## **HISTÓRIAS EsquecidaS, identidade perdida:**

## **DESventuras do tURISMO NA CIDADE DO NATAL/RN**

Andrea de Albuquerque Vianna

andvianna@gmail.com

História da Arquitetura, do Urbanismo e do Território

**INTRODUÇÃO**

Natal, que não foi vila e já nasceu cidade, segundo Câmara Cascudo, Noiva do Sol, ar mais puro das Américas, Cidade do Sol, “Caes da Europa”, Corredor da Vitória, dentre tantas denominações elogiosas, figura hoje entre os destinos turísticos de destaque no mercado nacional. Tendo suas atividades voltadas para os atrativos naturais, olvida momentos e monumentos importantes da sua história, a exemplo do Hotel Internacional dos Reis Magos (HIRM), marco do desenvolvimento turístico do RN, destituído de sua importância histórica pelo trade turístico e pelas elites locais, ameaçado de demolição. Tendo como comportamento habitual a busca pela modernidade, Natal desconsidera o passado como riqueza, abrindo mão destes elementos como atrativos diferenciados. Em sua trajetória figuram momentos memoráveis à espera de serem resgatados.

Busca-se, a partir disto, compreender de que maneira memória e história se estabelecem na relação entre a cidade e seu passado. Le Goff (1990, p. 63) aponta que, desde a Grécia Antiga, estes dois conceitos (memória e história) se aliam a questões políticas. E ao se tratar de memória, trata-se também da ‘não-memória’, ou do esquecimento, lembrando que aquela “nasce do interesse das famílias nobres”, e que a história é arma política.

O autor aponta o assenhoramento da memória pelas classes dominantes, e salienta que a história só existe devido aos documentos – o que sobrevive do passado não é o que existiu, mas o que os historiadores escolheram estudar.

Esta afirmação nos remete à sua observação sobre memória, definida como elemento essencial do que se costuma chamar de identidade, individual ou coletiva. E que a memória coletiva, muito mais que uma conquista, é um instrumento de poder.

Costa (2015) chama a atenção para a dialética da memória, presente nas relações de preservação seletiva. Ressalta a existência de três valores significativos e que regem este processo: valor de uso, valor de troca e o valor simbólico. Os dois primeiros, conceitos provenientes da teoria marxista, representam, respectivamente, a utilidade que determinado objeto ou bem possa ter, e o poder de compra que aquele bem detém ou representa. Quanto ao valor simbólico, remete-nos à relação daquele bem com a identidade, com a memória coletiva ou individual.

Considerando que esta relação dialética (uso e troca) tem na valorização simbólica uma forma de interferir na produção do espaço, criando novos produtos a partir da distinção de lugares, assim também o faz ao promover a desvalorização e o esquecimento de locais que já não atendam aos novos interesses econômicos.

Esta relação de desvalorização e esquecimento tão presente na cultura natalense quanto aos seus lugares de memória, fica mais clara quando se observa o conceito da dialética da construção destrutiva. Esta se refere à contradição existente entre preservação e mercantilização – “a busca da democratização e da ‘elitização’ do patrimônio urbano, de forma ampla, e das destinações turísticas, particularmente” (COSTA, 2015, p.47).

Este vislumbre nos coloca diante da desconstrução da história dos lugares, relacionada aos movimentos do capital. De certa forma, justificam-se, então, os movimentos de valorização-esquecimento que permeiam a história da cidade do Natal, reconhecida e verbalizada nas expressões populares: Natal, a cidade do ‘já teve’. Natal, cidade sem memória. Natal, cidade do esquecimento.

**OBJETIVOS**

Compreender a relação de memória e esquecimento estabelecida no cotidiano da cidade do Natal, destacando-se alguns elementos ligados à história da atividade turística.

**MÉTODO**

Para a realização deste trabalho foram adotadas as pesquisas documental e bibliográfica.

**DESENVOLVIMENTO**

A cidade do Natal do início do século XX já se apresentava como uma cidade em busca pela renovação: o sentimento e a visão futurista dos intelectuais da época e das décadas anteriores refletiam os anseios das classes dominantes, que buscavam uma alternativa para a vida morna e monótona de então. Era preciso reinventar. Havia, então, a cidade antiga e a nova cidade, a Natal progressista, na qual intelectuais do início do século se empenhavam para implantar as novidades trazidas pela modernidade, nos costumes, na arquitetura, no uso do automóvel, da aviação comercial, enfim, o que fosse possível para que a cidade perdesse o aspecto de província e se assemelhasse aos centros culturais adotados como referência na época – Europa, Rio de Janeiro e Recife. (CASCUDO, 2011)

Essa disposição pelo novo, pelo moderno, deixa à mostra um desejo de ruptura com o passado, porém, Le Goff (1990, p.166) alerta que há que se considerar que “o passado só é rejeitado quando a inovação é considerada inevitável e socialmente desejável. E questiona: quando e como as palavras “novo” e “revolucionário” se tornaram sinônimas de “melhor” e “mais desejável”? (op. Cit., p.203)

Costa (2015, p.116), citando Hennig (2007) destaca que: [...]se o patrimônio serve como instrumento para rememoração de determinada cultura ou momento histórico, a sua ausência deliberada contribui também para a amnésia coletiva, num procedimento (...) de proscrição do que não se quer perpetuar. ”

Será esta a realidade que se apresenta em Natal? A justificativa para desvalorização de elementos significativos para a história local? A desvalorização de monumentos, escolas, residências, fatos históricos, e até bairros? Muitos são os exemplos, mas vamos nos deter aos relacionados à atividade turística e, como não poderia deixar de ser, à aviação comercial que propiciou o desenvolvimento do turismo no Estado.

Destacamos a construção dos aeródromos – desde a década de 1920 - para voos comerciais, por empresas alemãs, francesas e italianas, antes da Segunda Guerra e da chegada dos soldados norte-americanos, cujas estruturas existentes foram desapropriadas pelo Governo brasileiro e adaptadas para atender às necessidades de defesa durante o conflito.

**Aviação comercial e hotéis em Natal: retratos do desenvolvimento**

Aviões e hidroaviões começaram a fazer parte da vida da cidade do Natal desde o início do século XX. Cascudo (2010, p. 537) aponta para a frequência dos pousos na cidade (de americanos, portugueses, franceses, alemães e italianos), como se vê a seguir:

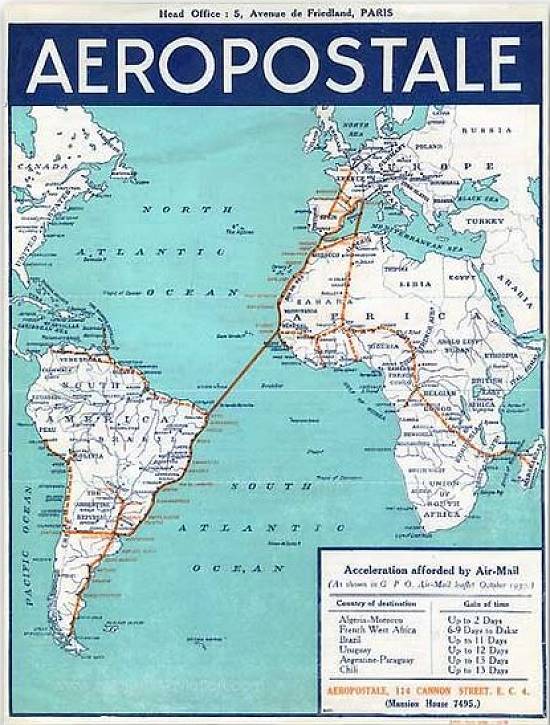
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| DATA | AERONAVE | COMANDANTE/TRIPULAÇÃO |
| 21/12/1922 | Sampaio Correia II | Euclides Pinto Martins |
| 11/07/1926 | Buenos Aires | Bernardo Duggan |
| 24/02/1927 | Santa Maria | Francesco Pinedo |
| 18/03/1924 | Argos | Sarmento de Beires, Jorge de Castilhos, Manuel Antônio Gouveia. |
| 20/03/1924 | 03 biplanos americanos | Herbert A. Dargue |
| 14/05/1924 | Jaú | Ribeiro Barros, Newton Braga, João Negrão, Vasco Cinquini |
| 18/07/1924 | Breguete da Latécoère | Paul Vachet, Deley e Fayard |
| 14/10/1924 | Nungesser-et-Coli | Costes, Le Brix |
| 20/11/1927 | Laté-25 | Pivot, Pichard e Gaffe |
| 14/06/1928 | Potiguar (Sindicato Condor) | Putz, Paschen |
| 05/07/1928 | Savoia-64 | Arturo Ferrarin,  Carlo del Prete |

Fonte: CASCUDO, 2010. Organização: Andrea Vianna, 2016

Juvenal Lamartine, então governador, contribuiu para trazer a aviação comercial para o Estado – fundou, em 1928, juntamente com Fernando Pedroza o Aero Clube do Rio Grande do Norte, com escola de pilotagem. Construiu, ainda, 25 campos de pouso no RN. (CASCUDO, 2010), (OLIVEIRA, 2014)

Em 1930, as empresas CGA (Compaigne Generale Aeropostale); a NYRBA S.A. do Brasil (New York-Rio-Buenos Aires)[[1]](#footnote-1); Sindicato Condor Ltda; CAB – Companhia Aeronáutica Brasileira atuavam regularmente nos campos de pouso de Natal. (CASCUDO, 2010), (OLIVEIRA, 2014),

Figura1: Rota da Compagnie Générale Aéropostale (CGA)



Fonte: http://tokdehistoria.com.br/tag/latecoere-28/

Havia ainda: Hidrobase do Refoles no Alecrim, as oficinas de montagem na Praia Limpa (Rocas), e o atracadouro de hidroaviões no Passo da Pátria. E a infraestrutura do campo de pouso de Parnamirim, construída pela francesa Latecoére, (Air France) e pela italiana Ala Litoria (LATI), (OLIVEIRA, 2014, P.81)

A história da aviação em Natal caminha ao lado do crescimento da atividade hoteleira na cidade.

Com a intensa movimentação vivenciada na cidade, surge a premência da construção de um hotel mais moderno, solicitação das elites locais, encampada pelo poder público, resultando na construção do Grande Hotel em 1939 (Figura 2), centro das atividades sociais e políticas mais importantes.

Figura 2: Grande Hotel



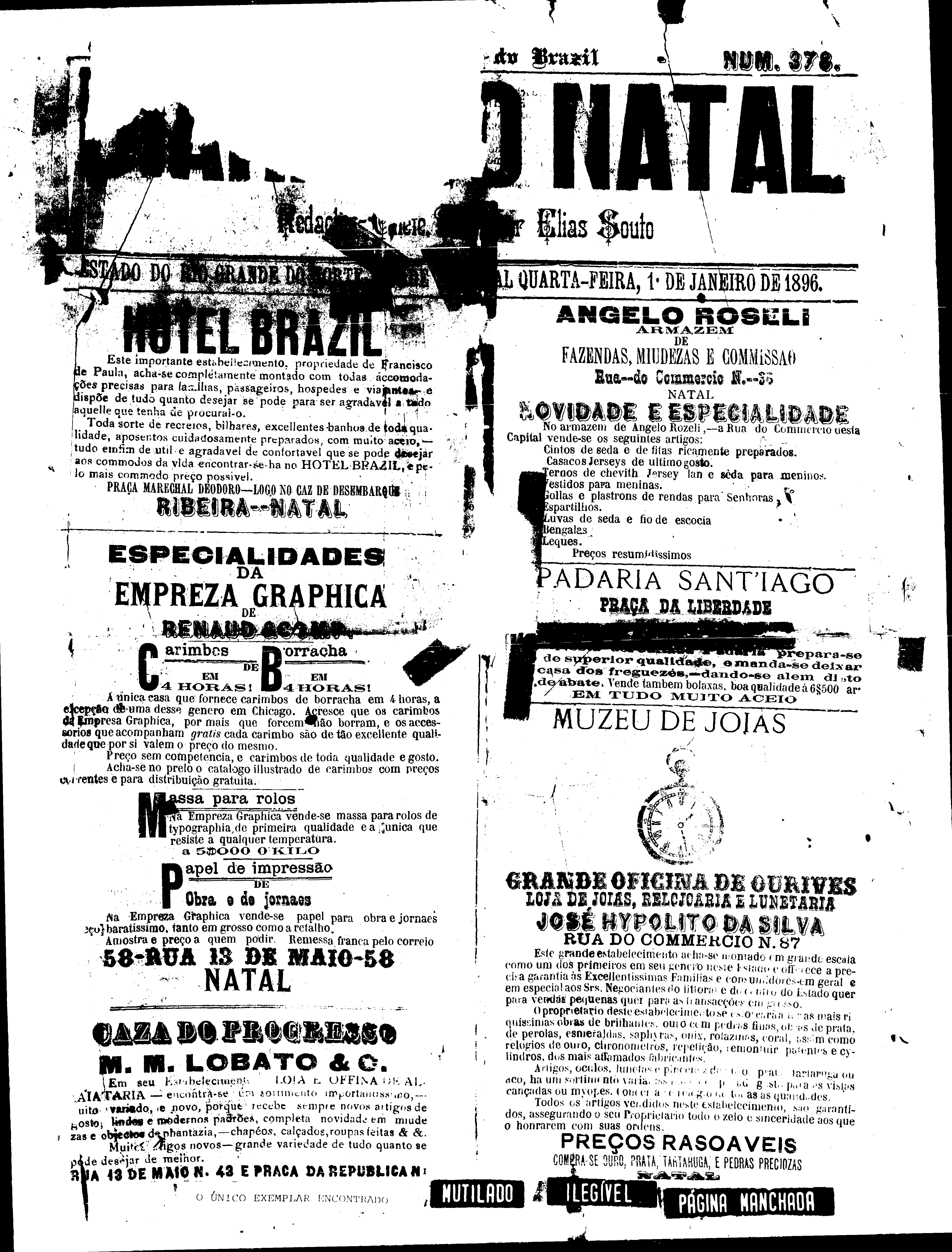
Fonte: Facebook/Natal como te amo

No entanto, registra-se a existência de muitos outros hotéis classificados como de alto nível, situados no bairro da Ribeira, local da elite natalense, no período em que as ruas deste bairro representavam o que havia de melhor e mais elegante na sociedade local, e que também foram relegados ao esquecimento. Verificou-se a existência destes hotéis, a partir de publicações de anúncios em jornais do Estado, e de citações em artigos e livros.

De acordo com o cronista Carvalho, do jornal A República, em 1906 a cidade havia crescido, sua população agora contava com dezoito mil habitantes, a cidade havia recebido “iluminação a acetileno (em parte) ”, um “ Boulevard Rio Branco (...) arruado simetricamente em grande extensão”, “ótimos hotéis, um magnífico jardim à Praça 15 de novembro”. (ARRAIS, 2008).

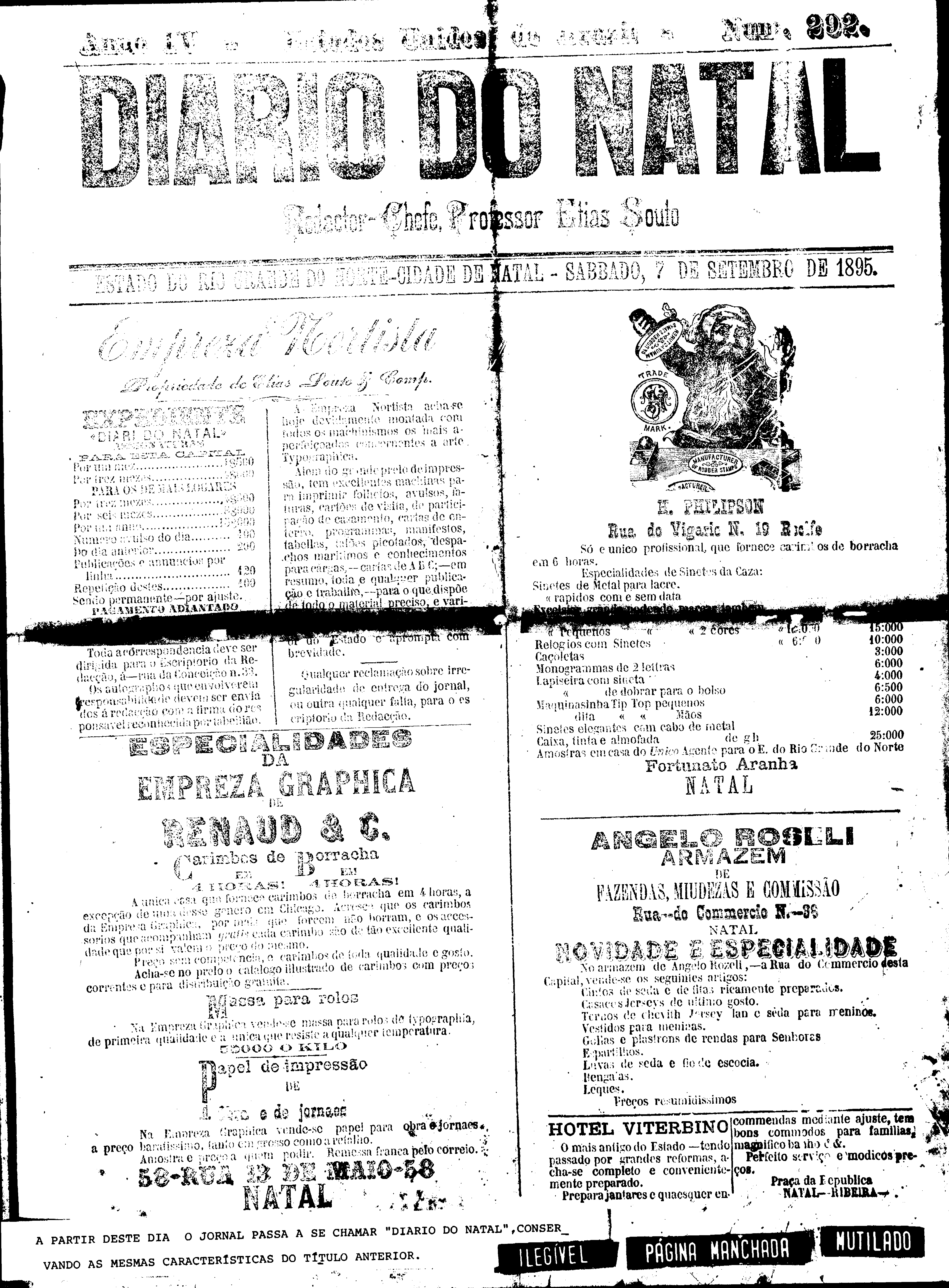
Destacam-se os seguintes hotéis, jornais e datas de publicação (Figuras 3, 4, 5 e 6): Hotel Londres (O Nortista, 1892), Hotel Viterbino (Diário de Natal, 1895), Hotel Brazil (Diário de Natal, 1896), Hotel do Commercio (Diário de Natal, 1897), Hotel Tyrol (A República, 1916). Verificou-se referências aos hotéis Internacional, dos Leões e Avenida, “todos na Ribeira como sendo os melhores e mais luxuosos da cidade” (LYRA, 2009), (NASCIMENTO, 2015).

Figura 3: Hotel Brazil



Fonte: Diário de Natal,1 de janeiro de 1896

Figura 4: Hotel Viterbino



Fonte: Diário do Natal, 07 de setembro de 1895

|  |  |
| --- | --- |
| Figura 5: Hotel Londres | Figura 6: Hotel Commercio |
| C:\Users\ANDREA TRABALHO\ARTIGOS DOUTORADO\HOTEL LONDRES_00000349.004 - O NORTISTA 02dez.1892,p.4.png | C:\Users\ANDREA TRABALHO\ARTIGOS DOUTORADO\HOTEL COMERCIO PRIMEIRO ANUNCIO000020E5.004 - DIÁRIO DO NATAL ano6, n.738, 24mar.1897,p.4.png |
| Fonte: O Nortista, 02 de dezembro de 1892 | Fonte: Diário de Natal,24 de março de 1897 |

A história se repete: no pós-guerra, em 1946 tem-se a reivindicação de empresas aéreas internacionais para a construção de um hotel que atendesse às novas demandas do mercado, sendo o governo interpelado pelas companhias British South American Airways e KLM Royal Dutch Airlines que apresentavam propostas de voos entre Europa, África, América do Sul e Caribe. Tal hotel veio a ser construído em 1965, no governo Aluísio Alves, tendo como cenário político a ditadura militar, sendo o primeiro equipamento hoteleiro internacional local, voltado para o mar, um marco para o turismo, além de gerador de mudanças significativas no uso e expansão da cidade.

Figura 7: Hotel Internacional Reis Magos

Fonte: abandonada.blogspot.com.br/2013/11/hotel-reis-magos-natal.html

Construção de estilo modernista o HIRM foi responsável pela projeção de Natal no cenário turístico internacional, contexto estimulado pelas políticas de desenvolvimento implementadas no período. Mais que isso, impulsionou o fluxo de pessoas e o comércio na orla, melhorou o acesso ao aeroporto de Parnamirim, o que gerou melhorias na infraestrutura urbana, valorização do solo, além de um incremento à economia do estado (VELOSO; BENTES SOBRINHA,2002). A despeito disso, Natal se volta para o Turismo desenvolvido a partir da implantação do parque hoteleiro da Via Costeira, desde os anos de 1980, abandonando não só o antigo hotel, mas toda uma área da cidade que foi seu maior atrativo e reconhecido cartão-postal.

O resgate da história da aviação em Natal tem muitas promessas, pouca ação efetiva. Dos hotéis citados neste artigo pouco se sabe. Apenas o Grande Hotel se mantém de pé, com outro uso e diversas alterações em sua construção. O HIRM, ainda resiste, apesar de sem uso, e sob ameaça constante de demolição. É a história que se perde em meio a interesses diversos.

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Muitas histórias, espaços de convivência e lazer, dias de progresso e modernização que sucumbiram ao abandono, negligência e negação. Como se explica que momentos importantes se percam no tempo e no espaço? O que faz de Natal uma cidade sem apego, sem envolvimento ao seu passado, suas memórias? Será suficiente lançar mão da dialética da construção destrutiva para compreender o que permeia a relação do natalense com seu espaço, sua identidade? Voltemos, então, à discussão acerca de valorização e esquecimento, lembrando que, como sugere Costa (op. Cit) esta vem acompanhada de elementos contraditórios que ordenam os territórios, como preservação e mercantilização, valorização e precarização, uso e troca.

Este artigo buscou refletir sobre o desdém da população por sua história – seja por desconhecimento ou depreciação -, curiosamente valorizada quando se trata dos atrativos turísticos europeus. Natal cidade do esquecimento.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da cidade do Natal**. 4. Ed. Natal, RN: EDUFRN, 2010.

COSTA, Everaldo Batista. **Cidades da patrimonialização global**: simultaneidade totalidade urbana – totalidade-mundo. São Paulo: Humanitas, FAPESP, 2015.

DIÁRIO DE NATAL. 07 de setembro de 1895, p.1.Disponível em: <http://www.bczm.ufrn.br/jornais/DI%C3%81RIO%20DO%20NATAL/1895/000002CD.001%20-%20DI%C3%81RIO%20DO%20NATAL%2007set.1895,p.1.png>

Acessado em: 19 jan 2016

DIÁRIO DE NATAL. 1 de janeiro de 1896, n.378, p.1. Disponível em: <http://www.bczm.ufrn.br/jornais/DI%C3%81RIO%20DO%20NATAL/1896/00002B8F.001%20-%20DIARIO%20DO%20NATAL%20ano,%20n.378,%2001jan.1896,p.1.png>. Acessado em 20 jan 2016.

DIÁRIO DE NATAL, 24 de março de 1897, n.738, p.4. Disponível em: <http://www.bczm.ufrn.br/jornais/DI%C3%81RIO%20DO%20NATAL/1897/000020E5.004%20-%20DI%C3%81RIO%20DO%20NATAL%20ano6,%20n.738,%2024mar.1897,p.4.png> Acessado em: 19 jan 2016.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução: Bernardo Leitão et al. 7 ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2013.

LYRA, Anderson T. **A praça Augusto Severo da Ribeira**. Disponível em: <http://www.historiaegenealogia.com/2009/08/praca-augusto-severo-da-ribeira.html> Acessado em: 15 jan 2016

NASCIMENTO, G.G. **Ribeira**: um estudo geohistórico do bairro da zona leste de Natal-RN. GEOCONEXÕES, Ano 1, Vol. 2. Disponível em: www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/geoconexoes/article/view/3690 Acessado em: 10 jan 2016

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **Natal em guerra**: as transformações da cidade na segunda guerra mundial. Natal, RN: EDUFRN, 2014.

O NORTISTA , 02 de dezembro de 1892, p.4 Disponível em:

<http://www.bczm.ufrn.br/jornais/O%20NORTISTA/1892/00000349.004%20-%20O%20NORTISTA%2002dez.1892,p.4.png>

Acessado em 15 jan 2016.

VELOSO, Maísa; BENTES SOBRINHA, Dulce. **Do Grande Hotel aos palaces e resorts**: os empreendimentos hoteleiros na transformação da estrutura e da paisagem urbana de Natal (1940-2000). In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 7, 2002, Salvador. Cadernos de Resumos do VII CHU, 2002, v.1. p. 48-49

**NOTAS**

A NYRBA S.A. do Brasil foi incorporada pela PAN AM e se transformou na Panair do Brasil, que funcionou de 1930 a 1965, quando teve a concessão de suas linhas suspensa pelo presidente Castelo Branco.

1. [↑](#footnote-ref-1)