



No limite: os postos fiscais de Natal e seu impacto no cotidiano da cidade (1946-1970)

En el límite: los controles fiscales de Natal y su impacto en la vida cotidiana de la ciudad (1946-1970)

E1_07 – A Materialidade da Vida Urbana: redes técnicas, moradia e configurações socioespaciais (1880-1960)

Natália Medeiros do Nascimento Souza

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil
natalia.medeiros.104@ufrn.edu.br

George Alexandre Ferreira Dantas

Departamento de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil
george.dantas.af@ufrn.br

Resumo: Natal, a exemplo de outras capitais e cidades-polo brasileiras, cresceu com os grandes movimentos migratórios da segunda metade do século XX, teve as “correntes” como parte de seu cotidiano entre os anos 1940 e 1970 e do imaginário de parte significativa da população desde então. As correntes eram os postos fiscais, que funcionavam, simbólica e materialmente, como portas de entrada na cidade. Esse estudo tem como objetivo compreender o impacto dos postos fiscais no cotidiano da cidade e das instituições de gestão urbana. Para isso, a pesquisa utiliza uma abordagem qualitativa, com análise de fontes orais, textuais e iconográficas. As narrativas e relatos, por meio de entrevistas, e os documentos históricos, são sistematizados e analisados para identificar mudanças, representações e significados atribuídos aos postos fiscais ao longo do tempo, mesmo após o seu desmonte. A eficácia do controle fiscal estava diretamente relacionada ao desenvolvimento urbano e territorial e impactou a percepção dos habitantes sobre os limites da cidade, a noção de dentro e fora e de pertencimento, o que contribuiu para fomentar um rico imaginário. Essa percepção é atravessada também pelos processos de diferenciação socioespacial que iriam se definir nos três eixos viários de entrada: pela antiga ponte de Igapó, conectando à zona de produção açucareira de Ceará-Mirim; pela estrada do Sertão, vinda pelo município de Macaíba (e tráfego principal de pequenos e médios comerciantes que se instalaram no bairro do Alecrim); e pela antiga *Parnamirim Road*, que nos anos 1960 se tornaria parte do sistema de rodovias federais. Discute-se ainda as relações entre as transformações e

mesmo o desaparecimento das portas de entrada da cidade e o padrão de expansão urbana horizontal e mais fragmentado (e excludente, alterando a maneira como certos grupos acessam e ocupam o território urbano) que se consolidaria a partir de meados dos anos 1970.

Palavras-chave: portas de entrada; dinâmica urbana; limites da cidade; Natal/RN.

Resumen: *Natal, igual que otras capitales y ciudades-polo brasileñas, creció con los grandes movimientos migratorios de la segunda mitad del siglo XX y tuvo las “corrientes” como parte de su cotidianidad entre las décadas de 1940 y 1970, así como de la imaginación social de una parte significativa de la población desde entonces. Las “corrientes” eran los puestos fiscales (de la hacienda provincial), que funcionaban, simbólica y materialmente, como puertas de entrada a la ciudad. Esta ponencia tiene como objetivo comprender el impacto de los puestos fiscales en la vida cotidiana de la ciudad y en las instituciones de gestión urbana. Para ello, la investigación utiliza un enfoque cualitativo, con análisis de fuentes orales, textuales e iconográficas. Las narrativas y los relatos, obtenidos por medio de entrevistas, así como los documentos históricos, son sistematizados y analizados para identificar cambios, representaciones y significados atribuidos a los puestos fiscales a lo largo del tiempo, incluso después de su desmantelamiento. La eficacia del control fiscal estaba directamente relacionada con el desarrollo urbano y territorial, e influyó en la percepción de los habitantes sobre los límites de la ciudad, la noción de dentro y fuera y la de pertenencia, lo que contribuyó a conformar un rico imaginario. Esta percepción también está atravesada por los procesos de diferenciación socioespacial que se definieron en los tres ejes viales de entrada: por el antiguo puente de Igapó, conectando con la zona de producción azucarera de Ceará-Mirim; por el camino hacia el Sertão, desde el municipio de Macaíba (vía principal del tráfico de pequeños y medianos comerciantes que se establecieron en el barrio Alecrim); y por la antigua Parnamirim Road, que en los años 1960 pasaría a formar parte del sistema de carreteras federales. Asimismo, se discuten las relaciones entre las transformaciones —e incluso la desaparición— de las puertas de entrada de la ciudad y el patrón de expansión urbana horizontal y más fragmentada (y excluyente, alterando la manera en que ciertos grupos acceden y ocupan el territorio urbano) que se consolidaría a partir de mediados de la década de 1970.*

Palabras-clave: puertas de entrada; dinámica urbana; límites de la ciudad; Natal/RN.

Introdução

Natal, a exemplo de outras capitais e cidades-polo brasileiras, cresceu com os grandes movimentos migratórios da segunda metade do século XX. Nos anos 1940, apenas 7,1% da população do Rio Grande do Norte estava em Natal. Na década seguinte, “esses números evoluíram para 10,66% apesar da taxa média geométrica de incremento anual da população residente no estado haver sido de 2,43% e acima da média do Brasil que foi de 2,39%” (Clementino, 1995, p. 162). Em termos absolutos, a população da capital potiguar passou de 54.836 habitantes em 1940 para 162.537 em 1960 e, depois, 264.379 em 1970.

Esse crescimento se deu num contexto de reorganização dos poderes municipais, principalmente entre os anos 1940 e 1950 (tanto no âmbito federal, com as mudanças constitucionais de 1946, quanto no local, com a criação da Câmara Municipal, em 1948, e os diversos projetos de lei para modernização e ampliação da burocracia administrativa municipal de Natal na primeira metade dos anos 1950)¹. Ao mesmo tempo, o Governo do Estado do RN mantinha ingerência sobre o ordenamento territorial de Natal por meio da atuação do Departamento de Saneamento do Estado, a cargo do Escritório de Engenharia Sanitária Saturnino de Brito, responsável pela aprovação de projetos arquitetônicos e urbanísticos (como dos novos loteamentos que surgiriam a partir da formalização do mercado de terras, em 1947) da cidade (Ferreira et al., 2008).

Nesse contexto, como parte da organização administrativa e tributária nacional, estabelecendo elementos de controle fiscal, advinda da reforma tributária conduzida por Oswaldo Aranha ainda em 1934, foram instituídos os postos fiscais como repartições auxiliares do Tesouro Nacional (Ezequiel, 2018). Em Natal particularmente, fizeram parte também do cotidiano e do imaginário de parte significativa da população, entre os anos 1940 e 1970. As “correntes”, como ficaram conhecidas, funcionavam, simbólica e materialmente, como portas de entrada na cidade.²

Este artigo tem como objetivo compreender o impacto dos postos fiscais de Natal no cotidiano da cidade e das instituições de gestão urbana. Para isso, a pesquisa se baseia em uma abordagem qualitativa, tendo como procedimentos a análise de fontes orais, textuais e iconográficas. As fontes orais foram coletadas a partir de entrevistas semiestruturadas, baseadas em princípios da obra “História oral: como fazer, como pensar” (Meihy; Meihy, 2015), com pessoas que viveram e/ou passavam por Natal entre os anos de 1940 e 1970. Para a coleta das fontes textuais e iconográficas, fizemos uso tanto dos periódicos disponíveis na Hemeroteca Digital (Diário de Natal, A Ordem e O Poti) e no acervo digital do jornal O Estado de São Paulo, assim como do material encontrado nos acervos da Câmara Municipal de Natal e do jornal Tribuna do Norte. As narrativas e relatos, bem como os documentos históricos, foram sistematizados e analisados para identificar mudanças, representações e significados atribuídos aos postos fiscais ao longo do tempo, mesmo após o seu desmonte físico nos anos 1970.

A primeira seção do trabalho discute como a eficácia do controle fiscal estava diretamente relacionada ao desenvolvimento urbano e territorial. A criação dos primeiros postos fiscais de Natal, em 1943, durante o Estado Novo, insere-se em um contexto nacional de centralização administrativa e racionalização das práticas de arrecadação. É nesse cenário que, no Brasil, a

¹ Os vários projetos de lei enviados à Câmara Municipal entre, pelo menos, 1951 e 1953, atestam esse esforço, que tem sido investigado em nossa pesquisa.

² As entrevistas indicam que houve também correntes (postos fiscais) em outras cidades do RN, como Assu e Acari, mas não pudemos verificar do ponto de vista documental ainda.

totalidade do território urbano passa a ser mais considerada enquanto espaço de atuação, tanto no que se refere ao controle do crescimento quanto à sua relação com os serviços públicos (Feldman, 2012, p. 36). Assim, o governo potiguar implementa uma estrutura de fiscalização nas entradas da capital, com o duplo objetivo de garantir o recolhimento de tributos e controlar a circulação de mercadorias.

A segunda seção busca esclarecer como essa percepção é atravessada também pelos processos de diferenciação socioespacial que iriam se definir nos três eixos viários de entrada: pela antiga ponte de Igapó, conectando à zona de produção açucareira de Ceará-Mirim; pela estrada do Sertão, vinda pelo município de Macaíba (e tráfego principal de pequenos e médios comerciantes que se instalaram no bairro do Alecrim); e pela antiga Parnamirim Road³, que nos anos 1960 se tornaria parte do sistema de rodovias federais.

Pode-se relacionar, por exemplo, a consolidação do bairro do Alecrim como polo de comércio popular à sua proximidade da estrada do Sertão. Woden Madruga, jornalista nascido em Natal nos anos 1930, relata que antes da execução da Parnamirim Road “(...) Você tinha que sair do Alecrim pela praça Gentil Ferreira e ‘pegava’ o rumo de Macaíba. A principal passagem de Natal era a corrente das Quintas.” (Madruga, 2024). O mapa esquemático a seguir (Figura 01), que estima a localização dos postos fiscais ao longo das décadas, quando comparado com a cronologia do parcelamento do solo desenvolvido por Angela Ferreira (1996) (Figura 02), permite perceber que a dinâmica de mudança das correntes acompanha o desenvolvimento da malha urbana da cidade.

³ Também chamada de “pista de Parnamirim”, trata-se de uma estrada de 20km de extensão desenvolvida pelos norte-americanos durante o período da II Guerra Mundial, seguindo o padrão viário estabelecido pela Intendência Municipal entre 1901 e 1904 e, depois, detalhado e expandido pelo Plano Geral de Sistematização, de Giacomo Palumbo, de 1930. É correspondente ao atual eixo que inicia na BR-101 e se estende desde a Av. Senador Salgado Filho até o fim da Av. Hermes da Fonseca.



Figura 01: Mapa esquemático estimativo da localização dos postos fiscais. Fonte: autores, novembro de 2025.

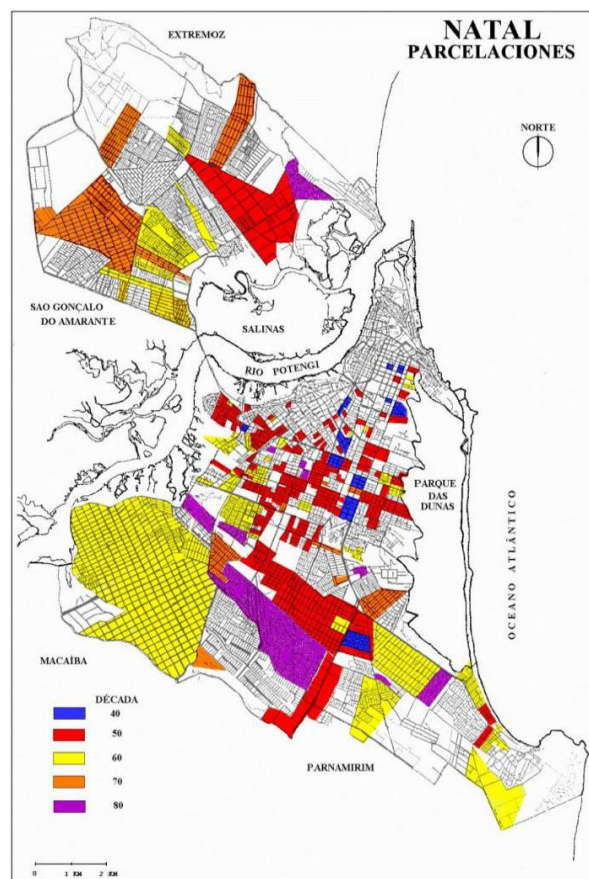


Figura 02: Parcelamento em Natal de acordo com o período de registro no Cartório de Imóveis (1946-1989). Fonte: Ferreira, 1996.

Discute-se ainda as relações entre as transformações e mesmo o desaparecimento das portas de entrada da cidade e o padrão de expansão urbana horizontal e mais fragmentado (e excludente, alterando a maneira como certos grupos acessam e ocupam o território urbano) que se consolidaria a partir de meados dos anos 1970.

Eficácia do controle fiscal, desenvolvimento urbano e imaginário

No ano de 1943 o governo potiguar assina o decreto de criação dos dois primeiros postos fiscais da capital – o de Lagoa Nova e o das Quintas, que são inaugurados no ano seguinte. O documento deixa claro quais seriam as funções desses equipamentos: a fiscalização e arrecadação de tributos, e que sua localização estaria em função das necessidades do serviço de controle e cobrança dos impostos devidos ao Estado, bem como aos interesses do Fisco.

A estrutura de fiscalização implementada tanto para tributação quanto para controle de circulação de mercadorias determinava que a instalação dos postos se desse “nos pontos em que os produtos tinham *vasão* para os Estados *visinhos* que pagassem impostos” (Santiago, 1949, p. 6). Para além das meras funções burocráticas, isso impactou a percepção dos habitantes sobre os limites da cidade, a noção de dentro e fora e de pertencimento, o que contribuiu para fomentar um rico imaginário nas décadas seguintes.

Nos periódicos, diversas ocorrências aos postos fiscais os colocavam como um ponto de referência na cidade. Por exemplo, uma matéria de 1947, três anos após a instalação dos

equipamentos na cidade, relata a reclamação de moradores sobre a falta de iluminação em um trecho do bairro do Alecrim, "entre a rua Amaro Barreto ao posto fiscal" (Queixas do povo, 1947, p. 3). No ano seguinte, outra matéria aponta a "corrente do Posto de Fiscalização" de Lagoa Nova como sendo nos "confins da cidade" (Tavares, 1948, p. 2). A partir dessas e de outras matérias, além dos cruzamentos com as entrevistas, foi possível estimar a localização das correntes nos anos 1940 (Figura 03). A sobreposição das informações ao mapa de 1945 permite perceber sua localização próxima aos limites entre a cidade, suas vias, e os lotes, chamados de sítios.

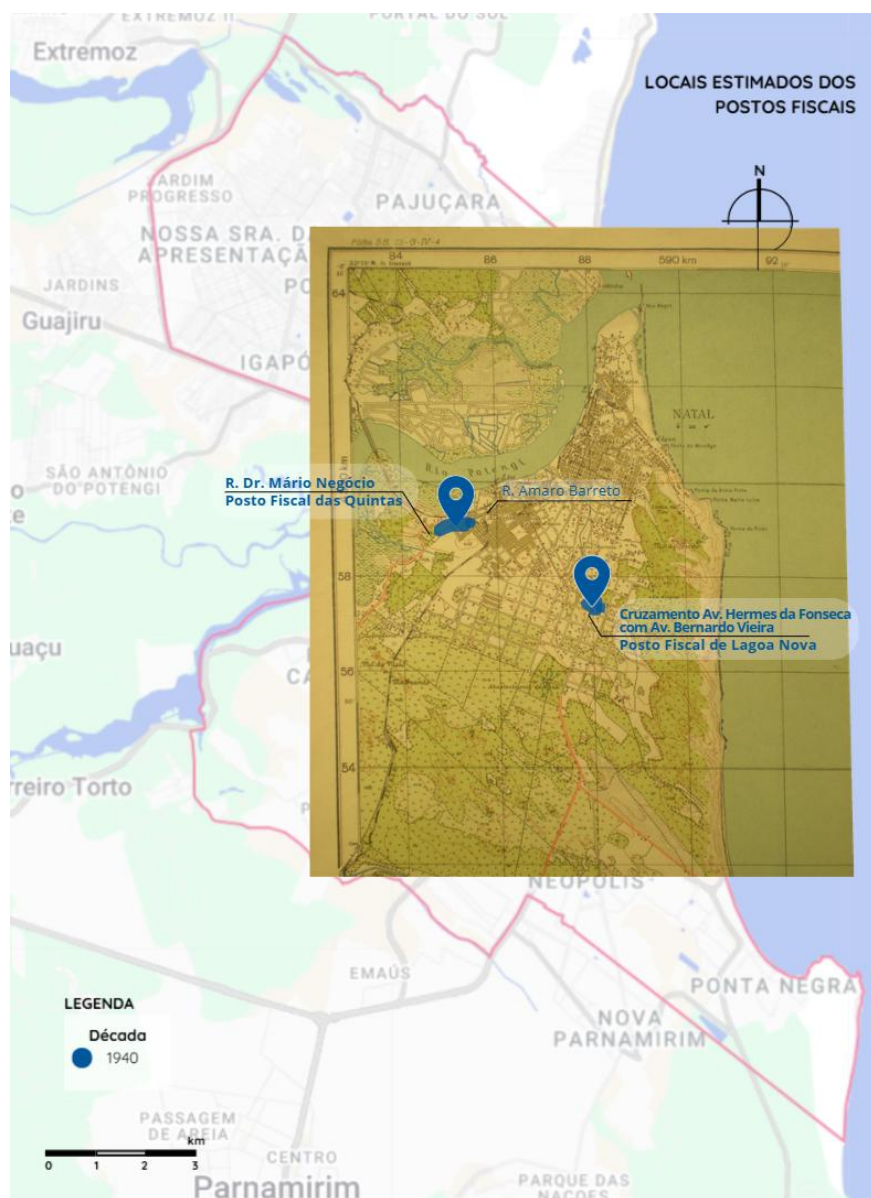


Figura 03: Locais estimados dos postos fiscais nos anos 1940, com sobreposição ao mapa de 1945.
Fonte: autores, novembro de 2025.

Grande parte dos entrevistados demonstra um reconhecimento das correntes como elementos definidores de onde começava e/ou terminava a cidade de Natal, percepção que alude à "organização mental" que Benevolo (1995) menciona, quando se refere à divisão entre cidade e campo. A professora do Departamento de Arquitetura da UFRN Edja Trigueiro, relata que, em sua memória de infância, nos anos 1950 as correntes representavam limites que demarcavam o início e o fim de aventuras e momentos em família (Trigueiro, 2021). Na visão de alguém que trabalhou como guarda fiscal, Kelser Costa conta, por sua vez, que "Natal era conhecida como

antes e depois da corrente” (Costa, 2023). A visão de José Alves da Silva, que nasceu e viveu em Natal de 1951 a 1971, também ilustra de forma direta essa percepção:

Não lembro de nenhuma estrutura física dos postos, quero dizer, com relação a prédios, que estivessem identificados para tal função, lembro sim das correntes suspensas nos pórticos e de dois homens que operacionavam um de um lado, outro do outro, para levantar e baixar a corrente, [que] *representava o limite da cidade com o resto do mundo*. A cidade expandiu, estas barreiras deixaram de existir (...) (Silva, 2024, entrevista, grifo nosso).

Um dos capítulos da obra “Dos Bondes ao Hippie Drive-In” faz uma espécie de glossário de lugares e pessoas que marcaram as décadas de 1960 e 1970 em Natal. Dentre os lugares, estão as correntes, que recebem a seguinte descrição:

Corrente – Ponto de Fiscalização *considerado popularmente como o limite da cidade do Natal*. Durante a II Guerra Mundial a “corrente” era próximo ao cruzamento das Avenidas Hermes da Fonseca e Alexandrino de Alencar já nos anos 1960 ela foi deslocada para as proximidades do atual estádio Machadão. As pessoas usavam como referência: “Um tal de conjunto Potilândia será construído depois da corrente! Será que alguém vai querer morar tão longe?”. (Pinheiro e Pinheiro, 2017, p.477, grifo nosso).

Processos de diferenciação socioespacial

A partir da década de 1950, identificamos nos periódicos registros de mudanças na localização dos postos fiscais, associadas ao crescimento urbano, o que se mostra coerente com as informações apresentadas inicialmente, que apontam para o aumento expressivo da população na capital. Uma matéria de 1951 do Diário de Natal, intitulada “Mudança na localização dos postos fiscais dessa capital”, relata a necessidade e a alteração do local do posto fiscal das Quintas que, localizado na R. Amaro Barreto, já não atendia mais aos interesses do fisco (Diário de Natal, 1951):

O crescimento determinado pelo progresso de Natal, já vinha determinando a necessidade de uma alteração na localização do *principal posto fiscal* do Departamento da Fazenda na capital, cuja *localização na Rua Amaro Barreto, nas Quintas* já não atendia aos interesses do fisco, uma vez que diversas outras estradas permitiam o acesso à cidade sem nenhum controle fazendário. (Mudança na localização, 1951, p. 4, grifos nossos)

Esse crescimento avançou ainda na década seguinte, o que tornava mais difícil a fiscalização tributária, devido a novas formas de entrada na cidade estarem disponíveis. Devido a suspeitas de contrabando, em 1965 o posto fiscal das Quintas foi transferido para um local situado a cerca de 200 metros da Ponte de Igapó. Uma matéria da época informa que o posto utilizava três casas da chamada Vila Marquês de Pombal como instalação provisória e que seu prédio se encontrava em recuperação por não dispor de água, cadeiras ou mesas para os guardas fiscais, tendo como limite posterior o manguê, que chegava a invadir as dependências (Posto fiscal a 200 metros, 1965, p. 6). A mudança de localização por questões de contrabando indica que aquele ponto já não era mais tão efetivo para controle fiscal, e as condições precárias dos prédios, relatadas também nas entrevistas, não parecem ser condizentes com a infraestrutura já disponível na cidade, reforçando a ideia de que essas instalações possivelmente se encontravam em áreas periféricas.

Também é significativo que, ainda em 1957, uma ata da Câmara Municipal de Natal registre relato do vereador José Sotero sobre a promessa do governo estadual de instalar luz elétrica na vila de Igapó, e que providências já teriam sido iniciadas (Câmara Municipal de Natal, Ata da sessão realizada em 28 de maio de 1957). O fato que oito anos depois a energia elétrica ainda não teria contemplado todo o bairro, ou a vila, pode ser outra evidência do caráter ainda marginalizado da área e da lentidão do processo de integração desses espaços ao que seria o tecido urbano “formal”.

Uma matéria do Tribuna do Norte aponta que em meados de 1967 o Departamento de Estradas e Rodagem contava com três unidades de postos fiscais na capital: "*QUATRIENIO*: Finalizando, destacou que o Governo do Estado porá à disposição do DET NCR\$ 102 mil [Cruzeiros Novos] no Plano Quadrienal (...) Atualmente o DET dispõe de 3 viaturas equipadas com rádio e *três postos fiscais - Quintas, Igapó e Lagoa Nova*" (Ulisses, 1967, grifo nosso). A localização estimada desses postos também foi traçada a partir do cruzamento dos periódicos com os relatos nas entrevistas. Destaca-se, ainda, que o mapa do estudo SERETE sobreposto ao atual, foi produzido nos anos 1960, e indica a divisão dos bairros de Natal nesse período. Essa representação cartográfica acaba apontando também o que se pode entender como os limites – talvez mais institucionalizados – da cidade, bem como o fato de que as correntes se aproximavam dessas fronteiras.

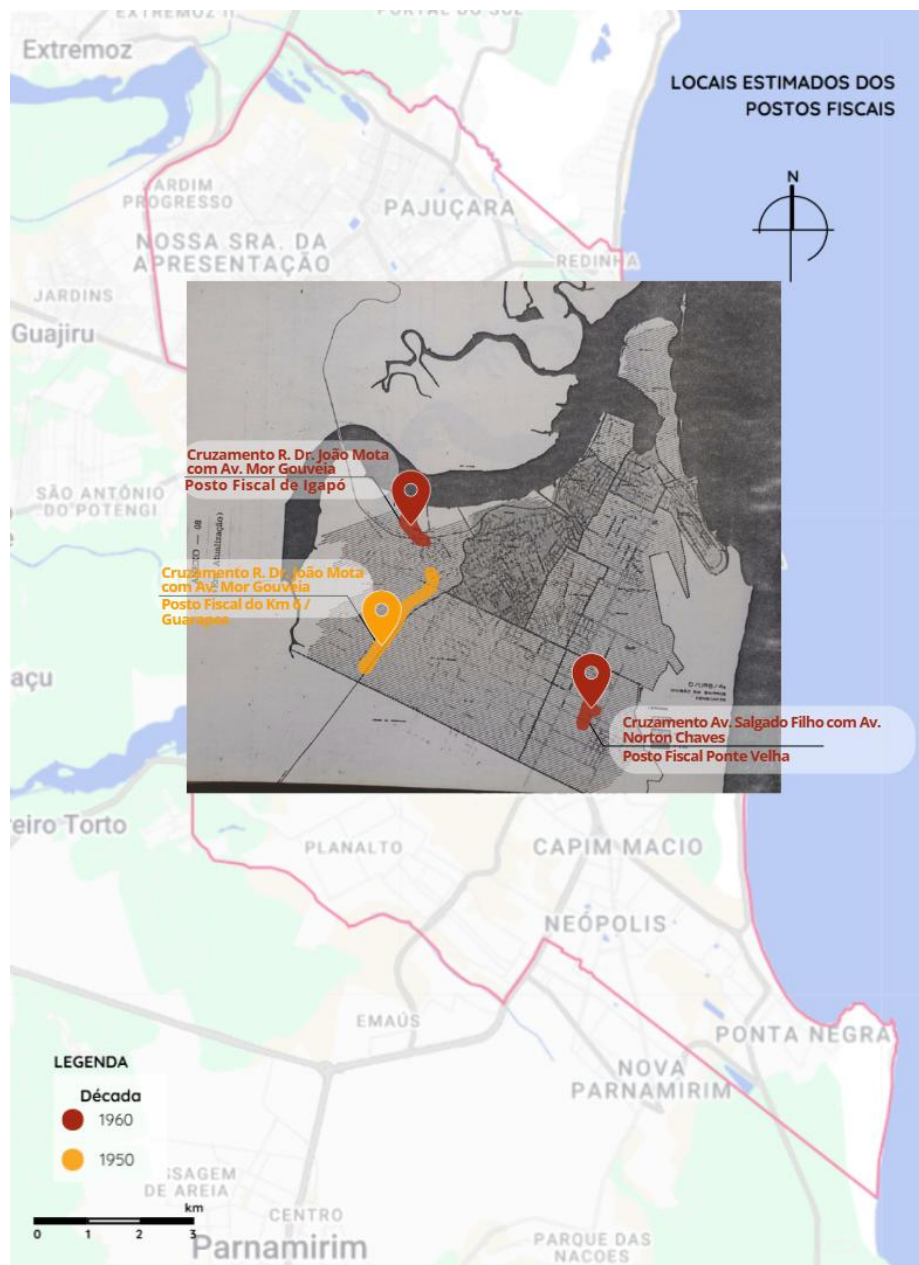


Figura 04: Locais estimados dos postos fiscais nos anos 1960, com sobreposição do mapa dos estudos SERETE (1967-68). Fonte: autores, novembro de 2025.

Na coluna “Jornal de WM”, da edição de 28 de janeiro de 1972 do Tribuna do Norte, Woden Madruga aborda a maneira, segundo ele, interessante que os redatores do Boletim do Palácio do Governo adotam em seus escritos. O trecho usado como exemplo pelo jornalista menciona “os tradicionais postos fiscais” e os referencia nas “Rodovias BRs 304, 227 e 101”, que correspondem justamente aos principais três eixos de entrada da cidade (Figura 03), sendo a BR 101 equivalente a trecho da Parnamirim Road, a BR 227 à estrada do Sertão e a BR 304 à estrada de Igapó em direção à Ceará-Mirim.



Figura 03: Natal em 1945 com destaque para as 3 entradas principais da cidade. Fonte: Serviço Geográfico do Exército. Adaptado pelos autores.

Considerações finais

Entre fins dos anos 1960 e 1970 os limites referenciados pelas correntes começam a sofrer um “afrouxamento”. É nesse período que a prefeitura contrata o escritório SERETE S/A para desenvolver um plano urbanístico, que seria embasado em extensos estudos sobre as dinâmicas econômicas e sociais da cidade. Esse momento marca o início de uma discussão sobre a retomada, em novas bases, do planejamento urbano de Natal, que revela o contexto de mudança que a cidade vivia. Moreira (2024) destaca que Natal entra na década de 1970 com uma dinâmica urbana acelerada, evidenciada pelo dobro de sua população em apenas vinte anos (1960–1980) e pela construção de mais de 36 mil moradias pela COHAB e pelo INOCOOP entre 1965 e 1985, o que levou metade da população a residir em conjuntos habitacionais (todos os conjuntos se localizando para além dos limites das antigas correntes).

Para Ferreira (2000), é justamente a não definição do perímetro urbano ou, ao menos, a falta de uma fiscalização sobre ele, um dos fatores que explica o processo de valorização da terra urbana e o crescimento de um mercado do solo na cidade:

Las parcelaciones realizadas en las décadas de los 50 y 60, en una gran mayoría, y los conjuntos de viviendas promovidas por el Estado en las décadas de los 60 y 70 contribuyeron considerablemente a la

ampliación del perímetro urbano sin el debido control del Ayuntamiento de Natal. (Ferreira, 2000, não paginado).

Limites apontam para algum nível de heterogeneidade, e podem funcionar como um duplo agente: ordenador e desordenador, integrador e segregador. Para além do crescimento do mercado do solo, Silva (2006) coloca a indefinição dos limites de Natal com outros municípios como um potencial fomentador das desigualdades socioespaciais na cidade. Embora haja uma aparente definição geográfica, os conflitos fiscalizatórios e de limites que envolvem os municípios⁴ apoiam a irregularidade em vários momentos, ressaltando, como aponta Panerai (2006), a ausência de “uma vontade política forte e de longo prazo”, fundamental em contextos de crescimento urbano.

Como observa Mumford (2004, p. 584), “a remoção dos limites é um dos principais feitos da economia metropolitana”. A diluição da demarcação dos limites Natal acompanhou, portanto, seu crescimento, que transbordaria as fronteiras da cidade a partir de meados dos anos 1970, com a construção dos grandes conjuntos habitacionais no “outro lado” do rio Potengi e ao sul da cidade, marcando claramente a tendência de metropolização que se consolidaria nas décadas seguintes.

A pesquisa sistemática na historiografia brasileira indica que o tema dos postos fiscais é pouquíssimo explorado (não apenas no campo da história urbana): encontramos nas bases de dados digitais (Figura 04), como o BDTD/Capes ou na Biblioteca Digital do IBGE, registro da presença de coletorias fiscais como prédios públicos dentro da estrutura urbana mais central de cidades como Limeira-SP e Itapajé-CE. Já como elemento de controle fiscal de entrada, os casos da cidade de Barão de Grajaú-MA, Ipaumirim/CE e de Cajazeiras-PB (esses dois últimos inclusive com grossas correntes controlando o acesso), parecem ser próximos do que temos documentado sobre Natal. Por termos tido acesso basicamente às fotos, sem mais informações detalhadas, percebemos que o posto fiscal do Barão de Grajaú-MA se assemelha mais ao caso de Natal em termos de infraestrutura, por contar com uma edificação bem mais simplificada do que as outras. No caso de Cajazeiras-PB, o Blog Coisas de Cajazeiras revela mais informações sobre a existência de dois postos na cidade – um na saída para Souza, conhecido por Posto Catolé, e outro na saída para o Ceará, chamado de Posto dos Veados – e o relato memorialístico do autor na postagem menciona as correntes: “Lembro-me de que, naquela época, em frente a esses postos, existiam grandes cancelas de ferro com correntes grossas para que os motoristas de caminhões com mercadorias parassem” (Pereira Filho, 2025).

⁴ No caso da pesquisa de Silva (2006), o município em questão é São Gonçalo do Amarante. Em sua dissertação “Depois das fronteiras: a formação dos espaços de pobreza na periferia Norte de Natal – RN”, mostra que, na época (2003), grande parte dos imóveis de uma região de Natal foram registrados no cartório deste município vizinho devido a tal indefinição.



Figura 04: Postos fiscais ao redor do Brasil. Fontes da esquerda para a direita e de cima para baixo: 1. Blog Coisa de Cajazeiras. 2. Sefaz-CE. 3, 4 e 5: Biblioteca IBGE.

Fora esses registros, ainda não encontramos mais informações no campo historiográfico relacionado aos postos fiscais de outros lugares do país, que certamente agregariam na pesquisa sobre o caso de Natal. Por isso, como desdobramento fica a possibilidade de uma pesquisa bibliográfica ainda mais aprofundada em busca de outros casos, além da busca por realização de mais entrevistas com outras pessoas que ainda guardam as correntes na sua memória.

Referências

BENEVOLO, Leonardo. **A Cidade na História da Europa**. Editorial Presença, Lisboa. 1995.

CAMARA, Anfiloquio. **Cenários municipais (1941-1942)**. Natal: Oficinas do DEIP, 1943.

CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte nos anos 70**. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.

EZEQUIEL, Márcio da Silva. **Receita Federal: 50 anos 1968-2018**. Brasília, DF: Secretaria da Receita Federal, 2018. 360p. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/ebooks/memoria-receita-federal/livro-50-anos-receita-federal.pdf>. Acesso em 13 de novembro de 2025.

FELDMAN, Sarah. As comissões de planos da cidade na Era Vargas. In: REZENDE, Vera F. (org.). **Urbanismo na Era Vargas**. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012.

FERREIRA, Angela Lúcia; EDUARDO, Anna Rachel B.; DIAS, Ana Caroline C. L. D.; DANTAS, George A. F. et al. **Uma Cidade Sã e Bela: a trajetória do saneamento de Natal, 1850 a 1969**. Natal: IAB/RN; CREA/RN, 2008.

FERREIRA, Ângela Lúcia de. **De la producción del espacio urbano a la creación de territorios en la ciudad: un estudio sobre la constitución de lo urbano em Natal, Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia Humana – Universidade de Barcelona, Espanha, 1996.

FERREIRA, Angela Lúcia de Araújo. Producción del suelo y propiedad: las parcelaciones en el caso de Natal - Brasil (1946 - 1990). **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 4, n. 68, 15 jul. 2000. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/sn-68.htm>. Acesso em: 26 jan. 2026.

MEIHY, José Carlos S. B.; MEIHY, Fabíola H. **História oral: como fazer, como pensar**. São Paulo: Contexto, 2015.

MOREIRA, Stephanie Macêdo Collares. **Natal entre planos: uma história urbana dos primeiros planos diretores da cidade de Natal/RN (1967-1985) e seus desdobramentos contemporâneos**. 2024. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2024.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4ª Ed. Martins Fontes. São Paulo, 2004.

PEREIRA FILHO, José. Postos fiscais de Cajazeiras nos anos 1950/1960. **Coisas de Cajazeiras**, 9 ago. 2025. Disponível em: <https://coisasdecajazeiras.com.br/colaboradores/postos-fiscais-de-cajazeiras-nos-anos-1950-1960/>. Acesso em: 9 jan. 2026.

PINHEIRO, Carlos Sizenando Rossiter; PINHEIRO, Fred Sizenando Rossiter. **Dos bondes ao Hippie Drive-in: fragmentos do cotidiano da cidade do Natal**. Natal: EDUFRN, 2017.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. **Depois das fronteiras: a formação dos espaços de pobreza na periferia Norte de Natal – RN**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2003.

Fontes primárias e entrevistas

Atas da Câmara Municipal de Natal. 1948-1958.

Livros de Leis Municipais. 1951-1957. Arquivo da Câmara Municipal de Natal.

CÂMARA MUNICIPAL DE NATAL. **Ata da 37ª sessão ordinária, realizada em 28 de maio de 1957**. Natal: Câmara Municipal de Natal, 1957. Arquivo da Câmara Municipal de Natal.

COSTA, José Kelser Bezerra da. **Entrevista concedida a Natália Medeiros do Nascimento**, 14 jun. 2023.

MADRUGA, Woden. **Entrevista concedida a Natália Medeiro do Nascimento**, 13 mai. 2024.

MUDANÇA NA LOCALIZAÇÃO dos postos fiscais desta capital. Diário de Natal. Natal, 29 de setembro de 1951. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/docreader/028711_01/35614. Acesso em 26 de junho de 2024.



POSTO FISCAL A 200 METROS da ponte de Igapó para evitar o contrabando. **Diário de Natal**. Natal, 1965. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/028711_01/16895. Acesso em: 13 de novembro de 2025.

QUEIXAS DO POVO. **A Ordem**. Natal, 09 de outubro de 1947, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/764051/15813>. Acesso em: 14 de janeiro de 2026.

SANTIAGO, Octavio. Problemas que preocupam o governo do Rio Grande do Norte. **Diário de Natal**. Natal, 13 de julho de 1949, p. 6. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/028711_01/30609. Acesso em: 15 de junho de 2023.

TAVARES, Octavio. Natal desaparecerá soterrada pelas dunas. **A Ordem**. Natal, 28 de outubro de 1948, p. 2. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/764051/17797>. Acesso em: 16 de janeiro de 2026.

TRIGUEIRO, Edja Bezerra F. **Entrevista concedida a Natália Medeiros do Nascimento**, 08 set. 2021.

ULISSES diz que problema do tráfego é indisciplina. **Tribuna do Norte**. Natal, 10 de junho de 1967, p. 3.