

INFRAESTRUTURA E MODERNIZAÇÃO URBANA: OS IMPACTOS DO PORTO, FERROVIA E AEROPORTO EM NATAL E DAKAR (1890-1930)

Rubenilson Brazão Teixeira¹

RESUMO

As cidades do Natal, capital do Rio Grande do Norte, e Dakar, capital do Senegal, mantiveram relações históricas de grande relevância e que ainda são pouco estudadas. O presente artigo é uma pequena parte de um trabalho bem mais amplo e inédito, que objetiva aproximá-las comparativamente num longo período histórico que se estende do século XVI à primeira metade do XX. Neste artigo, analisamos especificamente o processo de modernização pelo qual ambas as cidades passaram, em grande parte calcado nos papéis exercidos pelo porto, ferrovia e hidrobases/aeródromo, entre fins do século XIX e primeiras décadas do século XX. Como no trabalho como um todo, aqui buscamos semelhanças no processo de modernização das duas cidades a partir das referidas instalações. Apesar das diferenças evidentes entre as duas cidades sob os mais variados ângulos de análise (históricos, políticos, culturais, econômicos, culturais e outros), há efetivamente semelhanças nos processos de modernização aqui analisados.

Palavras-chave: Natal; Dakar; modernização; infraestrutura.

¹ Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (1986), mestrado em Minimum Cost Housing - McGill University, Montreal, Canadá (1990) e doutorado em Etudes Urbaines - Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (2002), Paris, França. Pós-doutoramento no CRHIA, Universidade de La Rochelle, França (2012-2013). Entre outros cargos administrativos, foi Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN - PPGAU/UFRN, de abril de 2008 a março de 2010. Professor visitante na EHESS, Paris, e na Université de La Rochelle, França, em janeiro de 2011. Atualmente, é professor associado da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Tem diversos trabalhos publicados, livros, capítulos de livros, artigos, resumos, resenhas e outros, publicados no Brasil e no exterior. E-mail: rubenilson.teixeira@gmail.com

INFRASTRUCTURE AND URBAN MODERNIZATION: THE IMPACT OF THE PORT, RAILWAY AND AIRPORT IN NATAL AND DAKAR (1890-1930)

ABSTRACT

The cities of Natal, capital of Rio Grande do Norte, and Dakar, capital of Senegal, kept historical relations of great importance which have been the object of very few studies so far. This article is a small portion of a much longer work, still unpublished, whose objective is to approach them comparatively during a long historical period that spans from the 16th to the first half of the 20th century. In this article, we analyze specifically the process of modernization the two cities went through and which was greatly founded upon the port, the railway and aviation landing facilities (in both water and land), between the end of the 19th and first decades of the 20th centuries. As all along the complete work, here we intend to search for similarities in the modernization process of both cities as caused by those facilities. Despite the evident differences between the two cities in many ways (as in historical, political, cultural and economic aspects among others) there are indeed similarities in the processes of modernization analyzed.

KEY-WORDS: Natal; Dakar; modernization; infrastructure.

INFRAESTRUCTURAS Y MODERNIZACIÓN URBANA: LOS EFECTOS DEL PUERTO, FERROCARRIL Y AEROPUERTO EN NATAL Y DAKAR (1890-1930)

RESUMEN

Las ciudades de Natal, capital de Rio Grande do Norte, y Dakar, Senegal, mantienen relaciones históricas de gran importancia y que han sido poco estudiadas. Este artículo es una pequeña parte de un trabajo mucho más amplio y inédito, que pretende estudiar un período histórico de larga duración que se extiende desde el siglo XVI hasta la primera mitad del siglo XX. En este artículo, se analiza más específicamente el proceso de modernización por el cual ambas ciudades pasaron, proceso en gran medida basado en las funciones ejercidas por el puerto, ferrocarril y hidrobases / campo de aviación, entre finales del siglo XIX y principios del XX. Al igual que en la obra completa, buscamos aquí similitudes en la modernización de Natal y Dakar basándonos en este tipo de infraestructuras. A pesar de las claras diferencias entre ambas ciudades bajo diferentes ángulos de análisis (histórico, político, cultural, económico, cultural y

otros), hacemos hincapié en las similitudes que caracterizan los procesos de modernización aquí analizados.

PALABRAS-CLAVE: Natal; Dakar; modernización; infraestructuras.

O presente artigo é uma pequena parte de um trabalho muito maior, ainda inédito, que tem por objetivo fazer um estudo comparativo entre Natal, capital do Rio Grande do Norte, Brasil, e Dakar², capital do Senegal, na África Ocidental³. Nesse trabalho, nós analisamos, entre outros pontos de interesse, o processo de modernização que ambas as cidades vivenciaram, entre fins do século XIX e primeiras décadas do século XX, a partir do papel que o porto, a linha férrea e o aeroporto – ou mais especificamente, neste último caso, a hidrobase e o aeródromo - tiveram no referido processo. Essas infraestruturas e suas redes foram analisadas em duas escalas, sempre numa perspectiva comparada: primeiramente na relação de Natal e Dakar⁴ com os territórios geográficos respectivos, destacando elementos comuns às duas cidades. Vimos que esses meios modernos de comunicação⁵ serviram para subordinar o território à cidade, que também inseriu o primeiro na economia transatlântica e mundial pelo viés do trinômio ferrovia, cidade-capital, porto. A segunda escala de análise, por sua vez, diz respeito ao impacto que porto, ferrovia e hidrobase/aeródromo tiveram no desenvolvimento urbano das duas cidades, sempre apontando semelhanças físico-espaciais ou outras que podem ser estabelecidas nos dois casos. Este trabalho reúne somente a segunda escala de análise aqui referida.

² Intitulada “Dos dois lados do Atlântico: o estudo de Natal e Dakar numa perspectiva comparada”, a pesquisa, iniciada em 2006 e concluída em 2015, teve por objetivo aproximar comparativamente as duas cidades, destacando, sobretudo as semelhanças do seu desenvolvimento histórico, tanto em sua relação com o território quanto no que tange a suas formas urbanas, num longo recorte cronológico que se estende de fins do século XVI a meados do século XX. Desenvolvido inicialmente no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – PPGAU/UFRN, a pesquisa teve grande impulso com a realização de um pós-doutoramento do autor na Universidade de La Rochelle, França, entre 2012 e 2013. O principal produto dessa pesquisa é um livro, já redigido em português, mas com publicação prevista também em francês, para os próximos anos.

³ A escolha das duas cidades não é anódina ou meramente casual, mas se justifica por uma série de razões, com destaque para o papel geoestratégico de monta que as duas cidades exerceram historicamente em relação ao território, inclusive quanto às relações transatlânticas entre ambas, a partir da década de 1920 e particularmente no decorrer da Segunda Guerra Mundial.

⁴ Optamos pelo nome “Dakar” com “k” para respeitar a grafia original da cidade, ainda que em português se escreva com “c”- “Dacar”.

⁵ A navegação marítima é milenar, ao contrário do trem e do avião. Contudo, a navegação se modernizou de forma espetacular no período analisado, com a substituição da navegação à vela pela navegação a vapor.

Devido à importância geopolítica que Natal e Dakar tiveram desde sua fundação, o porto, por mais precário que fosse, sempre teve importância fundamental. Em Natal, o rio Potengi, em parte navegável desde sua foz, fornecia as condições necessárias para um bom porto fluvial, onde as naus pudessem fundear. Desde o século XVI, há notícias de navios adentrando o Potengi. Seja como for, não se pode considerar esse ponto, e outros que existiram ao longo da costa potiguar durante os séculos seguintes, como verdadeiros portos. Eram muito precários, servindo mais como simples ancoradouros naturais, talvez dotados de alguma pequena estrutura para amarração de pequenas embarcações ou de algum trapiche ou pequeno armazém para a estocagem do pau-brasil ou de outra mercadoria qualquer.

O porto de Natal, ou pelo menos o ancoradouro que servia como tal, sempre teve importância estratégica, como mostrou, por exemplo, a referência que a ele fez o capitão-mor Lopo Joaquim de Almeida Henriques num ofício de 16 de março de 1803. Ele mencionou “a bondade de seu porto [de Natal]” que oferecia, segundo ele, “bordo seguro para a Europa”⁶. Ao longo do século XIX, contudo, num contexto de expansão típica da globalização comercial e industrial, abundam os comentários e críticas ao porto de Natal, tanto das autoridades locais quanto de estrangeiros. Os presidentes de província, por exemplo, fizeram várias referências aos portos, não somente de Natal, mas de outras localidades do Rio Grande do Norte, frequentemente destacando as suas debilidades⁷. Estrangeiros que passaram por Natal ou que estudaram a cidade também observaram as condições do porto. Élisée Reclus comentou a precariedade do porto tal qual ele se encontrava em fins do século XIX. O seu relato permite igualmente entrever o que era a cidade e as atividades comerciais mais importantes de então:

A capital do Rio Grande do Norte, Natal, (...) é ao mesmo tempo o seu principal entreposto. Pequena cidade de aparência medíocre, ela se eleva na ponta de uma península dominando ao sul a foz de um rio pouco abundante designado estranhamente de Rio Grande, embora no próprio Estado ele seja ultrapassado por vários cursos d'água. A barra e os baixios que obstruem a entrada do porto não permitem que grandes navios penetrem no Rio Grande: eles ficam ancorados fora da passagem. O açúcar, primeiro produto de comércio de Natal, vem, sobretudo, do rico vale do Ceará-Mirim (...), cercado por engenhos de açúcar. Uma via férrea, que se afasta de Natal em direção ao sul passa sucessivamente por platôs arenosos, áridos, e pelos vales intermediários, cultivados com algodão, cana-de-açúcar e outras plantas de grande lucro. Reclus (1894, p. 18-19).

Paul Walle, outro estrangeiro, já menciona melhoria no porto em 1912:

⁶ AHU-Rio Grande do Norte, Caixa. 8, Documento 57.

⁷ Ver, para as dificuldades do porto de Natal: Alcoforado Junior (1877, p. 18-19).

(...) Natal, a capital, também chamada de Rio Grande do Norte, não pôde ainda prosperar nesses últimos tempos, malgrado a sua excelente situação marítima, por causa dos baixios e da areia que tornam difícil o acesso à foz do Rio Grande ou Potengi, na margem direita do qual ela está situada. O porto de Natal é, contudo, seguro e profundo além da linha de arrecifes que obstrui quase completamente a entrada, se bem que até pouco tempo atrás os navios a vapor de cabotagem tivessem que ficar fora, em frente ao velho forte dos Reis Magos, que, desativado, serve de base para o farol. Atualmente, em razão das obras de dragagem realizadas, o acesso ao porto é fácil na maré alta, para os grandes navios a vapor; além dos arrecifes, e até 5 quilômetros acima da cidade, onde de novo a areia invade o rio, ele apresenta águas tranquilas e uma ancoragem excelente. Desembarca-se agora a 200 metros da margem, diante da cidade. Walle (1912, p. 34).

De fato, melhorias foram paulatinamente realizadas no porto de Natal. Cerca de uma década depois desse relato de 1912, de Paul Walle, o porto parece estar bastante movimentado, segundo novo relato, desta vez de fontes nacionais:

Natal, Cidade. Rio Grande do Norte. É a capital do Estado e fica situada entre morros de areia e o rio Potengi. É porto de mar de bastante movimento, escalando os vapores do Lloyd Brasileiro, Comércio e Navegação, Cia Pernambucana e muitas outras. A parte comercial da cidade está situada em baixo no distrito da Ribeira. Possui serviços de luz elétrica, esgotos, telefones e mais requisitos da cidade moderna. Está ligada pela E. de F. The Great Western a Paraíba e Recife (...) É o início da E. de F. Central do Rio Grande do Norte que vai a Pedra Preta (...) e Lajes, estando em construção o ramal de Lajes a Macau (...) Pop. 30 696 hs., pelo censo oficial de 1922. Guimarães, Correa (1924, p. 256).

Yuri Simonini, que estudou com maior profundidade a estruturação do porto de Natal, assim resumiu a suas transformações ente fins do século XIX e início do XX:

Num primeiro momento, a falta de profissionais capacitados, de investimentos e de técnicas eficazes permitiu que os elementos prevalecessem – principalmente entre os anos de 1860 a 1890. Porém, na medida em que se constitui um corpo técnico qualificado, na dotação de recursos e no emprego de tecnologias adequadas, paulatinamente, o homem conseguiu submeter as forças naturais e permitiu que o “projeto” de modernização seguisse adiante, configurando, assim, um segundo momento de intervenção – 1890 e 1932. Convém lembrar que essa aparente submissão é temporária, uma vez que a “vitória” nunca foi definitiva (...). Simonini (2010, p. 168-169)

Em outras palavras, o autor destaca as melhorias no porto e a tentativa paulatina de superação de obstáculos naturais, tornando-o mais funcional. Não é nosso interesse elencar e acompanhar as transformações realizadas no porto e cujo objetivo era, em última instância, permitir a

inserção da província e estado do Rio Grande do Norte no cenário comercial mundial. Queremos tão somente chamar a atenção para o fato de que o porto foi, de fato, em conjunção com a ferrovia, um elemento de modernização da cidade de Natal. Mais do que isso, pretendemos assinalar o impacto intraurbano dessas transformações relacionadas ao porto, mas também ao sistema ferroviário que lhe está profundamente relacionado e sobre o qual já foi feito referência em uma das citações aqui transcritas. Ambos recebem investimentos que são concomitantes, e não por acaso.

A Cidade Alta, primeiro bairro de Natal, se separava da cidade baixa, ou Ribeira, segundo bairro mais antigo, por uma “língua de terra” ou por uma área alagada. Desde a primeira metade do século XIX, os Presidentes de província passaram a ver esse local intermediário como propício para um espaço público, para o qual ele teria que ser aterrado e sofrer outras intervenções. Isso somente começa a ocorrer, de fato, no final do século XIX. Símbolo da modernidade urbana que a elite queria então instaurar na cidade, o local, que foi objeto de uma intervenção paisagística pelo arquiteto Herculano Ramos em 1904, reunia uma praça por ele projetada, em torno da qual se localizavam os principais prédios públicos da cidade e o terminal da estação de trem da *Great Western*. Qualquer viajante que chegasse em Natal, ilustre⁸ ou não, entraria na cidade por essa praça, cuja localização, na Ribeira, também demonstrava a importância crescente desse bairro em detrimento da Cidade Alta, o marco zero de Natal. O terminal ferroviário e a praça, inicialmente da República depois Praça Augusto Severo, passam a compor, então, a sua “porta de entrada”⁹.

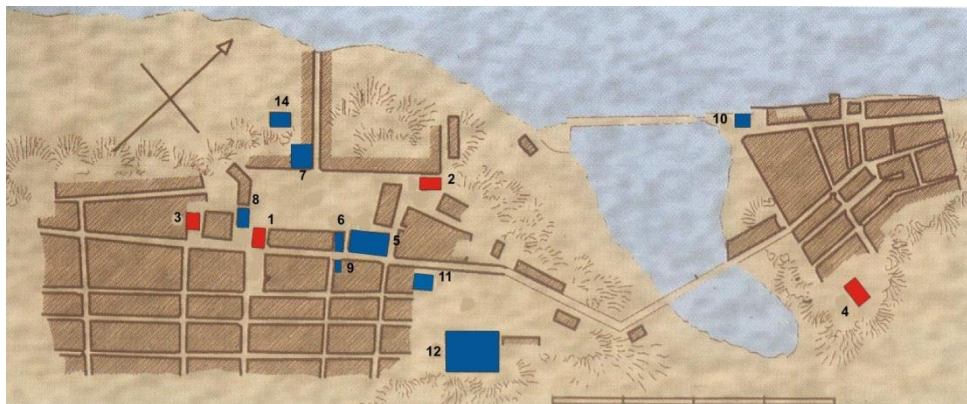


Figura 1 - Natal em 1864.

⁸ Como o Presidente Afonso Penna, que por ela chegou em 1906 justamente para inaugurar o primeiro trecho da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte. Rodrigues (2006, p. 142).

⁹ Ibid., pp. 120-142.

Segundo o Atlas do Império do Brasil, de Candido Mendes de Almeida, in Miranda (1999, p. 55). Além das praças, podemos distinguir: 4 igrejas (1: Nossa Senhora da Apresentação; 2: igreja do Rosário; 3: Santo Antônio; 4 Bom Jesus, esta situada na Ribeira); 10 edifícios públicos: (5: o Palácio do Governo; 6: a Assembleia Provincial; 7 a Casa de Câmara e Cadeia; 8: a Tesouraria da Fazenda; 9: a Tesouraria Provincial; 10: a Alfândega; 11: a Escola (Atheneu); 12: o Quartel Militar; 13: o Quartel de Polícia, ocupando as dependências da igreja Santo Antônio; 14: o Hospital Militar. Observe a área inundada que ainda separava a Cidade Alta, à esquerda, da Ribeira, à direita.

O bairro da Ribeira - nome que faz referência ao Rio Potengi por se situar às suas margens¹⁰ - recebeu vários investimentos em infraestrutura ferroviária, além de melhorias no porto, reforçando assim o seu papel de destaque no cenário urbano da cidade, que permanecerá assim até a Segunda Guerra Mundial. O bairro também passa a receber equipamentos públicos que o reforçam como a nova centralidade de Natal, em detrimento da Cidade Alta.

A linha férrea, juntamente com o porto, contribuem para o desenvolvimento da Ribeira e, mais do que isso, atraem para suas proximidades uma população operária, de baixa renda, formando bolsões de pobreza no seu entorno. Esse processo aproxima fisicamente a cidade do Natal ao Rio Potengi, ao atrair a sua expansão urbana na direção do rio. Considerando a divisão atual de bairros de Natal¹¹, essas populações vão se instalar nas Rocas, no Alecrim, nas Quintas (Guarita), e na Cidade Alta (Passo da Pátria), sempre nas proximidades do rio. A ampliação do porto também está na origem da fixação de uma população de baixa renda nas Rocas, da mesma forma que o surgimento dos bairros Alecrim, e Quintas, tem principalmente a ver com o caminho que ligava a cidade ao sertão, via Macaíba¹². A linha férrea, juntamente com o porto, tem sua parcela de contribuição nesse processo de formação dessas periferias. Seja como for, eles contribuem para deslocar o centro de Natal da acrópole, sua área mais antiga e onde a cidade surgiu, para a Ribeira, bairro que se tornou o novo centro e o mais importante de Natal. Para esse bairro se desloca a população operária de baixa renda - que se situa nas proximidades do porto, da linha férrea e do Rio Potengi. A presença de setores da elite, especialmente a classe comerciante, que já estava ali instalada há bem mais tempo¹³, se destaca. Esse quadro assim permanece até, pelo menos, a Segunda Guerra Mundial.

¹⁰ Segundo Cascudo (1999, p. 149), o nome deriva da área alagadiça que existia entre os atuais bairros da Cidade Alta e da Ribeira, que foi aterrado e onde se construiu a Praça Augusto Severo.

¹¹ Prefeitura Municipal do Natal, 2008.

¹² Cascudo (1999, pp. 246-247, 255, 357).

¹³ Henry Koster, em 1810, já identificava a Ribeira como um bairro comercial. Koster (1816, p.: 69).

Mas, não é somente o porto e a linha férrea que causam impacto no espaço urbano de Natal, e em particular do bairro da Ribeira, no momento aqui analisado. É preciso tecer alguns comentários também sobre a aviação nascente. Os hidroaviões amerissavam no Rio Potengi, que funcionou como hidrobases entre 1922 e 1945, até o final da Segunda Guerra Mundial. O primeiro aeródromo de Natal surgiu em 1927¹⁴, mas era localizado no atual município de Parnamirim, distante cerca de vinte quilômetros da cidade de então, e só vai ter um papel realmente fundamental com a Segunda Guerra Mundial, quando se torna uma importante base aérea norte-americana e brasileira. A partir de 1927, a cidade tinha, portanto, dois campos de pouso, um fluvial, mais antigo, que recebeu seu primeiro avião em 1922¹⁵, e um terrestre, em Parnamirim.

Vários locais ao longo do Rio Potengi serviram de pontos de desembarque dos aviadores que chegaram a Natal. Paulo Viveiros, que repertoriou dezenas de pousos tanto no aeródromo de Parnamirim quanto no Rio Potengi, provenientes de várias partes do mundo entre 1922 e 1939, identificou, para alguns desses voos, pontos de desembarque no rio, sempre na margem direita, do lado da cidade: Praia da Montagem, depois chamada de Rampa, o Cais da Tavares de Lyra, a Pedra do Rosário, e a Hidrobases da Compagnie Générale Aéropostale, francesa¹⁶, posteriormente pertencente à Air France, no Refoles, em 1939. A localização aproximada desses locais se encontra na Figura 2.

¹⁴ A partir de 1927, foram construídos 49 campos de pouso ao longo da costa oriental do Brasil, dos pampas argentinos e sobre os Andes. Segundo Carlos Peixoto, o campo de pouso de Natal era um deles. Em 1927, ainda na fase de negociações e estudos de ampliação da rota da CGA até a América do Sul, esteve em Natal o piloto da companhia Paul Vachet, que viajava ao Brasil desde 1925. Peixoto (2003, p. 27).

¹⁵ Em 21 de dezembro de 1922, o "Sampaio Correia", proveniente de Nova York e pilotado pelo brasileiro Euclides Pinto Martins e pelo americano Walter Hinton amerissaram no Potengi. Os pilotos entraram na cidade pelo cais da Tavares de Lyra. Viveiros (2008, p. 65-66).

¹⁶ Ibid., 63-192.

vitruines à moda parisiense, aos cafés e rotisseries e aos pontos chics de reunião, passear a elegância e o spleen de Natal; assistir as regatas no rio Potengi ou aos espetáculos e filmes do Cine-theatro Carlos Gomes e do Politheama. Pela Av. Junqueira Ayres passavam muitos daqueles que tinham seus afazeres entre os bairros da Ribeira e da Cidade Alta. Dantas (2003, p. 79)²⁰.



Figura 3 - Avenida Tavares de Lira (Natal) em 1946.

Fontes: <http://tokdehistoria.files.wordpress.com/2013/10/alfa-319.jpg>
Emerenciano (org.) (2007, p. 192).

Mas, do ponto de vista da aviação, a praia da Limpa, se tornou o lugar de maior destaque. Ficava nas imediações das oficinas de montagem, assim chamadas porque se tratava de uma área de apoio para a construção do porto de Natal. Conhecida hoje como Rampa (Figura 2), ela passou de um ponto de embarque e desembarque de passageiros e bagagens de companhias internacionais da aviação civil, nos anos 1930, para se tornar uma base naval da Marinha norte-americana durante a Segunda Guerra Mundial, associada à base aérea do Exército norte-americano, bem maior e mais importante, localizada em Parnamirim. A importância desse local

²⁰ Sobre a importância, inclusive política dessa mesma avenida ainda ano final da década de 1930, ver Oliveira (2014, p. 44-45).

estratégico pode ser aquilatada pelo fato de ter sido o palco de um encontro histórico entre o Presidente dos Estados Unidos, Franklin Delano Roosevelt, e o Presidente brasileiro Getúlio Vargas, em 29 de janeiro de 1943.

A Fundação Rampa²¹ apresenta um histórico do que foi esse local incontornável da aviação mundial, do qual reproduzimos os trechos a seguir:

A Rampa é um conjunto de edificações construídas entre as décadas de 30 e 40, nos arredores de Natal, capital do Rio Grande do Norte, que ajudaram e fizeram parte direta da história da aviação mundial. Apesar de ter recebido figuras importantes como o piloto norte-americano, Charles Lindbergh – o primeiro a cruzar o oceano Atlântico numa aeronave em 1927 – a Rampa ganhou notoriedade no início dos anos 40, quando os primeiros hidroaviões começaram a utilizar o local como base militar. Contudo, as primeiras aeronaves a pousar regularmente no rio Potengi, em Natal, foram as da empresa Nyrba Air Lines (New York / Rio de Janeiro / Buenos Aires), em janeiro de 1930, vindas dos Estados Unidos (...) Na mesma época, os alemães também utilizaram o local, inicialmente, como ponto de apoio para aviões de transporte e postagem, e com o desenvolvimento da aviação e Natal sendo considerado cada vez mais um ponto estratégico, empresas como a Lufthansa e o Sindicato Condor também passaram a operar regularmente na Rampa. Na década de 40, a Rampa atinge o seu auge com a chegada dos primeiros hidroaviões militares Catalinas do esquadrão VP-52 da US Navy, em 11 de dezembro de 1941, coincidentemente, cinco dias após o ataque japonês a base norte-americana de Pearl Harbor (...) no dia 6 de dezembro deste mesmo ano, um Boieng 314 Clipper já havia passado por Natal, inaugurando a rota Miami/EUA a Barthurst, na Gâmbia, África. Em Natal, no ano de 1942, o governo americano inicia as obras de sua Base Naval de Hidroaviões, utilizando o espaço da Pan Am e o ocupado pelos alemães na década de 30 (...) Havia uma RAMPA de duas seções, construídas no período de 1941 a 1942 (...) A construção dessa Base tornou-se imperiosa com intuito de assegurar as operações dos aviões de patrulha da Marinha dos Estados Unidos, empenhados na guerra anti-submarina e nas operações de salvamento no mar, ao longo da costa do nordeste do Brasil (...) No período imediato ao fim da guerra, devido à construção de aeroportos em quase todos os lugares do mundo, o hidroavião comercial de transporte de passageiros foi extinto, portanto, o local perdeu a função pela qual foi construído. (...) ²²

Os diversos indícios aqui citados reforçam a modernidade e centralidade do bairro da Ribeira em detrimento do bairro mais antigo, a Cidade Alta, tornando o primeiro o coração da cidade, seu centro econômico, político e cultural, graças, em grande parte, ao papel do porto, da ferrovia

²¹ A Fundação foi criada em 2001 “no intuito de preservar as edificações de uma antiga base de hidroaviões remanescente do início da década de 40, que anteriormente também abrigou uma estação de passageiros da Pan Am”. http://www.fundacaorampa.com.br/af_missao.htm. Acesso em 20 de abril de 2014.

²² http://www.fundacaorampa.com.br/af_rampa.htm. Por que Acesso em 20 de abril de 2014.

e de suas diversas instalações, assim como da hidrobases no Rio Potengi. Posteriormente, será o aeródromo em Parnamirim que será um dos fatores de expansão da cidade, em direção ao sul.

No que diz respeito à cidade de Dakar, porto-ferrovia e hidrobases/aeródromo ocupam igualmente um papel fundamental na estruturação urbana da cidade entre a sua fundação e as primeiras décadas do século XX. Se, no caso de Natal, não nos coube acompanhar as transformações do seu porto, fazê-lo para o de Dakar demandaria ainda mais esforços, tendo em vista as muitas transformações, melhorias e ampliações pelas quais ele passou no mesmo período. Como no caso de Natal, queremos agora tentar compreender até que ponto essa tríade – porto, ferrovia, hidrobases/aeródromo – possibilitaram mudanças de caráter modernizante no espaço urbano da capital senegalesa.

Sempre no intuito de síntese de um processo extremamente complexo, podemos citar um documento oficial, produzido pela AOF²³, datado de 1931, que analisa os mais diversos aspectos da circunscrição de Dakar. Por si só, esse documento já permitiria uma visão clara do que era a cidade e do que as autoridades coloniais haviam e/ou pretendiam nela realizar por volta de 1930. Sobre o porto e a ferrovia especificamente, ele vaticina:

(...) Enfim as obras de ampliação do porto tornaram necessário o estabelecimento de um plano viário da região situada entre a estrada de Rufisque e o mar desde Hann ao norte até o arsenal da marinha ao sul. Aqui também, o plano se reduz às vias principais; teria sido talvez prematuro, com efeito, de fixar desde já um plano viário completo para essa área (...) atualmente, a cidade está totalmente traçada e suas extensões futuras são previstas por longos anos segundo um plano racional, cujas partes estão relacionadas entre si e que são apenas o desenvolvimento do plano diretor de 1863 (...) a atividade comercial e industrial do território da circunscrição está completamente concentrada na cidade e no porto de Dakar. (...) é o porto que justifica a existência da cidade. É em razão de sua posição na rota que vai da Europa à América e à África do sul que a enseada de Dakar foi escolhida como terminal da via férrea que traz até o porto de embarque as mercadorias do Senegal e do Sudão. Ao mesmo tempo porto de escala e porto de trânsito, Dakar tem igualmente uma vida que lhe é própria embora dependa estreitamente da intensidade do tráfico do porto; a habitação, a alimentação, o vestuário de seus habitantes deram origem a transações intensas graças às quais o comércio local sente apenas parcialmente os reveses das crises econômicas tão graves para o resto do país. Gouvernement de l'Afrique Occidentale Française (1931, pp. 93-94, 97).

²³ África Ocidental Francesa, uma organização administrativa e militar que reunia alguns países de colonização francesa localizadas no que é hoje a África Ocidental, tendo Dakar como capital.

Essa citação destaca a importância fundamental do porto para a cidade de Dakar, de modo que por causa dele a cidade era, diz o documento, até certo ponto imune às crises econômicas do país. Ela também alude a uma determinada área litorânea da cidade, que acompanha o litoral começando na ponta de Dakar (Figura 5). Essa área é uma faixa de terra estreita localizada entre o Plateau e a Baía de Dakar, onde se situa o porto, e continua, mais larga, até a Baía de Hann, ao norte da primeira baía, da qual se separa pela ponta de Bel-Air, onde havia um forte. Nas imediações da ponta se situa o antigo vilarejo nativo de Hann. Delimitada em parte pela estrada de Rufisque, mas também pela linha de ferro, no terminal da qual, perto do porto, se situa a estação ferroviária, essa área concentra os principais impactos das constantes melhorias do porto, mas também da instalação da ferrovia. Essa faixa litorânea, serpenteando as duas baías, de Dakar e de Hann, ainda não estava totalmente ocupada por volta de 1930. Para essa área, as autoridades haviam definido apenas as vias principais.

Seja como for, a proximidade física entre o terminal ferroviário e o porto, explicitamente citada no documento aqui transcrito, guarda profunda semelhança com o caso de Natal, a diferença maior sendo o fato de que, em Natal, se trata de um porto fluvial, ainda que na foz de um rio que deságua no mesmo oceano, o Atlântico. A proximidade das instalações portuárias e ferroviárias fazia parte de uma mesma lógica sansimonista²⁴, evidentemente não circunscrita somente a Natal e a Dakar, mas a muitas outras cidades. Contudo, a referência é válida num estudo que se pretende comparativo entre ambas.



Figura 4 – (Esquerda) Estação ferroviária de Dakar nos tempos da AOF. **Fonte:** Arquivo do Senegal. (Direita) A estação ferroviária de Dakar. Estação ferroviária de Dakar na atualidade. **Fonte:** fotografia do autor.

²⁴ Conde de Saint-Simon (1760-1825), pensador e intelectual francês, que, entre outras coisas, está na origem de uma escola de pensamento que "(...) objetivava o estabelecimento de um sistema geral de comunicações, no qual se unia a idéia de conexão à noção de rede, a exemplo do ocorrido na França, onde se integram os vários modos de vias de comunicação". Giudice e Toledo Junior (2007, p. 17).

A área portuária de Dakar é topograficamente mais baixa do que o Plateau, o centro antigo da cidade, situado em área elevada²⁵. Nesse aspecto, também as duas cidades guardam pontos comuns, pois o Plateau de Dakar está para a Cidade Alta de Natal, seu núcleo inicial, assim como a área que circunda o porto, em Dakar, está para a Ribeira, na capital potiguar.

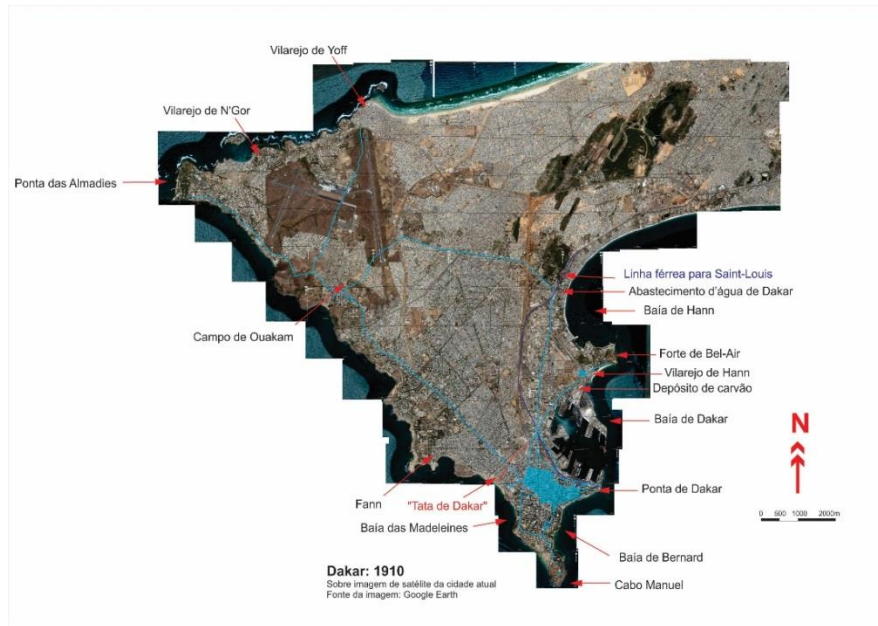


Figura 5 - Dakar em 1910.
Fonte: adaptado de imagem do Google Earth atual.

Como ocorreu na Ribeira, em Natal, a presença de uma população operária, nativa, de baixa renda, se fixou na área ribeirinha próxima ao porto em Dakar, como era de se esperar. Antes da fundação da cidade, já havia, nessa parte baixa próxima ao porto, o vilarejo de Dakar, assim como, mais ao norte, outra comunidade nativa, a de Hann, localizada nas proximidades da ponta de Bel-Air. Ambas precedem a ferrovia e o porto, isto é, não resultam destes polos de atração. Além desses dois assentamentos, ali se encontrava um núcleo de comerciantes por volta de 1850. O antigo vilarejo de Dakar é deslocado com a implantação da cidade, mas populações operárias ocuparão essas áreas, atraídos pelos trabalhos de ampliação do porto. Entre o porto e o Plateau se desenvolve uma área mista, híbrida, que dá origem a uma paisagem urbana original, onde se encontra de tudo (barracas de madeira, casas de alto padrão, casas em mais de um pavimento e, hoje, pequenos prédios de apartamentos).

A imposição da regulamentação e as exigências que delas decorrem para os moradores do Plateau – por exemplo, na questão do padrão de habitação – terminam por impedir o acesso das

²⁵ Esse núcleo inicial da cidade, em acrópole, foi objeto de planejamento pelas autoridades coloniais francesas.

populações nativas a essas áreas centrais. Isso explica a atitude de relativo laissez-faire dos administradores para com a área urbana situada fora ou adjacente ao Plateau, como no caso aqui analisado, entre o porto e o Plateau, e concorre para certa heterogeneidade étnica dessa última, pois nela convivem, além dos comerciantes europeus, também africanos, sírios e libaneses que migraram para o Senegal, todos adotando um menor rigor de submissão às prescrições urbanísticas, principalmente no que se refere à habitação.

Outro elemento comum diz respeito ao processo inicial das instalações aéreas. Para o mesmo período, que se estende dos anos 1920 e a Segunda Guerra Mundial, ambas as cidades contaram com hidrobases e com um aeródromo. Dakar passou a dispor, como Natal, de duas bases para a aviação: um campo de pouso ou aeródromo, inicialmente uma base militar, dotado de vários equipamentos e hangares, construído entre 1921 e 1922 em Ouakam, então fora da cidade; e uma base marítima para os hidroaviões, localizada ao norte do porto e prevista desde 1927, quando o governo decidiu investir um milhão de francos em sua construção. Essa hidrobase funcionou efetivamente como o ponto de partida ou de chegada para os voos aéreos sobre o Atlântico, particularmente da Air France, a partir de 1933, empresa que também tinha uma hidrobase em Natal. Contudo, não mais atendendo às exigências, a empresa investiu numa hidrobase mais equipada, na baía de Hann, em 1939, ao norte do porto e protegida por um dique.

Ora, a localização, tanto da hidrobase quanto do aeródromo segue determinadas características físico-espaciais ou de configuração urbana que são comuns a ambas as cidades. Em Dakar, as duas hidrobases, uma das quais construídas e utilizadas pela Air France, se situavam na área à qual fizemos referência anteriormente, isto é, a faixa litorânea que acompanha a Baía de Dakar e a Baía de Hann, na parte baixa da cidade. A primeira ficava ao norte do porto, mais próximo deste; a segunda, que substituiu a primeira e era mais bem estruturada, ficava na Baía de Hann, ainda mais ao norte (Figura 5).

Ora, em ambos, os casos, verificamos uma proximidade que não é de modo algum fortuita entre porto, hidrobase e estação ferroviária. Se tal proximidade fez parte dos sistemas de transporte em geral naquele período, é surpreendente perceber determinadas semelhanças físico-espaciais entre Natal e Dakar. Como vimos, o Rio Potengi foi pontuado por pontos de embarque e desembarque em sua margem direita, na mesma área onde já se situava o porto e as linhas de ferro que adentravam a cidade, em direção ao terminal da Ribeira. O mesmo ocorre em Dakar. Da mesma forma, o aeródromo de Dakar, inicialmente uma base aérea militar, foi construído nas proximidades do vilarejo de Ouakam, situado a uns sete quilômetros em linha reta a noroeste do Plateau. Este aeroporto, assim como o de Yoff, construído mais distante e também a noroeste do Plateau durante a Segunda Guerra Mundial, servirão de polos de atração do crescimento da

cidade em sua direção. Quando da construção do aeródromo e da base militar de Ouakam, em 1921-1922, já havia a Medina, área habitacional destinada à população nativa, implantada em 1914 e situada entre o antigo Plateau e o aeródromo, confirmando esse eixo de crescimento (Figura 6).

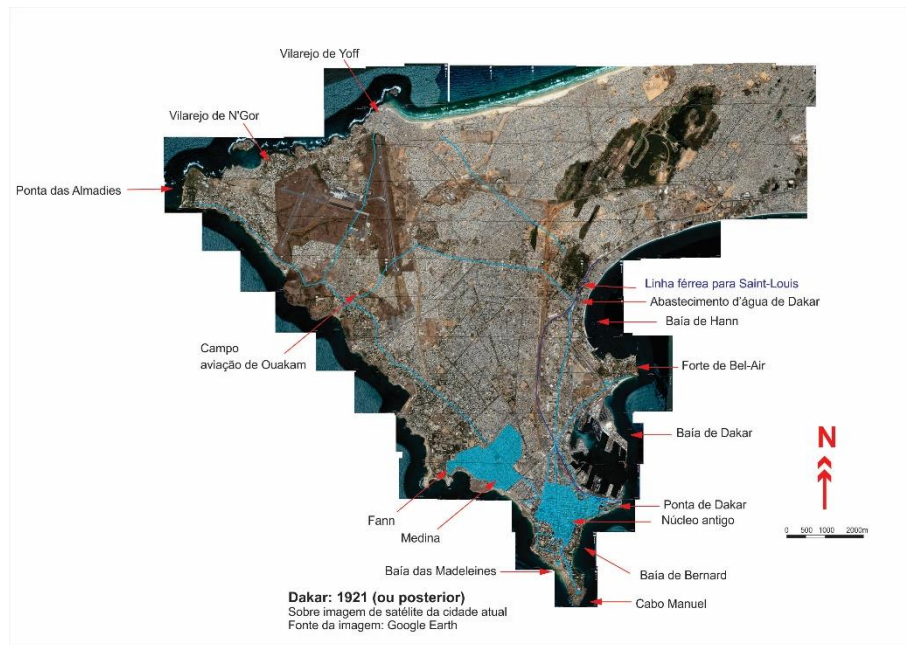


Figura 6 - Dakar em 1921.

Fonte: adaptado de imagem do Google Earth atual.

É forçoso, a esse respeito, destacar que a construção do aeródromo e base militar de Ouakam confirma uma tendência muito presente em Dakar, que é a de fixação de instalações militares as mais diversas (campos, bases, quartéis, porto, áreas non aedificandi para serventia militar, etc.), preferencialmente em áreas periféricas, acompanhando grosseiramente o perímetro da península do Cabo Verde. A dimensão físico-espacial da função militar de Dakar se revela desde sua fundação - ato eminentemente militar - passando pela localização privilegiada dos militares no Plateau, pela localização das instalações militares no interior e na periferia e pela abertura de vias principais cujo objetivo era unir essas mesmas instalações militares. Esse último aspecto se evidencia no plano de expansão da cidade em 1905. Segundo Assane Seck²⁶, as principais avenidas traçadas no referido plano, a oeste do Plateau, como a Jean Pasteur, Jean XIII, Jean-Jaurès, Clemenceau, Gambetta, Roume, Courbet, République e outras, estavam “(...) sobretudo destinadas a ligar as instalações militares entre si”. Com efeito, um dossiê com documentos e despachos datados aproximadamente entre 1905 e 1909, do qual faz parte uma planta da

²⁶ Seck (1970, p. 153).

cidade, revela essa preocupação. A planta contém uma legenda com três cores de vias, construídas ou a construir. Os documentos que a acompanham expõem uma discussão sobre projetos de alargamento de grandes vias e sob que autoridade - a municipalidade ou o poder central colonial, por exemplo - elas devem ser realizadas ou mantidas (Figura 7). Nos documentos, são feitas referências à necessidade de se conciliar interesses militares e urbanos na abertura dessas vias.

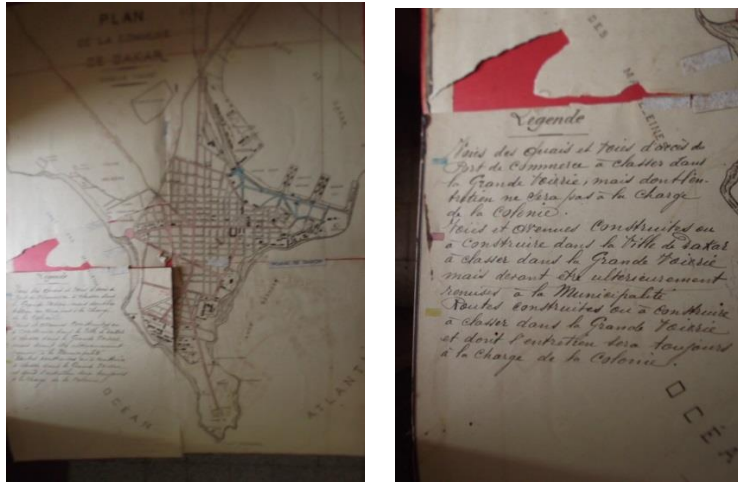


Figura 7 - Planta de expansão do sistema viário de Dakar. À esquerda, e ampliação da legenda, à direita. Primeira década do século XX. **Fonte:** Inspeção de Obras Públicas, Arquivo do Senegal. Foto do autor.

O aeródromo de Natal também atrairá o crescimento da cidade em sua direção. Localizado ao sul do núcleo inicial da cidade, a catorze km aproximadamente de distância em linha reta, esse aeródromo, como dissemos, se tornará uma importante base militar durante a Segunda Guerra Mundial. A cidade crescerá, nas décadas seguintes, em sua direção. Natal, durante esse período, será dotada de uma série de instalações militares que, grosso modo, também se situam no entorno da cidade.

Enfim, os diversos pontos analisados neste artigo de fato aproximam o processo de modernização ocorrido em Natal e em Dakar: para nos determos apenas à escala aqui proposta, a do espaço intraurbano de ambas, elas também podem ser aproximadas comparativamente a partir da análise das instalações que coincidentemente surgem nas duas cidades entre fins do século XIX e primeira metade do século seguinte - ferrovia, porto, hidrobases/aeródromo. Essa aproximação pode ser resumida nos seguintes pontos: 1) há uma clara ligação física entre porto e ferrovia, com impactos urbanos importantes na área costeira onde estão situadas; 2) a hidrobases, fluvial ou marítima, coroa a ligação porto-ferrovia, situando-se em suas proximidades e servindo, inclusive, como pontos de onde a ligação entre as duas cidades é feita pela aviação,

notadamente na década de 1930; 3) a instalação dos aeródromos na década de 1920, ainda que distante das duas cidades de então, servem embrionariamente como polos de atração do crescimento urbano em sua direção, processos que será bem mais visível no decorrer da Segunda Guerra Mundial. Outros aspectos que aproximam as duas cidades poderiam ser citados. É o caso da segregação socioespacial, evidenciada pela estratificação social no espaço de urbano de ambas segundo diferentes padrões habitacionais, processo que guarda vários pontos também comuns entre elas. Esses e outros aspectos foram analisados no trabalho como um todo²⁷, ao qual fizemos referência, mas não cabem, infelizmente, nos limites do presente artigo.

²⁷ A exemplo da dimensão econômica das transformações de caráter modernizante do território urbano e territorial das duas cidades, ou, no caso de Dakar, a análise da atuação do governo metropolitano francês em sua ainda colônia senegalesa no período e em Dakar especificamente, entre outros.

REFERÊNCIAS

AHU-Rio Grande do Norte, Caixa. 8, Documento 57.

ALBI TRECCI A, Antoine (1938). Les relations aériennes entre la France et le continent américain. In: Annales de Géographie, t. 47, nº267.

BIGON, Liora (2012). A History of Urban Planning and Infectious Diseases: Colonial Senegal in the Early Twentieth Century. Hindawi Publishing Corporation. Urban Studies Research Volume 2012, Article ID 589758, 12 pages doi:10.1155/2012/589758, p.5

BOUCHE, Denise (1978). Dakar pendant la deuxième guerre mondiale. Problème de surpeuplement. Revue Française d'Histoire d'Outre-mer, t. LXV, n. 240.

CÂMARA, Anfilóquio. Cenários municipais (1941-1942) (1948). Natal: Oficinas do D.E.I.P., (Depto Estadual de Estatísticas).

Cascudo, Luis da Câmara (1999). *História da cidade do Natal*. Natal, RN: Econômico.

CRAVEN, Wesley Frank, CATE, James Lea (1983). The Army Air Forces in World War II. Volume Seven. Services around the world. Washington, DC: Office of Air Force History 3.

Dantas, George Alexandre Ferreira. Linhas convulsas e tortuosas retificações: transformações urbanas em Natal nos anos 1920. Dissertação de Mestrado: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, USP, Brasil. São Carlos, 2003

Estado do Rio Grande do Norte. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da nova legislatura em 1º de novembro de 1917 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: typo d'a republica, 1917.

Estado do Rio Grande do Norte. Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na abertura da segunda sessão da nova legislatura em 1º de novembro de 1917 pelo governador desembargador Joaquim Ferreira Chaves. Natal: typo d'a republica, 1917.

Fala com que o Exm. Sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho abriu a 1ª Sessão da Vigésima Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte em 13 de julho de 1874. Rio de Janeiro: typographia Americana, 1874.

FREUND, Bill (2007). *The African city history*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

Giudice, Dante Severo, Toledo Junior, Rubens de (2007). A importância das redes na geopolítica brasileira. *Mercator - Revista de Geografia da UFC*, ano 06, número 11, 2007.

Gouvernement de l'Afrique Occidentale Française. *La circonscription de Dakar et dépendances*. Paris: Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1931.

Guimarães, José B. Martins, Correa, M. Carvalho (org.) (1924). *Índice Corográfico do Brasil*. Rio e Janeiro: Instituto Geográfico, Geológico e Econômico Brasileiro.

http://www.fundacaorampa.com.br/af_missao.htm. Acesso em 20 de abril de 2014.

KOSTER, Henry (1816). *Travels in Brazil*. London: Longman, Hurst, Rees, Orms and Brown, Paternoster-Row.

Miranda, João Maurício Fernandes (1999). *Evolução urbana de Natal em 400 Anos. 1599 - 1999*. Coleção Natal 400 anos. Volume VII. Natal : Governo do Estado do Rio Grande do Norte, Prefeitura de Natal.

Oliveira, Giovana Paiva de (2014). *Natal em Guerra. As transformações da cidade na segunda guerra mundial*. Natal: EDUFRN.

Peixoto, Carlos (2003). *A História de Parnamirim*. Natal: Z Comunicação.

Prefeitura Municipal do Natal. *Limite dos bairros da cidade do Natal / Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo*. – Natal: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2008.

Reclus, Élisée (1894). *Nouvelle géographie universelle: la terre et les hommes*. Vol. XIX. *Amérique du Sud, L'Amazonie et la Plata. Guyanes, Brésil, Paraguay, Uruguay, République Argentine*. Paris : Hachette.

Relatório com que o Exm. Sr. Dr. José Bernardo Galvão Alcoforado Júnior passou a administração da província do Rio Grande do Norte ao Exm. Sr. Dr. Antonio dos Passos Miranda, no dia 20 de junho de 1876. Rio de Janeiro, typographia, 1877.

Rio Grande do Norte. Mensagem lida perante a Assembleia Legislativa na abertura da primeira sessão da 14ª legislatura em 1º de outubro de 1927 pelo presidente José Augusto Bezerra de Medeiros. Natal: typo da República, 1927.

Rodrigues, Wagner do Nascimento. Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de comunicação (1820-1920). Dissertação de Mestrado: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

Seck, Assane (1970). Dakar, métropole ouest-africaine. Imprenta. Dakar : IFAN.

SIMONINI, Yuri. Ribeira, técnica, natureza: transformações em “prol” de um projeto de modernização (1860-1932). Dissertação de mestrado: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

Viveiros, Paulo Pinheiro de (2008). História da aviação no Rio Grande do Norte. Natal: EDUFRN.

Walle, Paul (1912). États de Parahyba, Rio Grande do Norte et Ceará. Paris: Guilmoto.