



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS III – GUARABIRA/PB
CENTRO DE HUMANIDADES – CH
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA – DG
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

WERLLEN FRANKLIN DOS SANTOS SILVA

**A GEOPOLÍTICA NO CONTEXTO MUNICIPAL DE NATAL/PARNAMIRIM – RN:
UMA ANÁLISE GEOHISTÓRICA SOBRE AVIAÇÃO E O SEU PAPEL
ESTRATÉGICO DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.**

**Guarabira/PB
2022**

WERLLEN FRANKLIN DOS SANTOS SILVA

**A GEOPOLÍTICA NO CONTEXTO MUNICIPAL DE NATAL/PARNAMIRIM – RN:
UMA ANÁLISE GEOHISTÓRICA SOBRE AVIAÇÃO E O SEU PAPEL
ESTRATÉGICO DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC – monografia) apresentado no Curso de Licenciatura Plena em Geografia, na Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Linha de Pesquisa: Poder Local e Organização do Espaço.

Orientador: Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto

**Guarabira/PB
2022**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586g Silva, Werlen Franklin dos Santos.
A geopolítica no contexto municipal de Natal/Parnamirim - RN [manuscrito] : uma análise geohistórica sobre aviação e o seu papel estratégico durante a segunda guerra mundial / Werlen Franklin dos Santos Silva. - 2022.
80 p. : il. colorido.

Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2022.
"Orientação : Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto ,
Coordenação do Curso de Geografia - CH."

1. Geopolítica. 2. Geohistória. 3. Aviação. 4. Parnamirim. I.
Título

21. ed. CDD 320.12

WERLLEN FRANKLIN DOS SANTOS SILVA

**A GEOPOLÍTICA NO CONTEXTO MUNICIPAL DE NATAL/PARNAMIRIM – RN:
UMA ANÁLISE GEOHISTÓRICA SOBRE AVIAÇÃO E O SEU PAPEL
ESTRATÉGICO DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC – monografia) apresentado no Curso de Licenciatura Plena em Geografia, na Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Aprovado em: 14 / 10 / 2022

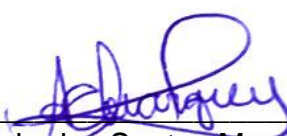
BANCA EXAMINADORA:



Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto UEPB/CH/DG
Orientador (Doutor em Sociologia pela UFPB/UFCG)



Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues UEPB/CH/DG
Examinador (Doutor em Geografia pela UFRN/PPGE)



Profª. Ms. Ana Carla dos Santos Marques UEPB/CH/DG
Examinadora (Mestre em Geografia pela UFRN)

Dedico este trabalho aos meus pais Elias e Josidete por sempre me incentivar nos meus estudos. Como também, a todos os potiguares, em especial, aos natalenses e aos parnamirinoses que, poderão resgatar um pouco da nossa história através dos acontecimentos Geopolíticos durante o período da Segunda Guerra Mundial no Estado do Rio Grande do Norte - RN.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, por mais uma conquista em minha vida, porque eu sei que sem ele, nada seria. Me dando forças para enfrentar os momentos de dificuldade durante a minha jornada acadêmica, que muitas das vezes, me fizeram pensar em desistir. Mas por meio da minha fé, me mostrou que eu era capaz de continuar e seguir em frente, me dando forças e ânimo para que fosse possível chegar no momento final da graduação.

Em seguida, quero agradecer a pessoa mais especial em minha vida, que é a minha mãe Josidete dos Santos que desde o início, sempre me apoiou e incentivou os meus estudos. Uma pessoa que sempre acreditou na minha capacidade de chegar aonde eu quero para minha vida, acreditando no meu potencial e não permitindo que eu desistisse nos momentos de angústias e receios.

E ao meu pai, Elias Franklin por onde quer que ele esteja na presença de Deus, sei que está me guiando e me protegendo de todo o mal, tenho certeza de que ele está se sentindo orgulhoso de mim. Nesse sentido, essa formação vai para o senhor também, uma pessoa amável que também sempre incentivou nos meus estudos e que fazia questão de me deixar e me pegar na escola.

Quero agradecer aos meus familiares também, que me ajudaram de alguma forma, através do apoio e incentivo durante todo o processo acadêmico, mas em especial, aos meus avós maternos, Dezilda Ramos e Antônio Jorge que me deram suporte alimentício quando precisei e principalmente me cobrando dos horários para poder ir estudar na universidade.

Logo, gostaria de agradecer também, aos meus colegas/amigos de sala de aula que compartilhamos os momentos bons e ruins no processo de formação acadêmica, durante os longos períodos de quatro anos e meio. Mas ficará guardado na memória das lembranças de cada um de vocês, das risadas e brincadeiras que a gente fazíamos juntos, das trocas de conhecimentos e de vivências partilhadas.

Por fim, agradecer ao corpo docente do Curso de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba – Campus III, que contribuíram ao longo de toda a minha jornada de formação. Dessa forma, agradeço ao meu orientador, o Dr. Belarmino Mariano Neto, pelo seu entusiasmo em colaborar com o meu tema e dedicar-se parte do seu tempo em ajudar na elaboração deste meu trabalho de conclusão e banca examinadora que contribuíram para o aperfeiçoamento da pesquisa.

“Os mortos recebem mais flores do que os vivos, porque o remoço é mais forte que a gratidão.”

Anne Frank.

N° 43: Licenciatura Plena em Geografia.

TÍTULO DO TRABALHO: “A GEOPOLÍTICA NO CONTEXTO MUNICIPAL DE NATAL/PARNAMIRIM – RN: UMA ANÁLISE GEOHISTÓRICA SOBRE AVIAÇÃO E O SEU PAPEL ESTRATÉGICO DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL”.

LINHA DE PESQUISA: Poder Local e Organização do Espaço.

AUTOR(A): Werllen Franklin dos Santos Silva – Matrícula: 172430755.

ORIENTADOR: Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto (UEPB/CH/DG).

EXAMINADORES: Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues (UEPB/CH/DG)

Prof^a. Ms. Ana Carla dos Santos Marques (UEPB/CH/DG).

RESUMO

Em virtude da instalação da base aérea militar dos norte-americanos no Brasil, cuja sua localização está presente nos limites municipais de Natal e Parnamirim – RN. A monografia em questão, buscou analisar a constituição política e territorial a partir de uma abordagem qualitativa que permitiu determinar alguns dos pontos mais importantes para o desenvolvimento desta pesquisa. Com propósito de correlacionar uma fundamentação teórica, nas perspectivas da geografia política de Castro (2005), do território de Raffestin (1993) em meio a geografia crítica de Vesentini (1988), sobretudo, nos aspectos da apropriação da historicidade cultural de Haesbaert (2004). Nesse sentido, o trabalho de conclusão de curso contou com diversos levantamentos de materiais bibliográficos e documentais, como também, das análises audiovisuais, fotográficas e do próprio estudo de campo que, auxiliaram na compreensão dos acontecimentos sobre os aspectos políticos do território local da época e na organização socioespacial sob as principais influências estadunidenses em meio ao seu contato direto com a população potiguar. Portanto, o estudo procurou saber, não apenas o papel que influenciaram para conquista da guerra, mas também, das influências que ocorriam na dinâmica governamental dos municípios e na aculturação da população da época, bem como, o contexto geohistórico da aviação comercial durante o período entreguerras. A fim de compreender os acontecimentos que antecederam a Segunda Guerra Mundial, ressaltando o estado do Rio Grande do Norte, com intuito de exploração e descobrimento para o campo de Parnamirim, servindo primeiramente como aeródromo e, posteriormente, como base militar na década de quarenta. Oferecendo assim, um embasamento geográfico e histórico, ou seja, Geohistória para corroborar com os resultados desta pesquisa.

Palavras Chave: Geopolítica; Geohistória; Aviação; Parnamirim.

N° 43: Full Degree in Geography.

JOB TITLE: “GEOPOLITICS IN THE MUNICIPAL CONTEXT OF NATAL/PARNAMIRIM – RN: A GEHISTORY ANALYSIS ON AVIATION AND ITS STRATEGIC ROLE DURING THE SECOND WORLD WAR.”.

RESEARCH LINE: Local Power and Space Organization.

AUTHOR: Werllen Franklin dos Santos Silva – Registration: 172430755.

ADVISOR: Prof. Dr. Belarmino Mariano Neto (UEPB/CH/DG).

EXAMINERS: Prof. Dr. Leandro Paiva do Monte Rodrigues (UEPB/CH/DG)

Prof^a. Ms. Ana Carla dos Santos Marques (UEPB/CH/DG).

ABSTRACT

Due to the installation of the American military air base in Brazil, whose location is present in the municipal limits of Natal and Parnamirim - RN. The monograph in question sought to analyze the political and territorial constitution from a qualitative approach that allowed us to determine some of the most important points for the development of this research. With the purpose of correlating a theoretical foundation, in the perspectives of Castro's political geography (2005), of Raffestin's territory (1993) in the midst of Vesentini's (1988) critical geography, above all, in the aspects of the appropriation of cultural historicity by Haesbaert (2004).). In this sense, the course conclusion work had several surveys of bibliographic and documentary materials, as well as audiovisual, photographic analyzes and the field study itself, which helped in the understanding of the events on the political aspects of the local territory at the time and in the socio-spatial organization under the main American influences in the midst of their direct contact with the Potiguar population. Therefore, the study sought to know, not only the role that influenced the conquest of the war, but also the influences that occurred in the governmental dynamics of the municipalities and in the acculturation of the population of the time, as well as the geohistorical context of commercial aviation during the period. interwars. In order to understand the events that preceded the Second World War, highlighting the state of Rio Grande do Norte, with the aim of exploring and discovering the Parnamirim field, first serving as an airfield and, later, as a military base in the forties. Thus offering a geographic and historical basis, that is, Geohistory to corroborate the results of this research.

Keywords: Keywords: Geopolitics; Geohistory; Aviation; Parnamirim.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Os teatros de operações utilizados pelo exército norte-americanos...	21
Figura 02: Mapa da posição geográfica do Rio Grande do Norte.....	25
Figura 03: Estado do Rio Grande do Norte destacando os municípios de Natal e Parnamirim.....	26
Figura 04: Localização Municipal de Natal – RN.....	27
Figura 05: Localização Municipal de Parnamirim – RN.....	27
Figura 06: Mapa mundo do ponto geoestratégico servindo de trampolim para os norte-americanos.....	28
Figura 07: Estrutura Geológica do Rio Grande do Norte.....	29
Figura 08: Avião da <i>Latécoère</i> após aterrissar na praia da Redinha - Natal, no ano de 1927.....	33
Figura 09: Vista aérea do aeródromo de Parnamirim, delimitado pela estrada carroçável e ao lado as construções da companhia <i>Aéropostale (Air France)</i>	37
Figura 10: O hangar da <i>Aéropostale</i> em construção e sua finalização – Parnamirim, 1927.....	38
Figura 11: A torre de rádio e o chalé para abrigar os pilotos.....	38
Figura 12: Residência dos funcionários da Air France, também utilizada como estação de rádio.....	38
Figura 13: Pavilhão de Passageiros da <i>Aéropostale</i>	38
Figura 14: Base da <i>Aéropostale</i>	38
Figura 15: Lado Oeste do aeródromo de Parnamirim, entre 1941 e 1942. Percebe-se a proximidade das instalações francesas (esquerda) e as italianas (direita).....	40
Figura 16: Os pilotos franceses Dieudonné Costes e Joseph Le Brix, os primeiros a pousarem um avião no aeródromo de Parnamirim.....	41
Figura 17: Poster da empresa <i>Aéropostale</i> , mostrando a posição estratégica sobre sua rota aérea em Natal.....	42
Figura 18: Piloto Jean Mermoz e a aeronave <i>Arc-en-Ciel</i>	43
Figura 19: O submarino nazista atacando os navios brasileiros.....	55
Figura 20: Decreto-lei da Criação da Aeronáutica em 18 de outubro de 1941.....	56
Figura 21: Setor Oeste de Parnamirim <i>Field</i> – Brasil.....	57
Figura 22: Setor Leste de Parnamirim <i>Field</i> – Estados Unidos.....	58

Figura 23: A construção de Parnamirim <i>Field</i> , as obras ocorriam também durante os teatros de guerra.....	59
Figura 24: Edificação construída durante a Segunda Guerra Mundial ainda presente na BANT, alguns servindo como banco, restaurante, lojas, barbearia e outros serviços.....	60
Figura 25: Operários vindo do interior potiguar para trabalhar no Campo de Parnamirim <i>Field</i>	61
Figura 26: Localização dos setores pertencentes a EUA (Leste) e do Brasil (Oeste).....	62
Figura 27: Croqui do município de Parnamirim, destacando a área da base militar e os seus principais bairros.....	62
Figura 28: Delimitação territorial da base aérea dentro do município de Parnamirim.....	63
Figura 29: O desenvolvimento da base Parnamirim <i>Field</i> durante a Segunda Guerra Mundial.....	64
Figura 30: Parnamirim <i>Field</i> em sua totalidade durante a guerra.....	65
Figura 31: A “cidade de lona” para comportar a contingência de soldados para <i>Front</i>	65
Figura 32: Aeronaves utilizados na Segunda Guerra Mundial – localizado dentro da BANT.....	65
Figura 33: Franklin Roosevelt (no banco da frente) conversa com Getúlio Vargas (no banco de trás), durante o encontro dos dois chefes Nacionais.....	68
Figura 34: Reservista de recrutamento dos soldados brasileiros.....	69
Figura 35: A interação dos norte-americanos com os Natalenses no processo de aculturação.....	72
Figura 36: O jornal <i>Foreign Ferry News</i> e a rádio WSWS divulgando os acontecimentos da guerra.....	73

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Narrativa do piloto francês Paul Vachet.....	34
Quadro 02: Descrição dos fundadores de Parnamirim.....	35
Quadro 03: Resumo sobre os acontecimentos das companhias-aéreas.....	39
Quadro 04: Principais atribuições das empresas para Natal/Brasil.....	43
Quadro 05: As principais características da Constituição de 1934.....	49
Quadro 06: Narrativa do Secretário de Governo Geral do RN, Aldo de Melo.....	67

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS:

- AMAB** – Associação Memória da *Aéropostale* no Brasil.
ADP – *Airport Development Program*
BANT – Base Aérea de Natal.
BBC – *British Broadcasting Corporation*.
CE – Ceará.
CGA – *Compagnie Générale Aéropostale*.
CH – Centro de Humanidades.
CG – Coordenação de Geografia
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional.
DG – Departamento de Geografia.
EUA – Estados Unidos da América.
FAB – Força Aérea Brasileira.
FEB – Força Expedicionária Brasileira.
FJA – Fundação José Augusto.
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
LATI – *Linee Aeree Transcontinentali Italiane*.
PB – Paraíba.
RJ – Rio de Janeiro.
RN – Rio Grande do Norte.
SEMURB – Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo.
TCC – Trabalho de Conclusão de Curso.
UEPB – Universidade Estadual da Paraíba.

SUMÁRIO:

1. INTRODUÇÃO.....	15
2. OS ASPECTOS DA GEOPOLÍTICA, TERRITORIAL E CULTURAL SOBRE O CONTEXTO GEOHISTÓRICO.....	19
2.1. CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE – RN.....	25
3. O SURGIMENTO DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO PERÍODO ENTREGUERRAS E A DESCOBERTA DO CAMPO DE PARNAMIRIM.....	31
3.1. A CONSTRUÇÃO DO AERÓDROMO DE PARNAMIRIM E AS CONQUISTAS DO TRANSATLÂNTICO ENTRE NATAL – DAKAR.....	36
4. OS CONTEXTOS POLÍTICOS MUNDIAIS E O GOLPE DO ESTADO NOVO NO BRASIL.....	45
4.1. A DUBIEDADE DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS ENTRE OS PAÍSES DA ALEMANHA E ESTADOS UNIDOS.....	50
4.2. A CONSTRUÇÃO DA BASE MILITAR – PARNAMIRIM FIELD.....	56
4.2.1. O processo de aculturação decorrente aos norte-americanos.....	70
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	74
REFERÊNCIAS.....	77
APÊNDICE – Visita a BANT e ao Centro Cultural Trampolim da Vitória.....	80

1. INTRODUÇÃO

A pesquisa buscou identificar quais foram os fatores que influenciaram o desenvolvimento da aviação no estado do Rio Grande do Norte – RN, sobre as conquistas das travessias do oceano atlântico, por meio de pilotos que destacaram-se pelas suas façanhas através das suas aeronaves. Decisivamente, contribuíram nas ações e decisões políticas que ajudaram no crescimento da capital do estado, bem como, das empresas de aeropostal que funcionaram no campo de Parnamirim até a entrada do Brasil na guerra.

Na literatura científica e geopolítica, vai registrar que a Segunda Guerra Mundial ocorreu entre o período de 01 de setembro de 1939 com invasão na Polônia até o dia 02 de setembro de 1945, totalizando seis anos de conflitos-bélicos entre os países que se dividiram em dois grandes grupos com diferentes ideologias políticas diferentes. Nesse cenário, ocorreram diversas destruições, mortes de civis e militares, principalmente no continente europeu que, inquestionavelmente, concentrava as maiores disputas bélicas.

Nos escritos de Lima (2019), atestam que o primeiro grupo era denominado por “Eixo”, formado pela Alemanha, Itália e Japão; e o segundo grupo, conhecido por “Aliados”, possuíam como países membros os Estados Unidos da América – EUA, Inglaterra, França e União Soviética na aliança. Posteriormente, ocorreu a entrada do Brasil, por meio de tratados e acordos políticos firmados com os norte-americanos.

Neste hiato, o Brasil estava sendo governado pelo Presidente Getúlio Vargas e vivenciava uma tentativa de centralização do poder. Silva (2018), descreve que as atitudes do citado presidente, foram pelo fechamento do Congresso Nacional, suspensão da realização de eleições para presidente, extinguir os partidos políticos e revogar a Constituição de 1934, conhecido também, no período ditatorial do seu governo, chamado de Estado Novo.

Getúlio Vargas, permaneceu no poder político até 1945, ano que se encerrou a Segunda Guerra Mundial, ao longo da década de trinta e na metade da década de quarenta, um intervalo de tempo onde vários acontecimentos ocorreram no Brasil, por exemplo, a autorização da maior base aérea militar norte-americana já construída dentro do nosso território nacional, conhecida por Parnamirim *Field*.

Nesse contexto, o território brasileiro escolhido para construção da maior base aérea militar norte-americana foi na região Nordeste, no estado potiguar, sobretudo,

no município de Natal, onde já se encontrava uma instalação de aeródromo. Uma vez que, os estadunidenses já obtinham certo conhecimento geográfico sobre a sua aproximação ao Leste do continente Africano e ao Sudoeste do continente Europeu, situado em uma “esquina continental” da América do Sul.

Essa aproximação continental facilitou na vitória do confronto das tropas inimigas, chegando a ser considerado um grande ponto estratégico-militar para as forças aliadas. Dessa forma, a construção da base aérea militar proporcionava às tropas aliadas uma ótima logística de abastecimento de combustível, envios de mantimentos e armamentos de guerra, além de combater os avanços do inimigo nestes continentes (LIMA, 2019).

Como natural do Estado Potiguar, surgiu o interesse em descobrir os processos geohistóricos sobre o evento que ocorreu durante esse período da segunda guerra. Tentando compreender os motivos do Rio Grande do Norte se tornar um território estratégico para os Estados Unidos da América – EUA. Portanto, o interesse pelo tema da pesquisa surgiu a partir de debates sobre a Geografia política e Geopolíticas, sendo um componente curricular do Curso de Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba.

Em virtude disso, ocorreu diversos questionamentos sobre a real participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial, onde o município de Natal e o seu campo de Parnamirim serviram como ponto estratégico para o grupo denominado “Aliados”. Dessa forma, o Trabalho de Conclusão de Curso – TCC procurou investigar e responder alguns dos levantamentos apontados através das problemáticas que serviram como norteamento da pesquisa.

Essas problemáticas nas quais foram levantadas sobre os fatores que impulsionaram os estadunidenses a instalarem uma base aérea militar nos municípios de Natal/Parnamirim e se existiram interferências de políticas externas, influenciando na liberação do território brasileiro. Além das consequências culturais ocorridas no Rio Grande do Norte a partir da construção da base norte-americana se era realmente necessária para desenvolvimento e, conseqüente, na conquista dos países do Grupo dito "Aliados" como ponto estratégico.

Em busca de respostas aos questionamentos levantados no trabalho, foi traçado um objetivo geral que preocupou em analisar a organização espacial dos municípios de Natal/Parnamirim – RN, sobre o seu papel estratégico-político-geográfico enquanto base aérea militar durante a Segunda Guerra Mundial, além das

influências culturais trazidas pelos norte-americanos para a população do estado Norte-rio-grandense.

Enquanto aos objetivos específicos, tiveram um papel fundamental em auxiliar na caracterização do contexto geohistórico dos municípios supracitados anteriormente como área estratégica. Bem como, na identificação dos principais acontecimentos que levaram o governo brasileiro a ceder o seu território para a instalação da base norte-americana no Brasil, sobretudo, no estado do Rio Grande do Norte.

Com intuito de buscar informações confiáveis, é importante destacar alguns dos autores como Castro (2005); Vesentini (1988); Raffestin (1993); Haesbaert (2004) e (2006) que ajudaram a embasar alguns dos conceitos geográficos sobre o tema proposto. Além de outros escritores que contribuíram na fundamentação teórica da pesquisa como o caso de Costa (2011); Peixoto (2003); Maia; Silva (2012); Oliveira (2017) e entre outros utilizados no decorrer da pesquisa como fontes seguras para o desenvolvimento da temática.

Para a elaboração metodológica desta pesquisa, foi necessário um levantamento de arquivos bibliográficos e documentais que destacam os conceitos geográficos e historiográficos, com intuito de correlacionar as obras nas perspectivas da temática. Com a finalidade de apropriar do método geohistórico com base na pesquisa qualitativa, proporcionando assim, a utilização de técnicas investigativas da compreensão do fenômeno social ocorrida durante a Segunda Guerra Mundial no município natalense.

A partir das interpretações bibliográficas e documentais realizadas, com intuito de correlacionar os resultados obtidos a partir de uma nova interpretação dos fatos. Foram aplicados também, técnicas de análise sobre os materiais coletados, embasando de maneira crítica, ou seja, correlacionando uma autocrítica da temática pesquisada, para contribuir e/ou construir um novo entendimento do assunto e um tratamento mais aprofundado das questões ocorridas naquela época.

Ajudando assim, na compreensão sobre a dinâmica socioespacial da época, por meio das decisões políticas no decorrer da Geohistória ao longo do tempo no estado potiguar que serviu como fonte de informações para atingir o objetivo proposto. Bem como, foram analisadas fotografias, documentos, mapas e vídeos que serviram como complementos para obtenção de resultados para pesquisa.

Além da coleta de materiais, também foi realizado um levantamento da caracterização geográfica no estado do potiguar e dos seus municípios para ajudar a

entender as condições de geolocalização, geomorfológicas e climatológicas da região que favoreceram para implementação do aeródromo no período entreguerras e, posteriormente, utilizada como base militar dos Norte-americanos durante a década de quarenta como ponto geoestratégico no confronto bélico da guerra.

Pontuando os setores Leste e Oeste dentro da base, pertencente a cada exército localizados no território potiguar e sobre suas reais contribuições e finalidades para o teatro de operação, permitindo assim, reconhecer a importância militar, estratégica e cultural para o desenvolvimento político-territorial de Natal/Parnamirim – RN. Sobretudo, na sua influência sobre o cenário nacional e internacional, a fim de remeter a compreensão do desenvolvimento da sua época.

Portanto, foram definidos locais “chave” entre a base militar e os centros históricos localizados nos municípios que, pudesse conter materiais de coletas para analisar o contexto da política do território local da época. Essas visitas proporcionaram a correlacionar ainda mais as informações, com intuito de facilitar a pesquisa para relatar os acontecimentos. Nesse sentido, ajudou a fomentar uma base ainda mais segura de materiais, com a finalidade de contribuir com os resultados da pesquisa.

Dessa forma, o trabalho está estruturado em três capítulos, o primeiro abordou as principais características geográficas dentre os municípios de Natal e Parnamirim que foram cruciais para o crescimento da aviação nacional/internacional. No segundo, abordou o período entreguerras na busca ideal para construção do aeródromo de Parnamirim, através dos pilotos-exploradores, além de realizar as travessias transoceânicas para África e a Europa que serviu, posteriormente, como rota durante a Segunda Guerra Mundial.

Por fim, no último capítulo, foi apresentado o contexto político mundial e a tomada de poder de Getúlio Vargas, além da dubiedade do governo brasileiro em relação a Alemanha e Estados Unidos que, corroborou para sua entrada no confronto bélico. Nesse contexto, surgiu a construção da maior base aérea militar, a “Parnamirim *Field*”. Desse modo, a base serviu para combater o exército nazista que avançava no continente africano e europeu, mas também, uma maneira de expandir a sua cultura norte-americana.

2. OS ASPECTOS DA GEOPOLÍTICA, TERRITORIAL E CULTURAL SOBRE O CONTEXTO GEOHISTÓRICO

Foram destacados alguns pontos sobre as abordagens do tema, na perspectiva contextual da geopolítica no viés da geohistória, com a finalidade de introduzir as principais compreensões dos acontecimentos que destacaram o território do estado do Rio Grande do Norte. No momento em que tornou-se palco da aviação civil/comercial, mas principalmente, para utilização militar durante a Segunda Guerra Mundial nos municípios de Natal/Parnamirim – RN.

Castro (2005) vai afirmar que a Geografia política não é uma tarefa fácil de ser compreendida, diante da produção, da organização e da diferenciação do espaço, pela sua complexidade do mundo em que habitamos e das multiplicidades de fatores que proporcionam um leque temático para ciência geográfica. Com o intuito de que seja possível a discussão e o debate, como o caso dos acontecimentos da Segunda Guerra Mundial que mudaram o cenário político-territorial e cultural no estado do potiguar.

Entre os temas por ela privilegiados, tem sido recorrente o problema das relações entre a política e o território, componentes essenciais do processo histórico de formação das sociedades. Na realidade, como muitas questões e conflitos de interesses que surgem das relações sociais se materializam em disputas territoriais, as tensões e arranjos que daí surgem definem não apenas uma abordagem, mas um campo importante para análise geográfica (CASTRO, 2005, p. 15).

Dessa forma, surge o interesse de investigar a base militar norte-americana denominada como “Parnamirim *Field*” durante o século XX, um campo de análise para o estudo desta pesquisa, haja vista que nas últimas décadas, ocorreram vários acontecimentos importantes que colocava os fatores políticos em destaque para os ramos da Geografia, por exemplo, “a globalização e a revalorização do local, o enfraquecimento do Estado-nação e o ressurgimento dos nacionalismos” (CASTRO, 2005, p. 16).

Além disso, tivemos as ideologias nazistas de Adolf Hitler na Europa, a busca do expansionismo cultural dos Norte-americanos para os outros países, buscando principalmente o continente Sul-americana e o governo populista/ditatorial de Getúlio Vargas, acontecimentos esses que, eventualmente, ditaram e influenciaram a ordem

política mundial durante o século XX e que ainda pode ser sentida as “cicatrices” na atualidade.

Portanto, uns dos principais episódios sobre a população mundial, foram os acontecimentos da Segunda Guerra Mundial que marcaram gerações, concentrando-se em dois grandes blocos/grupos formados por diversos países para os confrontos bélicos na década de quarenta. Nesse contexto, umas das principais razões para ter ocorrido os conflitos foi a ideologia nazista de Adolf Hitler que, desejava dominar o mundo sobre uma supremacia da raça ariana-alemã para toda humanidade, fato esse, iniciado no dia 01 de setembro de 1939, na invasão da Polônia (COSTA, 2011).

Com o desenrolar da guerra, o Brasil, durante o governo de Getúlio Vargas sofria duras pressões dos Norte-americanos depois do ataque japonês em “Pearl Harbour, no Havaí, em 7 de dezembro de 1941, onde determinou a entrada dos Estados Unidos na guerra, fazendo com que este país tomasse medidas urgentes para suprir suas forças” (COSTA, 2011, p. 85). Em virtude disso, o governo dos EUA tomou medidas severas depois do ataque japonês, como no caso da construção da base aérea militar sobre o aeródromo de Parnamirim.

Como resultado dessas medidas, os estadunidenses ameaçavam frequentemente em preparar um plano de invasão na região do Nordeste do Brasil. Mais precisamente no litoral potiguar, caso o governo brasileiro não aceitasse formar uma aliança entre os países aliados, constituída por Inglaterra, França e União Soviética, sobre as duras ameaças, o presidente Getúlio 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)” (PEIXOTO, 2003, p. 60).

Este fato que ocorreu no Brasil, é um exemplo claro da opressão realizada a partir da ofensiva militar feita por parte do governo norte-americano em relação de possuir um poderio armamentista maior, ou seja, os estadunidenses desenvolveram uma estratégia de dominação perante o governo brasileiro. Dessa maneira, “é de fato, uma concepção militar do poder. A geopolítica é unidimensional na exata medida em que constitui o suporte ideal para desenvolver estratégias cuja finalidade é a dominação” (RAFFESTIN, 1993, p. 199).

Em contraste com esse acontecimento, o Brasil ainda permaneceria com a sua neutralidade perante a guerra, em contrapartida, o governo brasileiro por meio de acordos diplomáticos permitiu que os Estados Unidos construíssem uma base militar em solo brasileiro, sobretudo, no estado do potiguar em meio ao município de

Parnamirim (ainda não emancipado de Natal) sob sua localização do aeródromo. Contudo, a sua neutralidade não durou por muito tempo, quando surpreendentemente no dia 22 de agosto de 1942, os 31 navios brasileiros de transporte foram atacados por meio de bombardeios submarinos (COSTA, 2011).

Esse ataque foi arquitetado pela Alemanha, vitimando consigo 971 tripulantes que estavam nessas embarcações que foram naufragadas. A partir desse acontecimento, o Brasil enfim, declarou guerra e, inquestionavelmente, entrando de vez nos conflitos-bélicos da Segunda Guerra Mundial, rompendo assim, as relações diplomáticas entre Alemanha, Itália e Japão, países esses, que faziam parte do grupo denominado “Eixo” (COSTA, 2011).

Desse modo, a construção da base aérea militar dos norte-americanos foi dada justamente pela localização geográfica, ao perceber a importância geoestratégica do estado do Rio Grande do Norte sobre o seu litoral nordestino. Dessa forma, o campo de Parnamirim passou a atribuir um caráter importante para os teatros de guerra (manobras militares), com a finalidade de fazer operações ofensivas contra o grupo do “Eixo”, em virtude da sua aproximação continental entre a África e Europa (figura 01) (MAIA; SILVA, 2012).

Figura 01: Os teatros de operações utilizados pelo exército norte-americanos.



Fonte: Acervo do Autor.

Raffestin (1993) ressalta que essas regiões são pontos-chaves para o desenvolvimento estratégico para exercer um ou mais tipos de poderes, seja ele político e/ou militar, pois oferecem a possibilidade de centralidade, controlando assim, as zonas-trufos. Ou seja, o litoral potiguar por apresentar uma característica natural, pela aproximação continental, serviu como ponto centralizador para envios de recursos e suprimentos durante a Segunda Guerra Mundial, entre os anos de 1942 à 1945.

Costa (2011) afirmou que em meados da década de quarenta, por meio de acordos diplomáticos entre os presidentes Getúlio Vargas (Brasil) e Franklin Delano Roosevelt (EUA) foram realizados investimentos para construção da base. Com intuito de desenvolver novas infraestruturas que fossem capazes de comportar os militares estadunidenses e dos seus aliados, deste a sua ida e/ou regresso da guerra, consequentemente, alguns desses investimentos proporcionaram diversas melhorias para região urbana de Natal e do comércio local.

Por conta da dinâmica espacial que ocorria dentro da base militar em Parnamirim *Field*, a população local começou a sofrer um processo de modificação cultural, denominado por “aculturação” é quando o indivíduo ou grupos de pessoas se adaptam a outra cultura ou parte dela. Dessa forma, a vinda dos contingentes do exército estadunidense que vieram para auxiliar de maneira direta e indireta no confronto da guerra, ajudaram a proporcionar uma transformação na dinâmica cultural dos potiguares que, receberam constantemente as influências culturais dos norte-americanos (COSTA, 2011).

Nesse sentido, Haesbaert (2006, p. 89) vai ressaltar que o processo de aculturação é um processo natural, “pois não há cultura sem mescla de identidade; toda cultura brota do intercâmbio e da mescla entre distintas identidades e valores culturais previamente dominantes em outras culturas”. Nesse sentido, em meio ao contato direto dos militares que vieram para estado potiguar, a fim de introduzir suas palavras inglesas, gestos e bebidas, por exemplo, “OK (o polegar da mão direita estendido para cima), *milkshake*, *coca-cola*, *cuba libre*, *blackout*, *cigarettes*, *my friend*, *all right*, *thank you* e *Hello*” (OLIVEIRA, 2017, p. 6).

Ainda de acordo com Oliveira (2017), vai ressaltar também que, durante essa convivência com os “gringos” ou estrangeiros, foram atribuições para o processo de alguns novos hábitos e costumes da sociedade local. Ainda hoje, é perceptível a utilização e/ou enxergamos o uso dessa “Americanização” no cotidiano local da

sociedade. Pois, a concordância da cultura “não é somente inadequada; ela é perigosa, pois "naturaliza" uma situação que, por definição, evolui num espaço-tempo” (RAFFESTIN, 1993, p. 207).

Podemos explicar que essas razões e/ou relações sobre o controle social pelo espaço, variam em conformidade da sociedade, por meio da sua cultura, ou do seu grupo histórico e, inquestionavelmente, com o próprio indivíduo na relação humana. Capaz de controlar uma área geográfica, seja ela, um país, estado e/ou município, ou seja, o território é uma maneira de “atingir/afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relacionamentos” (SACK, 1986, p. 6, *Apud.* HAESBAERT, 2004, p. 03).

Da mesma forma, o território brasileiro, mais precisamente o estado potiguar sofreu uma intensa relação de dominação política, apresentando uma apropriação mais subjetiva da cultura-simbólica do espaço (HAESBAERT, 2004). Nesse contexto, é necessário relacionar a Geohistória sobre o seu cenário local, descobrindo as suas localizações, para saber como esse ponto geoestratégico está inserido no contexto atual, que vem sendo influenciando desde a Segunda Guerra Mundial.

Para Haesbaert (2004) é importante perceber a historicidade do território sobre o contexto histórico e geográfico das características genéricas e aparentemente dicotômicas, ou seja, tudo deve pertencer a dominação e/ou da apropriação de onde ocorrem os fatos. Ainda de acordo com mesmo autor,

os objetivos dos processos de territorialização, ou seja, de dominação e de apropriação do espaço, variam muito ao longo do tempo e dos espaços. Assim, as sociedades tradicionais conjugavam a construção material (“funcional”) do território como abrigo e base de “recursos” com uma profunda identificação que recheava o espaço de referentes simbólicos fundamentais à manutenção de sua cultura (HAESBAERT, 2004, p. 05).

Assim como, é importante realizar uma investigação sobre esses municípios de Natal e Parnamirim – RN, para ajudar na compreensão sobre quais influências serviram para determinar tais mudanças na dinâmica política-cultural da população local da época e, como essas transformações ainda podem ser sentidas pela sociedade. Em virtude de "pensarmos que a análise da territorialidade só é possível pela apreensão das relações reais recolocadas no seu contexto sócio-histórico e espaço-temporal” (RAFFESTIN, 1993, p.162).

A fim de que, a geografia serve em princípio para fazer guerra, como ocorreu no estado potiguar que serviu como “trampolim” para os seus aliados (Estados Unidos da América – EUA, Inglaterra, França, União Soviética). Pois, é possível colocar

como ponto de partida que a geografia serve, primeiro, para fazer a guerra não implica afirmar que ela só serve para conduzir operações militares; ela serve também para organizar territórios, são somente como previsão das batalhas que é preciso mover contra este ou aquele adversário, mas também para melhor controlar os homens sobre os quais o aparelho de Estado exerce sua autoridade (VESENTINI, 1988, p. 09).

Como resultado de toda ciência e/ou todo saber deve ser colocado em questão, a partir das premissas epistemológicas, nesse sentido, o processo científico está inserido à uma história que pode ser encarada tanto nas relações ideológicas, ora sobre suas práticas, ora para o seu poder. Pois, a “geografia é, de início, um saber estratégico estreitamente ligado a um conjunto de práticas políticas e militares e são tais práticas que exigem o conjunto articulado de informações extremamente variadas” (VESENTINI, 1988, p. 09-10).

Bem como, aos conhecimentos por ela produzidos, podem resultar também em diversas interpretações dos fatores políticos que ocorreram a partir do cenário geoestratégico, através dos conflitos bélicos da Segunda Guerra Mundial. Portanto, é possível que haja uma abordagem em diferentes escalas, seja ela geográfica e histórica, “com suporte numa reflexão teórico-conceitual desenvolvida na própria geografia ou em outros campos a ciência política, sociologia, antropologia, relações internacionais” (CASTRO, 2005, p. 17).

Ao mesmo tempo que, há dificuldade de compreender todo o seu significado da fluidez política no momento em que o fato esteja acontecendo e, sobre a necessidade de interpretar e acompanhar os seus desdobramentos, impossibilitando a separação da temática. A fim de abordar os seus contextos geohistóricos, assim como, “os fundamentos geográficos para eventos políticos e a preocupação de legitimar a sua análise a partir de um enquadramento intelectual em modelos teóricos reconhecidos resultaram numa forte contextualização em temas centrais como das opções metodológicas” (CASTRO, 2005, p. 17).

2.1. CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE – RN

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2022) o estado está situado na região Nordeste do Brasil, sobre os limites territoriais ao Norte e ao Leste do Oceano Atlântico; a Oeste do estado do Ceará – CE e; ao Sul do estado da Paraíba – PB, possuindo uma área territorial de 52.811,107 km² sendo distribuído por 167 municípios. A sua população é estimada em 3.560.903 pessoas que são gentílicas por Potiguar, Norte-rio-grandense e Rio-grandense-do-norte, por fim, contendo o município de Natal como sua capital (figura 02).

Figura 02: Mapa da posição geográfica do Rio Grande do Norte.



Fonte: IBGE (2022).

Portanto, foi necessário compreender as características geográficas que favoreceram o estado potiguar em ser reconhecida mundialmente como a principal rota aérea dentre os continentes Sul-americana, Europeu e Africana durante o período entreguerras e, também, na Segunda Guerra Mundial. Dessa forma, o território do Rio

Grande do Norte está situado numa “esquina continental” entre a África e a Europa, com distância média em linha traçada de 7.672,96 quilômetros (Km) e 8.174,33 quilômetros (Km) respectivamente.

Com a finalidade de destacar ainda mais a caracterização geográfica, foi delimitado a área do estudo, entre os municípios de Natal e Parnamirim (figura 03). Com intuito de aproximar com mais detalhes as características geofísicas que contribuíram para formação do aeródromo em solo potiguar, por meio de suas coordenadas, geomorfologia e climatologia.

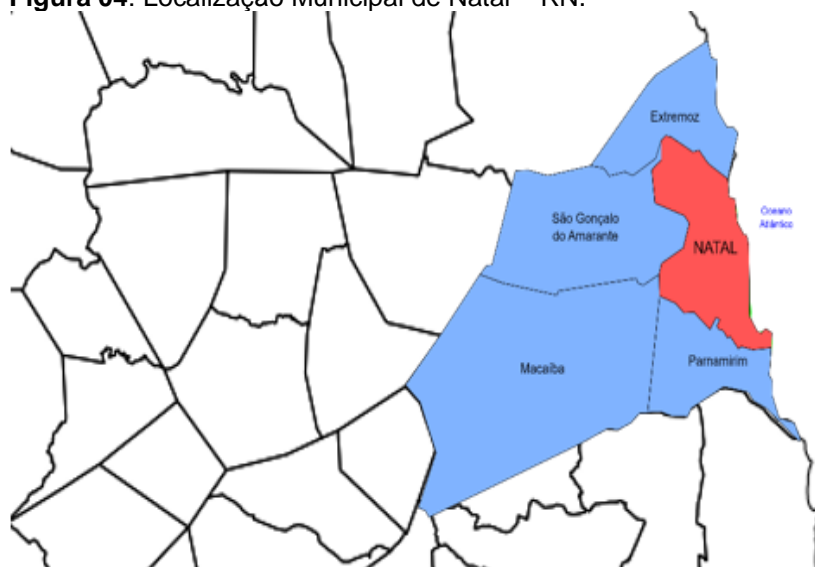
Figura 03: Estado do Rio Grande do Norte destacando os municípios de Natal e Parnamirim.



Fonte: IBGE adaptado por Open Brasil.

Neste contexto, de acordo com IBGE (2022) a área do município de Natal – RN, está inserida no litoral Leste do estado, correspondendo a uma área de 167,401 Km² do seu território. Possuindo limites municipais ao norte com Extremoz; ao Sul com Parnamirim; a Oeste de São Gonçalo do Amarante e Macaíba e; a Leste com o Oceano Atlântico (figura 04). Bem como, a sua coordenada geográfica está inserida a 5° 47' 42" de latitude Sul e 35° 12' 34" de longitude a Oeste do Meridiano de Greenwich (SEMURB 2010a).

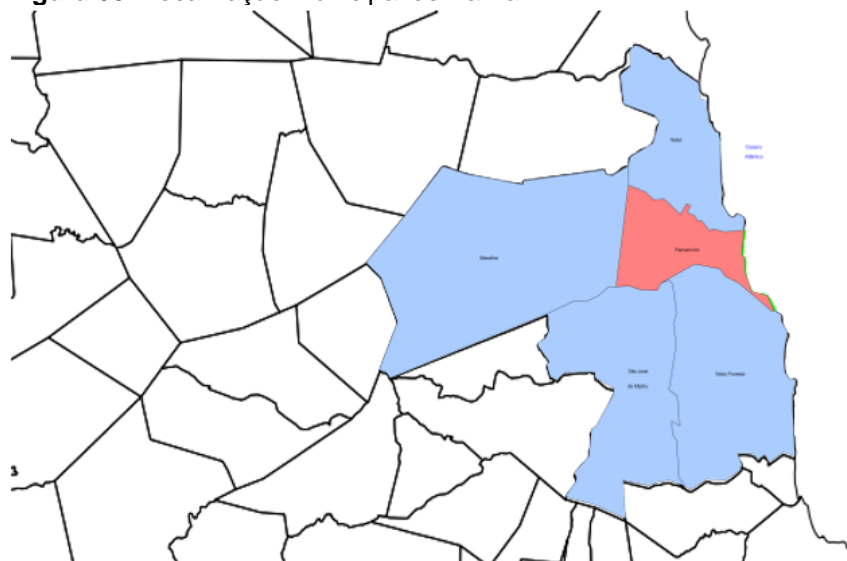
Figura 04: Localização Municipal de Natal – RN.



Fonte: IBGE (2022) adaptado pelo autor.

Apesar do contexto geohistórico que está sendo trabalhado, no sentido do município de Parnamirim ainda não ser emancipado, foi necessário destacar também a sua área municipal, assim como a capital potiguar. O território está localizado no litoral Leste do Estado, correspondendo numa área total de 124,006 km² integrando a região metropolitana há 20Km de Natal, com seus limites ao Norte da capital; a Oeste com Macaíba; a Leste com Oceano Atlântico e; ao Sul com os municípios de Nísia Floresta e São José de Mipibu (IBGE, 2022). Bem como, suas coordenadas geográficas estão situadas a 5° 54' 56" latitude Sul e 35° 15' 46" de longitude Oeste (figura 05).

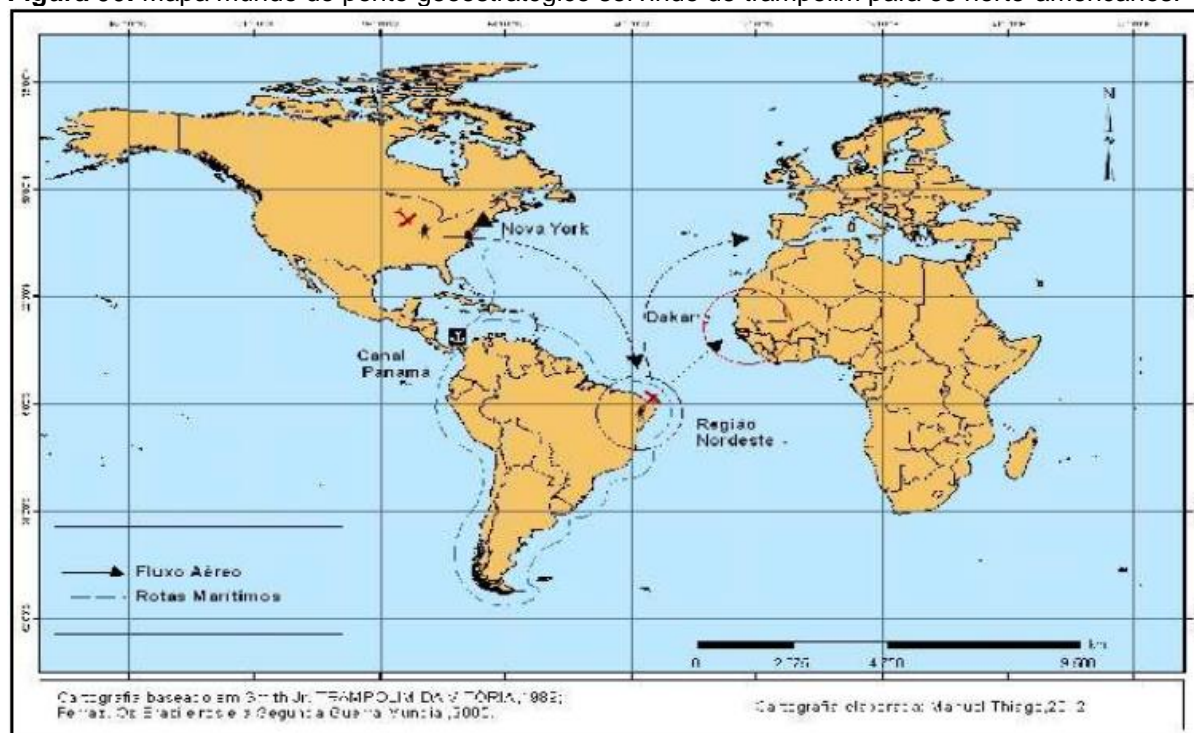
Figura 05: Localização Municipal de Parnamirim – RN.



Fonte: IBGE (2022) adaptado pelo autor.

Como é possível observar, a localização geográfica de Natal e Parnamirim, está situado no litoral do Rio Grande do Norte, em contato direto com o mar, permitindo servir de base estratégica e de ocupação territorial para fins militares, ou seja, servindo como trampolim de acesso marítimo para as tropas estadunidenses. A ligação geográfica com o Oceano Atlântico, contribuiu para maior aproximação com a África e Europa, foi o que motivou os generais americanos a usar como base militar para os teatros geoestratégicos para a Segunda Guerra Mundial (figura 06).

Figura 06: Mapa mundo do ponto geoestratégico servindo de trampolim para os norte-americanos.



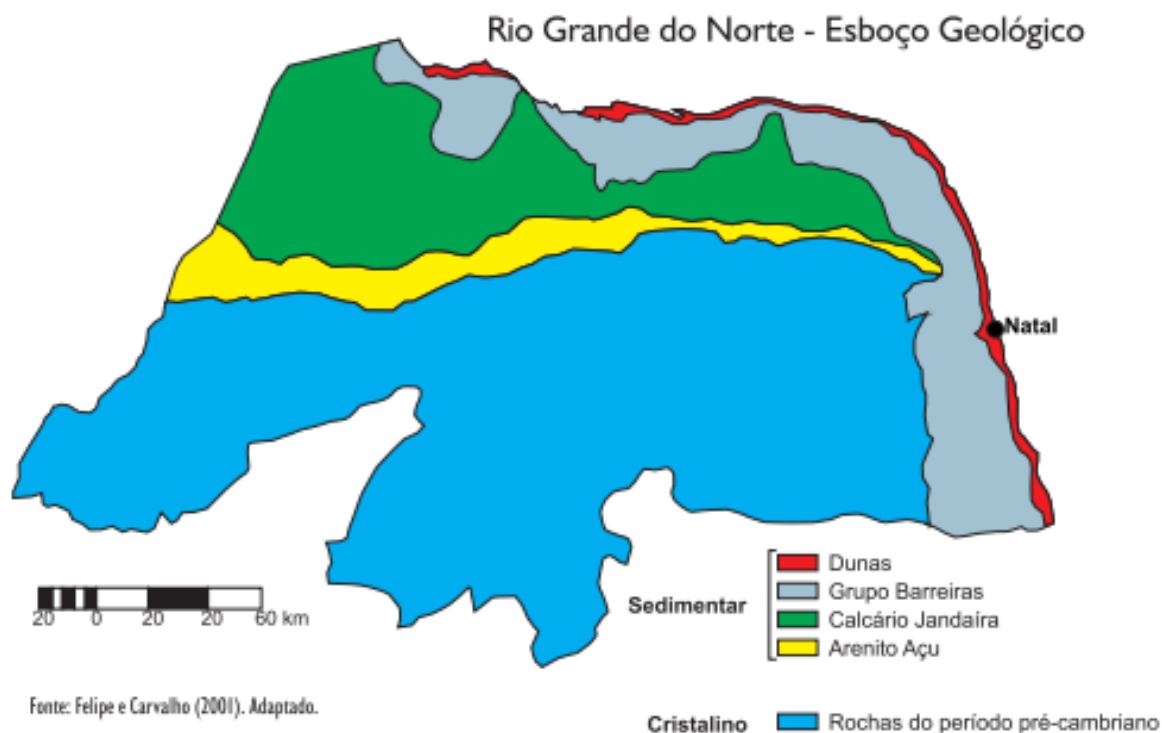
Fonte: Maia; Silva (2012).

Além da sua aproximação continental e das coordenadas geográficas, é necessário destacar a sua formação geológica e morfológica entre os municípios que favoreceram a implementação do aeródromo de Parnamirim, pois a compactação e a formação do solo são cruciais para suportar o peso das aeronaves utilizadas nesse período que, geograficamente deve ser levada em consideração.

Primeiramente, a formação geológica do estado potiguar é correspondida basicamente em dois grandes grupos, “formado por 60% de escudos cristalinos e 40% de bacias sedimentares” (SEMURB, 2010a, p. 01), ou seja, apresenta uma estrutura firme capaz de suportar o tráfego-aéreo no campo de Parnamirim nos eventos de pouso e decolagem dos aviões. De acordo com a Prefeitura de Parnamirim (2021) os

municípios estão situados em uma estrutura geológica em terrenos sedimentares do grupo barreiras, dunas e praias (figura 07).

Figura 07: Estrutura Geológica do Rio Grande do Norte



Fonte: Felipe e Carvalho (2001), *Apud.* SEMURB (2010a, p.01).

Bem como, “os aspectos geomorfológicos de Parnamirim são caracterizados por um relevo de altitudes baixas, geralmente inferiores a 100 metros, com áreas planas predominantes ao longo de toda a sede municipal, com pouca ocorrência de declividades” (MEDEIROS; PETTA; DUARTE, 2005, p. 248). Nesse sentido, o solo precisa ser regular para que não haja impactos que possam danificar as aeronaves. Em conformidade, a representação sobre a sua forma do relevo é dado em áreas planas e suavemente onduladas com cerca 30 metros ao nível do mar (SEMURB, 2010a), ou seja, a pista de pouso/decolagem precisa estar numa região plana.

Os aspectos da formação geomorfológica mencionados anteriormente, favoreceram a implementação do campo/aeródromo de Parnamirim. Por fim, é necessário ressaltar a importância da climatologia do Brasil, por estar situada na porção do hemisfério sul, com interferência direta nas estações do ano a partir dos períodos de “21 de dezembro a 20 de março, no que diz respeito ao verão; de 20 de março a 21 de junho, ao outono; de 21 de junho a 22 de setembro, ao inverno; e de

22 de setembro a 21 de dezembro a primavera” (PREFEITURA DE PARNAMIRIM, 2021, p. 34).

Haja visto que, o estado potiguar está inserido na região Nordeste, próximo com a linha do equador que influencia nos altos índices de irradiação solar que garantem uma média de 300 dias de sol por ano (SEMURB, 2010b). Portanto, o tempo médio de insolação dos municípios é “de aproximadamente 2.700 horas anuais, além disso tem uma elevada umidade relativa do ar, cuja média gira em torno dos 79%. Ademais, apresenta temperatura média anual de 27,1°C, com máxima de 32°C e mínima de 21°C” (PREFEITURA DE PARNAMIRIM, 2021, p. 35).

Nesse sentido, o clima de Natal e Parnamirim é apresentado como tropical quente, úmido e sub-úmido, bem como, é caracterizado por presença de chuvas concentradas em um determinado período do ano, possuindo uma alta taxa de umidade do ar e temperaturas médias/altas (SEMURB, 2010a). Todos esses dados geofísicos levantados, ajudaram a entender quais foram as condições naturais que favoreceram a implementação de uma rota aérea, ou seja, na definição do local ideal que fosse propício para construção do aeródromo.

A partir dos estudos prévios, era gerado um resultado final das características geofísicas do local nas “quais estavam ávidas por incluir suas cidades no circuito mundial da aviação nascente. Isso é patente no caso de Natal, que desde a primeira metade da década de 1920, pelo menos, passou a receber visitas desse tipo” (TEIXEIRA, 2015, p. 16) e, posteriormente, para base militar de Parnamirim *Field* durante a Segunda Guerra Mundial.

De acordo com Teixeira (2015), os aviadores-exploradores eram os responsáveis e, também, os representantes das empresas interessadas no empreendimento de viagens aéreas-comerciais, eles faziam estudos prévios com intuito de averiguar a viabilidade de técnicas e criação sobre as melhores rotas, com intuito de fazer negociações com as autoridades locais (Federal, Estadual e Municipal) para implementação de aeródromos.

3. O SURGIMENTO DA AVIAÇÃO COMERCIAL NO PERÍODO ENTREGUERRAS E A DESCOBERTA DO CAMPO DE PARNAMIRIM

Sabemos que o período entreguerras, é no fim da Primeira Guerra Mundial e no início da Segunda Guerra Mundial, ou seja, entre os anos de 11 de novembro de 1918, até o dia 01 de setembro de 1939. Ocorrendo assim, um intervalo de tempo de aproximadamente 21 anos, nesse contexto, surgiram vários acontecimentos importantes para o cenário mundial, principalmente, os países que vinham se recuperando do primeiro conflito bélico mundial.

Nesse sentido, uns dos pontos que mais se destacaram na época, foi o uso da aviação comercial e dos seus envios de correspondências postais, essas aeronaves em questão, foram utilizadas durante a Primeira Guerra Mundial. Como é colocado por Peixoto que retrata da seguinte maneira,

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 (PEIXOTO, 2003, p. 35).

Nessa conjuntura, os aviões da primeira guerra começaram a ser utilizados para uma nova finalidade para o cenário mundial, como foi destacado pelo autor, durante o tempo esse período de paz que ocorria na época. Após o fim da primeira guerra, as nações vencedoras como tais, os Estados Unidos, Inglaterra, França e Itália se sobressaíram na utilização dessas aeronaves para os fins de transporte comerciais e comunicação postal de maneira mais ágil e eficiente.

Os países supracitados, se destacaram para elaboração de uma nova divisão política, por meios de acordos geopolíticos, com objetivo de incentivar as disputas comerciais no cenário internacional, sobretudo, em locais que antes eram inacessíveis, criando assim, setores de influências diretas com possessões administrativa e militarmente próximas entre si e, também, com influências indiretas por meios de acordos diplomáticos.

Peixoto (2003) vai afirmar que ambos os casos, os países que iniciaram o sistema de transportes e comunicação aéreo, foram o que tiveram as melhores vantagens políticas, para o desenvolvimento de rotas aéreas entre os continentes, permitindo assim, os envios de mercadorias e as trocas de correspondências para

regiões mais longínquas (pela sua distância) e de difícil acesso (relevos e oceanos), com intuito de alcançar o menor espaço de tempo possível.

A relevância que os aviões comerciais estavam tomando conta no cenário mundial era notório, não iria demorar muito tempo para se tornar uma “tendência” ou uma parada obrigatória para chegada dessas aeronaves no continente Sul-americano. Principalmente, fazendo escala no continente africano e europeu, sobretudo, destacando o estado do Rio Grande do Norte – RN, nos municípios dentre Natal e Parnamirim.

Goes (2019) pontua que após a Primeira Guerra Mundial, uns dos principais desafios da aviação comercial era justamente atravessar o Oceano Atlântico, devido à baixa autonomia de tempo de voo das aeronaves que possuíam naquela época. Contudo, ainda de acordo com o mesmo autor, a posição geográfica do estado potiguar é geoestrategicamente privilegiada por conta da sua proximidade entre dois continentes, ou seja, a Europa e a África.

Dessa forma, os países vencedores da Primeira Guerra Mundial se destacaram na implementação de sistema tráfego-aéreo como foi mencionado anteriormente. Neste aspecto, as empresas pioneiras para instalação de um campo-aéreo em solo potiguar foram primeiramente os franceses e, posteriormente, os alemães, ingleses e os italianos, assunto esse, que será discutido mais adiante.

Portanto, é necessário chamar a atenção para criação de uma rota aérea mundial dentre esses continentes supracitados. haja visto que “nos anos iniciais da aviação, quando essas grandes distâncias intercontinentais compreendiam barreiras difíceis de serem transportadas, a rota Natal-Dakar consistia no melhor percurso entre o velho e o novo mundo” (GOES, 2019, p. 35-36), desse modo, surge a geohistória da aviação no estado Norte-rio-grandense.

Segundo Goes (2019), a pequena cidade do Natal na primeira metade do século XX se tornou um dos principais eixos aeroviários que cruzava os céus do estado do Rio Grande do Norte em direção ao Atlântico Sul. Nesse contexto, a capital potiguar estabeleceu algumas escalas e/ou rotas das principais linhas aéreas dentre os continentes da Europa, África e América do Sul, realizado inicialmente pelo Rio Potengi e, posteriormente, no campo de Parnamirim.

Em janeiro de 1925, por meio de um “navio, uma série de aviões, pilotos e mecânicos, para explorar a viabilidade de implantar no País o serviço de correio aéreo no início, sem aeródromos, os pilotos exploradores eram obrigados a pousar em áreas

descampados” (GOES, 2019, p. 38). Portanto, essa missão foi liderada pelo príncipe Charles Murat e pela sua equipe de pilotos, tais como, Victor Hamm, Joseph Roig e Paul Vachet e mais três mecânicos, além dos três aviões *Bréguets 14* que foram enviados com intuito de abrir uma rede de aeroportos.

Ainda de acordo com o mesmo autor, o caso do piloto Paul Vachet ao aterrissar na praia da Redinha em 1927 (figura 08), não trouxe nenhum tipo de estranheza para a população local. Ou seja, os potiguares já eram acostumados com tráfego-aéreo que existia na foz do rio Potengi em Natal, por meio dos seus hidroaviões que amerissava e decolava no seu leito, por meio de pilotos aventureiros e amantes da aviação que chegava constantemente na capital potiguar.

Figura 08: Avião da *Latécoère* após aterrissar na praia da Redinha - Natal, no ano de 1927.



Fonte: Fundação Rampa (2001).

Por meio da publicação feita pela *Avant les jets* (Antes dos jatos) - edição da *Librairie Hachett*, Paris/1964. Paul Vachet relata como se deu a descoberta do campo-aéreo e, conseqüentemente, tornaria a base aérea militar no futuro. Sendo considerado uns dos fundadores do município de Parnamirim, Peixoto (2003, p. 39-41) trouxe em sua obra, as narrativas do piloto francês, além de relatar relatou as suas dificuldades para definir um local ideal para criação de campo onde serviria como campo de pouso/decolagem para as aeronaves (quadro 01):

Quadro 01: Narrativa do piloto francês Paul Vachet.

“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.

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 (...).

Em Natal, aterrissei, 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 lavar imediatamente uma escritura de doação do imóvel (...).”

Fonte: *Avant les jets*, 1964, *Apud.* PEIXOTO, 2003, p. 39-41.

Com base na narrativa de Paul Vachet, no segundo parágrafo, o piloto francês sofreu um equívoco no que diz respeito “o descobrimento de Natal que não tinha, até então, recebido nenhum avião”, contudo, a capital potiguar já recebia diversos voos realizados desde 1922, por meio do porto da Rampa. “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 pousar em terra firme, a chegar em Natal” (PEIXOTO, 2003, p. 40).

Por fim, no final da narrativa do piloto francês como obteve o terreno junto ao comerciante Manuel Machado. Com sua visão empresarial de futuro, visualizou que o

aeródromo naquela região poderia fornecer para suas terras circunvizinhas, uma valorização de mercado que antes desprezada por investidores. Nessa conjuntura, o mesmo fez uma doação de 800m² de suas terras para a companhia *Latécoère* e, posteriormente, refazendo a escritura para CGA compradora da empresa aérea (COSTA, 1980, *Apud.* GOES, 2015).

Quadro 02: Descrição dos fundadores de Parnamirim.

Nº	Fundadores:	Nome:	Biografia:	Fontes:
1.		Paul Vachet	Percorreu o Brasil procurando terrenos adequados para a construção de escalas a serem equipadas com hangar, casa de pilotos, casa de rádio e antenas de transmissão sem fio, além de terreno de pouso. Ele fundaria, com isto, os aeródromos, que são como “ancestrais” dos aeroportos.	AMAB
2.		Alberto Roselli	Tornou-se Agente Consular da França em Natal, foi quem intermediou aquisição de uma área de 800m ² doada pelo comerciante português Manoel Machado em 1927-28 aos aviadores franceses da então <i>Compagnie Generale Aeropostale</i> - atual Air France.	Fundação José Augusto.
3.		Manuel Machado	Comerciante português, nascido em Portugal, sem data conhecida e que faleceu no ano de 1934, em Natal, sócio da M. Machado & Cia e senhor do Engenho Pitimbu, doador da terra que hoje se localiza a base aérea militar. Foi quem introduziu no mercado imobiliário de Natal a ideia e o projeto dos loteamentos.	Peixoto (2003)
4.		Luiz Tavares Guerreiro	Fez carreira no Exército, ligando-se a outros acontecimentos históricos potiguares, um bom conhecedor das terras e arredores, incluindo o tabuleiro de vegetação rala, distante cerca de 20 quilômetros de Natal, foi quem sugeriu a planície de Parnamirim, parte das terras do Engenho Pitimbu, como o melhor local a ser mostrado ao aviador francês Paul Vachet.	Fundação José Augusto.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Portanto, Alberto Roselli¹, Manuel Machado² e Luiz Tavares Guerreiro³ citados nas narrativas de Paul Vachet⁴, são considerados hoje, os padrinhos e/ou fundadores do município de Parnamirim – RN que será emancipado de Natal no futuro, em 1958,

pelo fato de contribuírem diretamente na localização que se encontra a 20km de Natal da atual base aérea militar brasileira do estado potiguar.

3.1. A CONSTRUÇÃO DO AERÓDROMO DE PARNAMIRIM E AS CONQUISTAS DO TRANSATLÂNTICO ENTRE NATAL – DAKAR

Após a localização definida, no diz respeito ao que se tornaria o aeródromo, local destinado para realização de pousos e decolagens dos aviões, seja ele terrestre e/ou aquático. O local foi adquirido por meio de uma doação realizada por Manuel Machado, o proprietário das terras do engenho Pitimbu com intuito de conseguir construir o aeródromo de Parnamirim.

De acordo com Peixoto (2003), a “M. Machado & Cia” (empresa pertencente de Manuel Machado) em troca da doação das terras, o comerciante pediu uma quantia de Rs\$ 12:000\$000 (doze contos de réis, ou doze milhões de réis – valor monetário da época) em meio de conseguir uma licitação de serviço com duração de 90 dias, iniciando a partir do dia 21 de julho de 1927. essa licitação tinha por objetivo de desmatamento, limpeza, nivelamento e cercamento do terreno doado.

Foi a partir de 1927, o aeródromo começou realmente ser erguida, a partir do incentivo dos governadores da época, em consonância as empresas internacionais, sobre o incentivo do público-privado que contribuíram para o surgimento das primeiras infraestruturas do aeródromo de Parnamirim e, posteriormente, usada com base militar pelo governo norte-americano e brasileiro durante a Segunda Guerra Mundial.

Nesse sentido, o início da sua operação do campo-aéreo de Parnamirim, ainda em 1927, foi dada pela pista de pouso/decolagem que eram realizados em meio a terra batida com vegetação bastante rasteira, não possuindo nenhum tipo de iluminação elétrica, identificação ou qualquer outro tipo de infraestrutura que desse apoio aos pilotos e aos seus aviões que chegavam ou saiam do Estado Potiguar (PEIXOTO, 2003).

Após alguns avanços e dada a importância da conquista da aviação mundial (assunto abordado mais adiante), o governador do estado do RN da época, o senhor José Augusto Bezerra de Medeiros, em promessa feita ao piloto francês Paul Vachet, mandou construir uma estrada e rodagem que ligava a Natal e os demais municípios circunvizinhos, com intuito de facilitar o acesso ao aeródromo de Parnamirim (GOES, 2019).

A estrada e rodagem construída, não possui nenhum tipo de infraestrutura adequada, por mais que passar-se por melhorias e/ou adequações feitas pela prefeitura de Natal, em meio às solicitações do governo do estado, mas quando chegava o período chuvoso, a estrada carroçada ficava praticamente intransitáveis, dificultando assim, o acesso ao aeródromo de Parnamirim (FJA, 1974, *Apud*. PEIXOTO, 2003).

Contudo, após um ano com a chegada da *Aéropostale* (Air France) no estado do Rio Grande do Norte, em 1928, a empresa investiu fortemente em propagandas comerciais de envios/recebimentos sobre as mercadorias e correspondências postais oriundas países sul-americanos e de outros continentes, conseqüentemente, a companhia-aérea também, investiu maciçamente na infraestrutura das primeiras construções do aeródromo.

Ao longo dos anos, companhia-aérea já denominada por “Air France”, operou no aeródromo de Parnamirim até 1940, quando a França se rendeu a Alemanha nazista no período que ocorreu a Segunda Guerra Mundial. Conseqüentemente, as suas operações de voos comerciais precisaram ser fechadas, não apenas da França, mas por onde ela estivesse funcionando pelo mundo (FUNDAÇÃO RAMPA, 2010).

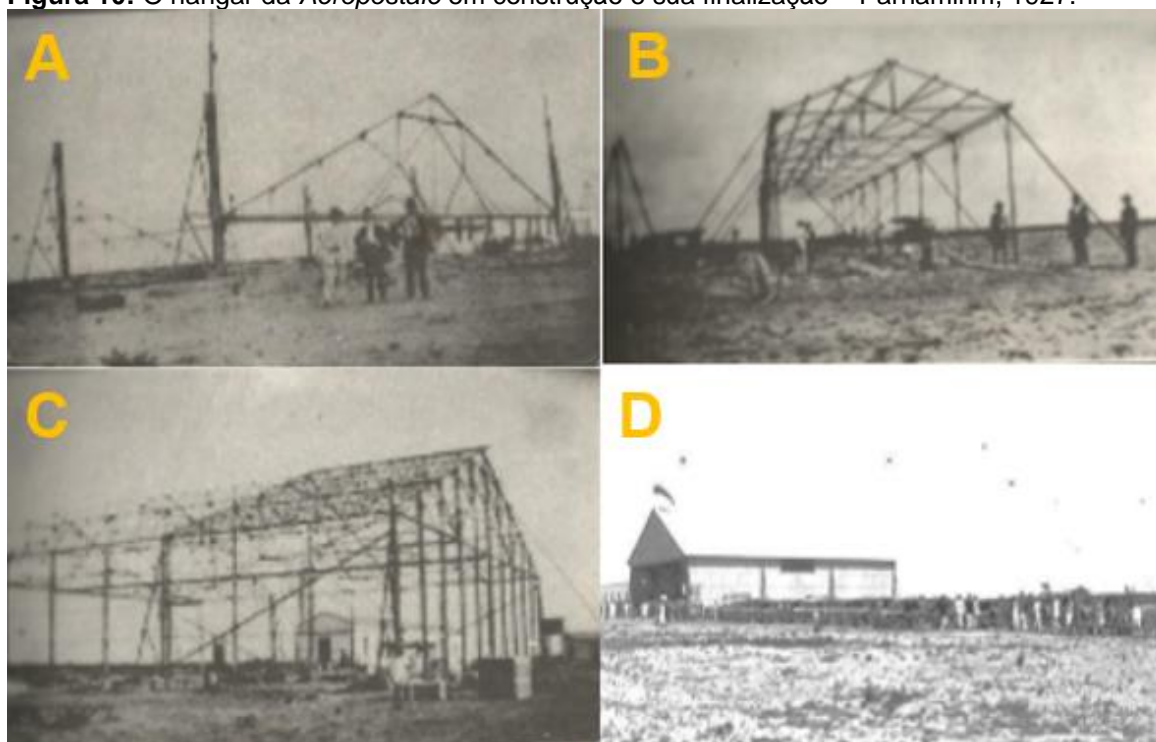
Goes (2019), ressalta que o período entreguerras, existiram diferentes empresas de nacionalidades tais como Portugal, Inglaterra, Alemanha, França e Itália que utilizaram a pista de Parnamirim, mas foi a empresa Air France que mais contribuiu na construção das primeiras edificações, como implantações de torres de rádio, sinalizadores, hangares, oficinas, poços artesanais e chalés para hospedar os pilotos no aeródromo, onde se tornaria a base militar no futuro (figuras 09; 10; 11; 12; 13 e; 14).

Figura 09: Vista aérea do aeródromo de Parnamirim, delimitado pela estrada carroçável e ao lado as construções da companhia *Aéropostale* (Air France).



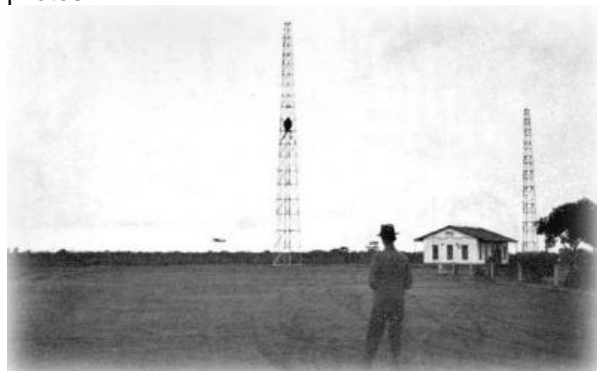
Fonte: Leonardo Barata (s/d), *Apud*. Peixoto (2003), adaptado pelo autor.

Figura 10: O hangar da *Aéropostale* em construção e sua finalização – Parnamirim, 1927.



Fonte: João Alves de Melo, *Apud.* AMAB (2017), adaptado pelo autor.

Figura 11: A torre de rádio e o chalé para abrigar os pilotos.



Fonte: Viveiros (1974).

Figura 12: Residência dos funcionários da Air France, também utilizada como estação de rádio.



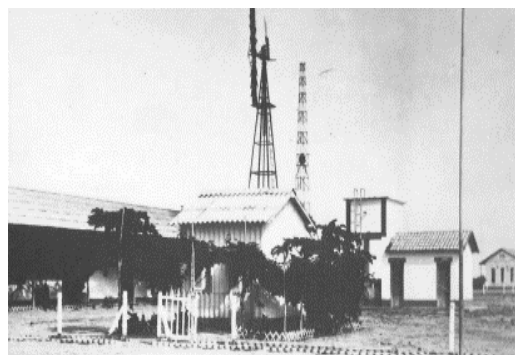
Fonte: Fundação Rampa (2001).

Figura 13: Pavilhão de Passageiros da *Aéropostale*.



Fonte: Revista LIFE, *Apud.* Goes (2019).

Figura 14: Base da *Aéropostale*.



Fonte: Medeiros (2014), *Apud.* Goes (2019).

Portanto, diversas empresas internacionais começaram a pisar em solo potiguar, em busca de desenvolver suas rotas aéreas e sair na frente na corrida comercial e de correspondência postal. De acordo com o quadro 03, é apresentado um resumo criado por Teixeira (2015), é possível identificar quais foram as empresas aéreas de maior relevância que tiveram o seu desenvolvimento no estado do Rio Grande do Norte, fazendo um recorte histórico sobre os principais acontecimentos.

Quadro 03: Resumo sobre os acontecimentos das companhias-aéreas.

EMPRESA:	ORIGEM:	PERÍODO:	DESCRIÇÃO:
CGA	França	1928-1933	Entre 1928 e 1935, a travessia do Atlântico entre Natal e Dakar, no Senegal, se fazia inicialmente por embarcações, os avisos rápidos, depois por hidroaviões.
Air France	França	1933-1940	Empresa estatal criada a partir da fusão de cinco companhias aéreas então existentes.
Condor	Alemanha	1930-1940	Sua subsidiária no Brasil era a Condor do Brasil Ltda. Associou-se à estatal alemã Lufthansa a partir de 1934. Mantinha fortes relações com as empresas brasileiras VASP e VARIG. Foi totalmente nacionalizada, no contexto da 2ª Guerra Mundial.
Pan American World Airways – Pan Am	Estados Unidos	1930-1965	O interesse da escala em Natal surge a partir de 1929, com visitas de aviões da empresa americana New York Buenos-Aires. Em 1930, essa empresa foi adquirida pela Pan Am e renomeada PanAir do Brasil, que vai atuar até 1965. A partir de 1941, no contexto da durante a 2ª Guerra Mundial, investe em vários aeroportos, inclusive no de Natal.
LATI	Itália	1940-1942	Teve uma atuação curta, pois suas ações foram interrompidas no Brasil em razão da Segunda Guerra Mundial.

Fonte: Teixeira (2015, p. 16) adaptado pelo autor.

Com a chegada da companhia aérea a *Linee Aeree Transcontinentali Italiane* – LATI, em 1940, no estado do Rio Grande do Norte, em virtude da sua origem na Itália. A empresa chegou com intuito de implementar novas tecnologias, construções e infraestruturas ao aeródromo de Parnamirim, agregando ainda mais as estruturas deixadas pelos franceses em meio a sua rendição na guerra. Nesse sentido, a Fundação Rampa (2010, n/p.) fundamenta o episódio da seguinte maneira:

Entre março e abril de 1940, a empresa de correio aéreo italiana, *Linee Aeree Transcontinentali Italiane* (LATI) se estabelece vizinho aos franceses em Parnamirim, utilizando a mesma pista. Curiosamente, em maio daquele ano a Itália declara guerra aos franceses, e mesmo assim por cerca de um mês os dois utilizaram o mesmo aeródromo (FUNDAÇÃO RAMPA, 2010, n/p).

Desse modo, Quintaneiro (2007), pontua que a LATI era uma subsidiária da estatal *Ala Littoria*, fundada por Mussolini (líder do partido fascista da Itália), onde a

sua operação se designava exclusivamente na ligação direta entre Brasil e a Europa no “transporte de passageiros, carga e correspondência, inclusive malas diplomáticas, utilizava trimotores e quadrimotores rápidos que requerem pistas extensas” (QUINTANEIRO, 2007, p. 01).

Peixoto (2003) ressalta que a LATI operou junto com os franceses durante um curto período de tempo, ajudando na construção de um hotel, hangar, reservatório d’água e escritórios do lado Oeste do aeródromo de Parnamirim até junho de 1940, ou seja, dois meses quando a França se rendeu ao conflito bélico da Alemanha-Nazista. Entretanto, a LATI não permaneceu por muito tempo, chegando a operar apenas dois anos, em virtude do Brasil declarar guerra contra a Alemanha e a Itália em 1942.

Figura 15: Lado Oeste do aeródromo de Parnamirim, entre 1941 e 1942. Percebe-se a proximidade das instalações francesas (esquerda) e as italianas (direita).



Fonte: John R. Harrison (s./d.), *Apud*. Goes (2019, p. 43), adaptado pelo autor.

A figura 15 acima, ilustra perfeitamente as primeiras infraestruturas que foram construídas e/ou implementada no aeródromo de Parnamirim, como é abordado pelos autores citados anteriormente, desde 1927 com a chegada da companhia francesa *Latécoère*, até a saída da companhia italiana *Linee Aeree Transcontinentali Italiane* – LATI, em 1942. Tornando assim, uns dos melhores e mais bem equipados aeródromo do mundo.

O campo de Parnamirim começou realmente ter uma importância, depois da primeira conquista da aviação mundial, quando os pilotos-aventureiros franceses Dieudonné Costes e Joseph Le Brix voaram em um Bréguet-1685 (figura 16),

conseguindo assim, a façanha de sobrevoar o Oceano Atlântico, em uma distância aproximadamente de 3.200 quilômetros entre São Luís do Senegal (atualmente, Senegal) a Natal – RN (PEIXOTO, 2003).

Figura 16: Os pilotos franceses Dieudonné Costes e Joseph Le Brix, os primeiros a pousarem um avião no aeródromo de Parnamirim.



Fonte: Leonardo Barata (s/d), *Apud.* Peixoto (2003, p.45).

Este acontecimento, ocorreu no dia 14 de outubro de 1927, às 23h45, com duração de voo direto, ou seja, realizado sem escalas, foi aproximadamente 19 horas e 25 minutos, tornando assim, o primeiro aeroplano a atravessar o oceano na história. Antes era algo impossível pela falta de autonomia na duração de voo das aeronaves (PEIXOTO, 2003), desse modo, os avanços tecnológicos da aviação civil vinham superando as barreiras sobre a travessia do Oceano Atlântico.

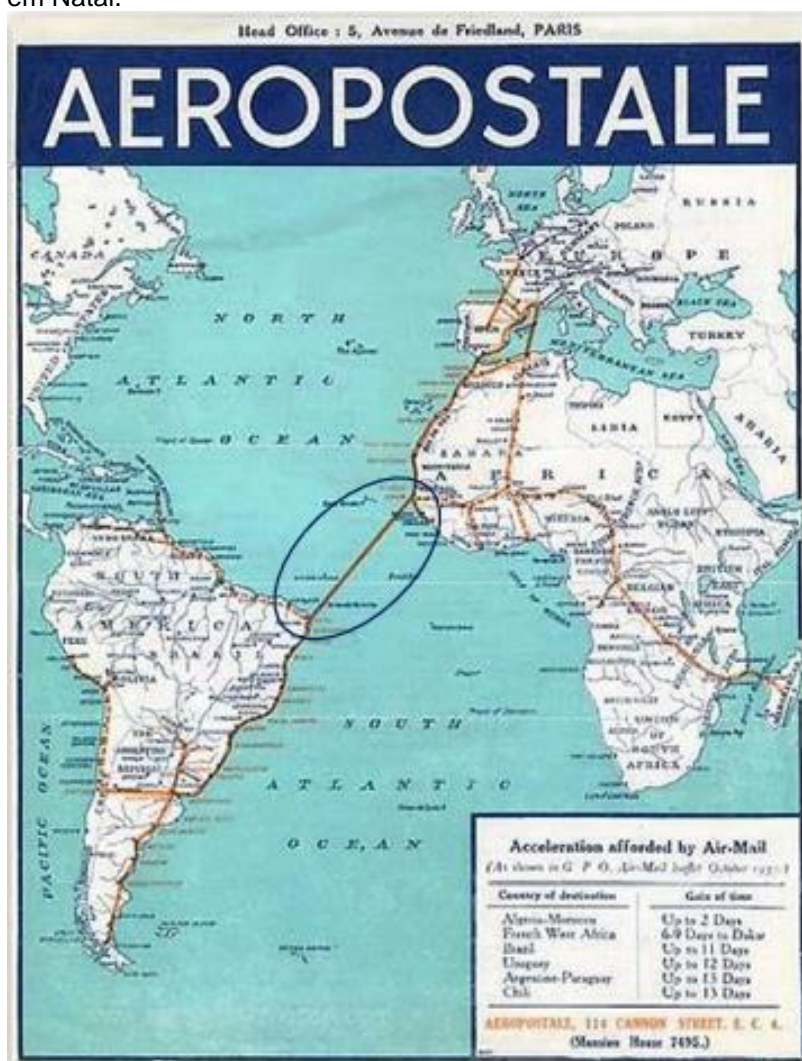
Após três anos, a companhia francesa envia um piloto “em 1930, um evento sem igual marcaria definitivamente a importância de Natal para a *Aéropostale*: a travessia do oceano, realizada por Jean Mermoz em 12 de maio” (AMAB, 2017, n/p). Desse modo, o piloto “Mermoz realizou a primeira viagem transatlântica de correio aéreo sem escalas, partindo de Saint Louis (atual Senegal) e, chegando a Natal 21 horas depois, vencendo uma distância de 3.100 quilômetros” (GOES, 2019, p. 40).

Diante dessas conquistas, umas das mais importante para o aeródromo de Parnamirim seria a travessia do oceano no sentido inverso, ou seja, saindo de Natal - RN para o continente africano. Mas isso só veio a ocorrer em 1931, pelo piloto austríaco, Bert Hinkler, saindo “às 10h da manhã do dia 25. Com apenas uma bússola

e o sagüim para fazer companhia, Hinkler chegou a Bathurst, a cerca de 50 quilômetros de Dakar, após 22 horas de voo" (Peixoto, 2003, p.51).

Em suma, os aviadores daquela época tinham a finalidade de criar novas rotas aéreas-comerciais capazes de realizar voos diretos entre Natal (coordenada geográfica em: 5°47'42" de latitude Sul e 35°12'34" de longitude Oeste do meridiano de Greenwich) até Dakar no Senegal (coordenada 14°41'37" de Latitude Norte e 17°26'38" de Longitude Oeste do meridiano de Greenwich) com a distância média de 3.003,34 quilômetros, como está ilustrado no poster da *Aéropostale* (figura 17).

Figura 17: Poster da empresa *Aéropostale*, mostrando a posição estratégica sobre sua rota aérea em Natal.



Fonte: Tok de História (2014), adaptado pelo autor.

Após diversas tentativas fracassadas em realizar a mesma conquista, o piloto Jean Mermoz, realizou a travessia por completo, no dia 01 de junho de 1933 em um trimotor batizado por “*Arc-en-Ciel*” (figura 18) chegando a Dakar. A partir desse

acontecimento, a importância da aviação em Parnamirim, começou ser reconhecida por “trampolim” em virtude de conseguir conectar o continente Sul-americano ao restante do mundo e, posteriormente, como principal rota aérea utilizado pelos norte-americanos durante a guerra (PEIXOTO, 2003).

Figura 18: Piloto Jean Mermoz e a aeronave *Arc-en-Ciel*.



Fonte: Tok de história (2014).

Teixeira (2015) em sua obra, listou as seis principais atribuições das empresas que funcionaram no aeródromo de Parnamirim, correspondendo o período entreguerras, ressaltando os avanços como ponto estratégico para aviação comercial e, posteriormente, se tornando numa base para Segunda Guerra Mundial, como é mostrado no quadro 04:

Quadro 04: Principais atribuições das empresas para Natal/Brasil.

PRINCIPAIS ATRIBUIÇÕES	
1°	As linhas foram estabelecidas por etapas ou trechos, os percursos aumentando gradativamente à medida que novos pontos geográficos, geralmente cidades localizadas em países da Europa, África e América do Sul, eram incluídos em suas rotas respectivas;
2°	Cada um desses trechos, e em especial a travessia do Atlântico, representava um grande obstáculo técnico a ser vencido;
3°	Natal se tornou uma escala da maior importância para as empresas e nações envolvidas na ampliação dessas linhas em escala Internacional, em direção a América do Sul; a cidade entra, assim, no circuito mundial da navegação aérea nascente;
4°	As empresas aéreas transportam inicialmente correspondências, bagagens e mercadorias; somente num segundo momento, especialmente a partir da década de 1930, se torna possível e viável o transporte também de passageiros;
5°	As empresas aéreas europeias referidas no quadro 03, e outras como a espanhola Ibéria, que passava a estabelecer uma linha com o Brasil via Natal logo após o término da Segunda Guerra Mundial, usam as colônias europeias na África como escala;
6°	Essas empresas refletiam as disputas comerciais em âmbito internacional.

Fonte: Teixeira (2015) adaptado pelo autor.

Portanto, os avanços tecnológicos na aviação no intuito de facilitar a comunicação postal e comercial, fez de Natal um ponto de escala incontornável, principalmente por incentivo de apoios políticos, com desejo de tornar o aeródromo de Parnamirim um símbolo do progresso da aviação brasileira. Desse modo, documentos publicados pela Fundação Rampa, vai ressaltar que

“Parnamirim”, a partir de então, tornou-se o Aeroporto Internacional maior da América do Sul, famoso em todo o mundo, especialmente por ocasião da II Grande Guerra. A glória de sua fundação deve-se a Paul Vachet e a *Latecoère*. Prevendo o futuro do Estado que iria governar, Juvenal Lamartine, desde 21 de maio de 1927, apresentou na Câmara Federal, posteriormente aprovado e sancionado, o projeto de lei autorizado o poder Executivo criar no Porto de Natal um AERÓDROMO que de acordo com a navegação aérea, teria oficinas para reparos, depósitos de material e combustível (FUNDAÇÃO RAMPA, 2012, p. 6).

E alguns desses discursos foram realizados na época, em 1928 o governador do Estado Rio Grande do Norte, Juvenal Lamartine, sucessor de José Augusto “discursou dizendo que estava satisfeito por ser o presidente de um Estado cuja privilegiada posição geográfica lhe dará um porvir e uma situação invejável no país”, (presidente de Estado, corresponde ao governador atualmente) narrado por Viveiros (1974, p. 21).

Por fim, anos seguintes, o Conde Vaux, visitou Natal e por meio de uma entrevista de rádio, afirmou que a cidade é “a chave dos grandes sistemas gerais de transportes aéreos, para a América do Sul, em um futuro próximo”. E, posteriormente, em 1936, o Sr. Ralph O’Neill – ex-tenente do Serviço Aéreo do Exército Norte-americano – acrescentou: “Natal será o maior empório aviatório da América do Sul”. (VIVEIROS 1974, p. 21).

4. OS CONTEXTOS POLÍTICOS MUNDIAIS E O GOLPE DO ESTADO NOVO NO BRASIL

O período de entreguerras também foi marcado por uma instabilidade econômica internacional, intensificada após a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque em 1929. Bem como, o retorno da corrida imperialista e, primordialmente, pelo surgimento de regimes políticos totalitários que ocorreu no continente europeu, como o caso dos governos nazifascistas da Alemanha e Itália, como também, do governo comunista da União Soviética (Trindade, 2010).

Neste contexto, ocorreram diversos problemas econômicos e divergências ideológicas na Europa, criaram tensões políticas e, inquestionavelmente, levaram as principais potências-europeias a fazerem uma corrida armamentista, algo bastante semelhante na eclosão da Primeira Guerra Mundial, onde esses países intensificaram o seu poderio bélico. Nessa conjuntura,

na Ásia, o Japão, aproveitando-se da debilidade da China, dividida por uma guerra civil, empreendia uma expansão colonialista, conquistando a Manchúria e parte da Mongólia. As pretensões e as posteriores conquistas territoriais da Alemanha, da Itália e do Japão contribuíram para uma maior aproximação entre esses países e para um aumento da tensão política que resultou na Segunda Guerra Mundial (TRINDADE, 2010, p. 217).

As situações sobre os acontecimentos que surgiram durante o período entreguerras, foram travadas sobre os argumentos de tornar o mundo mais seguro para a democracia (BURNS, 1995). Portanto, esses eventos foram importantes para a criação de regimes totalitários e expansionistas, principalmente na Europa, onde o nazifascismo nasceu rebatendo ao comunismo e, bem como, desenvolvendo em cima da instabilidade do capitalismo liberal da época.

Dessa forma, outro ponto que devemos destacar sobre os conflitos políticos-armamentistas, foi a guerra civil espanhola, ocorrida entre os anos de 1936 à 1939. Segundo Trindade (2010, p. 217), a guerra espanhola “serviu como laboratório para que os governos da Alemanha e da Itália testassem seus exércitos e seus equipamentos militares contra os combatentes que defendiam o governo socialista espanhol”.

Esses conflitos-civis eclodiram por conta da incapacidade do governo republicano em evitar a desintegração política do país (Burns, 1995). Contudo, sobre os acontecimentos que ocorreram na Espanha, as potências ocidentais tinham se comprometido que não iriam intervir na guerra civil, entretanto, Hitler e Mussolini enviaram tropas e equipamentos em ajuda às forças do comandante fascista rebelde de Francisco Franco.

O ato foi rebatido prontamente pela Rússia que imediatamente mandou tropas do seu exército russo para auxiliar na Guerra Civil Espanhola que durou aproximadamente três anos, mas que pouco serviu para ajudá-los, em virtude dos fascistas no final comemoram a vitória em cima dos republicanos espanhóis (TRINDADE, 2010).

Portanto, segundo Burns (1995, p. 722-723) vai confirmar que os “combates foram brutais e, pela primeira vez, utilizou-se o bombardeio aéreo em grande escala, contra civis e soldados. Daí a guerra espanhola ter sido encarada como “um ensaio geral” para a luta, muito mais ampla, que se seguiria em breve”. Portanto, o conflito ocorrido na Espanha contribuiu para firmar ainda mais a aliança política entre Alemanha e Itália, posteriormente, a entrada do Japão no grupo.

Logo após desses países formarem uma aliança denominado “Eixo”, a Alemanha, Itália e Japão, os três uniram-se as forças para combater o comunismo e juntos programava as suas futuras conquistas territoriais pela Europa, Ásia e África, contudo, não havia nenhuma reação política na democracia ocidental e nem por parte da União Soviética sobre a união política-fascista que ocorria entre esses países supracitados.

Por essa razão, em 1939, Hitler assinou um acordo do “Pacto de Não Agressão” com Stalin que garantia uma portaria para anexar o território polonês em seus domínios. Desse modo, a “invasão da Polônia, em 01 de setembro de 1939, porém, trouxe a reação da Inglaterra e da França que, dois dias após a invasão, declararam guerra à Alemanha. Começava a Segunda Guerra Mundial” (TRINDADE, 2010, p. 218).

Nesse hiato, o Brasil na década de trinta começou uma revolução liderada por Getúlio Vargas, na tentativa de buscar um golpe de Estado para acabar com a centralidade da política do “café com leite”, ou seja, a centralização do poder-político do federativo brasileiro entre Minas Gerais e São Paulo, além do descontentamento da pequena liderança da burguesia urbana contra o governo que atendia apenas os interesses dos grandes produtores rurais desses estados (PEIXOTO, 2003).

Bem como, Silva (2018) vai complementar dizendo que a campanha começou em 1929 em meio ao cenário conflituoso, aproveitando o rompimento do trato café com leite entre o presidente Washington Luiz que deveria prestar apoio a um candidato mineiro, todavia, o mesmo decidiu apoiar Júlio Prestes que era conterrâneo do seu estado de São Paulo. Ao saber da traição, o estado de Minas Gerais procurou apoio político em outros estados, no caso do Rio Grande do Sul (Getúlio Vargas) e Paraíba (João Pessoa), com intuito de formar um grupo político de oposição chamado de “Aliança Liberal”.

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” da década de 20 e latifundiários de outros estados excluídos do círculo do poder federal (PEIXOTO, 2003, p. 58).

O assassinato de João Pessoa foi um “pretexto” necessário para os três estados (Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba), junto ao seu representante, Getúlio Vargas, organizaram uma revoltada armada em cima da vitória da candidatura de Júlio Preste, para impedir que ele assumisse a presidência do país, bem como, retirar Washington Luiz do poder presidencial, esse movimento revolucionário ficou conhecida como “Revolução de 1930 ou 30” (SILVA, 2018).

Nesse contexto político da década de trinta, no dia 03 de novembro de 1930, Getúlio Vargas chega ao Rio de Janeiro na antiga capital federativa do Brasil, juntamente com suas tropas revolucionárias por ele comandada e recebendo o poder da Junta Pacificadora, inevitavelmente, fazendo chegar ao cargo da presidência. Desse modo, umas das primeiras ações ao assumir o poder, foi em destituir

os governadores de estado (Presidentes de estado) e nomeou interventores estaduais (geralmente pessoas de sua confiança, principalmente do grupo tenentista), fechou o Congresso Nacional, as Assembleias Legislativas e as Câmaras Municipais, buscando, dessa forma, garantir total controle do aparelho do Estado (TRINDADE, 2010, p. 192).

Logo após a revolta armada de Getúlio Vargas para assumir a presidência, o mesmo ficou conhecido como o governo provisório que durou entre os anos de 1930 a 1934. Em concordância, Silva (2018, p. 282) afirma que “logo no começo do seu mandato ele adotou algumas medidas centralizadas, com: fechar o Congresso Nacional, as Assembleias Estaduais e Câmaras Municipais; suspender a Constituição em vigor; substituí governantes estaduais por pessoas de sua confiança”.

Geralmente essas pessoas de confiança eram os tenentes do exército, os mesmos que ficaram conhecidos por interventores. Dessa forma, a base política em que Getúlio Vargas detinha, era a mesma que ajudou a se erguer como presidente do Brasil. O seu apoio político, estava representado pelas oligarquias dissidentes e pelo exército brasileiro, contudo, os tenentes eram inimigos históricos das lideranças políticas oligárquicas, em razão do poder que a velha política detinha em seus núcleos estaduais (TRINDADE, 2010).

Por essa razão, o dito presidente buscou uma maneira de equilibrar as suas forças, criando os intervencionistas estaduais tenentistas. Nessa conjuntura, o Rio Grande do Norte, neste mesmo período, vivenciava um “boom” na aviação comercial

internacional, mas não representava nenhuma relevância no aspecto econômico ou político para o Brasil naquela época (TRINDADE, 2010).

De acordo com Peixoto (2003) a economia do estado do Rio Grande do Norte era voltada apenas para o trabalho assalariado do cultivo do algodão no seus interiores potiguar, onde a sua capital, Natal, possuía uma única fábrica têxtil fundada por Jovino Barreto em 1888, entretanto, o mesmo foi fechado cinco anos antes da revolução de 30 por conta da crise econômica internacional.

Ainda de acordo com mesmo autor, a revolução não mudou em nada a realidade e nem quebrou com a estrutura do poder oligarca que existia no estado potiguar, em virtude do governador Juvenal Lamartine ter herdado a tradição política dos coronéis seridoenses, o mesmo não apoiava os movimentos tenentistas de Vargas, mas também não moveu e nem organizou qualquer tipo de resistência, pelo contrário, tempo depois fugiu para Paris com sua família e os seus correligionários a partir da chegada das

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 Assembleia 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 (PEIXOTO, 2003, p. 58-59).

Dessa forma, o período entre 1930 a 1935 a situação no estado potiguar passou por uma enorme instabilidade, com bastante conflitos e turbulências políticas, em virtude de registrar uma alta rotatividade de interventorias tenentistas, ao todo, o Rio Grande do Norte registrou cinco interventores num curto período de tempo. Conseqüentemente, o maior em termos nacionais, passando pelos interventores como Irineu Joffily, Aluísio Moura, Herculino Cascardo, Bertino Dutra e Mário Câmara (TRINDADE, 2010).

Neste hiato, em 1932, houve a “revolução constitucional” que segundo Silva (2018), foi uma tentativa de revolta armada ocorrida no estado de São Paulo contra o governo de Getúlio Vargas, com intuito de reconquistar o seu poder político, mas não obtiveram êxito nas reivindicações. Ainda de acordo com a autora, após o conflito, Vargas convocou uma eleição parlamentar com a finalidade de elaborar uma nova constituinte, ou seja, a “Constituição de 1934” (quadro 05).

Quadro 05: As principais características da Constituição de 1934.

CONSTITUIÇÃO DE 1934	
01.	Manutenção do Regime Federativo e Presidencial;
02.	Separação dos três poderes (Executivo, Legislativo, Judiciária);
03.	Extinção do cargo de Vice-Presidente;
04.	Voto secreto;
05.	Eleições diretas para os poderes Executivo e Legislativo da União, dos Estados e dos Municípios;
06.	Voto feminino;
07.	Regulamentação de várias leis trabalhistas;
08.	Criação do mandado de segurança para defender os cidadãos contra abusos do Estado;
09.	Ensino primário obrigatório e gratuito.

Fonte: Silva (2018) adaptado pelo autor.

Após a promulgação da constituição de 1934, a Assembleia deixou de existir, transformando na Câmara dos Deputados, que tinha por finalidade eleger um novo presidente para o Brasil, porém, Getúlio Vargas suspendeu a continuação do plebiscito para se manter no governo por mais quatro anos, entre 1934 a 1937, mas dessa vez como presidente constitucional (SILVA, 2018).

O mandato presidencial de Getúlio deveria durar até 1937, entretanto, com o apoio de boa parte dos oficiais do exército, dentre eles os Generais Eurico Gaspar Dutra e do Góes Monteiro, elaboraram um golpe para manter Vargas na presidência do Brasil. Dessa forma, o plano dos generais era desenvolver um documento falso que descrevia um suposto plano dos comunistas para tomar o poder, bem como, assassinar os principais líderes políticos e incendiar as igrejas (SILVA, 2018).

Trindade (2010), complementa dizendo que o documento ficou conhecido como plano de Cohen e foi publicado pela imprensa em setembro de 1937,

forjado por militares integralistas. Supostamente preparado por comunistas, o plano foi uma farsa do começo ao fim, arquitetado para assustar a população e justificar uma intervenção armada no governo. Paralelamente, Vargas ia firmando alianças com lideranças políticas em vários estados, buscando apoio para um possível golpe de Estado. Em outubro, o Congresso Nacional, alarmado com o teor do plano e com sua repercussão junto à sociedade, aprovou o estado de guerra, conferindo poderes extraordinários ao presidente da República. Era o que Vargas queria. Líderes oposicionistas foram presos e a imprensa censurada (TRINDADE, 2010, p. 214).

Em sua primeira medida empregada por Getúlio Vargas, foi colocar em vigor uma nova constituição, que possuía inspirações as constituições fascistas da Inglaterra e Polônia. Desse modo, o documento já havia sido elaborado por Francisco Campos, nele estava descrito que o poder político deveria ser concentrado completamente na mão do presidente.

A Constituição outorgada, batizada de Polaca porque foi inspirada na Constituição fascista da Polônia, concentrou todos os poderes do Estado nas mãos do presidente da República. A oposição foi perseguida e presa; muitos foram exilados. Foi criado o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), cuja função era controlar a imprensa e divulgar uma imagem positiva do governo (TRINDADE, 2010, p. 215).

Contudo, a constituição nunca foi completamente executada, pois de acordo com Silva (2018, p. 284), “precisava da aprovação de um plebiscito, fazendo com que o país fosse governado por meio de decretos de leis”. Dessa forma, no dia 10 de novembro de 1937, o presidente Vargas ordenou que os militares fechassem o Senado e a Câmara dos Deputados, bem como, mandou suspender a eleição presidencial, por fim, outorgou uma nova constituição e extinguiu todos os partidos políticos.

A concretização do golpe ficou conhecida por “Estado Novo”, só foi possível graças a eficiência na costura política feita por seus assessores. Desse modo, entre os principais articuladores se encontrava os oficiais da alta cúpula militar, os generais do exército mencionados anteriormente, do intelectual Francisco Campos, além dos antigos integrantes do movimento tenentista e dos políticos cívicos.

4.1. A DUBIEDADE DO GOVERNO DE GETÚLIO VARGAS ENTRE OS PAÍSES DA ALEMANHA E ESTADOS UNIDOS

O governo de Getúlio Vargas era considerado uma relação triangular, com a influência econômica dos Estados Unidos que possuía altos investimentos, ora pertinentes aos empréstimos, principalmente a partir de 1930. E nessa mesma década de trinta, o governo brasileiro também se aproximou economicamente da Alemanha de Hitler. De acordo com Trindade (2010), a Alemanha oferecia concessões melhores e mais vantajosas em relação aos bancos norte-americanos, com o intuito de conquistar o comércio brasileiro e da América do Sul.

Além disso, os alemães forneciam aparelhamento das forças armadas para o continente Sul-americano, onde o Brasil foi mais beneficiado por essa política de aproximação, conseqüentemente, deixava o governo brasileiro dividido. Pois a base política de Getúlio Vargas era a favor da aliança entre o grupo Eixo e possuía também, partidários do grupo da Aliança, contudo, o presidente tentava se articular entre as

duas correntes políticas, buscando trazer as melhores vantagens econômicas para o Brasil (TRINDADE, 2010).

Dessa forma, Skidmore (2003), vai dizer que desde 1934, a Alemanha-nazista se vislumbrava com os confrontos geopolíticos e enxergava o Brasil como principal parceiro econômico e, imediatamente, começou a exercer uma influência de relação bilateral com governo brasileiro, basicamente o algodão em troca de produtos industriais alemães. Contudo,

os alemães estavam interessados em mais do que comércio. Eles também queriam atrair o Brasil para a sua esfera político-militar, e cultivavam sistematicamente a amizade com oficiais do Exército brasileiro, conhecidos como admiradores da destreza militar alemã, bem como ofereciam ao Brasil armas e treinamento técnico (SKIDMORE, 2003, p. 169).

Neste hiato, os hidroaviões alemães chegava constantemente em Natal, com intuito de instalar uma base hídrica no município, o então governador do estado, Juvenal Lamartine apoiou incondicionalmente o projeto de implementação, isentando todas as taxas estaduais a empresa Condor, permitindo a instalação próximo a foz do rio Potengi. O intuito da implementação da base naval era ligar a capital potiguar ao sul do país e, bem como a Europa (MEDEIROS, 2011).

A atuação dos alemães crescia fortemente no município de Natal, “chegando ao ponto de, em 1936, estarem transportando quase 16.000 pessoas. Sobre este dado é importante lembrar que a capacidade de transportes de muitos aviões neste período, não era superior a 20 passageiros” (MEDEIROS, 2011 p. 04), ou seja, um avanço da engenharia aeronáutica. Por fim, em 1939, os alemães desenvolveram ainda os seus serviços de

transporte transatlântico o avião que provou ser o mais confortável, o mais silencioso e o mais caro do mundo na sua época, o quadrimotor Fockler Wulf 200. Transportava 4 tripulantes, 28 passageiros e era considerado um fantástico salto de qualidade em termos de viagens aéreas (MEDEIROS, 2011 p. 04).

O trabalho da Condor na América do Sul, mais precisamente em Natal, durou até agosto de 1939. Neste mesmo período, a aviação civil se profissionalizou cada vez mais no mundo. Desse modo, a capital potiguar obtinha um movimento frequente de aviões que seguiam para o sul do país ou em direção a Europa e a África, fazendo parte do cotidiano dos natalenses, bem como a interação sobre a presença dos pilotos alemães e suas equipes de apoio que ficavam alocados no município (MEDEIROS, 2011).

Todavia, o contexto geopolítico mundial, segundo Trindade (2010) no início do conflito bélico em 1939, o Brasil se manteve numa posição de neutralidade, contudo, os militares

norte-americanos percebiam aproximação entre o Brasil e a Alemanha e, considerava inaceitável a posição do governo brasileiro. Procurando reverter a situação, os “militares americanos tentaram agir contra as ofertas alemãs de armas e treinamento, mas fracassaram neste esforço” (SKIDMORE, 2003, p. 169).

Em contrapartida as ofertas feitas pelos EUA, o presidente Vargas ao ver as sucessivas vitórias do grupo Eixo, sobretudo, no dia 11 de junho de 1940 sobre os demais países da Europa, fez saudar a eficiência do regime nazista e, conseqüentemente, fez despertar ainda mais a atenção do governo norte-americano para possível surpresas do Brasil se aliar a Hitler na Segunda Guerra Mundial.

Em conformidade, Peixoto (2003) acrescenta que apesar da neutralidade do Brasil, principalmente no ano de 1940, onde a metade do mundo já se encontrava em guerra, o governo brasileiro de Vargas, começou a se simpatizar ainda mais com as ideologias do nacionalismo de Adolf Hitler. Em virtude de

Getúlio Vargas quem nutria simpatias pelo nacional 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 (PEIXOTO, 2003, p. 59-60).

Skidmore (2003) vai ajudar a compreender sobre a dubiedade do presidente Getúlio Vargas em relação a simpatização nazista da Alemanha. Segundo as informações do autor, Getúlio mostrava inclinado a procurar os EUA para poder criar laços militares, sempre tentando comprar armas bélicas, antes mesmo de ir atrás da Alemanha, a prova disso, é que em 1937, o governo brasileiro ofereceu para o presidente Roosevelt (EUA) o uso de suas bases no litoral brasileiro, mas sua oferta foi recusada por conta do congresso ser isolacionista

Quando a guerra finalmente eclodiu em 1939, Getúlio e seus generais, lembrando essas rejeições, preferiram permanecer neutros até que os Estados Unidos estivessem preparados para pagar um preço justo pelo apoio brasileiro. Além disso, os brasileiros continuavam a cultivar relações com as potências do Eixo como parte do jogo de usá-las contra os Estados Unidos (SKIDMORE, 2003, p.170).

Dessa forma, Peixoto (2003) ressalta que o tal discurso proferido por Getúlio Vargas ainda em junho de 1940, aumentou ainda mais as pressões dos norte-americanos sobre o fim da dualidade do governo brasileiro. Forçando assim, o Brasil a cooperar a partir do acordo assinado em Washington através da Conferência de

Lima (Peru), se comprometendo a colaborar na guerra, caso os Estados Unidos entre no eventual confronto.

Por essa razão, os Estados Unidos propuseram uma defesa continental que previa a cessão de bases militares terrestres, naval e aérea em toda faixa litorânea do Brasil, sobretudo, no estado do Rio Grande do Norte, em contrapartida, receberia “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” (PEIXOTO, 2003 p. 60).

Neste contexto, no final da década de trinta, os norte-americanos ainda não haviam declarado guerra ao grupo do Eixo, mas já obtinha o conhecimento e notado a devida importância que Natal e do seu litoral para se estabelecer como ponto estratégico, com condições geológicas e climáticas favoráveis a constante atividade militar entre os continentes (GOES, 2019). Portanto a capital potiguar oferecia todas as condições necessárias, possuindo uma discreta estrutura de pouso (aeródromo de Parnamirim) e mão de obra barata e abundante.

A principal beneficiária do acordo entre o Brasil e os Estados Unidos foi a empresa *Pan Am* – PAA, uma subsidiária brasileira da “Panair do Brasil”, onde receberia ajuda do governo norte-americano através do programa *Airport Development Program* – ADP. Em conformidade, Goes (2019) vai ressaltar que os recursos para as obras eram subordinados pelo Corpo de Engenharia do Exército dos Estados Unidos, sendo responsável pela construção de aeroportos no Norte e Nordeste brasileiro, sobretudo, o aeródromo de Parnamirim.

Em virtude disso, o governo brasileiro teria assinado um empréstimo aos bancos estadunidenses, visando justamente a construção da usina siderúrgica, contudo, a liberação dos recursos só se arrastava. Mas o proferido discurso realizado por Vargas em 11 de junho de 1940, somado a preocupação de uma possível aliança entre o Brasil e a Alemanha, fez que o governo americano libera-se os recursos necessários de 20 milhões de dólares, “a ideia era a assinatura de um convênio entre o governo brasileiro e a U.S. Steel Corporation para a construção da usina siderúrgica” (TRINDADE, 2010, p. 219).

Um ano após, em 1941, ocorreria um fato importante que mudaria completamente a história da Segunda Guerra Mundial, um ataque japonês à base norte-americana, “em Pearl Harbour, no Havaí, em 7 de dezembro de 1941,

determinou a entrada dos Estados Unidos na guerra, fazendo com que este país tomasse medidas urgentes para suprir suas forças, que em breve estariam combatendo em todos os continentes” (COSTA, 2011, p. 85).

Segundo Burns (1995), um dia após o ataque de Pearl Harbour – Havaí, o congresso norte-americano enfim reconheceu o estado de guerra contra o Japão. Em virtude disso, no dia 11 de dezembro de 1941 a Alemanha e seus aliados que formavam o grupo Eixo, declaram guerra também aos Estados Unidos da América.

Diante da resistência do governo brasileiro de Getúlio Vargas em tomar uma posição política-armamentista a favor dos Estados Unidos, fizeram que os norte-americanos cogitaram em preparar um plano de ataque militar para tomar a região Nordeste do Brasil, caso o acordo diplomático de Washington não fosse respeitado (PEIXOTO, 2003).

De acordo com Trindade (2010) a postura de Getúlio Vargas continuaria até o ano de 1942, pois foi adotada uma estratégia de barganha, dessa maneira, exigiu que o governo brasileiro se reorganizasse a sua política externa em relação a sua neutralidade. Ou seja, enquanto foi possível manter-se afastado sobre os conflitos bélicos que ocorriam na Europa, a política externa adotada pelo governo brasileiro foi caracterizada por uma postura de equidistância.

Contudo, o Brasil era bastante pressionado pelo governo norte-americano, em virtude da ameaça constante de invasão do litoral nordestino, bem como, com os desdobramento da guerra na Europa, fez que o governo brasileiro realiza-se uma reunião entre os Ministros dos Exteriores de cada país, ou seja, Estados Unidos e Brasil, para definir o futuro na participação na guerra (TRINDADE, 2010). Com intuito das “justificativas iniciais eram civis, porém havia uma motivação até então secreta para fornecer material bélico aos ingleses que lutaram no norte da África e necessitavam de uma rota segura” (GOES, 2019, p. 43).

Como resultado dessa reunião, o governo varguista se viu forçado a assinar um acordo de defesa mútua em julho de 1941, mas em outubro de 1941, foi forçado novamente a ceder áreas para instalação de bases militares norte-americanas na região Nordeste do país, sobretudo, no estado potiguar, dessa forma, foi decretado o rompimento de relações diplomáticas entre o Brasil com os países pertencentes ao Eixo – Alemanha, Itália e Japão – em janeiro de 1942 (PEIXOTO, 2003).

Ao saber do posicionamento político-armamentista do governo brasileiro, a Alemanha reagiu contra o Brasil em meados de agosto de 1942. Hitler ordenou que

seus submarinos alemães lançassem torpedos em direção aos navios brasileiros. Em um único ataque, conseguiu naufragar ao todo, 5 navios de transportes que se encontravam no litoral nordestino (figura 19) (PEIXOTO, 2003).

Figura 19: O submarino nazista atacando os navios brasileiros.



Fonte: Fundação Rampa (2001), adaptado pelo autor.

Em contrapartida ao ataque alemão, a resposta brasileira foi incontida, “diante da revolta popular e das críticas na imprensa, o governo não tinha outra alternativa a não ser decretar o estado de guerra” (PEIXOTO, 2003, p. 60), levando enfim, declarar guerra aos países do Eixo, principalmente a Alemanha em 22 de agosto de 1942 pelo atentado aos seus navios.

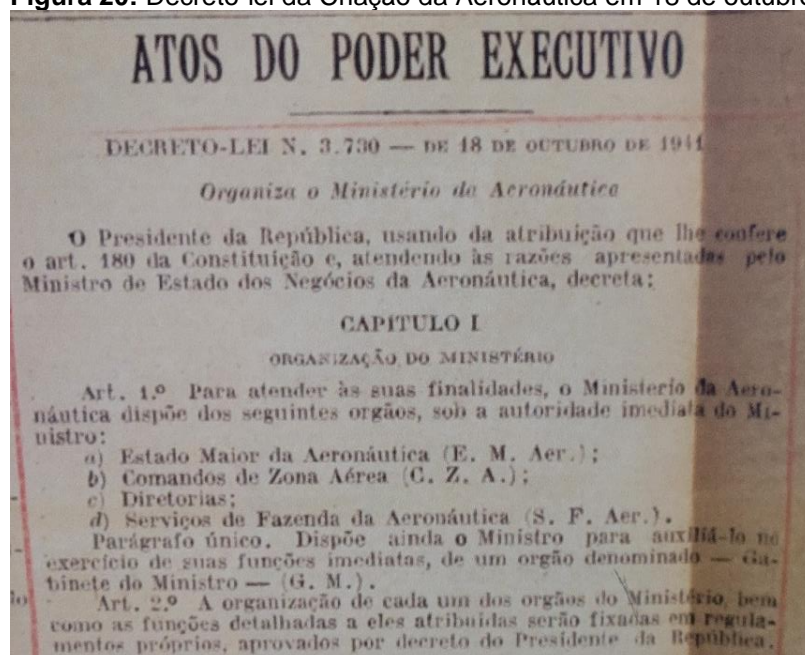
Esse episódio fez agilizar ainda mais a construção da base aérea de “Parnamirim *Field*” em Natal que vinha se arrastando desde 1941, ou seja, a base militar que daria o surgimento ao município de Parnamirim – RN. Em virtude disso, foi formado o Teatro Operações do Atlântico Sul, imediatamente a sua posição assumiu um ponto geoestratégica de vital importância, pois está situada na “esquina continental” entre a Europa e África.

4.2. A CONSTRUÇÃO DA BASE MILITAR – PARNAMIRIM FIELD

Logo após o episódio ao ataque do submarino nazista contra as embarcações brasileiras, ocorreu um impulsionamento para construção da base norte-americana e o seu desenvolvimento dentro do aeródromo de Parnamirim. Como resultado desse investimento, começaram a desembarcar em Natal, o engenheiro Décio Brandão e sua equipe técnica da *Airport Division* – ADP, constituída por militares norte-americanos. Ou seja, os primeiros responsáveis para construção da base Parnamirim *Field*, onde seria no futuro, “o maior campo de aviação e base de operações militares que os Estados Unidos viriam a ter, durante a II Guerra, fora do seu território” (PEIXOTO, 2003, p. 61) e, posteriormente, como Base Aérea de Natal - BANT.

Para manter as aparências na aliança com os Estados Unidos, em meio a sua participação durante a Segunda Guerra Mundial e evitar possíveis confrontos diplomáticos entre as partes, o governo brasileiro constituiu por meio do decreto-Lei 3.302, com intuito de criar um ministério da aeronáutica e, conseqüentemente, da criação da Força Expedicionária Brasileira – FEB em Natal no ano de 1941, com a finalidade de dividir o espaço com os Americanos em Parnamirim *Field* (figura 20).

Figura 20: Decreto-lei da Criação da Aeronáutica em 18 de outubro de 1941.



Fonte: Acervo do Autor.

De acordo com Peixoto (2003), a partir da criação da Força Expedicionária Brasileira – FEB (depois denominada para Força Aérea Brasileira – FAB), os soldados

brasileiros ficaram com o lado Oeste da base, onde já possuía as instalações deixadas pelas companhias aéreas Air France e L.A.T.I quando foram desativados no início da guerra na Europa, ocupado assim, essas estruturas que estavam abandonadas (figura 21).

Figura 21: Setor Oeste de Parnamirim *Field* – Brasil.



Fonte: Acervo do Autor.

Dessa forma, o exército brasileiro se apropriou das antigas estruturas deixadas pelas companhias aéreas que passaram por Natal durante todo período entreguerras, essas edificações foram convertidas para atenderem as necessidades dos militares durante a Segunda Guerra Mundial. Essas adaptações estruturais realizados, eram em áreas que

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 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 (PEIXOTO, 2003, p. 72-73).

Ainda de acordo com o autor, os soldados ficaram sem local para os banheiros, tiveram que improvisar 50 chuveiros e 6 vasos sanitários para atender a sua guarnição. O abastecimento de água era feito pelo poço deixado pela companhia Air France e o seu fornecimento de energia era pelo gerador da L.A.T.I. quando havia

interrupções pela companhia elétrica “Força e Luz”. Por fim, a pista utilizada para pouso/decolagem ainda ocorria em barro batido que media apenas 700 metros de comprimento e 40 metros de largura.

Entretanto, os militares norte-americanos preferiram ocupar o lado leste por entender que as estruturas existentes deixadas pelas companhias aéreas eram muito modestas e não atendendo os esforços de guerra, em virtude disso tiveram que optar em construir uma nova base do zero, que ficou conhecida por Parnamirim *Field* (figura 22).

Figura 22: Setor Leste de Parnamirim *Field* – Estados Unidos.



Fonte: Acervo do Autor.

De acordo com Costa (2011), a construção de Parnamirim *Field* (Setor Leste) custou aproximadamente US \$9.403.461,00 dólares, além dos materiais e recursos trazidos pelos próprios norte-americanos que não foram contabilizados no valor bruto final sobre seu investido. Contudo, a base militar começou apresentar uma proporcionalidade do crescimento na área destinada ao aeródromo, tornando-se pequena para as finalidades da guerra.

Dessa forma, o governo brasileiro precisou tomar algumas medidas de emergência para desapropriação das terras circunvizinhas, principalmente de proprietários que ali possuíam naquela região. Nesse cenário, a mais afetada por essa ação foi a senhora Amélia Duarte Machado (A viúva do comerciante Manoel Machado), perdendo cerca de 85% das suas propriedades pela ação do governo brasileiro (PEIXOTO, 2003).

O Governo Federal promulgou nada menos que 10 decretos-leis, determinando a desapropriação de 12 diferentes áreas. Todos os decretos-leis trouxeram as assinaturas do Presidente da República (Getúlio Vargas) e

do Ministro da Aeronáutica (Salgado Filho). Para se ter uma ideia global da grandeza da Base Aérea que viria a se tornar “a maior da América do Sul”, foram desapropriados 12 terrenos, de proprietários Pessoa Física, como a Viúva Manoel Machado (possuidora da maior fatia - vários terrenos que somados chegavam a 85% do total) e também de Pessoa Jurídica como a *Standard Oil Company Of Brasil*, possuidora do menor terreno (menos de 3% do total) (GOES, 2019, p. 39).

Em níveis de comparação, a apropriação do terreno onde está instalado o Parnamirim *Field* durante a guerra, representava uma área aproximada de 13,5 milhões de metros quadrados – m², sendo que 245.000m² está situado em área coberta. As instalações militares, como barracões, hangares, ranchos entre outros edificações, além dos 1.120m² de superfície asfáltica que proporciona os acessos aos edifícios e a pista de decolagem (COSTA, 1980, *Apud.* GOES, 2019).

A construção da Base Leste dos norte-americanos, ocorreram diversas construções, possuindo cerca de 700 edificações ao todo. De acordo com Costa (2011), essas edificações eram conhecidos por “barracos” permitindo alojar mais de 1.800 oficiais, 2.700 subordinados e soldados, sendo que entre as construções possuía um hospital com a carga máxima de 178 leitos para abrigar os feridos vindo da guerra (figuras 23 e 24).

Figura 23: A construção de Parnamirim *Field*, as obras ocorriam também durante os teatros de guerra.



Fonte: Getty Imagens (s.d.), *Apud.* Medeiros (2014), adaptado pelo autor.

Figura 24: Edificação construída durante a Segunda Guerra Mundial ainda presente na BANT, alguns servindo como banco, restaurante, lojas, barbearia e outros serviços.



Fonte: Acervo do Autor.

Ainda de acordo com Costa (2011), além dos alojamentos e do hospital, também foram construídos prédios de serviços para o rancho (restaurante), armazéns, estação de rádio que funcionava 24 horas por dia e nos 7 dias da semana. Em conformidade, Peixoto (2003, p. 64) vai complementar dizendo que

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 aérea, comunicação, iluminação, depósitos de combustíveis e de água (PEIXOTO, 2003, p. 64).

Dessa forma, Peixoto (2003) vai ressaltar que durante a construção, foram contratados mais de seis mil operários que movimentavam um exército migratório oriundo do interior do estado potiguar. Neste hiato, a Fundação Rampa (2001, n/p) vai ressaltar que

a construção das bases aérea de Natal e Parnamirim *Field* proporcionou um crescimento econômico nunca antes visto no estado, gerando cerca de 6 mil empregos e atraindo trabalhadores da capital, interior e outros estados, além das empreiteiras, todas nacionais e trabalhando em três turnos, 24 horas por dia (FUNDAÇÃO RAMPA, 2001, n/p).

Portanto, a grande maioria desses migrantes que vieram do interior potiguar e de outros estados brasileiros, foram atraídos principalmente pela oferta de trabalho e pelo seu pagamento ser realizado em dólar. Outra razão que fizeram ocorrer a

migração foi a seca que assolava no sertão nordestino e no estado que não permitia o cultivo do algodão (OLIVEIRA, 2017) (figura 25).

Figura 25: Operários vindo do interior potiguar para trabalhar no Campo de Parnamirim *Field*.



Fonte: Getty Imagens (s.d.), *Apud*. Medeiros (2014).

De acordo com Oliveira (2017, p. 06-07) vai afirmar que muitos desses trabalhadores vieram estimulados pela “divulgação da existência de empregos, pois era de conhecimento público que os americanos estavam contratando mão-de-obra para os serviços mais pesados, como a construção da base terrestre de Parnamirim *Field* e da pista Parnamirim *Road*”. Nesse sentido, a divulgação sobre os investimentos para construção da base, permitia suprir as necessidades dos trabalhadores rurais que viam sofrer com a seca.

Peixoto (2003), vai pontuar também que, muitos desses migrantes que chegavam em Natal, vieram sem nada e ninguém para recebê-los e precisaram se abrigar em palhoças, perto das faixas de terras que ficavam circunvizinhos em ruas desalinhadas próximo a base Parnamirim *Field*, com objetivo de buscar melhorias e qualidade de vida. Ou seja, a base militar está localizada atualmente no centro do seu município, mostrando que seu desenvolvimento foi dado em sua volta, o fato é explicado pela necessidade que havia em obter mão de obra para a sua construção.

Goes (2019) elaborou dois mapas mostrando a ocupação do espaço a partir da construção de Parnamirim *Field*, o primeiro ilustra uma escala macro e micro dos lados ocupados pelos militares brasileiro e norte-americanos (figura 26). O segundo mapa,

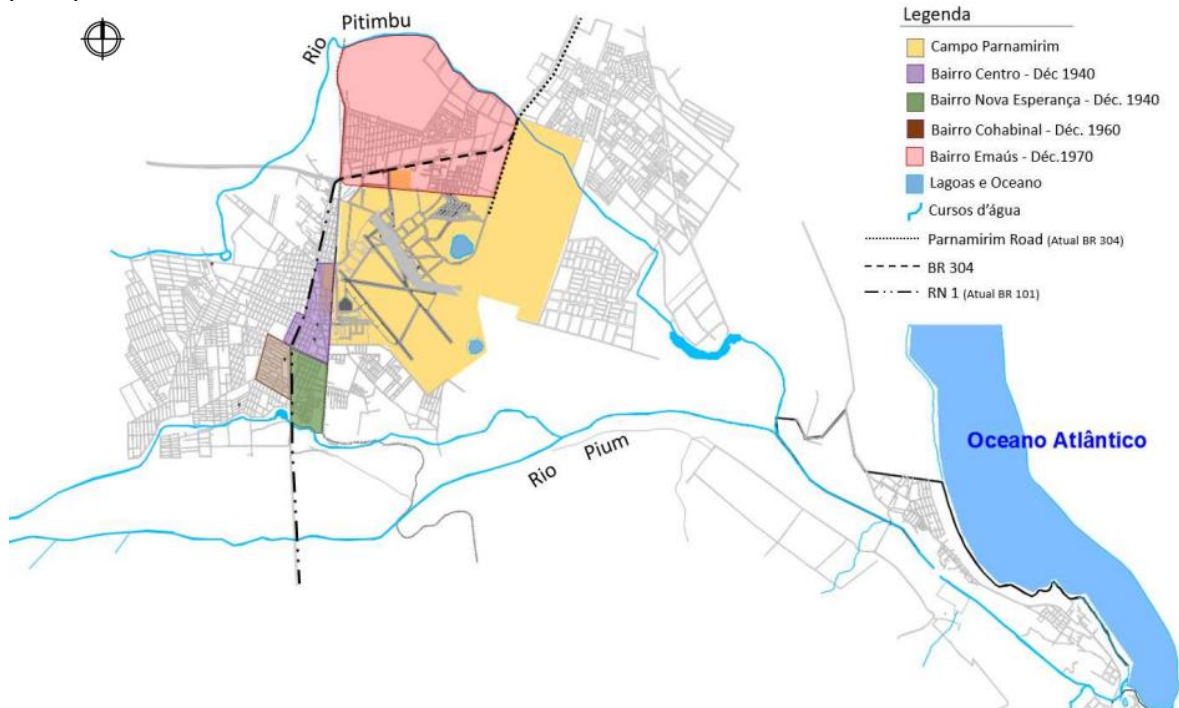
é sobre a formação dos principais bairros que surgiram de acordo com a chegada dos migrantes que vieram para trabalhar na construção da base (figura 27).

Figura 26: Localização dos setores pertencentes a EUA (Leste) e do Brasil (Oeste).



Fonte: Goes (2019).

Figura 27: Croqui do município de Parnamirim, destacando a área da base militar e os seus principais bairros.



Fonte: Goes (2019)

Em análise comparativa nos dias atuais, a área da base, corresponde a cerca de 9 milhões e 685 mil quilômetros quadrados – Km², ocupando uma porção territorial

bastante considerável dentro do município de Parnamirim. De acordo com o IBGE (2022), a área da unidade do território municipal corresponde a cerca de 124,006 milhões de Km², ou seja, a área da base corresponde a um total de 7,81%, do território municipal (figura 28).

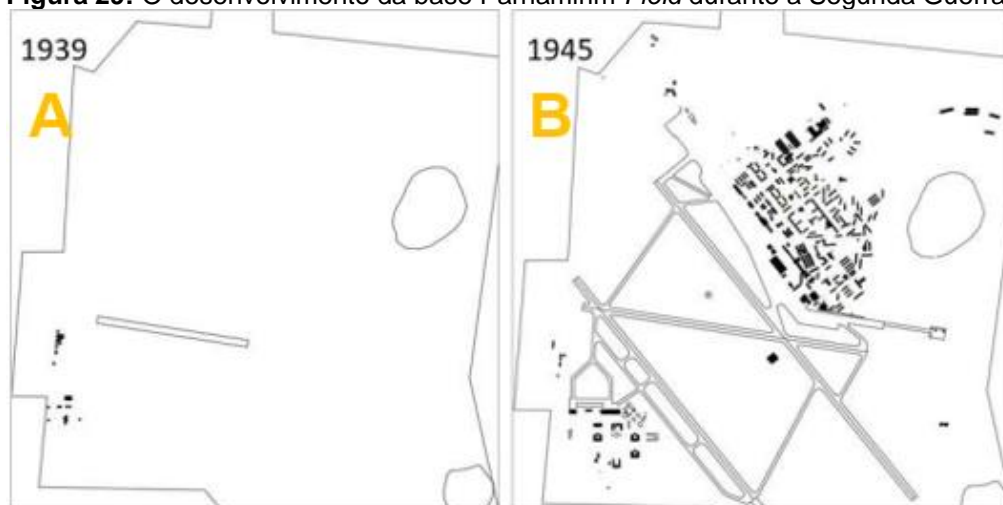
Figura 28: Delimitação territorial da base aérea dentro do município de Parnamirim.



Fonte: Google Earth (2022), Elaborado pelo autor.

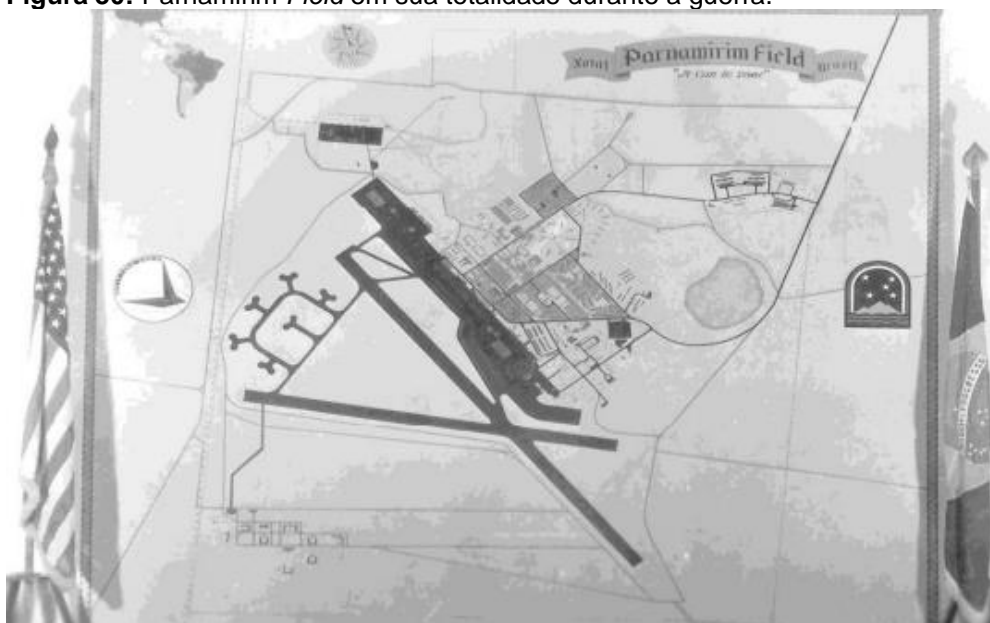
Nesse sentido, os norte-americanos trouxeram diversos desenvolvimentos e melhorias para a capital potiguar e o início da emancipação política de Parnamirim, sobretudo, no setor leste da base militar. Em contrapartida, o lado que ficou destinado para os brasileiros – o setor Oeste, não tiveram quase nenhum tipo de melhoria ou desenvolvimento para base no que diz respeito ao crescimento e adequação de infraestrutura perante a guerra (figuras 29 e 30).

Figura 29: O desenvolvimento da base Parnamirim *Field* durante a Segunda Guerra Mundial.



Fonte: Goes (2019) adaptado pelo autor.

Figura 30: Parnamirim *Field* em sua totalidade durante a guerra.



Fonte: Fundação Rampa (2001).

Contudo, no aspecto do centro de comando referente a cada exército, seja ele norte-americano ou brasileiro, havia também diferenciação nas suas doutrinas militares. Goes (2019, p. 111) explica que “enquanto os brasileiros se preocupavam excessivamente com a disciplina e os procedimentos formais, os americanos se valiam mais da operacionalidade do elemento e cumprimento das missões”. Mostrando assim, a rigurosidade dos exércitos em realizar seus deveres no teatro de operação da guerra.

Goes (2019) vai ressaltar que os alojamentos em períodos normais se dava de acordo com as patentes mais elevadas dos oficiais, tais como coronéis, majores, capitães e tenentes, eles tinham seus próprios abrigos individuais. Os oficiais de baixa

patente, formavam duplas e dividiam seus barracos feitos de alvenaria e madeira, por fim, os soldados formavam grupos de quatro pessoas, se alojando nas grandes tendas sobre alicerces de concreto e pisos de ripa de madeira.

Contudo, nos períodos de maior trânsito de contingência militares e de aeronaves, eram montadas barracas de lonas para comportar os soldados que iam para “*front*” da guerra sobre o teatro operação de guerra no norte do continente africano e ao sul do continente europeu. Dessa forma, “essas instalações ficaram lotadas e então foi levantada uma verdadeira cidade de lona, em que cada barraca podia alojar até 10 homens” (PEIXOTO, 2003, p. 65) (figura 31).

Figura 31: A “cidade de lona” para comportar a contingência de soldados para *Front*.



Fonte: Getty Imagens (s.d.), Apud. Medeiros (2014).

Em relação ao tráfico aéreo, ainda em meados de 1942, a Parnamirim *Field* já se tornava a base militar mais movimentada do mundo. Segundo Costa (2011) a base do setor leste suportava um trânsito diário cerca de 600 aeronaves/dia, sendo que o total desse valor eram divididos em decolagens e pousos ininterruptos, levando e trazendo os militares, armamentos e equipamentos de apoio para *Front* (figura 32).

Figura 32: Aeronaves utilizados na Segunda Guerra Mundial – localizado dentro da BANT.



Fonte: Acervo do Autor.

Em conformidade, a Fundação Rampa (2001) vai alegar que a base de Parnamirim *Field* em dias de pico, o tráfego-aéreo era cerca de 300 aeronaves, numa média de 3 minutos por decolagem, ressaltando que os voos entre Natal a África ocorria principalmente à noite, seguindo a navegação astróloga, em virtude da deficiência tecnológicas da época que dificultava a operação diurna na travessia do oceano atlântico.

Além da base do setor leste ter sido construída pelos norte-americanos, foi desenvolvido também, um oleoduto que interligava Parnamirim *Field* sobre as docas do rio Potengi, com objetivo de garantir o abastecimento diário das aeronaves e dos automóveis utilizados durante o teatro de guerra. Neste contexto,

sob responsabilidade da *Standard Oil* e a empresa *Exxon*, conduzia em média, 500 mil litros por mês, através de um sistema de bombeamento utilizando-se de bombas de sucção, para abastecer, em números aproximadas, os 600 veículos e as 800 aeronaves, que, nos dias de maiores pico da guerra, decolavam a cada 3 minutos do Campo Parnamirim, sendo necessários para esses dias de maior movimento, o bombeamento de cerca de 100 mil litros de combustível (GOES, 2019, p. 105-106).

Essa rede de distribuição de combustível, mostra os avanços trazidos pelos norte-americanos para o município de Natal para aquela época, em relação ao seu tráfego-aéreo e ao seu sistema de abastecimento. Além disso, Trindade (2010) pontua que houve outros aspectos para o desenvolvimento urbanístico e populacional para a capital potiguar, foram abertas estradas para melhorar a logística de locomoção de tropas. Em conformidade,

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 (PEIXOTO, 2003, p. 65).

Foram abertos também, duas novas estradas que davam acessos a praia de Ponta Negra e Pirangi, localizados no litoral sul do estado, com a finalidade de realizar o patrulhamento e deslocamento de tropas, além da primeira estrada de pavimentação asfáltica, conhecida por “Parnamirim *Road*” pelos americanos ou simplesmente a “Pista” pela população local (TRINDADE, 2010).

Em virtude que estava acontecendo no setor oeste da base brasileiro e dos avanços dos soldados aliados, o presidente dos Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt pediu a convocação do presidente brasileiro, Getúlio Vargas para uma reunião em Natal de caráter sigiloso para definir os novos rumos que o Brasil e o seu país deveriam seguir a partir dos recuos das tropas alemã no continente africano e, conseqüentemente, para desfecho dos conflitos com o Eixo (Trindade, 2010).

Ainda de acordo com mesmo autor, Getúlio Vargas em virtude de atender os apelos de Roosevelt, que manifestava firmemente de encontrá-lo para conversar e definir o futuro da sua participação na guerra, o presidente brasileiro chegou a Natal com sua comitiva na noite do dia 27 de janeiro de 1943 na espera do Presidente Americano que retornava de Casablanca em Marrocos.

O encontro ocorreu na manhã do dia 28 de janeiro de 1943, na Rampa localizada nas margens do rio Potengi. “O sigilo foi tanto, que nem o Comandante da Guarnição Militar do Rio Grande do Norte, general Gustavo Cordeiro de Farias, nem o interventor, Rafael Fernandes, tiveram conhecimento prévio do encontro entre os dois presidentes” (SUASSUNA; MARIZ, 2002, p.332, *Apud.* TRINDADE, 2010, p.226).

Para mencionar o tamanho do sigilo, existe um depoimento feito pelo Secretário de Governo Geral do Rio Grande do Norte, o senhor Aldo Fernandes Raposo de Melo, que narrou para José de Anchieta Ferreira ocorrido:

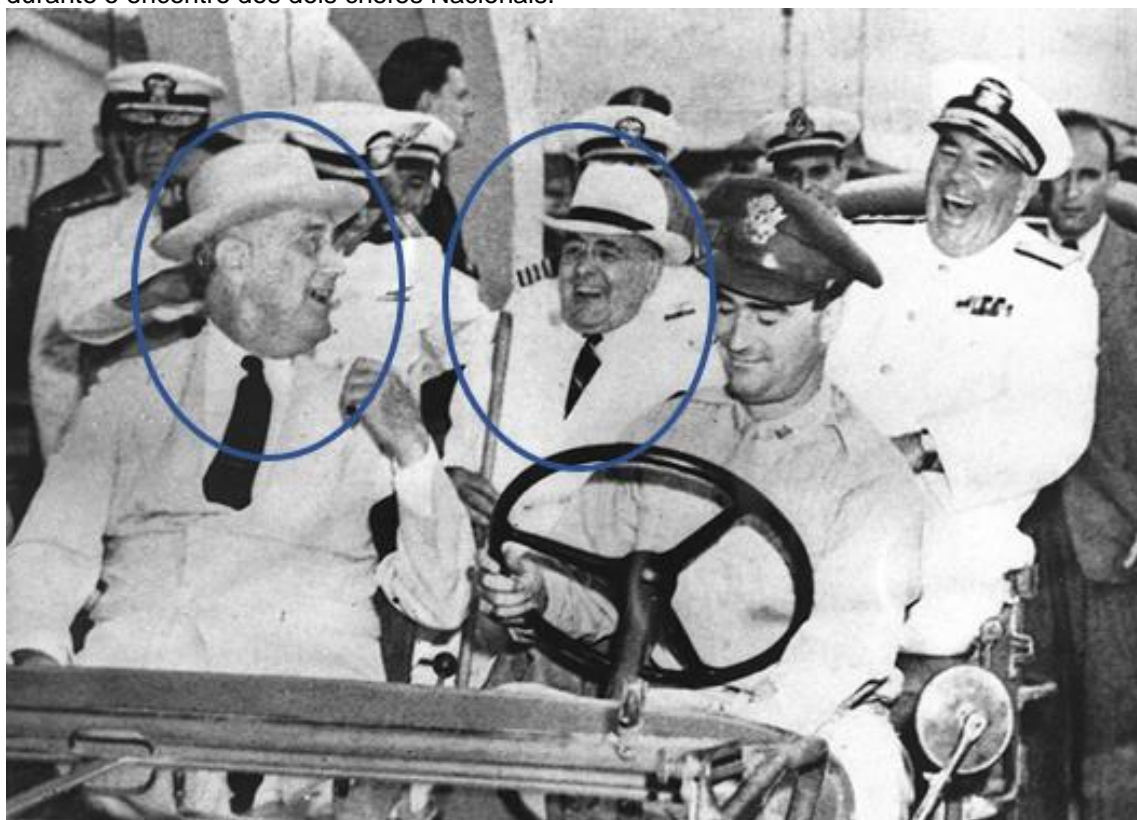
Quadro 06: Narrativa do Secretário de Governo Geral do RN, Aldo de Melo.

A chegada de Roosevelt a Natal foi uma surpresa para todo o mundo, não só para as autoridades civis e militares. Certa tarde fui ao Palácio mais cedo, quando chega um oficial, Ajudante de Ordens do General Walsh, americano que comandava a área aqui. Vinha trazer um convite ao Interventor Rafael Fernandes para ir à Rampa, mas para ir só, nem mesmo levasse o seu ajudante de ordens, porque já havia um Ajudante de Ordens americano designado para ficar com ele. Imediatamente telefonei a Rafael, que veio ao Palácio e eu contei o fato. Ele tomou o carro e foi para a Rampa e ficamos sem saber nada. Telefonei, então, ao Chefe de Polícia, o coronel André Fernandes e ele me disse que também não sabia de nada. Deve ser alguma coisa importante para um convite dessa natureza. (...) Dentro de pouco tempo, com ares de espanto, volta o chofer que tinha ido levar o interventor: – Olha Dr. Aldo, chegou lá na Rampa um aleijado, tiraram de um avião, pegaram ele e botaram num Jeep. O Getúlio está lá, o General Cordeiro (Gustavo Cordeiro de Farias), o Almirante Ary Parreiras, um movimento danado, uma segurança, ninguém pode entrar e está tudo guardado. Um pouco mais tarde as minhas filhas me telefonam: – Papai, estamos aqui na Praça Pedro Velho e vimos o Gegê e o Roosevelt passarem em direção a Parnamirim.

Fonte: FERREIRA, 1992, p. 91-92, *Apud.* TRINDADE, 2010, p. 226. Adaptado pelo autor.

O depoimento mencionado acima, marca uns dos principais episódios para o estado do Rio Grande do Norte. Foi justamente o desfile de carro aberto entre os presidentes dos Estados Unidos e do Brasil nas ruas de Natal, iniciada na Rampa em direção a base aérea de Parnamirim *Field*, com objetivo de conhecer as obras realizadas em seus entornos, privilegiando o desenvolvimento geoestratégico que a capital potiguar possuía para o avanço das suas tropas aliadas (figura 33).

Figura 33: Franklin Roosevelt (no banco da frente) conversa com Getúlio Vargas (no banco de trás), durante o encontro dos dois chefes Nacionais.



Fonte: Memorial da Democracia (2017) destacado pelo autor.

O encontro entre os presidentes definiram também, quais seriam as próximas atribuições que o Brasil tomaria em relação a guerra e sobre suas ações defensivas para possíveis ataques no norte do continente africano (Dakar/Senegal) e, conseqüentemente, ao sul da Itália. “Possivelmente nessa reunião ficou acertada uma participação mais efetiva do Brasil na guerra, inclusive com o envio de um contingente de 25 mil combatentes da Força Expedicionária Brasileira (FEB) para o front” (TRINDADE, 2010, p. 226).

Após essa reunião, Getúlio Vargas ainda chegou a convocar cerca de 100 mil homens, com a finalidade de possuir soldados (figura 34) que ficariam espalhado em

todo o país independentemente da sua qualidade, haja vista o que realmente importava era o seu exército estivesse representado por todos os estados federativos (SKIDMORE, 2003). Desse modo, “os brasileiros se vestiram de um sentimento de nacionalismo e combateram junto com os americanos nos campos de batalha, assegurando uma posição ainda mais respeitada internacionalmente” (GOES, 2019, p. 49).

Figura 34: Reservista de recrutamento dos soldados brasileiros.

→ Dest. Com an ao II Btl do Depo.

1º B. Tb. FEB Cia.

Para este cartão ser válido é preciso que:

- Tenha sobre o retrato a chancela do Cmt. do B. Tb.
- Tenha a assinatura mensal do Cmt. da sub-unidade.
- Esteja com o verso deste cartão preenchido.

Assinatura

Jan.	
Fev.	
Março	
Abril	
Maio	
Junho	
Júlio	
Ag.	
Set.	Francisco 1º Ten
Out.	Francisco 1º Ten
Nov.	
Dez.	
Jan.	
Fev.	

REGISTRO N. 116.065

Fonte: Acervo do autor.

No decorrer da Segunda Guerra Mundial, no dia 6 de junho de 1944, ficou conhecido como dia “D” para o início do encerramento da guerra, após o desembarque dos soldados aliados no norte da França que começaram a avançar em direção contra o exército alemão, as conquistas fez Paris se torna livre novamente em 25 de agosto e, posteriormente, Reno em setembro daquele mesmo ano, em direção oeste do coração da Alemanha (TRINDADE, 2010).

Nesse contexto, ainda Trindade (2010), no sentido leste europeu, o exército soviético também se aproximava, fazendo um verdadeiro cerco, obrigado o alto comando alemão, assinarem um documento de rendição incondicional em 08 de maio de 1945. Desse modo, ainda no ano de 1944, os norte-americanos começaram pôr em prática o plano de retirada de Parnamirim Field, ocorrendo diversas trocas de

comando, mas no início de 1945, antes mesmo da guerra acabar, o governo dos Estados Unidos mandou retirar completamente os seus militares em solo potiguar.

Todavia, apenas no dia 26 de novembro de 1946, ocorreu o último ato de retirada dos militares, um cerimônia de traslado que possuía os restos mortais que morreram durante a guerra e que foram enterrados em Natal “de acordo com um convênio assinado em 30 de agosto de 1945” (SMITH JUNIOR, 1992, p. 193, *Apud*. TRINDADE, 2010, p. 228). Após a retirada dos últimos soldados estadunidenses, a base do setor leste que antes era utilizados pelos norte-americanos, passou ser integrada inteiramente para Força Aérea Brasileira – FAB.

4.2.1. O processo de aculturação decorrente aos norte-americanos

Os norte-americanos apresentaram uma ofensiva enorme para construção e desenvolvimento na base de Parnamirim *Field* durante a Segunda Guerra Mundial. Contudo, o governo dos Estados Unidos obtinham um objetivo “obscuro” por trás do empreendimento, o seu expansionismo cultural para América Latina, sobretudo, para o Brasil, tentando reconquistar a simpatia dos brasileiros e estreitar os laços diplomáticos entre os governos (TRINDADE, 2010).

É justamente o que foi pontuado por Haesbaert (2006) quando fala sobre o processo de aculturação, ou seja, é pôr a sua cultura acima da outra já existente, foi o que ocorreu com os potiguares que tiveram o contato direto e os que mais foram influenciados pela “Americanização”. Em conformidade, Skidmore (2003), ressalta que foram recrutados diversos atores e atrizes de *Hollywood* para realizarem filmes em pró-EUA, para divulgar ainda mais a sua soberania cultural no Brasil.

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) (PEIXOTO, 2003, p. 70).

O principal argumento utilizado pelo governo norte-americano era de proporcionar uma política que trouxesse lazer e compensação aos estresses obtidas no decorrente da guerra, bem como, aos traumas que os militares teriam no decorrer

dos confrontos bélicos, “para minimizar as necessidades que os soldados pudessem vir a ter de deixar o âmbito da base” (PEIXOTO, 2003, p.70). Ou seja, recorrendo aos prostíbulos e bares da cidade, além de frequentar diariamente o litoral de Natal.

em que Natal foi sede de bases militares norte-americanas, atesta o espanto do cronista com invasão estrangeira e com as transformações no cotidiano da cidade. O fato se passou no bairro da Ribeira, um dos mais frequentados pelos norte-americanos. Ali estavam cafés, cabarés, hotéis e restaurantes, lojas, que se constituíam nos principais pontos de diversão para os estrangeiros (Trindade, 2010, p. 224).

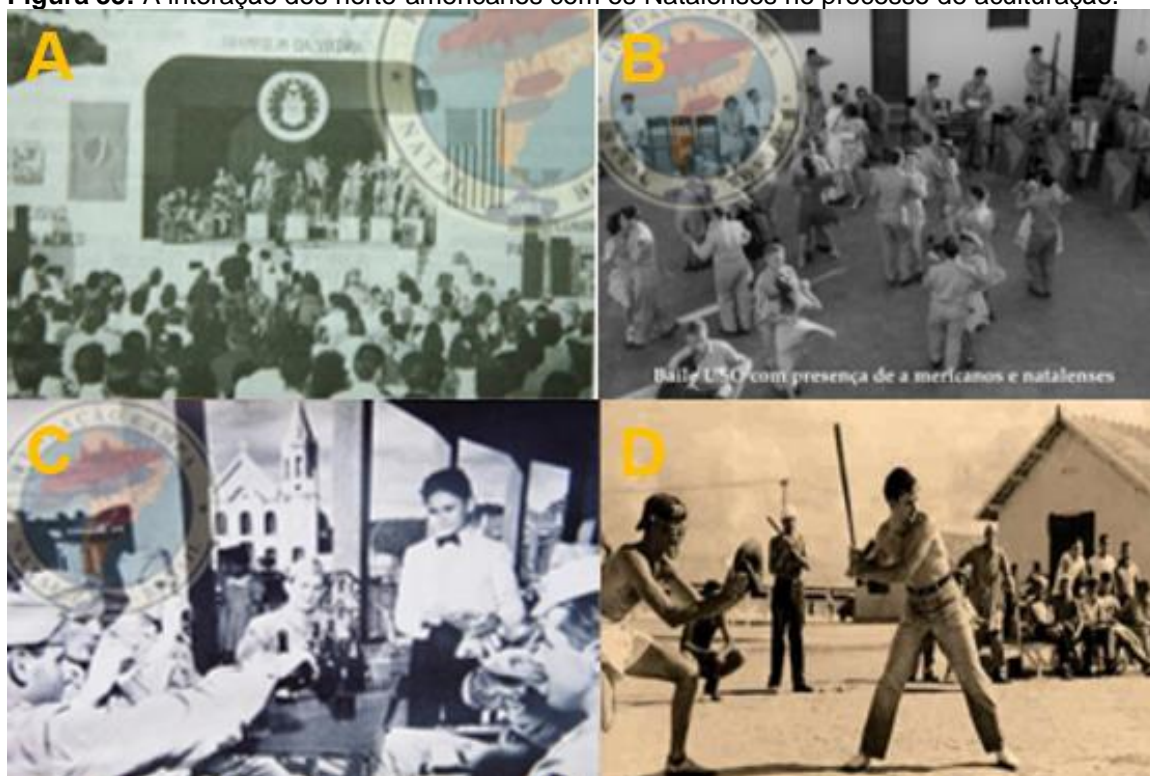
Havia aqueles que preferiam as amenidades presentes na capital potiguar, por exemplo, os saraus musicais, festas, cinemas, teatros e dentre outros eventos que tinham nas ruas e praças que ocorriam durante a hospitalidade. Antes da chegada dos militares norte-americanos, o município era bastante pacato, os natalenses iam dormir por volta das 21 horas por falta de atividades noturnas.

Após a ocupação dos militares norte-americanos, Natal começou a ter “realização diária de eventos artísticos, culturais e esportivos, muitos deles organizados pelos clubes dos militares norte-americanos, como as famosas reuniões dançantes do USO” (PEDREIRA, 2005, p. 138, *Apud.* TRINDADE, 2010 p. 225). Ou seja, o “USO” mencionado pelos autores era a denominação dada para os clubes que ocorriam os eventos festivos, hoje é conhecido por *Society Club*.

Entre 1941 e 1943, a população da Cidade pode ter crescido 50% e mais que duplicado seu comércio. Percebe-se através dos noticiários locais que não existia residência suficiente para atender à demanda que se instalava, assim como infraestrutura que permitisse o abastecimento das novas necessidades da cidade. Os transportes, os cinemas, os bares e as ruas estavam sempre tomados pelas pessoas. A população podia sentir a transformação no seu cotidiano apenas com a circulação dos novos moradores que se instalavam na cidade (OLIVEIRA, 2017, p. 06).

Em virtude disso, foram construídas novas as áreas de recreação ou “*recreation*” que se espalharam em diversos pontos de Natal, tendo por finalidade a criação de discotecas, cinemas, teatros, bares, praças, sorveterias. Além disso, foram construídas também, quadras poliesportivas para realização da prática esportiva que são comuns nos Estados Unidos, há exemplo do beisebol, basquetebol e do voleibol que foram bastante difundidas no Rio Grande do Norte e, espalhado pelo Brasil inteiro (figura 35).

Figura 35: A interação dos norte-americanos com os Natalenses no processo de aculturação.



Fonte: Fundação Rampa (2001).

Surgiram também, construções de capelas para realização de missas e casamentos entre os norte-americanos e os potiguares. Em virtude de “não foram poucas as crianças loiras e de olhos claros que nasceram durante ou depois da guerra, fruto de uniões estáveis entre os ianques e as norte-rio-grandenses” (TRINDADE, 2010, p. 225). O número de casamentos que ocorriam nessa época era bastante expressivo entre estrangeiros e brasileiras.

Por fim, Trindade (2010) transcreve a partir dos jornais locais, sobre o início dessas mudanças ocorrido no cotidiano da população. Na ocasião, surgiram dois novos jornais a partir da chegada dos militares norte-americanos, que foram o “*The Sar'd Weekly Post*” que circulou entre 1943 à janeiro de 1946, trazendo artigos sobre os esforços de guerra, as atividades ocorridas dentro da base e noticiário sobre as relações políticas entre Brasil e EUA. O segundo jornal, “*Foreign Ferry News*”, circulou praticamente no mesmo período, entre 1943 até 1945 com restrições apenas para os militares norte-americanos.

Os jornais eram publicados inteiramente em inglês e sua circulação ocorria dentro da base Parnamirim *Field* e repercutia em todo o município de Natal. Ainda havia “uma Estação de Rádio Local com programas produzidos nos Estados Unidos, a WSMS; transmitida pela BBC de Londres através dos alto-falantes nas praças,

noticiando as últimas notícias da Guerra” (OLIVEIRA, 2017, p. 03), com intuito de manter a população informado sobre os esforços de guerra que estava acontecendo na Europa e parte da África (figura 36).

Figura 36: O jornal *Foreign Ferry News* e a rádio WSWS divulgando os acontecimentos da guerra.



Fonte: Peixoto (2003).

Desse modo, é inegável que as transformações dos hábitos e os comportamentos dos potiguares, sobretudo dos natalenses, saltavam os olhos enquanto os aviões dos Estados Unidos riscavam os céus de Natal em direção à guerra. Além de mudarem as fisionomias urbano-populacional no município por meio da miscigenação, bem como, no consumo dos produtos importados que passaram ser conhecidas e utilizados, por fim o uso do vocabulário de origem inglesa que passaram a influenciar a população do Rio Grande do Norte e no Brasil, conseqüentemente, buscarem realizar cursos de idiomas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da pesquisa, foi notório perceber que tanto a Geografia Política e a Geopolítica, possuem um entrelaçamento bastante íntimo com a Geohistória. Pois as suas abordagens proporcionam resgatar os acontecimentos do passado para podermos conseguir entender o nosso presente. Bem como, nos possibilita trabalhar a temática em determinadas maneiras, independentemente do nível de escala que será estudada, seja ela mundial, nacional, regional, estadual ou até mesmo local.

Os levantamentos realizados aos materiais bibliográficos, documentais, fotografias e mapas que foram utilizados no decorrer de todo o trabalho, nos permitiu alcançar os resultados de caráter satisfatório, através dos questionamentos realizados a partir das problemáticas. Dessa forma, foi possível compreender o arranjo geoestratégico, político e cultural de Natal e Parnamirim durante todo o período entreguerras, como também, no período da Segunda Guerra Mundial.

Desse modo, uma das primeiras preocupações foi identificar o que estava acontecendo no mundo, no Brasil, no Rio Grande do Norte e, principalmente, na capital potiguar antes de adentrar na problemática principal. Nesse sentido, algumas das primeiras respostas foram surgindo sobre a real importância da Base Aérea de Natal – BANT. Pois foi possível estabelecer o que ocorria antes da construção de Parnamirim *Field*, onde no mesmo local, já existia um aeródromo, construído pelas companhias aéreas francesa e italiana, com a finalidade de realizar voos comerciais e civis.

É importante destacar que esse fato, é muitas das vezes esquecida pelo poder local, ou seja, pelos nossos governantes e políticos por não darem os devidos reconhecimento, ao aeródromo de Parnamirim que existiu antes da base militar, ou seja, foi a principal porta de entrada para a aviação. Chegando a ser considerada o símbolo do progresso nacional, em virtude de apresentar características geográficas favoráveis que permitiu a implementação do sistema aeroportuário no Brasil e para o estado potiguar, ligando a América do Sul aos demais continentes.

Outro ponto que devemos ressaltar, nesse mesmo período entreguerras tivemos uma forte presença de alemães em Natal, trabalhando em companhias aéreas, chamada “Condor” que ajudava na divulgação ideológica por meio do símbolo nazista em suas aeronaves. Contudo, a partir dos levantamentos realizados no

decorrer da pesquisa, ficou perceptível que tanto o governo federal, estadual e municipal tentaram mascarar, ou esconder que tiveram atividades nazistas no Brasil.

Em virtude disso, foi possível obter outras respostas para a objetividade da pesquisa. Foi a partir desse momento que o governo norte-americano interveio com sua política externa e opressora ao governo brasileiro, fazendo ceder parte do seu território nacional para construções de bases militares que foram espalhadas pelo Norte e Nordeste do Brasil, com destaque na utilização em Parnamirim *Field*.

Em contrapartida, Vargas conseguiu a liberação de financiamento de crédito para construção da primeira Companhia Siderúrgica Nacional – CSN no município de Volta Redonda – RJ. Tornando um exemplo prático de estratégia que era indispensável para impulsionar o processo de industrialização brasileiro, que antes era vista como uma economia ruralista, além de possuir uma extrema habilidade com a política externa entre os países envolvidos no contexto da Segunda Guerra Mundial.

Portanto, a aliança entre Brasil e Estados Unidos nos anos de 1941 a 1945 pode ser caracterizada como ilusória, pois as políticas empregadas pelas ambas as partes foram ditas como de conveniências ou de fachadas, com intuito de mascarar as suas reais intenções e interesses nacionais. Desse modo, os norte-americanos buscavam uma política de americanização para neutralizar as possíveis influências germânicas deixadas no continente Sul-americano a partir da rede aérea de aeroportos, aviões e pilotos.

Bem como, no lado do governo brasileiro, buscou tirar vantagens nas alianças entre Alemanha em meio de adquirir os seus armamentos, para evitar uma possível ameaça de invasão na região Sul do país por meio da Argentina e procurava assegurar uma política desenvolvimentista e armamentista para sua soberania nacional. Além de conseguir recursos financeiros dos Estados Unidos para realizar os progressos industriais para o país, por essa razão, o governo de Getúlio Vargas foi visto como dubiedade durante a Segunda Guerra Mundial.

Portanto, após o ataque alemão aos navios brasileiros, nasce não apenas a base Parnamirim *Field*, mas também a Força Aérea Brasileira – FAB com a finalidade de compartilhar o espaço com os norte-americanos, onde no futuro se tornaria a Base Aérea de Natal – BANT. Além disso, foi o precursor para emancipação de Parnamirim após 13 anos do fim da Segunda Guerra Mundial, desmembrado completamente de Natal, se tornando um município totalmente independente politicamente, sendo hoje o terceiro maior do estado potiguar em população.

Em termos geoestratégicos, a base de Parnamirim *Field* foi considerada a ponta de triangulação importante para os teatros de operações entre os continentes africano e europeu. Recebendo diversos reconhecimentos, elogios e citações documentais pelo seu “*Trampoline of Victory*” (Trampolim da Vitória) em menção a conquista da guerra e que hoje é utilizado como slogan para o município de Parnamirim, bem como, para empresas privadas que utilizam de maneira subliminar.

Na tentativa de buscar possíveis influências culturais que poderiam de ocorrido da cidade de Natal – RN durante a presença dos norte-americanos, foi possível constatar que houve o surgimento de novos hábitos e costumes entre os natalenses e estadunidenses, principalmente na comunicação da língua inglesa, fazendo que a população local, frequentasse cursos de idioma. Além disso, tiveram a difusão dos esportes, músicas e culinária americanas no estado potiguar.

Desse modo, ficou nítido durante a pesquisa que os potiguares, foram os que mais tiveram o processo de aculturação. Pois, Natal foi a capital brasileira que mais vivenciou o clima de guerra pela presença dos militares norte-americanos e pelo trânsito frenético dos aviões em Parnamirim *Field*. Bem como, houve os movimentos migratórios internos que originaram a partir da demanda de mão de obra que serviu como instrumento para o expansionismo da “Americanização” para a interiorização do estado do norte-rio-grandense e, inevitavelmente, para o restante do país.

Portanto, acreditamos que a Geografia humana poderá ajudar a contribuir ainda mais com o senso-crítico das pessoas a partir dos fatores geográficos, históricos, políticos e culturais que ocorreram no estado do Rio Grande do Norte, sobretudo, nos municípios potiguares de Natal e Parnamirim, onde a suas localizações influenciaram para a conquista da Segunda Guerra Mundial a partir do seu ponto geoestratégico e que ainda podem influenciar em possíveis teatros de confrontos-bélicos mundiais.

Nesse sentido, a pesquisa fica em aberto para novos aprofundamentos e análises sobre problemáticas levantadas a partir da temática do trabalho em questão. Pois aprendemos que os estudos científicos são algo constante, dinâmico e inacabado. Dessa forma, a ciência geográfica nos proporciona trabalhar a mesma temática de maneira livre, mas respeitando os princípios acadêmicos visto nas universidades e o exigido pela academia-científica.

REFERÊNCIAS

- AMAB – Associação Memória da Aéropostale no Brasil. **Natal: o ponto mais avançado**. Website, 2017. Disponível em: <https://amab-zeperry.com/exposicoes/natal/> Acesso em: 12 Mai. 22.
- BURNS, Edward McNall. **História da civilização ocidental**. 36 ed. Rio de Janeiro: Globo, 1995. 2 v. Disponível em: <https://cesarmangolin.files.wordpress.com/2010/02/burns-historia-da-civilizacao-ocidental-vol2.pdf>. Acesso em: 24 Jun. 22.
- CASTRO, Iná Elias de. **Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições**. / Iná Elias de Castro de Castro (Org.) – Rio de Janeiro – RJ. ed.: Bertrand Brasil, 2005. v.1. 304p.
- COSTA, Graciete Guerra da. Arquitetura da Base Aérea de Natal na Segunda Guerra Mundial e as mudanças trazidas pelas travessias do Atlântico. **Revista Navigator**, Rio de Janeiro, v. 7, p. 83/N13-95, 2011. Disponível em: http://www.revistanavigator.com.br/navig13/art/N13_art3.pdf. Acesso em: 03 Ago. 21.
- FJA – Fundação José Augusto. **Alberto Roselli**. Website. Disponível em: http://adcon.rn.gov.br/ACERVO/secretaria_extraordinaria_de_cultura/DOC/DOC000000000109379.PDF. Acesso em: 12 Mai. 22.
- _____. **Luiz Tavares Guerreiro**. Website. Disponível em: http://adcon.rn.gov.br/ACERVO/secretaria_extraordinaria_de_cultura/DOC/DOC000000000114941.PDF. Acesso em: 12 Mai. 22.
- FUNDAÇÃO RAMPA. **Base Oeste – Parnamirim**. Website, 2010. Disponível em: http://www.fundacaorampa.com.br/evento_base%20oeste.htm. Acesso em: 17 Mai. 22.
- _____. **A história da aviação no RN. Por Tarcísio Medeiros**. Website, 2012. Disponível em: <http://www.fundacaorampa.com.br/artigos2.htm>. Acesso em: 09 Mai. 22.
- GOES, Javerson Alves de. **Trampolim da aviação: transformações históricas, forma urbana e inventário da arquitetura do campo Parnamirim, Rio Grande do Norte, Brasil**. 2019. 259f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/36963>. Acesso em: 03 Mai. 22.
- HAESBAERT, Rogério. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, 2004. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>. Acesso em: 28 Mai. 22.
- HAESBAERT, Rogério. (Rogério Haesbaert da Costa - 1958). **A nova des-ordem mundial**. / Rogério Haesbaert, Carlos Walter Porto-Gonçalves. (Paradidáticos. Série Poder) São Paulo – SP: Ed.: UNESP, 2006 p.160.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama: Rio Grande do Norte**. Website, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/panorama>. Acesso em: 16 Jun. 22.

_____. **Panorama: Natal – RN**. Website, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/natal/panorama>. Acesso em: 16 Jun. 22.

_____. **Panorama: Parnamirim – RN**. Website, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/parnamirim/panorama>. Acesso em: 16 Jun. 22.

LIMA, Oberone Gomes de. **Americanos no Rio Grande do Norte: influências ocasionadas pela Segunda Guerra Mundial em Natal/RN**. 2019. 25 f. Artigo (Graduação em História) – Universidade Estadual da Paraíba, Guarabira, 2019. Disponível em: <http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/23252>. Acesso em: 04 Ago. 21.

LORCH, Carlos. **Asas da Força Aérea Brasileira**. Rio de Janeiro, Editora Action Publicidade Ltda. 1988. p.112.

MAIA, Manuel Thiago de Araújo; SILVA, D. R. R. O território do Rio Grande do Norte como ponto estratégico e seus equipamentos militares. **Revista de Geopolítica**, Natal - RN, v. 3, nº 2, p. 124 – 138, jul./dez. 2012. Disponível em: <http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/download/69/53>. Acesso em: 03 Ago. 21.

MEDEIROS, Rostand. **SEGUNDA GUERRA EM NATAL – o depósito da ADP da rua chile**. Website – Blog Tok de História, 2021. Disponível em: <https://tokdehistoria.com.br/tag/paul-vachet/>. Acesso em: 06 Mai. 22.

MEDEIROS, Cleyber Nascimento de; PETTA, Reinaldo Antonio; DUARTE, Cynthia Romariz. ESTUDO DO MEIO FÍSICO PARA AVALIAÇÃO DA VULNERABILIDADE À OCUPAÇÃO HUMANA DO MUNICÍPIO DE PARNAMIRIM (RN), UTILIZANDO TÉCNICAS DE GEOPROCESSAMENTO. São Paulo, UNESP, **Geociências**, v. 24, n. 3, p. 239-253, 2005. Disponível em: <https://ppegeo.igc.usp.br/index.php/GEOSP/article/view/9721>. Acesso em: 09 Mai. 22.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. A CIDADE DO NATAL/RN (BRASIL) NA II GUERRA MUNDIAL. v. 17 n. 1 p. 1-11 (2017): **Anais do XVII ENANPUR**. Disponível em: http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%207/ST%207.5/ST%207.5-01.pdf. Acesso em: 27 Set. 21.

OLIVEIRA, G. P. ; PONTUAL, V. . Natal e a II Guerra Mundial: crônicas sobre a cidade. In: XI Encontro Nacional da ANPUR, 2005, Salvador/BA. **Anais do XI Encontro Nacional da ANPUR**, 2005. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/531p.pdf>. Acesso em: 27 Set. 21.

PARNAMIRIM. Prefeitura municipal. **PLANO MUNICIPAL DE GERENCIAMENTO INTEGRADO DE RESÍDUOS SÓLIDOS DE PARNAMIRIM/RN**. Produto B: Relatório de Diagnóstico. PMGIRS PARNAMIRIM/RN (2022) 128 págs. Disponível em: <https://parnamirim.rn.gov.br/img/banners/anexo/relatorio.pdf>. Acesso em: 16 Jun. 22.
PEIXOTO, Carlos. **A história de Parnamirim** / Carlos Peixoto. — Natal (RN): Z Comunicação, 2003. 224p. : il. Disponível em:

<https://guiadeturismoblog.files.wordpress.com/2016/03/histc3b3ria-de-parnamirim.pdf>. Acesso em: 03 Ago. 21.

QUINTANEIRO, Tania. **A LATI e o projeto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil**. Departamento de Sociologia e Antropologia da UFMG. Belo Horizonte - MG, 2007. Disponível em: <http://www.fundacaorampa.com.br/artigos2.htm>. Acesso em 20 Mai. 22.

RAFFESTIN, C. 1993 (1980) **Por uma Geografia do Poder**. Título original: Pour une géographie du pouvoir Copyright © LITEC – Paris, Tradução: Maria Cecília França. São Paulo : Ática. 1980. Vol.:29. 269 págs.

ROVER, A. ; MELLO, R. O. **Normas da ABNT: orientações para a produção científica**. 1. ed. Joaçaba: Editora Unoesc, 2020. v. 1. 222p. ISBN e-book: 978-85-8422-231-5. Disponível em: https://www.unoesc.edu.br/images/uploads/editora/Normas_da_ABNT_-_Miolo_-_2020.pdf. Acesso em: 09 Ago. 21.

SEMURB - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. **Natal: Geografia e Meio Ambiente**. Natal (2010a); 18 pág. Disponível em: <https://www2.natal.rn.gov.br/semurb/paginas/File/Publicacoes/GeoNatal_2010.pdf>. Acesso em: 03 Mai. 22.

_____. **Natal Ambiental**. Natal (2010b); 34 págs. Disponível em: <https://www2.natal.rn.gov.br/semurb/paginas/ctd-102.html>. Acesso em: 03 Mai. 22.

SILVA, Michely Oliveira. Getúlio. **Revista Panorâmica On-Line**. Barra do Garças – MT, vol. 26, p. 281 - 287, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://docplayer.com.br/132300283-Revista-panoramica-on-line-barra-do-garcas-mt-vol-26-p-jul-dez-issn-getulio.html> Acesso em: 17 Ago. 21.

SKIDMORE, Thomas E. **Uma história do Brasil**. 4 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

TEIXEIRA, Rubenilson B. **O rio Potengi e a cidade do Natal em cinco tempos históricos. Aproximações e distanciamentos The Potengi river and Natal city in five historic times. Approximation and dissociation**. Confins (Paris) , v. 01, p. 01-29, 2015. Disponível em: http://revistatopoi.org/site/wp-content/uploads/2020/04/A43_02_p68_96.pdf. Acesso em: 10 Mai. 22.

TRINDADE, Sérgio Luiz Bezerra. **História do Rio Grande do Norte / Sérgio Luiz Bezerra Trindade**. – Natal: Editora do IFRN, 2010. 281 p. Disponível em: <https://docero.com.br/doc/se1cx11>. Acesso em: 24 Jun. 22.

VESENTINI, J. W. **A Geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra de Yves Lacoste**. In: Yves Lacoste. (Org.). 1ed.Campinas: Papirus, 1988, v. 1, p. 133.

VIVEIROS, Paulo Pinheiro. **História da Aviação no Rio Grande do Norte**. História que se registra, volume 1, 1894 a 1945. Editora Universitária. Natal/RN. Setembro, 1974.

APÊNDICE – Visita a BANT e ao Centro Cultural Trampolim da Vitória

As fotografias a seguir foram registradas a partir das visitas de campo à Base Aérea Brasileira e ao Centro Cultural Trampolim Da Vitória, com intuito de fomentar ainda mais os resultados obtidos pelos levantamentos bibliográficos no decorrer da pesquisa.

Entrada principal da BANT



Mesa e Cadeira pertencente ao primeiro ministro da aeronáutica.



Galeria dos Ex-comandantes em Natal.



Pátio e Estacionamentos para aeronaves da FAB.



Oficina para manutenção de aeronaves.



Antiga torre de controle utilizado na Segunda Guerra Mundial e novo hangar de aeronaves.



As atuais unidades utilizadas dentro da BANT e os seus esquadrões.



Uniformes dos soldados do Exército e da Marinha dos Estados Unidos.



Uniforme dos soldados brasileiros.

