste, a área que seria usada pelas companhias civis. Naquele mesmo ano, durante as comemorações do Dia do Aviador, foi inaugurada a *Estação de Passageiros da Base Aérea de Natal*, construída com recursos do Ministério da Aeronáutica. A solenidade começou às 15h do dia 23 de outubro, com o hasteamento da bandeira e a execução do Hino Nacional, discursos das autoridades civis, do comandante da Base e a benção das instalações pelo arcebispo de Natal, dom Marcolino Dantas. Modestas, as instalações ainda operavam dentro de restrições

“Primeiras instalações da estação de passageiros da Base Aérea de Natal, que viria a ser o Aeroporto Augusto Severo, no final de década de 40. Foto de Jaeci/Arquivos da Tribuna do Norte”



86 “Na década de 50, já com algumas reformas, a estação de passageiros ganhou estatutos de aeroporto internacional (24 de novembro de 1951). Foto Jaeci/Arquivos da Tribuna do Norte”



“Após a última grande reforma, concluída em 6 de dezembro de 2000, o aeroporto Augusto Severo ganhou instalações modernas e novos equipamentos.

Foto Emerson do Amaral”.



impostas pelo caráter militar da Base, o que o tenente-coronel Rube Canabarro deixou bem claro no discurso que preparou para a inauguração.

*"Estando este aeroporto no interior da Base, é fácil compreendermos que o pessoal das companhias comerciais que aqui trabalhar terá de orientar suas atividades sem ir de encontro ás normas traçadas pelo comando. Espero que os dignos representantes das companhias comerciais saibam interpretar pequenas restrições neste sentido."*¹³

Apesar da admoestação, o espírito de colaboração e interesse do comando nas atividades civis do aeroporto ficaram evidenciados com a concessão para hospedar visitantes e passageiros em trânsito nas dependências da Base. Natal não tinha, ainda, hotéis suficientes para atender à demanda crescente de visitantes que chegavam à cidade via aérea.

Seis anos depois de inaugurada, a estação de passageiros foi elevada à condição de Aeroporto Internacional Augusto Severo, através da Lei nº 1.473, de 24 de novembro de 1951. A primeira grande reforma e ampliação foi realizada em 1978, quando o governador Tarcísio Maia (1975-1979) e o comandante do II Comando Aéreo Regional, o major-brigadeiro Ismael da Motta Paes, assinaram convênio para as obras. Além de um novo salão de espera, restaurante e áreas de embarque e desembarque diferenciadas, o aeroporto ganhou um novo estacionamento e teve sua administração transferida para a In-fraero. Em 31 de março de 1980, as novas instalações foram inauguradas. O custo da obra foi de CR\$ 6 milhões, sendo 35% desse total verba do governo estadual e 65% do Ministério da Aeronáutica.

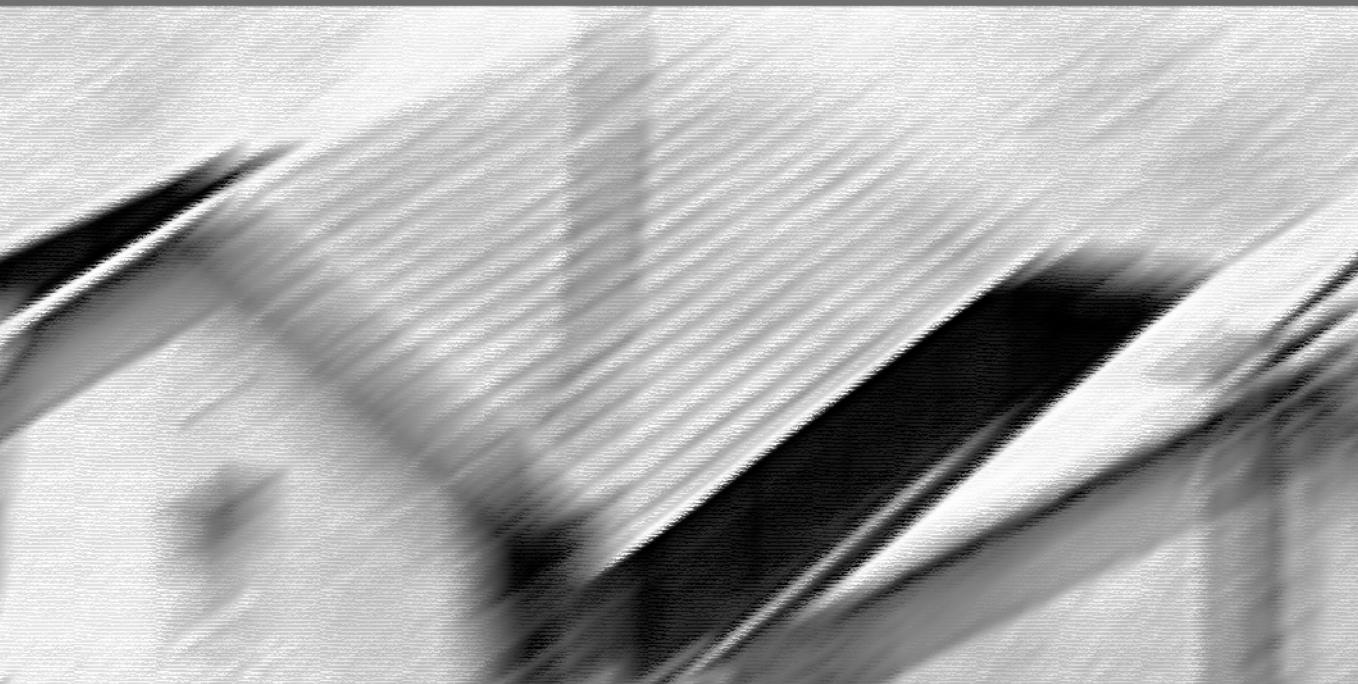
Em 1999, o governador Garibaldi Filho, através de convênio com a Infraero, iniciou a construção de um novo terminal de passageiros, incluindo a ampliação da pista de 2.200 para 2.600 metros de comprimento e de 18 para 24 metros

13 - O discurso do coronel Rube Canabarro está reproduzido no livro de Itamar de Souza (ob. cit. - pp. 48-52)

de largura. As antigas instalações foram deixadas para o movimento de cargas. Com um desenho arquitetônico moderno, a nova estação de embarque e desembarque tem três pisos, parque de estacionamento, climatização, áreas diferenciadas para vôos domésticos e internacionais e quatro passarelas móveis (*fingers*) de embarque e desembarque nos aviões. A capacidade de atendimento é para 1,2 milhão de passageiros/ano. Os custos foram de R\$ 30 milhões - 60% do total do governo estadual e o restante do governo federal através do Prodetur e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O novo aeroporto Augusto Severo foi inaugurado em 06 de dezembro de 2000, com a presença do presidente da República, Fernando Henrique Cardoso.

- 
- 1 - O transitório como herança urbana
 - 2 - Os pioneiros
 - 3 - Como uma torrente impetuosa
 - 4 - O inferno nos mocambos
 - 5 - A vida organizada

Visões da Cidade



1 - O transitório como herança urbana

A ocupação dos territórios de além-mar colonizados pelos portugueses assumiu, desde o início, ritmo e características próprias. O processo de fixação do homem na terra e o surgimento das cidades nas colônias lusitanas ocorreram de forma diferenciada, seja em relação aos exemplos deixados pelos povos da Antiguidade, seja quanto aos modelos da colonização espanhola, contemporânea de Portugal na conquista de terras do Novo Mundo.

Para os antigos impérios do Oriente e para a Roma dos Césares, a fundação de cidades em novos territórios era a consumação natural do ato da conquista, o símbolo inegável do poder imperial da metrópole na colônia, a confirmação da superioridade do conquistador diante dos nativos subjugados. O mesmo se verificou entre os castelhanos que, na colonização da parte que lhes coube da América do Sul, caracterizaram-se pelo zelo e o planejamento no estabelecimento de povoações estáveis e ordenadas, pela tentativa de reproduzir nas colônias o modelo urbano da Espanha européia e pela rápida ocupação do interior. A Coroa espanhola chegou a editar um conjunto de regras - as *Ordenanzas de descubrimiento nuevo y población*, de 1563 - que deveria ser seguido na constru-

ção das cidades. As *Ordenanzas* determinavam que os governadores e povoadores das novas terras deveriam, primeiro, concluir o trabalho de povoação e construção dos edifícios, para depois tentarem converter os nativos ao cristianismo e submetê-los ao poder civil.

Entre os portugueses, a visão era outra. Ao estudar o processo de povoamento e a motivação para o surgimento das cidades na América portuguesa dos séculos XVI e XVII, Sérgio Buarque de Holanda ressalta o desinteresse dos lusitanos quanto às regras preconcebidas para a ocupação das novas colônias. Portugal priorizava a vida rural e a fixação dos povoadores nas áreas litorâneas, em detrimento da fundação de cidades e a ocupação do interior. “*Comparado ao dos castelhanos em suas conquistas, o esforço dos portugueses (na colonização do Brasil) distingue-se principalmente pela predominância do seu caráter de exploração comercial (...) Dir-se-ia que, aqui, a colônia é simples lugar de passagem, para o governo como para os súditos*”.¹ O modelo pouco consistente de urbanização continuou a ser a marca predominante nas cidades brasileiras, impressionando os visitantes estrangeiros dos séculos seguintes. O naturalista inglês Henry Koster, percorrendo o Nordeste brasileiro em 1810, assombrava-se com as grandes extensões e recursos das propriedades rurais nas mãos dos poucos “coronéis” em detrimento dos aspectos acanhados e pobres das cidades e vilas.

Essa impressão de transitoriedade marcará, ao longo dos séculos seguintes, as feições das cidades brasileiras e a cultural urbana do Brasil atual.

Na capitania do Rio Grande, o povoamento começou com a fundação da cidade do Natal, motivada pela necessidade estratégica de assegurar a posse territorial e fixar o poder militar português para coibir a presença de piratas

1 - Raízes do Brasil,
Companhia das Letras -
26ª edição - São
Paulo/1995.

franceses no litoral. Um objetivo que, se parece contrariar o espírito comercial e transitório dos colonizadores lusitanos, é esclarecido quando lembramos que à época da chegada da expedição de Manoel de Mascarenhas Homem (1597), Portugal estava subordinado à Coroa Espanhola.

A partir do estabelecimento do Forte dos Reis Magos e da fundação de Natal (1599), a ocupação das terras potiguaras seguiu o mesmo modelo “descuidado”, conforme aponta Sergio Buarque de Holanda. Povoados e vilas no interior foram surgindo de forma lenta, espaçada e desordenada, às margens das trilhas abertas pelo pastoreio dos rebanhos bovinos ou como entrepostos para o abastecimento e escoamento da produção dos engenhos de cana de açúcar. Seria necessário o transcurso de 330 anos para que a conjunção de fatores comerciais e estratégicos reproduzisse as necessidades que levaram ao surgimento de uma nova cidade no Rio Grande do Norte, não relacionada com a cultura açucareira, do algodão ou à pecuária. E desta vez, por ironia da História, os franceses seriam os mocinhos e não os vilões do episódio.

95

2- Os pioneiros

As origens urbanas de **Parnamirim** estão associadas aos planos comerciais da *Compagnie Generale Aéropostale*, companhia francesa de aviação comercial. Foi a partir da instalação do campo de pouso em 1927,² que se iniciou o povoamento da área onde hoje está o núcleo central da cidade. O impulso decisivo para a expansão demográfica só se faria sentir durante a II Guerra Mundial com a transformação do antigo campo em uma Base Aérea de grande importância estratégica para a vitória dos Aliados contra o Nazismo no Norte da África e no Sul da Europa.³

2 - Veja no Capítulo II, "Lançando pontes sobre as distâncias" e "A construção do campo".

3 - Veja no Capítulo III, "Parnamirim Field".

Uma das três primeiras construções erguidas em Parnamirim, dentro do campo dos franceses. A casa que servia de alojamento aos pilotos e que, depois que o campo virou base militar, foi uma estação de rádio, ainda está em pé.
Foto Ana Amaral.



Antigo portão de acesso ao campo dos franceses, na lateral do portão principal da Base Oeste. É hoje a apresentação do “Recanto Jean Mermoz”, idealizado pelo sargento Adeodato Reis, na década de 80, para preservar as primeiras edificações e a memória da origem de Parnamirim. Foto Ana Amaral.



Durante um período de 15 anos (1927 a 1942), as moradias na área que deu origem a cidade foram escassas, apesar da intensa movimentação no local de estrangeiros e nativos, pessoas humildes e autoridades, todos envolvidos de uma forma ou outra com as necessidades das operações de uma companhia aérea internacional.

As primeiras edificações em Parnamirim foram erguidas pelos franceses dentro dos limites do campo de aviação. Era um conjunto de três prédios, um deles facilmente identificado na foto reproduzida pelo historiador Paulo Pinheiro de Viveiros⁴, que servia como estação de rádio e alojamento para pilotos, tendo abrigado por diversas vezes o ás da aviação Jean Mermoz.⁵ Mas, as famílias dos mecânicos e chefes da *Aéropostale* não chegavam a passar muito tempo no campo, deixando registros escassos para a História e apenas algumas poucas lembranças na memória popular. A política da companhia era manter os funcionários em constante mobilidade, de um campo da *Aéropostale* para outro, atendendo as necessidades da expansão e administração da “Linha”.

Em 1927, o gerente local da CGA é um *monsieur Piron* e, já no ano seguinte, o cargo é do veterano piloto Julien Pranville, pioneiro ao lado de Paul Vachet na abertura da rota Casablanca-Rabat-Orán (norte da África). Pranville foi o Diretor de Exploração da *Aéropostale* na América Latina e prestou valioso apoio ao projeto do então presidente do Rio Grande do Norte, Juvenal Lamartine, na fundação de clubes de aviação e na instalação de pistas de pouso pelo interior do Estado. O destino de Pranville é uma das páginas do heroísmo entre os pioneiros da aviação comercial na América do Sul.

Em 10 de maio de 1930, Pranville, o piloto Eliysée Negrin e o rádio-operador Pruneta saíram de Buenos Aires (Argentina) em um avião Laté 28 com destino a Natal.

4 - Ob. cit. - pág. 122

5 - Este prédio ainda está em pé, apesar de mal conservado, e faz parte de um conjunto de quatro edifícios, próximo ao antigo portão de acesso dos funcionários da Air France, na Base Oeste, identificado como “Recinto Jean Mermoz”, um projeto idealizado e executado pelo sargento e radialista Adeodato Reis, que serviu na Base Aérea durante a década de 80.

Como passageiros, vinham os brasileiros Antonio de Siqueira Campos - um dos líderes do movimento tenentista que marcou a política brasileira a partir da década de 20⁶ - e Nelson da Costa. Sobre a foz do rio da Prata, à noite, o avião é envolvido por uma densa camada de nuvens e sem visibilidade os pilotos acabam fazendo um pouso de emergência sobre a água. Os passageiros recebem os dois únicos "flutuadores" que existiam a bordo e são orientados para se afastarem. O avião poderia prender todos eles no redemoinho que formaria ao afundar. Pruneta é o primeiro a desaparecer nas águas. Negrin desaparece minutos depois. Siqueira Campos, apesar da ajuda do flutuador, não consegue manter-se à tona. Pranville, apesar de bom nadador, também se afoga. Só Nelson da Costa é resgatado com vida, no dia seguinte, próximo à praia uruguaia de Ponta Brava.

Outro herói e pioneiro da aviação, Jean Mermoz, amigo de Pranville, fez de **Parnamirim** o ponto de partida nas várias tentativas de cruzar o Atlântico do Oeste para o Leste. O vôo foi completado em junho de 1933. Quando estava do lado de cá do Atlântico, Mermoz dividia o tempo entre os reparos mecânicos nos aviões e os planos para a travessia, na casa do campo de aviação, e a sede da Air France em Natal (a Vila Barros, esquina da rua Trairi com a rua Campos Sales, 563, Petrópolis⁷) de onde saía para farras com os amigos nos bares da Ribeira. Mermoz desapareceu sobre o Atlântico, em 7 de dezembro de 1936, quando fazia a 23^a travessia entre Dakar e Natal.

Os primeiros residentes permanentes de **Parnamirim**, os verdadeiros pioneiros da cidade, foram os operários, vendedores e prestadores de serviços atraídos para área do campo de aviação. Migrantes do interior do Rio Grande do Norte e de outros Estados, que chegaram tangidos pela seca em busca de trabalho, salários e um pedaço de chão para

7- Essa casa foi demolida na década de 90, dando lugar a um edifício de apartamentos.

erguer uma casa que pudessem considerar como própria. Chegavam de olhos fitos nos céus, mas nada sabiam da saga dos aviadores como Mermoz, Pranville e Vachet. Acompanhavam os poucos e decolagens dos pequenos aviões Latés franceses - e depois das grandes esquadrilhas de B-25 norte-americanos - porque eles representavam a promessa de trabalho e de continuidade da sobrevivência.

Uma das primeiras famílias a se fixar em **Parnamirim** foi a de Joaquim Bernardo de Oliveira. Contratado em 1932, durante um dos períodos de seca em todo o Nordeste, para prestar serviços aos franceses do campo de aviação, Joaquim Bernardo deixou Goianinha, onde os efeitos da estiagem já se faziam sentir, e veio trabalhar em **Parnamirim**. Manteve a mulher e os filhos ainda por dois anos na cidade de origem. O dia a dia no campo dos franceses, sem qualquer estrutura de vila ou povoado nos arredores, era difícil. "Joaquim Boa Vista" - como ele era conhecido pelos moradores mais antigos - recrutava operários em Natal para os trabalhos de melhoramentos e construção no campo. A esposa dele, dona Eugênia Palhares (1904-1990), e os filhos chegaram em 1934. Dona Eugênia Palhares lembrou como eram os primeiros anos em **Parnamirim**:

"Moravam aqui poucas pessoas: Euclides (Euclides Ribeiro do Nascimento foi o motorista e capataz da Air France durante anos e um dos primeiros evangélicos do município), Francisco Verde, João Fernandes e o radiotelegrafista Diocleciano Reis, que trabalhava para os franceses. Meu marido era chefe de turma. Contratava serviços com os franceses, indo buscar trabalhadores em Natal para realizar os serviços. Depois, ele viu que podia fazer esses serviços com pessoas que já moravam em Parnamirim, Passagem de Areia, Água Vermelha, Taborda e outros povoados daqui de

8 - O depoimento de dona Eugênia Palhares está reproduzido no livro de Itamar de Souza (ob. cit. - pp- 18-19)

9 - Miriam de Oliveira foi entrevistada pelo jornal Parnamirim Notícias, edição de 05 a 20 de julho de 2001.

100

perto. O caminhão dos franceses ia todos os dias a Natal comprar mantimentos. Aqui não havia nada para se comprar".⁸

Em meio às dificuldades, a família se estabeleceu em uma área onde seria construída, em 1945, a Vila dos Sargentos e Sub-Oficiais (hoje, Vila dos Soldados, Cabos e Taifeiros). Miriam de Oliveira, filha de dona Eugênia Palhares e Joaquim Bernardo, nascida em 4 de abril de 1935, está entre as primeiras crianças que tiveram identificado em certidão, como local de nascimento, "*Parnamirim da capital*". Ao redor dos primeiros "*parnamirinenses*", tudo ainda era mata e tabuleiros, como lembra Miriam de Oliveira⁹. As comunidades mais próximas continuavam sendo Taborda (município de São José do Mipibu), Passagem de Areia (que na época pertencia ao município de Macaíba) e o "Rio dos Negros" (hoje o bairro de Moita Verde), ajuntamento de ex-escravos que haviam saído de uma outra comunidade (Capoeiras), em Macaíba. Quatro anos depois, o núcleo de casas próximo ao campo de aviação dos franceses já era suficiente para atrair homens empreendedores, gente que traria os recursos que faltavam para o impulso necessário à organização inicial da nova comunidade.

Em fevereiro de 1939 chegou a **Parnamirim** um rapaz de 24 anos de idade, Otávio Gomes de Castro (1915-1967), natural de Touros. Ele também tinha os olhos voltados para os céus. Vinha com dois objetivos: estabelecer um comércio vendendo gêneros de primeira necessidade à população que se fixava ao redor do campo dos franceses e divulgar, entre esse povo, a mensagem evangélica.

Otávio Gomes de Castro morava desde o início da década de 30 em Natal, onde tinha uma pequena mercearia no bairro das Rocas. Em 13 de junho de 1936, casou-se com Jacy Ferreira de Castro. Três anos depois, através do mestre de obras Gabriel Palma, que também era evangélico, ouviu

falar de **Parnamirim** e das oportunidades de negócios que o povoado oferecia a um jovem empreendedor. Em 29 de fevereiro de 1939, Otávio Gomes deixou a família em Natal e abriu o primeiro barracão para a venda de mercadorias, próximo ao portão da Air France, do outro lado da linha férrea. Era local de comércio e também de moradia.

Junto com as vendas, Otávio Gomes de Castro passou também a pregar o Evangelho de acordo com os ensinamentos da igreja Assembléia de Deus¹⁰. Conseguiu converter Joaquim “Boa Vista” e dona Eugênia Palhares, o motociclista Euclides Ribeiro, Beatriz Ribeiro, João Francisco da Silva e Elvira Anunciada da Silva. Otávio Gomes lançou as sementes do comércio, para muitos a mais civilizadora das atividades humanas, e de um culto religioso, o mais eficaz dos estímulos para a socialização humana. Em 29 de outubro de 1939 - data do aniversário de Otávio Gomes de Castro - o grupo reuniu-se e promoveu a construção de um salão de orações, anexo ao barracão do comerciante, para onde logo afluíram novos conversos, arrebanhados entre os operários que procuravam trabalho em **Parnamirim**.

10 - Em 1989, nas comemorações do Jubileu de Ouro da fundação da Assembléia de Deus em Parnamirim, a igreja editou um livro homenageado Otávio Gomes de Castro e outros pioneiros nos trabalhos de evangelização local.



Otávio Gomes de Castro, pioneiro do comércio e da evangelização em Parnamirim, na direção do trator em que costumava andar pelas ruas da cidade, nos primeiros anos da formação urbana. Reprodução do livro em homenagem ao Jubileu de Ouro da fundação da Igreja Assembléia de Deus em Parnamirim.

No campo de aviação, com a deflagração da guerra na Europa e a invasão da França pela Alemanha, a *Air France* deixou de operar. Mas, a oferta de trabalho e o movimento de passageiros e aviões foram mantidos pelos italianos da *Ala Littoria*, que tinham construído escritórios, hangares e hotel de trânsito. A companhia italiana permaneceu operando por mais dois anos. Em 1942, quando os italianos também saíram, mais uma vez foi dos céus que chegaram os sinais de que o futuro de **Parnamirim** estava decidido: a falta de chuvas no interior do Estado obrigou milhares de agricultores a descerem os caminhos do sertão em busca do litoral. Nesse mesmo ano chegavam as primeiras esquadrilhas e as equipes técnicas norte-americanas para começar a construção de *Parnamirim Field*.

3- Como uma torrente impetuosa

102

Na seca de 1942, as frentes de trabalho oferecidas pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas não foram suficientes para evitar a migração de famílias inteiras do sertão para o litoral potiguar. Cerca de dez mil homens trabalhavam nas minas da região do Seridó potiguar, escavando as jazidas de schellita - minério estratégico para a fabricação de armas - e outros 2.300 foram enviados para os seringais da região amazônica, onde travariam a "batalha da borracha". Mesmo assim, as ruas de Natal foram tomadas por centenas de migrantes que mendigavam por comida e trabalho. O relatório sobre os dez anos da Escola de Serviço Social (1945-1955), registrou que "*no dia 10 de abril de 1942, Natal começou a expor nas ruas a chaga aberta do desemprego rural em massa. Famílias inteiras percorriam os bairros residenciais e as ruas do comércio pedindo o que comer*".¹¹

11 - Citado pela professora Maria do Livramento Miranda Clementino, em monografia para o curso de Ciências Sociais da UFRN.

A capital potiguar contava com cerca de 55 mil habitantes e não tinha como absorver a população flagelada. Naquele ano, a infra-estrutura existente ameaçava entrar em colapso, sob a pressão da presença de um contingente militar brasileiro e norte-americano que elevou a população local para 85 mil habitantes. A defasagem entre o custo dos serviços, alimentos, transportes, medicamentos e aluguéis - com o incremento da procura - alargou-se. A carestia empobreceu ainda mais a população nativa. Para os americanos, esse problema não existia: eles tinham dólares para gastar.

A válvula de escape foi a construção e o início das operações nas bases militares, abrindo nova oferta de empregos, mesmo para aqueles sem profissões qualificadas. Diariamente, nos jornais da época, saiam vários anúncios de "precisa-se" com ofertas de emprego para ferreiros, pedreiros, taifeiros, copeiros, serventes etc. Para quem conseguiu trabalho nas obras da Base Aérea Brasileira ou em *Parnamirim Field*, era mais fácil, cômodo e barato tentar se instalar nas proximidades do que empreender, diariamente, a viagem desde Natal, que dependia dos cami-



A antiga estação Parnamirim, da linha de ferro, já demolida. Nas proximidades dela os pioneiros do município ergueram as primeiras casas e abriram as primeiras ruas da cidade. Foto dos arquivos da Tribuna do Norte.

nhões de transporte militar. Para quem continuou desempregado, à espera de uma oportunidade qualquer, também era melhor estar sempre por perto do possível empregador, além de mais fácil. Em **Parnamirim** era só chegar, marcar um pedaço de chão e erguer uma palhoça.

Luís da Câmara Cascudo, escrevendo sobre o surgimento do povoado à sombra das atividades militares, observou que ele parecia surgir do nada, com “*a impetuosidade dos fenômenos naturais*”.¹² Queria ilustrar, assim, a rapidez e a forma caótica como, no espaço de dois anos (1942-1944), inúmeras famílias chegaram e se instalaram em **Parnamirim**. A fama do povoado - que concentrava as melhores e sempre abundantes ofertas de trabalho em todo o litoral, com exceção apenas de Natal - atraía os desenraizados de todas as regiões, gente que vinha sem nenhuma indicação e também quem chegava com cartas de recomendação para amigos, parentes e conhecidos. O fluxo migratório era tão intenso que se formaram colônias, como a dos paraibanos, oriundo de várias cidades do estado vizinho. Um dos líderes, entre os migrantes da Paraíba, era Pedro Fernandes da Silva, natural de Araruna, operário em *Parnamirim Field*, que intermediou a vinda e acomodação no povoado de setenta familiares que fugiam da seca no sertão.

Quando toda essa gente começou a chegar, a partir do segundo semestre de 1941 e com maior intensidade a partir de 1942, o povoado não tinha ruas demarcadas ou qualquer infra-estrutura urbana. Taperas de folhas de compensado naval, restos de obras, tábuas e capim se espalharam a partir da cerca da Base Brasileira em direção ao sul, entre a estação ferroviária e a propriedade de Antonio Pontes, bem diante da cabeceira da pista de pouso. Na direção Norte, seguindo o traçado que delimitou a atual avenida

12 - Em Nomes da Terra. Ob. cit.

Dr. Luiz Antonio, gente de mais recursos e visão construiu casas de tijolos crus para vender e alugar. Entre esses primeiros empreiteiros locais estavam lideranças comunitárias já estabelecidas, como Otávio Gomes de Castro, e recém-chegados como João Firmino Siqueira (1901-1978), que veio com mulher e filhos de Monte Alegre e construiu 13 casas de aluguel. Ou a dupla “*Malaquias e Firmo*”, lembrada por Olídio Oliveiros Teixeira de Carvalho: “*Dois paraibanos, Malaquias e Firmo, fizeram muito dinheiro construindo sete casas de tijolos crus, de frente para a linha do trem, e vendendo à vista ou à prestação para quem chegava em Parnamirim*”.¹³

Um grupo formado por Olídio Oliveiros, Eliah Maia do Rego (1921-1980), Severino Martins de Carvalho (o barbeiro Bio), Hercílio de Luna Pedroza (1922-1995), Arno Jacinto de Carvalho e Mirion Pereira - todos vindos da Paraíba para trabalharem na Base Aérea - comprou, em 1943, uma destas casas, logo transformada em uma “república” de solteiros. Olídio Oliveiros, eletricista e mecânico na Base - onde começou trabalhando como pintor em agosto de 1942 - nasceu em Boa Vista do Rio Branco, em 1920, quando a cidade ainda pertencia ao Amazonas (hoje é a capital do Acre). Forte e ex-aluno de academias de judô e luta romana, era a força bruta por trás do grupo. Na época que começou a trabalhar em **Parnamirim**, Olídio ainda morava em São José do Mipibu e vinha todos os dias nos caminhões de transporte dos americanos que percorriam as cidades próximas e as ruas de Natal recolhendo e levando os operários.

Eliah Maia do Rego, franzino no físico, tinha 22 anos quando chegou a **Parnamirim**. Com o raciocínio rápido desenvolvido no gosto pela leitura, era o intelectual. Paraibano de João Pessoa, ele trabalhou no setor de estatísticas da Base Aérea Brasileira, sendo transferido em

13 - Entrevista ao autor,
em outubro de 2002

1974 para o Departamento de Aviação Civil (DAC). Idealista de grande energia, Eliah Maia foi um dos fundadores do Potiguar Esporte Clube, em 1945, assumindo nos anos seguintes um lugar entre os líderes da comunidade.

Para os lados do Oeste, os terrenos que viriam a ser o Centro até a avenida Fabrício Pedroza (a atual avenida Brigadeiro Everaldo Breves), também começavam a ser ocupados com sítios e casas, a maioria ainda de taipa. Os dois primeiros corredores de casas eram junto à linha do trem e a “Rua Lateral” - futura Tenente França - esta última com casas de taipa de um lado e outro e quase nenhum prédio de tijolos. Essa é a área que pode ser considerada como o sítio urbano inicial da cidade. Nesse espaço, abrigava-se uma população humilde, a maioria trabalhadora. No meio dela, alguns aventureiros e mulheres que se prostituíam com os soldados, todos acreditando que a guerra era para ganhar dinheiro de um jeito ou de outro. Para esses, **Parnamirim**, povoado recente, era apenas “fogo de palha” que se apagaria com o fim do conflito e a saída dos americanos da base.

“Muitas das casas eram de mulheres de vida livre. Miguel Turco, que era viúvo com duas filhas moças, tinha várias casas alugadas a essas mulheres. Era um escândalo, porque elas falavam muitos palavrões e beijavam os soldados no meio da rua”, lembrou dona Antônia Alves dos Santos, que chegou em **Parnamirim** em outubro de 1943.¹⁴ Ela é o marido, José Luiza dos Santos, comerciante de animais, fugiam da seca em Nova Cruz. Enquanto o marido trabalhava na Base como agente de portaria, ela ficava em casa, uma tapera de taipa alugada “pelos olhos da cara” - como ela ressaltou - *“com medo que um daqueles soldados a confundisse com uma mulher de vida livre”*. A área que depois se transformaria na rua Comandante Petit - onde dona Antônia Alves nos deu seu depoimento - *“era mato,*

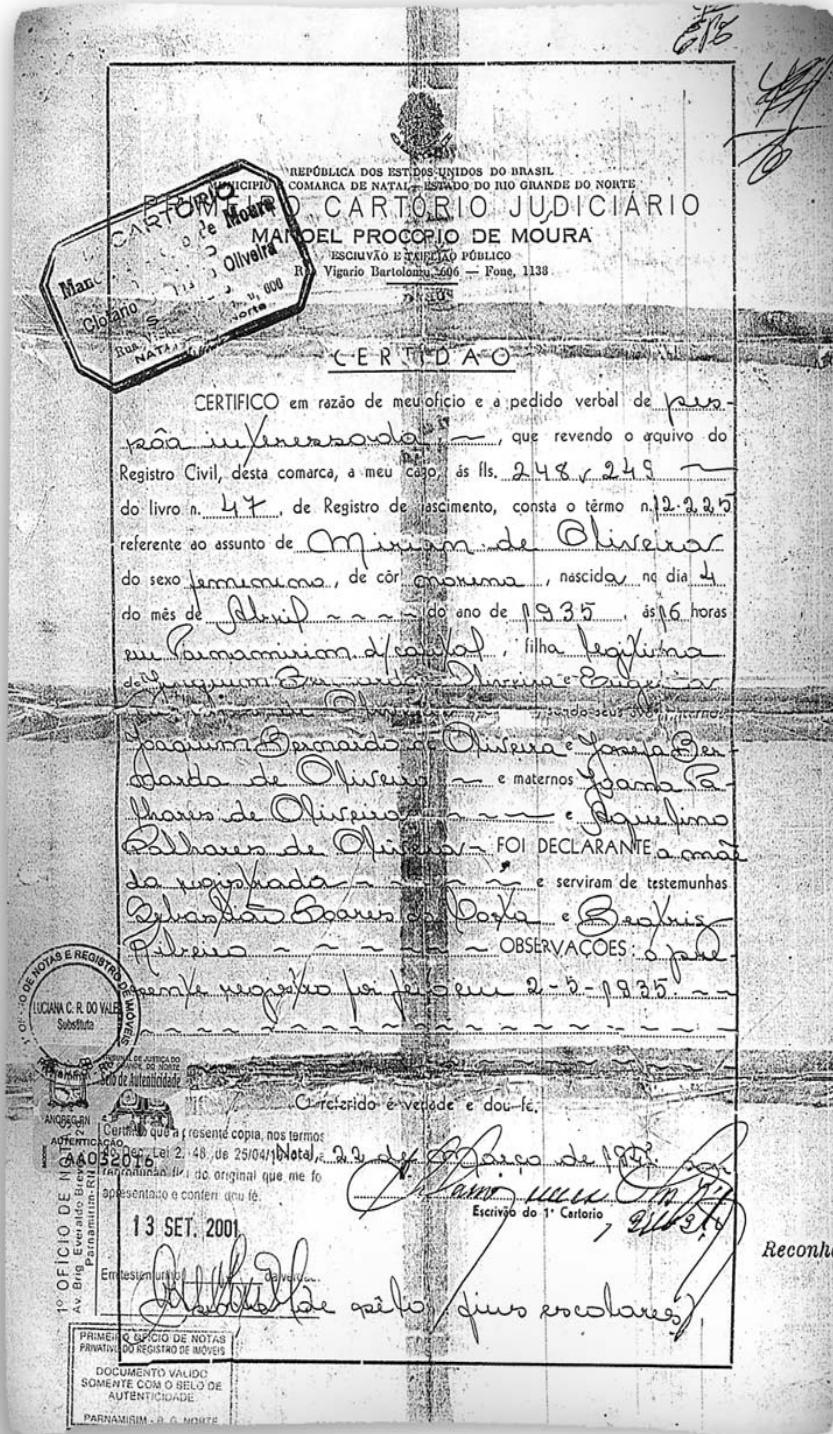
um descampado com três casinhas". A rua mesmo só foi começar a surgir em 1946, graças à persistência e ao trabalho dos pioneiros de Parnamirim.

A oferta sempre renovada de trabalho, junto a Base Brasileira e *Parnamirim Field*, mantinha o fluxo migratório, fixava um contingente de operários com ou sem profissão qualificada e, por outro lado, estimulava o surgimento de um comércio voltado para as necessidades dessa população que, mesmo pobre na sua maioria e morando em barracos de palha, precisava comer, beber e vestir. Existia o barracão de Otávio Gomes de Castro em frente ao portão da Base vendendo gêneros alimentícios e cobrando extra pelo papel de embrulho; o *Hotel Glória*, gerenciado pela "Baiana", perto da estação, onde a maioria dos funcionários civis e soldados tomava o café da manhã; o "Bar do Pimenta", mais afastado; e o "Bar do Severino", onde se abria a rua 30 de Maio, e outros pioneiros. Entre eles, Potenciano Pereira de Souza (1898-1979).

Nascido em Currais Novos (19 de maio de 1898), Potenciano Pereira era um homem apaixonado pela vida e pelas mulheres (casou três vezes e teve várias outras companheiras), com um apurado senso de honra e força, que não o deixava "*levar desaforos para casa*", e um respeito sagrado pelo dever da hospitalidade, que o obrigava a ser prestativo com quem o procurava pedindo ajuda, traços de um caráter comum aos seridoenses tradicionais. Potenciano Pereira era comerciante por escolha - vendendo tecidos, redes e material de construção - e líder comunitário por vocação.

À falta de registros mais precisos, estima-se que ele deve ter se estabelecido em **Parnamirim** no ano de 1942 ou 43, depois de andar pela Paraíba e Pernambuco. Em Guarabira (PB), Potenciano Pereira teve problemas com a Justiça e passou a se chamar "*Celestino Potiguar*". Trocou

Reprodução da certidão de nascimento de Miriam de Oliveira, uma das primeiras crianças a nascer em Parnamirim. Do documento consta a antiga denominação a cidade: *Parnamirim de Natal*.



de nome e de lugar, viajando para Chã de Alegria (PE). Quando voltou para o Rio Grande do Norte, manteve o segundo nome, escolheu o povoado que florescia junto à Base Aérea e traçou um plano do qual não se afastaria atévê-lo concretizado: iria realizar a primeira feira livre de **Parnamirim**. Para isso, marcou data (30 de maio de 1944, um domingo¹⁵) e local (o cruzamento entre a rua que saia do portão da Base Brasileira - rua Tenente França/Otavio Gomes de Castro - e outra que, em diagonal, fazia esquina e se prolongava para o sul até a linha férrea - a 30 de Maio/hoje Senador João Câmara-ra). Potenciano Pereira convenceu amigos e conhecidos comerciantes de Macaíba, São José do Mipibu, São Gonçalo do Amarante e Natal. A feira contava ainda com o incentivo do capitão-aviador Heitor Larraury Melleu, intendente da Base Brasileira. Uma comissão de moradores ajudou na organização da feira, entre eles Olídio Oliveiros Teixeira de Carvalho, Manoel Costa e Nestor Lima. Alguns foram a Natal, com Potenciano Pereira, pedir a autorização do prefeito José Varela para realizarem a feira. No dia marcado, a abertura solene teve discursos e a banda de música da Base.

Em 3 de novembro de 1943, o povoado tinha sido alcançado a categoria de Vila. Era conhecida agora como “*Vila de Parnamirim de Natal*”.¹⁶ Já tinha sua própria feira e a vida começava, enfim, a se organizar e tudo parecia ser, em certa medida, uma recompensa pela antevisão do inferno que, alguns meses antes, a população tinha presenciado.

4- O inferno nos mocambos

Os mocambos de **Parnamirim** se espalhavam além dos limites norte da cidade, ao longo da linha férrea, nos tabuleiros que ficavam depois das casas da Vila dos

15 - Há uma controvérsia sobre o ano em que teria se realizado a primeira feira livre de Parnamirim: 1943, segundo pesquisa de Marciano Medeiros, autor de pequenas biografias sobre personagens da cidade; 1944, de acordo com Nivaldo Xavier Gomes que pesquisou sobre a história da cidade e tem, a publicar, um livro sobre o assunto (*Nos Tempos das Bocas de Ferro*) e de acordo com depoimentos prestados ao autor por Olídio Oliveiros Teixeira de Carvalho e Antonia Alves dos Santos, pioneiros na cidade.

16 - A denominação consta do registro de nascimento de Miriam de Oliveira

Ferroviários e à altura da cabeceira da pista da Base. O limite para eles era a lagoa onde Antonio Barroso Pontes, casado com a filha de criação de dona Amélia Duarte (a Viúva Machado), morava e tinha construído casas de aluguel. Esse Antonio Pontes, depois jornalista, advogado e historiador na Paraíba, era proprietário de um caminhão. Os negócios dele eram os aluguéis e a extração de lenha das matas do Pitimbu, vendida em **Parnamirim**. Foi um dos líderes da comunidade que nascia.

Nos mocambos, erguidos com palha e capim, morava a população mais pobre da cidade, aqueles que forneciam a mão-de-obra ou o prazer eventual, barato e sem vínculo oficial com o mercado de trabalho criado pelas necessidades civis das atividades militares. Essa gente, sem ganho financeiro fixo, entregue à própria sorte, incomodava pela proximidade e pelas origens. Eram migrantes do interior e traziam no sangue o risco da malária e outras doenças endêmicas. A falta de assistência aos mocambos só não era total porque entre os civis pobres havia também soldados e sargentos da Base Aérea que por falta de opção, comodidade ou outra razão qualquer, transitavam e moravam no local. Provas destas circunstâncias são alguns documentos oficiais da Base Brasileira.

O primeiro desses documentos, com referência explícita aos mocambos, é um ofício do comandante, major-aviador Carlos Alberto de Filgueira Souto, datado de 12 de junho de 1943 e encaminhado ao comandante da 2^a Zona Aérea sediada em Recife (PE), brigadeiro Eduardo Gomes. No ofício, o major Filgueira de Souto justifica-se perante “*a aleivosia de pessoa mal intencionada*” que teria comentando em Recife o desinteresse dele em tomar “*medidas de remoção urgente da favela*”. O inteiro teor do ofício é o seguinte:

- "a) Paralelamente com a organização da Unidade e ampliação das instalações americanas, vem se estratificando à margem do aeroporto, uma população adjacente que se abriga em prédios impropriamente construídos, alguns de taipa e a sua quase totalidade sem consultar aos mais elementares princípios de higiene;*
- b) Os seus ocupantes são indivíduos desfavorecidos pela sorte, tangidos de zonas flageladas pela seca e na sua maioria com os seus antecedentes marcados pela malária;*
- c) Não desconhecendo o risco representado pela contiguidade de portadores de malária, face aos efetivos brasileiros e americanos, manifestei numa reunião em que se achavam presentes o então prefeito da cidade, Dr. Mario Lyra, Dr. Jeferson Carlos de Souza (Chefe da Circunscrição da Malária no Nordeste), Dr. Antonio Siqueira e o capitão médico Benedito Péricles Fleury (médico da Base), a minha irrestrita aprovação às providências tendentes a remover a ameaça oriunda da vizinhança dessa favela;*
- d) Pelo exposto, só posso atribuir à aleivosia de pessoa mal intencionada a informação de que as medidas de remoção urgente da favela não tenham contado com a minha concordância, pois no Comando da Unidade da Aeronáutica devo zelar pela saúde dos meus soldados, mobilizando preferentemente as iniciativas de higiene e afastando os riscos que possam afetar a integridade física do meu efetivo;*
- e) Do meu Comando só partirão medidas proveitosas para as condições de salubridade do aeroporto e prestigiadas pelas autoridades sanitárias, tendo já combinado com o Dr. Antonio Siqueira, credenciado pelo Dr. Jeferson de Souza, a iniciar as providências concretas para a favela de Parnamirim".¹⁷*

Que "providências concretas" foram essas?

17 - Hypólito Costa
(ob. cit. - pp. 111)

O major Filgueira Souto não deixou ofícios nem ordens escritas, especificando-as. Mas, em outubro daquele ano, o médico da Base, Dr. Péricles Fleury, diagnosticou um caso suspeito de tifo em uma mulher indigente que morava nos mocambos. No dia 18 daquele mês, o Comando da Base expediu ordens determinando “*a suspensão do trânsito e permanência de praças na cidade de Parnamirim a partir das 20h da presente data*”. O prazo também era para que os interessados providenciassem a mudança dos seus pertences para alojamentos no interior da Base. Para os sargentos, “*que moravam nos mocambos*”, o prazo para a mudança terminava às 20h do dia seguinte. O risco de uma epidemia de malária era real e vinha sendo combatido há 12 anos.

Em 1º de outubro de 1931, as autoridades sanitárias brasileiras haviam confirmado que os casos registrados da doença, transmitida pelo mosquito *anophelis-gambiae*, configuravam uma epidemia. E mais: a presença do mosquito no Nordeste brasileiro estava associada a Natal e ao seu papel no desenvolvimento da aviação comercial internacional. O transmissor da malária havia desembarcado dos “Avisos Postais”, os navios que faziam a rota Natal/Dakar, levando de um lado a outro do Atlântico as cartas que seriam retomadas pelos aviões nas rotas para a Europa e a Argentina. A doença foi erradicada do Brasil em 1940. O medo dos militares era de que nos aviões procedentes da África chegasse de forma clandestina o *anophelis-gambiae*. Se o mosquito reencontrasse descendentes de doentes ou mesmo remanescentes curados da epidemia de 1931, estaria refeita a cadeia de transmissão que faria a doença ressurgir no Nordeste brasileiro.

Em janeiro de 1943 - prováveis oito meses antes das providências encontradas para os mocambos de **Parnamirim** - o próprio presidente da República, Getúlio Vargas, assinou um decreto-lei determinando severas medidas para a fiscalização sanitária dos aviões que procediam da África. Restava, então, erradicar os possíveis receptores da malária. Nas primeiras reuniões com autoridades civis e sanitárias, como dá a entender o ofício de 12 de junho do major Filgueira Souto, a primeira opção parece ter sido a de orientar a população a desocupar os mocambos. Sem ter para onde ir, o povo não obedeceu e a situação ficou tensa até outubro, com o registro do caso suspeito de tifo.

As lembranças de dona Antonia Alves dos Santos atestam o quanto as condições de vida e de higiene na cidade eram precárias e poderiam favorecer uma epidemia: “*Tinha muita casa de taipa, muitos barracos e muita sujeira. Ninguém recolhia o lixo, não se pensava na saúde. Sem banheiros, as pessoas faziam tudo no mato. Os banhos eram comprados na casa de banhos de dona Alice, uma senhora que tinha um cacimbão*”.

Terezinha de Jesus França Montenegro, em carta ao pesquisador Nivaldo Xavier Gomes, faz um relato idêntico, ressaltando que “*a cidade era um antro de lixo espalhado por toda parte, restos de mantimentos e coisas usadas pelos americanos que eram jogadas fora e que as pessoas aproveitavam. As caixas de papelão serviam para tapar as paredes dos barracos*”. Dos comentários que ela ouviu dos pais, anos depois, recorda-se que “*a ordem do brigadeiro foi para queimar todos os barracos que não fossem de barro*”.¹⁸

As ordens para destruir os mocambos não foram passadas por escrito, mas quem as recebeu foi o Tenente

18 - A carta de Terezinha de Jesus está reproduzida no livro de Nivaldo Xavier, já citado.

Luiz Gonzaga de Andrade. A ele coube comandar as expedições punitivas contra os pobres que insistiram em ficar nos barracos de palha em uma área considerada então “zona de guerra”. Homem vaidoso do papel que tinha a cumprir, seguidor dos códigos e da hierarquia, o tenente Gonzaga era, na época, o “delegado militar” da vila. Acostumado a prestar obediência aos superiores, o tenente Gonzaga exigia o mesmo daqueles que considerava como subordinados ou seus liderados. De formação militar rígida, para ele a organização seguia, preferencialmente, a via da autoridade. As ordens do Comando da Base Aérea foram para dar uma “solução final” ao problema constituído pelos mocambos. Ninguém se lembra mais a data certa da investida dos homens do Corpo da Guarda da Base, comandados pelo tenente Gonzaga, sobre os mocambos e seus moradores.

114

Tereza de Luna Pedrosa (dona Terezinha), que chegou de Bananeiras (PB) em 1943 com 13 anos de idade e casou-se com Hercílio Luna Pedrosa, lembra que foi naquele mesmo ano que os mocambos foram queimados: *“A casa da irmã da minha cunhada foi queimada e a gente gritando e chorando... Os soldados ficavam gritando saiam, saiam de dentro da casa e a gente gritava deixe pra amanhã, deixe pra amanhã... Eles disseram que era por causa da guerra. Quando tocaram fogo, parecia que ia acabar o mundo porque era tudo feito de capim, capim seco”.*

A violência e os sofrimentos infringidos à população mostraram às lideranças comunitárias locais que seria melhor uma solução pacífica, com a ajuda do poder público sediado em Natal, para investir na urbanização e nas melhorias das condições de vida da população da vila em geral.

5 - A vida organizada

Espírito inquieto e voluntarioso, Potenciano Pereira se destacou como uma das lideranças mais ativas em **Parnamirim**. Não era homem de um único projeto. Sem ser devoto de qualquer religião, respeitava a fé alheia e, por intuição, sabia a força que a Igreja exercia sobre os sentimentos do povo, prendendo-o aos valores locais e a terra. Depois de realizado o projeto de feira-livre, planejou outro incentivo para dar ao povoado a consciência de coletividade: a primeira missa em **Parnamirim**. Para isso, convocou a ajuda das lideranças que haviam organizado a feira livre. A comunidade reuniu-se em mutirão e ergueu o barracão, um templo improvisado, em um desamparo na rua Comandante Petit (o local é ocupado hoje pelo hospital-maternidade Dr. Sadi Mendes e pelo campo do Potiguar). Olídio Oliveiros lembra que precisou puxar fios da casa de força da Base “*para fazer a iluminação do local, improvisando gambiarras*”, mas deixando tudo pronto para a festa.

115

Segundo ele, foi “*o Padre Chacon*”, vigário e m Macaíba, quem celebrou a “Missa do Galo” no Natal de 1944. Monsenhor João da Mata Paiva oficializou a segunda missa, no mesmo local, e a terceira, na casa de Severino Nunes, na rua 30 de Maio. Dona Antonia Alves dos Santos recorda-se do monsenhor Raimundo Gurgel celebrando a missa. Outros moradores lembram-se de um padre americano e da capela de Nossa Senhora do Loreto, padroeira dos aviadores, construída em *Parnamirim Field*. Qualquer que tenha sido o primeiro a celebrar as primeiras missas na cidade, fez com que a Igreja descobrisse, com a presença verificada naquelas celebrações, que podia contar com cerca de 2.500 almas em **Parnamirim**.

O progresso chegava de forma democrática com a comunidade participando das decisões e das iniciativas dos líderes. De licença, os soldados brasileiros e americanos costumavam ir ao povoado atrás de mulheres e de bebida, mas se concentravam em maior numero em Passagem de Areia e na cidade de Macaíba. Não eram raras as brigas e desordens, mas também havia a lei e a ordem. Em junho de 1943, através de nota publicada na edição diária do jornal *A República*, é possível constatar que **Parnamirim** já contava com uma delegacia de polícia. A nota anunciava a formação de um “*Corpo de Guardas*” para fazer a vigilância externa no povoado e área circunvizinha à Base Aérea. O titular da 5^a Delegacia de Polícia de Natal, “*com sede em Parnamirim*”, estava autorizado a selecionar os candidatos. A “*Guarda*” ficaria subordinada ao comandante da Base e, em setembro, o Chefe de Polícia transferiu para o Comando da Base Brasileira a importância de 46 mil e 796 cruzeiros para os primeiros pagamentos.¹⁹ Em 03 de julho de 1945, os comandantes da Base Brasileira e de Parnamirim Field proibiram o trânsito de militares americanos para a Vila de Parnamirim, através do portão da base brasileira - exceção feita apenas para os *Military Polices* - e o acesso de praças brasileiros às dependências do campo norte-americano. Em 25 de março do ano seguinte, a localidade de Passagem de Areia foi declarada “área interditada” para todos os militares brasileiros, “*sob penas de rigorosa punição, em decorrência de atos de indisciplina ocorridos naquela localidade*”.

Olídio Oliveiros lembra dos primeiros delegados da cidade: “*Nego Abel (tenente Abel Martins de Souza), o Tenente Marinho, Cacuruta e o sargento Salatiel Rufino dos Santos* (este último permaneceu no cargo por 31 anos)”. A primeira delegacia, segundo Olídio Oliveiros,

19 - Hypólito Costa
(ob.cit. - pp. 99)

era na rua Fabrício Pedroza, no prédio de nº 88, vizinho à escola do professor Homero de Oliveira Dantas. Depois, a delegacia se transferiu para a rua Getúlio Vargas, no prédio de nº 6 (hoje dividido por duas lojas), de onde saiu mais uma vez para a rua Tenente Ferreira Maldos.

Ainda em dezembro de 1944, o prefeito de Natal, José Augusto Varela, foi convidado por lideranças locais para visitar a vila de **Parnamirim**. O que ele viu está descrito em reportagem de Rivaldo Pinheiro, jornalista de *A República*.²⁰

Escrevendo para um jornal que fazia oposição ao governo do prefeito José Varela, Rivaldo Pinheiro adotou um tom crítico em relação à visita, da qual não tomou parte. Ele foi à cidade alguns dias depois, também convidado pelas lideranças locais. Sob o título “*A Outra Cidade de Parnamirim*”, o texto é elogioso quanto ao trabalho desenvolvido em **Parnamirim** pelas lideranças locais, mesmo evitando citar nomes, e faz referências à existência, já naqueles dias, da iluminação pública, da feira livre, de casas comerciais e de um prédio construído para ser escola primária, por iniciativa da população.²¹ O jornalista não poupa críticas ao fato de a prefeitura do Natal ainda não ter investido em construção de uma infra-estrutura urbana na cidade. Essa reportagem é a primeira referência, na imprensa natalense, à vila civil e apareceu como o reconhecimento público de que ela poderia subsistir e ser independente das atividades militares na base vizinha.

Em resposta às críticas da oposição e aos apelos das lideranças de **Parnamirim**, o prefeito José Varela nomeou, no ano seguinte, um administrador para a vila. Escolheu um líder nato, homem de sua confiança e da linha política do PSD: Josafá Sisino Machado (1908-1995).

20 - Edição do dia 05 de dezembro de 1944.

21 - O relato feito por Rivaldo Pinheiro, sobre como a energia elétrica chegou a vila não foi confirmado por nenhum dos pioneiros entrevistados para este livro. Até a década de 60, quando a energia de Paulo Afonso chegou ao Estado, a maior parte da energia para a iluminação pública de Parnamirim era fornecida pelas casas de força da Base Aérea, segundo depoimentos de Olídio Oliveira, Nivaldo Xavier, Antonia Santos e outros moradores antigos.

Solenidade de inauguração da primeira lavanderia pública do município, obra da gestão do primeiro administrador da cidade, Josafá Sisino.

Foto cedida pela família.



Cearense de Sobral, filho de um reverendo evangélico, Josafá Sisino tinha 37 anos de idade quando foi nomeado administrador de “*Parnamirim da Capital*”. Aos 17 anos, havia deixado a terra natal por Extremoz, no Rio Grande do Norte, andou pelo sertão pernambucano e, na Paraíba, foi sargento da Polícia Militar. Homem de ação e autoconfiante, Josafá Sisino era também um autodidata na arte de liderar, assimilando, a partir da experiência própria e da observação de outros líderes, as noções de como administrar os interesses de uma comunidade. Ex-vereador em Natal, cara fechada e de poucos sorrisos, intimidava mais pela impressão que causava do que pela intenção de parecer agressivo. Ao ser nomeado pelo prefeito de Natal, José Varela, recebeu instruções expressas: deveria organizar a comunidade, dar-lhe feições de cidade, melhorar as condições de moradia e higiene pública e, dentro dos limites legais, fazer frente à ação do tenente Gonzaga.

Josafá Sisino tinha uma inteligência natural, sabia convencer o adversário e os amigos pela seriedade dos argumentos, sem precisar impor opiniões. Com o tenente Gonzaga, não teve problemas. Até porque o comando da Base Aérea

tinha trocado de mãos e o superior do Tenente Gonzaga era agora o major-aviador Salvador Roses Lizarraldi, aliado de Potenciano Pereira no projeto de realização e manutenção da feira livre. Com os líderes locais, Josafá Sisino combinou a formação de uma delegação que solicitou ao prefeito José Varela um plano urbanístico. Para começar os estudos necessários, foi nomeado o engenheiro Wilson Miranda. O levantamento topográfico mostrou que o povo ao ocupar os terrenos adjacentes à Base instinctivamente havia esboçado as primeiras ruas, mas muitas casas estavam desalinhadas. A prefeitura de Natal iria indenizá-las e marcos de alinhamento foram fixados nas áreas por onde deveriam passar novas e futuras ruas. A Base Brasileira sugeriu o nome de pioneiros da aviação para as ruas.

Além dos caminhos, a vila precisava de equipamentos urbanos. Na feira da rua 30 de Maio, aos domingos, o comércio era livre e a falta de higiene continuava sendo um risco. Fazia-se necessário um mercado público com certa estrutura para atender aos feirantes. O local escolhido foi próximo à capela de Nossa Senhora de Fátima (onde era a praça Presidente Roosevelt, depois praça do Correio Aéreo Nacional e hoje praça João Paulo II²²). O primeiro mercado público não era mais do que um galpão erguido com materiais de um hangar cedido pela Base. A feira livre saiu da rua 30 de Maio e, entre os fins de 1947 e início de 48, passou a se realizar no pátio do mercado sob a administração do comerciante Manoel Vicente de Paiva. Com o apoio do major aviador José Vaz da Silva (comandante da Base Aérea entre abril de 1947 e maio de 1948), abriram-se os dois primeiros chafarizes públicos para o abastecimento d'água da vila, um deles próximo ao campo do Potiguar Esporte Clube - o primeiro time de futebol da cidade, fundado em 1942 pela iniciativa do Tenente

22 - A primeira mudança no nome original da praça foi promovida pelo prefeito Antenor Neves, durante seu segundo mandato (1977-1983), que mandou construir e afixar um busto do brigadeiro Eduardo Gomes no local. A mudança foi justificada por ser o brigadeiro fundador do CAN e a cidade ter sido rebatizada com o nome dele. A segunda mudança, de Largo do CAN para Praça Papa João Paulo II, ocorreu em 1991 quando o prefeito Raimundo Marciano planejou ampliar o passeio público, fechando a saída da rua Otávio Gomes de Castro para a Brigadeiro Breves e precisou negociar com a Igreja a área em frente a Matriz.

Gonzaga de Andrade e outras lideranças. O major Vaz da Silva também autorizou o fornecimento de energia elétrica, a partir das casas de força da Base, para a iluminação do Mercado Público, de algumas ruas e casas de funcionários civis e militares. Foi construído o cemitério, acabando-se assim com a tradição de enterrar os mortos locais nos tabuleiros de Cajupiranga, e uma lavanderia pública, no terreno onde hoje está o Colégio Augusto Severo, na rua Sargento Noberto Marques.

Depois de Josafá Sisino, outros administradores foram nomeados, seguindo o critério das mudanças políticas e preferências pessoais dos prefeitos de Natal. Administraram a vila Frederico Pedro Figueiredo, ligado ao PSP e nomeado pelo prefeito Olavo João Galvão; Francisco Thomaz de Vasconcelos, conhecido como “Dedé”, filiado ao PSD e nomeado pelo prefeito Silvio Piza Pedroza; Basileu Fernandes, homem da UDN indicado pelo prefeito Djalma Maranhão (do PTN), que ocupou a função entre 1955 e 1958, sendo o último dos administradores do já então Distrito de Parnamirim.

A cidade crescia em melhorias e a Aeronáutica resolveu fixar os sargentos e sub-oficiais em uma vila militar. Em 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**. O edital foi assinado pelo 1º tenente Vilibaldo Coelho Maia, da Arma de Engenharia do Exército, uma vez que a FAB ainda não tinha organizado um Quadro de Oficiais Engenheiros. Em 17 de março, o Comando da Base assinou os contratos com quatro firmas de engenharia para a construção de 39 casas para sargentos no limite norte da vila. Dona Antonia dos Santos lembra bem quando as obras começaram, em pleno inverno de 45: “*Um dos construtores era Joaquim*

Vitor de Holanda e o mestre de obras Manuel André". O primeiro conjunto residencial da cidade - a expressão arquitetônica de uma vida urbana organizada e planejada - seria, depois, ampliado para 101 casas.

Em 23 de dezembro de 1948, o deputado Antonio Soares Filho propôs que **Parnamirim** fosse elevada à condição de distrito de Natal e o prefeito Silvio Pedroza concordou (Lei nº 146/48). A cidade - que muitos pensavam transitória e só existir em função da guerra - avançava a passos largos no caminho que a levaria a conquistar a autonomia administrativa como município. Foi criado o Cartório Judiciário para dar forma legal às demandas e registros da vida civil no novo distrito. Otávio Gomes de Castro habilitou-se ao cargo de tabelião, através de um curso em Natal, e abriu o cartório vizinho a nova residência, um prédio em alvenaria e estilo clássico na rua Tenente França, onde também já funcionava a farmácia da família. A posse do primeiro tabelião e a abertura do cartório de **Parnamirim** foi oficializada em 09 de fevereiro de 1949, ao som de banda militar, aplausos e discursos.

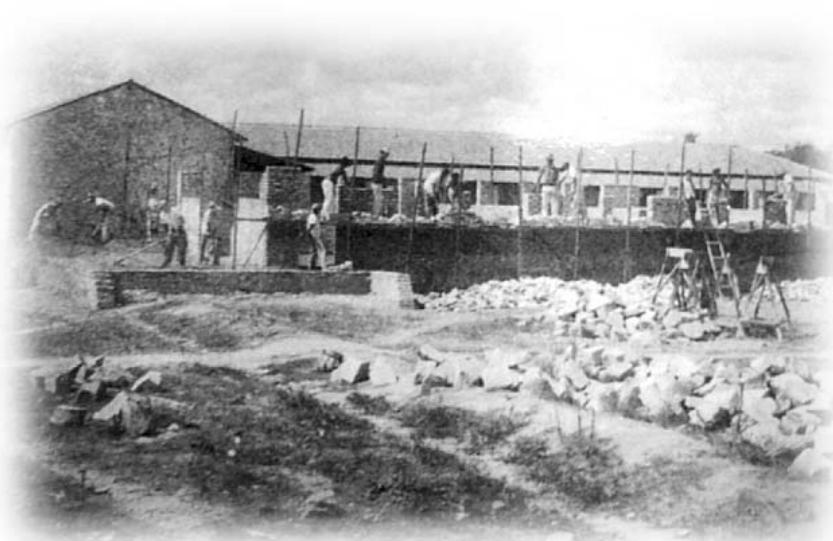
Mais algum tempo e as ruas do distrito começaram a ouvir um novo som. Músicas reproduzidas de vitrolas automáticas ou ao vivo, que os alto falantes da "Amplificadora Santo Antônio, a Voz do Trampolim da Vitória", espalhavam pelas poucas ruas da cidade.

A idéia da primeira amplificadora foi do potiguar Otávio Deoclécio de Castro (1906-1976). Nascido em Pedro Velho, em 11 de abril de 1906, Deoclécio de Castro era funcionário civil da Base Aérea e um entusiasta dos programas de rádio e do lazer para a comunidade. No Potiguar Esporte Clube patrocinou shows musicais. A amplificadora funcionou até 1954 instalada em uma casa da rua Senador João Câmara. Transmitia diariamente "A

23 - Por volta de 1955 Hibernon Ribeiro Pinto instalou "A Voz de Parnamirim", na rua 30 de Maio, que se manteve em atividade por pouco tempo. Em 1956 Antenor Neves de Oliveira e Eliah Maia do Rego fundaram a Amplificadora Santos Dumont, que se manteve ativa até 1963. A sucessão, nos serviços de comunicação local, coube a Nivaldo Xavier Gomes e ao Serviço de Auto Falante Augusto Severo - SAFAS, criado anos depois. Toda a história da comunicação em Parnamirim está descrita no livro de Nivaldo Xavier ainda inédito, "Nos Tempos da Boca de Ferro".

Hora da Saudade" com José Côro dedilhando antigos sucessos ao violão; "A Hora do Ângelus" com Deoclécio de Castro lendo crônicas e poesias dedicadas a Nossa Senhora, e o "Boa Noite, Parnamirim", a crônica de encerramento da programação, redigida e apresentada pelo Tenente Raimundo Barbosa de Souza. Eventualmente, foram promovidos programas de calouros. A cidade teria outras amplificadoras, alimentando o sonho de uma rádio local.²³ As famílias da sociedade local se divertiam no Potiguar Esporte Clube com a realização de festas comunitárias, escolha da "Rainha da Beleza", bingos e bailes. Para o sul da rua Dr. Luiz Antonio, nascia o bairro pobre do Carrasco (hoje Boa Esperança) onde os solteiros adultos e adolescentes - e também alguns chefes de famílias mais afoitos, como lembra José Walter Xavier (o "Leto", que chegou na cidade em 1954) - escapavam para as farras nos pequenos cabarés isolados de "Zefa Gorda", "Severino Caceteiro", "Maria da Mata" e "Corina". A cidade nunca chegou a ter uma "zona de meretrício" claramen-

Construção do colégio Augusto Severo, em 1958, no terreno onde funcionou a lavanderia pública, financiada por uma campanha popular.



te demarcada. A mais famosa das suas prostitutas, Isabel de Azevedo Dantas - a "*Isabel Rodinha*", atendia os fregueses em uma casinha alugada perto da Lagoa de Antonio Pontes, direção oposta à rua Sul da Base, hoje Felizardo Moura, onde ficavam as casas de forró, o "*Pau Furado de Gonçalo Magro e o pastoril da Arlete*". O moralismo dos militares impunha a discrição como uma obrigação às "*mujeres de vida fácil*". O Tenente Luiz Gonzaga expulsava da vila aquelas que cometiam o abuso de beijar os homens ou dizer palavrões em público. Isabel de Azevedo foi surrada a mando de Antonio Pontes e, no final da vida, conseguia se manter graças a um box no mercado público, onde vendia café e bolos e morreu na miséria.²⁴

A educação formal dos jovens começou com a Escola de Base - a Escola Regimental, hoje "*Colégio Santos Dumont*" - criada junto com a Base Aérea Brasileira, que teve como primeiro diretor o Tenente Dante Bonapace e os professores Alvamar Furtado, Túlio Bezerra, Petrônio Rezende, Creso Bezerra e Gerson Pena Neto. O objetivo inicial da escola era atender aos praças, a maioria sem o ensino básico completo. Em abril de 1947, foram admitidos para o ensino primário os filhos e dependentes dos militares e funcionários civis da Base. Os jovens, entre seis e 15 anos, teriam aulas durante o dia. Os militares e funcionários, à noite. Os professores admitidos foram: Homero de Oliveira Dantas e Horácio Ferreira da Rocha, Iaponira Pinheiro Neves, Lucila Gomes Teixeira, Basiamar Altina da Silva e Heloisa Leão da Fonseca. As obras nas instalações, no entanto, atrapalharam o calendário letivo e as aulas só começaram em maio. No ano seguinte (1948) só os filhos dos militares ou funcionários civis puderam se matricular.

24 - Maria de Lourdes Gonçalves, a "Lourdes Jipão", foi outra prostituta que fez história em Parnamirim. Nas eleições municipais de novembro de 1988 ela foi a candidata a prefeita, pelo antigo Partido Comunista Brasileiro (PCB). A chapa, que tinha Antonio Paulino da Silva - o "Zeca Calango" - como vice, foi articulada por José Walter Xavier, presidente municipal do PCB, como forma de protesto às lideranças tradicionais que dominavam a política local. Parnamirim tinha 19.529 eleitores. Lourdes Jipão teve 324 votos. O eleito foi Raimundo Marciano de Freitas PL/PDS/PFL/PTB com 5206 votos.

Para atender aos outros jovens, que não tinham pai militar ou trabalhando na Base, o professor Homero de Oliveira Dantas (1919-1993) idealizou a criação da primeira escola pública de Parnamirim: o grupo escolar “Presidente Roosevelt”. Educador tenaz e prático, Homero de Oliveira era seridoense de Acari (nasceu a 16 de dezembro de 1919), criado em Natal e ex-combatente que não chegou a ir com a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para a guerra na Itália. Com o fim do conflito e a baixa do Exército, chegou a Parnamirim e morou um ano de aluguel na casa do comerciante Severino Nunes. Com o incentivo e o apoio de Josafá Sisino Machado, abriu a Escola Presidente Roosevelt, no número 86 da rua Feliciano Pedroza (hoje, o local é uma loja de venda de colchões), instalações provisórias e acanhadas, mas que só seriam desocupadas em abril de 1952, quando ficou pronto o atual prédio do colégio, erguido pelo então governador Silvio Piza Pedroza. As primeiras professoras que trabalharam com o professor Homero foram Nizia Pereira Lima Machado e Francisca Bezerra de Souza (a professora Francisca Canuto).

Em 20 de janeiro de 1958, o ensino gratuito foi reforçado com a criação do Colégio Comercial Augusto Severo, para ensino de 1º grau, sob a inspiração do jornalista Espedito Silva e a liderança do padre João Correia de Aquino, graças a uma campanha dos líderes comunitários locais. O “Augusto Severo”, na década de 70, filiou-se a Campanha Nacional de Escolas da Comunidade (CNEC) e passou a oferecer cursos técnicos de contabilidade, auxiliar de escritório e administração de empresas, em nível do 2º Grau.

No galpão de palha da rua Comandante Petit, o padre Pedro Paulo Luz Bezerra da Cunha, capelão da Base Brasileira, já há alguns anos havia começado a rezar as mis-



Professor Eliah Maia do Rego, idealizador e líder na campanha para a construção do colégio Augusto Severo e da matriz de Nossa Senhora de Fátima, discursando no plenário da Câmara Municipal. Foto cedida pela família.

sas dominicais pela manhã ou no fim da tarde. O movimento religioso cresceu com a reza de terços em casas de famílias e a liderança continuada de Luiz Barreto e Severino Pedro Nunes, comerciante, somada à participação de outros moradores. Em 1947, o padre Pedro Paulo Luz tinha conseguido doações de tijolos e telhas do Exército para começar a erguer uma capela. O material acabou “desviado” para atender as necessidades mais urgentes por moradia dos fiéis mais pobres.

A motivação religiosa foi mantida graças aos esforços do padre Pedro Paulo Luz. As primeiras procissões eram feitas com a imagem de Nossa Senhora de Fátima emprestada do colégio Imaculada Conceição, em Natal. Antonio Lopes começou uma campanha com um “livro de ouro” para adquirir uma imagem da santa. Quando ela chegou, a capela ainda não estava construída e a imagem peregrinou de uma casa para outra dos fiéis, com rezas de terços, à espera do templo. Em 1948, a obra começou. A capela foi erguida na área onde antes crescia um coqueiral de Otávio Gomes de Castro, derrubado para dar continuidade ao tra-

çado da rua Tenente França (a antiga “rua Lateral”) que sai do portão da Base. Otávio Gomes de Castro, que dois anos antes já havia erguido a sede definitiva da Assembléia de Deus no local (o templo foi inaugurado em 12 de maio de 1946 na rua Tenente França), recebeu em troca do coqueiral derrubado um outro pedaço de terra.

A imagem de Nossa Senhora de Fátima encontrou lugar, mas logo faltava espaço no pequeno templo para todos os fiéis. Padre Pedro Luz reiniciou as obras, desta vez para construir um templo em forma de cruz, com a frente voltada para o Oeste, que incluiria a capela erguida com paredes grossas, telhas inglesas e janelas em arco (hoje, a casa paroquial).

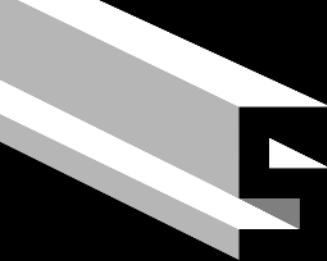
Em setembro do ano seguinte, a construção do novo templo parou por falta de dinheiro. Em 1950 foi reiniciada com o incentivo de Antonio Lopes e vários sargentos da Aeronáutica. Em março daquele ano, os fiéis puderam assistir a missa na “matriz”, que o bispo ainda não tinha oficializado e que só contava, além da capela, com alguns pilares e a haste superior. Eram missas mensais, porque a cidade ainda não tinha paróquia própria. Os fiéis católicos saudariam Dom Marcolino Dantas, bispo de Natal, por criar a paróquia de **Parnamirim** em 1º de abril de 1952 e receberiam o primeiro padre designado para a cidade, João Correia de Aquino, 25 dias depois. Padre Aquino, então capelão da Base Aérea de Natal, inauguraría a paróquia de Nossa Senhora de Fátima com a missa solene no dia 26 de abril, às 10 horas da manhã.

Com a tenacidade e a disposição dos homens movidos pela fé, padre Aquino terminaria a construção da matriz, liderando a Campanha Pró Construção da Matriz, com Eliah Maia do Rego - secretário - e Marceliano de Almeida Neto (tenente Netão) - tesoureiro. O grupo instituiu car-

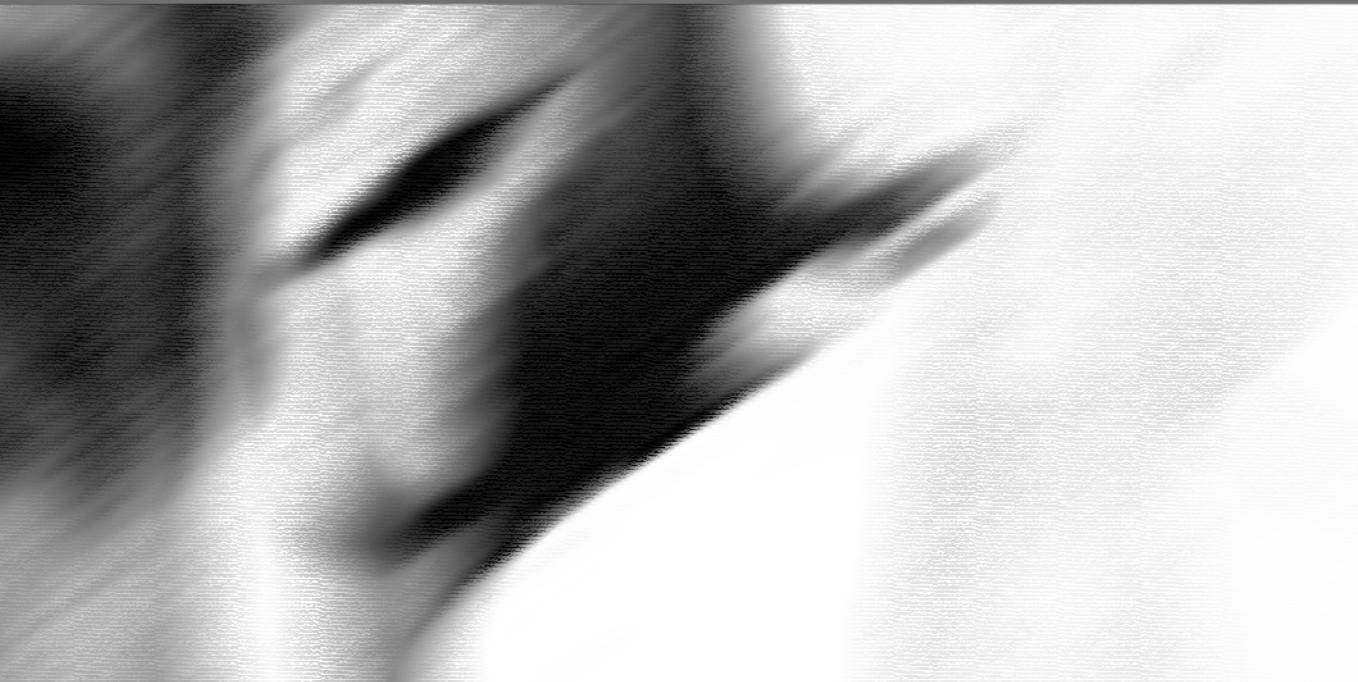
nês para as contribuições mensais de adultos e até crianças, pedindo no comércio e contando com a divulgação e os apelos constantes que eram incluídos por Nivaldo Xavier na programação da Amplificadora Santos Dumont. Alguns moradores se reuniram em mutirão para o transporte de materiais e para garantir a mão-de-obra de pedreiros, serventes e carpinteiros. Com esse esforço, por volta de 1958, a Matriz estava parcialmente concluída e já podia ser abençoada, em missa solene pelo bispo Dom Marcolino Dantas.

A obra só ficaria completa na gestão do padre Alcides Pereira da Silva (pároco na cidade entre 1972 e 1998), depois de uma nova campanha, na qual ele foi auxiliado por uma comissão formada por Eliah Maia do Rego, irmã Maria Leonarda dos Santos, Pedro Leonardo de Moura e outros. Foram arrecadados fundos para a reforma na fachada, modificação nos modelos das portas e janelas, revestimento de alvenaria nas paredes da nave central e das laterais, substituição do piso e construção do altar. Uma terceira campanha possibilitou a compra de um serviço de som e dos ventiladores e uma outra, iniciada pelo tenente Netão, custeou a confecção dos bancos.

A população - e o contingente de féis católicos - havia duplicado em menos de dez anos. Da estimativa em torno de 2.500, feita em 1944, o censo de 1950 mostrou que o então Distrito de **Parnamirim** já contava com 4.986 habitantes. Dez anos depois, o censo de 60 registraria 8.826. Dois anos antes, **Parnamirim** já era cidade e município independente.

- 
- 1 - O conflito nas “terras do Jiló”
 - 2 - A emancipação, sem o povo e sem a Base
 - 3 - As eleições, a breve “guerra do mercado”,
vitórias e derrotas
 - 4 - Quando Parnamirim foi “Eduardo Gomes”
 - 5 - Outras campanha, outros prefeitos (1976-1984)
 - 6 - Quadro cronológico dos prefeitos eleitos
em Parnamirim

Ritos de Formação



1 - O conflito nas “terras do Jiló”

A formação de Parnamirim, historicamente diferenciada da maioria das cidades brasileiras que nasceram para atender necessidades de ciclos econômicos, está marcada por conflitos e lutas. A maior dessas lutas, a II Guerra Mundial, foi travada do outro lado do Atlântico, mas impulsionou a migração e a fixação dos pioneiros da cidade e, enquanto durou, escondeu o primeiro dos conflitos locais.

As terras que constituíam originalmente a área do município foram sendo ocupadas nos primeiros séculos da colonização do Rio Grande do Norte e nos anos imediatamente anteriores ao surgimento do Campo dos Franceses (1927), de acordo com o velho modelo das “*datas de ses-marias*” do século XVII, que permitiu o surgimento de latifúndios.¹ Apesar de ter sido legalmente revogado com a promulgação da República em 1889, na prática esse modelo concentrador pouco mudou. Em **Parnamirim**, o censo Agropecuário de 1970 registrava 201 estabelecimentos agrícolas, sendo que 169 (84,08%) deles ocupavam áreas de até 20 hectares, correspondentes a 9,47% da área do município. As cinco propriedades restantes tinham 500 ou mais hectares de extensão, ocupando 61,34% da área total de 7.378 hectares cultiváveis. Em

1 - Veja o Capítulo I,
“Os primeiros donos da
terra e o uso que fizeram dela”

1985, essa área agrícola era de 7.659 hectares, distribuída entre 329 estabelecimentos rurais nas mãos de 273 proprietários, seis arrendatários e 26 outros que trabalhavam a terra em sistema de parceria. Havia ainda 14 “ocupantes”, ou seja, posseiros.

O primeiro núcleo urbano, aquele que deu origem à cidade, ocupou a área de um desses latifúndios, originando um conflito de terras até hoje não inteiramente resolvido.

Entre 1943 e 1945, para a instalação de *Parnamirim Field* (a base militar norte-americana) e a Base Aérea de Natal (originalmente só a área da Base Oeste), o governo de Getúlio Vargas desapropriou 12 terrenos particulares. A maior parte deles era espólio do português Manuel Machado, herdado pela viúva Amélia Duarte Machado, mas algumas faixas menores de terreno pertenciam a outras pessoas. Duas delas, uma de 95,4 mil m² desapropriada em 07 de junho de 1943 e outra de 92,9 m² desapropriada em 10 de abril de 1945, pertenciam ao pecuarista Virgílio de Oliveira Lins. Também era dele todo o terreno a oeste da linha férrea onde, sem preocupação com desapropriações ou títulos de posse, a população que veio para **Parnamirim** começou a construir as primeiras casas.

Virgilio de Oliveira Lins tentou desalojar os ocupantes e reaver a terra, mas a dinâmica social e urbana da cidade - mais uma vez “a impetuosidade dos fenômenos naturais” - se mostrou irresistível. A batalha judicial para comprovar quem tinha razão se arrastou por quase dez anos. Somente na segunda metade da década de 50 é que Virgílio de Oliveira Lins conseguiu comprovar junto ao Tribunal Superior de Justiça que era realmente o dono das terras, mas então já era tarde e complicado demais despejar do local uma cidade inteira.

João Canuto de Souza Filho, filho do carpinteiro João Canuto de Souza e da professora Francisca Bezerra de Souza - pioneiros na cidade - lembrou como foi a luta pela posse das terras de Virgílio Oliveira Lins e o desfecho do qual resultou a expressão “*terras do Jiló*”.

“Toda essa área, da cerca da base até depois da avenida Fabrício Pedroza, era de Virgílio de Oliveira Lins. O povo foi ocupando e construindo. Quando ele quis tirar os moradores, por volta do ano de 1949 ou 1950, recorreu à Justiça, mas um movimento liderado por Otávio Gomes de Castro, João Canuto de Souza, que já tinha uma loja na rua senador João Câmara, Potenciano Pereira, Roberto Asvolinski e Joaquim Boa Vista impediu o despejo do povo. Todo mundo tinha raiva de Virgílio, apelidado de ‘Jiló’. Ele tinha um defeito no olho, deixando o rosto parecido com uma careta ruim, e como queria tomar os terrenos, o povo passou a dizer que ele era ruim que nem jiló. O caso foi parar no Tribunal Superior de Justiça. Virgílio ganhou, mas como não tinha como indenizar todo mundo, resolveu nomear Domingos Praxedes Barreto como procurador. Praxedes tinha a missão de vender a terra para quem desejasse legalizar a posse do terreno onde estava a casa. A venda era feita a prestação ou à vista. Outra opção do morador era requerer uso cípião mas então era preciso tempo, advogado e dinheiro para o processo. Muitos preferiam comprar pagando os preços módicos que Praxedes calculava. No cartório, já tinha o telefone de Praxedes e uma tabela para as terras do Jiló”.²

Até hoje, muitos dos terrenos do Centro não contam com o título de posse e, no caso de uma transação imobiliária, ainda é preciso recorrer aos registros das *terras do Jiló* e pagar o preço devido.

2 - A emancipação, sem o povo e sem a Base

A emancipação política e a criação do município de **Parnamirim**, em 17 de dezembro de 1958, podem ser consideradas uma “conseqüência natural” do desenvolvimento urbano da cidade, embora apesar da consciência de cidadania presente na população, que se sentia mais ligada aos destinos da Base Aérea do que aos interesses da capital do Estado, não tenha havido um movimento popular em defesa da autonomia política e administrativa. Essa foi uma conquista acertada nos gabinetes do palácio do governo entre a elite de lideranças locais, o deputado Gastão Mariz e a equipe de auxiliares do governador Dinarte de Medeiros Mariz. A autonomia da cidade surgiu em meio aos interesses da Assembléia Legislativa e do próprio governo para acomodar as lideranças dos diversos grupos políticos em áreas próprias de influência.

Parnamirim era considerada como uma área sob a liderança do deputado Gastão Mariz de Faria (1921-1993), ex-vereador por duas legislaturas em Natal e eleito deputado em 1957 com expressiva votação no distrito. Seridoense de Serra Negra do Norte, sobrinho do governador Dinarte Mariz e do ex-governador Juvenal Lamartine, Gastão contava com a simpatia pessoal e apoio político do tio. Dinarte era quem tinha custeado seus estudos, primeiro em Fortaleza (CE) e depois em Minas Gerais, preparando-o para a carreira política.

No segundo semestre de 1958, os deputados estaduais estavam envolvidos em denúncias de legislarem em causa própria. A Assembléia Legislativa tinha aprovado um reajuste para os salários dos deputados, que passariam a ganhar 50 mil cruzeiros mensais (um reajuste de mais de 100% sobre os salários de 22 mil cruzeiros), enquanto

lideranças políticas ligadas as classes trabalhadoras e sindicalistas faziam mobilizações nas ruas em defesa de um salário mínimo regional. Em Natal, o salário mínimo era de 3.300 cruzeiros e, no interior, de CR\$ 2.600.

O **Jornal de Natal**, na edição do dia 29/10/58, denunciou na primeira página que os deputados preparavam uma “*ofensiva municipalista*” para emancipar vários distritos nos 64 municípios potiguares que existiam à época. No dia 12, o jornal apurou que 15 projetos já haviam sido apresentados à mesa diretora da Assembléia, registrando que “*pelo menos 10 não preenchem as condições mínimas que a Constituição Estadual exige*”. A notícia acrescentava que os projetos estavam sendo impostos por diversos grupos políticos “*de olho nas quotas federais que lhe serão distribuídas*”. Na realidade, alguns projetos eram absurdos, como o proposto pelo deputado Jocelin Vilar (PSD), que pretendia criar o município da praia da Redinha, separando de Natal a vila de pescadores e veranistas que existe na margem esquerda da foz do rio Potengi. O governador vetou esse e mais três projetos: a criação do município de Rodolfo Fernandes, que seria desmembrado de Portalegre; a criação do município de Antonio Martins, que sairia da área de Martins; a criação de Equador, que daria autonomia à vila de Perequitos, distrito do município de Parelhas desde 1938. Os motivos alegados para os três vetos, segundo notícia do **Jornal de Natal**, foi um só: a vila de Demétrio Lemos, que daria origem ao município de Antonio Martins, a povoação de São José (sede do então distrito de Rodolfo Fernandes), e a vila de Perequitos “*não tinham 10 mil habitantes e só 300 leitores estavam registrados em Rodolfo Fenandes*”. Os dois primeiros municípios vetados - Antonio Martins e Rodolfo Fenandes - acabariam sendo criados em 1962 pelo governador Aluízio Alves. Equador ganharia autonomia política e administrativa no ano de 1963.

Parnamirim, cujo projeto foi aprovado, só teria 8.236 habitantes dois anos depois, mas contou - para além das estatísticas demográficas e registros eleitorais - a força do deputado Gastão Mariz, autor do projeto de emancipação política, junto ao tio governador.

Assinado o decreto de emancipação - Lei nº 2.325 de 17 de Dezembro de 1958 - dois outros problemas se apresentaram. O primeiro deles foi a reação negativa de parte da população e de algumas lideranças locais aos limites estabelecidos para o novo município. Apesar de consensual, dentro dos acertos políticos feitos na Assembléia Legislativa e no governo estadual para a "*ofensiva municipalista*" de 1958 - haveria outras, nos governos seguintes - a emancipação política e a criação do município de **Parnamirim** eram questões que ainda deveriam ser discutidas e receber aprovação do comando militar na Base Aérea de Natal, da 2^a Zona Aérea sediada em Recife e até mesmo do Ministério da Aeronáutica, no Rio de Janeiro. O distrito que seria emancipado era, oficialmente, um núcleo urbano inteiramente civil e, teoricamente, subordinado apenas à prefeitura da capital. Mas, a Base Aérea sempre viu a cidade como um "satélite" na órbita da sua influência e os desejos e o comportamento da população seguiam sempre uma linha de aproximação e obediência tácita às recomendações oficiais do comando militar. Se houve ou não negociações em torno da emancipação política de **Parnamirim**, não ficaram registros oficiais, mas dois fatos comprovam que militares e políticos conversaram e se entenderam sobre como o distrito deveria se tornar município.

O primeiro desses fatos foi provocado pelos comentários de que o comandante da Base Aérea de Natal, o coronel-aviador Armando Serra de Menezes,

estava interferindo contra a emancipação e, se ela era inevitável, que as instalações militares permanecessem dentro dos limites territoriais da capital. Na falta de informações precisas sobre o que estava acontecendo, espalhou-se o boato de que o coronel temia que **Parnamirim** viesse a eleger para prefeito um funcionário civil ou mesmo alguém que, sem ligação hierárquica com o comando militar, insurgisse-se contra a influência que até então a Base exercia sobre a cidade. Outros acrescentavam mais este comentário: o comandante militar, um oficial de patente superior, não veria com bons olhos a necessidade de tratar de futuros assuntos administrativos comuns à Base e ao município com um subalterno que, circunstancialmente, estivesse no cargo de prefeito. Serra de Menezes tentou pôr fim aos comentários e às críticas mandando publicar na primeira página do jornal **Tribuna do Norte**, dois dias antes do governador Dinarte Mariz assinar o projeto de emancipação municipal, a seguinte nota:

"O comandante da Base Aérea de Natal, coronel aviador Armando Serra de Menezes, tem a declarar que nunca foi procurado por nenhum deputado para tratar da criação do município de Parnamirim. Na oportunidade, faz ciente a população deste núcleo residencial que nasceu, de modo geral, com a própria Base, que não tem opinião sobre essa criação pois, sendo uma autoridade militar federal, não cogita de política, atividade estranha a sua função. Portanto, torna bem claro que nunca disse a ninguém que a Base Aérea deve ficar situada neste ou naquele município. A Base Aérea de Natal é uma organização nacional que nada tem a ver com divisões municipais, honrando-se somente em ser uma instituição brasileira".³

"Solenidade de instalação do município de Parnamirim, em 10 de janeiro de 1959. Na foto, reproduzida do jornal A República, estão o governador Dinarte Mariz (centro), o prefeito nomeado Deoclécio Marques de Lucena (direita) e o juiz Rosemíro Robinson da Silva, além de vários populares que compareceram as dependências da escola Presidente Roosevelt."

138

Apesar das posições públicas do coronel Armando Serra de Menezes - que seria promovido a brigadeiro alguns dias depois dessa nota - o prefeito nomeado de Natal, Djalma Maranhão, não tinha interesse de perder a Base Aérea de Natal para o novo município. Nas primeiras semanas de dezembro de 1958, Djalma acabara de ganhar a luta pela emancipação política da capital, sentia-se particularmente forte junto ao governador Dinarte Mariz e precisava ser ouvido sobre a questão. Perder a base poderia ser uma bandeira entregue à oposição nas próximas eleições para prefeito (Djalma Maranhão seria confirmado no cargo através do voto popular) e o governador aceitou a sugestão para limitar a área de **Parnamirim** ao mínimo possível.



Ao redigir o artigo 2º da Lei 2.325, o legislador praticamente confinou o novo município ao núcleo urbano já existente entre a cerca da base e o traçado da RN 01 (futura BR 101). Para deixar de fora a área da Base Aérea foram adotados os mesmos limites do distrito: *"Ao Norte e Leste, partindo do limite do município de Macaíba, no ponto distante 500 metros ao Norte do Sítio Peixe Boi, segue por essa linha até o cruzamento da Estrada de Ferro Natal-Recife; daí segue por essa linha até o cruzamento da estrada"*

da de rodagem Parnamirim-Jiqui; segue por esta estrada, em linha reta, continuando nesta direção até a orla marítima (o grifo é nosso), seguindo por essa orla até alcançar o limite do município de Nizia Floresta e, em seguida, do município de São José de Mipibu, até alcançar o ponto de intercessão com o município de Macaíba, entre o ponto de intercessão com o município de São José de Mipibú, até o ponto de início do limite Norte.”⁴ Por essa redação, a área do município começava, aproximadamente, onde hoje é o entroncamento das BRs 101 e 304, e seguia para o sul, margeando a linha férrea; depois para leste, seguindo o traçado da antiga Estrada para o Jiqui - também conhecida como Estrada da Lagoa Seca e rua Sul da Base, hoje rua Felizardo Moura - excluindo todos os terrenos da Base Aérea.

A injustiça da exclusão foi sentida por mais de uma liderança em Parnamirim. O grupo mais próximo ao professor Eliah Maia do Rego reivindicava, inclusive, que a base deveria passar a ser denominada como “Base Aérea de Parnamirim” e, vendo frustrada essa intenção, planejou fazer um “enterro simbólico” do governador Dinarte Mariz. No dia seguinte a assinatura do decreto de emancipação - 18 de dezembro - panos pretos, em sinal de luto, foram pendurados nos postes das ruas do centro da cidade. O protesto era um escândalo e um desrespeito aos partidários mais radicais do governador, mas o recado dos líderes do protesto era para que ninguém retirasse os panos. A advertência foi demais para o sub-delegado, o comerciante Ernesto Monteiro da Rocha - o delegado, capitão Salatiel Rufino dos Santos, estava ausente, em viagem - e para Potenciano Pereira, o “Celestino Potiguar”. Os dois, apoiados pela força policial, retiraram os panos pretos dos postes, proibindo ainda a saída do cortejo fúnebre, marcada para o meio dia e com itinerário planejado entre as proximidades da linha do trem até o

4 - O Diário Oficial do Estado, naquela época, circulava encartado no jornal A República. O decreto de emancipação de Parnamirim está publicado na edição do dia 24 de dezembro de 1958.

Centro. Quem perseverasse no projeto, seria preso. Ninguém ousou desafiar a ordem do delegado substituto.

O mais contundente ato de protesto acabou sendo uma iniciativa solitária, levado a efeito por Nivaldo Xavier Gomes, diretor da amplificadora Santos Dumont, que se recusou a divulgar a assinatura do ato de emancipação pelo governador Dinarte Mariz e que, teve, como antagonista, o mesmo Ernesto Monteiro.

Nascido em Currais Novos, no Seridó potiguar, em 1930, “seu” Nivaldo - como ele é conhecido em Parnamirim - chegou adolescente na cidade para se incorporar, em 1946, à Aeronáutica. Serviu como soldado e depois foi contratado como funcionário civil, exercendo várias funções junto ao departamento de pessoal da Base Aérea, com destaque na assessoria jurídica, mesmo não sendo advogado. Inteligente e sociável, logo se juntou ao grupo de Eliah Maia do Rego, atuando na diretoria do Potiguar Esporte Clube e assumindo, em 1956, a direção da amplificadora Santos Dumont, onde iniciou um trabalho pioneiro nas comunicações em **Parnamirim**, alimentando o sonho de um dia a cidade ter uma rádio comunitária através do SAFAS, criado por ele, Eliah Maia de Rêgo, Severino Costa e Manoel Anúbio de Araújo, na década de 70.

Nivaldo estava na amplificadora Santos Dumont quando Ernesto Monteiro da Rocha chegou com a notícia e pediu para divulgar. Além da negativa, Ernesto Monteiro ainda ouviu do amigo um discurso inflamado contra a injustiça que se cometia para com a cidade. Nivaldo prometeu que somente após a inclusão da área da Base no território do município, a emancipação seria divulgada pelos alto-falantes da Santos Dumont. Em respeito ao amigo, Nivaldo preferiu não transmitir esse discurso pelas “bocas de ferro”, despertando na cidade o sentimento de indignação que ele mesmo sentia.

Infelizmente, porque o segundo fato a ressaltar na emancipação política de **Parnamirim** também não chegou a mobilizar a população. A rigor e a exemplo do que houve com os limites do município, poucos tomaram conhecimento da existência da questão. Ambos os casos tem importância como ilustração do comportamento das lideranças locais que, ao longo da história, sempre estariam propensas a resolverem certos assuntos em círculos restritos.

Na hora de se decidir quem assumiria a nova prefeitura até as eleições de novembro de 1959, o deputado Gastão Mariz queria que o governador Dinarte Mariz nomeasse prefeito o comerciante José Fernandes, cunhado do mesmo Ernesto Monteiro da Rocha que levou a notícia da emancipação para ser divulgada na amplificadora local. Segundo nota de primeira página no **Jornal de Natal**,⁵ a indicação do deputado não foi bem recebida pelas lideranças locais que queriam como administrador nomeado o professor Eliah Maia do Rego. Homem de leituras, articulador político e intelectual, Eliah Maia tinha a consciência dos líderes que sabem ganhar mais indicando militantes para as tarefas executivas, reservando para si a posição de comando nos bastidores. Sua preferência para a função de prefeito nomeado - um mandato tampão de treze meses - era pelo tenente reformado da Aeronáutica, Deoclécio Marques de Lucena (1913-2002).

Nascido em 10 de agosto de 1913, Deoclécio era paraibano como Eliah Maia do Rego, marinheiro que troucou o mar pela Escola de Especialistas da Aeronáutica na época da II Guerra, formando-se em telegrafia. Homem alegre e expansivo, gostava de festas (foi Rei Momo no carnaval da cidade), mas não de ser contrariado. Deoclécio seguia em tudo, na política ou nos negócios, o único código que admitia conhecer: aquele que ensinam nas caser-

5 - Jornal de Natal, edição de 26 de dezembro de 1958

nas. Chegou em **Parnamirim** em 1956, já casado, pai de filhos e logo começou a participar do círculo que se reunia em torno de Eliah Maia, nas conversas diárias, nas reuniões do diretório local da União Democrática Nacional (UDN) e nas festas do Potiguar Esporte Clube. As negociações para Gastão Mariz abrir mão da indicação de José Fernandes retardou por 19 dias a nomeação de Deoclécio e o ato assinado pelo governador, no dia 05 de janeiro de 1959, só foi publicado no Diário Oficial na edição do dia 06 de janeiro, marcando-se a posse para dali a quatro dias.

Na tarde do dia marcado, 10 de janeiro - um sábado - compareceram à Escola Presidente Roosevelt as principais lideranças - Nivaldo Xavier, fiel ao protesto anunciado, não esteve presente - para receberem o governador Dinarte Mariz e comitiva: o secretário de Segurança Pública, dr. Claudionor de Andrade; o secretário de Educação, Grimaldi Ribeiro; o secretário do Interior, Anselmo Pegado Cortez; o secretário de Finanças, Genésio Cabral, e o comandante da Polícia Militar, coronel José Reinaldo. O brigadeiro Armando Serra de Menezes, comandante da Base Aérea, deve ter mandado um representante, cuja presença o repórter do jornal **A República**, único a noticiar o evento, não registrou. A reportagem sobre a instalação do novo município mereceu no jornal do governo foto e texto de primeira página na edição dominical do dia 11 de janeiro. Na página 5, sob fotos do governador e da assistência que lotou uma das salas da escola, novo texto registrou a emoção popular e a importância política da criação do município, ressaltadas nos discursos de Josafá Sisino Machado, o primeiro administrador, e do deputado Gastão Mariz, que *"falou em nome do povo"* segundo o jornal. O governador empossou o prefeito Deoclécio Marques de Lucena e encerrou a solenidade. Somente durante o *cock-tail*, oferecido no pátio da escola, é

que o novo prefeito tirou do bolso do paletó algumas folhas. Destituído de uma análise das condições conjunturais, nas quais o novo município se instalava, e de referências a planos concretos para o futuro administrativo da cidade, o discurso de posse de Deoclécio tem importância não só por ser o primeiro de um chefe do Executivo municipal de **Parnamirim**, mas também pela rápida comprovação inicial da luta política interna que se travou em torno da nomeação, dentro do grupo da UDN local.

"Exmo. Senhor Governador do Estado, meus senhores e minhas senhoras.

Após várias consultas e entendimentos levados a efeito entre as pessoas mais em evidência e interessadas no progresso deste rincão norte-rio-grandense, no preciso dever de escolher entre os amigos da terra comum. Afim de ser indicado ao Excelentíssimo Senhor Chefe do Executivo Estadual, um nome para gerir em seus primeiros passos os negócios da prefeitura de Parnamirim, que hoje nesta significativa solenidade se instala, quis o destino que essa escolha recaísse sobre os ombros deste homem simples que vos fala, humilde oficial de carreira, oriundo de um dos quadros da reserva do Ministério da Aeronáutica.

Confirmando, agora, esta prova de alto apreço, de confiança e atenção dos meus amigos de Parnamirim, vem o eminente Senhor Governador do estado nomear-me, em ato de 5 do corrente, para ocupar o espinhoso cargo, até que, pelo voto livre do nosso esclarecido povo, se escolha os seus mais legítimos representantes.

Meus senhores, minhas senhoras. Não possuindo, nos meus 45 anos de existência, outro cartão de apresentação, peço vénia para vos dizer que mais de 29 deles foram inteiramente devotados às labutas dos quartéis, onde se mais não consegui na trajetória da ascendência

hierárquica, contenta-me haver através dos sábios ensinamentos dos meus mestres e dos sadios princípios emanados dos meus chefes, aprendido a amar a minha pátria, a manter invioláveis os bens do patrimônio do Estado, confiados à minha guarda, respeitar as instituições e acatar as autoridades constituídas.

Desta maneira, dentro destes patrióticos princípios, elevarei minhas preces ao Divino Mestre, pedindo-lhe para derramar sobre todos nós suas santas bençães, dando-nos forças, serenidade, energia e tino, virtudes sem as quais não encontraremos a direção certa do trabalho, do respeito aos direitos alheios, da prosperidade e da sadia administração.

Sabendo da complexidade dos problemas municipais, e, sem a experiência técnica necessária ao desempenho do cargo, porém acima de tudo, imbuído dos mais firmes propósitos de bem servir a esse município, para que assim possa merecer a confiança do seu povo, como também a do Exmo. Sr. Governador, que ora me investe nesta função, espero caminhar sem tropeços ao encontro das novas aspirações.

Contando, pois, com o inteiro apoio do Exmo. Sr. Governador Dinarte de Medeiros Mariz, apoio este externado em sinceras declarações a minha pessoa, desejo agora, neste alvorecer da minha administração, um crédito de confiança dos habitantes de Parnamirim, de uma cidade una e coesa em benefício do seu próprio engrandecimento.

E assim reafirmo: ao povo desta terra, prometo trabalhar com todas as minhas forças, num clima de paz e de respeito. Ao Exmo. Sr. Governador, prometo me conduzir com honra e dignidade à frente dos destinos deste município".⁶

Na Acta Diurna publicada no jornal A República, na terça-feira seguinte (13/01/59), Luís da Câmara Cascudo

saudou a instalação de **Parnamirim**, lembrando suas origens e pedindo às novas autoridades municipais que promovessem a conservação sobre a história local. Tanto o apelo do historiador, como a exortação de Deoclécio pela união, caíram no vazio.

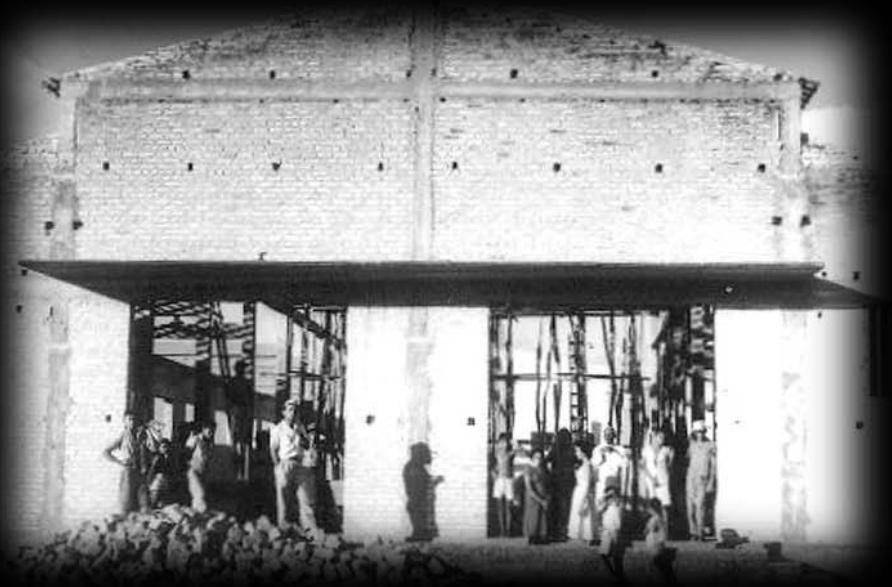
3 - As eleições, a breve “guerra do mercado”, vitórias e derrotas

Empossado prefeito e instalado no gabinete improvisado em uma das salas de aulas da Escola Presidente Roosevelt (a Prefeitura só veria a ter prédios próprios na década de 60, na praça Presidente Roosevelt, na área onde estavam algumas residências particulares, entre elas a casa de Josafá Sísino Machado), Deoclécio Marques de Lucena começou a trabalhar. Entre as obras necessárias à cidade, estava a conclusão do novo mercado público, que teve sua construção iniciada pelo prefeito de Natal, Djalma Maranhão, na gestão do último administrador de **Parnamirim**, Basileu Fernandes. O que existia era apenas um galpão improvisado com material cedido pela Base Aérea, com bancas de madeira para os feirantes e sem qualquer controle de higiene, deixando sujeira pelas ruas do Centro e prejudicando quem morava nas proximidades. A área escolhida para o novo mercado, a ser erguido em alvenaria e com box internos e bancadas de cimento, era mais afastada, ficava do outro lado da avenida Fabrício Pedroza. E esse era o principal motivo de queixas: feirantes e as lideranças da oposição política a Deoclécio Marques reclamavam que, devido à distância, os clientes não freqüentariam o novo mercado.

Apesar das críticas, as obras continuaram e, junto com elas, a campanha eleitoral na qual **Parnamirim** elegeria, pela primeira vez, um prefeito próprio. Os eletores - cerca

Construção do "mercado novo" - o terceiro que a cidade teria - na administração de Deoclécio Marques, e que foi motivo de uma disputa política com os liderados do primeiro prefeito eleito, o capitão Ilson Santos.

Foto cedida pela família de Deoclécio Marques.



146

Cap. Ilson Santos,
1º prefeito eleito
de Parnamirim,
em solenidade
de diplomação de
estudantes municipais
(29.12.1964).

A menina na foto é
Drª. Kátia Rolim. Foto
cedida pelo jornalista
Genilson Souto.



de 1.200 registrados pela Justiça Eleitoral - precisavam escolher entre a chapa do PTN, liderada pelo ex-administrador Josafá Sísino Machado (prefeito) e o tabelião Otávio Gomes de Castro (candidato a vice); a chapa do PTB, com o comerciante Francisco Câmara de Castro (prefeito) e João Alves de Lima (vice); da UDN, com o tenente Marceliano de Almeida Neto (prefeito) e Francisco Fernandes Pimenta (vice); e a coligação PSD/PDC/PRP, com a chapa do capitão-médico Ilson Santos de Oliveria (prefeito) e Raimundo Barbosa de Souza (vice).

Naquela época, os eleitores votavam em separado para prefeito e vice-prefeito. Em todo o Estado, 34 municípios iriam eleger um prefeito, o vice e as Câmaras Municipais pela primeira vez. Em **Parnamirim**, a campanha teve discursos, passeatas e comícios acirrados, mas sem o radicalismo que caracterizaria a disputa estadual no ano seguinte (1960) entre Djalma Marinho e Aluízio Alves para o governo do Estado, nem os atos de agressões físicas da campanha de 1976 para prefeito. O dia da eleição - 05 de outubro, uma segunda-feira - foi calmo na cidade. Já por volta das 18h, as sete urnas do município começaram a ser apuradas pelo juiz Inácio Soares no Fórum da Prefeitura de Natal. Encerrada a contagem, o capitão Ilson Santos (1925-1981), recebeu 427 votos, Josafá Sísino - que durante a campanha foi o grande favorito - 356 votos e Marceliano (o tenente Netão), em terceiro lugar, com 285 votos.

Josafá Sísino, considerado grande orador e líder natural na cidade, tinha vencido as eleições na cidade sede do município, mas perdera entre os eleitores da praia de Pirangi. O capitão Ilson Santos recebera durante a campanha o apoio do então deputado federal Aluízio Alves (UDN) e do tenente José Augusto Nunes (PSD). Espalhou-se o comentário de que o capitão tinha sido eleito graças a uma “brejeira” (manipulação

na contagem dos votos), mas nada ficou provado e, se houve a manipulação, ela não foi suficiente para evitar que o vice-prefeito eleito fosse um adversário da UDN: Francisco Pimenta que, com a ajuda dos eleitores do PR e do PSP, conseguiu 397 votos, vencendo o vice de Ilson, Raimundo Barbosa, por 47 votos de maioria. Para a Câmara Municipal, a UDN também fez a maioria dos 10 vereadores, elegendo João Antonio Ferreira Leite (o mais votado, com 101 votos), Euclides Macêdo, Basileu Fernandes, Francisco Alves dos Santos e José Pegado Furtado. O PSD elegeu Castor Vieira Régis e Júlio Florentino Bezerra; O PTB José Dionísio da Silva e o PTN Dr. Mário Medeiros e Luís Sabino de Sena.

Os resultados eleitorais desagradaram tanto aos partidários de Ilson Santos - que não teria maioria na Câmara Municipal - quanto aos derrotados. Os ânimos ficaram acirrados quando o prefeito eleito manifestou-se contra a inauguração do novo mercado, antes da posse em fevereiro de 1960. O vereador Valério Felipe Santiago, em 2002 exercendo o sétimo mandato na Câmara Municipal e, na época, locutor da campanha do tenente Netão e “apontador nas obras do mercado”, é quem narra o desfecho do caso: *“Antes de terminar o mandato como prefeito nomeado, Deoclécio resolveu tornar irreversível a transferência do pessoal para o mercado novo. Eu, ele e Pimenta, que tinha um jipe, amarramos correntes nos pilares de ferro do velho galpão e derrubamos tudo”*.⁷

7 - Depoimento ao autor, em novembro de 2002. Além de Valério Felipe, Pimenta e o Tenente Netão, participaram do movimento em favor do novo mercado, Basileu Fernandes, Dona Xixica e Dona Aldenora.

Sem o mercado velho, só restava o novo. E para lá se transferiram, após a inauguração presidida por Deoclécio Marques de Lucena, comerciantes e a feira livre aos domingos que se espalhava pelo pátio do mercado - hoje Largo 31 de Março - e ruas adjacentes. Os bancos eram alugados por Jessé Soares Souto, pioneiro nessa atividade em várias cidades potiguanas, e o controle de pesos e medidas, um

serviço inovador, estabelecido pela prefeitura que controlava as “cuias padrões” para a aferição dos litros de cereais vendidos, estava a cargo de Aurino (vulgo Frankenstein, filho Chico Sapateiro). No local do antigo mercado, foi construída a praça Presidente Roosevelt e, desapropriando algumas residências, os primeiros prédios para a instalação do Executivo Municipal. Ao assumir a prefeitura, Ilson Santos foi tratar de outros assuntos que requeriam a atenção da municipalidade e o episódio do mercado foi esquecido.

O mais urgente desses assuntos parecia ser a questão dos limites do município e a exclusão da área da Base Aérea de Natal. Sempre através do deputado Gastão Mariz, tratou-se de reparar o erro cometido com uma emenda à Lei 2.325 de 17 de dezembro de 1958. *“Foi fechado um acordo entre Gastão e o deputado Aluízio Bezerra, líder do governo na Assembléia Legislativa, para mudar os limites do município”* - lembra Nivaldo Xavier.⁸ Quando o assunto chegou ao conhecimento do governador Aluízio Alves, ele não achou conveniente mexer nos limites ou talvez não quisesse desagrardar aos militares, mas o acordo político na Assembléia já estava feito e prevaleceu o argumento de Aluízio Bezerra, que contava com o voto de Gastão Mariz em outros projetos de interesse do governo. Na edição do dia 12 de maio de 1962, o Diário Oficial do Estado publicou a Lei 2.789, assinada pelo governador Aluízio Alves no dia anterior, dando outra redação ao Artigo 2º da Lei 2.325 e estabelecendo novos limites para **Parnamirim**.

O início para a linha limítrofe seria o ponto de trijunção dos municípios de São José de Mipibu e Macaíba, no ponto em que a antiga estrada Natal-São José do Mipibu corta o rio *Cajupiranga*, no lugar denominado *Taborda*. Deste ponto em diante, em direção ao norte, a linha seguia a estrada cortando a localidade de **Passagem de Areia** (que

8 - Depoimento ao autor, em novembro de 2002

ainda ficava pertencendo à Macaíba), até alcançar a rodovia BR-12 (a atual BR 226). Dali seguia até a estrada carroçável para a fazenda Pitimbu, próximo, à *ponte dos Guarapes*, continuando pela mesma estrada até a *ponte sobre o rio Pitimbu* e, pela margem direita deste rio até o cruzamento com a estrada asfaltada Natal-Parnamirim. Da *Ponte Velha*, os limites seguiam o traçado da pista até o sopé do “*morro Caminha*” (em frente ao local onde está hoje o Pórtico da Cidade do Natal, na BR 101), fraldando este morro pelo sul até a estrada carroçável Ponta Negra-Pirangi do Norte e, então, em linha reta até o mar. No litoral, os limites se estendiam até a foz do *rio Cajupiranga* (o Pirangi), voltando a subir pela margem esquerda até reencontrar a antiga estrada Natal-São José do Mipibu, o *engenho Taborda* e o ponto de trijunção inicial.

A área do município foi fixada em 92 KM² e estes seriam os limites do município por 12 anos. Mas, eles ainda não resolviam todos os problemas. A questão de *Passagem de Areia* permanecia. Historicamente, a localidade sempre teve mais afinidades e ligações com a cidade de Parnamirim do que com Macaíba, sede do município ao qual pertencia. Na época da II Guerra, era lá onde soldados brasileiros e americanos encontravam diversão e boa parte dos empregados no comércio, nos serviços domésticos e nas obras de construção em **Parnamirim** tinham suas residências. Em 30 de setembro de 1949, sem pertencer ao então Distrito de **Parnamirim**, *Passagem de Areia* ganhou uma escola pública e a Capela de Nossa Senhora da Penha, construídas por iniciativa do Tenente José Augusto Nunes (1918-1984).

Nunes foi eleito prefeito em 1964 como o candidato de Ilson Santos pelo PSD. Venceu as eleições com 1.039 votos e infligiu a segunda derrota a Josafá Sisino, que perdeu por 81 votos. Empossado em fevereiro de

1965, o Tenente Nunes e o vice-prefeito, o empresário de ônibus Luiz Sabino de Sena, construíram duas escolas - os colégios Presidente Costa e Silva, no Centro, e o Osmundo Farias, em Passagem de Areia - e investiram em um plano de expansão urbana para a cidade, planejando um crescimento ordenado, criando os bairros de Santos Reis (onde foi construído, em 1992, o terceiro mercado público e transferida, pela quarta vez, a feira livre) e de Passa-gem de Areia. Durante sua administração chegou à cidade a energia de Paulo Afonso, um sonho político e uma necessidade social e econômica que todo o Rio Grande do Norte perseguia desde o início da década de 50 quando o governo federal começou a distribuir para os estados nordestinos a energia elétrica gerada pela hidrelétrica construída em 1948 no rio São Francisco, mas que vinha sendo adiada há 12 anos.⁹

O governador Aluízio Alves tinha criado a Companhia de Serviços Elétricos do Rio Grande do Norte (Cosern), em 14 de dezembro de 1961, para viabilizar o tão acalentado projeto, defendido por Café Filho e por ele mesmo, Aluízio, da tribuna da Câmara Federal. Em 02 de abril de 1963, o presidente João Goulart inaugurou, em Santa Cruz, a primeira etapa da linha de transmissão de Paulo Afonso que começaria a abastecer o Estado. Em dezembro do mesmo ano, a energia elétrica chegou a Natal e, em meio as comemorações, o presidente da Cosern, engenheiro Rômulo Galvão, anunciou os planos de interiorização da rede de distribuição. **Parnamirim** estava entre as cidades que deveriam ser contempladas já na primeira etapa, mas os custos de instalação de uma rede elétrica eram grandes e a cidade - até então abastecida pelos geradores das casas de força da Base Aérea - só veria a energia de Paulo Afonso 15 meses depois.

9 - No dia 18 de junho de 1951, cinco meses após assumir a vice-presidência da República, o norte-riograndense e ex-líder sindical, João Café Filho, convocou lideranças e empresários potiguares para uma reunião no Palácio do Catetete, Rio de Janeiro. O vice-presidente queria a formação de um movimento popular que levasse a energia elétrica de Paulo Afonso para o RN. O investimento necessário seria de CR\$ 100 milhões. Ficou acertado que seria criada uma sociedade anônima - a Companhia Eletrificadora do Nordeste - para captar os recursos e o professor Ulisses Celestino de Góis eleito o secretário-geral. Foram colhidas subscrições no valor de seis milhões, duzentos e noventa e um mil cruzeiros (que não se sabe se chegaram a ser depositadas pelos doadores), mas o fato é que a iniciativa não prosperou nem mesmo quando Café Filho assumiu a presidência, com o suicídio de Getúlio Vargas em agosto de 1954.

A solenidade de inauguração da energia elétrica e da nova iluminação pública foi marcada para o dia 28 de março de 1965, um domingo. No jornal **Tribuna do Norte**, de propriedade do governador Aluízio Alves, o evento foi notícia na edição da véspera, ocupando a manchete do alto de toda a página 8: “COSERN LEVA A PARNAMIRIM CONCRETIZAÇÃO DE UM SONHO E NOVAS ESPERANÇAS DO RN”. O texto da reportagem dava os detalhes da importância da inauguração: **Parnamirim** era a sétima cidade do Estado a receber a energia elétrica de Paulo Afonso e, para isso, a Cosern tinha instalado uma rede de transmissão com 10 km de extensão, fornecendo 13.800 volts de energia, uma carga que o presidente da companhia, Rômulo Galvão, garantia ser suficiente para atender as necessidades atuais da cidade e ainda uma demanda maior no futuro. O custo da obra foi de CR\$ 200 milhões, rateados entre o Ministério das Minas e Energia, o governo estadual, a Sudene e a Prefeitura Municipal de **Parnamirim**. Ninguém se lembra mais da quantia que coube ao município nos custos, mas a prefeitura precisou recorrer a um empréstimo ao Banco do Nordeste para fazer frente às despesas.

Na tarde da inauguração, no palanque oficial armado na praça Presidente Roosevelt e diante de uma multidão em expectativa, o governador Aluízio Alves ligou a chave que ativava a rede sustentada por 652 postes de concreto e acendia 574 lâmpadas de mercúrio incandescente e vapor de mercúrio que iluminou as principais ruas da cidade. Foguetões explodiram no ar, o povo agitava bandeiras e lenços verdes - símbolos da campanha que elegeu o governador - e aplaudia com entusiasmo, sob os olhares atentos das autoridades, a maioria delas militares. No palanque, além do governador, os secretários estaduais e o superintendente da Sudene, economista João Gonçalves, estavam o general Barros Tinoco, comandante da

região Militar; o coronel-aviador Paulo Salema Garção Ribeiro, comandante da Base Aérea; o almirante Tertius Rabelo, interventor na prefeitura de Natal; o tenente José Augusto Nunes, prefeito de **Parnamirim**. O golpe de Estado de 31 de março, que depôs o presidente João Goulart e que mais tarde cassaria o mandato do próprio Aluízio Alves, completava um ano. Manifestações populares ainda eram toleradas, mas viriam a ser proibidas com o Ato Institucional nº 5, promulgado a 13 de dezembro de 1968. Na última semana de março de 1965, nos jornais de Natal não faltaram anúncios pagos por empresas privadas saudando o primeiro aniversário do golpe como “*a Revolução Democrática*”.

Oito anos depois, quando a política de “linha dura” contra a oposição estava no auge, não faltou quem encontrasse outra forma de bajular os militares no poder, às custas de **Parnamirim**.

A campanha para as eleições municipais de 1969 foi uma das mais confusas em todos os cantos do País. O presidente Castelo Branco havia imposto a reforma partidária em 20 de novembro de 1966 (Ato Complementar nº 4), instituindo um sistema no qual apenas dois partidos eram permitidos: a Aliança Renovadora Nacional (Arena), que deveria dar apoio ao governo militar, e o Movimento Democrático Brasileiro (MDB), que podia fazer a “oposição consentida”. Criados de forma artificial, nenhum desses dois partidos tinham unidade ideológica e os programas que propunham eram apenas figurativos. Na prática, os grupos políticos que apoiavam o governo no plano federal e tinham diferenças irreconciliáveis nos Estados e municípios, enfrentaram sérias dificuldades para se integrarem dentro de um mesmo partido. Esses grupos continuaram guiando-se pelas antigas simpatias ou fazendo alianças de acordo com interesses momentâneos e locais, fazendo surgir a Arena I e a Arena II.

Em **Parnamirim**, como em outras áreas do Estado, a Arena logo se dividiu. O prefeito José Augusto Nunes, que tinha entrada na Arena, indicou como candidato o seu vice-prefeito Luiz Sabino de Sena. Natural de Ceará-Mirim, ex-marinheiro combatente na II Guerra, aos 48 anos ele era um empresário bem sucedido na cidade. A *Viação Sena*, empresa de ônibus de sua propriedade, detinha o monopólio do transporte coletivo para a capital. A origem da empresa tinha sido uma cooperativa dos funcionários civis da Base Aérea, adquirida por Luiz Sabino, Otávio Gomes de Castro e Fernando Ribeiro, passando depois ao controle acionário do primeiro. Em 59, nas primeiras eleições locais, Luiz Sabino de Sena fora eleito vereador e, em 64, tendo ajudado na vitória do Tenente Nunes, como candidato a vice-prefeito, era considerado apto para um cargo mais alto.

Antenor Neves de Oliveira, alagoano de Viçosa que estava na cidade desde 1942, quando chegou como soldado da Base Brasileira, também da Arena, conseguiu apoio para ser candidato na legenda do MDB. Aos 49 anos, Antenor Neves era funcionário civil da Base Aérea e, sem poder contar com os mesmos recursos econômicos que o adversário dispunha, montou uma estrutura de campanha propositadamente tímida e pobre, adotando o slogan do “*tostão contra o milhão*”. A disputa apaixonou a população e Neves, com discursos emotivos proferidos na linguagem simples do povo, interrompidos por lágrimas e acenos do lenço branco, transformados na marca do candidato, ganhou com 1.324 votos. Empossado em fevereiro de 1970, Neves teve o apoio do governador Cortez Pereira para a instalação do sistema de abastecimento d’água - a prefeitura, sempre curta de recursos, comprava os canos e outros materiais em Recife a prazo e no

nome do próprio prefeito - e ampliação da rede de eletrificação. Construiu o Matadouro Municipal e a Escola Professor Eliah Maia do Rego.

Ao terminar o mandato, Neves já havia se reaproximado da Arena, mas quebrou a tradição política local do prefeito lançar o seu vice como sucessor. Nas eleições de novembro de 1972, o vice de Neves, Ulisses Ávila Neto, saiu candidato sozinho pelo MDB, enquanto o prefeito apoiava o nome de Marceliano de Almeida Neto, o Tenente Netão (1914-1995), candidato da Arena I. Netão recebeu 1.693 votos e se elegeu por uma maioria apertada, outra tradição política do município que custou a ser quebrada, de 69 votos. Sergipano, o Tenente Netão chegou à prefeitura depois da tentativa fracassada de 59 contra Ilson Santos. Ríspido e com raras tiradas de bom humor, ele costumava dizer que entrara na política "por descuido". Seu programa administrativo era dar continuidade aos planos de Neves, de quem se considerava devedor. Executando esse objetivo, conseguiu uma vitória e uma derrota para a cidade.



Inauguração do busto do brigadeiro Eduardo Gomes, na praça do Correio Aéreo Nacional, pelo prefeito Antenor Neves de Oliveira. Em 1978, Parnamirim já havia perdido seu nome original. Foto do arquivo do Diário de Natal.

A vitória foi o desfecho para a questão de Passagem de Areia. Localizada em Macaíba e recebendo benefícios e melhorias urbanas de **Parnamirim**, a localidade estava no centro de uma nova questão de limites que vinha sendo negociada com os prefeitos de Macaíba desde a gestão do Tenente Nunes. Com a ajuda do brigadeiro Everaldo Breves, comandante da Base Aérea, que intercedeu a favor de **Parnamirim**, e a disposição do prefeito Valério Mesquita, da cidade vizinha, que reconheceu a necessidade de se negociar novos limites entre os dois municípios, Marceliano requereu a ajuda técnica do IBGE para novas medições da área e o Decreto Legislativo nº 21.5, de 05 de setembro de 1974, mudou pela segunda vez os limites do município.

Ficou estabelecido, então, que partindo do ponto de tri-junção, a margem direita do *rio Japecanga* seria o limite oeste com Macaíba até o marco de pedra fixado em 22 de julho de 1974 no engenho Pacatuba. Dali, para o norte, a linha do limite intermunicipal segue reta até encontrar o KM 03 da BR 226, prosseguindo até a bifurcação das estradas carroçáveis existentes no ponto em que elas se cruzam com a linha de transmissão da rede de energia elétrica da CHESF, onde estavam as casas de José de Arimatéia. Deste ponto, os limites retomavam à margem direita do rio Pitimbú, sem alterar os marcos ao norte, com Natal, e ao sul, com Nísia Floresta e São José de Mipibu. A mudança acrescentou cerca de 34 quilômetros quadrados a área de **Parnamirim**, que passou a ter 126,6 KM², incluindo a localidade de *Passagem de Areia* que passou a condição oficial de bairro da cidade.

A incorporação legal de uma área onde já morava uma população que, de fato e legitimamente, se considerava parte da cidade não chegou a ser comemorada nas ruas. Exatos nove meses antes, a derrota para o município havia ocorrido e tinha sido bem maior.

4 - Quando Parnamirim foi “Eduardo Gomes”

Não se sabe bem os motivos e mesmo na falta de documentos oficiais, os fatos e os depoimentos corroboram a tese de que a mudança do nome de **Parnamirim** para *“Eduardo Gomes”* foi uma idéia discutida, aprovada e sugerida ao deputado estadual Moacyr Duarte (Arena) por Eliah Maia do Rego, Antenor Neves e o prefeito Marceliano de Almeida Neto. Antenor Neves, quando questionado, sempre evitou falar do assunto, mas nunca escondeu a admiração e o orgulho pela amizade demonstrada pelo marechal do ar Eduardo Gomes, a quem homenageou com um busto em bronze ao transformar em 1978 a praça Presidente Roosevelt em Largo do Correio Aéreo Nacional (praça do CAN) e a quem visitou nas viagens ao Rio de Janeiro.

Nivaldo Xavier, que à época da mudança do nome da cidade dirigia o Serviço de Auto Falantes Augusto Severo (SAFAS), instalado no antigo fiteiro do comerciante José Francisco da Silva (o Zé Treco) da praça Presidente Roosevelt, lembra que uma comissão de vereadores tentou convencer o deputado Moacyr Duarte a retirar o projeto de votação na Assembléia. A resposta do deputado foi curta e grossa: *“lá em Parnamirim eu só escuto Eliah”*. Dessa comissão faziam parte o vereador Valério Santiago e Antônio Basílio Filho - assassinado em junho de 1984 - que tentaram liderar um movimento popular contra a mudança do nome da cidade.

“Eu era o presidente da Câmara Municipal, quando soubemos que o deputado Moacyr Duarte tinha apresentando o projeto para mudar o nome da cidade na Assembléia. Ninguém consultou os vereadores, nenhum deles. Junto com o finado Antonio Basílio, redigimos uma nota de repúdio que foi publicada no Diário de Natal”, lembra Valério Santiago.

A nota, em nome da Câmara Municipal, não sensibilizou o deputado e fez dos vereadores um alvo das pressões do comandante da base, o brigadeiro Everaldo Breves.

"Uma tarde - continua Valério - Netão convocou os vereadores para uma visita e sem dizer para onde ia, nos levou para a sala do brigadeiro que queria saber o que a Câmara Municipal de Parnamirim tinha contra o marechal Eduardo Gomes. Os outros vereadores amarelaram na frente do brigadeiro. Era o tempo da ditadura, mas eu respondi que ninguém tinha nada contra Eduardo Gomes, mas se era para homenageá-lo que se encontrasse outro jeito, respeitando o nome histórico da cidade".

As pressões militares logo se fizeram sentir na Assembléia Legislativa que aprovou, sem discussão e sequer cogitar de fazer um plebiscito para saber a opinião da população, a Lei 4.278 de 06 de dezembro de 1973, alterando a toponímia do município para "Eduardo Gomes". No Palácio Potengi, o governador Cortez Pereira também não fez qualquer questionamento para sancionar a lei. A população é que nunca se conformou com a mudança e continuou a se referir à cidade pelo nome histórico. O município de "Eduardo Gomes" existia apenas nos documentos oficiais.

À época da duvidosa homenagem, o marechal do ar Eduardo Gomes já ostentava uma folha de serviços prestado a Aeronáutica e ao País cem vezes maior que o espaço ocupado pelo decreto do deputado Moacyr Duarte. Nascido em 20 de setembro de 1896, em Petrópolis (Rio de Janeiro), Eduardo Gomes envolveu-se em levantes armados em quartéis, revoluções, uma guerra mundial, na criação do CAN e da própria Força Aérea Brasileira. Na época da II Guerra, comandou a 2ª Zona Aérea, a qual estava subordinada a Base Aérea de Natal, e em 1945 e

1950 foi candidato derrotado às eleições presidenciais. Ministro da Aeronáutica do governo Café Filho, em 1954, e uma segunda vez, entre 1965 e 1967, alcançou o mais alto posto na hierarquia da Aeronáutica em setembro de 1960. Tinha 77 anos quando soube que a cidade onde os aliados estabeleceram o *Trampolim da Vitória* para ganharem a II Guerra passaria a ser chamada pelo seu nome. Eduardo Gomes faleceu em 13 de junho de 1981, mas a cidade teria que esperar que o processo de redemocratização estivesse mais maduro para exigir o nome original de volta.



No dia em que a Assembléia Legislativa votou a devolução do nome original ao município, moradores de Parnamirim lotaram as galerias da Palácio José Augusto, abrindo faixas e cartazes como o que se vê na foto. Emerson do Amaral/ Arquivos da Tribuna do Norte.

Depois das eleições de 1986, quando se elegeu um novo Congresso para se fazer uma nova Constituição Nacional, o movimento pela volta do nome de **Parnamirim** saiu das sombras e voltou a mostrar a cara nas ruas. Um abaixo-assinado, de iniciativa do comerciante José Siqueira de Paiva - que está na cidade desde 1944 e foi um dos pioneiros no comércio de ferragens e no ramo da construção - conseguiu 4.665 assinaturas a favor da volta do nome histórico. A recepção ao abaixo-assinado, que José Siqueira divulgava junto aos clientes da *Casa Parnamirim*, era a oficialização de um movimento silencioso de resistência popular. O prefeito Fernando Bandeira não quis apoiar ou assinar o documento, mas a

Câmara Municipal deu o aval necessário para o pedido chegar à Assembléia Legislativa. Mesmo assim, o primeiro deputado convidado para apresentar o projeto de lei devolvendo o nome de origem à **Parnamirim** considerou o assunto delicado demais e bem possível de desencadear uma crise com a Aeronáutica.

“Procuramos o deputado Kleber Bezerra, que era do nosso partido, o PFL, e que tinha sido bem votado na cidade, mas ele não quis apresentar o projeto”, lembra o jornalista Cláudio Gomes, ex-vereador.¹⁰ O deputado Ruy Barbosa (PMDB) foi quem se dispôs a apresentar o projeto.

O assunto foi votado em plenário no dia 25 de junho de 1987. Uma semana antes, as ruas de **Parnamirim** já estavam enfeitadas com faixas e os muros pichados com frases exigindo a volta do nome original do município. Nas galerias da Assembléia Legislativa, uma caravana formada por líderes locais e moradores se manifestou em apoio à aprovação do projeto. Dos 17 deputados estaduais presente naquele dia à Assembléia, 16 votaram a favor (apenas o presidente do Legislativo estadual, deputado Nelson Freire, não compareceu ao plenário para votar). O deputado Ruy Barbosa, ao encaminhar a votação, ressaltou que não tinha nada contra o brigadeiro Eduardo Gomes e “*o povo, ao querer resgatar o nome de Parnamirim*” era da mesma posição. Tratava-se, o caso, de resgatar a história do município.¹¹ Era evidente, pelo discurso e outros sinais estranhos à votação no plenário, que a volta do nome de **Parnamirim** teria que ser negociada com os militares. O prazo regimental para a sanção governamental ao projeto aprovado era de 15 dias, mas no começo de agosto o assunto ainda dormia na gaveta do governador Geraldo Melo.

10 - Depoimento
ao autor, em novembro
de 2002

11 - Jornal Tribuna
do Norte, edição de
26 de junho de 1987

A negociação entre o governo do Estado e o comando da Base Aérea ficou explícita quando, na primeira página da edição do dia 04 de agosto - mais de um mês após o projeto aprovado pelos deputados - o **Diário de Natal** noticiou que “*tudo indica que o município de Eduardo Gomes vai mesmo voltar a ser chamado de Parnamirim*”. A notícia dava conta de que o governador Geraldo Melo estava enviando um projeto de lei à Assembléia, denominando de “*avenida Eduardo Gomes, o trecho da BR 101 entre Natal e àquele município*”, destacando: “*a iniciativa do governador será bem recebida pelos setores militares, principalmente a Aeronáutica, que não vê com bons olhos o afastamento do nome do patrono da topônima daquele município, em sua quase totalidade habitado por militares*”. No dia 06, o Diário Oficial publicou os dois curtos parágrafos da Lei 5.601: o primeiro, devolvendo o nome de **Parnamirim** ao município; o segundo, determinando que a lei entrava em vigor na data de sua publicação.

161

5 - Outras campanhas, outros prefeitos (1976-1984)

Em 1º de junho de 1976, uma terça-feira, Parnamirim foi palco para um fato até então inusitado na Justiça brasileira e do qual não há registro de que chegou a se repetir desde então. Na inauguração do Fórum, o primeiro julgamento realizado na cidade foi inteiramente coordenado por mulheres. A promotora Neuza Maria do Nascimento Costa e a advogada de defesa, Maria das Vitórias Vasconcelos Câmara, debateram o crime de morte praticado pelo agricultor Francisco Honorato de Lima, que matou com uma facada Erivan Xavier da Silva. Após três horas e meia de debates, com a sala do juri lotada por espectadores, a juiza Clotilde Alves Pinheiro proferiu a sentença: 23 anos de prisão, mais um como medida de segurança, para o réu.¹²

12 - Jornal Diário de Natal, edição do dia 02 de junho de 1976

Cinco meses depois, a juiza Clotilde Alves Pinheiro teria a missão de presidir uma das mais radicais e turbulentas campanhas eleitorais na cidade: a disputa entre o vereador Valério Santiago e o ex-prefeito Antenor Neves, que tentava volta ao cargo.

Na inauguração do Fórum, em Parnamirim, um fato inédito na Justiça Brasileira: o primeiro júri popular coordenado só por mulheres. Na foto, a juíza Clotilde Tavares (com os autos do processo), a promotora Neuza Maria e a advogada de defesa, Maria das Vitórias.
Arquivo Diário de Natal.

162



A divisão dos grupos políticos locais permaneceu confusa com referências às siglas partidárias até a reforma política de 1980, quando foi extinto o sistema de bipartidarismo e criadas novas agremiações. Quatro anos antes, os protagonistas da mais radical das campanhas políticas da década de 70 ainda estavam dentro da Arena.

Para suceder ao prefeito Marceliano de Almeida Neto, a Arena I, liderada pelo deputado Gastão Mariz e o professor Eliah Maia do Rego, lançou a candidatura de Antenor Neves de Oliveira. A eleição dele completaria o projeto político do grupo que há oito anos se mantinha à frente do poder municipal, alongando essa permanência para doze anos e - repetindo-se o desempenho administrativo de Neves em 1970-73, que tinha conseguido eleger Marceliano Neto - poderia estar garantida

a próxima sucessão, nas eleições de 1980. Dentro das regras eleitorais válidas na época, o mais sensato era junto com o candidato oficial, eleitoralmente mais forte, lançar um outro nome mais fraco para concorrer pela sub-legenda partidária. A importância desse segundo candidato era a seguinte: alguns eleitores podiam não simpatizar com o candidato oficial e votariam no outro, permanecendo fiéis à legenda e contribuindo, na soma final dos votos, para eleger aquele que individualmente recebesse mais votos.

Nas eleições de 1976, Eliah Maia do Rego convidou o vereador Valério Santiago para ser o candidato da Arena II. Envolvido com a política municipal desde a adolescência - ele chegou em **Parnamirim** com os pais, João Felipe Santiago, ferreiro na Base Aérea, e Luiza Maria da Conceição, por volta de 1943, indo morar onde hoje é a Vila dos Cabos e Taifeiros - Valério estava no segundo mandato de vereador e tinha sido o presidente da Câmara Municipal. O episódio do protesto pela mudança no nome da cidade e a posição de independência assumida por Valério pareciam indicar que uma candidatura liderada por ele se tornaria forte o suficiente para não se conformar em apenas dar coeficiente eleitoral ao nome de Neves. Mas essa foi uma possibilidade ignorada por Eliah Maia do Rego, que se considerava um articulador experiente.

Ao aceitar a indicação, Valério não aspirava ser apenas suporte para a volta de Neves à prefeitura. Contava ter o apoio do deputado Gastão Mariz e do próprio Eliah. Logo se viu só, apenas com o companheiro de chapa, o vereador Antônio Basílio Filho, para enfrentarem Neves (Arena I) e os candidatos do MDB, Evaristo Siqueira (prefeito) e José Cordeiro (vice).

“Não ficou uma só liderança comigo. O deputado Gastão Mariz se passou para o lado de Neves, Netão também. Sem dinheiro, tive que enfrentar as pressões dos grupos políticos e do comando da Base que, sem esquecer o protesto por causa da mudança do nome da cidade, recomendou aos funcionários civis e militares para ninguém votar comigo e Basílio”, lembra Valério.

O suporte econômico necessário para a campanha veio dos amigos e empresários Fernando Bandeira de Melo e João Canuto, da *Sociedade Progresso*, uma das empresas pioneiras no negócio de criação e comércio de aves no município. Com uma Kombi equipada com serviço de som, doada pelos empresários, os comícios eram feitos nas ruas do Centro, nos bairros da periferia e em Pirangi do Norte. As projeções davam como certo que a vitória seria da chapa Valério-Basílio e os ânimos entre os dois candidatos do mesmo partido ficaram acirrados. A cidade debatia com paixões quem ganharia naquele ano. Para o encerramento da campanha, foi marcado um grande comício na praça Presidente Roosevelt. Neves faria a manifestação final da sua campanha no pátio do mercado.

“Fizemos uma passeata, subimos a avenida Comandante Petit e quando dobramos para a praça demos de cara com o comício de Neves. Eliah, alegando que o caminhão que carregava o candidato tinha quebrado, havia desviado o trajeto e ocupado a praça”, relata Valério.

O encontro acabou em alguma pancadaria e muitas encenações. Em cima do caminhão que servia de palanque, Neves discursava no estilo dramático que caracterizava suas campanhas: camisa aberta no peito, gritava que “*só deixaria a praça, morto*”. Os partidários dele tomaram o desafio como a senha para reagirem e começaram a jogar laranjas em quem vinha chegando com a passeata. Estes se

municaram com ovos e sacos de fubá, comprados por uma partidária de Valério em uma mercearia próxima, e revidaram como puderam. Alguém jogou um objeto em direção ao caminhão que trazia Valério e ele viu a oportunidade que faltava: fingiu ter sido atingido, caindo nos braços do correligionário mais próximo. Aos gritos de “*atingiram nosso candidato*”, o pessoal de Valério conseguiu chamar a atenção da polícia e dos líderes que apoiavam Neves. As duas manifestações se dissolveram.

No dia seguinte, visitando os locais de votação, Valério apareceu em público com um curativo no rosto. Era a encenação final. Abertas as urnas, ganhou Neves, com 2.378 votos.

De volta à prefeitura, Antenor Neves de Oliveira ficou no cargo por seis anos, graças a reforma político-eleitoral promovida pelo governo do general João Batista de Figueiredo que, preparando a volta das eleições diretas para governadores e o fim do bipartidarismo, prorrogou os mandatos dos governadores nomeados em 77 e prefeitos eleitos por dois anos. No segundo mandato, Neves investiu em obras, como a ampliação da escola Presidente Costa e Silva e a construção do Largo do Correio Aéreo Nacional (Praça do CAN), com o busto do brigadeiro Eduardo Gomes, substituindo a praça Presidente Roosevelt; o calçamento de várias ruas (entre elas a senador João Câmara); a construção do matadouro municipal; ampliação do sistema de abastecimento d’água e de eletrificação.

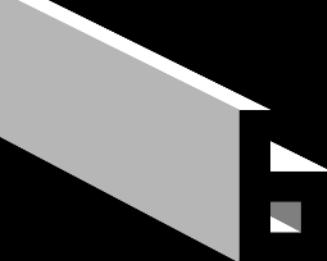
Nas eleições de 1982, o vereador Valério Felipe Santiago teve a revanche da derrota de 76, quando articulou e ganhou as eleições com a chapa Sadi Mendes-Fernando Bandeira, pelo PDS (sucedâneo da extinta Arena), derrotando Samuel Fernandes (PMDB). A eleição do prefeito Sadi Mendes Sobreira (1945-1984), oficial

médico na Base Aérea que chegou à cidade em 1972 e era considerado pela população civil “o médico dos pobres”, criou uma grande expectativa quanto a uma administração voltada para as questões sociais do município, frustrada onze meses depois com a morte dele, vítima de um AVC. O vice, Fernando Bandeira (1927-1992), cumpriu os três anos que faltavam para o fim do mandato continuando com a política de investimento em educação e saúde idealizada por Sadi Mendes.

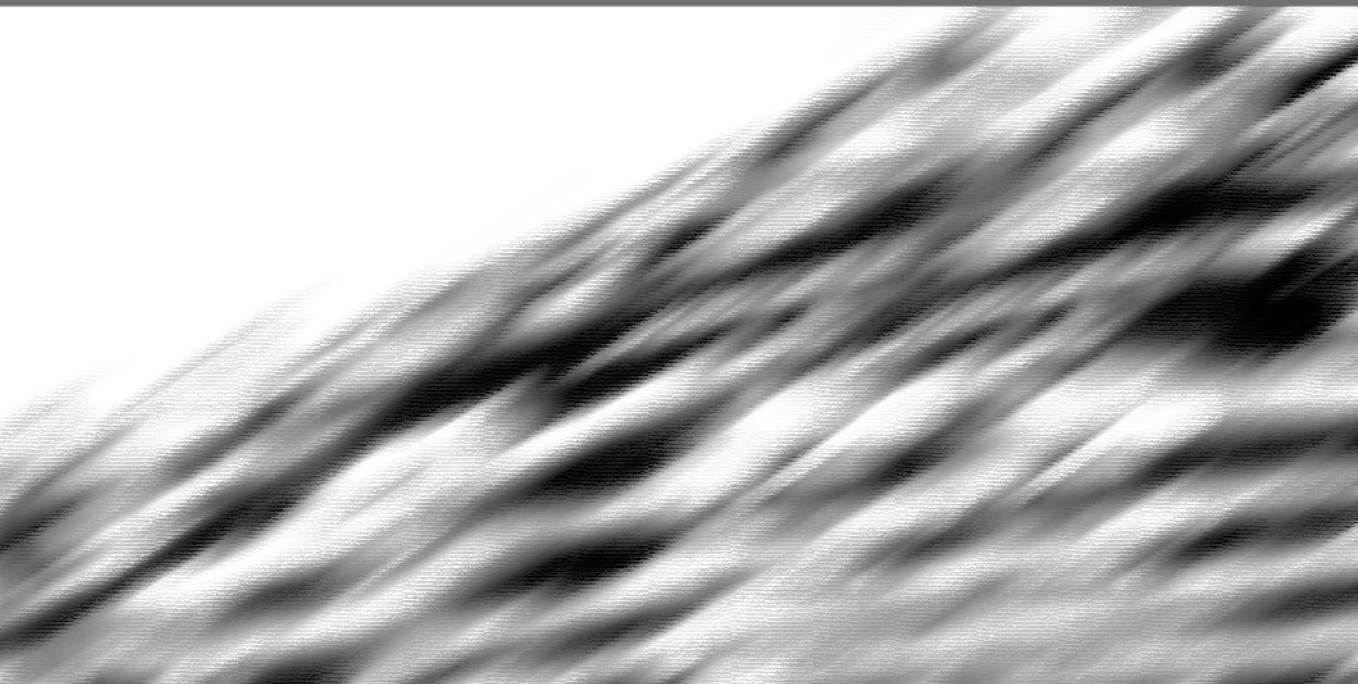
6- Quadro cronológico dos prefeitos eleitos em Parnamirim.

Prefeito	Partido	Mandato
Ilson Santos de Oliveira	PSD	01/02/1960 - 31/01/1965
José Augusto Nunes	PSD	01/02/1965 - 31/01/1970
Antenor Neves de Oliveira	PMDB	01/02/1970 - 31/01/1973
Marceliano de Almeida Neto	Arena	01/02/1973 - 31/01/1977
Antenor Neves de Oliveira	Arena	01/02/1977 - 31/01/1983
Sadi Mendes Sobreira	PDS	01/02/1983 - 04/01/1984
Fernando Bandeira de Melo	PDS	05/01/1984 - 31/12/1988
Raimundo Marciano de Freiras	PDS	01/01/1989 - 31/12/1992
Flávio Martins dos Santos	PMDB	01/01/1993 - 31/12/1996
Raimundo Marciano de Freitas	PL	01/01/1997 - 31/12/1999
Agnelo Alves	PMDB	01/01/2000*

*Tem mandato até 31/12/2004

- 
- 1 - Industrialização: um projeto longo demais
 - 2 - O progresso em Parnamirim
 - 3 - Um pioneiro solitário
 - 4 - A Festa do Boi
 - 5 - Projetos agrícolas em Pium e Jiqui

Velhas vantagens,
novos negócios



1 - Industrialização: um projeto longo demais

A necessidade de um projeto de industrialização para o Brasil começou a ser discutida em meados do século XIX. Era preciso saber como reinvestir e fazer render os capitais que antes circulavam no mercado de escravos, disponíveis a partir de 1851 com a proibição imperial ao tráfico negreiro. Um dos mais fortes argumentos abolicionistas era as mudanças que ocorriam nas relações de produção - a produtividade maior do trabalho assalariado - e o risco do País ficar à margem da economia mundial. Mas, foram os excedentes dos lucros com as plantações de café, a existência de uma infra-estrutura de transportes (ferrovias), a construção de usinas de energia e a formação de um mercado consumidor interno que permitiram a diversificação da economia. Começando pela região Sudeste, onde a indústria têxtil foi a primeira a se consolidar.

No Nordeste, a industrialização começou com os engenhos e usinas de cana de açúcar, mas estes estavam ligados à estrutura dos latifúndios, pouco contribuindo para a formação de uma burguesia local, dependente apenas da administração de capitais industriais, ou de uma classe operária. A indústria têxtil, que desempenharia melhor esse papel, surgiu em Alagoas, Minas Gerais,

Maranhão e Pernambuco por volta de 1880, dando novo impulso à cultura e às exportações de algodão, estagnadas desde o fim da Guerra da Secesão nos Estados Unidos (1865). No papel, o Império parecia apoiar e incentivar as novas idéias de progresso, mas na prática as conseqüências políticas da privatização dos mercados e de uma economia livre estavam além do que permitiam os conservadores ou, até mesmo, ousavam os liberais. A privatização do capital e dos lucros se fazia, sobretudo, pela distribuição de contratos entre o governo imperial e seus apadrinhados.

No Rio Grande do Norte, o governo provincial tentou impulsionar a industrialização com a fundação do *"Engenho Central"*, em 1875, projetado para ter máquinas a vapor e uma produção anual estimada em até 500 toneladas inglesas de açúcar. Investidores foram contatados, o capital não apareceu e a idéia acabou arquivada. Dois anos depois, o presidente da província, Antônio dos Passos Miranda, retomou o projeto e assinou contrato da construção do engenho com o comerciante Amaro Barreto de Albuquerque Maranhão, que procurou investidores na Inglaterra e nos Estados Unidos, mas o projeto estava fadado a não sair do papel. O ano de 1877 foi de seca. A catástrofe dos flagelados se repetia no interior da Província e Passos de Miranda, convicto de que só a indústria romperia o ciclo de estiagens, pobreza e fome, contratou o mesmo Amaro Barreto para abrir uma fábrica de fiação e tecelagem em Natal, oferecendo novos empregos e lançando as bases para uma nova economia. O projeto entusiasmou Jovino Barreto, comerciante e genro de Amaro Barreto.¹

Jovino Barreto levou 11 anos lutando sozinho para conseguir vencer as dificuldades da falta de capital próprio e o desinteresse dos investidores locais em uma fábrica de fiação e tecidos. Em 24 de maio de 1886 lançou a pedra

1 - O jornal Diário de Natal publicou a biografia de Jovino Barreto, dentro da série "Gente Potiguar III - Os Empresários - vol. 5".

fundamental da fábrica. Viajou para a Inglaterra, onde adquiriu o maquinário e acertou a vinda de técnicos, hipotecando bens e os rendimentos futuros. Em 21 de julho de 1888, inaugurou a *Fábrica de Fiação e Tecidos Natal*, erguida em um terreno de oito mil metros quadrados, no começo da rua da Cruz (antiga Junqueira Aires, hoje Câmara Cascudo), às margens dos trilhos da *Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Ltda.*

Vinte anos depois de instalada - e 17 depois da morte do seu criador - a *Fábrica de Tecidos Natal* tinha 320 operários. A administração idealizada por ele teve continuidade com o filho, Sérgio Paes Barreto, mas os negócios já atravessavam dificuldades. A concorrência com a indústria têxtil do Sudeste, mais capacitada para renovar os investimentos na modernização da produção, e com os tecidos finos importados dos ingleses, não deixava muitas opções de mercado para a *Fábrica de Natal*. Em 1923, uma greve por melhores salários, iniciada pelos estivadores do Porto de Natal, acabou por receber a adesão dos trabalhadores nos transportes de cargas, padeiros e operários da fábrica. Em 1925, Sérgio Barreto desistiu de tentar recuperar a fábrica, fechou as portas e transferiu-se para o Rio de Janeiro.

2 - *O progresso em Parnamirim*

A industrialização do Rio Grande do Norte só voltaria a ser repensada e planejada como meta de administrações públicas na década de 60, quando o governo Aluízio Alves investiu na infra-estrutura necessária (a chegada da energia elétrica de Paulo Afonso, em 1964), permitindo que o Estado fosse incluído nos planos diretores trienais da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (a Sudene, criada em 1959). Os dois primeiros planos da

autarquia, em relação ao RN, se preocuparam com a indústria de mineração (1961-63) e com a indústria salinreira (1963-65). No terceiro plano (1966-68), a Sudene lançou as diretrizes para o surgimento de distritos industriais junto às capitais ou maiores cidades nordestinas, recomendando que os governos estaduais criassem Bancos de Desenvolvimentos, secretarias voltadas para uma política de apoio e incentivo ao comércio e às indústrias, e uma companhia integrada para o desenvolvimento e gerenciamento dos distritos industriais. No Rio Grande do Norte, foram criados o BDRN, a SIC e a CDI/(RN).

Os primeiros estudos para a implantação de um distrito industrial no Rio Grande do Norte foram realizados pela Faculdade de Arquitetura da Universidade de Pernambuco. Toda a área circunvizinha à capital foi mapeada e as potencialidades e infra-estrutura analisadas. Esses dados permitiram a elaboração de um relatório conclusivo sobre a localização do Distrito Industrial de Natal (DISI-Natal). O local escolhido foi uma área de 565 hectares, no limite dos municípios de Natal e São Gonçalo do Amarante, na estrada de Extremoz. A instalação foi em junho de 1979. A Sudene liberou incentivos para 45 indústrias no DISI-Natal e mais oito unidades em **Parnamirim**.

Contrariando os planos oficiais, a implantação de indústrias no DISI se deu de forma mais lenta que o esperado e com menor intensidade que a verificada no município ao sul da capital. Em **Parnamirim**, com uma rara visão de futuro entre homens públicos, o prefeito José Augusto Nunes - o Tenente Nunes, eleito em 1964 para o mandato de fevereiro de 1965 a janeiro de 1970 - já havia criado a *Área Industrial de Parnamirim*, oficializada pelo Decreto-Lei nº 99.

Estudando as causas e as consequências da industrialização no município,² a professora Maria Raimunda da Silva Trindade entrevistou dirigentes de 25 empresas, 22 delas estabelecidas em **Parnamirim**, e pôde detectar que as vantagens estratégicas oferecidas pelo município, mais uma vez, fizeram a diferença. Em comparação ao DISI, **Parnamirim** oferecia maior rapidez para o escoamento da produção, através do acesso mais próximo ao aeroporto Augusto Severo; do entroncamento das BR 101 (acesso ao sul do País) e BR 304 (acesso ao Norte, através de Fortaleza/CE) e graças à existência de uma linha férrea com ligação para o Recife. A disponibilidade de energia elétrica e reservas subterrâneas de água a pouca profundidade, barateando o custo de abastecimento da infra-estrutura necessária às atividades industriais, também eram determinantes para a escolha feita pelos empresários, apesar do planejamento governamental e da infra-estrutura montada do outro lado do Potengi. Entre as empresas pesquisadas, 45% haviam chegado a **Parnamirim** “após a criação do Distrito Industrial de Natal”. A maioria delas recebia incentivos fiscais previstos na lei - apesar do acesso a financiamentos públicos ser mais fácil para quem optava pelo DISI - mas apenas uma devia este benefício à ação direta do poder público municipal, na forma de isenção do IPTU.

O crescimento da atividade industrial no município, como observou a professora Maria Raimunda da Silva Trindade, se deu da mesma forma espontânea que a formação urbana. *“A área industrial de Parnamirim caracteriza-se por apresentar um tipo de localização industrial espontânea, onde os fatores favoráveis à implantação de indústrias não foram trabalhados para tal fim e que, apesar de todo o planejamento voltado para o Distrito Industrial Sócio-Integrado de Natal - DISI, as indústrias continuam se implantando em Parnamirim”.*

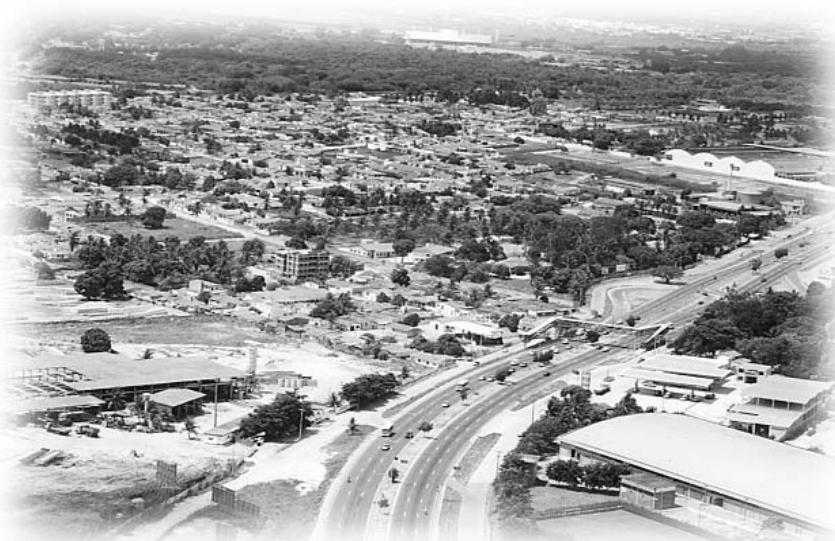
Em 1981, o cadastro industrial da Fiern registrava 18 indústrias no município, totalizando 2.638 operários empregados. O cálculo aproximado para a oferta de emprego na indústria correspondia, então, a cerca de 32% da população economicamente ativa (8.272 pessoas em 1980, segundo o IBGE). Eram estabelecimentos diversificados em vários ramos de atividades de beneficiamento, desde a indústria têxtil e fabril até a fabricação de embalagens. Os mais expressivos, com os respectivos números de empregados estão no quadro abaixo:³

3 - Reproduzido também por Itamar de Souza (ob. cit. - p. 41)

Estabelecimentos industriais	Nº de empregados
1. Sperb	650
2. Brasinox	350
3. Texita	280
4. Cibrasal	250
5. Natécia	200
6. Sacoplástico	155
7. Planosa	148
8. Impasa papéis	115
9. Coirg	80
10. Bonor	79
11. Salha	65
12. Impasa Transportes	65
13. Impasa Refrigerantes	65
14. Sociedade Rio Grande do Norte	60
15. Selvagem	24
16. Cesmetal	19
17. Concretex	18
18. Nagisa	15
Fonte: Fiern/CIRN 1980	Total 2.638

A presença das indústrias permitiu que a economia local, até então centrada no comércio e nas atividades de serviços relacionados com às necessidades da base militar, progredisse em outra direção e a cidade tomasse um novo impulso para dar continuidade ao crescimento registrado desde o início de sua formação. Chegaram as agências bancárias e o mercado local recebeu a injeção de capitais financeiros. Primeiro, com os bancos oficiais - Banco do Estado do Rio Grande do Norte (o antigo Bandern, fechado em 1991) e o Banco do Brasil - e, depois, com agências da Caixa Econômica Federal e do Banco Brasileiro de Descontos (Bradesco). A geração de impostos triplicou, levando **Parnamirim** a ocupar, em julho de 1989, o terceiro lugar na arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS), no consumo de água e de energia elétrica.

Durante a década de 80, o Rio Grande do Norte viveu a expansão das atividades petrolíferas, passando a ocupar o primeiro lugar na produção de gás natural e a segunda colocação na produção de óleo natural. Para fazer frente à demanda da exploração, a Petrobrás terceirizou várias ati-



Vista aérea do Parque Industrial de Parnamirim. A área destinada a instalação de indústrias acabou sendo ocupada por moradias e loteamentos, inviabilizando a expansão da atividade econômica. Foto da Prefeitura Municipal.

vidades e a maioria das empresas prestadoras de serviços - multinacionais como a Montreal, a Techint e a Smith - instalaram filiais em **Parnamirim**. No final da década, um levantamento feito pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente do RN (IDEC) registrou a existência de 40 indústrias em atividades diversificadas, com ênfase na indústria de alimentação e no setor têxtil. Existiam ainda 48 micro-indústrias e 22 panificadoras. O contingente da mão de obra empregada na indústria era pouco maior que 13 mil operários (cerca de 26% da população economicamente ativa). Parte da mão de obra disponível encontrava ocupação no comércio, na prestação de serviços para a indústria do turismo ou junto aos poderes públicos sediados em Natal.

Nos anos 90, **Parnamirim** viu o encerramento do ciclo de grandes investimentos do capital financeiro na indústria local, em função do colapso na ordem econômica mundial. A crise financeira fechou várias das grandes fábricas pioneiras no município: a *Tecblu*, filial da Teka; a indústria de leite de coco *Indianó*; a *Brasinox*, que fabricava equipamentos para cozinhas industriais fechou e desempregou centenas de operários. A fábrica da *Coca Cola* virou depósito para distribuição do produto. Além disso, havia a sempre ausente atitude do governo estadual que continuou a ignorar o distrito industrial que nascera à margem dos planos oficiais.

Nos últimos anos, a economia do município tem dado sinais de ter encontrado outras alternativas de desenvolvimento, à margem da opção industrial, registrando crescimento significativo em atividades como o comércio, avicultura e o turismo, este último centralizado nas praias de Cotovelo e Pirangi do Norte. A renda média mensal no município é de R\$ 742,79.⁴

4 - Rendimento nominal médio mensal, Censo 2000/IBGE. O quadro de rendimentos, distribuídos por bairros da cidade, está no Capítulo VII

3 - Um pioneiro solitário

Nos anos anteriores à construção dos campos dos franceses, levada a cabo entre 1927/29, na área que hoje compreende o município de **Parnamirim**, alguns engenhos de beneficiamento de cana-de-açucar, fabricando mel e rapadura, assim como casas de farinha, funcionavam de forma esparsa e isolada. Eram os engenhos Pitimbu, Japecanga e Cajupiranga, entre outros menores. Essa primitiva atividade indústrial pouco ou nada influenciou na formação urbana e no desenvolvimento econômico da cidade. Sua contribuição à história ficou resumida à origem de topônimos locais.

O pioneiro da indústria no município foi Firmino Gomes de Castro, irmão de Otávio Gomes de Castro, nascido em 09 de janeiro de 1921, no distrito de Cajueiro, município de Touros. Em 1940, após o irmão ter se estabelecido em **Parnamirim**, Firmino Gomes de Castro também passou a fazer negócios com a população local. Vendia café e, anos depois, acumulou capital suficiente para abrir sua própria torrefação: a Sociedade Rio Grande do Norte, produtora do *Café Rio Grande*. Em 1966, decidiu-se a vir morar na cidade, tentando por diversas vezes e sem sucesso eleger-se a um cargo político. Em 1981, sua indústria tinha 60 empregados e ocupava a 14^a posição no ranking do cadastro industrial do município.

Quatro anos depois, pressionado pela concorrência e pela crise no mercado nacional, era a 27^a com 20 empregados. Em setembro de 1986, durante a campanha eleitoral, Firmino Gomes de Castro morreu em um acidente automobilístico na BR 226, próximo a cidade de Caiçara do Rio dos Ventos, quando voltava de um comício em Patu (região Oeste). A torrefação fechou logo em seguida.

4 - A Festa do Boi

Parnamirim nunca concentrou uma grande atividade pastoril, mas as mesmas vantagens estratégicas que atraíram os militares e as indústrias acabaram por colocar o município na rota e no calendário do agro-negócio. A cidade é a sede da *Festa do Boi*, evento anual que reúne, durante oito dias do mês de outubro, criadores e empresas de implementos agrícolas. Realizada desde 1955, essa festa já é considerada como uma das mais importantes exposições agro-pecuárias do Brasil, oferecendo uma mostra completa dos avanços no melhoramento genético dos rebanhos bovino, caprino, suíno, ovino, eqüino e na avicultura local e de outros Estados. Para se ter uma idéia do tamanho dessa exposição, em 2002 foi realizada a 40^a edição (nos anos mais graves da seca no semi-árido nordestino a festa não foi realizada) com um público recorde de 400 mil visitantes, 200 expositores e R\$ 10 milhões em volume de negócios e financiamentos. A história da *Festa do Boi* está ligada à instalação do Parque de Exposições Aristófanes Fernandes - uma área de 26,3 hectares no município de Parnamirim - mas suas origens são mais antigas.

Os primeiros a pensar na possibilidade de um evento que reunisse os melhores espécimes bovinos locais e alguns de fora, oferecendo oportunidades de negócios que melhorariam a qualidade genética dos rebanhos, foram os pecuaristas Olavo Montenegro, Luciano Veras e Aristófanes Fernandes. Este último, deputado estadual e federal por várias legislaturas, comerciante e dono de minas de schellita, trazia gado das regiões sul e centro-oeste e com ele promovia feiras em sua fazenda, no município de Santana do Matos, vendendo os animais aos outros criadores. O próprio Aristófanes Fernandes bancava os custos da organização, a comida e a bebida para os convidados. Em 1949, foi criada a

Associação Norte-Riograndense de Criadores, por iniciativa de Olavo Montenegro, Luciano Veras e outros.

Reunidos na entidade, esse grupo realizou as primeiras feiras e exposições de gado, no colégio agrícola de Jundiaí. Ao mesmo tempo, em Parnamirim, surgiu um “parque” de vaquejadas, e a ANORC viu que a área reunia condições bem melhores para sediar as feiras e exposições. No entroncamento das estradas de rodagem e da estrada de ferro que ligavam Natal ao sertão potiguar, a João Pessoa e a Recife, o “parque de Parnamirim” oferecia vantagens de transportes que a fazenda de Aristófanes e o colégio de Jundiaí não tinham. A associação construiu os primeiros galpões no local com troncos de carnaúbas e cobertura de palhas de coqueiros. Em 1953, o governador Silvio Pedroza construiu os primeiros galpões em alvenaria e, em 1955, inaugurou a área como “Parque de Exposições”. No ano seguinte, foi realizada a primeira exposição de animais e máquinas agrícolas. O governador seguinte, Dinarte Mariz, fez mais algumas melhorias na estrutura e em 1961, já no governo Aluízio Alves, o parque recebeu a primeira grande reforma, assumindo as dimensões atuais e a homenagem a Aristófanes Fernandes.

Em 1978, o governador Tarcísio Maia modernizou as instalações do parque para a realização da “Exposição Nacional da Raça Guzerá”. O evento deu um novo impulso à pecuária potiguar que passou a ocupar, em poucos anos, uma posição de destaque na composição do rebanho nacional dessa raça bovina. Na década seguinte, durante o governo José Agripino, as exposições anuais passaram a ser chamadas de “Festa do Boi”. Em 2001, o evento revelou um recorde do melhoramento genético dos rebanhos. A vaca “Nação AM”, produzida no Estado, tornou-se a recordista mundial em peso (1.008 quilos) entre todos os espécimes das raças zebuínas.

Portão do Parque de Exposições Aristófanes Fernandes, cenário para um das maiores feiras agropecuárias do Nordeste que já se integrou ao calendário de eventos de Parnamirim.

182



O Parque de Exposições conta hoje, além das instalações para a acomodação e exposição dos animais, com um laboratório de análises clínicas veterinárias; as sedes de várias associações de criadores filiadas a ANORC; escritório técnico da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Emater), auditório para palestras e arquivos com os registros dos rebanhos potiguares.

5 - Projetos agrícolas em Pium e Jiqui

A proximidade com a capital e a disponibilidade de terras férteis em **Parnamirim** levaram a sucessivas tentativas oficiais de implantação de projetos agrícolas que pudessesem, ao mesmo tempo em que oferecessem novas oportunidades de empregos para a mão de obra migrante do interior, garantir o abastecimento do mercado consumidor de Natal com produtos horti-fruti-granjeiros.

O primeiro desses projetos, idealizado pelo extinto Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário, foi a criação da Colônia Agrícola do Vale do Pium, na área dos limi-

tes entre Nísia Floresta e **Parnamirim**, aproveitando as férteis terras irrigadas pela confluência dos rios Pitimbu (após deixar a Lagoa do Jiqui), Pium e Pirangi. No início da década de 50, 45 lotes de até 50 hectares foram distribuídos a famílias de pequenos produtores para o cultivo de hortaliças, frutas e legumes. O governo federal oferecia a assistência técnica necessária e, como parte do pioneirismo do projeto, 10 famílias de agricultores japoneses foram assentadas em lotes distintos para a experimentação de novas técnicas de cultivo. Máquinas e implementos agrícolas foram instalados e disponibilizados, uma vila foi construída e o governo oferecia ainda toda assistência médica e social aos colonos. Os lotes eram cedidos por 20 anos, durante os quais não se podia vender nem arrendar a terra. Ao fim deste prazo seriam concedidos os títulos de posse. O governo esperava que, passado este tempo, o projeto já estaria consolidado e auto-suficiente para prescindir da assistência subsidiada.

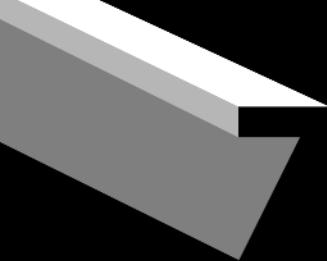
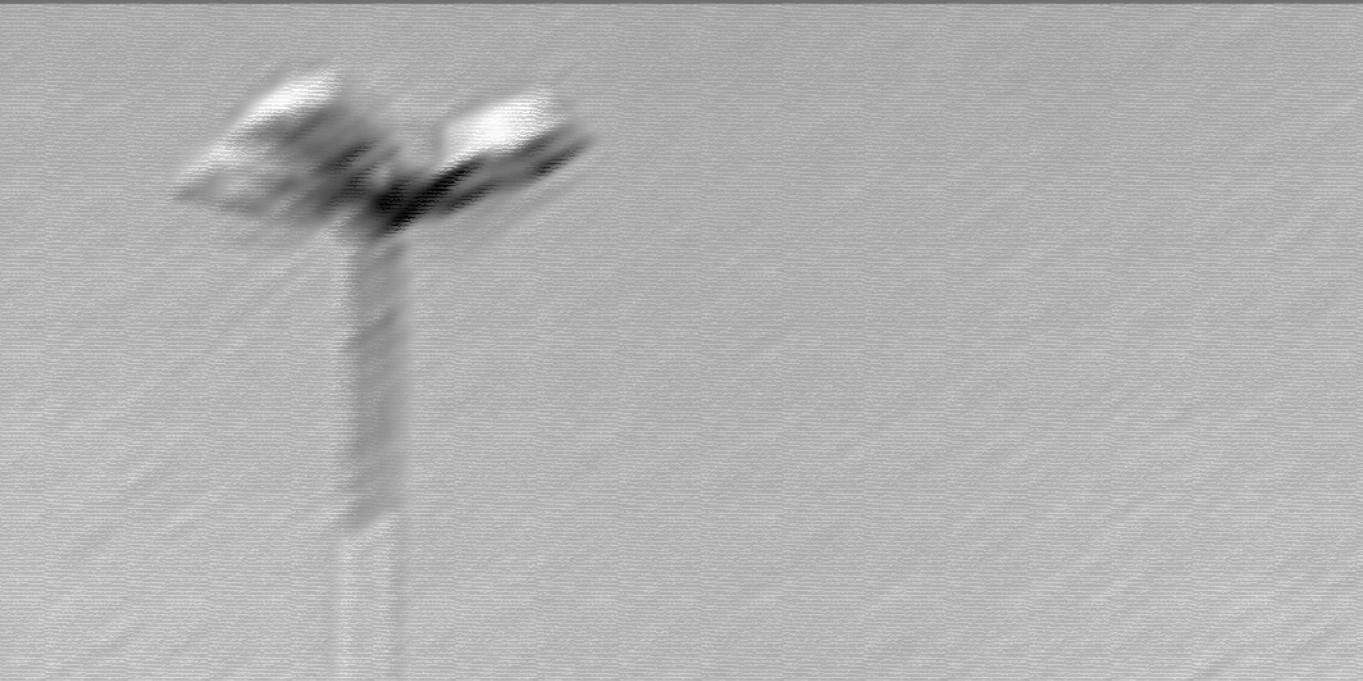
Durante os 20 primeiros anos, a experiência foi um sucesso. Toneladas de hortaliças, frutas, coco e arroz foram produzidos e abasteceram o mercado consumidor de Natal. Em 1972, quando os títulos de posse começaram a ser entregues, o governo retirou a assistência técnica e entregou a manutenção da infra-estrutura - máquinas e instalações comunitárias da vila - aos próprios colonos. Problemas de organização e cooperação entre os pioneiros do projeto começaram a surgir e inviabilizaram não só a continuidade do projeto como até mesmo a articulação de um movimento comunitário que pressionasse o governo para a implantação de novas ações de apoio à colônia. Alguns dos colonos, tão logo se viram proprietários dos lotes, venderam as terras e abandonaram o projeto aos novos proprietários que, sem interesses na agricultura, investiram na instalação de balneários para a recepção de turistas ou apenas converteram a área em granjas para o lazer familiar.

Em junho de 1989, quando o Vale do Pium já contava com mais de mil habitantes e quase 200 casas - e após uma tentativa fracassada de emancipar a área da antiga colônia como município desligado de Nísia Floresta e **Parnamirim** - a revista **RN Econômico** denunciou o abandono em que se encontrava o projeto agrícola do Vale do Pium. A reportagem de capa da revista, sob o título "*Um Vale Rico e Abandonado*",⁵ mostrava que a área era alvo de intensa especulação imobiliária e quase nada mais existia dos antigos equipamentos comunitários da Vila. Das 10 famílias de colonos japoneses, apenas duas permaneciam nos lotes tentando, a duras penas, manter-se com o cultivo de cajus. O rio Pium, fonte da fertilidade do Vale, estava assoreado e durante os períodos de chuvas causava inundações, destruindo as poucas culturas que ainda eram mantidas às margens do curso d'água.

O segundo empreendimento de agricultura planejada na área de **Parnamirim** surgiu quando a colônia do Pium ainda prometia sucesso e um futuro promissor. Foi a *Cidade Campestre do Jiqui*, criada em 19 de agosto de 1963 (Decreto 2.906) pelo governador Aluízio Alves. O objetivo era financiar terras para pequenos agricultores que, com assistência técnica e financeira do Estado, poderiam se estabelecer em granjas de um ou até dois hectares. Para isso, o governo disponibilizou 800 hectares na área do município de **Parnamirim** e próximo à lagoa do Jiqui. A área total foi entregue a uma sociedade civil sem fins lucrativos para a comercialização ou doação dos lotes. Segundo depoimento de Rui Paiva ao historiador Itamar de Souza, 535 hectares foram doados. Os demais, comercializados com entrada inicial de 20% do valor de venda e o restante financiado em longo prazo.

O plano urbanístico elaborado para a Cidade Campestre era grandioso e, se tivesse sido executado, teria dotado a capital e Parnamirim de um moderno núcleo rural ,no qual a infra-estrutura oferecida, combinada com os possíveis sucessos econômicos do empreendimento, teria elevado o nível de qualidade de vida dos moradores. A Cidade Jiqui estava projetada para contar com cinema, piscina, vila olímpica, escolas, restaurante, quadras esportivas, mercadinho, play-ground, ancoradouro de lanchas, terminal rodoviário, biblioteca e Igreja.

A venda dos lotes, no entanto, não teve a recepção esperada pelo governo e a construção dos equipamentos projetados foi parcial. Abriu-se a estrada de acesso (a avenida do Jiqui, hoje avenida Ayrton Senna), a piscina e o portal foram terminados e os alicerces de uma capela, onde o monsenhor Ulisses Maranhão chegou a rezar uma missa, foram construídos. No início da década de 70, já no governo do Monsenhor Walferdo Gurgel (1966-1971), o Ministério da Aeronáutica requereu a desapropriação de várias granjas para a construção de uma estrada ligando as instalações da Barreira do Inferno à Base Aérea. Foi o último lance do projeto fracassado e muitos dos proprietários das granjas remanescentes resolveram juntar-se e fundar o Jiqui Country Clube, área destinada exclusivamente ao lazer e a prática de camping, hipismo e outros esportes.

- 
- 
- 1 - A marcha demográfica e as desigualdades
 - 2 - Os bairros
 - 3 - Pirangi do Norte

Breve notícias da expansão urbana



1 - A marcha demográfica e as desigualdades

Nas quatro décadas de emancipação política, a imprevisibilidade com que **Parnamirim** se transforma, atraindo gente e ganhando contornos de cidade com vida própria em poucos anos - característica destacada por Luis da Câmara Cascudo ao falar sobre as origens da “vila de Parnamirim” - parece não ter freios. Durante esse transcurso de tempo, a cidade ganhou um novo título, a ser juntado ao de *Trampolim da Vitória* - da época da guerra - e de *Cidade Espacial* - após a implantação da Barreira do Inferno: “*a cidade que mais cresce no Brasil*”.

A população praticamente dobrou a cada dez anos, de acordo com as estatísticas dos censos populacionais. O primeiro de que se tem registro, realizado em 1950, mostrou que o então Distrito de **Parnamirim**, subordinado à Capital do Estado, contava com 4.986 habitantes, duas vezes os “cerca de dois mil e quinhentos fiéis” que compareceram à Missa do Galo em 1944. Dez anos depois, o censo de 60 registrou uma população residente de 8.826 habitantes que, em 1970, já era de 14.502 habitantes e pulou para 26.773 dez anos depois. No final da década de 80, como efeito de uma fluxo migratório maior devido aos sete anos intercalados de secas

no período 1979/1987 e o impulso de atividades industriais na região da Grande Natal, o índice de crescimento populacional no município foi de 8,28%, o oitavo maior da Região Nordeste e o 32º de todo o País, segundo o Censo Demográfico do IBGE de 1991. A cidade tinha 63.312 habitantes.

Durante a década seguinte, o índice de crescimento médio anual foi menor (7,9%), mas ainda assim é o primeiro entre todos os municípios potiguares e mais de quatro vezes o índice registrado na capital (1,8%) ou em cidades pólos como Mossoró (1,2%) e Caicó (1,3%). **Parnamirim** conta, pelo censo realizado no ano 2000, com uma população de 124.690 habitantes. É a terceira maior cidade do Rio Grande do Norte (Natal tem 712.317 e Mossoró 213.841 habitantes). A densidade demográfica - habitante por quilômetro quadrado - no município é de 988,90 h/km², a segunda maior do Estado (a primeira é Natal, com 4.195,96 h/km²). Com um ritmo de crescimento tão acelerado, o município logo se viu às voltas com problemas de urbanização.

A demanda de um contingente populacional, cada vez maior, por serviços de infra-estrutura urbana ressalta uma série de deficiências quanto ao saneamento, moradias, abastecimento d'água e de energia elétrica, segurança, degradação ambiental e legalização das áreas ocupadas. As ações desenvolvidas ao longo das administrações municipais procuram resolver alguns desses problemas, mas a dinâmica social faz com que elas se constituam mais em uma colcha de retalhos do que, propriamente, em um projeto coeso e continuado de soluções.

O problema mais urgente é a disponibilidade de locais para a construção de novas moradias e a infra-estrutura necessária para atender à população mais pobre.

Um problema de difícil solução, em qualquer parte do país, por estar ligado à questão da propriedade da terra e a legalização de posses. Áreas recém urbanizadas, como Nova Parnamirim, Pirangi de Dentro e faixas do litoral entre as praias de Cotovelinho e Pirangi do Norte, concentram o maior número de conflitos e posses ilegais, com invasões de terrenos particulares e disparidades de renda cada vez maiores.

Nos bairros da periferia da cidade também estão os maiores índices de crescimento e concentração populacionais, em oposição aos menores níveis de rendimento. Uma simples comparação dos dados coletados pelo Censo de 2000 do IBGE mostra o quanto é grande essas disparidades, ao lado de uma tendência de esvaziamento das áreas habitacionais localizadas próximas ao Centro e o “inchaço” populacional na periferia.

Bairros	Habit/1996	Habit/2000	Renda Média/2000
Boa Esperança	5.263	5.471	R\$ 676,39
Centro	5.930	5.378	R\$ 975,39
Cohabinal	4.115	3.890	R\$ 1.393,98
Emaús	4.309	11.749	R\$ 720,20
Jardim Planalto	3.901	4.872	R\$ 508,14
Liberdade	2.879	4.150	R\$ 362,25
Monte Castelo	7.256	8.469	R\$ 434,79
P. Exposições	2.486	3.815	R\$ 364,47
P. do Pitimbu	7.270	10.589	R\$ 1.194,24
P. dos Eucaliptos	5.875	14.363	R\$ 1.333,25
Pasg. de Areia	8.315	10.952	R\$ 342,21
Rosa dos Ventos	5.596	8.871	R\$ 532,61
Santa Tereza	4.002	4.267	R\$ 443,47
Santos Reis	7.449	7.857	R\$ 590,52
Vale do Sol	3.691	4.446	R\$ 503,52

Vista da antiga praça Presidente Roosevelt, com o “fiteiro de Zé Treco”, onde funcionou depois o Serviço de Alto Falante Augusto Severo (SAFAS) de Nivaldo Xavier. Arquivo do Diário de Natal.



192

Centro de Parnamirim no início da década de 60. Rua Ten. Ferreira Maldos, onde se realizava a feira livre, com bancas alugadas pelo comerciante Jessé Soares Souto. Foto cedida pelo jornalista Genilson Souto.



2 - Os bairros

Por cerca de três décadas - a partir do início da década de 30, com as atividades nos campos dos franceses e entre 1942 e 1945, com a II Guerra - o traçado urbano de **Parnamirim** ocupou e praticamente esteve limitado à área correspondente hoje à proximidade da lagoa de Antonio Pontes, aos bairros de Boa Esperança e Água Vermelha, ao Centro e à ex-Vila dos Sargentos e Sub-Oficiais. A expansão desse núcleo urbano inicial se deu de forma mais rápida a partir de 1959, quando o prefeito nomeado Deoclécio Marques de Lucena construiu o novo mercado em área então considerada “isolada da cidade”, além da atual avenida Brigadeiro Everaldo Breves. Um ano antes, o governo estadual havia começado as obras de melhoramento da rodovia estadual RN 1, investindo CR\$ 12.982.117,20 em terraplanagem e construção de pontes na estrada que, dando continuidade à pista construída na época da guerra pelos americanos, ligaria Natal/Parnamirim/São José do Mipibú/Goianinha e Canguaretama. Na década seguinte, o governo federal assumiu as obras, incluindo a RN 01 no projeto de rodovias federais, rebatizando-a de BR 101. Isso valorizou e impulsinou a ocupação de novas áreas.

Um dos primeiros núcleos urbanos novos, planejado para usufruir do progresso que a BR traria à cidade, foi a “Cooperativa Habitacional dos Servidores da Guarda da Aeronáutica de Natal” (COHABINAL), criada no final do ano de 1966 com a transferência do Ministério da Aeronáutica para o Banco Nacional de Habitação de um terreno de 541.939,91 metros quadrados para a construção de residências destinadas aos servidores da Base Aérea de Natal. O projeto original previa a divisão da área transferida em 788 lotes residenciais, com 15 ruas e 16 travessas, um grupo escolar,

um mercado público e uma caixa d'água. Uma vez concluído, o conjunto passaria a se chamar “Cidade Brigadeiro Eduardo Gomes”. A pedra fundamental do conjunto foi lançada em 12 de abril de 1967, durante solenidade presidida pelo comandante da Base Aérea, o coronel-aviador Paulo Salema, e na presença de todos os associados da COHABINAL.

A sede da cooperativa, presidida pelo funcionário civil Luiz Cândido Bezerra, foi instalada em um prédio da Base e seus estatutos acabaram servindo de modelo para outras cooperativas habitacionais. O problema, que o BNH encontrou, foi no projeto das obras para o conjunto. Tentativas de modificações e adaptações para adequá-lo às normas internas do BNH - que também mudavam, praticamente, a cada ano ou troca de diretores - acabaram por atrasar a construção das casas. Em 1980, somente 176 das casas projetadas estavam concluídas. As obras da 2^a e da 3^a etapa da COHABINAL se prolongaram por toda a década, mas hoje o bairro é um dos mais populosos e bem estruturados da cidade.

O segundo núcleo residencial a ser beneficiar das facilidades de transporte e infra-estrutura a partir da BR 101 foi a comunidade de Emaús. Suas primeiras casas datam do início da década de 70, quando a arquidiocese de Natal instalou, em uma área da Igreja, o convento para freiras “Irmãs do Amor Divino”. Dom Nivaldo Monte, bispo da capital, tinha terrenos particulares em Emaús e passou a desenvolver um intenso trabalho pastoral e social para a melhoria das condições de vida da comunidade. Famílias sem nenhuma posse receberam dele e da Diocese as doações dos terrenos necessários para a construção de casas. Mantendo uma granja na comunidade, onde passa os fins de semana cultivando hortas e jardins, Dom Nivaldo Monte conseguiu atrair a atenção dos poderes públicos para alguns investimentos em infra-estrutura na comunidade.

Os demais bairros de **Parnamirim** - com a exceção de Passagem de Areia, núcleo residencial mais antigo que o próprio município enquanto fez parte de Macaíba - surgiram e tomaram formas ao longo das décadas de 80 e 90, a partir do loteamento de grandes áreas sujeitas à especulação imobiliária.

3 - *Pirangi do Norte*

Piratas e contrabandistas franceses e holandeses de pau-brasil já conheciam e freqüentavam o litoral sul da capitania do Rio Grande do Norte mesmo antes do estabelecimento dos primeiros colonos portugueses no final do século XVI. Um mapa francês, elaborado em 1579 pelo cartógrafo Jacques de Vaulx de Claye, assinala o litoral do Nordeste brasileiro, entre o rio Real (Bahia) e o Maranhão. No trecho correspondente à costa potiguar estão destacados, entre outros topônimos, o *rio Pitimbou* (Pitimbu), que os franceses não distinguiam do rio Pirangi, e a indicação de que na foz daquele rio havia "um bom ancoradouro e um riacho de água doce" (*ici a bone rade et une petite rivieré deau douce*, no original). Era a área de Pirangi ou *Potte Sud*, descrita 18 anos depois por um certo capitão Cajonen, que comandava uma companhia de mercenários franceses expulsos do litoral potiguar em 1597 pelos portugueses. Associada à baía de Tabatinga, Pirangi do Sul era o local preferido para as excursões dos piratas estrangeiros que traficavam com os índios.

Nos séculos seguintes, na margem esquerda do rio, foi se fixando uma pequena vila. Em 1707, através dos autos de apuração do naufrágio de um patacho nos arrecifes da barra do Pirangi, tem-se notícia de que o senhor do lugar era o capitão Antônio Lopes Lisboa, proprietário do Sítio da Barra do Pirangi,¹ onde residia com mulher, filhos, sobrinhos e empregados.

1 - Patachos eram pequenos navios à vela, de dois mastros, comuns entre os séculos XVI a XVIII, na travessia entre a costa africana e o litoral brasileiro, sendo muito usados também na navegação costeira como navios mercantes. O "Nossa Senhora do Carmo e Todos os Santos" saiu da cidade do Porto (Portugal) com destino ao Maranhão, mas devido aos ventos contrários foi jogado contra o litoral potiguar, sobre os arrecifes da barra do rio Pirangi, na madrugada do 13 de dezembro de 1707. O episódio está descrito no livro do historiador Olavo de Medeiros Filho, "Naufrágios no Litoral Potiguar", edição do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (Natal/1988) - pp. 34-38.

No início do século XX, as famílias citadas em monografia da professora Maria da Conceição Varela Bezerra,² como pioneiras em Pirangi do Norte são a do agricultor João Moreira do Nascimento, com casa onde hoje é a pracinha do Cruzeiro; do pescador “Chico Fogo”, morador na área da sede da APURN; de João André, na duna que existia onde está o Marina Badauê; e da professora Nalva Maria de Oliveira Bezerra. A pequena comunidade subsistia da agricultura, da coleta de frutos silvestres e de pesca-rias. As mulheres fabricavam rendas de bilros e tapiocas, transportadas a pé ou em lombo de burros para serem vendidas nas feiras livres de Natal.

Sem infra-estrutura sanitária ou assistência médica - durante muitos anos, o atendimento era feito pelo doutor Candinho, homeopata que morava em Nísia Floresta e lá era procurado pelos doentes de Pirangi - a população sofria os ataques da varíola e outras doenças infecciosas. Só a partir dos anos da II Guerra Mundial, quando uma guarnição do Exército se estabeleceu em barracas para o patrulhamento das praias de Cotovelo, Pirangi e Búzios, é que a comunidade passou a conhecer algum progresso. No governo de José Augusto Varela (1947/1951) foi construído o primeiro posto de saúde e instalada a primeira escola, um barracão simples de paredes de varas e teto de palha, na esquina da pracinha do Cruzeiro. Na mesma época foi aberta a estrada Natal/Pirangi - seguindo o tracado da velha trilha de burros - ainda de terra batida, por onde passava o automóvel do senhor Abel Lira, o caminhão do engenheiro da obra, doutor Otávio Tavares, que transportava os operários, e o misto do “seu Nepó” que servia à população, mas somente às sextas-feiras quando passava, às 7h para Natal, e retornava ao meio-dia. A estrada só foi pavimentada em 1965, durante o governo

Aluízio Alves e como extensão da pista que servia à Base de Lançamentos de Foguetes da Barreira do Inferno. Todavia, já durante o governo de Silvio Pedroza (1951/1955) Pirangi do Norte ficou nacionalmente conhecida por uma reportagem na revista *O Cruzeiro* que destacava a existência do “Maior Cajueiro do Mundo”.

Para a origem do cajueiro de Pirangi existem duas versões. Uma delas atribui ao agricultor Luiz Inácio de Oliveira, um dos pioneiros daquela praia, a plantação e os primeiros cuidados com o cajueiro hoje famoso. Luiz Inácio chegou a Pirangi com a família no início do século XX, plantando vários sítios de mandioca, mangueiras, coqueiros e outras frutas. Do sítio “Cantinho”, que tinha no “Morro Vermelho” - hoje o Morro Grande - trouxe as castanhas para plantar um cajueiro no roçado de mandiocas que cultivava, mais próximo à praia. Isso por volta de 1928. Daquela castanha surgiu o tronco principal do cajueiro que, ramificando-se em outros tantos troncos secundários, formou o famoso cajueiro de Pirangi.³ A árvore, majestosa em todos os aspectos, parece ser bem mais antiga.

Em outra versão, o cajueiro nasceu da germinação acidental de sementes depositadas pela ação dos ventos, por uma cutia ou pelos pássaros no local. No Livro dos Recordes (Guiness Book), ele aparece como tendo entre 100 e 120 anos e uma copa de 8.400 metros quadrados, o equivalente a 70 cajueiros de porte normal, produzindo cerca de 60 mil cajus por ano. Na verdade, do tronco principal o cajueiro de Pirangi espalha seus ramos em direção ao solo, onde cria novas raízes e troncos secundários. Pesquisa feita pela professora Maria da Conceição Varela mostra que 80% dos turistas que visitam a praia estão interessados em conhecer o cajueiro.

3 - Esta versão é sustentada por descendentes de Luís Inácio, ainda hoje moradores e comerciantes em Pirangi do Norte.

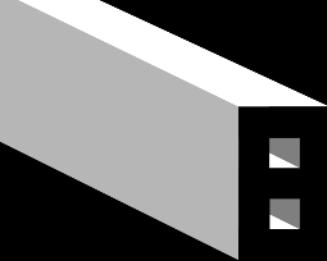
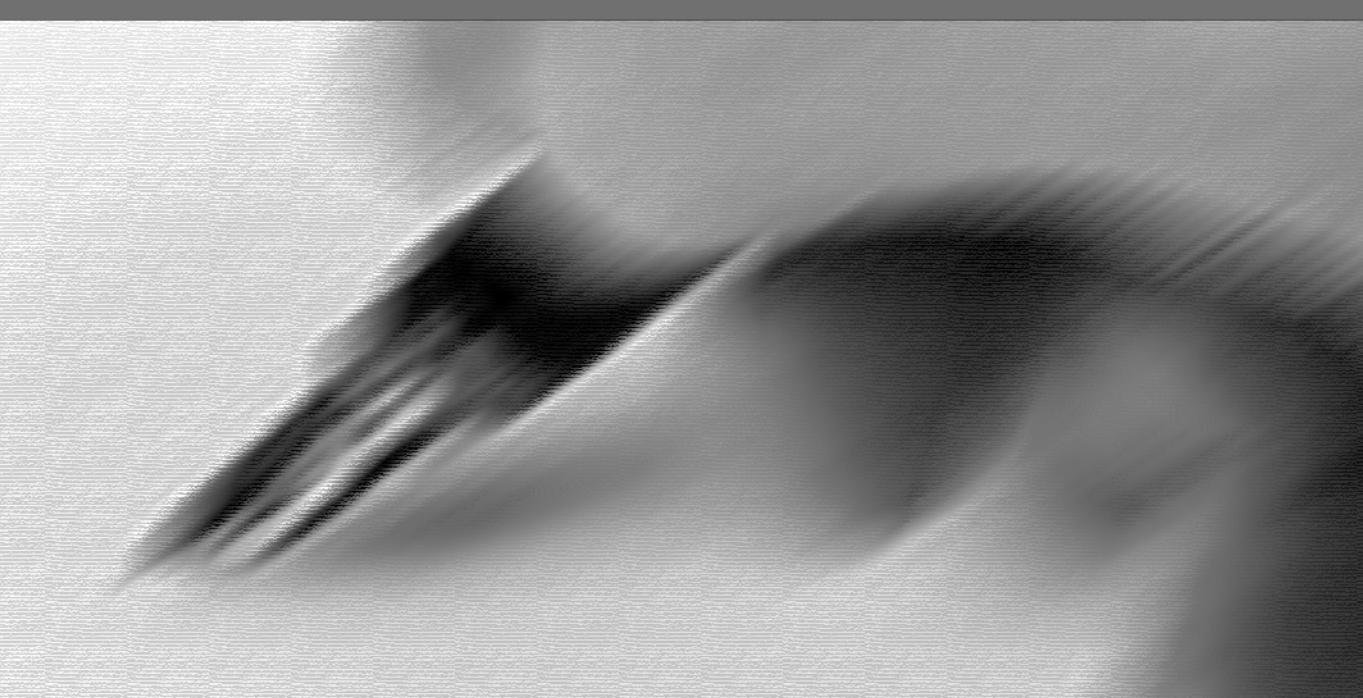
A pracinha onde tudo começou em Pirangi do Norte, ameaçada pelos novos empreendimentos imobiliários. Foto Emerson do Amaral.



O impulso decisivo para o desenvolvimento do turismo em Pirangi chegou no final da década de 60. O último governador eleito - antes dos militares acabarem com as eleições diretas nos Estados - o monsenhor Walfredo Gurgel estendeu os postes da energia de Paulo Afonso até a comunidade, aposentando o velho motor a diesel que ficava na pracinha e só tinha potência para acender umas poucas luminárias públicas.

A abertura da estrada e a energia elétrica atraíram os novos proprietários, comerciantes e profissionais liberais abastados da capital, que passaram a comprar os terrenos de antigos moradores e ocupar a área mais próxima ao litoral. A especulação imobiliária teve, como primeira consequência, a devastação ambiental de matas nativas de cajueiros e o soterramento de lagoas. O clima agradável, o aparente isolamento em relação à capital e as belezas que restaram no litoral fizeram com que, na década de 80, Pirangi do Norte despontasse como um dos mais procurados destinos turísticos, atraindo empresas que operam no setor com passeios e serviços de hotelaria. Mais recente-

mente, na década de 90, a especulação imobiliária teve um segundo surto de crescimento com a abertura da *Rota do Sol* - a duplicação e asfaltamento da estrada de acesso - e o surgimento de projetos para edifícios de apartamentos, condomínios fechados e flats.

- 
- 
- 1 - A escritura de Manoel Machado para Paul Vachet
 - 2 - O contrato para limpar o campo de Parnamirim
 - 3 - A primeira reportagem
 - 4 - A Lei de criação e a Ata Solene de instalação do município
 - 5 - Síntese do Censo IBGE/2000 em Parnamirim

Documentos
históricos e tabela
do Censo 2000



1- A Escritura de Manoel Machado para Paul Vachet

Quando o piloto francês Paul Vachet, em julho de 1927, chegou a Natal, escolheu a *planície de Parnamirim* para construir um campo de pouso que seria a cabeça de linha dos vôos da *Aeropostale* (companhia francesa de aviação civil) entre a Europa e o sul do continente americano. O terreno pertencia ao comerciante português Manuel Machado, que passou uma escritura de doação de mil metros quadrados a Vachet. A escritura histórica - verdadeira certidão de nascimento de **Parnamirim** - consta do Livro de Notas 128, às fls. 88 a 90, do Cartório de Miguel Leandro, hoje nos arquivos do Primeiro Ofício de Notas do oficial Jairo Procópio de Moura.

Escritura de doação entre vivos, conforme abaixo se declara: Saibam quantos este virem que aos vinte dias do mês de julho, do ano do Nascimento do Nosso Senhor Jesus Christo, de mil novecentos e vinte e sete, nesta cidade de Natal, Capital do Estado do Rio Grande do Norte, perante mim tabelião, compareceram em meu cartório, de um lado, como outorgante doadora a firma M. Machado & Companhia, estabelecida nesta praça; e, de outro, como outorgada donatária, a Société Franco Sudamericaine de Traveaux Publics, com sede em Paris, neste ato representada pelo seu

bastante procurador Paul Vahcet, francês, conforme procuração e substabelecimento, devidamente registrados em meu cartório, meus conhecidos e das duas testemunhas, abaixo nomeadas e assinadas, pelas próprias de que trato e dou fé. Perante essas testemunhas pela outorgante doadora, por seu representante Manuel Duarte Machado, me foi dito que, sendo senhora e possuidora de um terreno encravado na propriedade denominada PITIMBU, no município de Natal, entre os quilômetros dezesseis, mil e quatrocentos metros, e dezessete, mil e quatrocentos metros da linha férrea da Great-Western, doava o dito terreno à Sociedade acima referida. O terreno doado consta de um quadrado de mil metros de cada lado, com área total de um milhão de metros quadrados e limita-se do lado oeste com a linha férrea da Great-Western e dos outros lados Norte, Sul e Leste, com terrenos da outorgada doadora. Dá-se o valor da presente doação de dois contos de réis (2.000\$000) para efeito exclusivo do pagamento do imposto de transmissão, conforme se vê do conhecimento adiante transcripto; a doação é gratuita, não tem condição nem encargo de qualquer natureza. Apenas a donatária se compromete a facultar o uso da linha telephonica que porventura consiga da Great-Western ou Telegrapho Nacional para servir-se dos seus postes, correndo, porém, por conta da outorgante doadora as despesas que se tornarem necessárias para as suas ligações particulares ou acesso aos postes pretendidos pela outorgante doadora. O terreno ora doado não tem benfeitorias de espécie alguma. A outorgante doadora permitirá que a donatária se utilize das estradas e caminhos ou servidões já existentes para acesso ao terreno ora doado, facilitando igualmente ao Estado à construção da estrada de rodagem para comunicação direta com esta Capital, à margem da linha férrea da Grea-Western. Assim, acha-se con-

tratada com a outorgada por seu representante, para, de sua livre e espontânea vontade à outorgada doá-la gratuitamente, como efetivamente tem doad o bem deste contrato e na melhor forma de direito; e que tal doação fez à outorgada digo, fez a mesma outorgada pelo valor de acima declarado de dois contos de réis em moeda, digo, réis somente para efeito do pagamento de transmissão, transmitindo, assim, desde já, na pessoa do representante da referida outorgada donatária, até pela cláusula constitutiva, todo o seu domínio, posse, direito e ação que sobre o mesmo bem doad exerce - a outorgante doadora, para que a outorgada a possua sem reserva alguma, como sua que ficou sendo para todos os efeitos legais. E, pela outorgada donatária por seu representante me foi dito perante as mesmas testemunhas que de fato, se achava contratada com a outorgante sobre a mencionada doação a ela outorgada feita e que assim, aceita esta escritura em todos os seus termos nela redigida, do que tudo dou fé. A seguir, pelo representante da outorgada, que me foi exibido o documento do teor seguinte, o qual passo a transcrever: F. nº 202 - Rio Grande do Norte: Departamento da Fazenda e do tesouro - Exercício de 1927 - A folha do livro Caixa de Receita e Despesa do exercício de 1927, fica debitado o Administrador da Recebedoria na importância de Réis 288\$100 que entregou a Société Franco Sudamericaine de Traveaux Publics sobre 2.000\$000, valor de um terreno doado pela firma M. Machado & Cia, situado em Pitimbu, entre quilômetros 16,400 e 15,400, á margem da Estrada de Ferro da Great-Western, sendo: 12% 240\$000 20% adicionais 48\$000. Expediente \$100 - Soma 288\$100 - Recebedoria de Rendas Estaduais do Município de Natal, Estado do Rio Grande do Norte, 20 de julho de 1927. O Administrado, Aldo Fernandes. O Escrivão - Doutor

(Carimbo da Recebedoria de Rendas Estaduais). Nada mais se continha o dito documento acima tanscripto do que dou fé. E assim juntos e contratados me pediram lhes fizesse esta escritura que depois de lida por mim Tabelião público substituto e achada conforme às partes e testemunhas José Lucas Garcia e Rosemilo Robinson Silva, de mim também conhecidas e residentes nesta Capital com elas assinam, declarando em tempo a forma outorgante doadora que se reserva o direito de utilizar-se do desvio da estrada de ferro que porventura a outorgada donatária venha a obter para o campo de aviação, sem prejuízo dos serviços da mesma outorgada donatária, com o que esta declarou estar de pleno acordo, bem como que a procuração e substabelecimento acima referidos acham-se registrados no livro número 2-A de Títulos e Documentos S, sob numero 603, 604 e 605, na página 67 a 71 do respectivo livro. E eu, Chrispim Leandro, Tabelião Público substituto, a escrevi, subscrevo e assino. (aa) - M. Machado & Companhia - Paul Vachet - José Lucas Garcia - Rosemilo Robinson Silva. Natal, 20 de julho de 1927). (a) Chrispim Leandro.

2 - O Contrato para limpar o campo de Parnamirim

Ao fazer a doação do terreno necessário para a Aeropostale estabelecer um campo de aviação em Natal, em área que fazia parte do Engenho Pitimbu e era conhecida como a planície de Parnamirim, Manuel Machado acertou outras formas de ganhar, além do acesso à linha telefônica e a um possível desvio na estrada de ferro da Great-Western (especificado na escritura de doação): assinou com Paul Vachet, o representante da companhia francesa de aviação, um contrato para realizar as primeiras obras no terreno do campo. O contrato foi acertado e registrado no mesmo dia

da doação, perante o mesmo tabelião. A integra deste documento está no livro *História da Aviação no Rio Grande do Norte*, de Paulo Pinheiro de Viveiros (pág. 226).

Escritura de locação de obras, conforme abaixo se declara:

Saibam quantos esta virem, que, aos vinte e um dias do mês de julho do ano do Nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo, de mil novecentos e vinte e sete, nesta cidade de Natal, capital do Estado do Rio Grande do Norte, perante mim tabelião, compareceram em meu cartório, de uma parte, como outorgantes empreiteiros os senhores M. Machado & Companhia, comerciantes, residentes nesta mesma cidade, e de outra, como outorgada proprietária, a Société Franco Sudamericaïne de Traveaux Publics, com sede em Paris e neste ato representada pelo seu bastante procurador Senhor Paul Vachet, casado, francês, conforme instrumento de procuração devidamente registrado em cartório. Disseram haver combinado entre si o presente contrato de locação de obra que reduziam a escritura pública para se reger pelas seguintes cláusulas e condições: PRIMEIRA: Os outorgantes empreiteiros M. Machado & Companhia se obrigam de preparar o campo de aviação de propriedade da outorgada proprietária, no lugar Parnamirim, da propriedade Pitimbu, neste município, conforme escritura de doação feita em minhas notas em data de ontem. SEGUNDA: O campo aludido tem uma área de um milhão de metros quadrados, representada por um quadrado com mil metros de cada lado, entre os quilômetros 16,400 e 17,400 da linha férrea da Great-Western. TERCEIRA: O preparo da área total do campo comprehende os seguintes trabalhos: a) cortar e destocar todas as árvores e arbustos existentes; b) capinar toda a área de modo que o campo fique perfeitamente

limpo e desembaraçado; c) nivelar todos os montículos e tapar todos os buracos na totalidade da dita área, de maneira que o campo fique perfeitamente liso e plano. QUARTA: Os outorgantes empreiteiros se obrigam a fazer todos os serviços acima discriminados no prazo máximo de noventa dias, a contar da assinatura deste contrato. QUINTA: A outorgante proprietária se obriga apagar aos outorgantes empreiteiros o preço ajustado de doze contos de reis (12.000\$000), por todos os serviços constantes deste contrato, devendo o respectivo pagamento ser efetuado de uma só vez, por ocasião do término dos trabalhos e entrega do campo devidamente beneficiado como acima ficou dito, dentro do prazo estipulado na cláusula anterior. De como assim o disseram, outorgaram e aceitaram, de tudo dou fé e me pediram lhes fizesse em minhas notas esta escritura, que depois de lida e achada conforme, na presença das testemunhas José Lucas Garcia e Rosemíro Robinson Silva. Natal, 20 de julho de 1927. O Tabelião Públíco Substituto (ilegível) Chrispim Leandro.

3 - A primeira reportagem

A Outra Cidade de Parnamirim Rivaldo Pinheiro

(A República - edição do dia 05 de dezembro de 1944)

Além dos limites da grande base aérea de Parnamirim existe um núcleo de população superior a muitas vilas e cidades assim pomposamente rotuladas por aí afora. Com efeito, à margem da estrada de ferro, e, desgraçadamente, até agora à margem também dos cuidados dos poderes públicos, ergue-se por ali um povoado cheio de gente ativa que desenvolve um esforço progressista

digno de maiores estímulos e que está a requerer uma série de providências capazes de reparar certas falhas e ampará-lo na sua rápida marcha para o futuro. A cidade de Parnamirim (pois, inevitavelmente, esse próspero núcleo de população dentro em breve estará convertido numa verdadeira cidade), reúne em condições de habitabilidade relativamente boas nada menos de quinhentas casas residenciais, além de incontáveis palhoças e mocambos, excluídas ainda algumas dezenas de edifícios comerciais. Calculando-se que cada uma dessas quinhentas casas abriga, em média, cinco pessoas - o que é, para ali, um cálculo muito baixo - verifica-se que a população de Parnamirim não é absolutamente inferior a 2.500 habitantes. E a um povoado como esse, o índice de progresso espantoso como o que realmente nele se verifica (não devemos esquecer que o povoado não conta com mais de três ou quatro anos de existência), não podem os poderes públicos deixar de dispensar a sua atenção e distribuir os benefícios da ordem, assegurados pela presença da autoridade.

No domingo passado, o prefeito Dr. José Varela, conforme pude saber ali no mesmo dia, acompanhado de funcionários da Prefeitura, esteve visitando Parnamirim, especialmente convidado por uma comissão de pessoas representativas da população local. Creio que não foi menor do que a minha surpresa que ele deve ter tido, ao entrar em contato com aquele povo numeroso e dinâmico. O Dr. José Varela deve ter visto, como eu tive ocasião de ver, elegantes casas particulares cujo valor se eleva de 20 a 30 mil cruzeiros, e até a mais do que isto; casas comerciais enfileiradas ao longo de calçadas, como um eloquente índice de riqueza, da atividade e do progresso da iluminação pública recém-inaugurada graças ao esforço e ao empenho dos seus habitantes.

Aliás, a história da iluminação elétrica que se inaugurou em Parnamirim há pouco mais de uma semana, merece uma referência particular. Depois de se haver resolvido pleitear o benefício da iluminação elétrica para a localização e obtê-lo à custa de qualquer sacrifício, uma comissão composta dos homens principais que ali residem veio a Natal solicitar da Cia. Força e Luz a extensão dos necessários fios condutores. A empresa, porém, não poderia arcar com tantas despesas para tão poucas vantagens como as que lhe ofereciam. A comissão voltou a Parnamirim com uma espécie de contra-proposta. E no dia seguinte o povo foi para o mato derrubar madeiras que se prestassem à improvisação dos postes indispensáveis. Levantou-se uma subscrição para certas despesas, por meio da qual rapidamente se obteve a quantia de 20 mil cruzeiros que se fazia precisa. Houve quem passasse três dias consecutivos no mato, no trabalho de obter a madeira para os postes da iluminação pública. O certo é que daí a alguns dias os fios estavam chegando a Parnamirim. E quem tivesse a curiosidade de reparar uma semana depois verificaria que um elevado número de proprietários já estava pagando mensalmente a taxa de luz, cobrada por aquela empresa, pois são muitas as dezenas de casas já agora providas de instalações elétricas e das quais saem para as ruas largas as sonoras harmonias do rádio.

Agora, porém, estão seguros os moradores de Parnamirim de que, como conseqüência da visita do prefeito José Varela, ali se fará em breve sentir a ação da Prefeitura, assim como de outras autoridades do Estado. Isto se justifica perfeitamente, com a existência ali de uma feira relativamente movimentada, inúmeras casas de comércio, e até mesmo um açougue. Conforme salientam com orgulho os seus habitantes, procurando pôr em evidência a índole ordei-

ra e pacífica do povo, não há em Parnamirim qualquer autoridade policial, razão mais poderosa para que seja ali instalada, a fim de assegurar esta situação atual.

O povo de Parnamirim não se recusa a concorrer legalmente para a arrecadação pública.

Apesar do inteiro desconhecimento em que Parnamirim tem permanecido, as suas ruas têm sido abertas com certa semitria, e não é de todo condenável o arranjo das suas casas. Agora mesmo foi construído um prédio destinado a uma escola primária, sem que o governo, ao que pude saber, houvesse entrado com qualquer importância para essa obra.

Felizmente, ainda o crime não encontra ambiente em Parnamirim.

4 - A Lei de Criação e a Ata da Sessão Solene de Instalação do Município

211

Criado em 17 de dezembro de 1958, pela lei nº 2.325 proposta pelo deputado Gastão Mariz e sancionada pelo governador Dinarte Mariz, o município de **Parnamirim** não tinha os limites atuais. A área da Base Aérea, por intervenção do prefeito Djalma Maranhão, continuou pertencente ao município de Natal, e Passagem de Areia, núcleo populacional mais antigo que a própria sede do novo município, ainda era parte de Macaíba. A lei 2.325 fazia parte de um “lote de emancipações” criando mais 13 municípios, assinado pelo governador naquele mês. Além de **Parnamirim**, em dezembro de 1958, o governador Dinarte Mariz emancipou os municípios de Baía Formosa, Barcelona, Bento Fernandes, José da Penha, Lajes Pintada, Maxaranguape, São Bento do Trairi, São Fernando, São Gonçalo do Amarante, Senador Elói de Souza, Serra de São Bento, Sítio Novo e Tangará.

Lei nº 2.325 de 17 de Dezembro de 1958 (Cria do município de Parnamirim)

O Governador do Estado do Rio Grande do Norte:

Faço saber que o Poder Legislativo decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Artigo 1º - Fica criado o município de Parnamirim, constituído do atual distrito do mesmo nome.

Artigo 2º - A linha divisória do novo município será a do atual distrito, assim limitado: Ao Norte e Leste, partindo do limite do município de Macaíba, no ponto distante 500 metros ao Norte do Sítio Peixe Boi, segue por essa linha até o cruzamento da Estrada de Ferro Natal-Recife; daí segue por essa linha até o cruzamento da estrada de rodagem Parnamirim-Jiqui; segue por esta estrada, em linha reta, continuando nesta direção até a orla marítima, seguindo por essa orla até alcançar o limite do município de Nizia Floresta e, em seguida, do município de São José de Mipibu, até alcançar o ponto de intercessão com o município de Macaíba, entre o ponto de intercessão com o município de São José de Mipibú, até o ponto de início do limite Norte.

Artigo 3º - Fica elevada à cidade, a Vila de Parnamirim, que será sede do município.

Artigo 4º - É criado o termo judiciário de Parnamirim, pertencente à Comarca de Natal.

Artigo 5º - O Prefeito de Parnamirim de livre nomeação do governador do Estado, até que sejam realizadas as eleições para os cargos de Prefeito, Vice-Prefeito e Vereadores.

Artigo 6º - Esta Lei entrará em vigor a 1º de janeiro de 1959, revogadas as disposições em contrário.

Natal, 17 de dezembro de 1958, 70º da República

a) Dinarte de Medeiros Mariz

b) Anselmo Pegado Cortez

Como determinava a lei, a instalação do novo município ocorreu 24 dias depois da promulgação do decreto de emancipação, em sessão solene nas dependências do Grupo Escolar “Presidente Roosevelt”, com a presença de várias autoridades e lideranças políticas e comunitárias da cidade. O discurso de saudação foi proferido pelo juiz de Direito da 1ª Vara, da Comarca de Natal, Rosemíro Robinson Silva, o mesmo que - 31 anos antes - havia testemunhado a doação do terreno para a construção do campo de aviação que daria origem a cidade de **Parnamirim**. A ata foi redigida pelo tabelião Otávio Gomes de Castro.

Aos 10 (dez) de Janeiro de mil novecentos e cinqüenta e nove (1959), pelas 15.30 horas no edifício do Grupo Escolar “Presidente Roosevelt”, nesta cidade de Parnamirim, do Estado do Rio Grande do Norte, sob a presidência do Exmoº. Sr. Governador do Estado; DINARTE DE MEDEIROS MARIZ, na forma da lei, reuniram-se em sessão solene, as autoridades e pessoas gradas, com numerosa assistência popular, para o fim de declarar efetivamente instalado o município de Parnamirim, criado pela lei nº 2.325 de 17-12-58.

Aberta a sessão, de pé toda a assistência, foi concedida pelo sr. Presidente a palavra ao Exmº. Sr. Dr. Rosemíro Robinson Silva, M. Juiz de Direito da 1ª Vara, da Comarca de Natal, que deu por instalado o município de PARNA MIRIM, na forma da lei, de acordo com o rito previsto, tendo em mira a salvaguarda jurídica dos interesses do povo, a tradição histórica da Nação, e a solidariedade que deve unir todos os brasileiros, tudo de acordo com a lei 2.325 de 17-12-1958.

A nova unidade municipal tem por Sede esta localidade, que recebeu forma de cidade. Assim ficou registrada na história Pátria, para o conhecimento de todos os brasileiros e perpétua lembrança das gerações vindouras. Terminadas as palavras do Dr. Rosemíro Robinson Silva, ouve prolongada salva de palmas, festejando as palavras inaugurais. Sentando a seguir à mesa, o Sr. Presidente facultou a palavra a quem quisesse usar. Tendo usado da palavra o Sr. Josafá Sisino Machado, que proferiu expressiva a locução alusiva aos fins e ao sentido da solenidade, sendo calorosamente aplaudido. O Sr. Presidente a seguir agradeceu a assistência o seu comparecimento, cujo alto significado cívico inautese (sic), declarando encerrada a sessão. Terminada a solenidade, foi assinada a presente pelo Sr. Presidente, o Sr. Governador Dinarte de Medeiros Mariz, o Sr. Dr. Rosemíro Robinson Silva e demais autoridades. Eu, Otávio Gomes de Castro, oficial do Registro Civil, funcionando como secretário ad-hoc, escrevi esta ata, cuja realização aqui se registra.

Cidade de PARNAMIRIM, 10 de Janeiro de 1959.

5 - SÍNTESE DO CENSO IBGE/ 2000 EM PARNAMIRIM

Pessoas residentes - 2000	124.690	habitantes
Homens residentes - 2000	60.533	habitantes
Mulheres residentes - 2000	64.157	habitantes
Pessoas residentes - 10 anos ou mais de idade - alfabetizada 2000	85.466	habitantes
Domicílios particulares permanentes - 2000	31.790	domicílios

Domicílios particulares permanentes - com banheiro ou sanitário - esgotamento sanitário - rede geral 2000	300	domicílios
Domicílios particulares permanentes - forma de abastecimento de água - rede geral - 2000	30.471	domicílios
Domicílios particulares permanentes - destino de lixo coletado - 2000	28.776	domicílios
Hospitais - 2000	3	hospitais
Leitos hospitalares - 2000	87	leitos
Unidades ambulatoriais - 1999	31	unidades
Matrículas - ensino fundamental - 2000	21.421	matrículas
Matrículas - ensino médio - 2000	4.512	matrículas
Estabelecimentos de ensino fundamental - 2000	48	estabelecimentos de ensino
Estabelecimentos de ensino médio - 2000	11	estabelecimentos de ensino
Eleição municipal - eleitores - 2000	56.953	eleitores
Nascidos vivos - registros no ano - lugar do registro - 1998	2.666	pessoas
Casamentos - registros no ano - lugar do registro - 1998	437	pessoas
Óbitos - ocorridos e registrados no ano - lugar do registro - 1998	255	pessoas
Separações judiciais - registros no ano - lugar da ação do processo - 1998	33	pessoas
Empresas com CNPJ atuantes - unidade territorial - 1998	1.562	empresas

Pessoal ocupado - unidades locais - 1998	12.023	Pess.ocupadas
Agências bancárias - 2000	3	agências
Valor do Fundo de Participação dos Municípios - FPM - 2000	5.864.928,82	reais
Valor do Imposto Territorial Rural - ITR - 2000	4.035,76	reais
População residente - 1991	63.312	habitantes
População residente - 1996	86.177	habitantes

Bibliografia

Capítulo I

CASCUDO, Luís da Câmara - Historia do Rio Grande do Norte - 2^a edição - Achiamé/Fundação José Augusto - Natal 1984

CASCUDO, Luís da Câmara - Nomes da Terra - História, Geografia e Toponímia do Rio Grande do Norte - Fundação José Augusto - Natal 1968

217

MONTEIRO, Denise Mattos - Introdução à História do Rio Grande do Norte - EDUFRN - Natal 2000

BUENO, Silveira - Vocabulário Tupi-guarani/Português - 6^a edição - Éfeta Editora - São Paulo - 1998

CARDOSO, Rejane (coordenação editorial) - 400 Nomes de Natal - Prefeitura de Natal - 2000

VINGT-UN, Rosado - Sesmarias do Rio Grande do Norte vol. I a V - Coleção Mossoroense Série C - Fundação Vingt-un Rosado/Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte - Natal 2000

IDEMA - Informativo Municipal de Parnamirim - Idema - Natal 1999 - Bacias Hidrográficas do Rio Grande do Norte - Idec - Natal 1985".

Capítulo II

ASOCIACIÓN de AMIGOS de la AERONÁUTICA - Los pioneros del correo aereo - Exposición Gráfica del Primer Vuelo Comercial de España - site oficial na Internet: www.bcnet.upc.es/aeromuseo/historia/latecoere.

SAINT-EXUPERY, Antoine de - La Grande Aventure de L'Aéropostale - site oficial na Internet/www.saint-exupery.org.

CASCUDO, Luís da Câmara - Nomes da Terra - História, Geografia e Toponímia do Rio Grande do Norte - Fundação José Augusto - 1968 - Acta Diurna - Jornal A República de 06/10/1943 - Natal/RN.

VIVEIROS, Paulo Pinheiro de - História da Aviação no Rio Grande do Norte - 1º Volume - Editora Universitária/ UFRN - 1974.

MEDEIROS, José Augusto Bezerra de - em DOCUMENTOS POTIGUARES 16 - Dir. de Leonardo Heydmann Barata - Fundação José Augusto/Senado Federal - Natal/ Rio de Janeiro - 1984.

MEDEIROS, Tarcísio - Estudos de História do Rio Grande do Norte - Edição do autor - Natal/2001.

Capítulo III

COSTA, Fernando Hipólyto - História da Base Aérea de Natal - Editora Universitária/UFRN - Natal/1980.

MELO, Protásio Pinheiro de - Contribuição Norte-Americana à Vida Natalense - edição do autor - Brasília/1993.

VIVEIROS, Paulo Pinheiro de - História da Aviação no Rio Grande do Norte - 1º Volume - Editora Universitária/UFRN - 1974.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda - Impacto Urbano de uma Base Militar: A Mobilização Militar em Natal Durante a 2ª Grande Guerra - monografia da coleção Humanas Letras - Cooperativa Cultural e Universitária/UFRN - Natal/1995.

219

ALVES, Aluízio - *O Começo da Barreira do Inferno* - Jornal Tribuna do Norte - 10 de outubro de 1995, página 10 - Natal/RN.

SOUZA, Itamar de - *Eduardo Gomes* - FJA/Centro de Pesquisa Juvenal Lamartine - Natal/RN - 1981.

MEDEIROS, José Geraldo Rodrigues de - *Parnamirim, a cidade que mais cresce/Estudos sociais do município de Parnamirim* - ed. do autor - Natal/RN.

Capítulo IV

HOLANDA, Sergio Buarque - *Raízes do Brasil* - Companhia das Letras - 26ª edição - São Paulo/1995.

ASSOCIACIÓN DE AMIGOS DE LA AERONÁUTICA
- Los pioneros del correo aereo - Exposición Gráfica del Primer Vuelo Comercial de España - site oficial na Internet/www.bcnet.upc.es/aeromuseo/historia/latecoere.

COSTA, Fernando Hipólyto - História da Base Aérea de Natal - Editora Universitária/UFRN - Natal/1980.

SOUZA, Itamar de - *Eduardo Gomes* - FJA/Centro de Pesquisa Juvenal Lamartine - Natal/RN - 1981.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda - Impacto Urbano de uma Base Militar: A Mobilização Militar em Natal Durante a 2^a Grande Guerra - monografia da coleção Humanas Letras - Cooperativa Cultural e Universitária/UFRN - Natal/1995.

220

PARNAMIRIM NOTÍCIAS - *Entrevista com Miriam Palhares, edição de 5 a 20 de julho/2001.*

MEDEIROS, Marciano - Retratos de Parnamirim vol. 1 - Edição da PMP - Parnamirim/2002.

Capítulo V

SOUZA, Itamar de - *Eduardo Gomes* - FJA/Centro de Pesquisa Juvenal Lamartine - Natal/RN - 1981.

GOMES, Nivaldo Xavier - Nos Tempos da Boca de Ferro - inédito.

A REPÚBLICA - Coleção do jornal no Instituto Histórico e Geográfico do RGN - Outubro a Dezembro de 1958.

JORNAL DE NATAL - idem.

TRIBUNA DO NORTE - Coleção do jornal no Setor de Pesquisas da TN - Dezembro de 1958/ Outubro a Dezembro de 1959 e Junho a Agosto de 1987.

DIARIO DE NATAL - Coleção do jornal de Junho de 1976 e Junho/Agosto de 1987.

MEDEIROS, Marciano - Retratos de Parnamirim vol. 1 - Edição da PMP - Parnamirim/2002.

Capítulo VI

CASCUDO, Luís da Câmara - *O Livro das Velhas Figuras, vol. I. Edição do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte - Natal/1974 - História do Rio Grande do Norte. Edição do Ministério da Educação e Cultura/Serviço de Documentação - Rio de Janeiro/1955.*

221

MONTEIRO, Denise Mattos - *Introdução à História do Rio Grande do Norte. Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - Natal/2000.*

CALDEIRA, Jorge - *A Nação Mercantilista. Editora 34 - São Paulo/1998*

PEIXOTO, Carlos (Ernesto Lardner) - Jovino Barreto - Os Empresário, vol 5. Série Gente Potiguar III - editora Diário de Natal/RN - 2002.

TRINDADE, Maria Raimunda da Silva - *Fatores Determinantes da Crescente Localização Industrial no Município*

de Parnamirim/RN - UFRN/CCS - 1988.

BARROS, Éster Lira de Lima - *Perfil da Evolução Urbana de Parnamirim/RN - UFRN/Deptº de Geografia - sem data.*

CAPÍTULO VI

IBGE - Relatório do Censo Populacional de 2002.

MEDEIROS, Marciano - Retratos de Parnamirim vol. 1 - Edição da PMP - Parnamirim/2002.

COSTA, Fernando Hipólyto - História da Base Aérea de Natal- Editora Universitária/UFRN - Natal/1980.

FILHO, Olavo de Medeiros - Notas para a História do Rio Grande do Norte - Editora do Centro Universitário de João Pessoa/PB - 2001.

BEZERRA, Maria da Conceição Varela - Pirangi do Norte: a produção e o consumo do espaço para o turismo - Monografia para o curso de Especialização em Ensino Fundamental/ Programa de Pós Graduação da UFRN - Natal/2001.

"As origens urbanas de Parnamirim estão associadas aos planos comerciais da *Compagnie Generale Aéropostale*, companhia francesa de aviação comercial. Foi a partir da instalação do campo de pouso em 1927, que se iniciou o povoamento da área onde hoje está o núcleo central da cidade. O impulso decisivo para a expansão demográfica só se faria sentir durante a II Guerra Mundial com a transformação do antigo campo em uma Base Aérea de grande importância estratégica para a vitória dos Aliados contra o Nazismo no Norte da África e no Sul da Europa."



Este livro foi composto na fonte Aldus Roman, corpo 13/16,4 e impresso em papel off-set 90g, na Impressão Gráfica e Editora Ltda, à Av. Maria Lacerda Montenegro, 03, Parnamirim, no mês de março de 2003.

