

**A "ONDA" DO TURISMO NA CIDADE DO SOL:  
a reconfiguração urbana de Natal**

***Edna Maria Furtado***

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES.  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS  
DOUTORADO**

**EDNA MARIA FURTADO**

**A “ONDA” DO TURISMO NA *CIDADE DO SOL*: A  
RECONFIGURAÇÃO URBANA DE NATAL**

**NATAL/RN  
2005**

**EDNA MARIA FURTADO**

**A “ONDA” DO TURISMO NA *CIDADE DO SOL*: A  
RECONFIGURAÇÃO URBANA DE NATAL**

Trabalho apresentado como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria do Livramento Miranda Clementino, do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

**NATAL/RN  
2005**

Catálogo da Publicação na Fonte. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.  
Biblioteca Setorial Especializada do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes – CCHLA.

Furtado, Edna Maria.

A onda do turismo na cidade do sol : a reconfiguração urbana de Natal  
/ Edna Maria Furtado. – Natal, RN, 2005.

301 f.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria do Livramento Miranda Clementino.

Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais.

1. Políticas públicas – Turismo – Natal (RN) – Tese. 2. Espaço urbano – Tese. 3. Reconfiguração espacial – Tese. 4. Bairros de status – Tese. I. Clementino, Maria do Livramento Miranda. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/BSE-CCHLA

CDU 304.4:379.851(813.2)(043.2)

**EDNA MARIA FURTADO**

**A “ONDA” DO TURISMO NA *CIDADE DO SOL*:  
A RECONFIGURAÇÃO URBANA DE NATAL**

Trabalho apresentado como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria do Livramento Miranda Clementino, do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Tese aprovada em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria do Livramento Miranda Clementino – UFRN  
Orientadora

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Cristina Fernandes – UFPE  
Examinador externo

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Geralda de Almeida – UFG  
Examinador externo

Prof. Dr. Márcio Moraes Valença – UFRN  
Examinador interno

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Silvana Pirillo – UFRN  
Examinador interno

Prof. Dr. Edmilson Lopes Júnior – UFRN  
Suplente

*Dedico a Genivalda Figueirêdo e a João Mendes que estiveram comigo de forma terna e instigante na consecução deste trabalho.*

*Dedico também a Vinícius, César, Ana Cristina, Heloisa, Renata, Rômulo, Boanerges e João Paulo, uma nova geração que suaviza minhas emoções.*

## AGRADECIMENTOS

Na finalização de um trabalho desta natureza, não é possível deixar de lembrar aquelas pessoas que contribuíram para a sua concretização. Todos os “obrigados” é pouco para retribuir o afeto, a compreensão e a paciência a mim dedicados.

Agradeço, portanto, a:

os meus familiares por incentivarem a minha evolução pessoal e acadêmica, compreendendo os momentos de “ausência”, que foram dedicados a concretização deste trabalho;

minha orientadora, prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria do Livramento Miranda Clementino, pela lucidez das discussões, embates e fins de semana subtraídos da sua família, que contribuíram, sobremaneira, para estarmos hoje aqui;

os meus amigos e colegas Ademir Araújo, Gersonete Sotero, Márcio Valença e Maria Geralda, pelo incentivo despretensioso e as valiosas colaborações que contribuíram para concretização deste trabalho, refletindo nas páginas seguintes a qualidade das discussões havidas;

Banca de Qualificação, composta pelos professores doutores Ana Cristina Fernandes, Marcio Moraes Valença e Maria do Livramento Miranda Clementino (orientadora), que contribuiu, de forma definitiva, no ajuste do “norte” deste trabalho;

Cêzinha (minha prima), pela acolhida generosa em dias difíceis;

Prof.<sup>a</sup> Marly Vargas, que discutiu comigo os primeiros “encantamentos” textuais no início desta trajetória;

prof.<sup>a</sup> Liana Nobre, pelo carinho com que efetuou a normalização bibliográfica;

prof.<sup>a</sup> Sylvia Galvão, pelo empenho profissional na revisão de linguagem deste trabalho;

os técnicos, Bernadete, Cleyber, Ednardo, Josemberg e Josué que ofereceram seus conhecimentos especializados e contribuíram de forma decisiva, para que este trabalho chegasse a este momento;

e, por fim, todos que, de forma indireta, contribuíram para a realização deste trabalho.

## RESUMO

“Leitura” espacial da cidade de Natal e sua reconfiguração a partir da intensificação da atividade turística e da expansão do setor de serviços, transitando, principalmente, pela geografia, pelas ciências sociais e pela economia, em uma abordagem matricial que desconhece as limitações tradicionais da ciência e reconhece a complexidade que envolve o mundo atual. Em face desse entendimento, analisa as imbricações socioeconômicas que remodelam os espaços sob a égide da nova economia do setor de serviços capitaneada pelo turismo, em um intenso processo de reconfiguração da cidade, concentrando-se em três grandes eixos e suas vias irrigantes. Essas mudanças deveram-se à relação público-privado (via políticas públicas) na formação dos novos espaços e na remodelação de áreas antigas da cidade que, no conjunto, contribuíram para que a atividade turística dela se apropriasse, tornando-a um mosaico socioeconômico que possui reflexos evidentes no seu espaço. Esta fragmentação no tecido urbano de Natal se expressa por indicadores de natureza social e econômica e, paisagisticamente, se manifesta pelas formas modernas na ocupação do espaço da cidade pelas elites locais e pelo setor de serviços, evidenciando os seus bairros de *status*, bem como selecionando aquelas áreas com maior capacidade de resposta ao capital.

Palavras-chave: Políticas públicas – Turismo – Natal (RN). Espaço urbano. Reconfiguração espacial. Bairros de *status*.

## ABSTRACT

Space reading of Natal City and its reconfiguration from the intensification of tourist activity and the expansion of the services' sector, transiting, primarily, through the geography, the social sciences, the economy, in one main approach that is unaware of science's traditional limitations and recognizes the complexity that involves current world. In face of this agreement it analyzes the social-economic implications that remodel the spaces under the new economic view of services' sector, commanded by the tourism, in an intense process of city's reconfiguration, concentrating in three great axes and their irrigation ways. These changes were about the public-private relation (by the public politics) in the formation of new spaces and in the remodeling of the city's old areas, which, together, had contributed to the tourist activity's appropriation, returning it in a social-economic mosaic that owns obvious reflexes in its space. This fragmentation in the urbane cloth of Natal is expressed by social nature and economic points and, in the scenery, is manifested through the modern forms of city's space occupation by the local elites and services' sector, evidencing their *status'* district, as well as selecting those areas with bigger capacity to reply to the capital.

Key words: Public politics – Tourism – Natal (RN). Urbane space. Space reconfiguration. *Status'* districts.

## LISTA DE CARTOGRAMAS

	Páginas
Cartograma 1 – Localização do município de Natal-RN.....	85
Cartograma 2 – Natal: a onda de intencionalidade do turismo.....	160
Cartograma 3 – Número de empresas relacionadas ao setor do comércio por bairros de Natal .....	188
Cartograma 4 – Número de empresas relacionadas ao setor de serviços por bairros de Natal .....	189
Cartograma 5 – Distribuição percentual das empresas com mais de 50 clientes por dia por bairros de Natal .....	192
Cartograma 6 – Distribuição percentual das empresas com gasto superior a R\$ 100,00 com telefone fixo por bairros de Natal.....	193
Cartograma 7 – Número de estabelecimentos hoteleiros por bairros de Natal .....	199
Cartograma 8 – População total dos bairros de Natal.....	247
Cartograma 9 – Distribuição percentual de pessoas que não pagam/isentos o IPTU por bairros de Natal .....	253
Cartograma 10 – Distribuição percentual de pessoas que pagam mais de R\$ 300,00 de IPTU por bairros de Natal .....	254
Cartograma 11 – Distribuição percentual de residências com área coberta superior a 100 m <sup>2</sup> por bairros de Natal.....	260
Cartograma 12 – Renda média dos chefes de domicílios dos bairros de Natal .....	262
Cartograma 13 – Distribuição percentual de moradores na classe A por bairros de Natal .....	265

Cartograma 14 – Distribuição percentual de moradores nas classes A e B por bairros de Natal .....	266
Cartograma 15 – Distribuição percentual de moradores na classe C por bairros de Natal .....	268
Cartograma 16 – Distribuição percentual de moradores nas classes D e E por bairros de Natal .....	269
Cartograma 17 – Taxa de alfabetização da população com mais de 15 anos dos bairros de Natal .....	273
Cartograma 18 – Distribuição percentual de pessoas analfabetas ou com primário incompleto por bairros de Natal .....	275
Cartograma 19 – Distribuição percentual de pessoas com curso superior completo por bairros de Natal.....	276
Cartograma 20 – Número de estabelecimentos de saúde da rede pública por bairros de Natal .....	279

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

	Páginas
Fotografia 1 – Imagem mostrando a Via Costeira, o mar, as dunas e o Farol de Mãe Luiza.....	208
Fotografia 2 – Empreendimento hoteleiro localizado na Via Costeira.....	209
Fotografia 3 – Trecho da Via Costeira interligando-se ao bairro de Ponta Negra ..	210
Fotografia 4 – Encontro da Via Costeira com o bairro de Ponta Negra.....	211
Fotografia 5 – Orla da praia de Ponta Negra com diversos serviços oferecidos....	214
Fotografia 6 – Avenida Eng. Roberto Freire.....	216
Fotografia 7 – Fachada do <i>Shopping Center Midway Mall</i> localizado na confluência das Avenidas Bernardo Vieira e Hermes da Fonseca/Salgado Filho ...	221
Fotografia 8 – Empreendimentos localizados as margens da BR 101 .....	224
Fotografia 9 – Pórtico estilizado localizado na entrada do bairro de Ponta Negra .....	225
Fotografia 10 – Complexo Viário do Quarto Centenário.....	227
Fotografia 11 – Avenida Prudente de Moraes .....	230
Fotografia 12 – Visão panorâmica da Ladeira do Sol em Natal .....	233
Fotografia 13 – Panorâmica do Forte dos Reis Magos, com a cidade ao fundo ....	234
Fotografia 14 – Praia no bairro de Areia Preta.....	236
Fotografia 15 – Avenida Getulio Vargas, bairro de Petrópolis, onde há um crescente processo de verticalização.....	243

## LISTA DE GRÁFICOS

	Páginas
Gráfico 1 – Evolução do número de agências de viagem e turismo.....	179
Gráfico 2 – Evolução do número de locadoras de automóveis .....	180
Gráfico 3 – Evolução da oferta de vagas de vestibular em cursos superiores de turismo na cidade de Natal – RN.....	182
Gráfico 4 – Comparação do número de estabelecimentos surgidos segundo anos e eixos viários .....	237

## LISTA DE QUADROS

	Páginas
Quadro 1 – Estabelecimentos existentes na Via Costeira, 2005.....	207
Quadro 2 – Estabelecimentos surgidos em Ponta Negra, entre 1980 e 2000.....	212
Quadro 3 – Estabelecimentos instalados na avenida Eng. Roberto Freire, entre 1980 e 2000 .....	215
Quadro 4 – Estabelecimentos surgidos nas avenidas Salgado Filho/Mal. Hermes da Fonseca, entre 1980 e 2000.....	219
Quadro 5 – Estabelecimentos surgidos na avenida Prudente de Moraes, entre 1980 e 2000 .....	231
Quadro 6 – Sistema de pontos.....	257

## LISTA DE TABELAS

	Páginas
Tabela 1 – Principais conjuntos habitacionais.....	117
Tabela 2 – Comparativo de indicadores turísticos, 1995 / 2000.....	170
Tabela 3 – Investimentos do PRODETUR I – Rio Grande do Norte .....	170
Tabela 4 – Evolução do número de vôos domésticos para Natal.....	173
Tabela 5 – Pousos e decolagens mensais em vôos internacionais, 1999/2002 ....	174
Tabela 6 – Embarque e desembarque de passageiros domésticos e internacionais por tipo de vôo, Aeroporto Internacional Augusto Severo, 1999/2002 .....	175
Tabela 7 – Evolução do número de turistas brasileiros e estrangeiros para Natal nos anos de 1999 a 2002, em Natal .....	176
Tabela 8 – Evolução do número de turistas brasileiros e estrangeiros que utilizaram a rede hoteleira no período de 1999 a 2002, em Natal .....	177
Tabela 9 – Capacidade dos meios de hospedagem contabilizados nas estatísticas, Grande Natal, 1999-2002 .....	178
Tabela 10 – Equipamentos turísticos e postos de trabalho gerados por eles, 2002, em Natal .....	178
Tabela 11 – Receita turística na Grande Natal – 1999/2002 (Valores em US\$ 1,00) .....	180
Tabela 12 – Evolução da oferta de vagas de vestibular em cursos superiores de turismo na cidade de Natal – RN.....	181
Tabela 13 – Distribuição do número de empresas dos bairros de Natal por setor de atividade – 2000 .....	184

Tabela 14 – Equipamentos e serviços de alojamento e alimentação segundo a CNAE .....	196
Tabela 15 – Estabelecimentos hoteleiros e outros tipos de alojamento temporário por bairro em Natal.....	198
Tabela 16 – Estabelecimentos de serviços de alimentação, por bairros de Natal .....	201
Tabela 17 – Instalação de serviços nos eixos viários e no bairro de Ponta Negra, 1985 a 2000 .....	237
Tabela 18 – Distribuição percentual do valor pago do IPTU segundo bairros, 2002 .....	249
Tabela 19 – Distribuição percentual da área coberta residencial por bairros, 2002 .....	258
Tabela 20 – Histórico dos veículos zero km inclusos na frota de Natal/RN por bairro, anos de 1999 a 2004.....	270
Tabela 21 – Número de estabelecimentos da rede pública de saúde por bairros de Natal – 2002 .....	278

## **LISTA DE SIGLAS**

ABAV – Associação Brasileira de Agentes de Viagem

BNB – Banco do Nordeste do Brasil

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BNH – Banco Nacional de Habitação

CAERN – Companhia de Águas e Esgotos do RN

CEFET – Centro Federal de Educação Tecnológica

COMTEUR – Conselho Municipal de Turismo

CNAE – Classificação Nacional das Atividades Econômicas

CNTUR – Conselho Nacional de Turismo

COHAB-RN – Companhia da Habitação Popular do RN

DIN – Distrito Industrial de Natal

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

EMBRATUR – Fundação Instituto Brasileiro de Turismo

EMPROTURN – Empresa de Promoção e Desenvolvimento do Turismo do Rio

Grande do Norte

FACEX – Faculdade de Ciências, Cultura e Extensão

FAL – Faculdade de Natal

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INOCOOP – Instituto de Orientação as Cooperativas Habitacionais

OMS – Organização Mundial de Saúde

OMT – Organização Mundial do Turismo

ONU – Organização das Nações Unidas

PIB – Produto Interno Bruto

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PRODETUR/NE – Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste

SEBRAE – Serviço Brasileiro de apoio às Micro e Pequenas Empresas

SECTUR – Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo

SEMURB – Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo

SEMTUR – Secretaria Municipal de Turismo

SETUR – Secretaria Estadual de Turismo

SFH – Sistema Financeiro de Habitação

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

UERN – Universidade Estadual do Rio Grande do Norte

UFRN – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

UNP – Universidade Potiguar

## SUMÁRIO

	Páginas
INTRODUÇÃO .....	20
PRIMEIRA PARTE: NOS CAMINHOS DA PESQUISA.....	26
1 REFLEXÕES SOBRE A CONSTRUÇÃO DA PESQUISA .....	27
2 BASES TEÓRICO-METODOLÓGICAS PARA COMPREENSÃO DO OBJETO .....	35
2.1 O espaço urbano e sua apropriação pelo turismo: considerações conceituais históricas .....	36
2.2 Entre “miragens e milagres”: os significados da atividade turística no mundo contemporâneo .....	50
2.3 As políticas públicas e a arena de embates: o complexo jogo de atores que modificam o espaço .....	65
2.4 Planejamento urbano e políticas públicas para o turismo .....	71
3 DESCORTINANDO O OBJETO.....	83
3.1 Natal: a construção do lugar.....	83
3.2 O período de inércia urbana: da fundação ao final do século XIX .....	86
3.3 Primeiros passos em direção ao dinamismo urbano: início do século XX aos anos da Guerra .....	96
3.4 O proveito na adversidade: Natal e o legado da Segunda Grande Guerra .....	104
3.5 A ação do Estado na produção do espaço e a capitalização privada.....	110
3.6 Trajetória do turismo em Natal: das primeiras iniciativas à explosão da atividade.....	120
4 MODELANDO A (RECENTE) ORGANIZAÇÃO INTERNA DO TURISMO EM NATAL.....	134
SEGUNDA PARTE: NATAL, “SOL E MAR” E RECONFIGURAÇÃO URBANA .....	155

1 A ONDA DE INTENCIONALIDADE TURÍSTICA: UMA ESPACIALIZAÇÃO DOS LUGARES.....	156
1.1 Natal como produto turístico: conceitos e contexto .....	161
2 O TURISMO COMO UMA “ONDA”: A INTENSIFICAÇÃO DOS FLUXOS .....	168
3 A ESPACIALIDADE DOS SERVIÇOS E A “ONDA” DE INTENCIONALIDADE TURÍSTICA .....	184
3.1 Diferenciação dos espaços de consumo do/para turismo .....	195
4 NATAL NO SÉCULO XXI: UMA CIDADE PARA ALÉM DOS ESPAÇOS TURISTIFICADOS .....	204
4.1 A participação dos eixos e das vias irrigantes na “onda” da intencionalidade do turismo.....	206
4.1.1 Primeiro eixo: a “vitrine” do turismo .....	206
4.1.2 Segundo eixo: o espaço de contato .....	217
4.1.3 Terceiro eixo: o espaço vertebrador da cidade .....	228
5 A APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PELAS ELITES: OS “BAIRROS DE STATUS” .....	239
5.1 A cidade por ela própria: uma análise espacial para além do olhar do visitante.....	255
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	282
REFERÊNCIAS .....	291
APÊNDICE .....	301

## INTRODUÇÃO

O presente estudo tem por objeto o processo de reconfiguração<sup>1</sup> urbana na Zona Sul e em parte da Zona Leste da cidade de Natal-RN, levando em consideração as relações entre políticas públicas, crescimento do turismo e espaço urbano. O espaço urbano abrange as áreas que são preparadas para serem vistas e fotografadas pelo turista e que se estendem para além do olhar do visitante, aos seus bairros de *status*, sem, contudo, deixar de considerar a noção do todo que compõe a cidade.

Desse modo, propõe-se investigar o surgimento e a evolução do turismo, considerando a intensificação deste nos anos de 1990, no contexto do processo de globalização, que permitiu a atividade fluir em diferentes escalas e dimensões, configurando-se assim um fenômeno complexo e distinto, de caráter humano e social, conforme apregoa Knafou (1996). A esse momento singular para a atividade, principalmente no que diz respeito à sua capacidade de produzir e mercantilizar espaços, incorpora-se o espaço de Natal como produto a ser vendido.

Vinculados a esses propósitos, encontram-se os processos de mudança em espaços específicos da cidade, nos quais o poder público aparece como protagonista na promoção do crescimento econômico, ao considerar o turismo como fonte de interesse econômico dos mais diversos segmentos sociais, concorrendo como produto suscitador da formação e incorporação de novos valores, do ponto de vista econômico, social e cultural.

---

<sup>1</sup> Concordamos com Corrêa (1986, p. 54), quando esclarece que a expressão organização espacial é sinônimo de estrutura territorial, configuração espacial, formação espacial, arranjo espacial, espaço geográfico, espaço social, espaço socialmente produzido ou, simplesmente, espaço.

Como prática social configuradora de um conjunto de atividades econômicas, cabe dizer que o turismo reproduz, como qualquer outro setor produtivo, as contradições do sistema. Evidenciado como elemento capaz de promover significativas mudanças, o turismo exerce importante papel sócio-espacial e, dessa forma, vislumbra-se uma das atividades econômicas de expressiva capacidade em reproduzir os mecanismos do sistema capitalista.

A realização deste estudo exigiu uma interlocução com teóricos<sup>2</sup> das diversas áreas do conhecimento, cujos pensamentos testemunham o movimento da atividade turística no contexto sócio-espacial do qual faz parte a dinâmica das alterações, mediada pelas políticas públicas. Algumas dessas intervenções aplicam-se diretamente ao turismo; outras necessariamente não se vinculam à atividade, mas por ela são apropriadas.

Nesse sentido, a questão que se coloca é: que conseqüências trazem as relações entre políticas públicas, turismo e crescimento do setor de serviços para a reconfiguração da cidade de Natal?

Entende-se que, para se empreender qualquer atividade capitalista, torna-se necessária a produção de um espaço em conformidade com ela. No caso do turismo, especificamente, essas mudanças se tornam mais presentes, tendo em vista a necessidade da produção de uma paisagem que seja agradável aos olhos daqueles potenciais consumidores, em um apelo constante à estética.

---

<sup>2</sup> Para a realização dos objetivos propostos, do ponto de vista metodológico encaminhou-se uma discussão que deu visibilidade teórica aos conceitos pertinentes ao tema: políticas públicas, turismo e espaço urbano. Esses conceitos estarão apoiados em autores como: Araújo (2000), Almeida (1996), Benko (1999), Carlos (1982), Castells (1999), Castrogiovanni (2000), Cazes (1996), Coriolano (1998), Correa (1995) e (1997), Costa (2000), Cruz (2001), Giddens (1991), Gottdiener (1997), Ignarra (1999), Lefebvre (1976), Lipietz (1988), Machado (2000), Park (1987), Santos (1978) e (1999), Singer (1977), Souza (1995), Sposito (1988), Trindade Júnior (1997), Velho (1987), Veras (2000), entre outros.

Ressalte-se que esse setor da economia pode, em determinados momentos, demandar investimentos em infra-estrutura; em outros, apropriar-se daquela estrutura já existente. Tal possibilidade contribuirá para a construção de novas paisagens, de novos espaços. Nestes, não caberão situações nem cenários desconectados com o marketing de interesse do mercado, que desperta o desejo pelo consumo dos lugares turistificados, pela promoção de suas qualidades.

Percebe-se que as alterações que acontecem nesses espaços afetam paradoxalmente a população residente: se, de um lado, o turismo é um potencial gerador de postos de trabalho e conseqüente ativador das economias, por outro, se constitui em um forte mecanismo de exclusão sócio-espacial.

Este trabalho de pesquisa tenta desvendar os caminhos pelos quais a atividade turística procura se consolidar e se reproduzir como parte do sistema capitalista, enfatizando como ela “rebate” nas áreas de economia periférica. Nesse sentido, levanta-se a hipótese de que as políticas públicas diversificadas, algumas delas associadas ao turismo, induzem as transformações socioespaciais da cidade de Natal privilegiando o capital privado e contribuindo para reeditar atividades tradicionais (modernizadas) animadas pela economia do turismo.

Em face da problemática, faz-se uma análise das relações entre políticas públicas, turismo e seus desdobramentos no espaço urbano de Natal-RN, no período de 1980 a 2002, verificando-se a produção e/ou apropriação, pelo capital privado, das áreas turistificadas usadas principalmente pelos visitantes e das outras em que transitam e residem as elites locais.

Para compreender o objeto descrito, não só se procedeu a uma investigação sobre o turismo como atividade relacionada com as transformações socioespaciais, historicizando seu surgimento e evolução, como também analisaram-

se os efeitos de implementação de políticas públicas em Natal-RN e como estas concorreram para o incremento da atividade turística local e reconfiguraram a cidade, através da incorporação da economia dos serviços.

De forma complementar, foi possível relacionar o crescimento socioeconômico com o desdobramento da atividade turística no município de Natal, desvelando aí o lugar do capital privado, sobretudo do setor de serviços. Demonstrou-se, assim, que, no espaço urbano de Natal, existe um recorte que distingue um conjunto de bairros (da Zona Sul e parte da Zona Leste) que reflete, na sua configuração espacial, a estratificação social encontrada na cidade. Tal configuração foi aqui pensada, metaforicamente, em forma de uma “onda”, imagem que traduz a dinâmica sócio-espacial e/ou as áreas de espetacularização<sup>3</sup> da cidade.

Nesse contexto, a forma espacial “onda” é definida como a representação de um espaço que se movimenta atrelado à economia do turismo, ao mesmo tempo em que remodela os momentos anteriores de construção da vida da cidade. Essa remodelação explicita as formas de a elite local se articular com o Estado para configurar, como diz Milton Santos, “espaços únicos”, incluindo aí os seus espaços de poder, de consumo, de bem viver, ou seja, os bairros de *status*, que, simultaneamente, servem de amálgama para fazer a colagem da relação da cidade com o turismo.

Esse recorte espacial construiu-se à luz de um conjunto de procedimentos metodológicos descritos e analisados no capítulo um da primeira parte. Nesta parte, apresentam-se os pressupostos teóricos que nortearam a tese, analisando-se

---

<sup>3</sup> Trata-se de um processo que estiliza, para fins de mercantilizar, hábitos culturais, festas locais, lugares, manifestações populares em geral. Há no Brasil alguns exemplos, como a Festa do Boi de Parintins (AM) e os “concursos” de quadrilhas juninas nas cidades nordestinas. No caso das cidades, tal fato se observa em um conjunto de intervenções que fazem de alguns espaços, tais como: o Calçadão de Copacabana (Rio de Janeiro), o Pelourinho (Salvador), o Marco Zero e ruas adjacentes (Recife), o Forte dos Reis Magos (Natal), entre outros.

conceitos e compreendendo como a atividade turística evolui e se relaciona com os espaços urbanos e como deles se apropria. São discutidas, com base nos estudos relacionados anteriormente, a hipótese que norteia o desenvolvimento deste trabalho bem como a metodologia de sua construção, apresentada em etapas de análise que evidenciam a distinção espacial existente no tecido urbano de Natal. Ressaltam-se, ainda, as intervenções que viabilizam a expansão da atividade, sobretudo nos últimos 20 anos, e como essas ações do poder público interferiram e reconfiguraram o espaço intra-urbano de Natal, no sentido de “prepará-la” para a atividade turística e de que forma os espaços historicamente habitados pelas elites locais mudam e se articulam com a nova economia dos serviços capitaneada pelo turismo. Esses espaços, objeto de análise histórica no decorrer dessa primeira parte do trabalho, são produtos e produtores das diferenciações sócio-espaciais, evidenciadas nos resultados da pesquisa.

Na segunda parte do trabalho, analisa-se o período de intensificação da atividade turística, apresentando dados que confirmam seu crescimento e os reflexos deste na economia local. Verifica-se que o espaço de Natal foi se modelando ao longo dos últimos 20 anos e que as mudanças promovidas pelo poder público, via políticas setorializadas, ocorreram no sentido de modernizar a cidade, sobretudo após a chegada da atividade turística. Essa nova forma de o poder público interferir no espaço urbano ganha dimensão não somente espacial mas também social, à medida que constitui espaços especializados na atividade turística e, ao mesmo tempo, incorpora, a essa economia do setor de serviços, um conjunto de bairros tradicionalmente ocupados pelas elites locais, as quais passam a se apropriar deles (para consumo e moradia), juntamente com os visitantes, em maior ou menor intensidade. Para recortar esses espaços, à segunda parte do trabalho se

incorpora um conjunto de indicadores, demonstrado em forma de tabelas, quadros, gráficos e cartogramas e complementado por fotografias e carta geográfica, confirmando a tese de que a chegada do turismo e a reedição da economia dos serviços contribuem de forma decisiva para a reconfiguração em curso na cidade, seja nas áreas especializadas na atividade turística, seja naquelas que estão para além do olhar do turista, mas que se amalgamam num tecido urbano apropriado pelas elites locais e pelos visitantes.

# **PRIMEIRA PARTE**

## **NOS CAMINHOS DA PESQUISA**

*“[...] jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve”. (CALVINO, 2003, p. 61).*

## 1 REFLEXÕES SOBRE A CONSTRUÇÃO DA PESQUISA

A estratégia metodológica do trabalho constituiu-se no estabelecimento de um diálogo entre a bibliografia pertinente à temática e um levantamento de dados e informações que nos levou à caracterização dos espaços objetos da investigação: aqueles que foram modificados e/ou embelezados em decorrência do turismo e de outras economias, sobretudo, os do setor de serviços, incorporados ao espaço da cidade de Natal.

Aqui deve-se deixar clara a distinção a ser feita entre o urbano e a cidade, sem excluir nenhum desses conceitos, pois ambos participam desta investigação.

Entende-se o urbano como um fenômeno que, em larga escala, atinge todos os espaços do globo com maior ou menor intensidade. Ele se evidencia no processo de constituição das cidades, demonstrando como a espacialização urbana decorre de um jogo entre os produtores do espaço, no qual as contradições do sistema ficam mais evidentes.

Por outro lado, a cidade, que não se desincorpora do estudo, apresenta características que a identificam, isto é, meandros na sua fisionomia que a tornam particular, traços físicos que são responsáveis por sua singularidade. A cidade concreta exige ser tornada empírica por meio de um método próprio que se transforma conforme os ângulos pelos quais é enfocada.

Assim, os métodos diferem à medida que se estudam diferentes aspectos que se relacionam com o seu espaço. Tornar empírica a cidade de Natal implica não só encontrar/criar uma estratégia metodológica adequada às suas características de visibilidade e aos propósitos desta investigação, como também criar, no universo de

pesquisa, um conjunto de vetores suficientes para construir algo novo que se sobreponha à realidade naturalmente imperceptível pelo hábito da vida cotidiana. Supõe, ainda, recusar o equívoco epistemológico da ciência tradicional, que se estendeu do Renascimento até a ortodoxia modernista, e acreditar em poder dominar a transformação da realidade, enclausurando-a na rede hegemônica do puro conceito. Atualmente, o teor dessa discussão e seus desdobramentos para a ciência são objeto de estudo de autores como Chalmers (1993), Fourez (1995) e Hissa (2002).

Essa busca pela superação de alguns paradigmas tradicionais no bojo da ciência implica também fazer relações, que, por sua vez, estabelecem comparações entre elementos aparentemente distintos e distantes. Estabelecer essas relações significa entender o evento a que nos referimos anteriormente, como um fenômeno que marca uma etapa do processo de desenvolvimento e que demanda a operação científica para que encontre seu significado.

Embora necessária, muitas vezes uma estratégia de pesquisa retira da realidade a flexibilidade da vida cotidiana, para atribuir-lhe a dureza da observação.

Diante dessa complexa dualidade, fica evidente a relação entre demonstrar e interpretar como pares complementares, porém sempre tensionados. O demonstrar mecânico exige a auto-evidência da estratégia, exigência impossível de ser satisfeita porque sua contrapartida seria a segurança dos resultados e uma demonstração automática. Contrariamente, a tensão entre demonstrar e interpretar realça a verdade dos fatos: só é possível falar em verdade quando ela não está nos fatos, mas na capacidade de relacionar que sustenta a prática da ciência e constrói, em cada caso científico, uma capacidade de convencer, que é passageira por ser processual.

A relação tensionada entre demonstrar e interpretar recoloca a questão das análises quantitativas e qualitativas como impossíveis de serem operacionalizadas separadamente, visto que, dessa forma, acabam por sugerir uma dimensão mecânica da realidade, seja quando a substituímos por quadros estatísticos e números ou quando a travestimos com a armadilha retórica do discurso.

A apreensão dessa realidade implica questionar, perguntar, problematizar a partir de um contexto: supõe transformar a ciência em experiência com a qual se possa ver o real, aprender com ele e questionar um objeto por meio de um método situado. Situar um método é historicizá-lo, torná-lo adequado ao objeto para que suas características sejam contempladas. Situar um método é repelir todos os métodos gerais e abstratos, é descobrir um modo adequado de estudo do objeto.

Tomando-se por base essas considerações, definiram-se as estratégias metodológicas da pesquisa, cuja implementação se deu por etapas. Num primeiro momento, foram eleitas as categorias de análise – urbanização, turismo, políticas públicas e políticas de turismo –, e, a partir dessa eleição, construiu-se um marco teórico-metodológico que situou a problematização e o objeto, lançando mão de bibliografia pertinente ao tema. Na construção do referencial teórico, delinearão-se os aspectos relativos às modificações socioespaciais, algumas das quais atreladas às implicações decorrentes do turismo como atividade econômica, tendo, como elemento mediador, as políticas públicas e outras alterações decorrentes das necessidades históricas da cidade nos seus distintos momentos e papéis.

Num segundo momento, foram identificados fatos históricos que contribuíram para a construção da cidade objeto de nosso estudo, permitindo, assim a análise do espaço de Natal como uma acumulação de distintos momentos,

processo iniciado na sua fundação e finalizado (na discussão em tela) com a chegada da atividade turística. Entre os autores que contribuíram para esse entendimento, destacam-se: Clementino (1995), Ferreira (1987), Cunha (1987), Santos (1997a; 1997b), Costa (2000), Lopes Júnior (2000), Ângelo Silva (2003), Alexsandro Silva (2003) e Nascimento (2003).

Num terceiro momento, caracterizou-se a cidade buscando resgatar suas peculiaridades e potencialidades para se constituir em produto do/para o turismo. Os dados estatísticos apresentados confirmam o crescimento da atividade nos últimos anos e seus desdobramentos na expansão do setor de serviços na cidade, considerando, inclusive, o recorte espacial que mescla áreas turistificadas com outras de consumo da elite local. Para tanto, foram utilizados dados do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), da Secretaria Estadual de Turismo (SETUR), da Prefeitura Municipal de Natal e da pesquisa de campo.

Após essa caracterização, como forma de reconhecer esses espaços distintos da cidade, apresentou-se um conjunto de indicadores que se desdobraram e viabilizaram a análise do trabalho. Foram considerados os seguintes indicadores relacionados com a atividade turística: número de estabelecimentos de hospedagem e de alimentação, de locadoras de automóveis e de agências de viagem e turismo, além do número de cursos superiores de turismo. Salienta-se ainda a importância de outros indicadores, tais como: estabelecimentos do setor terciário e de serviços, de saúde, educação, níveis de tributação por bairros, tipo e tamanho de moradia; os que refletem a condição individual, como renda, poder de consumo, níveis de instrução e alfabetização, que, conjuntamente, demonstram a diferenciação

socioespacial encontrada nos cartogramas<sup>4</sup>. Os dados obtidos tiveram como base a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A instauração de um diálogo entre os indicadores permitiu um recorte espacial demonstrativo, no qual se estabeleceram relações que viabilizaram uma análise centrada em algumas das principais artérias viárias da cidade, compreendidas como eixos que concentram a “nova” economia do setor de serviços, entremeados de bairros de classe média e alta – os bairros de *status*. Essas vias constituem o que aqui se chama de “onda”, como resultado de um processo de metaforização, em cuja base se encontra a semelhança da cidade de Natal com o mar.

Os indicadores e documentos oficiais permitiram evidenciar a concentração de determinados serviços em áreas específicas da cidade, em um claro efeito distintivo dos investimentos públicos e privados, no jogo mediatizado pelo Estado, que leva equipamentos urbanos e amenidades para aqueles bairros com potencialidades para o mercado imobiliário e, por consequência, habitados pelas classes sociais de melhor renda.

Assim, ressaltam-se os efeitos dessas intervenções, específicas (setorializadas) ou não, observando-se que elas rebatem no espaço de Natal, com intensidade diferenciada, e possibilitam uma maior atratividade de investimentos privados num círculo que se retroalimenta entre Estado-capital privado. Essa relação

---

<sup>4</sup> Para a construção dos cartogramas temáticos foi utilizado o software Arc View GIS 3.2<sup>®</sup>, por este ligar uma determinada feição (neste caso, polígonos representando os bairros de Natal) a atributos (indicadores) contidos no banco de dados e, com base nesses atributos, é feita a classificação das feições. A classificação, ou intervalos das categorias, foi realizada através da elaboração dos cartogramas temáticos (apresentados na segunda parte do trabalho) dos indicadores estudados utilizando-se o método de quebras naturais. Este é o método *default* do software Arc View GIS 3.2<sup>®</sup>, que se utiliza da detecção de mudanças bruscas ocorridas em uma série ordenada de dados como indicativos dos intervalos a serem utilizados (MEDEIROS, 2004). Assim, esse método cria uma representação mais realística dos dados, demonstrando de forma clara os grupos existentes e assim evitando a inclusão de dados muito discrepantes em uma mesma classe.

se confirma pelos resultados das ações que caracterizam a intervenção dos vários atores envolvidos, que, no âmbito espacial, modificam substancialmente a face da cidade e, no campo social, permitem uma maior concentração das classes de melhor renda em determinados bairros, as quais auferem benefícios dessas intervenções.

Como instrumento de demonstração desses distintos espaços, utilizaram-se cartas do município de Natal, que foram consultadas e analisadas para a identificação do processo de expansão da malha urbana da cidade, bem como das mudanças nas suas principais vias. Tal procedimento contribuiu para a compreensão do recente processo de transformação do espaço urbano de Natal.

Nesse momento, as imagens fotográficas e as construções cartográficas, conjuntamente com os indicadores, cruzam-se na análise do processo de transformação socioespacial da cidade de Natal em uma estrutura compositiva. Sem deixar de se considerar o seu caráter orgânico e processual, exhibe-se, assim, a imagem da cidade que sofre um recorte espacial para evidenciar a sua fragmentação.

A partir dessa análise, tem-se a figura subjetiva da “onda”, em que se alia uma linguagem descritiva a uma lente analítica com o objetivo de retratar a dinâmica impregnada no espaço pela ação do turismo. O conjunto das imagens (fotográficas e cartográficas) demonstra o efeito das contradições engendrado pelo jogo dos atores que produziram, e produzem, o espaço urbano de Natal. Essas ações não se limitam apenas às áreas turistificadas, pois vão para além desse “olhar” do turista, chegando a outras áreas que se embelezaram (se espetacularizando) não só para os visitantes como também para as elites locais.

Essa construção cartográfica apresenta, igualmente, os eixos estruturantes da economia natalense e das suas vias irrigantes, no que se refere ao

consumo e à constituição de bairros de *status* que, em seu todo, compõem um movimento de embelezamento urbano. As informações obtidas pela pesquisa de campo confirmam esse recorte em que renda, capacidade de consumo, tamanho e fluxos dos estabelecimentos comerciais distinguem os espaços da “onda”, quando consumidos pelos visitantes, de forma passageira, ou pelas elites locais, de forma mais perene.

Além da elaboração desse conjunto de cartogramas, foi realizada uma pesquisa direta, na qual se verificou a distribuição do comércio e dos serviços ao longo da área de pesquisa, norteadas pelos eixos e vias irrigantes, o que resultou em uma carta geográfica<sup>5</sup> (APÊNDICE).

Em face do objeto de estudo proposto, entendeu-se que a sua análise deveria corresponder a um processo reflexivo e crítico que permitisse privilegiar o movimento, onde nada está acabado, ou seja, tudo se encontra em vias de transformação. Assim, são analisados os aspectos e identificadas as contradições que fazem parte da questão levantada, numa tentativa de compreensão da realidade concreta na qual ela se insere.

Partindo do pressuposto de que as cidades são espaços privilegiados do fazer turístico, fez-se necessário o levantamento do referencial teórico-conceitual em cuja abrangência inserem-se questões acerca do espaço urbano, do turismo e das políticas públicas e suas relações com a atividade turística. Esses aspectos do tema,

---

<sup>5</sup> Para tanto, foi utilizado um aparelho de GPS, que coletou pontos dos estabelecimentos citados. Foram coletados 156 pontos de diversos tipos de serviços, que posteriormente foram classificados segundo o CNAE e inseridos na base cartográfica. Foram utilizados a base cartográfica em escala cadastral do Plano Diretor de Natal (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL, 1994), e o mapeamento georreferenciado da Companhia de Águas e Esgotos do RN (CAERN), que possibilitou o ajuste de toda a base a uma só projeção e à escala adequada ao propósito do trabalho. A legenda adotada corresponde a uma adaptação da classificação CNAE-Fiscal do IBGE. Tal classificação abrange vários níveis hierárquicos com a finalidade de discriminar os estabelecimentos presentes no espaço urbano, conforme se verifica na legenda da citada carta.

que compõem as contigüidades cognitivas ou a complexidade a que está presa a investigação, são objeto de discussão nos capítulos subseqüentes.

## **2 BASES TEÓRICO-METODOLÓGICAS PARA A COMPREENSÃO DO OBJETO**

Considerando o objeto da pesquisa, cumpre destacar os elementos aqui postos como categorias fundamentais à sua compreensão: políticas públicas, turismo e reconfiguração do espaço urbano. Para que tal entendimento se efetive, torna-se necessária a discussão em torno do conceito de políticas públicas como eixo dos elementos apresentados.

Assim, este capítulo foi subdividido em quatro seções. Na primeira, discute-se e conceitua-se o elemento aglutinador da temática abordada: o espaço urbano. Em seguida, evidencia-se o relacionamento entre o turismo e as mudanças espaciais, trazendo para discussão alguns conceitos e a história da atividade. A terceira seção discute as políticas públicas e procura relacionar como os espaços urbanos têm sido objeto direto (e intencional) dessas intervenções. E, por fim, na quarta seção, descortina-se o cenário globalizado, dando realce à enorme fluidez que existe hoje nessas relações e redes. Já não é possível identificar espaços e fixá-los, com tanta certeza, nessa complexa dinâmica do capital mundial, na qual o turismo se apresenta como um dos fortes intervenientes nas mudanças espaciais, sobretudo na ação de recriar as cidades e torná-las mais bonitas e aprazíveis para o consumo.

## 2.1 O espaço urbano e sua apropriação pelo turismo: considerações conceituais e históricas

A discussão do processo de desenvolvimento sócio-espacial urbano passa pela observação das principais abordagens do tema, na busca de uma melhor compreensão deste, através da análise desse processo e conseqüente contribuição na direção da elucidação de conceitos.

A industrialização e o desenvolvimento capitalista trazem, no seu bojo, o crescimento extraordinário das grandes cidades na Europa e nos Estados Unidos e, com ele, problemas, até então desconhecidos, que requeriam uma resposta imediata. Esse quadro torna-se bastante nítido em fins do século XIX e início do século XX, quando ocorre uma forte migração do continente europeu para os Estados Unidos.

Velho (1987) aponta esses problemas como sendo responsáveis por algumas “patologias sociais”, tais como sub-habitação, delinqüência, marginalismo e choque cultural, além de problemas de planejamento urbano de modo geral. Em resposta a essa situação, a Sociologia Urbana toma corpo, sobretudo com cientistas da Escola de Chicago, que adotavam a abordagem ecológica como princípio, por priorizar a cidade e seu entorno. Seus principais expoentes foram Robert E. Park, seguido por E. Burgess e R. Mackenzie<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Burgess (1948), por exemplo, propôs um modelo no qual estruturava o tecido urbano em zonas concêntricas, colocando os negócios no centro da cidade, que, assim, seria o centro de um grande círculo, a partir do qual distribuía serviços nas áreas mais próximas, que seriam uma segunda camada do círculo, denominada Zona de Transição, para então chegar à terceira camada, formada pelos bairros residenciais periféricos, que “englobariam” uma ordem, onde se encontrariam residências de luxo, áreas suburbanas e cidades satélites. Ressalte-se que os círculos dialogariam entre si, atendendo à dinâmica das cidades, interpenetrando-se e completando-se, sem, contudo, perder de vista o caráter de segregação imposto pelo modelo. Para Mackenzie, mesmo em sua abordagem ecológica, a cidade se fazia em torno de relações sociais e econômicas, na distribuição e organização dos espaços e das classes que nestes habitavam, incorporando questões de ordem cultural, de localização e fundiária, no que se refere ao valor da terra urbana.

Nos anos de 1920, a Escola de Chicago dividiu-se em duas linhas de discussão, mencionadas adiante, com base em três pontos teóricos:

a eficácia da analogia biológica, o emprego de princípios darwinianos sociais para explicar o comportamento humano e a relegação de valores simbólicos ao campo da psicologia social por serem secundários para o primado da competição econômica (GOTTDIENER, 1997, p. 39).

Após a Segunda Grande Guerra, com a aceleração do processo de urbanização dos Estados Unidos e a metropolização, a Escola de Chicago apresenta uma nova explicação do urbano, sem, contudo, fugir às suas origens: “comunidade e meio ambiente”. Analisa o espaço urbano irradiado do centro da cidade, a partir de uma análise horizontal, abstrata, organicista, que negligencia os conflitos e contradições de classes sociais (VÉRAS, 2000, p. 31). Essas contradições e diferenciações são percebidas por Park (1987, p. 30) ao constatar a existência de uma competitividade no tecido intra-urbano:

Crescendo a cidade em população, as influências de simpatia, rivalidade e necessidade econômica, mais sutis, tendem a controlar a distribuição da população. Comércio e indústria buscam localizações vantajosas circundando-se de certas partes da população. Surgem quarteirões de residências elegantes, dos quais são excluídas as classes mais pobres em virtude do acrescido valor da terra.

Assim é que, ainda segundo Park (1987), dentro de cada área natural, a distribuição da população tende a assumir padrões típicos e definidos, voltados para os localismos. Isso conferiu às cidades uma apresentação de espaços diferenciados por classes sociais, seja no seu tecido interno entre bairros e zonas, ou mesmo no interior das referidas divisões.

A diversidade encontrada na cidade leva a uma necessidade de não só analisar o organismo urbano, mas também de considerar os seus habitantes como um componente dessa análise. Assim, verifica-se uma abordagem que complementa

a anterior, trazendo, para o debate do urbano, a visão dos indivíduos, ou a análise psicossocial.

Por já indicar características de desenvolvimento humano, a cidade é “um estado de espírito, um corpo de costume [...]” (PARK, 1987, p.26; BURGESS, 1948). É Wirth (1987), sociólogo especialmente urbano, egresso da Escola de Chicago, que desenvolve um segundo ponto de vista da referida escola, no artigo “O urbanismo como modo de vida”. Conforme as idéias defendidas por Wirth, a aglomeração urbana adquire três características: tamanho, densidade e heterogeneidade da população.

Já a economia marginalista, colaborando na produção de teorias sobre a cidade, sustenta que as concepções de localização urbana são resultados de tomada de deliberações entre agentes econômicos. Richardson (1973), com a sua “teoria da localização”, enfatiza que o espaço e a distância são pontos essenciais para se tomarem decisões quanto à distribuição da população e das empresas, pois a atividade econômica se localiza no espaço, e o transporte, associado à política e à tecnologia, constitui elemento fundamental nesse processo.

Diferentemente das cidades na Antiguidade e na Idade Média, quando, na maioria das vezes, a força de trabalho, que dava sustento à economia e a movia nessas sociedades, não fazia parte da aglomeração urbana, a cidade capitalista – mais do que simples fato demográfico ou ecológico – concentra os meios de produção e a força de trabalho. Nela há capital e proletariado, há produção e consumo (VÉRAS, 2000). Há, sobretudo, a terceirização e os serviços, e, nesse contexto, a liberdade de ocupar e de produzir faz parte da totalidade urbana dentro e fora da periferia, pois uma faz parte da outra. Nesse processo em que a cidade se estandardiza como mercadoria, a descentralização urbana constitui-se numa

espécie de contraponto, uma vez que o centro se distribui por locais de consumo. Nas cidades capitalistas, as aglomerações urbanas são resultantes da divisão social e territorial do trabalho no processo de acumulação capitalista.

Entretanto, o que deve ser aqui ressaltado é a busca pela superação de uma visão única na observação sobre as cidades. Conforme Véras (2000, p. 27),

[...] é impossível um consenso sobre o que venha a constituir-se o conceito de cidade, na medida em que esse debate envolve também uma discussão teórico-metodológica sobre os fundamentos das Ciências Sociais [...] a discussão sobre a cidade está impregnada dos componentes sociais, culturais e mesmo ideológicos que envolvem o fazer científico.

Borja e Castells (1996) registram que, nos últimos anos, tem-se verificado uma reinterpretação do conceito de cidade<sup>7</sup>, passando esta a se constituir no foco das ações, intervenções, atuações e articulações entre os diversos âmbitos da vida social, da sociedade civil e da iniciativa privada e, desse modo, junto às esferas do Estado.

Conforme evidenciam os autores citados, “a maioria das cidades introduz na dinâmica de seu cotidiano, uma gama de reivindicações passíveis de serem coordenadas por meio de espaços institucionalizados” (p.152). Assim, cidade e poder local assumem, gradativamente, em importante dimensão, o caráter de protagonistas. Uma constatação dessa perspectiva são as políticas voltadas para a atividade turística visando ao crescimento econômico.

---

<sup>7</sup> Essa redefinição considera que as funções das cidades estão em constante mudança. Para se compreender a cidade, devem ser analisadas suas transformações a partir de algo maior que ela mesma, ou seja, devem ser levadas em consideração, no seu estudo, as transformações e as relações da própria sociedade que nela se insere. Ela é um produto das relações humanas, transforma-se quando a sociedade se transforma e pode ser percebida de várias formas, de vários ângulos. Isso decorre do fato de ser, a cidade, a própria expressão da produção, ressaltando-se que, no sentido mais amplo, seria a obra que se materializa para permitir a produção e, no sentido restrito, lócus para a produção de bens e serviços. Sobre essa redefinição do conceito de cidade, podem ser consultados Carlos (1982) e Santos (1993).

Complementarmente, Machado (2000) compreende o espaço urbano como sendo o resultado de uma produção social, que traduz um movimento constante no fazer e refazer de mercadorias urbanas, produzidas e consumidas pelos agentes sujeitos desse processo.

O presente estudo contempla as escolas aqui apresentadas, pois à medida que a cidade cresce e se complexifica, seu espaço interno passa a acumular “rugosidades” que, por vezes, são resultantes da história local, e, outras vezes, decorrem de determinações externas. Natal é uma cidade que se afigura verdadeiramente como um repositório desses espaços, desde sua inserção na logística de apoio aos americanos durante a Segunda Guerra Mundial, até os dias atuais, com a expansão da atividade turística que vem produzindo novos espaços para consumos dos visitantes tanto de outras partes do Brasil como do exterior.

As escolas tiveram (e têm) sua importância por analisar as cidades em diferentes contextos históricos no seu processo evolutivo; entretanto, as médias e grandes cidades que se incorporam aos diversos circuitos/redes de produção passam a expressar essas análises, considerando a diversificação das relações de poder que se estabeleceram na hierarquia dessas múltiplas redes e circuitos.

Essa hierarquia que tece redes decorre da forte dinâmica de alguns espaços urbanos que apresentam aceleradas transformações no seu interior. Essa dinamicidade é explicada por um refazer constante do arranjo sócio-econômico-espacial da cidade, caracterizado por um deslocamento de atividades e pela migração interna de sua população num processo de valorização/desvalorização do solo.

O espaço urbano representa, portanto, a construção coletiva da sociedade num processo cumulativo de sua cultura, sua economia, seus sonhos e

suas realizações, ou seja, a expressão da condição humana. As várias feições dessa condição apresentam-se de forma espacializada, cuja arquitetura e distribuição de serviços determinam a classe socioeconômica dos moradores nos diferentes espaços.

Assim, a construção desse espaço urbano é resultado de entendimento com a sociedade, mas também, e principalmente, de imposições do poder econômico no contexto da relação público e privado, cuja realização se dá através da implementação de ações e políticas públicas que vão de encontro a interesses majoritários.

O desenvolvimento urbano não deve ser entendido apenas como modernização do tecido urbano, nem, unicamente, como processo de expansão ou crescimento da cidade. Desenvolvimento urbano, na verdade, deve significar o desenvolvimento socioespacial da (e na) cidade, expressando-se através de uma maior justiça social e crescente qualidade de vida, sem que, inclusive, se percam de vista as necessidades das gerações futuras.

O desenvolvimento socioespacial urbano é visto como um processo voltado para as estruturas sociais e econômicas de um determinado país, ou de uma determinada área geográfica, levando em conta cada realidade, considerada na perspectiva de sua autonomia, igualdade e justiça social. Trata-se de uma visão que rompe com o conceito hegemônico de desenvolvimento, normalmente entendido apenas como “desenvolvimento econômico” (SOUZA, 1995; 1996b).

Todo espaço é produzido socialmente, processo que ocorre concomitantemente à produção dos bens materiais essenciais. Dessa forma, o espaço é visto como produto social que resulta “do trabalho dos homens no seio das relações que eles estabelecem entre si e com a natureza” (TRINDADE JÚNIOR,

1997, p. 5-6); é, portanto, o produto das relações fundamentadas na divisão social do trabalho, acentuada, sobretudo, no espaço urbano.

O uso da palavra “espaço”, na visão de Corrêa (1995, p. 15), está “associado indiscriminadamente a diferentes escalas, global, continental, regional, da cidade, do bairro, da casa e de um cômodo no seu interior”. Isso significa que o homem constrói o seu próprio espaço, podendo ocorrer de forma restrita ou de forma ampla, dependendo da escala em que esse espaço tenha sido produzido. No entanto, o espaço não pode ser visto como algo banal, mas como algo importante para a sociedade, pois é nele que ocorrem todas as relações sociais empreendidas pelo homem.

Gottdiener (1997, p. 126), fundamentado nas teorias de Lefebvre, enfatiza:

[...] o espaço não pode ser reduzido apenas a uma localização ou às relações sociais da posse da propriedade, mas o espaço é, para ele, uma localização física, uma peça de bem imóvel e ao mesmo tempo o local existencial e uma expressão mental. O espaço é [...] o local geográfico da ação e a possibilidade social de engajar-se na ação.

Lefebvre (1976) reforça que o espaço tem uma importância fundamental para a sociedade, pois é nele que ocorrem os processos que produzem, reproduzem e transformam as sociedades.

Como se pode perceber, o espaço não é estático, mas dinâmico, e essa dinamicidade social lhe é inerente, pois cada sociedade produz seu espaço refletindo a sua própria imagem. Essa dinâmica do espaço lhe assegura, antes de tudo,

a tendência a reproduzir a estrutura global que lhe deu origem, ao mesmo tempo em que se impõe a essa reprodução social como uma mediação indispensável que às vezes altera o objetivo inicial ou lhe imprime uma orientação particular (SANTOS, 1978, p. 149).

Como reflexo e condicionante da sociedade, o espaço, naturalmente, não constitui algo uniforme, mas fragmentado e articulado. À proporção que a sociedade se transforma, ocorrem, portanto, transformações no espaço. Trindade Júnior (1997, p. 6) reforça essa afirmativa, quando diz que o espaço é “uma dimensão da sociedade, sendo aquele um produto desta, mas também um meio e uma condição necessária para que suas relações existam e se perpetuem”.

O espaço urbano, como produto social, por efeito, apresenta as mesmas características já analisadas sobre o espaço, quando constitui, a um só tempo, reflexo e condicionante da sociedade e também se apresenta fragmentado e articulado. Mesmo assim, outros momentos de apreensão desse espaço urbano podem ser também estudados, conforme destaca Corrêa (1997a), que procura explicá-los de forma detalhada.

Para o referido autor, o espaço urbano surge, num primeiro momento, como um espaço fragmentado. Tal fato ocorre em virtude de este se encontrar caracterizado por um complexo de usos diferenciados da terra justapostos entre si. É a fragmentação como resultado da “ação dos diversos agentes modeladores que produzem e consomem o espaço urbano”. Dessa forma, esses agentes, através das suas ações, “produzem os diferentes fragmentos que compõem o mosaico urbano” (CORRÊA, 1997a, p.146).

Num segundo momento, além de fragmentado, o espaço urbano se encontra simultaneamente articulado, uma vez que as diversas partes que compõem a cidade mantêm relações de maior ou de menor intensidade entre si. O núcleo central do foco da articulação realiza, além de outras funções, aquelas relacionadas com a gestão das atividades urbanas<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Para Santos (1991), as funções das cidades vão para além do seu espaço urbano, visto que é nas cidades, independentemente da sua complexidade, que se encontra a gerência do processo

O espaço urbano é um reflexo da sociedade, e este se constitui no terceiro momento de sua apreensão. Ele é um reflexo social, pois o espaço da cidade capitalista, ainda na visão de Corrêa, encontra-se “dividido em áreas residenciais que tendem à segregação, refletindo a complexa estrutura social em classes, estrutura essa, própria do capitalismo” (CORRÊA, 1997a, p. 148).

Entretanto, deve-se salientar que o espaço urbano se constitui num reflexo social dentro de um contexto histórico, pois as ações que nele o homem realiza ocorrem tanto no presente como no passado, e essas ações do passado imprimem suas marcas nas formas espaciais do presente. Como argumenta Santos (1978, p. 122),

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de forma que se apresentam [...] por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas das relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções.

Nesse sentido, o espaço urbano caracteriza-se por constituir um “reflexo de uma seqüência de formas espaciais que coexistem lado a lado, cada uma sendo obrigatória de um dado momento” (CORRÊA, 1997a, p. 148).

Num quarto momento de apreensão, o espaço urbano apresenta-se como um condicionante da sociedade (CORRÊA, 1997a), o que pode ser observado “através de suas formas espaciais que desempenham um papel de significativa importância na reprodução das condições de produção e das relações sociais” (TRINDADE JÚNIOR, 1997, p. 7).

---

produtivo: para elas, o campo produz em maior ou menor escala, e delas recebe insumos e outras mercadorias necessárias à produção de alimentos e outros gêneros.

Além de fragmentado, articulado, reflexo e condicionalmente social, aspectos considerados como os principais momentos de apreensão, o espaço urbano é também um campo simbólico – através de monumentos, lugares, ruas especiais, praças, ares de lazer, favelas, entre outros –, que tem significados que variam segundo classes e grupos etários e étnicos. Este constitui o quinto momento de sua apreensão.

O espaço urbano, assim, é também o cenário e objeto de lutas sociais como expressão do direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos. A cidade converte-se, então, num campo de lutas sociais. Este é o sexto momento de apreensão do espaço urbano (LEFEBVRE, 1991).

Essa descrição dos momentos de apreensão do espaço urbano permite a verificação da dinamicidade e das transformações existentes no seu interior, reflexo das características da sociedade.

Com essa visão, percebe-se o constante processo de expansão do espaço urbano, uma vez que as cidades convivem com uma dinâmica de mutação que compõe com a complexidade, cada vez maior, imposta ou determinada pelo desdobramento das relações capitalistas, que, por sua vez, têm o seu processo de expansão na divisão do trabalho.

Singer (1977) mostra como a aglomeração urbana condiciona uma grande expansão da divisão social do trabalho, estando ela manifestada em vários níveis dentro do espaço urbano. A necessidade premente de cada vez mais intensificar a divisão social do trabalho, base para o desenvolvimento do capital, dará à cidade o lócus desse processo de intensificação, a direção da organização e a produção do espaço para a acumulação.

Esse caráter de “centro” remonta às grandes cidades da Antiguidade como Atenas, Roma e Constantinopla, cuja marca era o poder, o comando, a superioridade. Ao referir-se a Roma, por exemplo, Castells (1983, p. 20) chama a atenção para o fato de que “ao penetrar [...] em outras civilizações, esta toma a forma de uma colonização urbana [...]. A cidade, portanto, não é um lócus de produção, mas de gestão e de domínio”.

Passando pelas cidades da Idade Média, cuja baliza principal era a proteção que seus muros garantiam aos mercadores e suas mercadorias, a sua evolução só ocorre com o surgimento do capitalismo no que lentamente passa a engendrar o ideário que desenhará fortemente a cidade moderna (SPOSITO, 1988). Como afirma Lefebvre (1991, p. 4):

Nesses centros, prospera o artesanato, produção bem distinta da agricultura. As cidades apóiam as comunidades camponesas e a libertação dos camponeses, não sem se aproveitarem disso em seu próprio benefício. Em suma, são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as obras (obras de arte, monumentos). A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca.

Nessa mesma perspectiva, acrescenta Castells (1983, p. 22):

[...] a constituição da mercadoria como engrenagem de base do sistema econômico, a divisão técnica e social do trabalho, a diversificação dos interesses econômicos e sociais sobre um espaço mais vasto, a homogeneização do sistema institucional, ocasionam a irrupção da conjunção de uma forma espacial, a cidade, e da esfera de domínio social de uma classe específica, a burguesia. A difusão urbana equivale exatamente à perda do particularismo ecológico e cultural da cidade.

Com efeito, a cidade desempenha um papel fundamental no processo:

Assume a forma de comando espacial: de um lado, articulando a divisão espacial do trabalho através da articulação não só da rede urbana, mas também determinando o papel do campo no processo geral de produção espacial, e de outro, possibilitando, com essa produção espacial geral, as condições gerais necessárias ao desenvolvimento do processo de produção capitalista (CARLOS, 1982, p. 107).

A cidade, portanto, deve ser pensada como produtora e produto do movimento criado pelo desenvolvimento das relações capitalistas de produção. Nesse sentido, os intensos processos de urbanização são reflexos de acumulação e concentração do capital.

A cidade deve ser vista como um espaço em constante transformação, principalmente pelo ritmo acelerado do crescimento nas últimas décadas, fenômeno que ocorre com maior intensidade nos países pobres ou em crescimento, em face dos seus processos de industrialização tardia, concomitantemente à saída das populações camponesas do meio rural. Tal fenômeno resultou em um forte processo de metropolização nos últimos anos, fato que já ocorrera em meados do século XIX e início do século XX, sobretudo no continente europeu, onde as grandes cidades já se encontravam em um processo de crescimento bem mais lento do que nas grandes cidades do mundo subdesenvolvido.

Embora os contingentes populacionais que continuam alimentando esse crescimento possuam uma magnitude considerável quando se fala em números, é no aspecto qualitativo que essas transformações se refletirão de forma mais intensa, uma vez que o crescimento das cidades dos países ricos não impõe, às suas populações, problemas econômicos e sociais tão graves quanto aqueles ocorridos nas cidades do mundo pobre ou nos países em desenvolvimento.

Esse processo de produção do espaço urbano reverte-se em constantes modificações na estrutura interna da cidade, transformando-a, seja porque o uso do

solo se modifica no decorrer do seu crescimento espacial, seja porque os novos atributos locacionais são distribuídos pelo espaço urbano durante esse processo de constante reestruturação. Nesse contexto, o turismo, como atividade econômica que tem o seu usufruto nos fatores de localização e na plasticidade da paisagem (MENEZES, 2002), constitui-se no novo que, ao se apropriar do espaço, passa então a interferir em aspectos que vão da infra-estrutura ao modo de viver das populações receptoras. Assim sendo, entende Castrogiovanni (2000, p. 23):

A ordenação urbana compreende o processo de organização dos elementos que compõem o espaço urbano de acordo com o estabelecimento de relações de ordem, com base na construção de uma hierarquia de valores, no caso, com o objetivo de facilitar o desenvolvimento das atividades turísticas.

Há de se considerar que a produção dos territórios<sup>9</sup> pelo turismo é intermediada por diversas formas de consumo, das quais fazem parte os meios de transporte, as hospedagens e a reestruturação de pontos comerciais vinculados ao ramo alimentício, assim como os setores de agenciamento dessa atividade, os serviços bancários e, de um modo geral, o comércio de bens de consumo.

Como atividade econômica produtiva organizada, o turismo surge utilizando-se da geração de infra-estruturas direcionadas ao uso passivo dos territórios. Entretanto, gradativamente, esse uso foi assumindo novos direcionamentos, tornando-se, assim, um agente condicionador de produção de espaços. A lógica de apropriação dos espaços é marcada e demarcada por alterações na estrutura socioeconômica como fator de desenvolvimento, cujo significado oscila entre o que se perde (aqui entendido como descaracterização/

---

<sup>9</sup> Com base em Santos (1997b), o conceito de território aqui mencionado corresponde a frações funcionais do espaço, apropriado por determinados atores sociais num determinado momento histórico. Nesse contexto, Knafou (1996) explica o processo de transformação de espaços em territórios turísticos como sendo uma readequação desse espaço em uma outra funcionalização.

desapropriação de identidades) e o que se ganha (a exemplo das ampliações realizadas por novos empreendimentos, principalmente na infra-estrutura, exigidas pela atividade turística).

Desse modo, o consumo dos territórios pelo turismo supõe o consumo de um conjunto de bens e serviços, expressos pelo “fazer turístico” como uma prática que envolve objetos e ações. Nesse sentido, Castrogiovanni (2000, p. 24) afirma:

O capitalismo produziu um tipo de espaço, um espaço instrumental, aquele da reprodução das relações de produção. O espaço capitalista é um mundo de interesses que nem sempre representa a maioria. Ele é dinâmico e nem sempre respeita o movimento do capital. Com o processo de globalização, o espaço cada vez mais se manifesta como um produto fundamental para expansão do processo capitalista. Cada vez mais ele é visto como mercadoria e, portanto, participa das trocas [...] O território, ou seja, o espaço apropriado por um determinado grupo, possui um valor relativo. O valor de consumo do território inserido no espaço atende às tendências do mercado e nem sempre às necessidades sociais.

Tal processo pode ser entendido como a forma que um país, uma região, ou mesmo uma cidade encontram para impulsionar o seu desenvolvimento.

Considerando que este estudo se complementa com temas referentes às políticas públicas inseridas no contexto do desenvolvimento social urbano voltado para o turismo em Natal, a elucidação de elementos conceituais se faz necessária para a compreensão do objeto de estudo. Assim, inicia-se uma discussão sobre os significados da atividade turística no mundo contemporâneo e, na perspectiva de uma análise espacial, observam-se suas possibilidades e seus limites evidenciando-se o processo de desenvolvimento com suas implicações.

## **2.2 Entre “miragens e milagres”<sup>10</sup>: os significados da atividade turística no mundo contemporâneo**

Para uma melhor compreensão das mudanças espaciais urbanas, é necessário sistematizar os fundamentos conceituais do turismo, considerando a magnitude desse fenômeno e a dinamização do local onde ele se desenvolve.

A partir da Segunda Guerra Mundial, com o fordismo e o crescimento do padrão de consumo, o turismo tornou-se relevante para a economia mundial, deixando de usufruir passivamente do espaço e tornando-se um condicionante no processo de produção deste.

Depois de passar um longo período de crescimento econômico, denominado por Hobsbawm (1995) e outros de “idade de ouro” – que durou da Segunda Guerra Mundial até o final da década de 60, período em que houve grande ampliação das forças produtivas –, o capitalismo passa a ter de conviver com alguns elementos que são sinais evidentes do esgotamento dessa fase de expansão. De modo mais preciso, instala-se uma forte recessão que põe fim ao intenso processo de crescimento econômico anterior e que se materializa na contração dos investimentos, no lento crescimento e mesmo na queda de produtividade, ou ainda, na redução do ritmo da atividade econômica e na diminuição dos níveis de emprego.

Para fazer frente a essas adversidades, passou a ter lugar um conjunto de iniciativas que objetivava superar a crise. Naquele momento, tornava-se imperativo buscar alternativas capazes de reencaminhar o sistema. A partir de então, verificou-se a ocorrência daquilo que convencionalmente se denominou reestruturação produtiva.

---

<sup>10</sup> Expressão usada por Lipietz (1988), como parte do título de livro.

A crise do fordismo, iniciada nos anos 1960, trouxe alternativas que valorizaram as forças integradoras do capitalismo. O turismo responde a essa integração pela facilidade em amalgamar espaços sem necessariamente requerer uma coesão social. Nesse contexto, a extensão da atividade do turismo, que até então apresentava uma dinâmica lenta, aponta para tradicionais pólos turísticos até o final dos anos de 1960 e início da década de 1970, denotando, assim, um leque de opções limitado. Entretanto, em meados das décadas de 1970/1980, o turismo avança em direção a países e regiões que não faziam parte daquele circuito já estabelecido.

A expansão da atividade em escala mundializada e a sua organização impôs a necessidade de tratá-la como um novo campo das ciências humanas e sociais. Para tanto, se fazia necessário sistematizar conceitos e discutir a complexidade da atividade, que se diferencia em face da sua extensividade e intensividade.

São forjados, então, os primeiros conceitos de turismo, que, como se verá, não são bem delimitados, nem tampouco consensuais. Com o objetivo de padronizar a definição de turismo, a Organização Mundial do Turismo (OMT, 1978) afirma ser este “[...] o deslocamento para fora do local de residência, por período superior a vinte e quatro horas e inferior a sessenta dias motivado por razões não econômicas”.

Ao fazer uma tentativa de ampliação do conceito de turismo, a Organização das Nações Unidas (ONU) assim o definiu:

[...] uma atividade humana intencional que serve como meio de comunicação e como elo de interação entre povos, tanto dentro de um mesmo país como fora dos limites geográficos dos países. Envolve o deslocamento temporário de pessoas para outra região, país ou continente, visando a satisfação de necessidades outras que não o exercício de uma função remunerada. Para o país receptor, o

turismo é uma indústria cujos produtos são consumidos no local formando exportações invisíveis. Os benefícios originários deste fenômeno podem ser verificados na vida econômica, política, cultural e psicossociológica da comunidade (WAHAB, 1991, p. 26).

Trata-se de conceitos que tentam sistematizar a complexidade que envolve o tema; entretanto, no meio acadêmico, tal conceituação passa a ser discutida por estudiosos como Torre (1992, p. 26), que apresenta a seguinte definição de turismo:

[...] é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa ou remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Já Coriolano (1998, p. 29) o conceitua como uma “... forma mais elitizada de lazer, ou seja, uma modalidade do uso do tempo livre que exige viagens, deslocamentos, infra-estrutura urbana e de serviços, transportes e hotéis”. Constitui-se, portanto, em um modo de vida com implicações diretas na dinâmica social.

Sabe-se que a grande maioria desses estudiosos considera o turismo fenômeno econômico gerador de rendas; tal atividade, no entanto, parece ir além desse fato. Como afirma Almeida (1996, p.185):

O turismo se configura como um processo de produção de um complexo de imagens, atores e territórios para que a exploração possa ser efetivada. O turismo ao contrário do que se pensa, não é somente consequência natural dos desenvolvimentos tecnológicos de transporte de massa, das comunicações. É também, mais uma forma de exploração planejada, uma estratégia de dominação sobre os países subdesenvolvidos, porém ainda ricos de ecossistemas naturais de interesse turístico.

A citação acima denota a diversidade que se verifica não só nas opiniões dos estudiosos do turismo, mas, sobretudo, nos entendimentos sobre como a

atividade vem se desenvolvendo nos mais diversos lugares do mundo, envolta em uma complexidade que permite extensas análises, sob óticas diversas.

Sendo o turismo um elemento transformador de espaços e um produtor de territórios, sobretudo nas áreas urbanas, é necessário refletir sobre a complexa rede de relações que o produz e é produzida pelo seu surgimento e desenvolvimento. Nesse processo de refazer espaços turísticos, o Estado atua como protagonista na estruturação da atividade e se torna um poderoso indutor de investimentos privados. Em Natal, o crescimento da atividade turística, nos últimos anos, foi capaz de não só produzir espaços turistificados para o visitante, mas refazer espaços intra-urbanos já existentes, que são um reflexo direto da incorporação do turismo à economia local.

As diversas conceituações de turismo não esgotam a complexidade dos elementos que o compõem, bem como não traduzem a real grandeza desse fenômeno.

O crescimento que a atividade turística experimentou nas últimas décadas do século XX levou ao que Cazes (1996, p. 79) denominou “expansão da [...] arena concorrencial do turismo”, estendendo a alguns países periféricos a complexa rede de serviços envolvidos na atividade. Na esteira dessa expansão, o Brasil se apresenta como um desses novos espaços e o poder público assume um discurso de desenvolvimento através do turismo e a função de mediador dos conflitos gerados no setor, considerando a complexidade de atores nele envolvidos.

Num cenário de economia global em que há enfraquecimento do poder do Estado, crescimento de redes transnacionais e unificação de mercados, respondendo a uma tendência de capitalismo mundial, o turismo<sup>11</sup> tem-se traduzido

---

<sup>11</sup> A importância econômica do turismo, seja ele em escala nacional ou global, fica evidente ao se observar que, em 1998, dos US\$ 6,7 bilhões das exportações mundiais, o turismo respondeu com

como fonte de expansão desse capital, vindo a consolidar-se nas mais diferentes instâncias através do consumo e da produção de espaços, situando-se, na atualidade, entre os três maiores produtos geradores de riqueza (RODRIGUES, 1997).

Em face dessa expansão da atividade em escala mundial, é possível observar uma tendência das empresas de turismo a se tornarem cada vez mais especializadas. Nessa perspectiva, a competitividade dos mercados bem como as exigências da demanda têm promovido uma reestruturação da atividade, gestando uma clientela específica em torno de produtos segmentados e alternativas bem diversificadas. Nesse contexto, a globalização traduz

[...] a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa (GIDDENS, 1991, p.69).

Não restam dúvidas quanto à expansão intensiva (por aporte de capitais) e extensiva (por alcance espacial) da atividade turística, em um cenário de muitos atores e muitos atos, ou ações.

Isso ocorre concomitantemente ao processo de internacionalização econômica e de tecnização dos transportes e das comunicações, que rompe definitivamente o isolamento geográfico das sociedades e urbaniza o modo de vida, através da generalização das cidades e das metrópoles e a mundialização de

---

7,9% (WTO apud CASIMIRO FILHO, 2002). O mesmo autor mostra dados da potencialidade que a atividade tem na geração de postos de trabalho, apontando que, em 1996, o segmento do turismo contava com 265 milhões de pessoas, ou 10% do total de empregos no mundo. Conforme Cassimiro Filho (2002, p. 15), a receita gerada pela atividade turística cresceu 332% entre 1980 e 1999, gerando US\$ 455 bilhões para as economias dos países em que ela ocorre de forma sistematizada. Assim, o turismo consubstancia uma poderosa atividade que movimenta, em nível mundial, expressivas cifras.

relações políticas e econômicas, ultrapassando fronteiras nacionais numa tendência de padronização global.

Por outro lado, não devemos entender a globalização como algo uniforme. Existe uma exclusão que se dá em duas vertentes<sup>12</sup>. A primeira, de forma mais genérica e ampla, é apontada por Araújo (2000, p. 270): “[...] esse processo é seletivo. Ele exclui lugares, países, continentes[ ...]”. Isso vem ocorrendo, sobretudo, quando pensamos na atividade turística, que elege suas vedetes e as produz. Algumas regiões e/ou cidades são alçadas todos os anos aos circuitos do turismo mundial. No caso do Brasil, tal fato se torna emblemático a partir dos anos 80, com novos locais, sobretudo cidades, entrando na disputa pelos crescentes fluxos de visitantes. Reforça tal situação, a chegada de grandes corporações empresariais que atuam nos diversos setores de atividade - hotelaria, lazer, alimentação, agenciamento – ou em outros serviços com ela relacionados direta ou indiretamente.

A segunda vertente dessa exclusão se dá em um âmbito mais individual, mais reduzido, porém tão “contudente” quanto o primeiro. Discorrendo sobre tal aspecto, Valença (2002, p. 312) destaca os trabalhadores “[...] sem emprego e ajuda do Estado [...]”. Alguns teóricos que discutem o turismo afirmam que, na fase de instalação, as relações estabelecidas entre a atividade e os habitantes locais têm se construído em meio a contradições, sobretudo, àquelas relacionadas com o mercado

---

<sup>12</sup> Embora venha sendo bastante discutida e seja discutível, a base da globalização econômica constitui-se em um conjunto de elementos que divergem em parte no que se refere aos seus reflexos para a questão do desenvolvimento em suas múltiplas escalas. Neste contexto, não se configura como modelo único; o desenvolvimento sustentável, o desenvolvimento local e o desenvolvimento humano incorporam outras dimensões que não se esgotam aqui. Conforme Coriolano (1998), no Brasil, a discussão sobre o desenvolvimento local foi resgatada na década de 80, no âmbito do debate sobre a descentralização e a reforma do Estado, traduzindo-se como uma proposta defendida pelos organismos supranacionais que balizam a economia dos países pobres e por entidades da sociedade civil, em resposta às suas preocupações tanto com a qualidade de vida quanto com as questões relacionadas com a cidadania. Ressalte-se que o processo de redemocratização do país, e com isso da descentralização do poder, também, em muito, influenciou a necessidade de dinamizar as atividades econômicas locais, bem como buscar uma melhor distribuição de riqueza e renda, como forma de atender aos efeitos desencadeados pela globalização, entre os quais se incluem: o aumento do desemprego, a carência de políticas sociais, a deterioração da qualidade de vida, entre outros.

de trabalho gerado pela atividade. Constrói-se um círculo que se retroalimenta da seguinte forma: ao se instalar, a atividade necessita de mão-de-obra pronta e qualificada para ser imediatamente absorvida; entretanto, tem-se deparado com uma força de trabalho que sequer dispõe de escolaridade mínima, o que constitui um obstáculo ao acesso aos postos de trabalho mais bem remunerados. Esses trabalhadores não têm disponibilidade nos seus orçamentos familiares para o custeio de sua capacitação, permanecendo na informalidade ou naqueles postos que apresentam baixos níveis de exigência profissional e salarial.

Ao analisar tal situação, Lefebvre (1999) entende que são criadas novas bases materiais, ocasionadas e ditadas pela rapidez que tem movido o desempenho de atividades em toda a estrutura social. Assim, reportando-se a Marx, Lefebvre (1999, p. 176) diz:

A reprodução das relações de produção implica tanto a extensão quanto a ampliação do modo de produção e de sua base material. Portanto o capitalismo, por um lado, se estendeu ao mundo inteiro, subordinando a si as forças produtivas antecedentes e transformando-as para seu uso. Por outro, o capitalismo constituiu novos setores de produção e conseqüentemente de exploração e de dominação; entre esses setores, citam-se: o lazer, a vida cotidiana, o conhecimento e a arte, a urbanização, enfim [...].

Para o autor, o resultado desse duplo processo é que o capitalismo se manteve estendendo-se ao espaço inteiro, dos países por ele considerados limitados – a exemplo da Inglaterra, de alguns de parte do continente europeu e, depois, da América do Norte –, e conquistando o globo. Após ter constituído o mercado mundial, o capitalismo obteve sucessos notáveis traduzidos pela criação do lazer, do turismo, ou seja, promoveu uma expansão/um avanço do capital ao transformar cada vez mais o imaterial em mercadoria.

Instala-se, assim, um fenômeno de grande importância, o qual se manifesta como uma tendência resultante da generalização do modelo de consumo – a desregionalização dos circuitos espaciais de produção –, impedindo a existência da relação direta entre a produção de determinada região e o modelo de consumo que ela segue. Reafirma-se, assim, a pouca importância que os lugares têm quando desconectados dessas redes e fluxos de consumo sejam esses produtivos ou imateriais, ou mesmo quando alimentados pela fetichização das mercadorias e dos lugares como grifes e, portanto, como mercadorias também.

Com o nível de sofisticação tecnológica que elimina as distâncias e os obstáculos territoriais, fica mais evidente a capacidade de o modelo de consumo configurar definitivamente os destinos dos povos, uma vez que, nos países de industrialização recente, os sistemas que desregionalizam o consumo ganham tanto espaço quanto nos países de capitalismo avançado (LEFEBVRE, 1999).

Nesse sentido, a base de sustentação, realização e divulgação do modelo de consumo e de produção deixa de ter o seu território regional definido, passando a prevalecer os circuitos espaciais de produção. Estes se apóiam em avançados meios tecnológicos que se organizam além das fronteiras regionais, visando inserir-se na economia global ou mundial. Seus legítimos representantes são as corporações transnacionais que operam, agenciam, fazem locações, alimentam, hospedam e transportam.

É nesse contexto que o turismo de massa desponta como atividade econômica, ou como mais uma resposta à busca do sistema capitalista mundial por situações novas que venham incrementar a sua reprodução, apresentando-se como uma opção viável ao atendimento desse objetivo. A atividade tem-se consolidado em nível mundial como uma das maiores geradoras de riquezas, contribuindo para a

produção de espaços “novos”, independentemente da sua localização geográfica no globo. Mostra-se, no entanto, seletiva ao “eleger” lugares para sua instalação, o que favorece a mundialização do capital (CHESNAIS, 1998)<sup>13</sup>. O turismo, assim, traduz sua importância na busca da mobilidade otimizada no uso do tempo livre, dos serviços, da infra-estrutura e do espaço.

Desse modo, a necessidade que o capital apresenta de expandir-se gera novas necessidades e cria novas mercadorias e, por conseguinte, novas atividades econômicas. A mundialização afigura-se como mais uma fase do desenvolvimento do modo de produção capitalista, incluindo-se aí as transformações das relações sociais que levaram às conquistas dos trabalhadores urbanos em termos de redução da jornada de trabalho, de descanso semanal remunerado e férias, além das tecnologias de dominação e dos meios de transporte.

A intensificação do processo de terceirização da economia, em particular, nas áreas urbanas, com ênfase nos serviços dos setores formal ou informal, tem viabilizado caminhos pelos quais a atividade turística procura se reproduzir como parte integrante do desenvolvimento capitalista, independentemente da localização geográfica ou da sua condição em relação ao capital.

Entretanto, existem outros tantos fatores explicativos do desenvolvimento do turismo relacionados com o intenso processo de urbanização recente no contexto nacional. Entre eles, podemos citar: os investimentos públicos em infra-estrutura, o aumento da renda *per capita*, o desenvolvimento dos transportes, a evolução dos sistemas de comunicação, o desenvolvimento de ampla rede de serviços ligados ao turismo, a redução da jornada de trabalho, o calendário de eventos, o *marketing*

---

<sup>13</sup> Embora o termo “mundialização” seja encontrado na literatura europeia (principalmente francesa), associado constantemente aos processos econômicos e ao caráter de universalidade, representado pelas mudanças das relações sociais planetárias que atraem discursos paradoxais as novas realidades, Benko (1999) oferece importante contribuição ao termo.

(através da divulgação dos destinos turísticos por intermédio de campanhas promocionais, nas quais os lugares são expostos ao mercado e vendidos como grife), os modismos e tantos outros fatores que favorecem a demanda turística e influenciam a dinâmica do setor, trazendo, ao debate, o “local” como palco privilegiado no desenvolvimento da atividade turística.

Coriolano (1998) aponta para uma primeira vertente da valorização local, no debate sobre o desenvolvimento, e ainda comenta sua recente incorporação. Por não ter uma tradição consolidada nas políticas de desenvolvimento, a escala “local” encontra muitas resistências históricas e institucionais no Brasil. Apesar de todo o debate existente entre o global e o local no país, observa-se que o conceito de “local” ainda se encontra muito relacionado com o poder instituído politicamente, sendo esse aparato institucional o canal de chegada às comunidades; entretanto, ao se olhar a realidade do país, verifica-se que poucos são os entes federativos que possuem essa capacidade de organização e mobilização de suas bases locais e de promoção de auto-sustentabilidade. Superar o paradigma centralizador do Estado nacional brasileiro parece ser um caminho longo a se percorrer, uma vez que os poderes locais ainda carecem de fortalecimento e instrumentalização. Isso tem-se refletido, sobremaneira, na implementação de políticas públicas voltadas para o turismo, uma vez que a maior parte dos estados e municípios não possui institucionalidade forte no tratamento da temática, deixando-a ao sabor das políticas implementadas pelo Governo Federal. A título de exemplo, podem ser citados o Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE) e o atual Programa de Regionalização do Turismo, implementados pelo Banco do Nordeste do Brasil e pela Fundação Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), respectivamente.

Coriolano (1998) lembra ainda que, por muito tempo, o modelo econômico brasileiro foi pautado em intervenções macroeconômicas de cujos benefícios certas regiões tornaram-se isentas por se encontrarem distantes dos centros urbanos dinamizados. O mesmo se verificou nas políticas de turismo, que privilegiaram aqueles locais onde a resposta ao capital privado era mais imediata, concentrando maior infra-estrutura em determinadas cidades do país com tradição na atividade e relegando a plano secundário locais que, embora possuidores de potencialidades, careciam de investimentos mais pesados para responder à racional visão de lucro que os empreendedores da iniciativa privada demandavam.

Esse processo foi agravado pelas lacunas deixadas pelas políticas de desenvolvimento em nível estadual e federal, desde o desmonte do sistema de planejamento do país, apesar da importância regional das ações desenvolvidas pelo Fundo de Investimento do Nordeste (FINOR), vinculado à então Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), que teve seu investimento fortemente concentrado espacial e setorialmente. Dessa esfera também constam as falhas de competência das políticas públicas, cujas ações supõem a inter-relação de atores, tanto públicos quanto privados, e seus diversos interesses e características.

Uma outra vertente do debate sobre desenvolvimento reside nas propostas de desenvolvimento sustentado, o que implica, para o turismo, que a atividade seja desenvolvida respeitando a cultura local, o meio ambiente e o lugar. Para Ruschmann (1997, p. 37),

Os impactos do desenvolvimento turístico sobre o patrimônio natural e cultural são percebidos local, regional, nacional e internacionalmente. A intensidade dos impactos, tanto positivos como negativos, pode apresentar-se nesses diferentes níveis. Em alguns casos, os impactos não são relevantes e, em outros, comprometem as condições de vida ou a atratividade das localidades turísticas.

Tomando por base o turismo como elemento de discussão, cumpre dizer que, no clima de incerteza e desafio imposto pela contemporaneidade, essa atividade se apresenta como mais uma possibilidade de desenvolvimento no imenso jogo de relações no que tange ao funcionamento das sociedades.

Entretanto, por tratar-se de uma atividade que responde a uma tendência de capitalismo mundial – marcada pela globalização –, o turismo tem-se traduzido também como fonte de expansão desse sistema, consolidando-o nas mais diferentes instâncias, através do consumo e da produção de espaços. E mais: tem respondido de forma bastante satisfatória aos agentes/atores nele envolvidos, seja pela sua capacidade de reproduzir de forma ampliada o capital, seja pelo poder de “renovar” o discurso do desenvolvimento e da sustentabilidade e, até mesmo, da inclusão das populações locais e do efeito econômico da atividade.

Embora o efeito multiplicador seja algo real, não é possível afirmar que aconteça da mesma forma e com a mesma intensidade em todos os locais. Para que se verifiquem tais diferenciações, é necessário um “olhar” para o passado do lugar e para as relações sociais que nele existiam. Tal fato fica evidenciado por Ruschmann (1997), quando estabelece a relação entre o turismo e o lugar ou entre o turista e o habitante do lugar.

A autora aponta cinco fases que se estabelecem na instalação da atividade. Na fase inicial, existe euforia: as pessoas se entusiasmam com o desenvolvimento do turismo e as oportunidades, que são abundantes e aumentam com o crescimento do fluxo. Na segunda, predomina a apatia: na medida em que a atividade cresce, o visitante passa a ser considerado como um “meio” na obtenção de lucro fácil, tornando os contatos mais formais. Na terceira, ocorre a saturação: a atividade já não consegue mais atender às exigências da demanda. Na quarta, fica

evidenciado o antagonismo: os moradores do local já não disfarçam a irritação e responsabilizam os turistas por todos os problemas que atingem o lugar. Por último, na quinta fase, a população se conscientiza de que não considerou todas as modificações que poderiam decorrer da chegada da atividade e se vê obrigada a conviver com a atividade ou tentar atrair um outro tipo de visitante, mas já consciente de que a atividade se desenvolverá independentemente de sua anuência. Tal fato fica ilustrado em um trecho da obra de Krippendorf (2000, p. 67), que descreve o turismo praticado na Grécia:

Os turistas são os inimigos mais poderosos que existem, porque eles nos são indispensáveis. Por diversas razões não podemos reservar-lhes a mesma sorte dos inimigos de antigamente, que simplesmente matávamos, mas podemos ficar mudos.

Ao discutir a questão que envolve desenvolvimento e sua relação com o turismo, não é possível negar as dualidades que se estabelecem, conforme já foi destacado. Entretanto, sacralizar ou satanizar essa relação poderia levar a uma análise reducionista e empobrecida, considerando as múltiplas relações que se estabelecem (ALMEIDA, 1996).

Ruschmann (1997) ressalta a magnitude da importância da atividade para os indivíduos e para os lugares. Na sua discussão, aponta benefícios sem deixar de considerar o lado maléfico para as populações locais. A autora enumera alguns efeitos, tais como a geração de empregos e a monetarização das economias locais, uma vez que a chegada das novas relações de trabalho e a expansão dos postos de trabalho implicam uma penetração de maior quantidade de capital (imobilizado e na forma líquida). Este efeito da atividade na economia local tem reflexos diretos na aceitação das populações locais, que podem se enfraquecer ao longo do seu desenvolvimento, conforme relatado anteriormente.

Já os aspectos negativos apresentados pela autora apontam em direção a efeitos perversos que se perpetuam sobre as populações locais. Entre eles está a dependência excessiva do turismo, o que tem levado diversas localidades a absorverem essa atividade como condição única para o seu desenvolvimento. Tal fato tem ocorrido, sobremaneira, nos países considerados como “novas destinações”, que constantemente evidenciam lugares “da moda”. No Brasil, tal fato fica evidente ao se observar o número de lugares elevados à categoria de “vedetes” do turismo, como, por exemplo, Canoa Quebrada e Jericoacoara (CE); Pipa (RN); Delta do Parnaíba (PI); Itacaré, Morro de São Paulo e Porto Seguro (BA).

A fragilidade dos lugares não fica circunscrita à dependência econômica do turismo, mas tem um rebatimento manifesto no aspecto social e cultural. Conforme foi apontado, existem fases na relação da população local com a chegada da atividade. Entretanto, as mudanças no padrão de comportamento social e cultural das populações têm sido objeto de constatações que demonstram uma “espetacularização” decorrente de um processo de aculturação no qual o habitante local procura estilizar a autenticidade e a espontaneidade de sua identidade, algumas vezes como forma de garantir a sua sobrevivência no “novo espaço turistificado”.

Ao longo do tempo, o turismo foi se diversificando e o Brasil foi sendo estruturado para incorporá-lo como atividade econômica. Configurando-se nacionalmente como produtor de renda e emprego, o turismo vem sendo tratado de forma apologética pelo seu “efeito multiplicador”. Como consequência, ao longo dos últimos anos, muitas cidades do país e algumas pequenas localidades se colocaram “disponíveis” para a chegada do turismo.

Cabe, assim, indagar sobre o significado do conceito de desenvolvimento gerado pela atividade turística e, ademais, investigar o sentido que esta assume no contexto das políticas adotadas em prol das práticas turísticas em níveis mundial, nacional e, precisamente, local, sem perder de vista as políticas regionais igualmente vigentes. Isso supõe considerar os diversos espaços valorizados pelas sociedades, aí destacando-se as possibilidades técnicas que permitem a sua apropriação - aqui entendida como novas tecnologias e investimentos e fixos do capital (construções, infra-estrutura etc.) de que fala Santos (1991), em função dos quais atuam, em conjunto, fatores políticos, econômicos e culturais. Nesse contexto, para qualquer apreensão do papel que compete ao turismo no processo de produção, ordenamento e reordenamento de espaços, em função de seu uso, é preciso considerar inúmeras variáveis que compõem um imenso jogo de relações do qual essa atividade representa apenas uma parte no processo de desenvolvimento.

Desse processo, constam as articulações do turismo com o espaço urbano e a promoção do crescimento socioespacial como um mecanismo ideológico da manutenção do poder das classes hegemônicas. Conforme Castilho (1999, p.163),

No contexto da globalização, mediante a turistificação de espaços urbanos, com base na expansão, diversificação e modernização das atividades ligadas ao turismo, as elites buscam fazer crer que o desenvolvimento pode ser concretizado mediante o aprofundamento de tais relações.

Sob tal perspectiva, convém destacar a importância assumida pelo lugar como suporte ou base para a compreensão do desenvolvimento, através de cujas relações os espaços se organizam e reorganizam mediante as interferências feitas pelas políticas públicas, em função do crescimento do próprio território.

Contextualizando o turismo como prática social configuradora de um conjunto de atividades econômicas, cabe dizer que essa prática reproduz, como qualquer outro setor produtivo, as contradições do sistema, não obstante concorra para promover o desenvolvimento.

Observa-se que, na procura de se estabelecerem as relações entre o turismo e o desenvolvimento no espaço da cidade de Natal, torna-se necessário considerar os contextos histórico e geográfico em que tais categorias se inscrevem, desde que iluminadas pela ótica da reflexão crítica, enfatizando-se, também, os aspectos econômicos e socioambientais.

Em assim sendo, não se pode perder de vista a correlação que se estabelece entre desenvolvimento e turismo, este entendido como produção de novas demandas, cuja participação concorre para intervir no espaço da cidade modificando-o, ao mesmo tempo em que interfere no processo de desenvolvimento do estado em que se localiza.

### **2.3 As políticas públicas e a arena de embates: o complexo jogo de atores que modificam o espaço**

A formulação das políticas públicas está vinculada ao arbítrio do Estado, como forma de administrar os conflitos inerentes às relações sociais. As sociedades modernas caracterizam-se, fundamentalmente, pelas diferenciações sociais, destas fazendo parte idéias, valores, crenças, objetivos e interesses, nos quais estão implícitos os diversos papéis exercidos pelos sujeitos que compõem tais sociedades. No conjunto, são atitudes e condutas cujo enredamento compõe a vida em sociedade, no seio da qual são engendradas as políticas públicas como “resultado da luta de classes e do complexo desenvolvimento das forças produtivas” (ROCHA

NETO, 1997, p.44). Para este autor, que se apóia em Corrêa (1997b), no arbítrio de tais conflitos, o Estado estabelece “uma certa coesão social” ao articular o pensamento, ou planejamento e ação, assim configurando o encontro entre valores sociais e institucionais. Nesse contexto, as políticas públicas se traduzem como mecanismos de conexão entre os processos econômicos e políticos.

Trata-se de um conjunto de decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores, cuja característica central “é o fato de que as decisões e ações são revestidas da autoridade soberana do poder público” (RUA, 1997, p.2). Se as políticas públicas passam pela atividade política, as ações – sejam elas normativas ou operacionais – emanadas do Estado, via políticas públicas, seriam respostas às demandas/reivindicações dos diferentes grupos sociais e corporações (entendidas aqui no seu sentido amplo e restrito) por intermédio de ações de governo que podem se situar na esfera da saúde, educação, estradas, transportes, segurança pública, turismo, lazer, entre outras.

Com efeito, sobretudo no mundo moderno, o processo de globalização da economia e de redução das barreiras nacionais vem se acelerando, sendo com os países cada vez mais afetados pelo que ocorre nos demais, a exemplo dos abalos provocados na economia brasileira pelas crises deflagradas no México e na Argentina.

Dessa forma, as políticas públicas têm sido cada vez mais questionadas em sua efetividade, eficiência e eficácia. A crise fiscal que abala o Estado-Nação se reflete na sua retração seja em estrutura, seja em sua atuação. Esse debilitamento aponta para ações de governo muitas vezes equivocadas; por outro lado, quando exigidas por atores internacionais, as políticas têm-se mostrado eficientes, sobretudo, aquelas de cunho econômico e fiscalista. Já no que se refere àquelas

ações de governo com rebatimento na área social e de infra-estrutura, as políticas públicas têm-se mostrado, em geral, ineficientes. Evans (1993, p. 108) corrobora tal entendimento ao dizer:

A nova imagem do Estado como problema surgiu em parte devido ao seu fracasso em realizar tarefas estabelecidas pela agenda anterior, mas não apenas por este motivo. Pelo menos em alguns casos, o Estado havia, de fato, promovido substantiva mudança estrutural. O decréscimo no crescimento do comércio mundial nos anos 70, associado à impressionante elevação das taxas de juros reais de fins desse período e o enxugamento dos empréstimos comerciais no início dos anos oitenta, obrigou os países em desenvolvimento a se concentrarem de novo nos ajustes às restrições impostas pela conjuntura internacional.

As ações de governo têm uma estreita relação com a capacidade que esse aparelho de Estado possui na implementação das suas políticas e na sua capacidade de gerenciamento, sem esquecer a distribuição eficiente dos gastos públicos direcionando-os para aquelas áreas em que os problemas se apresentam com mais intensidade.

Mais do que uma decisão política, a implementação de uma política pública exige uma multiplicidade de ações estrategicamente selecionadas. Seu “alcance público” é definido pelo caráter imperativo de que ela é dotada ou revestida. Como foi visto, tais decisões têm de ser emanadas do poder governamental, cujas determinações levam em conta as contradições que permeiam a dinâmica entre o planejamento e a execução das políticas públicas.

Nesse sentido, Corrêa (1997b, p.40) concebe que

O processo é tanto mais amplo, quanto mais atores dele fizerem parte, sejam institucionalizados ou não representados em grupos formais de interesses os mais diversos e, portanto, com diferentes graus de poder, o processo político engloba tantos atores sociais quantos dele quiserem fazer parte, ao menos onde existirem canais democráticos de manifestações de demandas. Das relações estabelecidas entre esses atores resultará a política em si, sendo esta apenas uma das etapas de todo o processo.

Em meio às relações exercidas entre os atores sociais, reside um processo político cuja amplitude oscila em função da existência de demandas. É a política fazendo parte do processo de civilização das sociedades, não apenas como elemento conciliatório de interesses públicos mais gerais, mas como possibilidade pela qual as demandas dirigidas aos governos pelos atores sociais, ou as que são formuladas pelos agentes do sistema político, articulem o apoio necessário com vista ao funcionamento e estabilidade da sociedade, o que nem sempre é possível.

Conforme mostra Pedone (1984), a formulação das políticas públicas pode ser apresentada em cinco etapas, hierarquizadas e vinculadas entre si. A primeira diz respeito à formação de assuntos públicos, expressando o momento de surgimento e configuração das diversas opiniões, vindo a contribuir na elaboração das agendas políticas como questões que supõem ações governamentais. Esse momento nasce de debates organizados ou demandas que, a um primeiro olhar, não teriam nenhum nível de organização, mas que, em verdade, se constituem em demandas semi-estruturadas, pois não giram em torno de um segmento, mas de uma problemática comum a segmentos diversos.

A segunda, denominada formulação, compreende os processos de elaboração das políticas no Executivo, Legislativo e em outras instituições públicas, segundo a ótica da racionalidade econômica, da racionalidade político-sistêmica ou da formulação responsável. Trata-se de uma sistematização da demanda que tem uma frente normativa e outra de execução/implementação, debatendo na sociedade de forma geral ou em segmentos específicos.

A terceira, na qual atuam os grupos de pressão sobre os decisores, reside no processo decisório, interligando-o com o aspecto anterior, e apresenta delimitações próprias.

Na quarta, considera-se a implementação das políticas públicas, uma etapa na qual se executa o que foi decidido anteriormente. Aqui os programas, as administrações públicas e os grupos sociais passam da fase de enfrentamento para um consenso, mesmo que seja frágil, a ação a ser implementada.

Por último, vem a avaliação de políticas, etapa na qual se analisam os efeitos pretendidos e as conseqüências indesejáveis, bem como quais os impactos mais gerais na sociedade, na economia e na política.

No Brasil, o primeiro momento do turismo é trazido à baila nas políticas públicas, em um contexto cujo pano de fundo é a reestruturação do Estado e suas tradicionais políticas de desenvolvimento, as quais já não encontram espaço como atenuantes das desigualdades regionais. Ocorre em falência do discurso industrializante e nacionalista dos anos de 1960.

O segundo momento, apontado por Pedone (1984) considerando o turismo, dá-se pelo disciplinamento da atividade no âmbito do Poder Legislativo, que tem um lado normativo e outro, de implementação operacional, via projetos locais e regionais de implantação/expansão da infra-estrutura voltada para a atividade. O disciplinamento é viabilizado pelo Poder Executivo, na figura da Fundação Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) e de outros agentes/atores estatais e da iniciativa privada.

No terceiro momento, atuam conjuntamente a iniciativa privada, os governos e, em alguns casos, a sociedade civil nos embates que vão desde a localização e a execução de grandes empreendimentos, no caso, voltados para o turismo. Nesse momento, verifica-se o poder de pressão e protagonismo de cada um dos atores envolvidos no processo da tomada da decisão da política pública, que ora parece favorecer a sociedade no discurso do “efeito virtuoso” da atividade, mas,

na realidade, sempre procura viabilizar a reprodução do capital, uma vez que é através dessas grandes obras (públicas ou privadas) que o turismo se realiza como atividade.

Analisando-se o quarto momento e sua relação com o turismo, pode-se entender que as políticas públicas e a fase do enfrentamento na decisão de implementá-las já estaria em parte superada e que o Estado aí teria chegado a um nível de mediação e satisfação para os atores envolvidos. No entanto, não é possível entender esse momento como de total pacificação, pois o desenvolvimento da atividade nem sempre mostra todas as suas facetas. Estas podem aparecer no momento subsequente a sua implantação, cujos danos agora não justificariam sua reversão em função do custo para retroagir.

No que se refere ao quinto momento, pode-se dizer que é importante em face de seu caráter reflexivo e “concertativo”, visto que políticas públicas, em tese, são intervenções do poder público que pretendem atingir objetivos específicos e necessitam de avaliações periódicas com vistas a uma maior eficiência nos seus objetivos. No caso do turismo, essas intervenções do poder público, de modo geral aliado às empresas privadas, rebatem em aspectos nem sempre consensuais no que se refere ao meio ambiente e às populações locais.

Conforme foi apontado, a política compreende um conjunto de procedimentos destinados à resolução pacífica de conflitos em torno da alocação de bens e recursos públicos, com a participação de atores políticos, com distintos interesses e características. Nesse conflito é necessário fazer a distinção entre os atores públicos e privados. Assim, as ações governamentais fomentadas com o objetivo de desenvolver o turismo têm ocorrido, principalmente, através da pressão dos segmentos diretamente envolvidos no setor.

Os aspectos abordados anteriormente não dão conta da complexidade das políticas públicas, das quais não se pretende aqui fazer uma reconstrução histórica, mesmo porque não haveria espaço para tanto. Tampouco se tem a pretensão de restaurar a “verdade dos fatos”, pois esta não existe fora dos significados que fornecem as condições de inteligibilidade dos acontecimentos históricos. No entanto, é necessário, ao entendimento do nosso objeto de análise, resgatar as intervenções setoriais mais relevantes para o turismo.

## **2.4 Planejamento urbano e políticas públicas para o turismo**

Além de serem motrizes do desenvolvimento das sociedades, as políticas públicas também são legitimadoras do Estado. As ações de governo, quando eficientes, eficazes e efetivas, mostram-se propulsoras socioeconômicas, capazes de combater e/ou atenuar problemas bem como dinamizar áreas, seja em escala nacional ou mesmo local. Assim, as políticas públicas constituem uma forma de responder às demandas da sociedade e são recortes de um processo maior de planejamento. O planejamento estatal passa a adquirir importância em todas as esferas da vida econômica, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, em face do estado de subdesenvolvimento existente no país. Vários órgãos de planejamento foram criados para orientar e promover diretrizes voltadas para garantir a acumulação de capital e estabelecer prioridades para os investimentos públicos nacionais, regionais, estaduais e locais.

O planejamento não apenas se fixou na esfera da economia propriamente dita, mas se desenvolveu de forma ampla nas diversas áreas, apresentando-se de forma expressiva na espacialidade. Essas intervenções operam desde a escala

macro, ou nacional, até a escala local, na figura do planejamento urbano. O ordenamento territorial passa, assim, a ser um forte componente das políticas públicas.

No que se refere à macroescala, no Brasil pode-se constatar que os estudos sobre as questões que envolvem o ordenamento territorial encontram dificuldades no seu desenvolvimento. Tal situação não se restringe ao turismo, mas a todas as demais atividades econômicas que envolvem a sociedade. Esse obstáculo, que ora se põe às questões de ordenamento, é decorrente de um conjunto de interferências positivas ou negativas, principalmente aquelas que envolvem a concepção de espaço e as metodologias adotadas de forma a propiciar um desenho territorial com vistas a um maior aproveitamento das potencialidades dessas áreas.

Essas políticas implicam uma diversidade de atores e etapas, o que torna essas ações de governo um dos mais instigantes temas para discussão, sobretudo quando se fala nos espaços apropriados pelo turismo.

A relação entre o turismo e o espaço tem-se mostrado contraditória, porque, ao exigir equipamentos e áreas diferenciadas, acaba por resultar em intensas modificações nas relações sociais e espaciais, sejam elas intra - ou extra - localidade onde se desenvolve a atividade.

A instalação e o desenvolvimento da atividade turística exigem uma planificação por parte do poder público. Em escala mundial, essa formalização ocorre pioneiramente na década de 1940<sup>14</sup>, mas é a partir da década de 60 que a

---

<sup>14</sup> Foi na França, através da elaboração do “Primeiro Plano Quinquenal do Equipamento Turístico”, que se elaborou no primeiro plano desenhado por um país em nível nacional, conseqüentemente, marca o início da organização dessa atividade por parte do Estado. Outro país a caminhar rumo ao planejamento do turismo foi a Espanha, em 1952, quando levou a cabo o Plano Nacional de Turismo, implementado pelo Ministério da Información y Turismo (ACERENZA, 1989).

maior parte dos países europeus passa a elaborar seus planos nacionais de desenvolvimento turístico, além de planos regionais envolvendo dois ou mais países.

No continente americano, os intentos de planejar o turismo em nível nacional começaram no México, em 1961, com a criação do Departamento de Turismo, encarregado de elaborar um plano nacional de desenvolvimento da atividade, promulgado em 1968, ano em que a Argentina iniciou os preparativos com vistas a empreender um plano de desenvolvimento turístico, conseguindo, ao final de 1968, publicar o Premier Documento de Trabajo para la Planificación Turística da Argentina. Nesse mesmo ano, por intermédio do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), uma missão das Nações Unidas foi ao Peru fornecer subsídios para o desenvolvimento do turismo no país, descritos em documento que apontava o turismo como veículo propulsor do desenvolvimento econômico e social de uma ampla área do território peruano (ACERENZA, 1989).

Desde então, os países americanos começaram a efetuar esforços objetivando o desenvolvimento do turismo e a obtenção de benefícios econômicos e sociais dele decorrentes, e, para tanto, converteram o planejamento em necessidade para expansão da atividade.

Nos anos de 1960 e 1970, os poderes públicos no Brasil dispunham de mecanismos importantes para construção e reconstrução do espaço urbano, através de uma política habitacional e de provisão de infra-estrutura e equipamentos coletivos. No entanto, o desenvolvimento e as reestruturações urbanas dependiam, antes de tudo, dos financiamentos públicos, o que nem sempre era possível. O final dos anos de 1970 e o começo dos anos de 1980 foram marcados pela prioridade que se deu à gestão urbana.

Os planos de governo subseqüentes estabeleceram novos rumos da política urbana regional, privilegiando, dessa maneira, políticas setoriais urbanas, tais como: saneamento básico, segurança, infra-estrutura (transportes e comunicação), inclusive comércio e turismo (BRASIL, [197-]).

Entretanto, passado o período de “deslumbramento” com a atividade, emergem os questionamentos sobre suas implicações. Segundo Paiva (2000), foi nos anos de 1960 e 1970 que alguns geógrafos americanos e europeus despertaram para as questões que envolvem as modificações espaciais trazidas pelo turismo de massa. O desenvolvimento deste implica uma interdependência com o espaço, em virtude não só dos efeitos dos fluxos como das necessidades da atividade. Daí decorre todo um processo de valorização do espaço com reflexos nas mais diversas esferas. Com a planificação física do turismo podem ser adotadas medidas que procuram racionalizar esse processo, seja em escala ampliada, aqui compreendida como nacional ou macrorregional, ou em escala mais reduzida, na dimensão local ou mesmo intra-urbana.

Ao se tratar a questão em escala menor, é possível observar que o planejamento urbano tem como objetivo promover o bem-estar dos habitantes de uma determinada comunidade, contribuindo para criar um ambiente saudável, conveniente e digno para eles.

Nesse contexto, o planejamento surge como uma solução para os problemas existentes no espaço urbano. Como ação do Estado, além de visar ao ordenamento da ocupação do solo, busca intermediar os diferentes interesses contidos na sociedade de classes. Para que o planejamento urbano seja viável, são criados instrumentos que estabelecem “uma relação de compromissos entre os diversos agentes do capital, da administração e das classes dominadas” (SANTOS,

1989, p.61). O problema da cidade agrava-se quando tais instrumentos são utilizados de forma a atender aos interesses do grande capital e das elites dominantes, em detrimento das classes de menor poder aquisitivo.

Deve-se ressaltar que, historicamente, a atividade do planejamento urbano no Brasil é recente, uma vez que a sua implantação limitava-se quase que exclusivamente, ao traçado físico, obedecendo aos critérios urbanísticos do momento. A concepção desse modelo de urbanismo, para resolver os problemas da época, viu-se desafiada pelo crescimento das cidades, decorrente das fortes correntes migratórias na direção campo-cidade, pois as cidades brasileiras, segundo o Censo do IBGE, já continham 50% da população do país na década de 1950.

A forma rápida do crescimento urbano e as transformações por que as cidades vêm passando dão origem, na verdade, a uma nova forma de ação social ou a um novo modo de regulação da cidade. O planejamento urbano exerce papel instrumental nesse processo de regulação, ordenamento e controle dos espaços urbanos.

É necessário ressaltar que o planejamento urbano não pode e não deve ser o mesmo para todas as cidades, já que cada área urbana apresenta características próprias. Cabe ao planejador procurar conhecer especificamente as “potencialidades” de cada centro, além de vir a propor um planejamento específico que procure dotar a cidade com um conjunto apropriado de bens e serviços. Dessa forma, para que tenha funcionalidade, o planejamento deve refletir as características de cada cidade, levando em consideração suas peculiaridades e realidades. Só assim haverá possibilidade de vir a se atender às aspirações e aos interesses da população, o que redundará em melhores condições de vida para as gerações atuais e futuras.

Embora o setor do turismo já tivesse órgãos governamentais específicos, criados em 1966, para a dinamização e a orientação deste setor, como o CNTUR e EMBRATUR<sup>15</sup>, foi no III Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) que o turismo recebeu, de forma precisa, uma política em nível nacional. O objetivo era promover e incentivar a atividade turística como fonte de renda, geração de emprego e de desenvolvimento socioeconômico do país.

Para tal, o programa estabelecia uma atuação integrada dos setores público e privado, sob a coordenação da EMBRATUR, para dinamizar os fluxos do turismo, internos e externos, com especial atenção para o Nordeste, aprimorando, com apoio financeiro, a rede hoteleira básica e o setor de serviços.

Em 1972, o Brasil ensaiou os primeiros passos no sentido de planejar, em escala ampliada, a atividade, iniciando estudos no litoral sul fluminense e litoral norte paulista. A intenção foi promover o desenvolvimento do turismo naquelas regiões, através de um plano denominado PRODETURIS, que seria um embrião de modelos subseqüentes que atuaram em escala macro - e microrregional.

Posteriormente, o turismo passou a ser incorporado às agendas das políticas públicas. O seu crescimento no Brasil permite uma concomitante expansão do planejamento voltado para essa atividade, que viria a se traduzir em projetos e leis, com claros reflexos no espaço, em diversas escalas.

Ao proceder a uma digressão histórica sobre políticas nacionais de turismo no país, Cruz (2001a, p. 9) afirma:

[...] nem sempre essas políticas foram claramente explicitadas, além de terem se reduzido aspectos parciais da atividade. Isto repercutiu

---

<sup>15</sup> A atividade turística no Brasil teve a sua consolidação como atividade econômica na década de 1960, quando da criação do Conselho Nacional do Turismo (CNTUR) e da então EMBRATUR, com a concessão de incentivos fiscais e financeiros à iniciativa privada, com o objetivo de desenvolver o turismo no país.

negativamente sobre as políticas públicas para o setor, estabelecidas em outras escalas de gestão (regional, estadual, municipal), pois sem a referência de uma política nacional, políticas e planos de turismo – considerando-se essas diferentes escalas – ignoraram a possibilidade de concatenação entre si e com outras políticas setoriais.

Daí decorre grande parte dos problemas relacionados com a urbanização turística no país. A exemplo da defasagem entre a demanda e a oferta de serviços públicos de saneamento básico, surgem os congestionamentos ocasionados pelo grande fluxo de acesso a localidades turísticas, suas conseqüentes deteriorações decorrentes do mau uso político e financeiro por parte dos poderes públicos locais e de gestão do território, considerando-se seu uso pelo turismo, além do ônus social, muitas vezes intensamente significativo para as comunidades, em núcleos receptores de expressivos fluxos turísticos. Cruz (2001a, p.10), com base nas discussões de Eduardo Yázigi, diz ainda que

O confinamento territorial do turismo, por exemplo – uma das formas espaciais assumidas pela atividade no Brasil –, é um produto das limitações de políticas e do planejamento do turismo levadas a cabo no país e da falta substancial de desenvolvimento social.

Na verdade, somente na década de 1990 o turismo assumiu relevância no contexto das políticas públicas setoriais, não obstante tenha sido criado um aparato institucional voltado para a gestão dessa atividade em todo o território brasileiro, desde a década de 1960. Essa relevância do turismo deveu-se à expansão do setor hoteleiro, aeroviário e das grandes operadoras de turismo em direção a alguns países, o que intensificou o crescimento da atividade turística. A desregulamentação de alguns desses setores bem como as novas formas de gestão propiciam a formação de espaços destinados ao turismo. A sofisticação e a complexidade que envolvem a atividade elevaram os investimentos.

Desse modo, a partir da década de 1990, a valorização do fenômeno turístico no Brasil resulta da conjugação de diversos fatores. Há um crescimento econômico significativo do setor de serviços no mundo, no qual se inscreve o turismo, bem como da então denominada potencialidade natural turística no país, da disponibilização de capitais estrangeiros para financiamento de projetos, ao lado dos quais ressaltam-se os posicionamentos público e privado favoráveis ao desenvolvimento da atividade turística. Emergindo como um marco dessa mudança, registra-se a Política Nacional de Turismo, instituída no decorrer do primeiro mandato de governo de Fernando Henrique Cardoso, precisamente nos anos compreendidos entre 1995 e 1998.

No Nordeste, a partir de 1960, a atividade turística beneficia-se da fase modernizadora industrializante, implantada com os mecanismos fiscais da resolução 34/18, no âmbito da SUDENE. Nesse contexto, foram priorizados projetos de infraestrutura viária, interligando, às capitais nordestinas, as cidades de porte médio situadas no interior de cada estado, por meio de grandes rodovias, como a BR-101, a BR-116 e a BR-304, entre outras. Porém, só no final dos anos de 1970, a região começa a firmar-se como “região turística”, em razão do insucesso das ações de governo que tinham por objetivo a industrialização do Nordeste.

É nesse cenário que o turismo na região Nordeste inaugura uma fase importante na valorização da atividade, o que pode ser conferido através de duas vertentes de políticas regionais de turismo: a “política de megaprojetos<sup>16</sup> turísticos”, iniciada nos anos 1970, e o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo

---

<sup>16</sup> Conforme Ramírez Blanco (1992, p. 45), megaprojeto turístico é “[...] uma fórmula de desenvolvimento que consiste na realização de um projeto igualmente planejado, dentro de um centro turístico já existente, e que representa a preparação de uma oferta importante de terrenos turísticos de primeira qualidade, que se oferece à inversão privada, para que esta desenvolva, de forma garantida, a infra-estrutura e a super-estrutura, fortalecendo a imagem e a identidade desse centro turístico”.

no Nordeste (PRODETUR/NE), iniciado nos anos 1990. Cabe dizer que nenhuma outra macrorregião brasileira empreendeu, ao longo da história das políticas públicas de turismo no Brasil, ações políticas tão contundentes, favoráveis ao desenvolvimento da atividade, como o Nordeste.

O PRODETUR/NE, ao contrário da política de megaprojetos, foi instituído por diploma legal e abarca todos os estados da região. Representando uma política de turismo de caráter urbano, restringe-se à criação de infra-estrutura urbana em localidades consideradas relevantes para o desenvolvimento do turismo regional, objetivando complementar a política de megaprojetos.

Portanto, ambos – a política de megaprojetos e o PRODETUR/NE – vêm consolidar o objetivo comum dos poderes públicos (dos estados que compõem a região e do Poder Público Federal), no sentido de promover o desenvolvimento regional minimizando desigualdades econômicas inter-regionais por meio do turismo. Com essa diretriz, os “recursos naturais turísticos” da região, correspondentes a expectativas de parte significativa dos fluxos turísticos contemporâneos e associados ao binômio sol-mar, são adotados como estratégias do discurso e da ação política.

A primeira “política de megaprojetos turísticos” que, segundo Nicolas (1989), teve como base o modelo de “indústria turística” ou modelo Cancun, foi responsável pela implementação de empreendimentos como o Parque das Dunas-Via Costeira, em Natal (RN); o Projeto Cabo Branco, em João Pessoa, (PB); o Projeto Costa Dourada, no litoral sul de Pernambuco e litoral norte de Alagoas, bem como o Projeto Linha Verde, no litoral norte da Bahia. A segunda tem início na década de 1990 com o PRODETUR-NE, com o objetivo de criar infra-estrutura para

o desenvolvimento do turismo e estimular processos de urbanização e de reorganização do espaço.

Assim, o Rio Grande do Norte candidata-se a receber investimentos públicos que viabilizariam a atividade<sup>17</sup>. Tendo em vista o rápido retorno financeiro, hoje o turismo representa, para o Estado, uma das mais importantes alternativas de desenvolvimento econômico, enfatizado, no discurso oficial, como vetor do desenvolvimento regional.

Salienta-se que foi nesta fase que Natal recebeu um expressivo volume de investimentos urbanos com vistas ao desenvolvimento do turismo, pois a cidade deveria ser devidamente preparada para receber o fluxo de visitantes nacionais e estrangeiros que nela começava a se intensificar.

No decorrer deste estudo, ver-se-á que o paradigma estabelecido pelo PRODETUR/NE tem permeado as políticas de turismo precisamente no Nordeste, sob a ótica de que a natureza, ora tomada como problema, ora tomada como solução para as questões regionais, desconsidera as necessárias alterações na estrutura socioeconômica regional como condição para qualquer possível processo de desenvolvimento.

Na verdade, a história das políticas de turismo instituídas no Brasil pressupõe considerar o turismo de massa, para o qual é requerida uma infraestrutura turística e de suporte, quer dizer, urbana. Há de se reconhecer que, mesmo precária, essa infra-estrutura está, no caso brasileiro, especialmente concentrada na faixa litorânea. Uma das explicações para esse quadro implica a forma como vem se dando a intervenção estatal sobre a produção do espaço urbano

---

<sup>17</sup> Segundo Clementino (2003, p. 394), desde a década de 1970, o turismo vem sendo uma atividade crescente na economia do Estado, principalmente na última década do século passado.

brasileiro nas últimas décadas, desta feita apoiada – em sua maior parte – em fundamentações eminentemente técnicas e subtraídas de conteúdo social.

A discussão sobre as intervenções governamentais no espaço urbano do país passa pelo entendimento de momentos históricos vividos pelo Brasil e pela relação que se estabelecia, naquele momento, entre as burguesias nacionais e o capital mundial. Se, nos anos 1960 e 1970, as intervenções apontavam para uma estruturação das áreas urbanas, era possível se observar que as cidades brasileiras demandavam tais ações: pelo crescimento explosivo que experimentavam em decorrência do processo de urbanização iniciado décadas antes, mas consolidado, de forma decisiva, nos anos 1970; pela metropolização e explosão das periferias; pela necessidade do capital estrangeiro de expandir-se em direção a outros setores da economia que, em fins dos anos 1970, já apontava em direção ao setor de serviços.

Conforme foi afirmado, a política compreende um conjunto de procedimentos destinados à resolução pacífica de conflitos em torno da alocação de bens e recursos públicos, com a participação de atores políticos com distintos interesses e características. Nesse conflito, é necessário fazer a distinção entre os atores públicos e privados.

De modo geral, a forma como se dá essa apropriação é subordinada às políticas públicas, no caso específico, aquelas direcionadas para o turismo, que se desenvolvem localmente. Destas políticas constam o estabelecimento de objetivos, metas e diretrizes norteadoras do desenvolvimento socioespacial da atividade, no que tange tanto à esfera pública quanto à iniciativa privada. Na inexistência da primeira, o turismo se realiza à revelia, limitando-se às determinações, às iniciativas e aos interesses particulares.

Assim, as ações governamentais fomentadas com o objetivo de desenvolver o turismo têm ocorrido, principalmente, através da pressão dos segmentos diretamente envolvidos no setor; e, mais recentemente, têm sido incorporadas por outros segmentos, em face do discurso de efeito multiplicador gerado pela atividade e da sua rotulação como “indústria que não polui”.

No caso de Natal, percebe-se que tais transformações marcaram profundamente a estrutura da cidade. Suas vias de acesso e circulação são redesenhadas num misto de relações de interesses públicos e privados, nem sempre atentando para as reais necessidades da população residente. De um modo geral, os benefícios dessa transformação são obtidos na forma de rebate. O planejamento urbano, a reboque do interesse econômico, tem historicamente privilegiado setores tradicionalmente hegemônicos detentores do poder, em consonância com o modelo econômico vigente.

Dessa forma, os aspectos abordados anteriormente não dão conta da complexidade das políticas públicas. Considerando que este trabalho abordará temas referentes a essas políticas inseridas no contexto do desenvolvimento social urbano voltado para o turismo em Natal, torna-se imprescindível resgatar a história da cidade.

### **3 DESCORTINANDO O OBJETO**

#### **3.1 Natal: a construção do lugar**

Não é possível compreender a reorganização do espaço urbano de Natal, do final do século XX e início do século XXI, sem que necessário se faça uma reflexão sobre sua história e evolução como cidade, além de sua participação no contexto do Nordeste brasileiro.

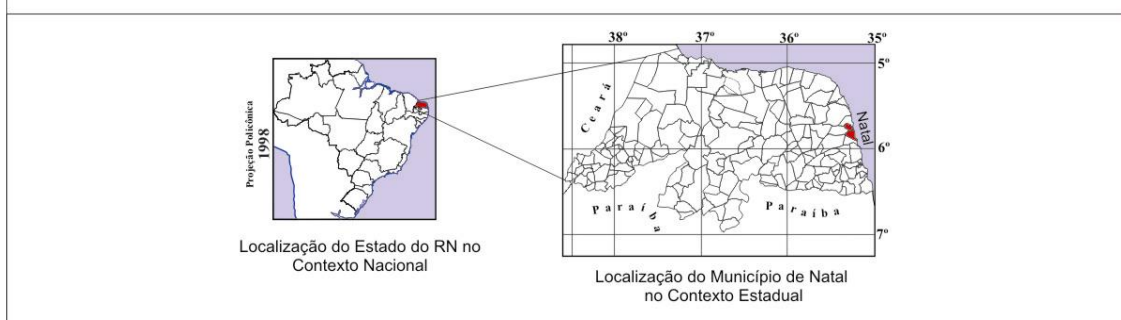
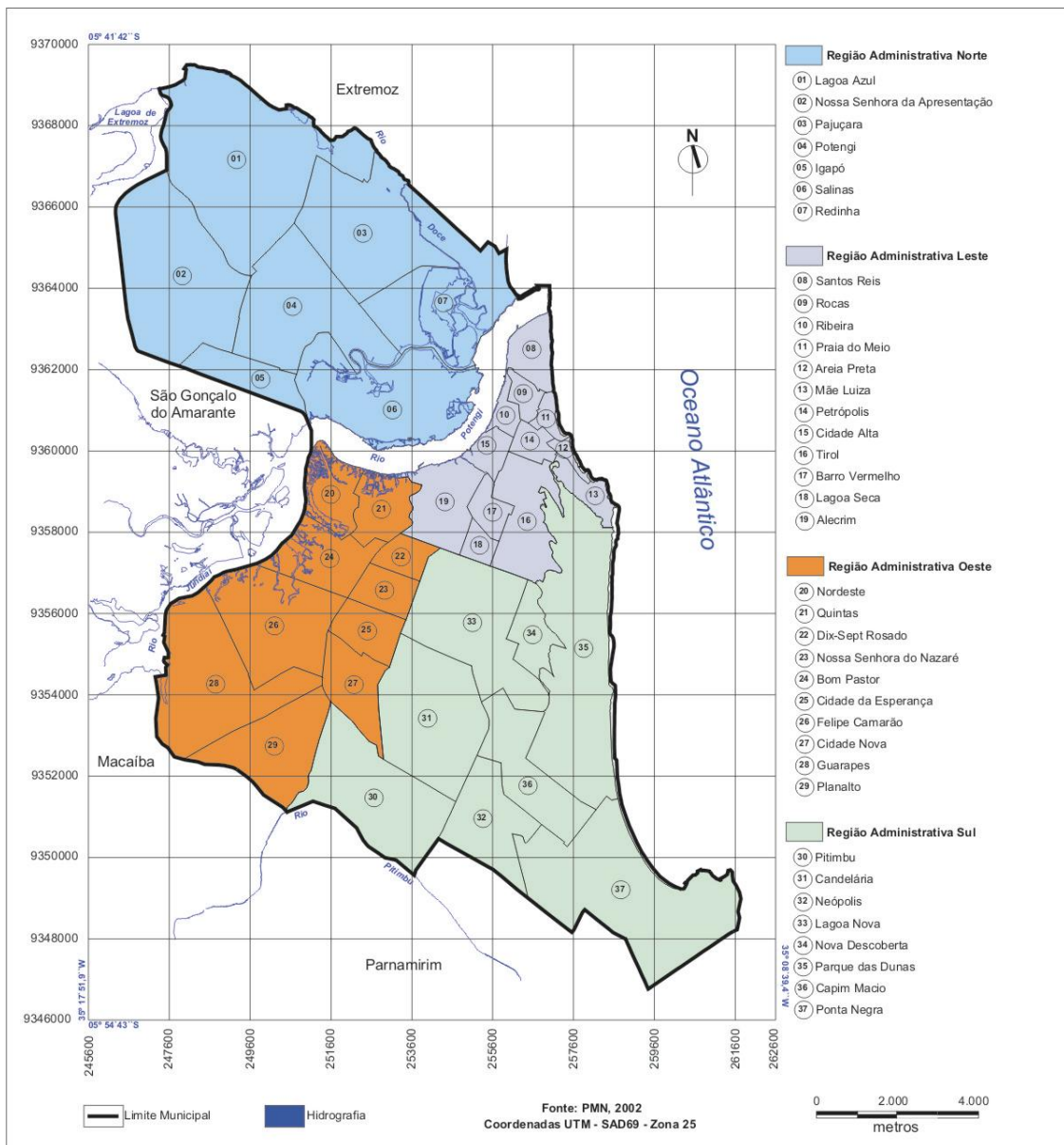
Pretende-se, portanto, conhecer como se deu o processo de crescimento de Natal, em suas diversas fases, em decorrência da necessidade de compreender a atual configuração da cidade. Para tanto, entender os processos que a moldaram é de extrema importância, uma vez que eles permitem verificar seus desdobramentos na estrutura urbana e social da cidade.

Os recortes temporais ou as fases do crescimento que representam os diversos momentos da história da cidade de Natal, aqui explicitadas e compartimentadas em cinco seções, estão fundamentadas na literatura e nos dados levantados junto a órgãos oficiais.

Vários são os autores que discutiram esse processo evolutivo, destacando-se, entre estes, Cascudo (1999), Cunha (1987), Clementino (1995), Ferreira (1996), Santos (1997a; 1997b), Costa (2000), Lopes Júnior (2000), Ângelo Silva (2003), Alexsandro Silva (2003) e Nascimento (2003). A utilização desses autores é importante para o estabelecimento de uma periodização sem deixar de se observarem as contradições existentes no espaço urbano da cidade de Natal, que fazem parte da gênese do organismo urbano e nele se manifestam mais intensamente.

Antes de passar aos recortes temporais que contribuíram para a formação da cidade, é importante que se apresentem a caracterização e a localização geográfica de Natal, cuja visualização se encontra no Cartograma 1.

A cidade de Natal encontra-se localizada no litoral oriental do estado do Rio Grande do Norte, nas coordenadas geográficas 5° 12' 42" de latitude sul e 35° 12' 34" de longitude oeste. Com uma área de 169,9 km<sup>2</sup> de município, limita-se, ao norte, com o município de Extremoz; ao sul, com o de Parnamirim; a leste, com o oceano Atlântico, e a oeste, com os municípios de Macaíba e São Gonçalo do Amarante (Cartograma 1). Quanto ao quadro natural, possui um clima tropical úmido; é banhada pelo estuário do Potengi/Jundiaí e pelo rio Pitimbu; apesar de uma vegetação bastante descaracterizada, destaca-se a de dunas com predominância de Mata Atlântica e espécies do sistema manguezal; apresenta um relevo aplainado, composto por áreas sedimentares e arenosas. Conforme os dados oficiais, Natal apresentou uma população 100% urbana de 712.317 habitantes, no ano de 2000 (IBGE, 2001), sendo o município com maior contingente populacional do estado, ao concentrar 25,70% da população estadual.



Fonte: Frederico Fonseca, 2002

Elaboração: Frederico Fonseca, 2002.

**Cartograma 1 – Localização do município de Natal-RN**

### 3.2 O período de inércia urbana: da fundação ao final do século XIX

A cidade de Natal e sua importância são compreendidas por suas funções, semelhantes a diversas cidades do Brasil e, sobretudo, da região Nordeste que se pautavam, no período da economia colonial, por atender aos interesses imediatos do sistema colonial e, complementarmente, desempenhavam funções político-militares.

Assim, às margens do estuário do Rio Grande (Potengi), foi edificada a Fortaleza dos Reis Magos que, naquele momento, possuía função de defesa e, na atualidade, se constitui no principal marco histórico da cidade. Construído a cerca de meia légua acima da fortaleza, numa área mais elevada, na margem direita do rio, originou-se o povoado do futuro núcleo urbano<sup>18</sup>.

Nasceu a cidade de Natal em 25 de dezembro de 1599, encravada “[...] entre a barra do Rio Grande (Potengi), o mar e as dunas; portanto isolada fisicamente” (CLEMENTINO, 1995, p. 188). Sua posição geográfica foi determinada originalmente em função de sua localização estratégica para a conquista e o monitoramento do território colonial e norte-rio-grandense.

Como afirma Cascudo (1999), a Fortaleza dos Reis Magos foi erguida a setecentos e cinquenta metros da barra desse rio, sobre os arrecifes existentes, ilhada nas épocas de grandes marés. O lugar era perfeito para o surgimento da cidade.

---

<sup>18</sup> Ao que tudo indica, Natal teria seu ponto original onde hoje está localizada a Praça André de Albuquerque, largo da matriz, onde teria sido celebrada missa na capelinha erguida, que, após diversas reformas, ainda permanece na velha Catedral (CASCUDO, 1999). A demarcação do sítio da cidade, que era feita com os cruzeiros de posse, iniciava-se a partir da atual av. Junqueira Aires até o declive do riacho do Baldo, tendo como limite sul a cruz que ficou conhecida como Santa Cruz da Bica. Conforme informações obtidas, o seu fundador, aquele que delimitou o seu sítio, teria sido Jerônimo de Albuquerque.

Nesse sentido, a cidade reforçava o objetivo, da coroa portuguesa, de consolidação territorial do poder, como local de gestão e de domínio, ligado à primazia social do aparelho político-administrativo.

No primeiro momento histórico, a cidade atende à política expansionista de Portugal, que tinha por finalidade fundar núcleos urbanos ao longo da costa litorânea, por razões econômicas, político-administrativas e militares, garantindo o controle do território da capitania do Rio Grande contra as investidas dos franceses e holandeses, situação bem diferente de outras cidades nordestinas, vinculadas diretamente ao desenvolvimento de processos produtivos, tais como o cultivo da cana-de-açúcar e o criatório do gado, dentre outros (SANTOS, 1989).

Seu incipiente crescimento nesse período é descrito nas palavras de Cascudo (1999, p. 58): “Os trinta e quatro anos de cidade, 1599-1633, foram lentos, difíceis, paupérrimos. Interessava ao Rei o forte, a situação estratégica, o ponto de defesa territorial. [...] Cidade apenas no nome”. E continua: “Quinze dias depois de fundada ainda estava deserta [...]. E com quinze anos de vida, a Cidade de Natal do Rio Grande tinha maior nome que número de moradas” (CASCUDO, 1999, p. 52). As famílias de colonos que iam afluindo para a organização de núcleos preferiam se instalar nas imediações da cidade, onde montaram engenhos e fazendas de criação. A grande maioria era constituída de famílias indígenas, sendo reduzido o número de europeus, que, nessa fase, não ultrapassava de 80.

Segundo Costa (2000, p.97), Natal cumpria a função de defesa do território; no entanto, tinha pouca expressividade para a economia colonial, uma vez que a capitania não prosperava.

Uma informação importante é que, somente a partir de 1611, quando passou pela capitania do Rio Grande o Governador Geral, D. Diogo de Menezes,

foram instalados os rudimentos da administração com a nomeação de um juiz, um vereador, um escrivão da Câmara, um procurador de conselho, um provedor, um escrivão das datas e demarcações, um almoxarife e um procurador das Índias. Estava, portanto, instalada a organização administrativa da capitania, cuja sede era a cidade de Natal (MARIZ; SUASSUNA, 2002).

Como ponto estratégico e centro administrativo, a importância do lugar se dava na conveniência dos acontecimentos externos à sua lenta dinâmica. Assim foi quando da sua ocupação pelos holandeses, de 1633 a 1654. Nesse período, tanto a cidade, chamada pelos invasores de Nova Amsterdã, como a região do seu entorno passam a integrar as áreas que formariam o suporte de fornecimento, principalmente, de açúcar e carne para o consumo das tropas em Recife, sede do domínio holandês no Brasil.

Segundo Costa (2000, p.109), “[...] é esse o cenário de Natal nos seus primeiros anos de existência, enfrentando dificuldades para garantir o seu povoamento, pois a pobreza e a falta de infra-estrutura, atrelada a outros fatores, impediam o seu crescimento”.

Em 1654, os portugueses reconquistam a Capitania e, com a pacificação a cidade, retomam seu povoamento. Entretanto, esse crescimento ocorreu de forma lenta, estabelecendo-se um maior número de pessoas nos arredores da cidade, “[...] motivadas pela exploração agrícola nas áreas próximas ao litoral e pelo desenvolvimento progressivo que se verificava na indústria agropecuária” (COSTA, 2000, p. 110).

Somente por volta do século XVIII, a cidade passou a adquirir suas primeiras fisionomias. O núcleo urbano, hoje centro histórico, era conformado pela existência de dois bairros – a Cidade Alta e a Ribeira –, que consolidaram a sua

geografia, surgindo, assim, as primeiras ruas. Segundo Cascudo (1999, p. 85), “[...] essa cidade tinha, por volta de 1757, quatrocentas braças de comprimento e de largo cinqüenta, com cento e dezoito casas”.

Para esse incipiente crescimento, Ferreira (1996) apresenta algumas explicações: até a metade do século XVII, a política de urbanização da metrópole portuguesa era elaborada pelos donatários e somente para as cidades que possuíam função de centro regional como, por exemplo, Olinda e Salvador. Dessa forma, Natal não possuía lugar na estratégia metropolitana de urbanização, visto que não correspondia às funções de centro de maior expressão.

Outra questão importante, nesse contexto, eram as condições naturalmente precárias de seu porto que não permitiam, à cidade, viabilizar um comércio representativo, o que só começaria de fato a mudar com a construção do cais em 1869 (CASCUDO, 1999), considerada um marco na vida econômica da cidade.

Ao se iniciar o século XIX, Natal não passava de uma pequena aldeia. A maior parte da população se concentrava no alto da colina que hoje constitui a Cidade Alta. Esse quarteirão urbano consistia em uma grande praça, tendo ao centro a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação e mais duas igrejas, a do convento de Santo Antônio (igreja do Galo) e a do Rosário; a casa do governador; a casa da Câmara e a cadeia pública. Salienta-se que, na época, era usual o funcionamento da cadeia no mesmo edifício da Câmara.

Da praça central saíam três ruas sem calçamento e com poucas casas. A população de Natal era estimada em 1.000 a 1.200 habitantes, observando-se que a maioria morava nos sítios, engenhos e fazendas, só vindo à cidade por ocasiões de festas ou necessidades pessoais. Não havia iluminação pública e somente numa

excepcionalidade a cidade era iluminada. À margem do Potengi, não havia mais que poucas casas construídas, na maioria armazéns de comércio (MARIZ; SUASSUNA, 2002).

No que se refere ao desenvolvimento econômico, o surgimento da cotonicultura, por volta de 1870, no interior, contribuiu para a transformação da cidade, tornando-a repassadora dos produtos vindos do interior do estado, principalmente da pecuária e das produções do algodão, da cana-de-açúcar e da cera de carnaúba. Assim, segundo Costa (2000, p.111), além de sua função de entreposto de produtos agrícolas para o comércio externo, Natal surgia como um centro comercial e administrativo que passava a ganhar importância. Mesmo com as suas novas funções, a cidade continuava inexpressiva e mantinha-se circunscrita ao núcleo que a tinha originado.

Até o final do século XIX, Natal ainda se restringia aos bairros Ribeira e Cidade Alta, tendo, este último, adquirido inicialmente um caráter residencial e, em seguida, de forma gradativa, comercial. Essa dimensão reflete-se nas palavras de Costa (2000, p. 112) ao dizer que, apesar de a Ribeira ter surgido no século XVII,

[...] somente a partir do século seguinte é que assume características de bairro com o surgimento de alguns estabelecimentos comerciais, uma população residente e o início da construção do cais do porto, considerado como fundamental para a função comercial que o bairro passa a ostentar.

E complementa dizendo:

[...] a Ribeira torna-se um bairro mais ativo e dinâmico do que a Cidade Alta, pelo fato de estar situado nas proximidades do cais, sendo esta a principal via de comunicação com o interior e com outras localidades fora do território norte-rio-grandense.

A transferência do governo provincial para o bairro também contribuiu bastante para sua consolidação como principal bairro da cidade naquele momento.

Na borda desse núcleo principal, localizavam-se outros aglomerados populacionais, como o bairro das Rocas, entre a Ribeira e o Forte dos Reis Magos; o Passo da Pátria, entre a Cidade Alta e a Ribeira; ao sul, o Baldo e Barro Vermelho, e, a sudoeste, Refoles (atualmente o Alecrim) e Quintas. Segundo Costa (2000, p.113), “Todas essas áreas se situavam fora do perímetro urbano e eram habitadas por pessoas que desenvolviam atividades agrícolas e pecuárias”.

No final do século XIX e início do século XX, a economia do RN, voltada para produção e exportação de matérias-primas (sal, açúcar e algodão) para os mercados mundiais e, em menor escala, para o mercado interno, provocou movimentos migratórios e se refletiu na infra-estrutura relacionada com a produção, o transporte, o armazenamento, a comercialização e a exportação dos produtos, acelerando o desenvolvimento da cidade.

Se, por um lado, existiam avanços no suporte das atividades voltadas para o escoamento da produção agrícola, por outro, a cidade ainda se apresentava deficiente em sua infra-estrutura urbana. Segundo Costa (2000), sequer existia calçamento ou transporte coletivo; toda a circulação no interior da cidade era feita a pé ou a cavalo. Só em 1890, foi criada a Empresa de Carros de Aluguel, que fazia a linha da Cidade Alta – Ribeira. Eram carruagens de quatro rodas, puxadas a cavalo, cuja única finalidade eram passeios, efetuados mediante contrato.

Mas é na passagem do século XIX para o século XX, quando a cidade tinha pouco mais de 20 mil habitantes, que, pela primeira vez, se verifica a intervenção do Estado em forma de políticas públicas, como salienta Santos (1989, p. 79):

Assim é que na virada do século [XIX para o século XX] foram tomadas algumas medidas visando à melhoria das condições de exportação/importação de mercadorias, tais como: a navegação e a atracagem no porto de Natal, a construção de estradas de rodagem

e ferrovias, além da construção de uma ponte sobre o rio Potengi, concluída em 1916, ligando Natal ao interior do estado.

Entre as realizações dessa fase, resultantes das intervenções do Estado e de uma nova visão política de produzir a cidade, Natal foi bastante beneficiada com ações como as do governo de Ferreira Chaves, que iniciou a construção do Teatro Carlos Gomes (1889), hoje Alberto Maranhão.

Esse conjunto de intervenções demonstrava a importância dada à interligação da capital com o interior do estado, na perspectiva de viabilizar um maior dinamismo econômico, em escala intra-regional (no estado do Rio Grande do Norte), cujos beneficiados seriam os grupos oligárquicos em processo de consolidação. A afirmação de Clementino (1995) contempla dois marcos importantes na relação de Natal como centro de uma economia local, na perspectiva interior-capital: a construção da ponte de Igapó, que se constituiu em um elo importante na ligação econômica entre a capital e o interior, permitindo, sobretudo, o escoamento da produção de açúcar do vale do Ceará-Mirim, relação que se complementava, em larga escala, pela estrada de ferro que percorria os espaços, permitindo à economia estadual se interligar com Pernambuco, centro da economia regional.

Assim, pode-se afirmar que grande parte das mudanças ocorridas em Natal, durante o século XIX, relaciona-se com o crescimento da população e do comércio e com o surgimento de uma série de serviços demandados pelas novas funções que a cidade passava a desempenhar. Adicionalmente ao aparato de serviços públicos já instalados na cidade, são criados outros órgãos: a Delegacia do Tesouro Nacional, a Associação do Comércio e Serviços de Correios, a Estrada de Ferro Imperial Brazilian Railway Company Limited, o Corpo Militar de Segurança, a Companhia de Aprendizes de Marinheiro, a Sociedade Promotora da Agricultura, a

Sociedade Libertadora Norte-rio-grandense e o Centro Operário de Jornais e Revistas.

A título de exemplo, Santos (1997) enumera importantes ações, intervenções e investimentos realizados nesse momento da cidade de Natal, que se distribuem em fins do século XIX e início do século XX: a Diretoria de Obras Públicas de Natal, em 1858; a Lei de contratação de serviço de abastecimento de água, em 1870; o Telégrafo, em 1883; a Ferrovia Natal-Nova Cruz, construída com capital inglês; a Junta Comercial do Estado, em 1900; o sistema de iluminação a gás, em 1904; o Banco de Natal, 1906; a primeira linha de bondes, em 1908; o primeiro cinema, em 1911; a construção e ampliação da usina de eletricidade, a ampliação da rede de telefones e a construção de um balneário público na Ponta do Morcego, no período de 1908 a 1913; a construção da ponte de Igapó, que ligou a capital ao interior, em 1916; os melhoramentos contínuos do porto de Natal, no período de 1893 a 1932.

Afora o aparato de serviços do setor público, merecem menção as indústrias que, segundo Costa (2000), surgiram a partir de 1888, com a inauguração da Fábrica de Fiação e Tecidos Natal, na Cidade Alta, e, em 1896, de uma fábrica de sabão, no Refoles.

Durante o período da fundação, ao final do século XIX, observam-se, na paisagem urbana, alguns ícones que marcam a memória de Natal, no que diz respeito à sua macroestrutura, e se cristalizaram no seu espaço atual, como a Fortaleza do Reis Magos, a ponte de Igapó, além dos prédios históricos que abrigaram as repartições públicas criadas na época e localizadas na Ribeira e Cidade Alta.

Essas mudanças, embora se refletissem no âmbito local, ocorriam em um cenário mais amplo. Conforme Clementino (1995), decorriam da complementaridade na produção mercantil e das novas relações políticas e econômicas estabelecidas em nível mundial. Dessa forma, não só Natal mas outras cidades do Brasil redefiniram seus papéis, uma vez que o país passava a produzir alimentos e matérias-primas em massa e a baixos preços. As cidades, que antes exerciam a função de centros do capital comercial baseados no controle da produção agrícola voltada para exportação, passam a reter parte do excedente, destinando-a ao mercado interno que já dava os primeiros passos na sua formação.

Mas, para a expansão do mercado interno, necessidades haveriam de ser satisfeitas, como a infra-estrutura que, naquele momento, a cargo do Estado, se concentrava no Centro-Sul. Clementino (1995) explica as razões dessa concentração, ao considerar que, onde o capital produtivo não constitui setor hegemônico da economia, o Estado não se vê obrigado a viabilizar sua reprodução. Assim, o Estado propicia a acumulação permitindo não só a reprodução do capital mas também a da força de trabalho, em determinados espaços. Nessa época então, o que se verifica no Nordeste, que possuía uma infra-estrutura carente e concentrada, sem investimentos de maior amplitude na escala regional, é uma forte concentração em centros tradicionalmente hegemônicos, visto que a debilidade da economia açucareira já apresentava reflexos no “urbano”, levando, inclusive, algumas cidades a uma situação de involução ou estagnação.

Esse processo reflete-se até os anos 30 do século XX, quando Natal apresenta um crescimento urbano pouco expressivo do ponto de vista físico, populacional e econômico, uma vez que Pernambuco continuava a deter uma

primazia regional, comandando o complexo agrário: açucareiro-pecuário-algodoeiro (SANTOS, 1989).

Ainda no final do século XIX, como Costa (2000, p.114) destaca, observa-se “[...] uma valorização do comércio de importação e, ao mesmo tempo, a emergência da classe burguesa, cujo interesse era a expansão interna da economia de mercado”. Tal raciocínio, complementado por Santos (1997b) ao dizer que, até então, as cidades eram pouco expressivas e se constituíam em extensão e domínio das oligarquias rurais, é concluído por Lopes Júnior (2000, p. 25) ao tecer comentário sobre a fragilidade da burguesia local:

[...] alicerçada nas pequenas fábricas de tecelagem, no comércio varejista e nos setores de exportação e importação, era impotente [a classe burguesa] para impor o seu poder sobre a cidade e sobre o Estado. Este poder era o espaço de exercício dos fazendeiros e comerciantes do algodão, especialmente daqueles oriundos da região do Seridó.

Observa-se que o exercício do poder encontrava-se de fato nas oligarquias rurais que dominavam a economia do estado.

As novas funções urbanas e conseqüentes alterações nas estruturas produtivas davam poder às cidades e às classes sociais. Tal fato reflete-se em Natal, como se observou nos parágrafos anteriores. E, se as mudanças possuem essa dupla face, no caso das cidades, os reflexos ficam evidentes, ao se criar uma subordinação, submetendo-se os pólos a uma hierarquização mais elaborada e já se estabelecendo a dicotomia “campo-cidade”.

Cessa, então, o período da tímida expansão da cidade, que, viabilizada pela cotonicultura e pelos recursos federais para obras contra as secas, além da modernização das indústrias locais (têxteis), se reflete em obras no porto, nas

ferrovias, nas rodovias e nas instituições financeiras, que se ampliam e se diversificam nos anos seguintes.

### **3.3 Primeiros passos em direção ao dinamismo urbano: início do século XX aos anos da Guerra**

Conforme já foi visto, algumas importantes contribuições à forma atual da cidade datam do início do período republicano, no final do século XIX. Elas, ao ampliarem as atividades comerciais e públicas, organizam uma nova estrutura administrativa, com serviços de educação, saúde, finanças e poder judiciário, marcando o surgimento de um aparato burocrático.

Essa diversificação de atividades aliou-se a um processo de modernização pautado por um ideário, fonte de inspiração para outras cidades brasileiras que viviam um momento similar. No caso de Natal, houve, inclusive, implementação de ações higienistas e de embelezamento e criação de infraestrutura urbana e de serviços. Oliveira (2000) aponta as razões para essas ações promovidas pelo poder público, decorrentes, na verdade, de aspirações das elites locais, que viam a cidade como incompatível, considerando suas características rurais:

A cidade do Natal, centro político-administrativo do estado do Rio Grande do Norte, não podia manter as características de cidade colonial. Era imprescindível acompanhar a tendência de modernização que vinha se manifestando em cidades da Europa e em capitais de outros estados brasileiros. Para modificar essa condição, foram empreendidas intervenções públicas que, no entanto, aconteceram de forma lenta e descontínua, com períodos de grande intensidade e outros de estagnação (OLIVEIRA, 2000, p. 98-99).

Porém, segundo Mariz e Suassuna (2002), o segundo mandato do governo de Alberto Maranhão (1908-1913), inspirado nesse ideário, empreendeu ações, a partir de empréstimos externos, com o objetivo de melhorar as condições de vida de Natal e desenvolver as forças produtivas.

Dentre os empreendimentos realizados, podem-se citar: inauguração de Escola Normal; implantação do sistema de iluminação elétrica e de abastecimento d'água; substituição dos bondes puxados por animais por bondes elétricos; aquisição e ampliação da Vila Cicinatto, localizada na praça Pedro Velho, para residência dos governadores; instalação de monumentos de bronze nas praças Pedro Velho e Augusto Severo; abertura de 10 avenidas suburbanas no prolongamento do bairro Cidade Nova; arborização da avenida Tavares de Lira e criação do brasão do Estado. Acrescentem-se ainda a construção da estrutura física das seguintes instituições: Escola Doméstica de Natal; Hospital Juvino Barreto, depois Miguel Couto e atualmente Hospital Universitário Onofre Lopes (UFRN); Grupo Escolar Frei Miguelinho e Casa de Detenção.

A cidade, com seu caráter de centro administrativo, apresentava uma necessidade cada vez maior de organizar-se para assistir a sociedade norte-riograndense. Para tanto, incorporou a seu espaço diversas instituições de ensino e hospitais, dentre outras construções que fossem necessárias ao atendimento da população nos mais diversos aspectos e fortalecessem a presença do poder público, como, por exemplo, a Casa de Detenção, atualmente transformada no Centro de Turismo.

Sua limitação como centro comercial, em face da proximidade do Recife, cidade tradicionalmente hegemônica no contexto econômico regional, não lhe tirou a possibilidade de criar uma infra-estrutura que pudesse viabilizar as transações

comerciais próprias e sua função administrativa. O comércio da cidade ainda se encontrava limitado na sua estrutura e na diversificação, concentrando-se, principalmente, nas ruas do bairro da Ribeira.

No setor de transformação, a incipiente participação da indústria na economia local também não impediu a cidade de receber investimentos pontuais como uma fábrica de óleos vegetais (SANTOS, 1989), embora o processo de instalação de plantas industriais se apresentasse de forma tímida e pouco diversificada.

No que se refere à vida cultural, a cidade, pelo seu caráter de centro local, já apresentava demandas por uma estrutura de lazer. Em face de tal necessidade, inaugura-se, em 1904, o Teatro Carlos Gomes, atualmente Teatro Alberto Maranhão.

Afirma Ferreira (1987, p. 43):

Desde o início do século há uma certa preocupação com o controle da expansão físico-territorial urbana de Natal. O surgimento de vários planos, em parte implantados, direciona o parcelamento do solo e de uma determinada área da cidade até a década de 40.

Entre 1901 e 1940, Natal possuiu três propostas de intervenção urbanística (SILVA, Alexsandro, 2003).

O primeiro desses planos (1901-1904) foi o plano urbanístico denominado Cidade Nova. A sua implantação resultou no surgimento de um novo bairro, com o mesmo nome do plano, constituído, atualmente, dos bairros de Petrópolis e Tirol. A partir desse momento, tem-se a intervenção do Estado no sentido de ordenar o processo de desenvolvimento espacial da cidade, do platô até as dunas (CLEMENTINO, 1995; SANTOS, 1989).

Sem uma conotação de plano diretor, o também chamado plano Polidrelli tinha como preocupação a definição do parcelamento do solo e de seu arruamento, estabelecido como um tabuleiro de xadrez, forma respeitada nos planos que se seguiram. Assim, o antigo desenho de cidade colonial com suas ruas apertadas e irregulares estava sendo superado, com a inauguração, pela elite local, de um novo estilo de morar: com ruas largas e arejadas, distantes das classes populares e das péssimas condições ambientais que afetavam, na época, a parte antiga da cidade.

Como decorrência desse ordenamento, ocorreu a valorização das propriedades imobiliárias e ficaram evidentes os caminhos tortuosos de construção da cidade, por meio da expropriação da população pobre e dos posseiros que residiam na área do plano. A nova ordenação da cidade implicou a transferência de parte do poder administrativo em direção ao bairro da Cidade Alta e se caracterizou pela construção do Palácio Potengi, sede do governo estadual.

Cerca de trinta anos depois, em 1929, outro plano urbanístico, denominado Plano de Sistematização ou Plano Palumbo, foi elaborado, reafirmando e ampliando as bases de ocupação do solo urbano assentadas pelo plano anterior (CASCUDO,1999). O novo plano estabeleceu o zoneamento da cidade, definindo espaços específicos para a administração, o comércio, a indústria e a moradia, dentre outros. Entende-se que, nessa oportunidade, foi confirmada a cidade repartida, isto é, separada em partes, dividida por grupos ou classes, espacializada no modelo centro-periferia, que separa os locais de trabalho e de moradia. Ricos e pobres passaram a habitar locais distintos no território intra-urbano. Esse plano, que em sua maior parte não foi implementado, continha uma política de planejamento para um cidade de 100 mil pessoas, quando, na realidade, a população de Natal,

nesse período, era de aproximadamente 35 mil habitantes. Ao superdimensionar a cidade, o plano sobressaiu-se por sua flagrante visão de futuro.

O terceiro plano (1935), denominado Plano Geral de Obras, como os anteriores, mostrava uma preocupação importante com o lazer da população, o embelezamento e o saneamento da cidade, mediante a apresentação de projetos nessas áreas.

A reorganização territorial intra-urbana em discussão apresenta-se como uma decorrência do processo de acumulação do capital que precisa não só construir novos espaços para a concentração de população necessária à sua reprodução, como também controlar e manipular o conflito. É nesse sentido que o problema de moradia segrega a própria residência, fragmentando a cidade em bairros de ricos, de classe média e de pobres.

A produção fundiária/habitacional, que já engendrava a formalidade e a informalidade na produção do espaço urbano de Natal, mediatizada por relações mercantis e não-mercantis, afigura-se, compondo, assim, o passo inicial para o agravamento da pobreza urbana e conseqüente segregação espacial.

Essa produção fundiária vê-se conectada aos cíclicos fenômenos de estiagem, que originam fortes contingentes migratórios do interior em direção à capital e, com seu crescimento, acabam por pressionar os serviços. Essa cadeia, conseqüentemente, acentua a formação do espaço urbano segregado. A intensidade desse crescimento populacional é atestada por Santos (1989), ao dizer que a seca de 1904 trouxe, à cidade de Natal, um contingente de 15 mil pessoas que fugiam da calamidade.

Os reflexos do processo de segregação social, em sua forma espacial, manifestam-se nos elementos naturais, uma vez que o sítio de determinados bairros

adquire importância e condiciona sua forma de ocupação e seu corte social. Originam-se aí os primeiros bairros de elite ou o que aqui denominaremos bairros de *status* (segunda parte do trabalho) e outros que vão concentrar a pobreza.

Esse processo de segregação reflete espacialmente as relações estabelecidas entre as elites gerenciais dominantes e capturadoras do Estado (historicamente), que, ao exercerem funções direcionais, viabilizam a renda fundiária decorrente da expansão urbana.

Entende-se, dessa forma, que a busca pelo bem-viver associada ao processo de acumulação possui uma dinâmica que é balizada por recortes temporais, que ora elevam os preços da terra em determinados bairros, ora depreciam o valor dos imóveis ali localizados. Essa dinamicidade alia-se aos “caminhos” que a cidade toma no seu espraiamento, que, por sua vez, se direciona para as áreas de consumo e de melhor dotação de bens e serviços. Esse caminhar em direção às melhores áreas é acompanhado de perto pelas elites, que desses espaços se apropriam, seja para morar ou auferir lucros. Na contrapartida há um outro processo de expansão que se presta à resolução dos conflitos iminentes pela posse da terra urbana. Assim, regiões e bairros são alçados ao *status* de áreas nobres, de acordo com a sua capacidade de receber investimentos e de retribuir na reprodução do capital imobiliário da cidade.

A partir dessa dinâmica, pode-se compreender como se configura o espaço atual da cidade de Natal. Essa distinção entre bairros que acomodam classes sociais diferentes permite um recorte que, neste trabalho, é entendido metaforicamente como uma *onda de intencionalidade do turismo*, por concentrar essas elites e os sofisticados serviços que chegaram à cidade nos últimos anos.

Naturalmente que, com a apartação social, instalam-se mecanismos de valorização fundiária que impulsionam essa formação espacial intra-urbana e consideram a ocupação das paisagens naturais mais apazíveis. Esses mecanismos, que se perpetuam até os dias atuais, caracterizam-se pela pouca mobilidade social interna nos bairros de Natal (SILVA, Ângelo, 2003).

Ainda em relação a essa espacialização que “distingue” classes sociais, já nesse período se observa (SILVA, Ângelo, 2003) o início do conjunto de vias irrigantes, o que corrobora para o entendimento da “onda” do turismo, ou seja, uma tendência já se desenhava e acompanhava a expansão dos bairros de melhor renda no sentido centro-sul. Na ocasião, merecia destaque a incorporação da praia como área apazível para o lazer, através de novas artérias, como a avenida Getúlio Vargas, que passavam, assim, a fazer parte da dinâmica urbana de Natal.

O ajuntamento da praia à cidade necessitava de uma estruturação viária completamente nova, pois, até então, esse espaço se encontrava muito próximo espacialmente, mas muito distante sob o aspecto dos hábitos dos habitantes locais.

Assim, não só as vias que foram construídas às margens da linha praiana, como a avenida Café Filho, e aquelas que subiam a falésia constituíam a estrutura viária para a incorporação da praia, mas também aquelas que já existiam e haviam sido interligadas como parte dessa acessibilidade na conformação de uma malha urbana que se moldava. A avenida Nilo Peçanha cumpriu esse papel de integração da cidade à praia, quando se interligou com a avenida Getúlio Vargas.

Mesmo que de forma incipiente, esses locais assistem a uma instalação gradual de população, de estabelecimentos comerciais e de infra-estrutura, como vias de acesso, iluminação pública e início do processo de urbanização. Estes, portanto, constituem alguns dos efeitos dessa chegada da praia à cidade e para a

cidade, quer seja pela integração, quer seja pelas mudanças realizadas na linha de praia.

A “entrada” da praia na cidade deu-se através dos bairros de Petrópolis e Tirol, que já haviam sofrido as intervenções dos citados planos. Teriam sido esses locais concebidos e dotados com infra-estrutura de pavimentação, eletrificação pública e transporte coletivo, além da arborização, que os tornava aprazíveis para viver. Habitados pela elite natalense, simbolizavam *status*.

Sua integração aos bairros de comércio e serviços era feita por avenidas, como a Jundiaí. Natal, nesse momento, encontrava-se em acelerada fase de expansão e denotava um processo de mudança, sobretudo, pela desconcentração urbana que já ocorrera da Ribeira para a Cidade Alta e que agora se expandia em direção ao bairro do Alecrim. Deve-se ressaltar que o Alecrim não concorria com a Cidade Alta, pois se especializara no comércio popular; a este último cabia o comércio de elite, com suas lojas e vitrines, bem como o centro financeiro da capital potiguar, do qual a avenida Rio Banco era a mais importante via.

Na década de 1930, o crescimento da cidade continuava sem apresentar nenhuma atividade econômica de maior expressividade. A despeito dessa limitação em relação ao seu crescimento econômico, Natal tinha um ponto a seu favor: a posição estratégica que viabilizou sua inserção nas rotas internacionais de aviação, tornando-a ponto de escala de diversas empresas internacionais que realizavam os primeiros vôos comerciais. Nesse contexto, Natal se notabilizou como rota de aviação, sobretudo intercontinental, entre países da América do Sul, da África e da Europa. Esse fato, decorrente do desenvolvimento do correio aéreo e do espírito de aventura dos pilotos da época, encontrou resposta na particularidade posicionamento geográfico da cidade com relação àqueles continentes. Por sua

posição estratégica, Natal é incluída no conflito militar mundial, na década de 1940, com o desenrolar da Segunda Grande Guerra.

No final desse período, que compreende os primeiros 40 anos do século XX, Natal já se estruturava como cidade, encontrando-se em um processo dinâmico de expansão e diversificação de suas atividades. Estava dado mais um passo na transformação espacial da cidade, encerrando-se, assim, a fase, denominada por Clementino (1995), “cidade provinciana”, o que a lançou em direção às novas fases de modernização.

Esse processo de modernização continuou no período compreendido entre os anos de 1940 a 1950, marcado por mudanças políticas e sociais, num momento em que o país se pautava pelo crescimento econômico para dentro, ampliando a rede urbana e acentuando sua hierarquização. Nesse momento, também crescia e se fortalecia o setor terciário, que sustentava a industrialização do país e a conseqüente expansão urbana. Cabe ressaltar que, no contexto local, a industrialização era a tônica da expansão urbana; esse crescimento se mostrava expressivo e seria, sobremaneira, dinamizado no período da Segunda Guerra Mundial.

### **3.4 O proveito na adversidade: Natal e o legado da Segunda Grande Guerra**

Apesar da sua importância de capital do estado no contexto da administração, no início de 1940 Natal era uma cidade provinciana no tocante à prestação de serviços<sup>19</sup>. O Rio Grande do Norte era governado pelo interventor

---

<sup>19</sup> Porém, já havia entidades como o Instituto Histórico e Geográfico, a Academia Norte-rio-grandense de Letras, o Aeroclub, três jornais (A República, A Ordem e o Diário), o Grande Hotel, além dos

Rafael Fernandes, quando, em decorrência de acordos assinados entre os governos brasileiro (Getúlio Vargas) e americano (Roosevelt), em 1942, Natal passou a ser sustentáculo da defesa do Nordeste com a criação, em 12 de junho desse mesmo ano, do 16º Regimento de Infantaria com efetivo de guerra.

Uma profunda transformação ocorreu por ocasião da Segunda Guerra Mundial, com a chegada de vastos contingentes militares brasileiros e americanos, encarregados de garantir as ligações entre os Estados Unidos e o sul da Europa, via Antilhas. Nessa rota, Natal ocupava uma posição estratégica por estar situada no ponto mais próximo da África.

Nesse período, a dinâmica do crescimento da cidade de Natal, esteve diretamente vinculada à participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial, por intermédio do acordo político firmado com os Estados Unidos e de seus desdobramentos. A definição da cidade como centro estratégico das forças armadas intensificou as atividades de comércio e serviços, configurando-se um acréscimo populacional significativo (CLEMENTINO, 1995).

A magnitude desse crescimento é confirmada ao se observarem os números da evolução da cidade nesse período: os 54.836 habitantes, existentes em 1940, passam para 103.215, em 1950, ou seja, em apenas uma década, o crescimento da população atingiu um índice de 88,20% (IBGE, 1980).

Desse momento em diante, a cidade passou a ter um intenso crescimento populacional. Além dos contingentes militares americanos e brasileiros, migrantes do

---

seguintes bancos: Banco do Brasil, Banco do Rio Grande do Norte, Banco dos Auxiliares do Comércio e o Banco Comércio e Indústria. No setor de saúde, a cidade contava com o Hospital Miguel Couto (hoje Onofre Lopes); a Policlínica, em fase de expansão; o Asilo dos Alienados; o Hospital São João, para atendimento de tuberculosos; a Colônia de São Francisco de Assis e a Maternidade Januário Cicco, em fase de construção.

interior do estado e de estados vizinhos foram atraídos pela demanda de mão-de-obra, gerada pelas novas necessidades impostas.

Ainda no que concerne a essa discussão, afirma Clementino (1995, p.215):

A vinda para Natal de grande contingente de militares e mais a construção das bases atrai de imediato a população civil motivada pela oferta de emprego civil e militar e também incentivada pela grande circulação de dinheiro que ocorria na cidade.

Aliando-se a isso, pode-se dizer que o crescimento da cidade ocorre também em razão do início do processo de esvaziamento do campo norte-riograndense, causado, sobretudo, pelas constantes secas que fustigavam e penalizavam o sertanejo naquele momento.

Ao se transformar em ponto de apoio aos norte-americanos que se destinavam à frente de combate na Europa, Natal recebeu duas importantes estruturas militares: a Base Naval de Natal e o Aeroporto de Parnamirim, ou Base Aérea de Natal.

Com o estabelecimento das bases Aérea e Naval, a cidade, como um todo, passou por um redimensionamento na sua estrutura física, bem como no comércio e nos serviços, o que influenciou na sua forma de expansão.

No período do grande conflito mundial, a cidade sofreu mudanças estruturais, para atender às necessidades de logística advindas de sua função de “centro de apoio estratégico” às forças de combate norte-americanas e da chegada de grandes contingentes populacionais militares. Segundo Lopes Júnior (2000, p. 29), “[...] um ano antes da chegada dos militares norte-americanos, as forças armadas brasileiras já haviam multiplicado por dez a sua presença em Natal [...]”,

sem falar nos migrantes vindos do interior e nos burocratas que complementavam as ações militares exigidas pelo novo momento.

Deve-se aqui ressaltar que as intervenções públicas anteriormente apontadas e a busca pela dinamização da economia urbana não foram capazes de promover transformações no ordenamento nem tampouco na estrutura viária da cidade, ficando estas (transformações) por conta das necessidades provenientes da base militar norte-americana. Nesse sentido, a contribuição de Lopes Júnior (2000, p. 31) é importante ao apontar que “Natal, em 1942, ainda ligava-se com o resto do mundo, através do mar e da estrada de ferro Great Western”. No entanto, para manter a base aérea, que, além de estar distante 20 km do porto, recebia continuamente um volume considerável de cargas pesadas, o caminho era transportá-las de trem até o município de São José de Mipibu, situado a 45 km de Natal, e depois retorná-las em estradas carroçáveis, transportadas por caminhões. Essa engenharia tornava-se por demais onerosa, com relação a custos e tempo, uma vez que era grande o risco de os caminhões atolarem nas estradas. Assim, surge a necessidade de construir uma ligação rodoviária entre o porto de Natal e a Base Americana. A estrada foi construída no espaço temporal de três meses ficando conhecida na literatura como a “Parnamirim Road”.

Essa estrada ou “pista”, como passou a ser popularmente conhecida, foi e ainda continua sendo a principal via terrestre de ligação da cidade com o Aeroporto Augusto Severo e seu mais importante acesso na direção sul e oeste do estado. Constituindo-se em um dos legados históricos que contribuíram decisivamente para a formação espacial da cidade e a conformação da sua estrutura de desenvolvimento, continua a ser um dos eixos principais em torno dos quais gravitam novas atividades econômicas.

A estruturação da cidade recebeu uma considerável contribuição do conflito, em virtude do suporte às tropas americanas e brasileiras, o que levou à construção de diversas instalações como um hospital naval, uma escola de aprendizes de marinheiros, um *pipeline* (duto que conduzia combustível do porto até a base aérea), dentre outros.

Com a finalidade de viabilizar as ações militares de forma complementar à construção da “pista” e possibilitar a circulação entre as instalações militares, ocorreu a melhoria da avenida Alexandrino de Alencar. Assim, intensificou-se a comunicação, no primeiro caso, entre Natal e Parnamirim *Field* e, no segundo, entre as instalações do Exército, no Tirol, e a Base Naval, no Alecrim. Tal ação inovou e dinamizou a circulação de carros e mercadorias na cidade, ampliando-se o processo de urbanização e de valorização da terra urbana, em face da infra-estrutura e da centralidade dos bairros.

Diante do seu crescimento populacional, a cidade passou a conviver com problemas sérios de abastecimento, de moradia, de infra-estrutura urbana (transporte, hotéis, etc.), custo de vida e defesa civil, agravados pela seca de 1942, que provocou migrações do interior para a capital do estado. “As demandas eram muitas. Estava transformada a vida da cidade. A excepcional situação em que esta se encontrava – super habitada – era agravada pelas dificuldades de comunicação impostas pela guerra [...]” (CLEMENTINO, 1995, p. 215).

A população, que tivera um elevado aumento no período e assistia à transformação da cidade em função das necessidades impostas pela guerra, sentiu os reflexos diretos da situação na alta dos preços, da especulação imobiliária (que aumentou o valor dos aluguéis), e viu, por vezes, o perigo do desabastecimento chegar à cidade, pelo seu despreparo para receber tamanho contingente.

Embora já sofrendo com problemas decorrentes de seu crescimento, Natal consegue manter uma “ordem” urbana e social, traduzindo o que Lopes Júnior (2000, p. 28) denomina “cidade pacificada”. Ele complementa dizendo que isso se deve aos claros “[...] limites e as cercas, reais e simbólicas, para a movimentação das pessoas e dos grupos sociais”.

A estrutura urbana da cidade ampliou-se e diversificou-se, consideravelmente, “[...] com a instalação de equipamentos e infra-estrutura voltados principalmente para o empreendimento militar (estradas, avenidas, oleodutos, estaleiros, cais, aeroportos, armazéns, hospitais, cassinos, hotéis, etc.)” (SANTOS, 1989, p. 21). Durante o período da Segunda Guerra Mundial, a cidade vivenciou grandes alterações socioespaciais, que se incorporaram à sua paisagem, contribuindo para a redefinição dos rumos de futuro tomados diante do crescimento urbano.

Essas mudanças e alterações deixam a economia da cidade e de seu subsistema regional à mercê das decisões do governo norte-americano, a exemplo do que cita Lopes Júnior (2000), quando se refere ao fato de o governo americano determinar que o suprimento da base aérea fosse feito com a produção local, elevando os preços e inflacionando determinados produtos.

Esse momento redefine o contexto econômico local, pela migração de capitais da agricultura para novos setores, e marca fortemente a cidade pelos impactos no mercado imobiliário. Em seu trabalho, Ferreira (1996, p. 138) já dizia: “talvez seja este o momento que realmente manifesta de forma concreta o problema da habitação em Natal, principalmente da habitação de aluguel [...]”. No período dos dez anos posteriores ao fim do grande conflito mundial, os loteamentos crescem em torno de 54%, passando de 17 para 121, na cidade de Natal. (SILVA, Alexsandro, 2003).

Em razão da especulação, a cidade vê o surgimento dos primeiros loteamentos, indicando um vetor de expansão do mercado de terras rumo à Zona sul, que margeava a Parnamirim *Road* em um traçado que abria diversas artérias paralelas à “Pista”.

A cidade emergiu do conflito como um centro geográfico de expressão estratégica. Em 1950, segundo o IBGE, sua população atingia a casa dos 103.215 habitantes e apresentava uma dotação de equipamentos urbanos e de serviços bem mais expressiva.

Para Clementino (1995), o momento da Guerra marca uma falsa idéia de progresso; tal afirmação se deve aos custos sociais que essa dinâmica de curto espaço temporal trouxe para a cidade, urbanizando-a precocemente.

É interessante observar que, além da expansão da cidade, a Guerra foi capaz de modificar, sobremaneira, não só as relações sociais e culturais, pela chegada dos grandes contingentes populacionais (nacionais e estrangeiros), como também os costumes, a vida social da cidade e sua espacialidade.

### **3.5 A ação do Estado na produção do espaço e a capitalização privada**

O período do pós-guerra foi marcado em Natal, assim como em outras cidades nordestinas, pela “especulação imobiliária, pelo declínio da cultura do algodão e dos setores de importação e exportação e crescimento desmedido do número de funcionários públicos” (LOPES JÚNIOR, 2000, p. 33-34). Esse momento coincidiu com os governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubstchek, pautados por um fortalecimento do aparelho estatal em nível federal. A cidade mantinha algumas unidades militares instaladas no período da guerra, que viam seus contingentes

aumentados em face do reforço às forças armadas no período dos governos militares, sobretudo, em seu início. Assim, a cidade “animava” sua economia de forma menos intensa que no período anterior.

Nas décadas de 60 e 70, houve um constante aumento da população e uma ocupação das áreas limítrofes do espaço construído da cidade. O fator impulsionador – dentre outros mencionados anteriormente – foi a política de investimentos da SUDENE, criada em 1959 com a finalidade de estimular o processo de industrialização da região, visando à superação da desigualdade social existente. Como consequência desses investimentos, surgem, na década de 1970, o Parque Têxtil Integrado e o Distrito Industrial de Natal.

Segundo Pontes (2001, p. 10),

[...] o impulso inicial que gerou um maior crescimento da cidade de Natal, dando margem ao processo da formação de sua região metropolitana deu-se ao redor dos anos 60 e 70 quando o estado brasileiro implementou várias políticas públicas, entre elas, a de cidades médias, a habitacional e a dos Distritos Industriais.

A criação da SUDENE deu início às políticas de investimentos do governo federal na área em tela, notadamente no setor da indústria. Embora não tenha se constituído, ao longo dos anos, como fator preponderante na economia da cidade, a indústria de transformação, aliada às políticas originárias do Sistema Financeiro de Habitação via Banco Nacional de Habitação (BNH), contribuiu para acelerar o fluxo migratório para Natal, uma vez que, mesmo incipiente, era uma atividade que demandava, na época, uma considerável mão-de-obra.

Já nos anos de 1970, com o fortalecimento dos órgãos federais e com o Planejamento Regional já devidamente instituído e internalizado pelos governos militares, as intervenções da SUDENE se fizeram sentir. No caso de Natal, essa

ação foi complementar, pois os maiores recursos ficaram, sobremaneira, concentrados em Salvador e Recife. No entanto, essa complementaridade passou a ganhar expressão à medida que alavancava uma economia urbana que se mantivera estagnada na década anterior. De forma mais contundente, a economia de Natal foi-se modificando no período de expansão dos projetos da SUDENE, sobretudo através dos incentivos do Fundo de Incentivos para Região Nordeste (FINOR), que se refletiram em relativo crescimento, marcado, no entanto, pela seletividade de investimentos na capital, tanto do ponto de vista setorial como espacial.

A dinâmica da economia industrial que se instalava consolidou Natal como pólo de migração, uma vez que a geração de empregos nas indústrias que se instalavam, aliada às constantes secas e à depressão das economias sub-regionais do interior do estado, continuava a drenar, para a capital, consideráveis e cíclicos contingentes populacionais.

Em face desse acentuado crescimento populacional e, conseqüentemente, da expansão da mancha urbana, um expressivo número de obras de infra-estrutura e grandes empreendimentos privados se apresentou e mudou, de forma considerável, a face da cidade.

Se, de um lado, havia as grandes obras, por outro, essa infra-estrutura viabilizava a expansão dos “conjuntos habitacionais”. A implementação desse modelo teve Natal como cidade-piloto, que, num primeiro momento, segue o eixo centro-sul e oeste, para, posteriormente, com o novo surto de crescimento populacional, expandir-se em direção à Zona norte, para onde vão, na sua maioria, as classes sociais de menor poder aquisitivo.

Na realidade, já a partir desse momento, tal processo apresentava uma maior aceleração, intensificando-se ainda mais a partir de 1960, quando o saldo migratório chegou a 60.968 migrantes, representando aproximadamente um quarto da população da cidade.

Costa (2000, p.95) corrobora tal opinião ao dizer:

Em Natal, [...] a urbanização não se deu de forma isolada e diferente dos demais centros urbanos nacionais; no entanto, alguns fatos que são 'específicos' da cidade marcaram esse processo, não corresponde de todo no quadro geral nacional. É importante destacar que o crescimento populacional da cidade esteve sempre atrelado, a exemplo de outros centros do país, ao elevado crescimento vegetativo e ao intenso fluxo migratório vindo do interior do estado e de estados vizinhos, provocado, quase sempre, pelas secas periódicas e pelo fato de a cidade se constituir, ao longo do tempo, fator de atração para essa população de migrantes.

Ao final dos anos de 1960, o processo de urbanização teve um novo impulso, dessa vez devido à chegada de recursos oriundos de programas de investimento urbano em capitais de porte médio e destinados, em sua maioria, a projetos de transportes e redes viárias.

A criação do Parque Têxtil Integrado e do Distrito Industrial de Natal (DIN), na década de 1970, representou a continuidade dos investimentos da SUDENE. A política de desenvolvimento industrial vinha sendo preconizada no Nordeste como uma forma de atrair empresas de outras regiões.

O DIN, instrumento de promoção do setor da indústria, teve sua área dotada de serviços e infra-estrutura para localização de empresas industriais, resultado de incentivos do governo que provocaram uma redução dos custos de capitais despendidos pelas empresas. O papel do Estado no desempenho de suas funções econômicas nunca foi tão marcante em Natal como nesse período. Vale salientar que os custos de implantação do DIN foram significativos, considerando o

montante de capital empregado. No dizer de Andrade (1981, p. 64), na maioria dos estados nordestinos, destacando-se aqui o Rio Grande do Norte,

[...] as empresas subsidiadas, ao implantarem indústrias modernas, dentro de uma filosofia capitalista de maximização de acumulação de capital, optaram por modelos empregadores de capital, fator escasso na região, e poupadores de mão-de-obra – fator abundante na mesma. Esse fato decorre da não elaboração de um modelo que representasse uma resposta ao desafio da realidade, ao contrário, procura-se implantar um modelo oriundo de outras regiões, transferido para o nordeste.

Em sintonia com esse modelo industrial excludente, tem-se, em Natal, um crescimento urbano acelerado e uma verdadeira segregação e fragmentação socioespaciais, o que provocou graves problemas na cidade, merecendo destaque o da moradia. Visando solucionar tal problema, na década de 60, o governo do Estado, em convênio com o governo americano, inicia uma política habitacional viabilizando a construção do primeiro conjunto de habitação popular, denominado Cidade da Esperança. A continuidade da política habitacional deu-se nas décadas de 1970 e 1980, através dos mecanismos estabelecidos pelos governos militares por meio do Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Durante esse período, vários conjuntos habitacionais de casas e apartamentos para diversos segmentos da sociedade foram construídos.

A retomada da política habitacional via BNH resultou, na verdade, numa expansão urbana segregadora, de modo que a construção de casas populares, através da Companhia de Habitação Popular do Rio Grande do Norte (COHAB-RN), destinadas à população de baixa renda, concentrou-se na Zona norte da cidade, principalmente na margem esquerda do estuário do Potengi/Jundiaí – área pouco valorizada e carente de serviços de infra-estrutura.

A urbanização em Natal não foi diferente do processo que se desenvolveu em outras cidades brasileiras. Vários fatores contribuíram para a intensificação do movimento migratório no sentido campo-cidade: a partir da década de 1940, o papel exercido pela cidade durante a Segunda Guerra Mundial; nas décadas subseqüentes, o desenvolvimento da atividade industrial, o incremento da infraestrutura de serviços e a política nacional de habitação; mais recentemente, a presença da Petrobras no estado e o desenvolvimento da atividade turística

Embora as ações relativas à moradia, no âmbito das carteiras habitacionais do Instituto de Aposentadoria e Pensão, remetam à década de 1950, convém ressaltar que, na época, existia um corte seletivo por categorias profissionais. Assim, a política de forma mais universalizada é implementada a partir do final dos anos de 1960 e início dos anos de 1970. A partir daí e por quase toda a década de 1980, começam a surgir, de forma marcante, no cenário urbano, os conjuntos habitacionais.

A localização desses conjuntos no espaço urbano gerou grandes vazios provocando a descontinuidade da mancha da cidade. Como consequência houve a valorização da terra, o que ampliou os custos da implantação dos serviços de infraestrutura, feita inicialmente pelo Estado, elevando assim o processo de especulação imobiliária e, conseqüentemente, contribuindo para o agravamento do problema da exclusão social ao induzir a população de baixa renda a migrar paulatinamente para favelas ou moradias precárias.

Na década de 1990, realizaram-se também alguns empreendimentos para a população de mais alto poder aquisitivo, os quais, segundo Costa (2000), são caracterizados principalmente pelo processo de verticalização, iniciado nos bairros

de Petrópolis e Tirol, e ampliado, posteriormente, para Candelária, Lagoa Nova, Capim Macio e Ponta Negra.

A verticalização da cidade ocorre de forma intensa em bairros onde tradicionalmente habitava a elite natalense em residências unifamiliares, mas também, de forma tímida, nas áreas comerciais. Saliente-se que o processo continua nas áreas onde é notável a valorização do solo, ou ainda, nas áreas de expansão das atividades mais modernas, possibilitando constatar que, embora a cidade se encontre em meio a um forte processo de crescimento, já há uma desconcentração espacial de algumas atividades.

Ainda nas décadas de 1970 e 1980, a construção de casas e prédios de apartamentos, através do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), destinados preferencialmente a classes de renda mais alta, concentrou-se na Zona Sul, hoje constituída de áreas privilegiadas da cidade e, no geral, dotada de serviços e infra-estrutura. Em relação às outras, os imóveis aí situados têm uma maior valorização de mercado. Tais áreas correspondem àquelas próximas do campus da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), do acesso ao Aeroporto, do Centro Administrativo do Estado, das principais praias urbanas, dos principais *shopping centers* etc.

Se, de um lado, se observa uma nova forma de “morar” nos edifícios que se erguem e em que se abrigam as classes de maior renda, de outro, expandem-se os bairros para a classe média.

A expressão espacial desse momento, conforme foi observado anteriormente, é configurada na construção dos conjuntos habitacionais para pessoas de média renda, como, por exemplo, Potilândia, Mirassol, Neópolis, Candelária, Ponta Negra e Cidade Satélite, e, posteriormente, dos conjuntos da

chamada Zona Norte, como Panatis, Soledade, Santa Catarina, Gramoré, Jardim Lola, dentre outros, construídos no início da década de 1980 e ocupados por segmentos da sociedade das classes de baixa renda. A tabela 1 demonstra o vigor dessa expansão do capital imobiliário e construtor na cidade de Natal.

**Tabela 1 – Principais conjuntos habitacionais**

Opção	Norte	Sul	Leste	Oeste	Total
Conjuntos habitacionais	45	70	15	19	149
Unidades habitacionais	22.769	21.418	791	4.710	49.688

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

A construção desses conjuntos habitacionais teve implicações na estrutura ambiental da cidade, uma vez que dunas foram desfiguradas, fazendo surgir vales interdunares e áreas íngremes e de risco, principalmente para as populações mais pobres, freqüentemente expostas às inundações em períodos de chuva. A situação tem-se agravado, pois, em simultaneidade à construção desses e outros conjuntos habitacionais, a cidade legal tem conhecido uma outra produção territorial: as favelas e as vilas que vêm ocupando áreas de mangues, dunas e lagoas intermitentes. Em relação a isso, pode-se dizer que a cidade legal (cuja produção é hegemônica e capitalista) ruma, cada vez mais, para a condição de território da minoria.

Quanto ao sistema de transporte coletivo, a população sofre as conseqüências de fluxo concentrado, que forma corredores nas principais vias e, segundo a Superintendência de Trânsito e Transportes Urbanos (STTU), gera congestionamentos pontuais. Observa-se que o sistema viário da cidade é ocupado de forma desigual. Os percursos são desproporcionais ao tamanho da cidade, que atualmente passa dos setecentos mil habitantes. A segregação espacial das populações de baixa renda gera demandas por transportes entre os bairros

residenciais e as áreas que concentram ofertas de trabalho, provocando deslocamentos numa amostra importante da má distribuição espacial de serviços essenciais como saúde, educação, abastecimento e lazer, entre outros.

Somam-se a isso as barreiras naturais: o estuário do Potengi/Jundiaí, a área do riacho do Baldo, os sistemas dunares, as encostas íngremes nas praias urbanas, ou seja, a própria forma geográfica do sítio urbano e as localizações desconexas dos terminais de transportes, ou mesmo, a presença de grandes consumidores institucionais de solo urbano, como a UFRN, a PETROBRAS, o Centro Administrativo Estadual e as unidades militares. Todos estes contribuem para a evolução físico-espacial da cidade, uma vez que suas extensas áreas não só acabam evitando o processo especulativo que ganhou outros bairros da cidade, como também colaborando para resguardar bairros inteiros, tornando-os espaços de amenidade e, conseqüentemente, valorizando-os. Outro aspecto relevante deve-se ao fato de essas instalações, sobretudo as militares, terem permitido que áreas necessárias ao conforto ambiental da população local permanecessem preservadas.

Essa configuração urbana, estabelecida historicamente, está agregada à orientação espacial das atividades econômicas. Progressivamente os antigos núcleos terciários da Cidade Alta, da Ribeira e do Alecrim se expandiram em direção aos eixos viários que emergiram de forma dinâmica na década de 1980, quais sejam: a rua dos Canindés e as avenidas Prudente de Moraes, Hermes da Fonseca/Salgado Filho, Engenheiro Roberto Freire, Bernardo Vieira e Alexandrino de Alencar, tendo estas duas últimas incorporado o seu entorno, ou seja, Tirol e Petrópolis. Os tradicionais vetores de crescimento da cidade, que abarcavam populações de melhor nível de renda, agora ganhavam um caminho (Estrada Natal-

Parnamirim) que abria frente para expansão e consolidação desses mecanismos de valorização fundiária e segregação social.

De forma espontânea, a cidade foi se expandindo, embora, ao longo do século XX, tenham sido elaborados sete planos diretores e urbanísticos. Porém, como a maioria desses planos não foi posta em prática, uma cidade paralela foi sendo construída à revelia do que era definido em documentos. Essas intervenções no seu planejamento tiveram uma lacuna no período compreendido entre os anos de 1935 a 1968, quando a cidade cresceu, populacional e fisicamente, de forma acentuada. Sem uma legislação que a ordenasse, Natal esteve à mercê do capital imobiliário, que continuava a migrar de setores tradicionais, como o comércio e agricultura.

Vale salientar ainda que – embora a cidade tenha sido contemplada, ao longo do século passado, com legislações urbanísticas que objetivavam dotá-la de melhores condições de infra-estrutura, na determinação de uma eficaz proposta de ordenamento do uso do solo urbano – o efeito prático da propalada eficácia dessas legislações, na realidade, parece não ser sentido pelo conjunto da população, uma vez que a cidade absorve problemas das mais diversas ordens e nas diversas áreas, tanto sociais quanto ambientais.

A realidade demonstra que a cidade apresentou um crescimento econômico acelerado durante esse período, sem, entretanto, modificar significativamente a forte desigualdade socioespacial existente.

Como afirma Lima (2001, p. 19),

Ao longo de todo século XX, e ao mesmo tempo em que esses planos ia sendo concebidos e nem sempre implementados, foi se formando em ambos os lados do rio Potengi uma vasta periferia, construída por favelas, vilas, invasões e conjuntos habitacionais – ‘a terceira margem do rio’. Sua existência mostra que as intervenções urbanas propostas ou realizadas em Natal, durante o século XX, não

mudaram a forma de apropriação do espaço urbano, preservando, portanto, a segregação socioespacial.

A dinâmica atual da cidade de Natal caracteriza-a como centro metropolitano, onde se concentram 40% da população do estado e 70% de seu Produto Interno Bruto (PIB). Individualizando o município de Natal, o PIB chega a 40% (4.016.320 bilhões de reais) do total do estado (11.633.212 bilhões de reais), segundo estudo do IBGE (2001).

Mais definidas do que antes, suas atividades socioeconômicas se ancoram no setor de serviços, impulsionando, especialmente o turismo, a economia local.

Embora com as lacunas no seu ordenamento urbano mencionadas anteriormente, outras intervenções urbanísticas foram implementadas, ações que muito contribuíram para a chegada do turismo.

### **3.6 Trajetória do turismo em Natal: das primeiras iniciativas à explosão da atividade**

Nas duas últimas décadas do século XX, a cidade de Natal experimentou um expressivo crescimento da atividade turística, conseqüência da implantação de equipamentos e infra-estrutura que tinham, e têm, como objetivo inscrever o estado do Rio Grande do Norte e, em particular, a sua capital, no circuito competitivo do turismo do Nordeste brasileiro.

Mas é na década de 1960 que, de forma incipiente, Natal dá os primeiros passos rumo ao turismo. O marco inicial desse caminho foi a construção do Hotel Internacional dos Reis Magos, na Praia do Meio, considerado, então o único estabelecimento de hospedagem com qualidade para receber visitantes, posto que,

durante muito tempo, pertenceu apenas ao Grande Hotel, localizado no bairro da Ribeira. O Hotel Reis Magos passou a ser uma referência para quem visitava a capital potiguar e tornou-se um ícone de *glamour* para a época, com sua boate Babelô, freqüentada pelos poucos turistas, e, sobretudo, pela alta sociedade natalense.

Com o surgimento da atividade turística, a economia da cidade é marcada pelas políticas implementadas por intermédio da Empresa de Turismo do Rio Grande do Norte (EMPROTURN), empresa criada em 1971, com a finalidade de dinamizar este setor no RN e, especialmente, em Natal. Partindo de três grandes linhas de ação, esse órgão tinha por objetivos: estudar as potencialidades turísticas locais, propagar as belezas de Natal e dotar a cidade de infra-estrutura para o turismo.

Entretanto, somente a partir de 1980, quando as políticas de cunho industrializante se esgotaram, o fenômeno do turismo passou a adquirir relevância e se firmou como atividade econômica. Paralelamente, no contorno da cidade, foram feitas algumas modificações estruturais voltadas para a promoção dessa atividade. A proposta de expandir o setor do turismo coincide com o fechamento de diversas plantas industriais, originadas no período em que os incentivos da SUDENE estavam em pleno vigor.

Deve-se ressaltar que, nesse primeiro momento, coube a grupos econômicos já tradicionais no estado, protagonizar a atividade, visto que mais uma vez o capital havia migrado de tradicionais setores produtivos, sobretudo o da construção civil, para o novo setor que se expandia: o turismo e suas atividades complementares.

No final dos anos de 1970 e início de 1980, a cidade passa por grandes transformações. No entanto, a cidade, que já possuía uma configuração espacial

moderna com o traçado de amplas avenidas, continua a sofrer intensas (e sistemáticas) mudanças. Lopes Júnior (2000, p. 37) retrata bem essa situação:

[...] as paisagens urbanas de Natal antes da emergência da atividade turística, foram fortemente moldadas pela espacialização social derivada da ocupação militar [...] e pelos espasmos de industrialização da década de setenta. Nessas paisagens, a cultura do funcionalismo público e a apropriação espacial militar coexistiam com o velho poder oligárquico, cuja reprodução apoiava-se nas atividades econômicas tradicionais no interior do Rio Grande do Norte [...] e na secular captura dos aparatos locais do Estado.

Portanto, ao se “produzir” para sua elite, a cidade já se preparara para a chegada de uma atividade que se apropriaria de sua beleza natural, bem como de seu espaço produzido socialmente. Para sua entrada nos circuitos de comercialização do turismo, a cidade necessitava de equipamentos, considerando que o produto essencial ao seu desenvolvimento, ela já possuía: a beleza e as paisagens aprazíveis.

Assim, a EMPROTURN, hoje SETUR, implantou programas especiais com a finalidade de atrair capital para a cidade, aplicando os investimentos na infraestrutura urbana, especialmente em áreas potencialmente turísticas. No período de 1977 a 1984, quando Natal entrou no Programa de Cidade de Porte Médio, os recursos investidos foram vultosos, distribuídos nos diversos setores, entre estes: desenvolvimento de artesanato, transportes urbanos, melhoramento de vias, drenagem de áreas etc.

Mas, somente a partir da década de 1980, o *boom* turístico ocorreu em Natal. O governo realizou inúmeros implementos como forma de atração de capitais privados para a cidade, visando desenvolver o turismo, o que, na realidade, aconteceu. Dentre as muitas realizações de incentivo ao setor, destaca-se, nesta

fase, o Projeto Parque das Dunas / Via Costeira (doravante chamada de Via Costeira), elaborado e criado pelo Decreto nº 7.538, de 19/01/1979.

A Via Costeira, com 8,5 km de extensão, entre as praias urbanas de Areia Preta e Ponta Negra, foi inaugurada em 1983 e constituiu-se no marco mais importante na expansão do turismo em Natal. O objetivo desse projeto era dotar Natal de uma infra-estrutura hoteleira, até então insuficiente, para a concretização da proposta de incrementar o turismo na cidade e inseri-la no circuito nacional. Atendia, portanto, à necessidade de se dar competitividade ao setor turístico local.

O projeto de construção da Via Costeira e sua fileira de hotéis insere-se no que se denomina “política de megaprojetos turísticos”. Esse é o marco inaugural das primeiras ações no estabelecimento de políticas públicas de cunho federal, estadual e/ou municipal direcionadas para a implantação e desenvolvimento do turismo regional e local. Nesse momento, o turismo passa a adquirir relevância no contexto da economia urbana e se faz sentir mais fortemente.

É interessante observar que a construção da Via Costeira atravessou os mandatos de cinco governadores (1975–1990), considerando-se o processo de idealização, planejamento, execução, inauguração e reformulação.

A intervenção do poder público, seja de forma direta, como na implementação da Via Costeira, seja indireta, reflete-se na cidade pelos investimentos na execução de diversos projetos na área de infra-estrutura. Estes, embora não decorressem diretamente dos organismos ligados à atividade, como a EMPROTURN, em muito contribuiriam para incentivar o turismo, que se apropriava dessas obras. Entre elas, destacam-se aquelas que viabilizaram a circulação, tais como: a construção do viaduto de Ponta Negra, em 1974; o asfaltamento da estrada de Ponta Negra, com quase 7 km de extensão, em 1975; a duplicação da pista

Natal/Parnamirim, em 1975; a urbanização das praias de Natal; a pavimentação da estrada de Igapó-Redinha, com quase 8 km de extensão, em 1975; a abertura e a pavimentação da avenida do Contorno, com 1.300m de extensão de pista dupla, em 1977, e a pavimentação da avenida Prudente de Moraes, em pista dupla, em 1979. Adicionalmente, outras intervenções podem ser enumeradas: o aparelhamento do Centro de Turismo, em 1976; a urbanização da orla marítima com calçadão, asfalto e muros de arrimo, em 1979; a restauração de monumentos; a instalação de uma área de camping no Jiqui; a ampliação da rede de hotelaria de Natal e municípios do RN, iniciada em 1977.

Extinta a SETUR, foi criada a Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo (SECTUR) em 1986, numa fase em que o turismo em Natal estava em plena expansão.

Nos anos de 1980, novos projetos, que vão de obras de infra-estrutura a eventos que promoveram a cidade, passando pela institucionalização da atividade, foram implementados com vistas à dinamização do turismo. Inaugurou-se, assim, uma segunda fase de intervenções: a construção do novo terminal rodoviário de Natal, em 1981, localizado no bairro de Cidade da Esperança; a construção dos Viadutos do Baldo e Beira-Canal, em 1981, ligando o Tirol à Ribeira, o Alecrim ao Centro; o melhoramento e recapeamento do asfalto das avenidas Salgado Filho e Hermes da Fonseca; o asfaltamento da estrada Natal/Touros RN-64 numa ação conjunta DNER/Governo do Estado/BNDES, em 1983; a construção do Centro de Convenções Via Costeira, em 1983; a criação do Conselho Municipal do Turismo (COMTEUR), em 1985; a construção do Terminal Turístico da Redinha, em 1986; a pavimentação da estrada Redinha/Genipabu, em 1986; o Centro Cultural (antigo Quartel Geral do Exército), na Cidade Alta, transformado em Memorial Câmara

Cascudo, em 1987; a realização de eventos como o Festival de Cinema de Natal, o 1º Encontro de Empresários do Turismo e o 5º Congresso da ABAV (com 4 mil agentes de viagens), em 1987; a construção do Pavilhão para grandes eventos, em 1988; a incorporação do litoral norte ao circuito do turismo; a duplicação, a iluminação e o asfaltamento da estrada Igapó/Redinha, em 1988, e a duplicação do trecho Via Costeira/Ponta Negra/Praia de Pirangi, em 1988.

Todas essas obras resultaram da adoção de uma política continuada de investimentos públicos em Natal, requisitados por esse setor da economia local, como mostra o documento Indicadores de Turismo, 1981-1989<sup>20</sup> (EMPROTURN, [199-]).

No que se refere ao crescimento do turismo, a construção da Via Costeira foi o marco inicial para lançar Natal no competitivo mercado nacional de turismo. Assim, não se pode negar que o megaprojeto Via Costeira se constituiu no primeiro grande empreendimento turístico da cidade que envolveu governos e empresas privadas. Estas nem sempre tinham experiência no ramo do turismo, uma vez que muitos dos grupos que partiram para os empreendimentos hoteleiros eram egressos da construção civil, sobretudo, aqueles que haviam se capitalizado em função das políticas do Sistema Financeiro de Habitação. Tratava-se de uma política de infraestrutura que ia ao encontro dos interesses dessa “nova” elite empresarial local.

As ações governamentais implementadas visando à expansão do turismo local privilegiaram a participação da iniciativa privada, que se beneficiou de

---

<sup>20</sup>Esse documento registra crescimento de:

- o número de hotéis, em 250%, entre 1981-1988;
- o número de leitos dos hotéis, em 312%, no intervalo de 1981-1988;
- a taxa média de ocupação nos hotéis, em 75%, entre 1981-1985;
- a receita gerada no RN pelo turismo, a qual, em 1984, foi de aproximadamente 10 milhões de dólares, ou seja, 25% da receita estadual;
- o movimento de passageiros do Aeroporto Augusto Severo, em torno de 60%, entre 1985-1988;
- a taxa de ocupação do Centro de Convenções com eventos turísticos, 70%, entre 1985 e 1989.

incentivos e isenções fiscais e financiamentos diversos e passou a contribuir para a transformação de Natal em uma cidade com capacidade de atrair investidores.

Em contrapartida, todo o arsenal de implementos turísticos levados a efeito em Natal fez com que a taxaço de impostos incidisse indiscriminadamente sobre áreas que pouco se beneficiaram da gama de obras realizadas, uma vez que a política tributária municipal urbana recaiu sobre a população residente como um todo.

Na década de 1990, empresas européias e do Mercosul apostaram no turismo em Natal. Nesse período, com o objetivo de divulgar Natal como cidade turística, os operadores e agentes de viagens e outros empresários estiveram presentes em feiras internacionais, campanhas publicitárias e, ainda, 14 *workshops* e *fan tours* (viagens feitas por grandes operadoras para familiarização, contatos e descobertas), com o objetivo de divulgar Natal como cidade turística. Essa ação resultou na chegada de mais de 90 vôos internacionais, em 1994, e no estabelecimento da rota Milão/Roma/Natal. O Carnatal, evento promovido pela iniciativa privada com apoio da Secretaria Municipal de Turismo (SEMTUR) de Natal, acarreta um fluxo turístico médio de 50 mil pessoas. Podem ser referidos ainda: a construção do novo Aeroporto Augusto Severo, em 1999; o aumento do número de leitos nos hotéis de 4.358 para 6.061, nas categorias de duas a cinco estrelas, no período de 1997 a 1999; sem contar a proliferação de mais de 200 pousadas espalhadas pelos bairros da cidade, principalmente aquelas próximas das praias. Um dado importante chama a atenção: em 1995, a receita do turismo no RN atingiu um total de 533 milhões de dólares; em 1999, com a crise econômica e a desvalorização do real, ela caiu para 300 milhões de dólares (JORNAL DO TURISMO, 1999-2001).

A rede hoteleira foi o setor que cresceu expressivamente nesse período. Essa expansão também decorreu da difusão de novas atividades complementares à economia local, o que fortaleceu o capital comercial ao trazer para Natal novos serviços, que lhe conferiram uma característica de cidade terciária.

O crescimento da cidade, aliado à implementação da atividade turística, trouxe como consequência a necessidade de um novo reordenamento do território urbano. Ao longo desse tempo, observa-se um crescimento econômico considerável associado à forte desigualdade socioespacial. O novo Plano Diretor (o sétimo), em vigor desde setembro de 1994, irá, segundo os órgãos oficiais competentes, possibilitar um ordenamento mais adequado ao sítio urbano, garantindo o “crescimento harmônico da cidade”. É um plano cujo processo de elaboração se deu com a participação popular por meio de órgãos de representação, em reuniões de bairros, com diversos segmentos da sociedade. Apesar dessa marca “democrática”, ainda se observa um distanciamento da realidade urbanística de Natal, uma vez que se verifica uma carência crescente de infra-estrutura em quase toda a extensão da cidade, além da exacerbação dos problemas ambientais urbanos, o que compromete a qualidade de vida de seus habitantes. A exceção fica por conta das áreas de interesse turístico.

A preocupação principal da gestão pública é, na realidade, dotar a cidade de ordenamento direcionado ao desenvolvimento econômico, mediante incentivo aos setores econômicos. Essa dinamização criou, entretanto, um descompasso entre essa política efetivada e a oferta de bens e serviços, tais como: educação, saúde, lazer, transportes e saneamento básico. Esse fato é reconhecido pelos próprios gestores públicos, quando afirmam:

[...] o crescimento demográfico não se fez acompanhar nas mesmas proporções de um processo de desenvolvimento urbano ordenado e de expansão de sua economia gerando distorções na distribuição espacial da cidade, tornando ineficazes e irrisórios os investimentos na área urbana, agravando o déficit da infra-estrutura e dos equipamentos sociais (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL, 1995).

O que se percebe é a necessidade de flexibilização do instrumento em um exercício de aproximação da realidade urbana, que mostra um dinamismo exacerbado, sobretudo quando se trata de cidades do porte de Natal. A rigidez permite-nos inferir que tais planos surgiram principalmente como mecanismos de atenuação de problemas já postos e, de forma complementar, com alguma visão de futuro. Como exemplo, tem-se a recente “quebra” do gabarito estabelecido no Plano Diretor da Cidade (1994), o que permitiu a ampliação do potencial construtivo dos bairros de Ponta Negra e Areia Preta, acelerando os seus processos de verticalização. Essa ação decorre da realidade dinâmica e conflituosa, resultante da estrutura social estabelecida, na qual o poder econômico exerce pressão sobre a “maioria”. Nesse contexto, a despeito da implementação das ações de planejamento, tais instrumentos não têm conseguido dar conta da solução de alguns problemas urbanos<sup>21</sup> de maior magnitude.

Isso leva a crer que esses programas urbanísticos não impediram que Natal chegasse à atualidade com sérios problemas urbanos, agravamento das condições de vida e falta de infra-estrutura adequada para satisfazer as suas necessidades sempre crescentes. Tal situação demonstra que, algumas vezes, eles têm sido implementados contrariamente aos interesses dos habitantes da cidade.

---

<sup>21</sup> Pode-se mencionar: o esgotamento sanitário, segundo dados da CAERN, atinge atualmente 33% da cidade, e, desse percentual, apenas 60% é tratado; a falta de saneamento básico levou a CAERN a abastecer parte da população da cidade através de poços tubulares, captando água do seu lençol subterrâneo; a poluição provocada pelos efluentes sanitários e industriais que tanto tem preocupado a população e os órgãos ambientalistas, já começa a preocupar a CAERN, pois alguns poços apresentam alta contaminação por nitratos, decorrente da infiltração dos dejetos no subsolo, com índices superiores aos considerados aceitáveis pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Outro exemplo é que a execução de políticas com vistas ao turismo tem acarretado uma forte segregação espacial decorrente da valorização do solo urbano, pois, cada vez que uma área é dotada de elementos de infra-estrutura, sua tributação aumenta e a pressão imobiliária se intensifica. Assim, as populações de baixa renda são expulsas para locais mais distantes, especialmente pela alteração dos impostos incidentes na área. Sobre esse afastamento das comunidades nativas, observou Krippendorff (2000, p. 85):

Destinando-se [as áreas] exclusivamente aos turistas elas também podem ser totalmente desfavoráveis ao encontro. Elas não convêm aos autóctones, ou estes não podem ter acesso às mesmas, seja por falta de dinheiro ou porque sejam indesejáveis e até mesmo por proibição. É a política da segregação em vez da integração.

Outros mecanismos ainda podem ser citados: a destruição da fauna e da flora das áreas dunares, descaracterizando a paisagem; a poluição visual e sonora; os problemas sociais com o aumento da circulação das drogas, da prostituição e dos casos de AIDS; a falta de incentivo às atividades tradicionais como a pesca, em áreas como Ponta Negra e Redinha, acarretando o aumento exagerado do preço do pescado; a circulação da renda gerada pelo turismo, que fica concentrada geralmente em grupos restritos; a intensificação do tráfego provocando congestionamentos, especialmente em direção às praias, nos corredores turísticos da cidade.

Diante dessas e de outras contradições perversas do ordenamento urbano que se constatam em Natal, percebe-se que o processo de urbanização voltado para o turismo pelo qual a cidade vem passando nos últimos anos tem se caracterizado por inúmeras transformações, tanto estruturais quanto socioespaciais. Nesse sentido, a cidade é obrigada a se compor diante das necessidades provenientes do turismo, conforme ressalta Castrogiovani (2000, p. 26):

[...] Os espaços urbanos [...] tendem nas suas modalidades a entrar nos padrões da moda [...] Aqui, é o produto que tem o poder, e não a consagração dos valores individuais. O consumidor passa a ser submisso ao produto turístico. A cidade passa a ser também repensada pela nova necessidade em oferecer certo produto turístico e vai ganhando novos *designs* [...] Ela sofre movimentos de acordo com o próprio compasso social solicitado pelo capital.

Como em muitas cidades brasileiras situadas no litoral, Natal passa a adotar o modelo voltado para o binômio sol/mar, constituindo e/ou construindo espaços objetivamente voltados para a atividade e outros que lhe são complementares.

Tardamente, em relação às outras capitais nordestinas, promove uma tentativa de resgate e/ou conservação de seu patrimônio histórico, processo pelo qual muitas cidades já vêm passando, ao buscar partilhar esse binômio sol/mar com outras modalidades de turismo. Cidade de 400 anos, utiliza-se das políticas de revitalização. No entender de Cruz (2001b, p. 53),

Uma faceta [...] de apropriação do patrimônio histórico arquitetônico pelo turismo diz respeito ao uso que passa a fazer desse objeto, com a chegada do turismo, sem que, necessariamente, estes sejam submetidos a transformações físicas importantes.

Assim, o embelezamento de antigas construções vem sendo incorporado às ações de governo, no sentido de integrar essas construções à vida cotidiana da cidade. Algumas conservam suas funções, como é o caso do Teatro Alberto Maranhão; outras, não. Em outras circunstâncias, há o que Cruz (2001b) denomina “estandardização”, pois o processo de revitalizar espetaculariza as construções utilizando cores que sequer existiam quando da sua edificação original, sem falar nas funções, que também são sobremaneira modificadas, a exemplo da Capitania

das Artes, do Memorial Câmara Cascudo e do Palácio das Artes (antigo Palácio do Governo do Estado).

Para a autora, “O turismo apropria-se desse patrimônio, mudando seu significado original” (p. 56). Esses “centros” em geral têm sido incorporados às atividades de lazer que dão suporte à atividade turística “[...] por meio de novos usos, como bares, restaurantes, lojas de *souvenir*, entre outras estruturas voltadas ao atendimento do usuário turista” (CRUZ, 2001b, p. 56). Além das mencionadas anteriormente, algumas construções da rua Chile exemplificam como esse processo ocorre em Natal.

Portanto, o processo de crescimento da cidade permitiu a continuidade da descentralização espacial de suas atividades econômicas, sobretudo rumo aos três grandes eixos de crescimento da Zona sul, objeto de sistematização no presente trabalho.

Nesse contexto, as tradicionais áreas centrais da cidade, como Ribeira, Alecrim e Cidade Alta, passam a dividir sua hegemonia comercial com os novos centros. A cidade vai se espalhando, e sua economia, sobretudo no setor de comércio e serviços, vai ganhando novos bairros e construindo novos espaços para neles atuar.

Muda a cidade, mudam os signos, mudam as imagens, mudam as paisagens. A Natal do século XXI incorpora o turismo, o fetiche do belo, o desejo de estar no lugar que confere *status*. A cidade internaliza a pós-modernidade<sup>22</sup> num

---

<sup>22</sup> Segundo Urry (2001), o pós-modernismo problematiza a distinção entre as representações e a realidade e isso resulta de inúmeros processos. A significação é cada vez mais figurativa ou visual, existindo assim um relacionamento entre a representação e a realidade mais próximo e mais íntimo do que quando a significação se exerce através das palavras e da música, sem as vantagens de um filme, televisão, vídeo... Além disso, há uma proporção cada vez maior dos referentes da significação; a “realidade” é uma representação ou, conforme a famosa argumentação de Baudrillard, aquilo que consumimos cada vez mais são os signos ou representações. As identidades sociais são constituídas por meio da troca de valores-sinais... Nesse universo de signos e de espetáculo, não existe verdadeira originalidade apenas “viagens na hiper-realidade”.

painel de colagens que se distancia de suas raízes e, conseqüentemente, do lugar, incorporando múltiplas territorialidades. Como a representação adquire maior importância do que o lugar, este se torna opaco: “Devido à ênfase dada a estética, a perspectiva pós-moderna [...] concentra-se em máscaras, não na própria atividade de mascaramento, enfatizando o significante e não o significado; os signos e não as coisas; e a estética e não a ética [...]” (LENCIONI, 1999, p. 182).

A configuração da atividade turística como destaque no contexto da economia constituiu-se em estímulo para investigar e analisar os fatores que concorreram para o crescimento do município de Natal – como cidade turística – no período de 1980 a 2000. Cumpridas essas etapas, será possível avaliar em que medida esse crescimento surtiu efeitos negativos e/ou positivos sobre a vida econômica da cidade, sem perder de vista as implicações da atividade turística no processo de configuração e reconfiguração socioespacial, bem como as transformações viabilizadas pelas políticas públicas implementadas nesse setor, o que parece responder sempre a interesses e acordos de classes hegemônicas, em comum acordo com os dirigentes públicos.

Como conseqüência dessas concessões públicas, expandiu-se a rede hoteleira e foram implementados alguns equipamentos urbanos voltados para os transportes, tais como: pontes, viadutos, pavimentação de vias expressas, ampliação e restauração de portos, aeroportos, expansão de vias férreas, frotas de táxi etc. Foram obras realizadas pelo poder público.

Os investimentos governamentais objetivaram transformar a cidade de Natal não somente para o turismo, visto que outras atividades econômicas dão sustentação à economia local. No entanto, não se pode deixar de considerar a magnitude do turismo e sua participação na composição do PIB municipal, nem

tampouco reconhecer que a atividade se apropria da infra-estrutura que nem sempre lhe foi destinada de forma direta. Assim, os governos municipal e estadual, contando com recursos federais, passaram a dotar a cidade de infra-estrutura, que, em determinados momentos e espaços, vinculava-se diretamente à demanda turística.

Essas intervenções foram co-partícipes na implantação e no desenvolvimento da atividade turística, construindo novos espaços e remodelando outros já existentes que seriam apropriados pela nova economia que se instalava na cidade e possibilitava sua inserção em uma complexa rede de fluxos.

#### **4 MODELANDO A (RECENTE) ORGANIZAÇÃO INTERNA DO TURISMO EM NATAL**

O turismo caracteriza-se como uma das maiores seduções dos tempos modernos, que envolve um conjunto muito vasto de relações, influências, motivações, desejos e representações. Daí ele ter exercido um forte fascínio nos deslocamentos humanos, sendo vislumbrado como uma das atividades econômicas mais promissoras do século XXI.

Generalizando-se nas sociedades modernas como um serviço de consumo de massa, o turismo assume a identidade de uma mercadoria como outra qualquer, com a diferença de que o bem a ser consumido se configura como o local a ser visitado, e vai além disso, pois mercantiliza os costumes, o folclore e a cultura.

A atividade turística movimenta hoje um grande fluxo de pessoas e capital nas mais diversas partes do mundo. A integração a essa rede vem sendo divulgada – inclusive por organismos internacionais – como uma alternativa para o desenvolvimento de regiões economicamente frágeis, sobretudo para aquelas que se destacam por seus atributos físicos, históricos e/ou culturais. Portanto, estudar o desdobramento da atividade turística é, também, compreender o papel do espaço como mercadoria globalizada (TRIGO, 1996).

Para que essa integração se constitua, contraditoriamente, o mundo é, cada vez mais, fragmentado em montanhas, campos, praias e cidades, que entram num circuito de trocas e são apropriados como áreas de lazer por uma sociedade igualmente fragmentada na hierarquia das classes sociais e da renda. Corroborando essa posição, afirma Carlos (1996, p. 58):

Esta fragmentação que se aprofunda divide o espaço em parcelas cada vez menores, que são compradas e vendidas no mercado, como produtos de atividades cada vez mais parceladas [...] Com isto transforma-se constantemente, o lugar e produz o estranhamento do lugar através da perda das referências.

O lazer, que antes se constituía como atividade espontânea, torna-se uma necessidade na sociedade moderna, transformando o “tempo livre” num elemento do processo de produção do espaço e, como tal, ele se organiza em função da reprodução de relações sociais, em que a hora destinada ao lazer não escapa das regras de mercado e exige a produção de novas formas de uso do espaço.

Assim, as cidades que se deparam com a idéia de potencial turístico se transformam para atrair visitantes, evidenciando de forma programada o que pode ser visto e fotografado<sup>23</sup>. É a atividade turística criando territórios, vias e possibilidades e assim produzindo espaços cujas múltiplas transformações são, em larga escala, pensadas, induzidas e provocadas pelo Estado através das políticas públicas. Este, nas suas diversas esferas, vê-se pressionado a constituir a infraestrutura, e, a partir dessa dotação, a iniciativa privada atua num ciclo que gera valorização fundiária, processo do qual se beneficiam tanto o Estado como os produtores privados dos espaços urbanos.

Para Santos (1994), faz-se necessário reconhecer que o consumo do espaço pelo turismo é intermediado pelos sistemas de objetos e de ações que, numa relação dialética, formam o espaço; significa que esse consumo é praticado através de um conjunto de serviços que dá suporte ao fazer turístico e, ainda, que as infra-estruturas presentes em cada lugar encontram, em grande parte, explicação e justificativa fora do lugar.

---

<sup>23</sup> Há de se concordar com Boyer (2003, p. 149), quando afirma que o capitalismo não é respeitador da diversidade das pessoas. Diz ainda que “A publicidade, o rádio e a televisão agem sobre o tempo livre, condicionando as massas e suscitam vontade que logo são percebidas como necessidades”.

Ao servir-se da nova economia, em sua forma de organização, como motor de formação de redes globais de capital, gerenciamento e informação, o turismo concorre como elemento marcante nas decisões tanto em relação à produtividade quanto à competitividade. É o modo de ser capitalista de produção dando forma às diversas relações sociais em cujo bojo se inserem, mediados pelo capital, os mais diferentes tipos de investimento.

Essa idéia de “globalização” e de rede é abordada por Santos (1999, p. 208-209) como algo que se enquadra numa matriz que apenas considera o seu aspecto ou a sua realidade material e, noutra, que contempla o dado social. Isso implica o transporte de bens materiais e de informações, através de uma tecnologia apoiada em arcos de transmissões, nós, comunicações, pessoas, mensagens, valores, idéias, assim como em “pacotes” turísticos, conforme diz Coriolano (1998).

Nessa perspectiva, considera-se que atualmente a cidade de Natal não só se vincula ao “circuito” estratégico do contexto de desdobramento do turismo, como também integra a rede de inter-relações de lugares, regional ou mesmo nacional, da atividade que “vende” ou explora o Brasil como atrativo turístico. Assim, a cidade participa, desde o final dos anos 1980, do circuito nacional do turismo de massa, quando passa a ser ofertada como produto, através da sua inclusão nos folhetos de grandes operadoras de turismo européias, e quando estas chegam à cidade por intermédio de agências locais/regionais/nacionais. Dentre as operadoras, destacam-se: a CVC, a TAM Viagens, a RCA Viagens, a Viagens Visual, a Lux Travel, a Flot Viagens, a Fly Viagens e a Stella Barros Turismo. Ressalte-se que essas operadoras estão entre as maiores de âmbito nacional, segundo a Revista Viagem e Turismo, de dezembro de 2004. São empresas que se apresentam como parte importante no crescimento da atividade turística, uma vez que atuam como ativadoras, pois, a

partir da venda de seus “pacotes”, desdobram-se outras atividades que dão suporte direta e indiretamente a essa nova economia, no turismo receptivo.

Parte importante do debate que se pretende realizar aqui reside na função de Natal como resultado de uma complexa rede que a interconecta, em tempos distintos, com diferentes lugares e com intensidade variada. Para melhor compreensão de tal processo, há necessidade de se construir essa lógica de rede e fluxos.

Ao tratar do tema, Castells (1999) procura demonstrar o quão são complexos os conceitos de espaço e tempo. Embora presentes nas mais diversas áreas do conhecimento científico, existe uma pluralidade de entendimentos que dificulta sobremaneira um consenso conceitual em torno dos dois termos, que se colocam de forma auxiliar no debate das redes e dos fluxos.

O cenário atual dessa economia global/informacional tem-se organizado em torno de alguns poucos centros de comando que, exercendo seu poder, passam a coordenar, difundir inovações e gerenciar uma gama bastante diversificada de atividades, entre as quais, de forma privilegiada, estão os serviços.

Nos últimos anos, o setor de serviços elevou consideravelmente sua participação na geração de postos de trabalho, o que se refletiria em números crescentes no PNB de muitos países. Especialmente, a explosão desse setor resultou em concentração de altos investimentos nas maiores cidades.

Os serviços, ao ganharem importância, recobrem grandes espaços e, segundo Castells (1999, p. 405), “[...] estão localizados em toda a geografia do planeta, excetuando-se os ‘buracos negros’ da marginalidade [...]”. Tal fato corrobora para o entendimento de que, na era da globalização, há um redimensionamento

evidente da Divisão Internacional do Trabalho, sem que necessariamente sejam “quebradas” as estruturas hegemônicas do sistema como um todo.

Por outro lado, essa expansão não se dá de forma homogênea; ela é seletiva, em espaços e setores produtivos. As “escolhas” do capital, cada vez mais, passam a considerar sua capacidade de reprodução ampliada, configurando-se em mais um dos seus mecanismos de defesa em face das suas constantes crises.

Essa seletividade vai, então, resultar em uma hierarquização entre áreas urbanas. A estrutura hierarquizada de centros urbanos subordinadores e subordinados não é nova; o que se apresenta como novidade é uma categoria de cidades, as denominadas “cidades globais”. Estas passam a se caracterizar por um conjunto complexo de atividades econômicas que concentram alta tecnologia e empregos mais qualificados e engendram uma outra forma de dominação. Assim, surgem as cidades que se mostram superiores a todas as demais, uma tríade que comanda o sistema em escala local, regional, nacional, continental e mundial – Nova York, Tóquio e Londres –, e passa a subordinar outras cidades de grande expressão.

Nessa complexa hierarquização, novas áreas urbanas passam a ganhar expressividade, e a marca dessa ascensão é a chegada de novas atividades com a conseqüente injeção de capital. Castells (1999) cita, como exemplo, Madri, que passa a receber fluxos de investimentos provenientes de outros países da União Européia.

Embora a tríade do capitalismo mundial comande metrópoles como Madri, Barcelona, Chicago e São Paulo, entre outras tantas, essa hierarquização não termina aí. Sua interdependência e complementaridade descem a níveis hierárquicos inferiores e vão se interconectar com os centros urbanos de tamanho

médio, o que já aponta para essa complexa rede tecida sobre o espaço mundial. Para tal fato, Castells (1999, p. 407) chama atenção: “[...] o fenômeno da cidade global não pode ser reduzido a alguns poucos núcleos urbanos no topo da hierarquia”. Sua opinião reafirma que a configuração da rede nem sempre obedecerá à mesma lógica, pois isso dependerá de qual ótica e qual rede se pretende levar ao debate. Nesse sentido, Borja e Castells (2004, p. 318) afirmam: “[...] Os tradicionais sistemas urbanos embasados na hierarquia nacional – capital, centros regionais, centros locais – perdem sua lógica ao se desenvolverem mecanismos de inserção dos núcleos urbanos nos sistemas mundiais de produção [...]”.

Isso se evidencia quando dizem que, no processo que conecta serviços avançados, centro produtor e mercados em uma rede global, se verifica intensidade diferente e em diferentes escalas, dependendo da relativa importância das atividades localizadas em cada área e sua relação com a rede global.

A análise dos autores, embora tenha por base o espaço mundial, traz contribuições ao tema aqui tratado, pois aponta para uma conformação da rede, que vai se diferenciar de país para país, reproduzindo-se em centros regionais e locais.

Tomando a Europa como exemplo, Castells (1999), citando Cooke, 1994, afirma que, sob o impulso dos governos e das elites empresariais, as regiões se estruturam para competir na economia global e estabelecem redes de cooperação entre instituições regionais e empresas localizadas na área. Dessa forma, as regiões e as localidades não desaparecem, podendo ficar integradas nas redes internacionais que ligam seus setores mais dinâmicos. Embora não se possa fazer uma analogia direta com o espaço brasileiro, vale salientar que a história da atividade turística aqui tem sido também impulsionada pelas políticas públicas e

seus desdobramentos via instrumentos creditícios de fomento. Diferentemente da Europa, a elite empresarial local se apresenta como legítima beneficiária dessas ações de governo.

O segundo aspecto apontado por Castells refere-se à necessidade de estabelecer redes de cooperação com a finalidade de competir na economia global. Pode-se dizer que, em alguma medida, isso se verifica em Natal. É certo que a chegada da atividade turística traz consigo a necessidade de articular uma rede que abrange as operadoras de receptivo locais<sup>24</sup>; as grandes operadoras nacionais já mencionadas; e, mais recentemente, algumas operadoras internacionais<sup>25</sup>, que têm oferecido vôos *charters*, e mesmo os estabelecimentos hoteleiros, pertencentes a grandes cadeias internacionais, as quais já não mais detêm sua propriedade, mas passam a administrar empreendimentos de terceiros. Até aqui foram consideradas as redes legais; quando se chega às redes ilegais, a cooperação pode chegar ao nível de indivíduos e organizações marginais. No Brasil, observam-se alguns efeitos danosos dessas redes ilegais: o aumento da violência provocado principalmente pela prostituição, o que, em escala local, tem configurado a cidade como “exportadora” de jovens mulheres; a intensificação do tráfico de drogas, que a cada dia se sofisticava nos seus mecanismos de distribuição.

Logo, é possível identificar uma multiplicidade de redes e interconexões, que dificulta qualquer análise que pretenda ser por demais precisa nesse complexo jogo sobre o espaço da cidade de Natal, assim como em outras tantas cidades do mundo. Portanto, a hierarquia na rede também não é garantida ou estável: sujeita-se

---

<sup>24</sup> Em novembro de 2004, as agências Luck/Nataltur, Maxitour e Scandinavian Plus prestavam os serviços de receptivo às operadoras internacionais, segundo informações da revista Natal Pra Você ([2004]).

<sup>25</sup> No mês de novembro de 2004, vendiam Natal, nos seus pacotes, as seguintes operadoras internacionais: Agência Abreu (Portugal), Ny Travel e Frididsresor (Noruega, Finlândia e Suécia), Club Vacaciones (Espanha), Sunrise (Holanda). Ressalte-se que, programados para essa época, havia vôos procedentes dos Estados Unidos (Nova York) e outros da Lituânia e Estônia, além da ampliação dos já existentes.

à concorrência acirrada entre as cidades. Sobre tal fato, Borja e Castells (2004, p. 318) comentam: “[...] Nesse contexto, as cidades precisam dispor de algumas condições de produção, relações e moradia que lhes permitam consolidar-se como atrativas e competitivas [...]”.

Castells (1999) complementa que algumas cidades ganham relevância, em escala mundial, nos mais diferentes continentes. Nesse caso é possível, também, analisar Natal, como parte do que o autor denomina “montanha-russa”, uma vez que, na atividade turística, a ascensão e a queda de determinados espaços se dão de uma forma muito rápida, até pelo próprio caráter da atividade, que se pauta pela “venda” de beleza, algo muito subjetivo e suscetível a preferências individuais.

E como entender esses espaços? Para Castells (1999, p. 435), “[...] o espaço é a expressão da sociedade – espaço não é reflexo da sociedade, é a sua expressão”. Partindo dessa afirmação, o autor entende que

As formas e processos espaciais são constituídos pela dinâmica de toda estrutura social. Há inclusão de tendências contraditórias derivadas de conflitos e estratégias entre atores sociais que representam interesses e valores opostos (p. 435).

Portanto, o espaço de Natal – não só o turistificado ou em processo de turistificação, mas o espaço urbano como um todo – expressa essa dialética que incorpora à cidade diferentes dinâmicas e suas contradições, em distintos momentos.

Além disso, os processos sociais exercem influência no espaço, atuando no ambiente construído, herdado de estruturas socioespaciais anteriores. Sob uma perspectiva materialista, pode-se afirmar que a criação de concepções temporais e espaciais objetivas ocorre por meio de práticas e processos materiais que servem

para reproduzir a vida social (HARVEY, 1989). Assim, o espaço é compreendido como suporte material de práticas sociais compartilhadas, um espaço que reúne as práticas simultâneas no tempo. Segundo Castells (1999, p. 436), é a “[...] articulação dessa simultaneidade que dá sentido ao espaço”, que não necessita ser contíguo espacialmente. Portanto, quando Natal é chamada a ingressar no seleto grupo das “vedetes do turismo nacional”, criam-se as condições para o estabelecimento dos fluxos e de seu posicionamento nessa rede dos serviços de lazer.

Conforme o entendimento de Castells (1999, p. 436), os “fluxos são a expressão dos processos que dominam nossa vida econômica e simbólica”. E complementa dizendo:

O suporte material dos processos dominantes em nossas sociedades será o conjunto de elementos que sustentam esses fluxos e propiciam a possibilidade material de articulação em tempo simultâneo, daí surge o espaço dos fluxos, definido como: organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos (p. 436).

Para esse mesmo autor (CASTELLS, 1999, p. 436), “fluxos são as seqüências intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica da sociedade.” A partir dessa afirmação, pode-se entender o que leva Natal, atualmente, a participar desses espaços de fluxos, uma vez que a cidade passa a fazer parte desse amplo leque de produtos turísticos. Com a mudança da pouca expressão da cidade existente nos momentos iniciais da atividade no Brasil, Natal adquire um papel de protagonista entre os centros turísticos de maior relevância, sobretudo a partir da década de 1990. Passa, então, a se constituir como objeto desse intercâmbio proporcionado pela atividade turística,

que acontece de forma intencional, repetitiva e programada, pois se torna “produto” de venda e objeto de reprodução dos lucros oriundos da atividade.

Em Natal, através não só do turismo, mas principalmente dele, vê-se a incorporação de práticas sociais embutidas nas estruturas sociais dominantes e dos seus procedimentos em torno de organizações e instituições cuja lógica interna desempenha papel estratégico na formulação das práticas sociais e da consciência social para a sociedade em geral. Isso pode ser observado tanto nos símbolos de status materializados, como também, e sobretudo, nos comportamentos sociais trazidos pelos visitantes que agora chegam em grandes contingentes, seja do Brasil ou do exterior, ou mesmo pela incorporação ao espaço urbano de Natal de uma diversificada gama de serviços, outrora circunscrita aos centros metropolitanos de maior expressão.

Como afirma Castells (1999), o espaço dos fluxos circunscreve três camadas de suportes materiais: a primeira é constituída por um circuito de impulsos eletrônicos que formam, em conjunto, a base material dos processos estratégicos na sociedade em rede, ou seja, o suporte material de práticas simultâneas. Nessa rede, nenhum lugar existe por si mesmo, já que as posições são definidas por fluxos. A rede de comunicações é a configuração espacial fundamental: os lugares não desaparecem, mas sua lógica e seu significado são absorvidos na rede.

Considerando essa perspectiva, pergunta-se: seria possível identificar Natal, com posição clara e definida, nos diferentes circuitos que circunscrevem seu espaço na atualidade e proceder a uma análise prospectiva de como a dinâmica da cidade a situaria nessa complexa rede de fluxos da qual Casttels fala?

A segunda camada é constituída por seus nós e centros de comunicação, onde o espaço não é desprovido de lugar. As funções a serem preenchidas por cada

rede (neste caso, o turismo) definem as características dos lugares que se tornam seus nós privilegiados. Pode-se dizer, assim, que a cidade de Natal não tem expressividade econômica quando se fala da rede do turismo mundial. No entanto, não é possível desconhecer, com base nos dados apresentados mais adiante neste trabalho, sua relevância na rede do turismo regional, a qual, em última instância, se articula com a nacional e a global. Essa posição decorre da evolução do turismo e do seu estágio atual de desenvolvimento na cidade, que lhe permitiu alcançar uma posição privilegiada no turismo brasileiro, demonstrando que a hierarquização das redes é dinâmica. Esse fato se confirma com o que diz Castells (1999, p. 438-439) sobre a hierarquização:

As características dos nós dependem do tipo de funções desempenhadas por uma rede determinada. Cada rede define seus locais de acordo com suas funções e hierarquia de cada local e segundo as características do produto ou serviço a ser processado na rede.

O autor exemplifica com a rede de narcóticos que se desenha por toda a superfície terrestre, o que, mais uma vez, confirma a fluidez das redes e a dificuldade em identificá-las, ou mesmo encontrar um modelo ideal ou um desenho que as aproxime, em uma tentativa vã de explicar esse complexo espaço globalizado. Castells (1999, p. 438) acrescenta ainda que “[...] alguns lugares podem ser desconectados da rede, e seu desligamento resulta em declínio imediato e, portanto, em deterioração econômica, social e física”. Tal aspecto pode ser observado nos denominados espaços turísticos: a fugacidade e a sobrevida dos espaços, que não dependem, em última instância, das “vontades” locais (centros receptores), passam por mecanismos que se encontram distantes (centros emissores) e são mediatizados pelo ente abstrato chamado “mercado”.

A terceira camada refere-se à organização espacial das elites gerenciais dominantes, que exercem funções direcionais em torno das quais o espaço se articula. Sobre esse aspecto, Castells (1999, p. 440) observa:

A forma fundamental de dominação de nossa sociedade baseia-se na capacidade organizacional da elite dominante que segue de mãos dadas com sua capacidade de desorganizar os grupos da sociedade que, embora constituam maioria numérica, vêem seus interesses parcialmente representados apenas dentro da estrutura de atendimento dos interesses dominantes. A articulação das elites e a segmentação e desorganização da massa parecem ser os mecanismos gêmeos de dominação social em nossas sociedades.

Afirma ainda que, nesses mecanismos, o papel do espaço é fundamental, explicitando que enquanto as elites têm o espaço cosmopolita, mundial, as pessoas são locais. Em Natal, pode-se dizer que esse aspecto se traduziu no discurso poderoso que tinha o turismo como “redentor” da economia local, uma atividade “limpa” que abriria postos de trabalho em grande número, alavancando o círculo virtuoso da economia da cidade. Borja e Castels (2004, p. 356) ressaltam essa condição ao reiterar que

[...] As cidades entram no mundo do marketing para atrair empresas, inversões e todo tipo de atividades culturais, esportivas, etc. Os instrumentos de promoção da cidade são vários: a comunicação, o marketing direto através de grandes acontecimentos, a criação de organismos públicos, mistos ou privados [...] as ajudas financeiras às empresas, etc.

Isso se observa no caso de Natal, pois o processo de chegada e de crescimento em grande escala mostra que a atividade, de per si, não é capaz de redimir ou reconverter a economia local. Embora tenha uma estreita relação de apropriação com esse espaço, a economia da cidade, aqui entendida de forma geral, não se faz com base somente em uma atividade. Por outro lado, encarar o turismo como uma “indústria” não poluente/devastadora pode parecer fantasia, não

só pelos relatos encontrados na literatura, mas pela experiência já vivida em Natal, da qual o fechamento do morro do Careca é um exemplo emblemático<sup>26</sup>.

No entanto, é possível compreender a inclusão dessas elites como agentes de produção/alteração do espaço social de Natal e de seus desdobramentos na forma que a cidade adquire, bem como da apropriação desses espaços por tais elites.

Segundo Castells (1999), a manifestação espacial dessa lógica de dominação assume duas formas no espaço dos fluxos: as elites constituem comunidades simbolicamente segregadas, protegidas, atrás da materialidade, pela valorização fundiária que se refletirá diretamente no valor dos imóveis. Assim, os nós do espaço de fluxos podem incluir bairros residenciais ou aqueles destinados ao lazer, que agrupam funções dominantes em espaços cuidadosamente segregados. Em Natal, tal processo se observa nos bairros que estão cortados pela “onda” provocada pelo turismo, localizados em áreas privilegiadas paisagisticamente e dotados de infra-estrutura urbana, como Ponta Negra, Alto da Candelária, Petrópolis, Tirol e Areia Preta, como se verá mais adiante.

A respeito desse mecanismo de fragmentação do espaço urbano, Castells (1999, p. 441) aponta que

do auge do poder [da elite] e de seus centros culturais, organiza-se uma série de hierarquias sócio-espaciais simbólicas, de forma que os níveis inferiores possam refletir símbolos de poder e apropriar esses símbolos, construindo comunidades espaciais de segunda ordem. Estas, por sua vez, também tenderão a isolar-se do resto da sociedade em uma sucessão de processos hierárquicos de segregação que, juntos, são equivalentes à fragmentação socioespacial.

---

<sup>26</sup> Símbolo síntese dos atrativos turísticos em Natal, o Morro do Careca, na praia de Ponta Negra, teve o seu acesso interditado à população, pelo Poder Público, a pedido de órgãos ambientalistas.

Uma segunda tendência da distinção cultural das elites na sociedade informacional é a de criar um estilo de vida e projetar formas espaciais para unificar o ambiente simbólico da elite em todo o mundo, substituindo a especificidade histórica de cada local. Nesse sentido, é possível encontrar, num texto de Castells (1999, p. 441), muito do que se faz necessário para entender Natal como parte desse espaço de fluxos e parte dessa complexa rede de turismo:

Assim, surge a construção de um espaço (relativamente) segregado no mundo ao longo das linhas conectoras do espaço de fluxos: hotéis internacionais cuja decoração, do *design* do quarto à cor das toalhas, é semelhante em todo planeta para criar uma sensação de familiaridade com o mundo interior e induzir à abstração do mundo ao redor; salas VIP de aeroportos, destinadas a manter a distância em relação à sociedade nas vias do espaço de fluxos; acesso móvel, pessoal e on line às redes de telecomunicações [...] de modo que o viajante nunca se perca; e um sistema de procedimentos de viagem, serviços, secretarias e hospitalidade recíproca que mantém um círculo fechado da elite empresarial por meio do culto de ritos similares em todos os países.

A construção dessa Natal pouco conhecida do natalense, que se incorpora ao espaço das redes e dos fluxos, se dá ora pelos seus ícones arquitetônicos – centros empresariais, *shoppings*, “edifícios inteligentes”, em uma mistura de materiais que explora o vidro e o aço e tenta harmonizá-los com materiais nativos, criando assim, ambientes estilizados, como aqueles encontrados nos hotéis da Via Costeira; ora pelo comportamento dos seus habitantes, que reflete um cosmopolitismo pouco observado em algumas cidades de porte similar: assim, caminhar no calçadão de Ponta Negra ou da avenida Engenheiro Roberto Freire não se reduz apenas a uma atividade preventiva de males, mas passa a se constituir em uma cópia dessa ação no calçadão de Copacabana ou Ipanema, no Rio de Janeiro.

Como ponto focal, essa Natal traduz um conteúdo tecido por redes de múltiplas possibilidades – os serviços, as vias, o consumo, as relações, as

divergências e as convergências, dentre outros – no processo construído pelo capital. Esse “rebatimento” ocorre no lugar socialmente posto, em cujo contexto Corrêa (1997a) metaforiza a rede constituída pela organização espacial como sendo “um nó representado por cada um de nós”. Nessa perspectiva, o turismo se constitui em fluxos, cujo fluir dinamiza esse ponto como resposta induzida ao consumo do lugar. Assim, na era das redes, a economia vai buscar, no espaço determinado, o contraponto para a concretude da fluidez global.

Para Castells (1999), essa evolução de forma de gerenciamento e produção em rede não implica, entretanto, o fim do capitalismo, que traz profundas diferenças de seus predecessores históricos, com duas características distintas fundamentais: é global e está estruturado, em grande medida, em uma rede de fluxos financeiros via capital imobiliário. Funcionando globalmente, o capital é investido por todo o globo e em todos os setores de atividade, entre os quais se inserem a informação, os negócios de mídia, os serviços avançados, a produção agrícola, a saúde, a educação, o lazer, o turismo, o entretenimento, a religião e os esportes. Não obstante, ao mesmo tempo em que se esboçam as tendências englobantes (BENKO, 1999), configuradoras de uma economia global, vivenciam-se as contradições na afirmação e na preservação de heterogeneidades culturais, nas quais constam singularidades e localismos.

Concorda-se com Coriolano (1998, p. 17), quando diz que “os bens, hoje são produzidos em escala global. O valor dos produtos vem dependendo cada vez mais de sua inserção simbólica nos fluxos globalizados”. Segundo a autora, hoje o binômio global/local vem ocupando o foco das discussões das ciências sociais, permeando inclusive a atividade turística. Assim, a fragmentação, ou especificidade, muitas vezes, torna-se mais social que espacial. Essa fragmentação social é

igualmente estendida ao turismo, pois o espaço urbano passa a congregiar diferentes classes sociais em áreas/regiões/bairros. São exemplos bastante ilustrativos, os bairros da Zona Sul, no Rio de Janeiro, ou mesmo Boa Viagem, no Recife.

Considerando-se particularmente o turismo, este se situa como um atrativo para o capital, designando peculiaridades políticas, econômicas, sociais, culturais e ambientais constituidoras de demandas impostas por uma ordem de cunho internacional. Conforme Santos (1991, p. 34), “quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, ‘únicos’. na medida em que os elementos do espaço são submetidos a uma especialização desenfreada dos elementos do espaço”. É nessa perspectiva, pois, que Coriolano (1998, p. 17) afirma:

O turismo globalizado vincula-se à expansão do capitalismo e à ideologia da modernidade, quando os lugares mais longínquos passam a fazer parte das redes – investimentos, empregos, negócios, serviços, infra-estrutura, relações sociais, de interesses globais. Em meio a esse contexto globalizado, presencia-se a busca do turismo em ancorar seus interesses em estruturas que lhe dêem suporte – a exemplo do Brasil – na medida em que o Estado tenta e procura dotar áreas de potenciais atrações de fluxos de infra-estrutura básica.

As correlações do turismo estabeleceram-se com o espaço urbano e a promoção do crescimento socioespacial no contexto da globalização. Ocorreu, então, a turistificação<sup>27</sup> de espaços urbanos com base na expansão, na diversificação e na modernização de suas atividades (CASTILHO, 2000). Esse fenômeno concorre como atividade econômica setorial no processo de desenvolvimento socioeconômico e cultural, respondendo aos ajustes exigidos pelas

---

<sup>27</sup> Trata-se, segundo Cruz (2001b), da supremacia do turismo de um ou outro trecho, em que prevalecem empreendimentos que modernizam os territórios e os estandardizam, pelos quais são pagas taxas niveladas pelo turismo mundializado.

transformações globalizantes das quais constam, entre outras, as reorganizações socioespaciais e as “desterritorializações”, ou, conforme salienta Cruz (1999), os não-lugares. Para Castells (1999, p.119),

O conceito de uma economia global regionalizada não representa nenhuma contradição de termos. Há, de fato, uma economia global porque os agentes econômicos operam em uma rede global de interação que transcende as fronteiras nacionais e geográficas. Mas essa economia é diferenciada pelas políticas, e os governos nacionais desempenham um papel muito importante nos processos econômicos.

A citação, ao apontar a complexidade do que seria o global e o regional nas redes que operam em escala mundializada, permite interpretar, até certo ponto, que a intensividade da expansão do turismo na escala planetária alia-se à modernização de um considerável aparato que dá suporte à atividade, envolvendo: os meios de transporte com equipamentos cada vez mais eficientes; suas estruturas de apoio, como portos, aeroportos e outros terminais; as redes hoteleiras, que, nos últimos anos, após um processo de transnacionalização, têm passado a atuar em escala global; e os símbolos e nomes dessas grandes corporações, que se encontram não só em cidades de grande porte e mundialmente conhecidas, mas também em pequenos lugarejos. São ícones que, no passado, estariam circunscritos aos tradicionais centros turísticos e a uma elite que podia consumi-los, mas que, no quadro de globalização, fogem a essa lógica e se fazem presentes nos mais remotos lugares, desde que estes sejam “eleitos” para o grupo das destinações turísticas e já não estejam mais tão limitados do ponto de vista do consumo. Esses locais, assim, colocam-se “à disposição” dos grandes contingentes de visitantes:

Os turistas em guetos formam reservas artificiais, construídas sob medida. Essa categoria compreende todos os novos complexos hoteleiros, as cidades, parques e loteamentos de férias que não nasceram do desenvolvimento de uma aldeia, e que estão situados

bem no meio de um prado nos Alpes ou à beira sabe-se lá de qual bela praia [...] (KRIPPENDORF, 2000, p. 56).

Essa expansão intensiva verifica-se cada vez mais pelos crescentes aportes de capital na construção de grandes complexos hoteleiros ou mesmo dos serviços acessórios da atividade. São emblemáticas as relações que passam a se estabelecer nos lugares, uma vez que, juntamente com esses grandes empreendimentos, chegam novas tecnologias e novas relações que irão se refletir sobremaneira no local.

Contribuem para uma crescente especialização espacial, a busca pela competitividade dos mercados e as exigências da demanda, que têm promovido uma reestruturação da atividade criando uma clientela específica em torno de produtos segmentados. Nesse sentido, as alternativas têm sido bem diversificadas, passando a explorar novos mercados com peculiaridades como turistas da terceira idade, dentre outros visitantes que consumirão produtos mais elitizados, como cruzeiros em luxuosos transatlânticos e programas em estações de esqui destinadas a um seleto grupo com maior poder aquisitivo.

A especialização da atividade redundando na especialização dos lugares a ela destinados. Assim, pode-se indagar, inicialmente, sobre a importância do turismo no processo de produção/reprodução dos espaços, a partir do entendimento de que “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidades, e cada vez mais tendentes a fins igualmente estranhos ao lugar e a seus habitantes” (SANTOS, 1994, p. 90).

Verifica-se, então, que a especialização da atividade, seja em escala mundial, nacional, regional ou local, sofrerá um forte redimensionamento, decorrente

da dinâmica que o turismo vem experimentando. Para Krippendorf (2000, p. 57), “[...] o ambiente exótico é importante, sobretudo pela beleza da localização. Funciona como decoração [...]”.

O processo de globalização no presente estudo é visto como pano de fundo para a discussão que ora se pretende desenvolver, uma vez que seus reflexos se fazem presentes na atividade turística e rebatem na estruturação dos espaços por ela apropriados. Desse processo constam, entre outras, questões relacionadas a ordenamentos e reordenamentos socioespaciais das cidades, tendo como base o desenvolvimento das políticas de infra-estrutura. Tais políticas deságuam nas questões de urbanização e reurbanização e suas conseqüências sobre a reestruturação socioespacial.

Uma das manifestações mais concretas de intervenção do Estado para promover o inter-relacionamento entre o turismo e o espaço consiste nos denominados “planos urbanos turísticos”, ou seja, políticas públicas que propõem a ocupação planejada do espaço a partir da abertura de estradas, com definição de zonas de destinação específica, áreas de preservação, além de áreas destinadas à implantação de equipamentos de consumo coletivo e lazer turístico.

Estabelecendo-se um paralelo entre as tradicionais intervenções políticas no espaço realizadas predominantemente no urbano e as macropolíticas de ordenamento territorial, é possível identificar três dimensões (LOJKINE, 1981): a) uma planificadora, em que existe um documento de intervenção formalizado; b) uma operacional, com práticas reais jurídicas e financeiras adotadas pelo poder público, quanto ao ordenamento; e c) uma real, em que se verificam os efeitos sociais dessa planificação.

Diferentemente de Castells, Prêteceille (apud PAIVA, 2000, p. 68) entende que a intervenção no espaço acontece através de dois processos: “a) a intervenção jurídica e sobre as relações de produção; e b) a programação dos equipamentos públicos”. Para este autor, a intervenção do Estado compreende um processo técnico que define o tipo de produto, enquanto, à iniciativa privada, cabe a produção propriamente dita.

Compreende-se, no entanto, que a eficiência do ordenamento territorial deve se traduzir numa relação direta com a eficiência econômica, o efeito motivacional, a viabilidade administrativa, o impacto distributivo e a equidade, o respeito pelas diferenças culturais, as liberdades e imparcialidades, a aceitação política, e, sobretudo, o amparo técnico.

A questão da reorganização<sup>28</sup> do espaço como tradução do processo de desenvolvimento ocasionado pela atividade turística tem como motor a implementação de políticas públicas.

Nesse contexto, as políticas de estruturação compreendem um primeiro momento desse processo. Seguidamente, as intervenções ocorrem na esfera da estética e do embelezamento da cidade, em uma constante busca de marcas, imagens, símbolos e ícones que a diferenciem em relação às demais que participam desse mercado.

Assim, as ações de governo passam a se pautar por uma orientação no sentido de viabilizar a “chegada” dos novos atores do capital internacional: bancos, redes de *fast-food*, hotéis, dentre outros. Em face da expansão do setor turístico já

---

<sup>28</sup> Pode-se ir além dos aspectos conceituais, para se chegar a uma questão semântica: organizar, reorganizar, ordenar, reordenar, configurar e reconfigurar. Embora essas palavras tenham nuances que as diferenciam nos dicionários, no presente trabalho são um conjunto, e o emprego delas, indistintamente, tem a pretensão de tornar o processo de mudanças no espaço urbano de Natal mais amplo e rico.

apontada anteriormente, surge a necessidade de dotar com infra-estrutura os espaços que seriam “objeto” de seus interesses.

Nessas intervenções governamentais, as cidades passam a ocupar um espaço privilegiado, pois nelas se concentra a infra-estrutura necessária à atividade. Muitas participam como pólos, outras servem apenas de suporte. No caso daquelas que também são espaços de apropriação do turismo, as intervenções se fazem de forma mais contundente e se mostram nas reconfigurações que obedecem à dinâmica da atividade.

Em Natal, esse processo se verifica na produção de espaços destinados ao turismo e de outros que se incorporam à vida da cidade para consumo e moradia das elites locais, conforme analisado mais detalhadamente na segunda parte deste trabalho.

## SEGUNDA PARTE

### NATAL, “SOL e MAR” E RECONFIGURAÇÃO URBANA

*“As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.” (CALVINO, 2003, p.46).*

## **1 A ONDA DE INTENCIONALIDADE TURÍSTICA: UMA ESPACIALIZAÇÃO DOS LUGARES**

O crescimento da cidade de Natal favorece uma dada configuração espacial, a já denominada “onda intencional do turismo”, a qual acompanha os principais eixos de expansão da cidade em seu processo histórico até a fase mais recente. Em outras palavras, é um recorte no espaço da cidade que recebe tratamento figurativo nos cartogramas, mostrando os dados referentes tanto turismo como à forte concentração de riquezas e renda em áreas específicas de Natal e de sua relação com a dinâmica de produção e consumo do turismo e as elites locais.

A espacialização que construímos considera a existência de eixos viários que animam a dinâmica econômica da cidade e enxerga-os como importantes vetores do espaço urbano, fazendo um jogo metafórico que envolve a “relação” da cidade com o mar. Ela é uma forma de visualizar como o crescimento urbano acontece e seus processos de organização do espaço “rebatem” sobre a cidade. Corrobora com essa figura metafórica, a estreita relação de Natal, conhecida como “Cidade do Sol”, que compõe o circuito turístico nacional, privilegiando, principalmente, o binômio sol-mar. A cidade tem, pois, nas praias e nas ondas do oceano Atlântico, que a banham, uma das muitas imagens despertando o desejo e convidando os visitantes a experimentar e consumir a cidade.

Verifica-se que construções subjetivas como forma de auxiliar investigações, sobretudo nas ciências sociais, são cada vez mais comuns. A “onda” imagética auxilia o desenho do objeto de investigação da pesquisa que

busca compreender a reconfiguração de Natal observando como a cidade se fragmentou e se “produziu” nos últimos anos. A onda é também uma figura apropriada já que indica uma configuração sempre em movimento de fluxo e refluxo.

Nesse contexto, a descentralização urbana aparece como resultado progressivo da complexidade, do desenvolvimento e do dinamismo das relações econômicas e sociais. Ela vai personalizando áreas, criando e recriando espaços de consumo entremeados de bairros residenciais que integram os intervalos das “ondas”, onde parte considerável da vida urbana de Natal acontece.

De uma forma bastante peculiar, Natal se transforma não (somente) onde o turismo acontece, pois seu embelezamento vai para além de onde o “olhar” do turista alcança. Poder-se-ia afirmar a existência de uma configuração baseada em três grandes eixos de circulação da cidade e seus vetores irrigantes, que, no conjunto, vão compor a “onda” da intencionalidade do turismo, observada no cartograma 2. Representada espacialmente, obedece ao seguinte traçado principal: o primeiro, que se inicia na Via Costeira e se estende ao bairro de Ponta Negra e à Rota do Sol, é um eixo fortemente concentrador das atividades turísticas da cidade, ou seja, seu espaço turistificado, um espaço de consumo e de apropriação pelo visitante e pela elite local. É, portanto, um espaço que não se volta exclusivamente para o turismo, mas nele encontra um forte interveniente. O segundo eixo, que surge na BR-101 e adentra a cidade pelas avenidas Salgado Filho/Hermes da Fonseca, é uma área caracterizada pela expansão comercial e instalação de serviços diversos. Compõe-se de um espaço mesclado onde podemos encontrar visitantes que, durante sua estadia na cidade, buscam por serviços próprios, e a elite local, que utiliza os mesmos serviços de forma mais

permanente. O terceiro eixo é composto pela avenida Prudente de Moraes e seu prolongamento, a avenida Nilo Peçanha (que se interliga com a avenida beira-mar, atual avenida Café Filho, através da avenida Getúlio Vargas), com destaque para o setor financeiro e médico hospitalar.

O consumo desta área se dá predominantemente pelo morador da cidade. Os três grandes eixos interligam-se por intermédio de vetores irrigantes, quais sejam: avenida Eng. Roberto Freire, e na seqüência, o Complexo Viário do Quarto Centenário, ligando a área turisticada (Eixo 1) à cidade pela Zona Sul, quando se conecta ao Eixo 2 (avenidas Salgado Filho e Hermes da Fonseca). A avenida Bernardo Vieira e a rua Cel. Joaquim Manoel ligam o Eixo 2 ao Eixo 3. Nas áreas adjacentes a essas vias expressas de circulação, concentra-se um considerável número dos negócios existentes na cidade, bem como os seus bairros de *status*, formando um conjunto que dinamiza sua economia, lhe dá vida e fortalece sua imagem de cidade “arejada” e “boa para se viver”.

O cartograma 2 recorta a área de concentração da atividade turística no tecido urbano de Natal, envolvendo os diferentes espaços que a atividade requalificou. O retículo da espacialização do turismo abrange: a) os três grandes eixos de circulação viária da Zona Sul; b) a área turisticada, compreendida pela Via Costeira e pelo bairro de Ponta Negra; c) os bairros de *status*, identificados como aqueles que concentram, ao mesmo tempo, as mais altas rendas e os serviços mais complexos na cidade. Merece menção a Zona Norte da cidade, que, atualmente, interliga esse retículo com a área de crescente desenvolvimento da atividade turística (denominada Pólo Costa das Dunas), localizada em municípios costeiros do litoral norte do estado. Hoje essa ligação é feita através da avenida Bernardo Vieira, parte da avenida Mario Negócio, Ponte de Igapó e avenida Tomas

Landim. Convém registrar que se encontra em construção a Ponte Forte-Redinha, que desenhará uma nova trajetória dos fluxos turísticos para aquela área costeira, tornando “desnecessários” para a atividade os corredores que existem atualmente.

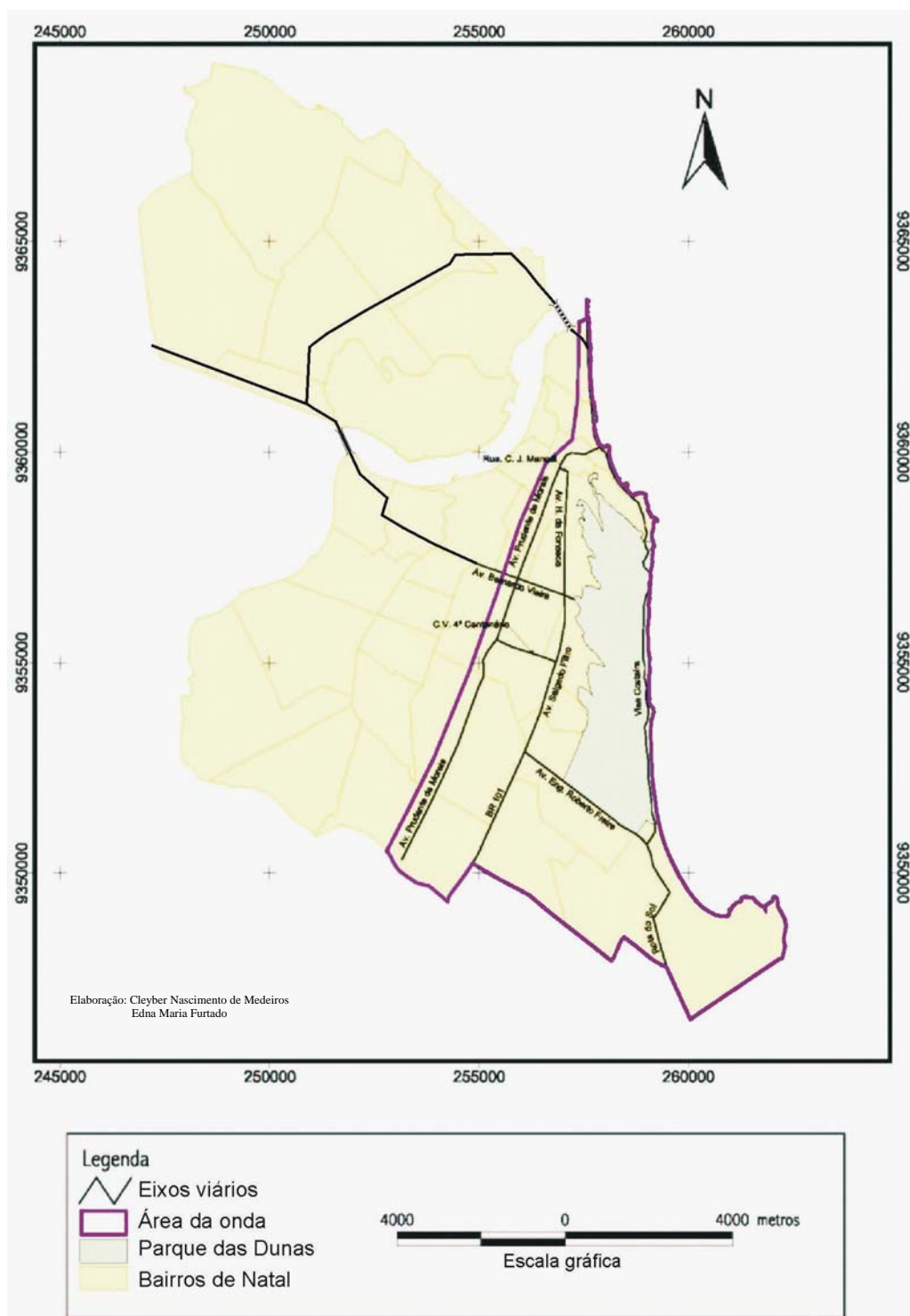
Os questionamentos encontrados em Castells (1999) levaram-nos a discutir a relação entre turismo e a cidade de Natal com a intenção de qualificar o processo que a constituiu como “produto turístico”.

Retomam-se aqui algumas questões: como seria possível identificar Natal, com posição clara e definida nos diferentes circuitos que circunscrevem seu espaço na atualidade, e fazer uma análise de como a dinâmica da cidade se situa nessa complexa rede de fluxos da qual Castells fala? E ainda: o que leva à apreensão desse espaço fragmentado e articulado que se observa na cidade de Natal, com seus bairros de classe alta, média alta, média, baixa e todas suas divisões subseqüentes na escala social? E, de forma complementar: é possível compreender a inclusão das elites, como agentes de mudanças, no espaço social de Natal e as conseqüências desse processo na forma que a cidade adquire e na apropriação desses espaços por tais elites?

É, portanto, o conjunto de desdobramentos da atividade turística no espaço de Natal que se espera desenhar nesta parte do trabalho, ou seja, descrever como essa “cidade” que se compartimenta e se “produz” a partir da intensificação da atividade turística de outros (e novos) negócios.

Sem perder de vista a existência de espaços turistificados e outros construídos na “onda” do turismo para o bem-estar de sua elite, a cidade será reconfigurada não somente naqueles espaços para serem vistos e fotografados, uma vez que aí se incluem aqueles (espaços) que estão para além do olhar do visitante, os bairros de *status*. Dos anos 1990 para cá, os espaços turistificados e os bairros

de *status* têm orientado a configuração espacial da cidade, particularmente da Zona Sul diretamente envolvida pela “onda” do turismo.



**Cartograma 2 – Natal: a onda de intencionalidade do turismo**

Essa nova configuração espacial da Zona Sul e parte da Zona Leste de Natal, provocada pela “onda” do turismo, sintetiza a desterritorialização da economia do turismo e a sua articulação com os espaços de fluxos (CASTELLS, 1999) ou os espaços englobantes (BENKO, 1999), bem como suas formas de inserção dependente (ARAÚJO, 2000).

Os espaços distintos que se produzem/reproduzem a partir da chegada do turismo a Natal, resultam de uma nova forma de intervenção do poder público, que passa a viabilizar essa nova economia dos serviços no sentido de fazer com que a cidade desponte como produto turístico<sup>29</sup>, atendendo a alguns pré-requisitos necessários à sua emergência nesses cenários competitivos das “cidades-balneário” brasileiras.

## 1.1 Natal como produto turístico: conceitos e contexto

A relação estabelecida entre a atividade turística e seus efeitos econômicos pode ser vista como

[...] parte da ciência econômica que estuda as alternativas de utilização dos recursos existentes para a produção turística nos destinos turísticos, a distribuição e circulação de renda gerada por essa atividade, e como, e porque se processam os períodos de expansão e de retração dos fluxos nacionais e internacionais de turistas. Estuda, também, por um lado, a lógica do comportamento econômico dos viajantes [...] e, por outro lado, o comportamento das empresas e dos agentes públicos que operam nas localidades emissoras e receptoras (LEMOS, 2001, p. 20).

---

<sup>29</sup> Para Braga (2003, p. 58), produto turístico é: “[...] o resultado de toda ação do sistema. Esta (ação), dentro da atividade turística, está constituída pelos atrativos, as facilidades e a acessibilidade [...]”. Portanto, consiste num conjunto de componentes tangíveis e intangíveis que inclui recursos e atrativos naturais e culturais, equipamentos e infra-estruturas, serviços, atitudes recreativas, e imagens e valores simbólicos, oferecendo benefícios capazes de atrair certos grupos de consumidores – os turistas – porque satisfazem as motivações e expectativas relacionadas ao seu tempo livre.

Em que se constituem tais recursos? Ainda segundo Lemos (2001, p. 21), os fatores para a produção turística seriam recursos naturais, capital e trabalho, que, em seu conjunto, constroem o “valor” do local para a atividade, o qual

[...] está nos elementos sociais, que, produzidos por uma coletividade em sua história e em sua relação com o meio ambiente, geram força de atratividade, provocando o deslocamento e a permanência de outros segmentos sociais espacialmente distantes que o validam.

É importante observar as preferências que vão moldar esse valor que, segundo Lemos (2001), estaria intensamente relacionado com as necessidades, os desejos e os sonhos do viajante. As informações obtidas pelo potencial turista vão modelando o valor até esse indivíduo estabelecer a especificação de seu destino e definir sua viagem, momento em que entra o poder da mídia de massa, que produz a todo instante novos lugares para os viajantes.

Deve-se entender que o crescimento do turismo também decorre da existência de oferta turística, conceituada por Lage e Milone (1991, p. 50), “[...] como o conjunto de atrações naturais e artificiais de uma região, assim como de todos os produtos turísticos à disposição dos consumidores para satisfação de suas necessidades”. As atrações naturais representam a configuração geográfica formada por clima, flora, fauna etc.; já os elementos artificiais correspondem a aspectos relacionados com a história, a cultura e a religião do local.

Os produtos turísticos representam a infra-estrutura de bens e serviços turísticos, como os meios de transporte, de hospedagem, os restaurantes, o comércio e outros equipamentos, de maneira que a atividade turística seja viável.

Essa complexa rede que se integra à atividade já dimensiona uma primeira dificuldade em mensurar os fatores que compõem o consumo turístico, uma vez que, nas cidades turísticas, algumas atividades são tipicamente voltadas para os visitantes. Entretanto, essas mesmas atividades também podem ser desfrutadas por seus habitantes cujo poder aquisitivo lhes permita participar desse espaço de consumo.

Na continuação dessas definições, é de extrema importância compreender quem se apropria e produz esse espaço turistificado para que se possa entender o objeto deste estudo. Segundo Lemos (2001), os agentes econômicos do turismo são os seguintes:

a) o governo da localidade receptora, que, sob o aspecto físico oferta bens e serviços públicos, além de realizar políticas econômicas que influenciam moradores, investidores e turistas a atuar no planejamento turístico;

b) a comunidade receptora, que participa com sua história, seus costumes e gera o valor, além de compartilhar com o turista os bens e serviços públicos, sofrendo, no entanto, os impactos pelo aumento da demanda;

c) os trabalhadores do setor, que ofertam sua mão-de-obra, usam bens e serviços públicos, recebem salários por seu trabalho e pagam taxas e impostos ao setor público;

d) as empresas que atuam indiretamente no setor, em face da complexa rede estabelecida decorrente do turismo;

e) o sistema financeiro, seja aquele que oferece crédito, financiando pessoas ou empresas, ou o que serve para depósito de numerários;

f) as empresas diretamente relacionadas com as atividades do setor, como hospedagem, transporte, agenciamento, e, finalmente,

g) os turistas, que são agentes fundamentais do sistema, pois, na busca em satisfazer seus desejos e sonhos, constituem-se na fonte de recurso que, financeiramente, mantém e faz crescer a atividade.

Esses agentes econômicos, no entanto, são, em larga escala, intervenientes nos espaços, considerando as condições para o surgimento e o crescimento da atividade (LAGE; MILONE, 1991):

1) atrativos turísticos: podem ser todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse turístico que motivam o deslocamento de grupos humanos para conhecê-los<sup>30</sup>;

2) equipamentos e serviços turísticos: são os equipamentos e serviços turísticos, também denominados “superestrutura”, pois incluem as principais instalações de superfície, o conjunto de edificações, instalações e serviços indispensáveis ao crescimento da atividade turística. São constituídos pelos meios de hospedagem, alimentação, entretenimento, agenciamento, informações e outros serviços<sup>31</sup>.

Após se verificarem as exigências para o surgimento e o crescimento do turismo na sua forma massificada, mas nem sempre organizada, constata-se que, quanto aos atrativos turísticos, a cidade de Natal pode ser considerada como

---

<sup>30</sup> Recursos naturais, como montanhas, planaltos e planícies, costas ou litoral, terras insulares, hidrografia, pântanos, quedas de água, fontes hidrominerais e/ou termais, parques e reservas de flora e fauna, grutas, cavernas, áreas de caça e pesca etc.; recursos histórico-culturais, como monumentos, sítios, instituições culturais de estudo, pesquisa e lazer (museus, bibliotecas), festas, comemorações, gastronomia, artesanato, folclore, música, dança, feiras, compras. Incluem-se, também, todos os recursos em matéria de hospitalidade e os acontecimentos programados, como congressos e convenções, feiras e exposições, realizações diversas (desportivas, artísticas, culturais, sociais, gastronômicas, científicas) etc.

<sup>31</sup> Estabelecimentos hoteleiros, como hotéis, motéis, pousadas, pensões, acampamentos; serviços de alimentação, como restaurantes, bares, lanchonetes, casas de chá, confeitaria, cervejarias; entretenimento, como áreas de recreação, instalações desportivas (parques, praças, clubes, estádios, autódromos, mirantes, marinas), estabelecimentos noturnos (boates, casas de espetáculos), cinemas, teatros. Outros equipamentos e serviços: operadoras e agências de viagens, transportadoras turísticas, postos de informação, locadoras de imóveis, locadoras de veículos, comércio turístico (lojas de artesanato e souvenir), casas de câmbio e bancos, locais de convenções e exposições, cultos, representações diplomáticas etc.

privilegiada (quanto aos equipamentos e serviços turísticos em Natal, a avaliação será feita mais adiante).

Segundo a Prefeitura Municipal de Natal (2003), as principais atrações turísticas do município são a Via Costeira, onde se concentram os maiores hotéis instalados na capital e as praias de Ponta Negra, Areia Preta, Praia dos Artistas, Praia do Meio, Praia do Forte e Praia da Redinha, nas quais se tem um índice de insolação médio de 300 dias por ano, o que justifica a denominação de “Cidade do Sol”. Essa característica reforça sua inserção no modelo vigente para a maior parte das cidades litorâneas brasileiras, que desenvolvem a atividade com base no binômio “sol-mar”. A cidade possui, também, o segundo maior parque urbano do Brasil, o Parque das Dunas, e completa seu cenário com monumentos históricos<sup>32</sup>.

Em relação à culinária local, esta é bastante variada, composta de produtos da terra e frutos do mar<sup>33</sup>. O artesanato da cidade é bastante diversificado, sobretudo por comercializar os produtos fabricados no interior do estado<sup>34</sup>. Quanto ao folclore do estado, autos e manifestações populares<sup>35</sup>, se

---

<sup>32</sup> Forte dos Reis Magos, Teatro Alberto Maranhão, prédio da Associação Comercial, antiga Faculdade de Direito, Capitania das Artes (antiga Capitania dos Portos), Farol de Mãe Luiza, Junta Comercial do Rio Grande do Norte, Estação Metropolitana de Trens Urbanos, Pedra do Rosário, Igreja de Bom Jesus das Dores, Palácio da Cultura (antiga sede do Governo Estadual), Palácio Felipe Camarão (atual sede do Governo Municipal), Solar Bela Vista, Igreja do Rosário dos Pretos, Igreja do Galo, Matriz de Nossa Senhora da Apresentação, Prédio da Ordem dos Advogados do Brasil, Instituto Histórico e Geográfico, Academia Norte-rio-grandense de Letras, Grande Hotel, Colégio Atheneu Norte (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SEMURB, 2003).

<sup>33</sup> Carne-de-sol, cocada, cuscuz, feijão verde, lingüiça do sertão, macaxeira, paçoca, peixe frito, queijo de manteiga, tapioca, galinha caipira, galinha de cabidela. Entre os frutos do mar, estão: os peixes miúdos, como cangulo, sanhoá, biquara e carapeba; os pescados mais nobres, como arabaiana, cioba, cavala, bicuda e garoupa e os crustáceos, como caranguejo, lagosta e camarão. Há ainda frutas regionais: manga, mamão, abacaxi, banana, caju, cajá, mangaba, maracujá. Não se pode esquecer dos bolos de carimã e de macaxeira, pé-de-moleque, canjica, pamonha, cuscuz, grude e ginga com tapioca (tradicional na praia da Redinha), queijo de coalho e de manteiga (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SEMURB, 2003).

<sup>34</sup> Alimentos, pedras, rendas e bordados, tecelagem, madeira, couro, cestarias e trançados, cerâmica, doces típicos regionais de fabricação caseira (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SEMURB, 2003).

<sup>35</sup> Boi de Reis, Boi Calemba, Fandango, Congos, Lapinha e Pastoril, Caboclinhos, Araruna, Bambelô, Maneiro-Pau, Côco-de-Roda, Côco de zambê, Bandeirinhas, Capelinha-de-Melão, Espontão (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SEMURB, 2003).

espetacularizam nos diversos locais da cidade que têm nessas manifestações o seu “negócio”.

Longe de sinalizar uma visão única de que a atividade turística é o principal sustentáculo da economia local, pretende-se, aqui, entender como o turismo acontece em ritmos variados nos espaços da cidade, sem perder de vista que alguns desses espaços são produzidos por ele e para ele, e outros lhe são complementares. Isso significa dizer que existem áreas que fazem parte da centralidade da atividade turística, que integradas ao seu sistema de produção e de circulação, desempenham papéis de protagonistas no desenvolvimento da atividade. Outros espaços, que não se afiguram necessariamente como periferia, ocupam uma posição de suporte à nova forma que a cidade adquire. Além destes, há aquelas áreas que, de fato, são periféricas às atividades turísticas.

Nesse contexto, busca-se não só responder aos questionamentos feitos quando da abordagem da formação das redes em Castells (1999), como também entender que a centralização e a periferização de determinadas áreas fazem parte de um processo dinâmico, relacionadas com as necessidades criadas pelo sistema capitalista. Tal fato pode acontecer em múltiplas escalas espaciais, de países a bairros, corroborando, assim, o entendimento de que, em Natal, existem áreas que foram objeto de intervenção direta para o crescimento da atividade turística e outras que sofreram mudanças em suas estruturas, como forma de viabilizar a ampliação de serviços. Esses espaços, nem sempre afetos à atividade, podem servir-lhe complementarmente, ou mesmo, servir de suporte à elite gerencial aqui residente e àqueles que chegam à cidade por intermédio de novas atividades produtivas, relacionadas, sobretudo, com o setor de serviços.

Na contemporaneidade, os processos produtivos que envolvem a transformação do espaço urbano de Natal, buscam novas realizações para investimentos que vão além das atividades mais tradicionalmente desenvolvidas na cidade. O leque de “oportunidades” amplia-se revelando as atividades turísticas e capturando o próprio ambiente urbano como mercadoria.

Entende-se que a cidade atual, cada vez mais espraçada no âmbito da região metropolitana, além de constituir-se no lugar privilegiado para a produção de mercadorias, torna-se, em si mesma, também uma mercadoria espacial. É assim que as intervenções do poder público, sejam elas intencionais ou não, se refletem na capacidade de crescimento da atividade.

Compreende-se, no entanto, que essas políticas públicas que interferem na cidade, modificando-a, são ações direcionadas ao estado do Rio Grande do Norte, mas é Natal, sem dúvida, que mais se beneficia delas.

## 2 O TURISMO COMO UMA ONDA: A INTENSIFICAÇÃO DOS FLUXOS

Historicamente, o espaço urbano de Natal vem assumindo determinadas características em decorrência da ação e da articulação dos agentes sociais, políticos e privados. A reprodução espacial tem primado por interesses que incidem sobre o econômico, pautando-se pelo que é lucrativo e produz renda.

A preocupação, diante desse cenário, está na forma como o processo de expansão do setor do turismo vem acontecendo no interior do tecido urbano. As discussões em torno das modificações decorrentes da atividade turística na cidade têm-se mostrado bastante centradas naqueles espaços apropriados pela atividade. Pretende-se, assim, mostrar que, atualmente, a transformação da cidade de Natal não pode ser analisada somente sob essa ótica, pois ela se estende para além do espaço turistificado.

Nos últimos anos, a intensificação dos fluxos turísticos rumo a Natal (conforme demonstrado na próxima seção) levou os governos estaduais, respaldados pelo governo federal, a viabilizar em políticas regionais para a atividade. Entretanto, vale salientar que as transformações ocorridas apresentam características que se inserem num modelo internacionalizado<sup>36</sup> de desenvolvimento da atividade que se pauta por: a) construção de infra-estrutura; b) dotação das condições mínimas para reprodução da força de trabalho empregada

---

<sup>36</sup> Esse modelo pauta-se pela presença das cadeias hoteleiras que operam em escala mundial e se concentram em espaços segregados, constituindo-se em verdadeiros enclaves. Na constituição desses espaços, há necessidade de dotá-los de infra-estrutura, além de qualificar mão-de-obra para atuar nos estabelecimentos hoteleiros e de alimentação. Por último, não é possível deixar de considerar que as grandes corporações do setor do turismo se beneficiam das linhas de crédito oferecidas especificamente para tal fim, como resultado das políticas públicas de incentivo ao setor.

nas atividades; e c) concessão de crédito, formação de mão-de-obra e disciplinamento da atividade (NICOLAS, 1989).

Em um primeiro momento, a concentração de investimentos em Natal decorre do fato de ela ser a principal cidade do Estado e de haver um grande número de turistas que aqui aportam, tornando-a um pólo. Essa posição privilegiada intensifica-se pelo fato de o pólo ter sido eleito pioneiro, pelo Banco do Nordeste do Brasil, para o Programa Pólos de Desenvolvimento Integrado de Turismo.

Outro fator preponderante foi a instalação do Conselho de Turismo do Pólo<sup>37</sup>, o que permitiu maior capacidade de mobilização e organização de atores relacionados ao setor, e, conseqüentemente, uma maior captação de recursos e investimentos para os municípios que dele fazem parte. E Natal, com sua posição privilegiada de capital do estado e cidade com maior infra-estrutura, destaca-se no recebimento desses recursos, firmando-se como principal localidade turística do estado do RN.

Não há dúvida quanto ao fato de que seu espaço urbano foi modificado por políticas públicas direcionadas para o turismo, como se constata pelos dados publicados no relatório final do PRODETUR/NE I (TECHNUM CONSULTORIA, [2002]). Segundo o documento, os recursos do PRODETUR I para o estado foram da ordem de US\$ 41.870.822,00. Os resultados obtidos com as ações do Programa e dos diversos outros investimentos do Governo na infra-estrutura turística da região são observados nas alterações das estatísticas dos últimos cinco anos, a começar pelo crescimento da participação da atividade turística no

---

<sup>37</sup> Para melhor compreensão acessar o endereço eletrônico da Banco do Nordeste do Brasil.

PIB do Estado, cuja contribuição passou de 3,5%, em 1995, para 6,1%, em 2000, conforme mostra a tabela 2.

**Tabela 2 – Comparativo de indicadores turísticos, 1995 / 2000**

Componente	Unidade	1995	2000	Crescimento (%)
Receita turística	Dólar	203.424.000	288.067.000	42
Renda turística	Dólar	283.488.623	493.228.605	74
Participação da renda turística sobre o PIB	%	3,5	6,1	--

Fonte: Secretaria Estadual de Turismo – SETUR (apud TECHNUM CONSULTORIA, [2002]).

Ainda de acordo com o documento, o PRODETUR I – RN pretendeu ser um instrumento indutor de crescimento socioeconômico da área costeira do estado do Rio Grande do Norte, com aplicação de recursos nas seguintes ações: saneamento básico (esgoto); implantação de centro de visitação do Parque das Dunas em Natal; desenvolvimento institucional; melhoramento do Aeroporto Internacional Augusto Severo, situado no município de Parnamirim, e melhoramento de estradas. Os investimentos realizados foram aplicados conforme apresentado na Tabela 3.

**Tabela 3 – Investimentos do PRODETUR I – Rio Grande do Norte**

Componente / ação	Local	Valor us\$	Percentual do total %
Saneamento básico esgoto	Natal	5.675.623	13,56
Recuperação ambiental Plano de manejo e operações do Parque das Dunas	Natal	1.457.676	3,48
Desenvolvimento institucional	Órgãos estaduais e municipais	1.989.135	4,75
Aeroporto	Parnamirim	24.219.490	57,84
Transportes	Natal, Parnamirim, Extremoz, Ceará-Mirim, Nísia Floresta e Tibau do Sul	8.528.898	20,37
<b>Total Geral</b>		<b>41.870.822</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Secretaria Estadual de Turismo – SETUR (apud TECHNUM CONSULTORIA, [2002]).

Essas obras merecem destaque em face do montante dos investimentos. A tabela 3 mostra como a acessibilidade foi uma das prioridades da primeira fase do PRODETUR, pois concentrou quase 88% dos recursos destinados ao estado. A reforma do aeroporto Augusto Severo, em Parnamirim, região metropolitana de Natal, dimensiona tal importância: foi construída uma nova estação de passageiros, aparelhada com modernos serviços (bancos, restaurantes, livrarias, lojas de artesanato, correios, além das companhias aéreas), possibilitando maior conforto ao visitante e ao morador local que se utiliza de suas instalações.

Investimentos, também, em saneamento básico e proteção do meio ambiente beneficiaram a Via Costeira e o bairro de Ponta Negra com a implantação, segundo o projeto, de obras de saneamento, drenagem, pavimentação (32 ruas, totalizando 7.000 metros) e urbanização da orla (3.000 metros).

Além das obras já executadas, existem outras em execução ou planejadas, que serão parte integrante do PRODETUR II, tais como: construção, recuperação e asfaltamento das estradas que ligam Pitangui/Graçandu/Barra do Rio, Pirangi do Sul/Barreta e Goianinha/Tibau do Sul; estruturação do artesanato, com o Crediartesão; renovação da frota de táxis; limpeza urbana; sinalização turística; Projeto Educação para o Turismo; Projeto Jovem Guia de Turismo; divulgação e promoção.

Observa-se que, nessa segunda fase do PRODETUR, as ações, que antes se concentravam na infra-estrutura, em obras com maior densidade e de maior valor, voltam-se também para a capacitação e a qualificação de pessoal para

o setor. Outros projetos de infra-estrutura, no entanto, ainda estão sendo alvo dos investimentos do programa<sup>38</sup>.

De forma geral, os investimentos oriundos do PRODETUR revelam uma preocupação estruturante em seu primeiro momento, o que denota uma busca pela superação da fase idílica do turismo, ou seja, a passagem de Natal para o “time” das destinações nacionais para o turismo, implicando, assim, uma postura mais eficiente do profissional do setor, uma vez que a concorrência entre cidades é muito intensa.

Na contrapartida, esses recursos, quando não foram destinados a obras de infra-estrutura, tiveram caminho certo no financiamento dos primeiros grandes empreendimentos hoteleiros da cidade, que, em sua maioria, pertenciam a tradicionais grupos econômicos locais.

Verifica-se, então, que, embora no documento original algumas ações pretendessem beneficiar as classes mais pobres, isso de fato não ocorreu, até pela dificuldade de acesso ao crédito que era imposto pela burocracia da agência fomentadora, no caso Banco do Nordeste do Brasil (BNB).

Nessa segunda fase, embora existisse a explicitação de algumas ações no sentido de promover a inclusão, ainda é cedo para se fazer inferências, mas já se constatava a necessidade de mudar a orientação, que direcionou recursos e benefícios a pequenos e seletos grupos que interagem com o setor turístico local.

O certo é que as intervenções públicas por meio desses projetos, concomitantemente à intensificação de investimentos do setor privado,

---

<sup>38</sup> Esse novo foco deve-se à precária qualificação profissional da grande maioria dos trabalhadores, o que aponta para a necessidade de preparar a mão-de-obra, principalmente para as atividades da cadeia produtiva do turismo. O crescimento desta, em número de postos de trabalho, refletir-se-á na melhoria de condições econômicas e sociais de parte da população residente.

representaram iniciativas de grande magnitude relacionadas com a implantação e a ampliação de serviços, com impactos diretos na dinâmica urbana de Natal.

A seleção de espaços e a implantação da estrutura evidenciam a intenção de “preparar” a cidade e sua hinterlândia para esse novo ciclo econômico, relacionado com a ampliação do terciário, agora envolvendo o ambiente e a cultura como mercadoria. Faz-se necessário, portanto, discutir os números que apontam para esse entendimento de Natal como pólo, configurando-a como cidade turística que, a partir das intervenções do poder público, ganha espaço no circuito turístico nacional.

Em Natal, o turismo tem início na década de 1980; entretanto, somente em meados dos anos 90, a cidade se vê inserida, de fato, no circuito turístico nacional. Essa atividade acelerou-se nos últimos anos da década passada e nos primeiros desta. Embora o recorte temporal para o entendimento da configuração da cidade seja de 1980 até 2000, os dados utilizados para caracterizar a cidade de Natal como produto turístico são recentes (1999-2002), considerando a intensificação da atividade nesse período.

Algumas informações são necessárias para que se possa confirmar a participação de Natal entre as cidades turísticas do país. Um dos aspectos a ser considerado refere-se à movimentação de seu terminal aeroportuário, levando-se em conta a quantidade de vôos que chegam à cidade, sejam eles nacionais ou internacionais, conforme se verifica na tabela 4.

**Tabela 4 – Evolução do número de vôos domésticos para Natal**

Tipo	Número de Vôos			
	1999	2000	2001	2002
Regular	6.672	8.024	7.934	6.559
Charter	2.658	2.806	2.305	1.518
<b>Total</b>	<b>9.320</b>	<b>10.830</b>	<b>10.239</b>	<b>8.077</b>

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

No período de 1999 a 2002, além de receber os vôos regulares das companhias áreas nacionais, a cidade intensifica o recebimento dos vôos fretados – os *charters*, uma marca do mercado turístico de massas: são fretamentos de aeronaves negociados pelas grandes operadoras de turismo do centro-sul, que fecham seus pacotes e trabalham com fluxos perenes e de considerável volume de passageiros.

Esses fretamentos, embora oscilem consideravelmente, não perdem importância para a cidade, uma vez que o turista fica “cativo” ao seu espaço, pois, como já foi dito, são o meio de deslocamento entre o seu ponto de saída e a cidade que o recebe, no caso, Natal: não há mecanismos que permitam ao turista parar e descer (fazer escala) em outro local a não ser aquele que lhe foi vendido, e, além disso, não são transportados passageiros que não tenham adquirido o pacote da operadora ou de suas agências. Portanto, eles são de grande impacto no turismo local, considerando sua capacidade em “despejar” um grande volume de visitantes.

Essa alternância no fluxo nacional também se faz sentir nos vôos internacionais, sejam eles regulares ou fretados, conforme mostra a tabela 5.

**Tabela 5 – Pousos e decolagens mensal em vôos internacionais, 1999-2002**

Tipo	Vôos Internacionais			
	1999	2000	2001	2002
Regular	40	310	190	153
Charter	47	81	107	144

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

Nos últimos anos a aviação civil tem passado por uma reestruturação, com a qual pretendeu maximizar seus ganhos e conter a crise que se abateu sobre algumas empresas. Para tanto, formaram-se grandes alianças entre companhias áreas de diversos países; implementou-se o sistema denominado *hub and spoke*,

que organiza o sistema aéreo dos países, fazendo com que determinados aeroportos recebam fluxos maiores e redistribuam os passageiros; promoveram-se fusões e incorporações de companhias áreas e diminuição das malhas de operação de outras, chegando, algumas, a fechar em suas portas. Esse conjunto de fatores reflete-se nessas alternâncias do número de vôos para a capital potiguar, sejam eles regulares ou fretados.

Essa maximização fica evidenciada ao se analisar a tabela 6, que mostra, na contrapartida da queda do número de vôos, um aumento constante no número de passageiros, sobretudo nas linhas regulares.

**Tabela 6 – Embarque e desembarque de passageiros domésticos e internacionais por tipo de vôo, Aeroporto Internacional Augusto Severo, 1999-2002**

Tipo de Vôo	1999	2000	2001	2002
Doméstico regular	588.552	589.849	688.828	714.811
Fretamento doméstico	224.648	267.591	217.055	185.558
Internacional regular	6.553	7.639	2.418	4.116
Fretamento internacional	14.139	29.167	38.576	48.169

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

Considerando ainda a mesma tabela, verifica-se uma tendência crescente dos vôos fretados, sobretudo aqueles provenientes de outros países. Esse tipo de viagem é cada vez mais freqüente, considerando que seus custos ficam bem abaixo quando comparados aos de uma companhia de vôos regulares. Assim, os *charters* viabilizam grandes fluxos e transformam as cidades que os recebem em centros turísticos. No Brasil, o grupo de cidades às quais se destinam os fretamentos ainda é muito seletivo. Limitando-se ao da região Nordeste, tem-se: Salvador, Recife, Fortaleza, Porto Seguro e Natal, que já faz parte dele.

Os números anteriores possibilitam uma análise daqueles passageiros e/ou visitantes que chegam à capital potiguar por via aérea; entretanto, a cidade

tem outros acessos que não são objeto dessa nossa construção (por via rodoviária, seja de ônibus ou veículo particular, e, nos últimos anos, por via marítima, com o navio Funchal e outros congêneres, que, durante o verão, percorrem a costa nordestina e freqüentemente fazem escala no porto de Natal). Portanto, não há pretensão em desdobrar números dos demais modais de transporte, mas, sim, demonstrar que o fluxo de visitantes é crescente, qualquer que seja a forma de acesso à cidade. Os números da tabela 7 reafirmam essa tendência ao crescimento do número de viajantes em direção a Natal.

**Tabela 7 – Evolução do número de turistas brasileiros e estrangeiros para Natal nos anos de 1999 a 2002, em Natal**

Turistas	1999	2000	2001	2002
Brasileiros	846.537	925.065	985.095	882.227
Estrangeiros	70.222	83.370	104.015	117.467
Total	918.758	1.010.435	1.091.111	1.001.696

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

Do ponto de vista quantitativo, os números apresentam oscilações, com uma queda considerável entre o ano de 2001 e 2002. O movimento do dólar e a procura, por parte das operadoras de viagem, por destinos com lucratividade mais atraentes justificam a busca constante por novos espaços. Com o surgimento desses destinos, abre-se o leque de opções para os viajantes, com conseqüente pulverização dos fluxos.

Embora com oscilações, a cidade mantém uma tendência crescente na utilização dos seus meios de hospedagem pelos visitantes, o que se verifica pela ampliação de seu parque hoteleiro. Nos últimos anos, esse parque tem assistido à chegada de grandes cadeias nacionais e estrangeiras e à proliferação de

estabelecimentos de médio e pequeno porte na área turistificada ou nas suas proximidades. A utilização dessa capacidade instalada pode ser observada na tabela 8.

**Tabela 8 – Evolução do número de turistas brasileiros e estrangeiros que utilizaram a rede hoteleira no período de 1999 a 2002, em Natal**

Número de hóspedes	1999	2000	2001	2002
	541.438	589.127	590.733	654.400

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

Esses números, quando observada a sazonalidade da atividade turística, sofrem variações. Segundo a Secretaria de Turismo, no seu pico, eles podem atingir médias de 72% de ocupação e, nos meses de baixa estação, podem descer a níveis próximos de 30%. É, portanto, uma atividade que, por ser imaterial, procura otimizar toda a sua capacidade instalada nos meses que lhe são propícios; a ociosidade de um apartamento de hotel em uma estação nunca mais é recuperada. No caso de Natal, a capacidade instalada, segundo mostra a tabela 9, vem evoluindo e aumentando exponencialmente, tanto pelo surgimento de novos estabelecimentos como pelas ampliações dos hotéis já existentes, os quais buscam aumentar sua capacidade. É possível observar que, no período entre 1999 a 2002, o número de hotéis se altera consideravelmente, o que mais uma vez vem confirmar o crescimento da atividade turística na cidade de Natal e sua definitiva inserção no mercado dos principais destinos nacionais. A cidade também ensaia os primeiros passos como destino internacional, uma vez que, em qualquer parte do mundo, a primeira exigência para atividade turística se internacionalizar e massificar é a melhoria do parque hoteleiro local.

**Tabela 9 – Capacidade dos meios de hospedagem contabilizados nas estatísticas, Grande Natal, 1999-2002**

Indicadores	1999	2002
Nº de meios de hospedagem	47	186
Nº de leitos	8.468	19.721

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

À exceção dos estabelecimentos hoteleiros, a atividade turística possibilita a expansão de uma série de serviços relacionados com ela mais diretamente. A tabela 10 mostra a quantidade de alguns desses estabelecimentos e a sua capacidade de gerar postos de trabalho.

**Tabela 10 – Equipamentos turísticos e postos de trabalho gerados por eles, 2002 em Natal**

Setores	Total	Empregos fixos	Empregos temporários	Empregos indiretos
Agências de viagens	101	571	-	2.855
Alimentação <sup>39</sup>	1.173	5.238	388	26.190
Entretenimento <sup>40</sup>	267	1.453	585	7.265
Hospedagem <sup>41</sup>	186	3.073	116	15.365
Locadoras de veículos	37	144	-	720
<b>Total</b>	<b>1764</b>	<b>10.479</b>	<b>1.226</b>	<b>52.395</b>

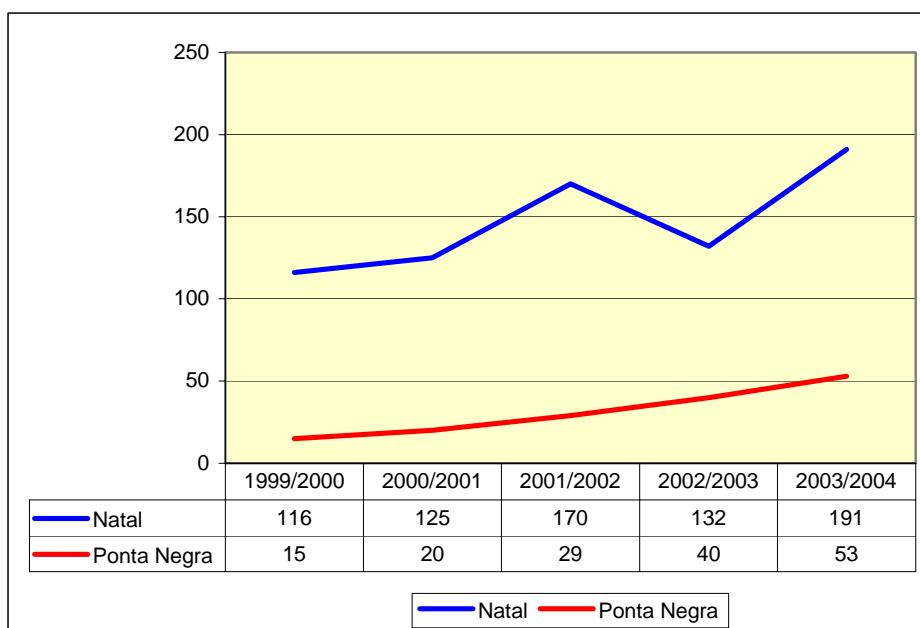
Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

<sup>39</sup> Na pesquisa da SETUR, foram contabilizadas as seguintes especialidades: churrascaria, comida caseira, comida internacional, cozinha chinesa, cozinha espanhola, cozinha francesa, cozinha italiana, cozinha japonesa, cozinha mexicana, cozinha natural, cozinha portuguesa, cozinha regional e de frutos do mar (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SETUR, 2004).

<sup>40</sup> Na pesquisa da SETUR, foram contados os seguintes estabelecimentos: antiquários, galerias de arte, balneário, boites, discotecas, campos de futebol, centros desportivos, estádios, ginásios, casas de espetáculos, casas de forró, casas de pagode, centrais de informações turísticas, centros comerciais, centros culturais, centros de convenções, cinemas, clubes, kartódromos, lojas de artesanato, loja de souvenir, lojas de produtos regionais, mirantes, pistas de motocross, parques de vaquejada, passeios turísticos, parques e pavilhões de exposições, pesque-pague, shoppings centers, teatros e terminais turísticos sociais e lazer (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SETUR, 2004).

<sup>41</sup> Na pesquisa da SETUR, foram considerados os seguintes tipos de estabelecimentos: albergue, chalé, flat, apart hotel, hotel de lazer e pousada (PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. SETUR, 2004).

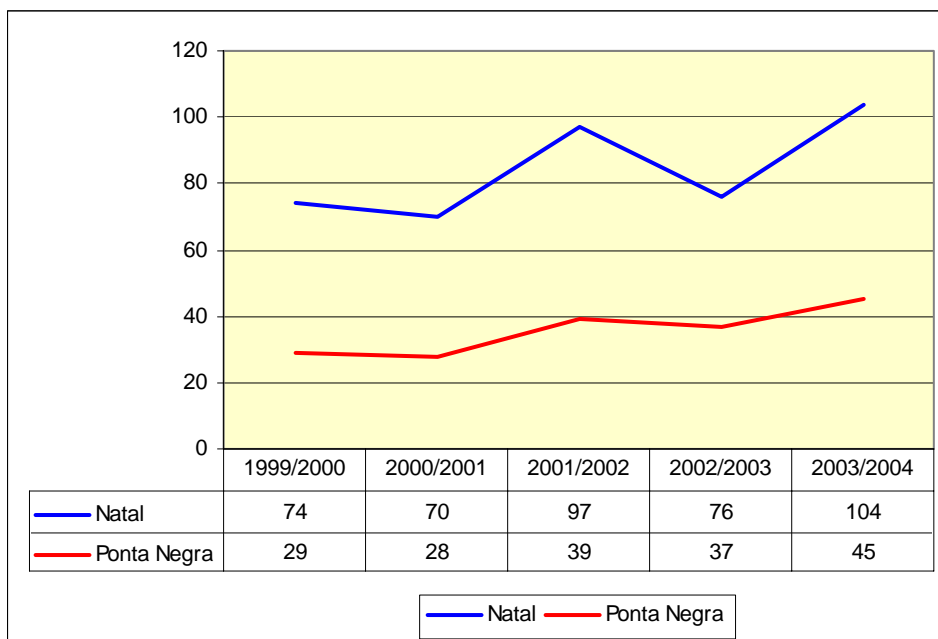
Merece destaque o crescimento das agências de viagem e turismo, conforme observado no gráfico 1. Esse crescimento, decorrente da expansão da atividade em Natal, passa a demandar os serviços de receptivo na cidade (*city tours*, traslados, aluguel de carros, guias de turismo, passeios, entre outros), que se vinculam (ou atuam complementarmente) às grandes operadoras do centro-sul do país.



Fonte: Lista Telefônica – LISTEL/Pesquisa direta.

**Gráfico 1 – Evolução do número de agências de viagem e turismo**

Outro aspecto que pode ser apontado para o crescimento dessas agências de viagem e das locadoras de automóveis, conforme mostra o gráfico 2, é o fato de o turista, cada vez mais, procurar ocupar seu tempo vago nessas viagens com passeios que não estavam incluídos nos seus pacotes, ou mesmo pelo fato de, com a proximidade da data de retorno, já não querer mais ficar na dependência dos passeios da operadora. Um outro fator que também muito contribuiu para o crescimento dessas locadoras são aqueles pacotes que já incluem bugres para passeios locais.



Fonte: Lista Telefônica – LISTEL/Pesquisa direta.

### Gráfico 2 – Evolução do número de locadoras de automóveis

Essa crescente movimentação de visitantes e a expansão das atividades direta ou indiretamente voltadas para o turismo vêm-se refletindo na receita gerada pela atividade, que aumenta a cada ano, conforme demonstra a tabela 11.

**Tabela 11 – Receita turística<sup>42</sup> na Grande Natal<sup>43</sup> – 1999/2002 (valores em US\$ 1,00)**

Anos/Turistas	Brasileiros	Estrangeiros	Total
1999	194.834.014	32.455.668	227.289.682
2000	170.186.232	30.545.106	200.731.338
2001	142.820.356	30.983.343	173.803.699
2002	267.677.845	36.067.932	303.745.777

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal. SEMURB, 2003.

<sup>42</sup> “Receita obtida por uma localidade ou país através do turismo, calculando-se a média dos gastos turísticos diretos diários, efetuados pelos turistas entrados, multiplicada pela estada média observada no período investigado” (BRAGA, 2003, p. 203).

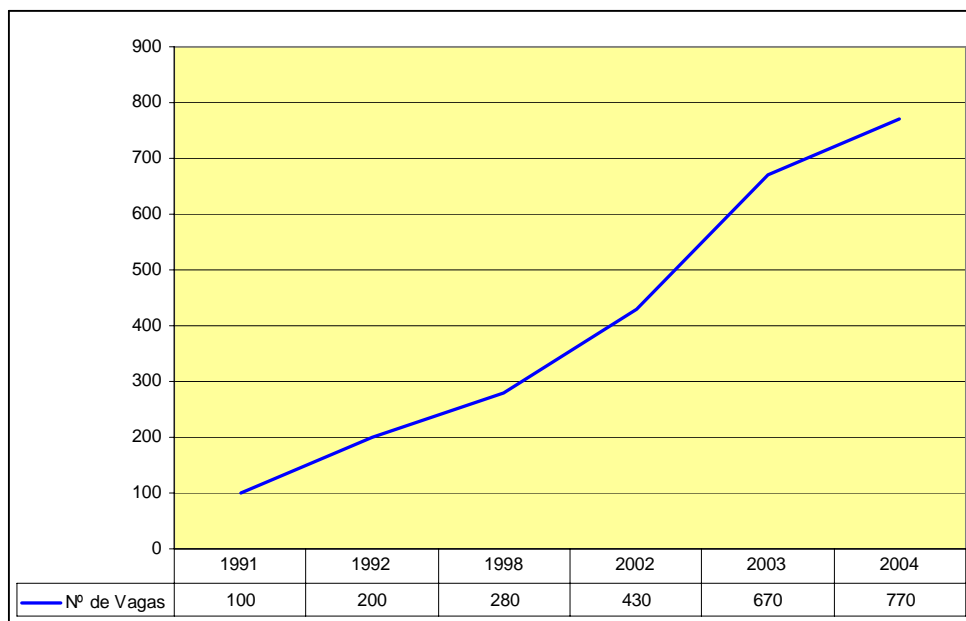
<sup>43</sup> Criada pela Lei Complementar n° 152, de 16 de janeiro de 1997, na ocasião a região era composta pelos municípios de Natal, Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, Extremoz e Ceará-Mirim. Em 10 de janeiro de 2002, a Lei Complementar n° 221 incorporou os municípios de Nísia Floresta e São José do Mipibu.

O crescimento da atividade turística em Natal traz consigo a necessidade da formação de mão-de-obra, daquela mais elementar, como os serviços de apoio aos estabelecimentos hoteleiros e de alimentação, até aquela composta de profissionais que estarão ocupando funções gerenciais e de planejamento (como consultorias, auditorias e assessoramento na instalação de empreendimentos). Em face desse mercado que surge, o número de cursos de turismo e o número de vagas oferecidas pelas diversas instituições de ensino superior (privadas e públicas) têm crescido exponencialmente, conforme mostram a tabela 12 e o gráfico 3.

**Tabela 12 – Evolução da oferta de vagas de vestibular em cursos superiores de turismo na cidade de Natal – RN**

Universidade	Ano de instalação do curso	Nº de Vagas/ano
Faculdade de Ciências, Cultura e Extensão (FACEX)	1991	100
Universidade Potiguar (UNP)	1992	100
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)	1998	80
Faculdade Câmara Cascudo	2002	150
Faculdade União Americana	2003	200
Universidade Estadual do Rio Grande do Norte (UERN)	2003	40
Faculdade de Natal (FAL)	2004	100
<b>Total de vagas</b>		<b>770</b>

Fonte: Pesquisa da autora, 2005.



Fonte: Pesquisa da autora, 2005.

**Gráfico 3 – Evolução da oferta de vagas de vestibular em cursos superiores de turismo na cidade de Natal – RN**

Sobre a evolução do número de cursos de turismo em nível superior e conseqüente abertura de vagas, Fonseca (2005, p. 179) afirma que essas instituições

[...] foram mobilizadas para formar e qualificar profissionais para atuarem no segmento turístico, além de desenvolverem e difundirem novas tecnologias nesse segmento de atividade, contribuindo assim, para a formação de um 'Ambiente competitivo' mas satisfatório para o turismo local.

Além dessa formação em nível superior, a cidade conta com escolas de formação profissionalizantes, como a Escola de Turismo e Hotelaria Barreira Roxa, que oferece cursos técnicos, preparando mão-de-obra para a atividade, e cursos de pós-graduação, constituindo-se assim em referência para a qualificação desse segmento de profissionais. Existem, ainda, outras instituições, como o SENAC, colaborando no preparo da força de trabalho voltada para a atividade turística, que

vai do guia de turismo até arrumadeiras, passando por *barmen*, cozinheiros e outros profissionais necessários para viabilizar de forma eficiente essa atividade.

Após essa caracterização de Natal como cidade turística, faz-se necessária uma análise para além dos números relacionados diretamente com a atividade. Assim, além das intervenções políticas e das estatísticas aqui apresentadas, pretende-se demonstrar como esses espaços produzidos pelo e para o turismo ou mesmo aqueles que não decorreram de suas necessidades imediatas se refletem no conjunto de bairros objeto desse estudo, sobretudo no que se refere à sua dinâmica econômica, social e espacial. Complementa-se, assim, o caminho à necessária compreensão de uma cidade onde o setor de serviços (especialmente aqueles oferecidos ao turismo) encontra-se em franca expansão.

### 3 A ESPACIALIDADE DOS SERVIÇOS E A “ONDA” DE INTENCIONALIDADE TURÍSTICA

Essa economia do setor de serviços que se expande com a chegada da atividade turística se reflete no espaço da cidade, fragmentando-a socialmente, e esses reflexos apontam para uma forte concentração nos bairros apropriados para o consumo dos visitantes e das elites residentes na cidade.

A tabela 13 apresenta o número de empresas por bairro e permite uma primeira aproximação com a análise desses fragmentos espaciais.

**Tabela 13 – Distribuição do número de empresas dos bairros de Natal por setor de atividade – 2000<sup>44</sup>**

**(continua)**

Bairro	Nº Indústrias	% Indústrias	Nº Comércio	% Comércio	Nº Serviços	% Serviços	Nº Empresas Total
Alecrim	78	3,12	1367	54,61	1058	42,27	2503
<b>Areia Preta</b>	<b>4</b>	<b>4,3</b>	<b>39</b>	<b>41,94</b>	<b>50</b>	<b>53,76</b>	<b>93</b>
Barro Vermelho	26	8,47	111	36,16	170	55,37	307
Bom Pastor	33	7,38	190	42,51	224	50,11	447
<b>Candelária</b>	<b>39</b>	<b>6,4</b>	<b>316</b>	<b>51,89</b>	<b>254</b>	<b>41,71</b>	<b>609</b>
<b>Capim Macio</b>	<b>13</b>	<b>2,31</b>	<b>310</b>	<b>55,16</b>	<b>239</b>	<b>42,53</b>	<b>562</b>
Cidade Alta	30	2,7	577	51,98	503	45,32	1110
Cidade Esperança	48	7,17	277	41,41	344	51,42	669
Cidade Nova	29	6,9	215	51,19	176	41,9	420
Dix-sept Rosado	30	6	250	50	220	44	500
Felipe Camarão	67	6,33	547	51,65	445	42,02	1059
Guarapes	0	0	9	90	1	10	10
Igapó	58	6,4	470	51,88	378	41,72	906
Lagoa Azul	44	4,84	441	48,51	424	46,64	909
<b>Lagoa Nova</b>	<b>101</b>	<b>6,12</b>	<b>727</b>	<b>44,09</b>	<b>821</b>	<b>49,79</b>	<b>1649</b>
<b>Lagoa Seca</b>	<b>31</b>	<b>7,31</b>	<b>181</b>	<b>42,69</b>	<b>212</b>	<b>50</b>	<b>424</b>
<b>Mae Luiza</b>	<b>11</b>	<b>3,35</b>	<b>179</b>	<b>54,57</b>	<b>138</b>	<b>42,07</b>	<b>328</b>
N. S. Apresentação	92	6,94	752	56,75	481	36,3	1325
N. S. Nazaré	25	5,45	215	46,84	219	47,71	459
<b>Neópolis</b>	<b>43</b>	<b>7,17</b>	<b>287</b>	<b>47,83</b>	<b>270</b>	<b>45</b>	<b>600</b>
Nordeste	18	8,18	111	50,45	91	41,36	220
<b>Nova Descoberta</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>127</b>	<b>39,08</b>	<b>172</b>	<b>52,92</b>	<b>325</b>
Pajucara	44	6,33	373	53,67	278	40	695

<sup>44</sup> A pesquisa mostra o número de estabelecimentos por bairro, sem considerar o tipo de mercadoria neles comercializada, nem tampouco a sofisticação incorporada ao estabelecimento.

(conclusão)

Bairro	Nº Indústrias	% Indústrias	Nº Comércios	% Comércios	Nº Serviços	% Serviços	Nº Empresas Total
<b>Petrópolis</b>	<b>14</b>	<b>2,78</b>	<b>189</b>	<b>37,5</b>	<b>301</b>	<b>59,72</b>	<b>504</b>
<b>Pitimbu</b>	<b>40</b>	<b>7,23</b>	<b>268</b>	<b>48,46</b>	<b>245</b>	<b>44,3</b>	<b>553</b>
Planalto	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ponta Negra</b>	<b>18</b>	<b>3,2</b>	<b>197</b>	<b>34,99</b>	<b>348</b>	<b>61,81</b>	<b>563</b>
Potengi	88	4,84	917	50,38	815	44,78	1820
<b>Praia do Meio</b>	<b>5</b>	<b>1,6</b>	<b>162</b>	<b>51,76</b>	<b>146</b>	<b>46,65</b>	<b>313</b>
Quintas	53	6,7	389	49,18	349	44,12	791
Redinha	4	3,42	65	55,56	48	41,03	117
Ribeira	37	9,41	140	35,62	216	54,96	393
Rocas	19	7,63	113	45,38	117	46,99	249
Salinas	0	0	6	60	4	40	10
Santos Reis	10	10,64	46	48,94	38	40,43	94
<b>Tirol</b>	<b>18</b>	<b>3,16</b>	<b>199</b>	<b>34,97</b>	<b>352</b>	<b>61,86</b>	<b>569</b>
<b>Total</b>	<b>1196</b>	<b>5,41</b>	<b>10762</b>	<b>48,69</b>	<b>10147</b>	<b>45,9</b>	<b>22105</b>

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

Quando os números são transpostos para o cartograma 3, verifica-se uma concentração da atividade comercial nos bairros de comércio tradicional, como o Alecrim; já a maior parte dos bairros diretamente influenciados pelo turismo encontra-se nos intervalos medianos. Há uma explicação para essa distinção: à medida que os bairros de maior concentração apresentam uma característica de comércio varejista e atacadista, sem maior sofisticação dos estabelecimentos, os bairros que compõem a área de estudo possuem um setor de comércio mais seletivo, com serviços sofisticados e, em grande parte, encontram-se abrigados no interior de *shoppings centers*.

Para Santos (1978), a reprodução espacial é explicada por dois processos, um simples e outro ampliado. No primeiro caso, um local de concentração de atividades, como o centro da cidade, expande-se vertical ou horizontalmente em razão do aparecimento de novas empresas que são agregadas ao espaço já constituído. No segundo caso, uma nova organização espacial é criada ou alterada pelo aparecimento de subcentros comerciais, cuja forma mais

moderna é o *shopping center*, que é, na verdade, o resultado da fusão de capitais vinculados primordialmente ao setor financeiro, imobiliário e comercial. Corrêa (1986, p. 73) complementa tal entendimento:

Esta reprodução ampliada do espaço é uma expressão espacializada do processo de reprodução ampliada do capital, que se verifica simultaneamente à sua centralização e concentração: os subcentros comerciais cresceram a partir da instalação de filiais de empresas tradicionalmente localizadas no centro da cidade, como as lojas de eletrodomésticos, e a expansão das pequenas empresas comerciais dos bairros; nos *Shopping Centers*, só se arrenda o espaço de uma loja para uma empresa que já possua uma cadeia delas. Assim, reprodução ampliada do capital significa, no plano das empresas, uma centralização, mas no plano espacial representa uma descentralização recriadora.

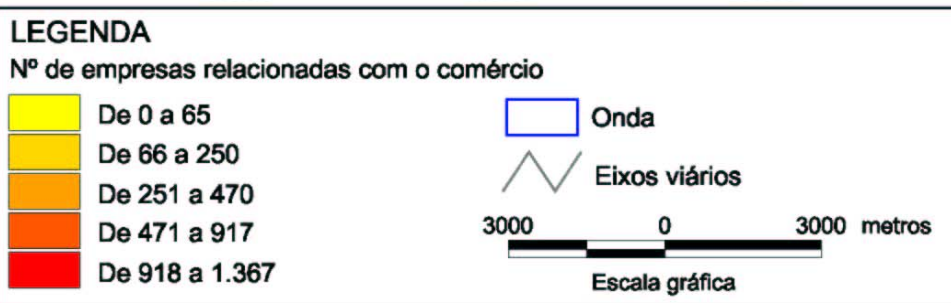
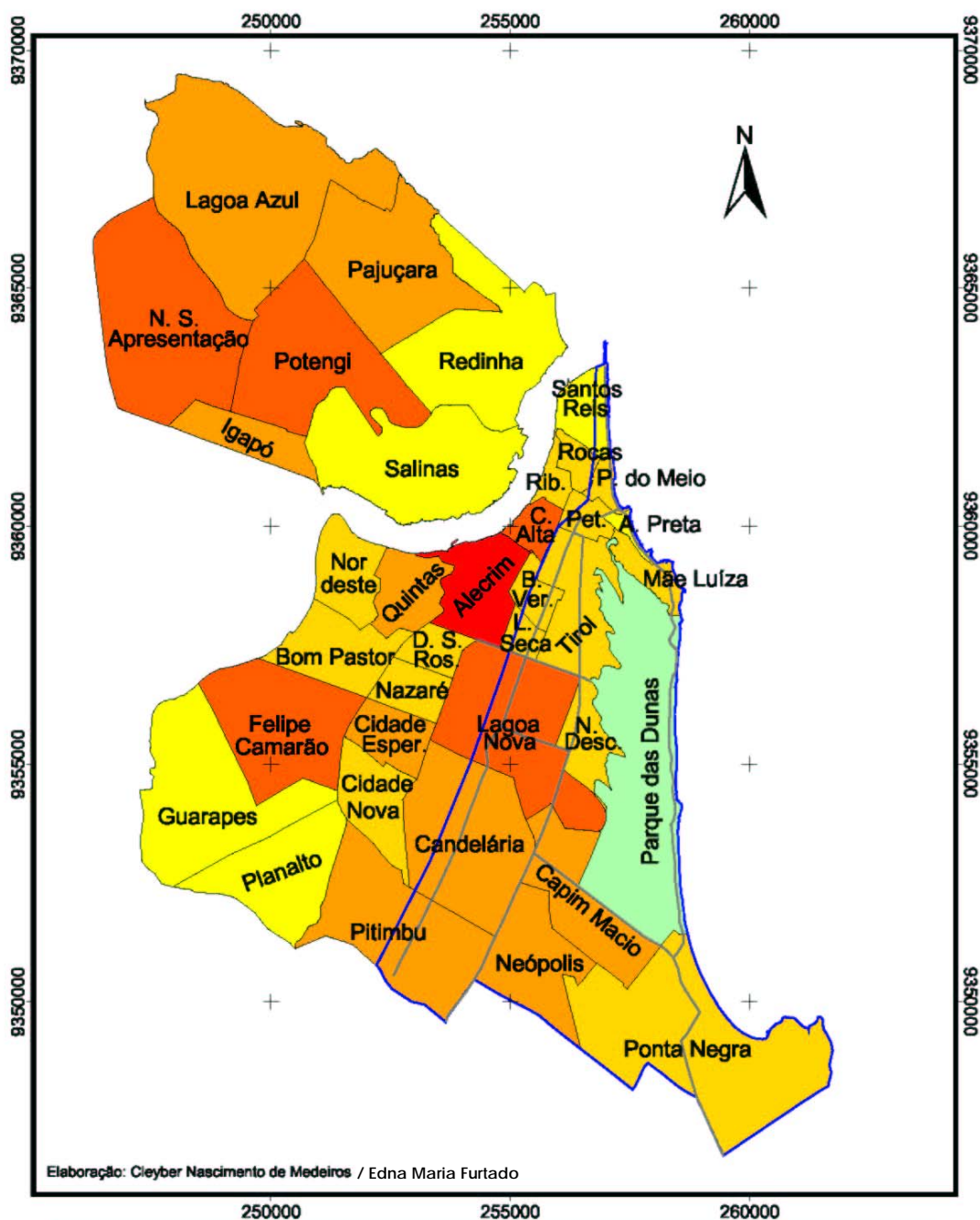
Portanto, na reprodução ampliada do capital, o local para instalação de lojas e *shopping centers* é escolhido segundo sua movimentação e o poder de compra dos freqüentadores, recriando, assim, no plano espacial, locais “especializados” e modernos para o giro de capital.

Por outro lado, o comércio popular, localizado em bairros comerciais mais tradicionais, encontra-se mais adensado, observando-se a presença de artérias inteiras só de atividades comerciais, o que já não ocorre com os bairros objeto deste estudo. Estes são bairros tradicionalmente residenciais em que a expansão do comércio tem ocorrido recentemente, embora com grande intensidade, alternando, assim, espaços que se mantêm residenciais com outros ocupados por estabelecimentos comerciais. Isso colabora para o entendimento de que esses bairros não prescindem das atividades comerciais, mas se especializam, de fato, nos serviços, conforme demonstrado no cartograma 4.

Verifica-se, no entanto, que os bairros localizados à margem da BR-101/continuação da avenida Salgado Filho possuem um adensamento maior que os

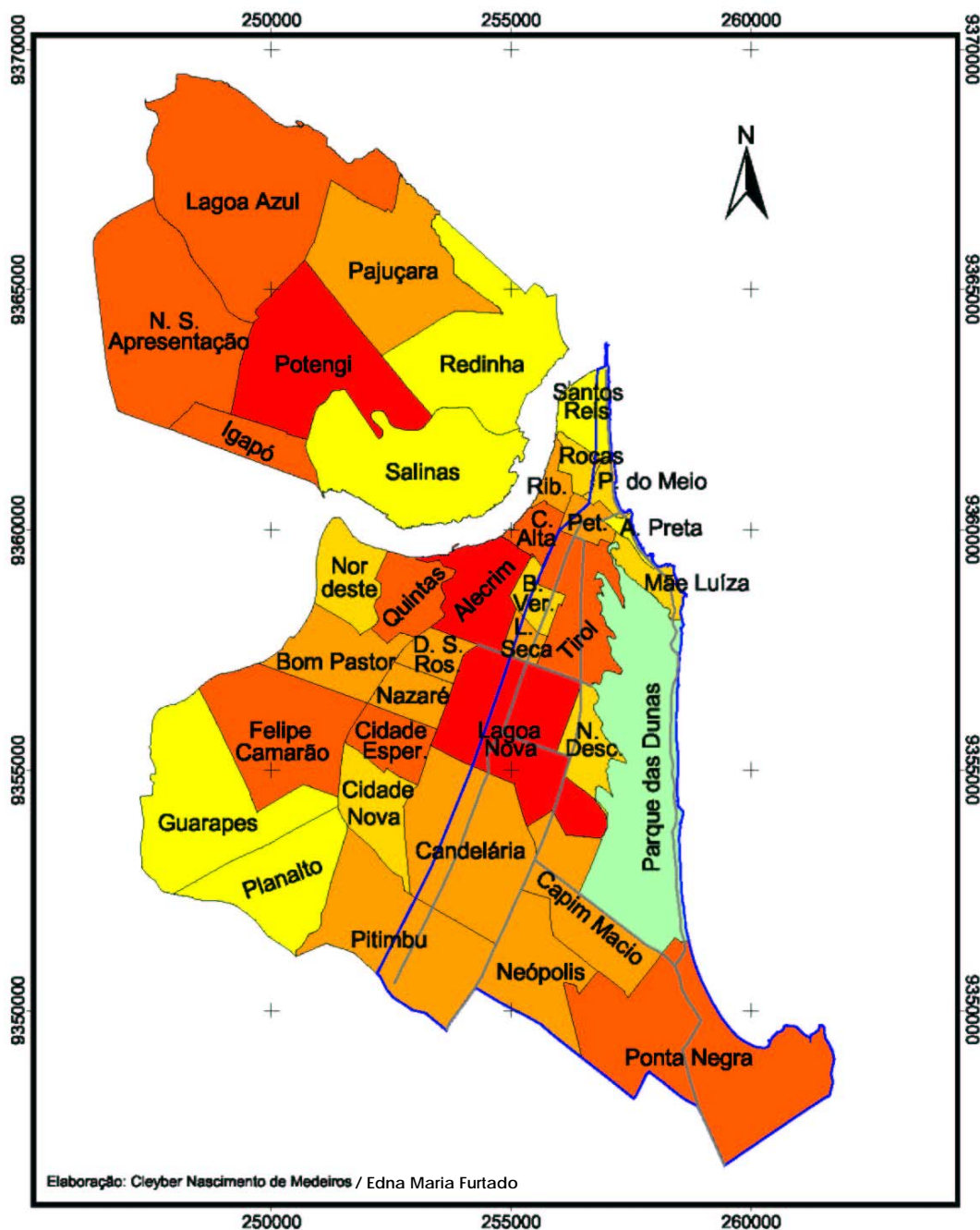
demais que fazem parte da área estudada, devido à presença dos *shoppings*, que congregam grande número de estabelecimentos e, nessa área, se fazem presentes em grande quantidade.

Pode-se observar que o setor de serviços encontra-se difuso no tecido urbano da cidade como um todo. No entanto, existem especificidades que se relacionam com subsetores dessa economia, mais concentrados em determinados bairros. Tal fato permite um entendimento de que esse setor seleciona atividades por bairros e áreas da cidade considerando as classes socioeconômicas da população.



Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 3 – Número de empresas relacionadas ao setor do comércio por bairros de Natal**



### LEGENDA

Nº de empresas relacionadas com serviços

De 0 a 50

De 51 a 176

De 177 a 301

De 302 a 503

De 504 a 1.058

Onda

Eixos viários

3000 0 3000 metros

Escala gráfica

Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 4 – Número de empresas relacionadas ao setor de serviços por bairros de Natal**

De forma complementar à análise, observa-se o fluxo de clientes diários nos estabelecimentos comerciais, conforme o cartograma 5, que demonstra uma concentração nos tradicionais bairros comerciais, como Cidade Alta e Alecrim. No entanto, os números de Tirol, Petrópolis, Candelária e Capim Macio apontam para a existência de um intenso fluxo de clientes, decorrente da presença de *shoppings centers*, dos de menor porte aos grandes empreendimentos, e de muitos estabelecimentos supermercadistas, o que eleva a média de frequência por estabelecimento. Outro fator a influenciar é a presença de estabelecimentos de alimentação e outros ligados ao ramo de serviços e lazer, como restaurantes e cinemas, que apresentam alta rotatividade.

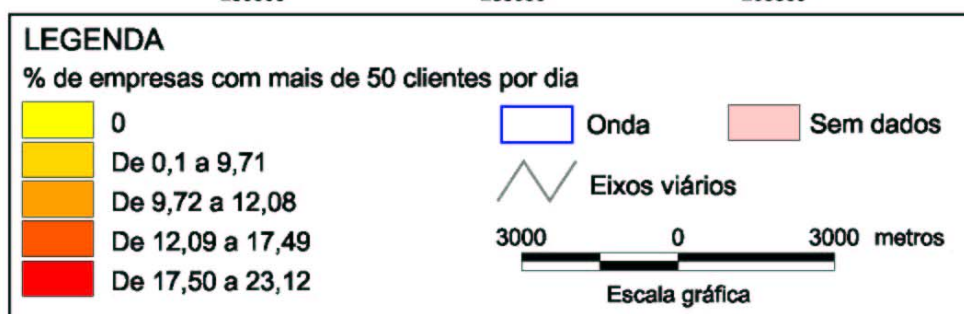
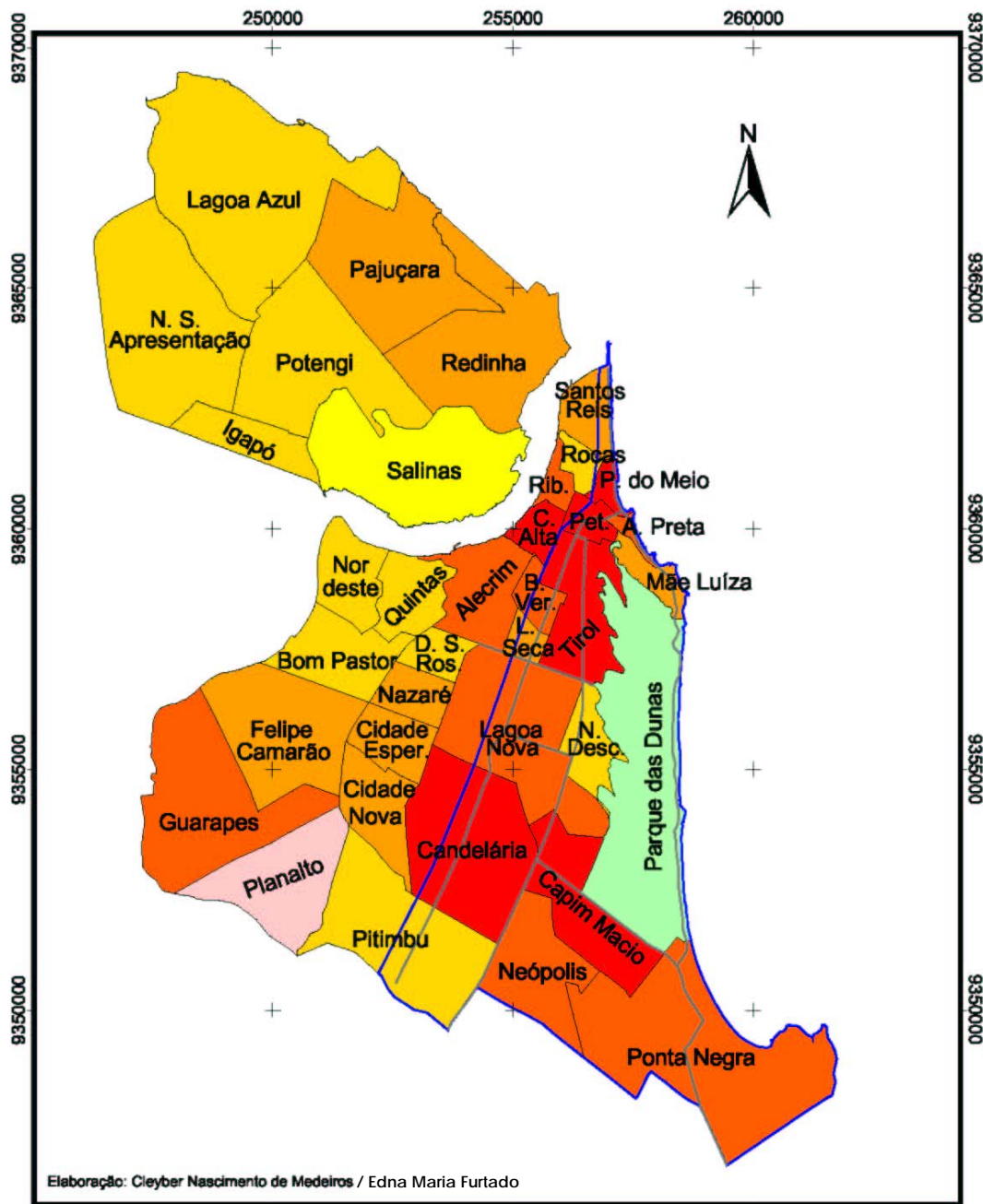
No caso de Neópolis, seus números são alimentados pelo fato de o bairro se constituir em área de expansão da Zona Sul, processo que tem-se intensificado nos últimos 20 anos, à margem da avenida Ayrton Senna. Isso se deve ao surgimento de novos bairros no entorno e ao forte adensamento populacional, marcado pelo hibridismo social dos conjuntos habitacionais do antigo BNH e empreendimentos de grande porte das construtoras privadas, como o Cidade Verde, já no município de Parnamirim, no transbordamento de Natal.

Já Lagoa Nova, além de ser um dos maiores bairros em dimensões físicas da cidade, também se constitui em apoio aos serviços para a população que reside nas Zonas Norte e Oeste, onde se concentram grandes contingentes e onde há deficiência de uma série de serviços. Essa população procura o bairro para usufruir de uma diversificada gama de serviços (bancários, médicos, lazer em geral) e de importantes estabelecimentos comerciais (lojas de material de construção, veículos, alimentação etc.). O bairro constitui-se em um dos nós viários de Natal, pois nele se cruzam algumas das principais artérias da cidade,

transformando-se, portanto, em passagem de parte considerável do sistema de transportes coletivos.

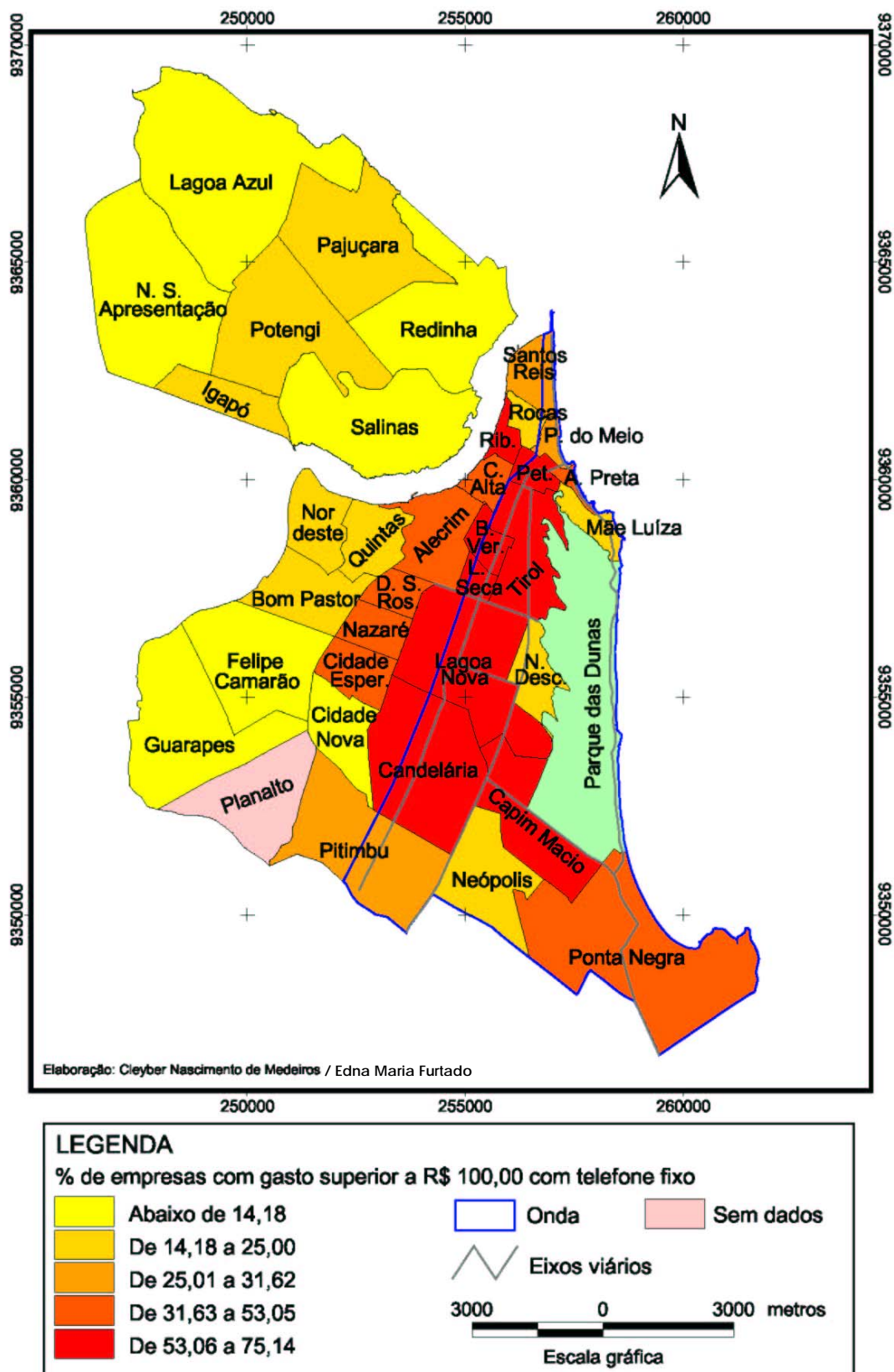
No que se refere à Ponta Negra, seus percentuais devem-se a três fatores: o diversificado comércio relacionado, sobretudo, com os serviços voltados para o lazer, de forma geral, e com aqueles especializados no turismo; o fato de o bairro ser um ponto de passagem para um considerável contingente populacional que ora se instala, de forma definitiva, nas praias localizadas no litoral sul a partir de Natal, como Cotovelo e Pirangi; e o fato de seus habitantes utilizarem grande parte dos serviços oferecidos a turistas e passantes.

No cartograma 5, é possível identificar que as cores mais intensas demonstram a concentração dos bairros que compõem a área de interesse turístico. As constatações sobre o fluxo dos estabelecimentos comerciais se complementam no cartograma 6, que apresenta os gastos com telefonia fixa por estabelecimento (empresas com gastos superiores a R\$100,00).



Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 5 – Distribuição percentual das empresas com mais de 50 clientes por dia por bairros de Natal**



Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 6 – Distribuição percentual das empresas com gasto superior a R\$ 100,00 com telefone fixo por Bairros de Natal**

No cartograma 6, verifica-se, também, uma expressividade diferenciada dos bairros que não estão na área de interesse turístico. No contraponto, os maiores valores em gastos de telefonia fixa coincidem com os bairros objeto deste estudo. Nas margens de um dos grandes eixos da cidade (BR-101, avenida Salgado Filho e avenida Hermes da Fonseca), está concentrado o maior número de estabelecimentos com gastos superiores a R\$ 100,00 (cem reais) mensais, sobretudo naqueles bairros que margeiam os três eixos e onde se localiza um considerável número de estabelecimentos do setor de serviços. No caso de Pitimbu e Neópolis, conforme já foi mencionado, a presença de empresas é algo recente e ainda não consolidado.

Já o bairro de Ponta Negra (área turistificada) desponta em uma faixa de menor utilização do que o primeiro grupo de bairros (Candelária, Capim Macio, Lagoa Nova, Tirol, Petrópolis e Lagoa Seca), pois, relativamente, o número de estabelecimentos localizados no bairro também é menor. A comunicação para alguns desses estabelecimentos é mais representativa nos bairros, sobretudo naqueles em que predomina o setor de hospedagem, que atualmente se utiliza de outros canais de comunicação, como a internet<sup>45</sup>. É importante observar que os valores do bairro de Ponta Negra são próximos aos de tradicionais bairros comerciais da cidade, como Alecrim e Cidade Alta, que possuem grande diversificação de estabelecimentos. No entanto, o “negócio” que se estabelece em Ponta Negra é diferente do desses bairros tradicionais, sendo aí que o turismo oferece uma diversificada gama de serviços voltados para o lazer.

A atividade turística não tem parâmetros de medição comparáveis aos das atividades tradicionais, ou seja, pelo número de estabelecimentos. Portanto,

---

<sup>45</sup> Muitos hotéis oferecem aos hóspedes acesso à Internet em cibercafés.

será considerada a espacialização das atividades relacionadas com o turismo, uma vez que estas se encontram estreitamente relacionadas com o setor de serviços.

### **3.1 Diferenciação dos espaços de consumo do/para turismo**

Para traçar o perfil dos equipamentos e serviços turísticos presentes na cidade de Natal, recorreu-se ao banco de dados do Cadastro Empresarial (CEMP), elaborado pelo SEBRAE/RN no ano de 2002. As demais informações acerca dos equipamentos turísticos são apresentadas para a cidade como um todo, ou seja, a classificação das empresas foi feita de acordo com a Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) de que se utiliza o IBGE<sup>46</sup> (tabela 14), a qual relaciona equipamentos e serviços turísticos relacionados com alojamento e alimentação.

---

<sup>46</sup> Na produção de informações estatísticas, as classificações servem como sistema de linguagem no processamento estatístico e na comunicação das informações sobre os fenômenos objeto de pesquisa. A uniformização dessa linguagem é uma condição imprescindível para a consistência das séries temporais e das comparações regionais e internacionais e para a articulação entre sistemas de informações ou fontes distintas, que são pressupostos básicos da qualidade do sistema estatístico. A CNAE é a classificação usada no Sistema Estatístico Nacional e na Administração Pública, sendo o IBGE o órgão responsável por sua manutenção e gestão. A CNAE constitui, atualmente, uma referência nacional para a produção de estatísticas sobre a atividade econômica.

**Tabela 14 – Equipamentos e serviços de alojamento e alimentação, segundo a CNAE**

Divisão	Grupo	Classe	Denominação
55			Alojamento e alimentação <sup>47</sup>
	55.1		Estabelecimentos hoteleiros e outros tipos de alojamento temporário <sup>48</sup>
		55.13-1	Estabelecimentos hoteleiros <sup>49</sup>
		55.19-0	Outros tipos de alojamento <sup>50</sup>
	55.2		Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação <sup>51</sup>
		55.21-2	Restaurantes e estabelecimentos de bebidas, com serviço completo <sup>52</sup>
		55.22-0	Lanchonetes e similares <sup>53</sup>
		55.23-9	Cantinas (serviços de alimentação privativos) <sup>54</sup>
		55.24-7	Fornecimento de comida preparada <sup>55</sup>
		55.29-8	Outros serviços de alimentação <sup>56</sup>

Fonte: Adaptado do IBGE (2003).

<sup>47</sup> Atividades de alojamento de curta duração e serviços de alimentação, incluídos na mesma seção, porque é comum a presença das duas atividades combinadas na mesma unidade. Os serviços de alojamento se distinguem da locação de imóveis pela curta duração da disponibilidade do local de alojamento, salvo os alojamentos coletivos (pensionatos, casas de estudante). Os serviços de alimentação têm como característica o preparo das refeições para consumo imediato, com ou sem serviço completo (entende-se como serviço completo a unidade com serviço de mesa), a preparação de alimentos por encomenda e de bebidas para consumo imediato. Não incluem preparação de alimentos ou venda de refeições e bebidas que não sejam para consumo imediato. No caso de um estabelecimento hoteleiro com restaurante, a unidade é classificada em atividade de alojamento.

<sup>48</sup> Atividades de alojamento de curta duração em hotéis, motéis, pousadas, com ou sem serviços complementares, como restaurantes, auditórios, serviços de comunicação, além de outros tipos de alojamento temporário.

<sup>49</sup> Atividades dos hotéis, motéis, pousadas, combinadas ou não com serviços de alimentação, e, também, atividades dos apart-hotéis usados como hotéis.

<sup>50</sup> Alojamentos turísticos, como pensões (alojamento), dormitórios, campings e albergues (exceto assistenciais), inclusive aluguel de imóveis residenciais por temporada; pensionato e similares, exploração de vagões-leitos por terceiros, além de outros locais de alojamento de curta duração, não especificados anteriormente.

<sup>51</sup> Atividades de preparo e fornecimento de alimentação e bebidas em restaurantes, bares, lanchonetes, cantinas, quiosques e *trailers*, bem como atividades de *catering*.

<sup>52</sup> Atividades de vender e servir comida preparada, com ou sem bebidas alcoólicas, com ou sem entretenimento ao público com serviço completo; atividades de servir bebida alcoólica, com ou sem serviço de alimentação, com ou sem entretenimento, ao público em geral, tais como choperias e whiskerias; exploração de vagões-restaurantes por terceiros, restaurantes *self-service* ou de comida a quilo; atividades de restaurantes e bares em embarcações exploradas por terceiros.

<sup>53</sup> Preparo de alimentação para consumo no local, com ou sem bebidas, em estabelecimentos sem serviço completo como lanchonetes, *fast-food*, pastelarias, casas de sucos, sorveterias, botequins e similares.

<sup>54</sup> Serviço de alimentação e venda de bebidas em caráter privativo (exploração própria ou por terceiros) para grupos de pessoas em fábricas, universidades, colégios, associações, casernas, órgãos públicos, etc.

<sup>55</sup> Preparo de refeições em cozinha central por conta de terceiros (*catering*) para fornecimento a: empresas de linhas aéreas e outras empresas de transporte, cantinas, restaurantes de empresas e outros serviços de alimentação privativos, restaurantes, hospitais, penitenciárias, etc. Compreende também: preparo de refeições, inclusive congelados, entregues ou servidos em domicílio, serviços de bufê para banquetes, coquetéis, recepções.

<sup>56</sup> Serviço de alimentação de comida preparada, para o público em geral, em locais abertos, permanentes ou não, como: *trailers*, quiosques, carrocinhas e outros tipos de ambulantes de alimentação preparada para consumo imediato; venda de alimentos preparados em máquinas de serviços automáticas.

Após a descrição de cada classe, segundo a CNAE e de acordo com os dados pesquisados junto ao banco de dados do CEMP, foi possível identificar a distribuição espacial e a concentração desses estabelecimentos em Natal.

Embora os dados dêem realce àquelas empresas relacionadas diretamente com o setor de serviços, ainda existe uma grande dificuldade em separar as atividades que são diretamente relacionadas com o turismo das demais, uma vez que seus efeitos econômicos muitas vezes não estão diretamente a ele associados.

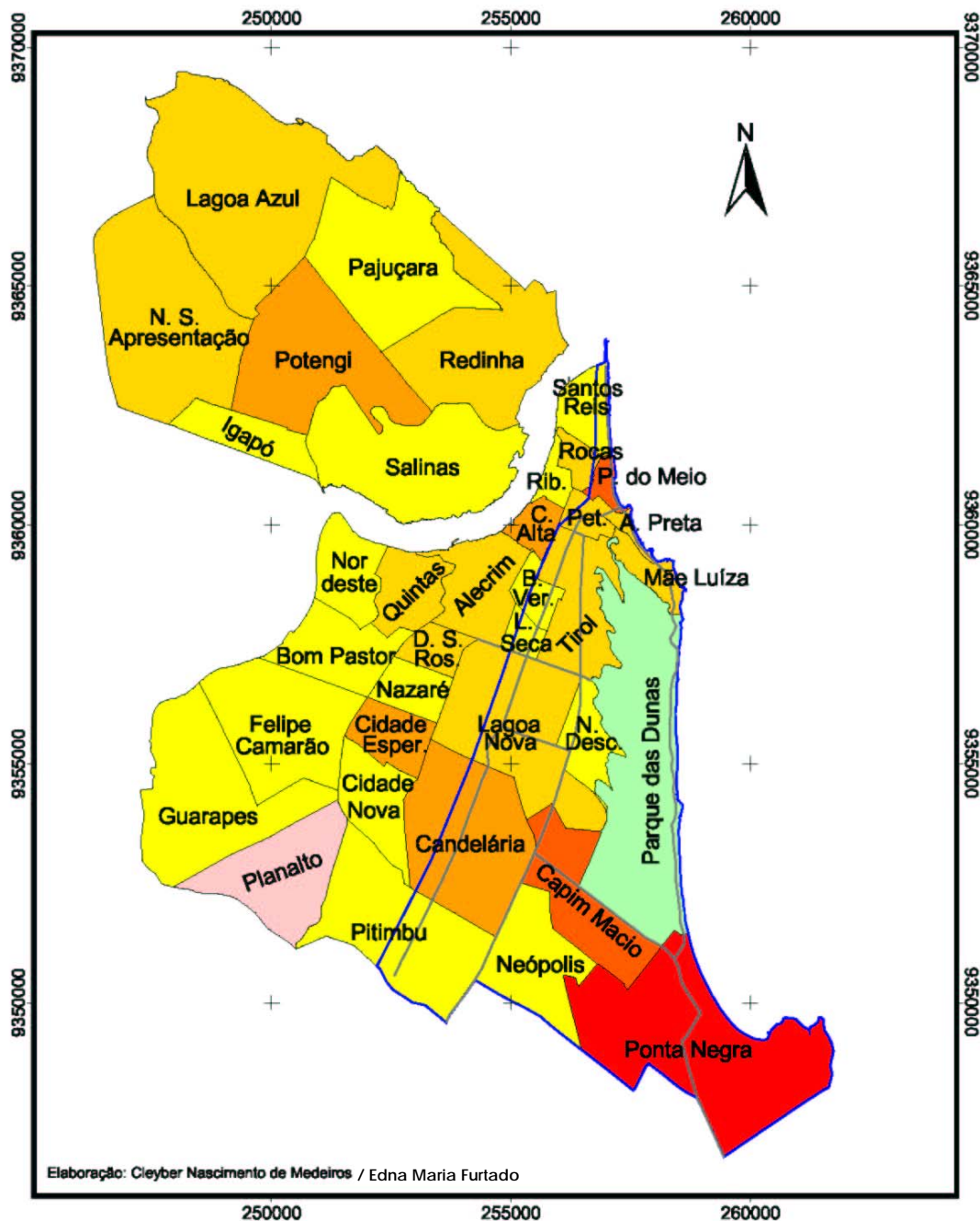
A elaboração de mapas temáticos deu visibilidade a essa espacialização revelando assim os bairros em que se concentram maior número de serviços, sejam estes diretamente ligados à atividade turística ou não.

O recorte desses espaços possibilitou a identificação daqueles bairros que fazem parte da área de abrangência da “onda turística”, de forma direta, na oferta de serviços para o turismo ou, indiretamente, com serviços complementares às necessidades do viajante. Na tabela 15, destaca-se a concentração dos estabelecimentos hoteleiros no conjunto de bairros de Natal, o que também é evidenciado no cartograma 7. Embora tais estabelecimentos se encontrem em diferentes bairros da cidade, não se prestam a atender os visitantes que buscam Natal para o “turismo, sol e mar”, sendo utilizados apenas nos períodos de alta temporada, quando há superlotação dos demais hotéis.

**Tabela 15 – Estabelecimentos hoteleiros e outros tipos de alojamento temporário por bairro em Natal**

Bairro	Estabelecimentos Hoteleiros		Outros tipos de Alojamento		Total de Alojamentos
	Freq. Absoluta	Freq. %	Freq. Absoluta	Freq. %	
Alecrim	1	0,92	1	1,59	2
<b>Areia Preta</b>	<b>2</b>	<b>1,83</b>	<b>3</b>	<b>4,76</b>	<b>5</b>
Barro Vermelho	0	0	0	0	0
Bom Pastor	0	0	0	0	0
<b>Candelária</b>	<b>5</b>	<b>4,59</b>	<b>1</b>	<b>1,59</b>	<b>6</b>
<b>Capim Macio</b>	<b>8</b>	<b>7,34</b>	<b>1</b>	<b>1,59</b>	<b>9</b>
Cidade Alta	6	5,5	2	3,17	8
Cidade da Esperança	6	5,5	7	11,11	13
Cidade Nova	0	0	0	0	0
Dix-Sept Rosado	1	0,92	0	0	1
Felipe Camarão	0	0	0	0	0
Guarapes	0	0	0	0	0
Igapó	0	0	0	0	0
Lagoa Azul	1	0,92	0	0	1
<b>Lagoa Nova</b>	<b>2</b>	<b>1,83</b>	<b>4</b>	<b>6,35</b>	<b>6</b>
<b>Lagoa Seca</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1,59</b>	<b>1</b>
<b>Mãe Luiza</b>	<b>1</b>	<b>0,92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
N. S. da Apresentação	1	0,92	0	0	1
N. S. de Nazaré	0	0	1	1,59	1
<b>Neópolis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nordeste	0	0	0	0	0
<b>Nova Descoberta</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Pajuçara	0	0	0	0	0
<b>Petrópolis</b>	<b>3</b>	<b>2,75</b>	<b>1</b>	<b>1,59</b>	<b>4</b>
<b>Pitimbu</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Planalto	0	0	0	0	0
<b>Ponta Negra</b>	<b>53</b>	<b>48,62</b>	<b>37</b>	<b>58,73</b>	<b>90</b>
Potengi	5	4,59	0	0	5
<b>Praia do Meio</b>	<b>8</b>	<b>7,34</b>	<b>2</b>	<b>3,17</b>	<b>10</b>
Quintas	1	0,92	0	0	1
Redinha	1	0,92	0	0	1
Ribeira	0	0	2	3,17	2
Rocas	2	1,83	0	0	2
Salinas	0	0	0	0	0
Santos Reis	0	0	0	0	0
<b>Tirol</b>	<b>2</b>	<b>1,83</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>100</b>	<b>63</b>	<b>100</b>	<b>172</b>

Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.



**LEGENDA**

Nº de estabelecimentos hoteleiros

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span> 0	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightorange; border:1px solid black;"></span> De 1 a 3	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span> De 4 a 6	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:darkorange; border:1px solid black;"></span> De 7 a 9	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:red; border:1px solid black;"></span> 53 Estabelecimentos	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid blue;"></span> Onda	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:pink; border:1px solid black;"></span> Sem dados
				<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border-bottom:1px solid grey;"></span> Eixos viários		

3000 0 3000 metros

Escala gráfica

Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 7 – Número de estabelecimentos hoteleiros por bairros de Natal**

Essa disposição dos estabelecimentos hoteleiros no espaço intra-urbano e sua conseqüente concentração podem ser observadas no cartograma anterior: apresentou-se, com uma coloração mais intensa, o bairro de Ponta Negra, e, com uma coloração mais suave, a Via Costeira e os demais bairros da cidade.

A gradação menor dos demais bairros e, sobretudo, da Via Costeira não retira sua importância, mas tem uma explicação: essa coloração menos intensa do principal espaço turistificado da cidade, quando relacionada com o bairro de Ponta Negra, decorre de o indicador contabilizar o número de estabelecimentos e não a capacidade destes. Portanto, os hotéis de maior porte, que se encontram, sobretudo na grande avenida que beira o mar, embora tenham grande capacidade instalada, são poucos, em número, quando comparados aos estabelecimentos de médio e pequeno porte que proliferam no bairro mencionado.

A atividade turística estende-se a outros serviços que tradicionalmente não estariam dentro de seu circuito. Na atualidade, é cada vez mais comum as pessoas, ao viajarem, manterem seus hábitos rotineiros como, por exemplo, o uso de academias de ginástica e a ida aos *shoppings* da cidade, para utilizar serviços bancários, principalmente, equipamentos de entretenimento e alimentação (tabela 16).

Certamente, há um destaque dos estabelecimentos que atuam no setor de alimentação e se localizam nas áreas turistificadas, os quais se voltam para os visitantes apresentando uma culinária bastante diversificada, enfatizando a cozinha regional, sem, no entanto, relegar, a plano secundário, a gastronomia internacional.

Esses estabelecimentos envolvidos pela “onda de turismo” são também freqüentados pelas classes de melhor renda que habitam a cidade, pois, em Natal,

como em outras cidades do país, os restaurantes que atendem os turistas são os mesmos que atendem a população local, sobretudo as elites locais.

Deve-se compreender, portanto, que existem públicos e interesses distintos no ramo de alimentação. E mais: tais serviços possuem tamanha variedade que dificultam um “enfeixamento” que reúna todos os estabelecimentos em uma única categoria.

No geral, em bairros mais populares, os estabelecimentos de alimentação não são dotados de estruturas compatíveis com as necessidades dos turistas, constituindo-se, assim, em apoio ao comércio popular. Eles se caracterizam pela pouca diversificação, considerado o seu público-alvo, geralmente pessoas que trabalham nas imediações ou que percorrem as ruas desses bairros para compras. A tabela 16 demonstra como se distribuem esses serviços na cidade de Natal.

**Tabela 16 – Estabelecimentos de serviços de alimentação, por bairros de Natal**

(Continua)

Bairro	Restaurantes e estabelecimentos de bebida com serviço completo		Lanchonetes e similares		Fornecimento de comida preparada		Outros serviços de alimentação		Total Alimentação
	Freq. absoluta	Freq. %	Freq. absoluta	Freq. %	Freq. absoluta	Freq. %	Freq. absoluta	Freq. %	
Alecrim	141	6,67	185	16,47	2	2,82	0	0	328
<b>Areia Preta</b>	<b>20</b>	<b>0,95</b>	<b>10</b>	<b>0,89</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>
Barro Vermelho	7	0,33	7	0,62	2	2,82	0	0	16
Bom Pastor	47	2,22	15	1,34	2	2,82	0	0	64
<b>Candelária</b>	<b>47</b>	<b>2,22</b>	<b>34</b>	<b>3,03</b>	<b>7</b>	<b>9,86</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>88</b>
<b>Capim Macio</b>	<b>50</b>	<b>2,37</b>	<b>34</b>	<b>3,03</b>	<b>5</b>	<b>7,04</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>89</b>
Cidade Alta	42	1,99	74	6,59	1	1,41	0	0	117
Cidade da Esperança	65	3,07	31	2,76	4	5,63	0	0	100
Cidade Nova	42	1,99	17	1,51	2	2,82	0	0	61
Dix-Sept Rosado	44	2,08	18	1,6	1	1,41	0	0	63
Felipe Camarão	77	3,64	18	1,6	0	0	0	0	95

(Conclusão)

Bairro	Restaurantes e estabelecimentos de bebida com serviço completo		Lanchonetes e similares		Fornecimento de comida preparada		Outros serviços de alimentação		Total Alimentação
	Freq. absoluta	Freq. %	Freq. absoluta	Freq. %	Freq. absoluta	Freq. %	Freq. absoluta	Freq. %	
Guarapes	23	1,09	6	0,53	0	0	0	0	29
Igapó	112	5,3	39	3,47	0	0	0	0	151
Lagoa Azul	143	6,76	33	2,94	3	4,23	0	0	179
<b>Lagoa Nova</b>	<b>135</b>	<b>6,39</b>	<b>85</b>	<b>7,57</b>	<b>10</b>	<b>14,08</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>230</b>
<b>Lagoa Seca</b>	<b>32</b>	<b>1,51</b>	<b>13</b>	<b>1,16</b>	<b>3</b>	<b>4,23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>
<b>Mãe Luiza</b>	<b>20</b>	<b>0,95</b>	<b>11</b>	<b>0,98</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>
N. S. da Apresentação	146	6,91	31	2,76	2	2,82	0	0	179
N. S. de Nazaré	34	1,61	44	3,92	1	1,41	0	0	79
<b>Neópolis</b>	<b>59</b>	<b>2,79</b>	<b>28</b>	<b>2,49</b>	<b>9</b>	<b>12,68</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>96</b>
Nordeste	23	1,09	6	0,53	0	0	0	0	29
Nova Descoberta	32	1,51	20	1,78	2	2,82	0	0	54
Pajuçara	113	5,35	28	2,49	1	1,41	0	0	142
<b>Petrópolis</b>	<b>33</b>	<b>1,56</b>	<b>30</b>	<b>2,67</b>	<b>1</b>	<b>1,41</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>65</b>
Planalto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Pitumbu</b>	<b>47</b>	<b>2,22</b>	<b>22</b>	<b>1,96</b>	<b>7</b>	<b>9,86</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>77</b>
<b>Ponta Negra</b>	<b>139</b>	<b>6,58</b>	<b>41</b>	<b>3,65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>180</b>
Potengi	179	8,47	92	8,19	2	2,82	0	0	273
Praia do Meio	30	1,42	14	1,25	0	0	0	0	44
Quintas	70	3,31	44	3,92	0	0	0	0	114
Redinha	51	2,41	16	1,42	1	1,41	0	0	68
Ribeira	36	1,7	16	1,42	0	0	0	0	52
Rocas	50	2,37	25	2,23	1	1,41	0	0	76
Salinas	3	0,14	0	0	0	0	0	0	3
Santos Reis	4	0,19	5	0,45	0	0	0	0	9
<b>Tirol</b>	<b>18</b>	<b>0,85</b>	<b>31</b>	<b>2,76</b>	<b>2</b>	<b>2,82</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51</b>
<b>Total</b>	<b>2114</b>	<b>100</b>	<b>1123</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>100</b>	<b>2</b>	<b>100</b>	<b>3310</b>

Fonte: Pesquisa SEBRAE/RN, 2002.

Os serviços de hospedagem e alimentação são condições básicas da concretização da viagem, pois deles não se pode prescindir. No entanto, existem outros serviços que, para os visitantes, podem ser suporte à sua viagem e, para os habitantes locais, se constituem em atividade de lazer realizada no tempo dedicado

ao descanso após os afazeres do dia-a-dia. Nesse sentido, é importante analisar a disposição espacial desses equipamentos de lazer na área turistificada e naquelas em que as elites locais transitam e consomem (conforme mostra a Carta em APÊNDICE). Esse recorte espacial que localiza o setor de serviços – incluindo-se aí os equipamentos hoteleiros e de alimentação e outros de natureza diversificada que, sendo de uso comum, servem de suporte ao visitante e à população local – incorpora, à leitura da cidade, os seus eixos e vias irrigantes, tecendo o conjunto de bairros que compõe a “onda” de intencionalidade turística.

#### **4 NATAL NO SÉCULO XXI: UMA CIDADE PARA ALÉM DOS ESPAÇOS TURISTIFICADOS**

A cidade de Natal e seus arredores têm-se pronunciado fortemente como um dos pólos turísticos do Brasil, esboçando, na sua configuração urbana, uma nova espacialidade. As marcas disso são o intenso processo de mudanças estruturais e embelezamento urbano e a formação e/ou consolidação de bairros privilegiados, seja nos seus sítios naturais, seja na sua dotação de bens de serviços e consumo.

Esses bairros, em seu conjunto, darão forma à “onda” de intencionalidade turística e permitirão um “retrato da cidade por ela mesma”, demonstrando como estão dispostos espacialmente alguns indicadores que localizam esses espaços privilegiados. Embora eles não sejam estruturados para o turismo, a análise desses bairros em conjunto permite observar que há um processo de embelezamento da cidade e uma procura por tornar seu espaço harmonioso, principalmente no que se refere àqueles onde transitam os turistas e as elites locais.

A análise ora desenvolvida, no que se refere aos espaços turistificados e àqueles que estão “para além do olhar do turista”, é resultante de um repositório de dados e informações aliados a imagens que desenham uma seqüência de desdobramentos, indo da produção do espaço urbano, passando pela sua (re)funcionalização e chegando ao conseqüente imbricamento nas relações sociais que se estabelecem ao longo desse processo.

Essa configuração espacial de Natal, segundo Gomes, Silva e Silva (2002, p. 298-299), “[...] encaminhou um processo de formação de novos territórios

do terciário [...]”, com “[...] uma redefinição do seu uso [...] uma vez que as inovações [...] do território têm sinalizado para modernas atividades comerciais [...]”.

Ao contrário da maior parte das capitais nordestinas situadas no litoral, o que confere peculiaridade a Natal, nesse seu crescimento em eixos paralelos e interiores, é resultante de seu sítio natural. Enquanto cidades como Aracaju, Maceió, João Pessoa e Fortaleza possuem extensas áreas planas imediatas à linha de praia - possibilitando que cada uma cresça margeando o oceano e aí localize seus “bairros de *status*”, deixando-os circunscritos às áreas já aprazíveis paisagisticamente –, a cidade de Natal cresceu de costas para a sua linha de praia, separada geomorfologicamente por uma falésia, como a da avenida Getúlio Vargas, e pelo cordão dunar do Parque das Dunas, protegido por instrumentos legais, voltados à preservação daquele ambiente. Com essa muralha natural à existência de bairros de *status* (sobretudo na sua área mais central), seus moradores instalam tais bairros em áreas mais distantes da orla, sem que necessariamente isso implique uma periferização social, a exemplo do que ocorre na maior parte dos bairros distantes da linha de praia nas cidades nordestinas.

Natal mostra-se pródiga na construção de uma imagem positiva, uma vez que sua espetacularização não ficou circunscrita às áreas turistificadas, extrapolando esse embelezamento e outros ícones de modernização para bairros que não fazem parte necessariamente do roteiro dos visitantes. Assim, a cidade ganha um envoltório de beleza, fazendo-a parecer harmônica, sobretudo quando comparada a outras cidades da região Nordeste. Scherer (2002, p. 83) destaca que “essa caracterização da cidade-espetáculo” torna-se um poderoso instrumento na competição interurbana pela captação de capitais de toda espécie, confirmando assim as palavras de Castells (1999). Esse fato é emblemático para a cidade de Natal. Ela viabiliza seu crescimento

e sua expansão ao continuar captando novos recursos dos mais diversos setores produtivos, sob a égide de um discurso de melhoria das condições econômicas da população local e de excelente nível de qualidade de vida. Sobre esse assunto, Borja e Castells (2004) apontam a existência de um conjunto de fatores capazes de atrair investimentos para as cidades: entre outros, o dinamismo econômico, nível de vida, aspectos sociais, os transportes, cultura, educação e segurança. Isso tem possibilitado um despertar cada vez maior de atenções e interesses – individuais/coletivos e públicos/privados em direção à cidade.

Em alguns espaços determinados - as suas “vitrines” - a cidade transformada tem revelando, para o turista (aquele que aqui desembarca ou para o turista virtual) e seus moradores, um aspecto de modernidade. Esses recortes constroem-se em torno dos grandes eixos e das vias que animam a nova economia natalense.

#### **4.1 A participação dos eixos e das vias irrigantes na “onda” da intencionalidade do turismo**

Para entender esses espaços de apropriação pelas elites/visitantes, faz-se necessário analisar o papel que desempenham tanto os três grandes eixos de circulação como as suas vias irrigantes, que, no conjunto, teceram essa nova cidade e tiveram como motor uma economia do turismo ligada ao setor de comércio e serviços. Retomam-se aqui os três grandes eixos e suas vias irrigantes, conforme apresentação sintética no cartograma 2.

##### **4.1.1 Primeiro eixo: a “vitrine” do turismo**

Como já foi dito anteriormente, o entendimento de que o primeiro eixo se inicia na Via Costeira deve-se ao fato de ali se encontrar a vértebra do principal

espaço turistificado da cidade, ponto inicial da atividade turística que trouxe crescentes contingentes de visitantes para a cidade.

Esse é um espaço privilegiado de atores e interesses, espaço que envolve uma forte complexificação. Nesse sentido, Lopes Júnior (2000, p. 40) diz que

[...] o consumo dos lugares e os lugares de consumo são a expressão de uma nova forma urbana, a urbanização turística. A Via Costeira é o principal marco da produção espacial da atividade turística em Natal. Ela não é apenas o lugar onde estão instalados os melhores hotéis da cidade, mas um dos principais referentes para a construção imagética de Natal [...].

Da citação depreende-se que a construção da via e a instalação dos estabelecimentos hoteleiros se constituíram no ponto inicial e motor do turismo de massa na cidade. No entanto, a ocupação da avenida pelos grandes estabelecimentos hoteleiros se acelerou nos últimos 10 anos, com a chegada de hotéis de 5 estrelas e a ampliação dos primeiros estabelecimentos lá implantados. O quadro a seguir dimensiona a importância da via para o turismo, configurando-se à semelhança de um *cluster*.

Turísticos	De apoio ao turismo e ao bairro	De apoio à cidade
1 Cervejaria 1 Motel 2 Hotéis em construção <sup>57</sup> 3 Hotéis de cinco estrelas <sup>58</sup> 3 Hotéis de três estrelas <sup>59</sup> 3 Restaurantes 4 Hotéis de quatro estrelas <sup>60</sup>	1 Centro de Convenções do Governo do Estado 1 Divisão de busca e salvamentos do Corpo de Bombeiros Militar 2 Postos da Polícia Militar	Instituto de Oceanografia – UFRN

Fonte: Pesquisa de campo, 2005.

### Quadro 1 – Estabelecimentos existentes na Via Costeira, 2005

<sup>57</sup> Embora sejam divulgados como de cinco estrelas, estes estabelecimentos aguardam inspeção da EMBRATUR ao final de suas obras, para receberem sua classificação.

<sup>58</sup> Hotel Pirâmide, com 315 apartamentos; Pestana Natal Beach Resort, com 189 apartamentos, e Ocean Palace Hotel, com 243 apartamentos.

<sup>59</sup> Hotel Porto do Mar, com 80 apartamentos; Hotel Barreira Roxa, com 58 apartamentos, e Natal Mar Hotel, com 149 apartamentos.

<sup>60</sup> Hotel Mar Sol, com 120 apartamentos; Hotel Parque da Costeira, com 330 apartamentos; Imirá Plaza Hotel, com 160 apartamentos e Hotel Vila do Mar, com 210 apartamentos.

Trata-se de um espaço que se espetaculariza considerando o embelezamento da cidade, o que corrobora o entendimento da necessidade de Natal se “mostrar” bonita para os visitantes. A fotografia 1 mostra um dos principais cenários desse eixo, próximo ao farol de Mãe Luiza e à Escola de Hotelaria Barreira Roxa, imagem que congrega alguns dos apelos mais fortes que Natal possui para o turismo: dunas, mar e sol formando um conjunto harmônico, peculiar aos espaços turistificados, sobretudo os brasileiros.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

**Fotografia 1 – Imagem mostrando a Via Costeira, o mar, as dunas e o Farol de Mãe Luiza**

A intensidade da “onda” turística na Via Costeira é visível, também, pelos empreendimentos hoteleiros e a grandiosidade destes. Natal, que, até a metade da década de 1980, não possuía grandes hotéis, vê, em um espaço temporal de 15 anos, sua capacidade de hospedagem ser multiplicada diversas vezes, conforme já demonstrado.

Hotéis que até então eram emblemáticos na sua elegância ou localização, como o Ducal, Reis Magos, Tirol, Arituba, Residence, cedem lugar aos

novos empreendimentos e às inovações por eles trazidas. As construções “tentam” harmonizar-se com o ambiente natural, sendo, algumas vezes, por este dificultado, em face do carreamento de areia pelo vento que sopra em direção ao asfalto. A fotografia 2 mostra um desses empreendimentos da Via Costeira localizado entre o mar e as dunas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

### **Fotografia 2 – Empreendimento hoteleiro localizado na Via Costeira**

A construção mostrou-se mais rarefeita em algumas áreas da Via Costeira; entretanto, naqueles trechos mais próximos ao bairro de Ponta Negra, há um adensamento maior de estabelecimentos. Essa situação fora agravada com a construção do Centro de Convenções e do Pavilhão de Exposições, o que colocou, em uma área relativamente pequena, uma diversidade de grandes construções, além de uma série de médios estabelecimentos voltados para gastronomia e hospedagem. A fotografia 3 mostra a referida área, que liga a Via Costeira ao bairro de Ponta Negra.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

**Fotografia 3 – Trecho da Via Costeira interligando-se ao bairro de Ponta Negra**

O prolongamento desse eixo em direção ao bairro de Ponta Negra, transformado em pólo de serviços que apóia o cordão de hotéis existentes na Via Costeira, forma o principal espaço da atividade turística da cidade.

O ponto de distribuição dos fluxos (trevo) também é ponto de conexão com uma das vias irrigantes, a avenida Eng. Roberto Freire, importante ligação da área turistificada – cujo eixo principal é a Via Costeira que se espraia em direção ao litoral sul pela Rota do Sol – com a parte interior da cidade através das avenidas Salgado Filho e Hermes da Fonseca.

A fotografia 4 mostra onde esse encontro acontece: um nó viário que, ao contrário da Ladeira do Sol, não só integra Ponta Negra à cidade, mas integra classes sociais à imagem construída de uma Natal moderna e voltada para o turismo e o lazer. Segundo Lopes Júnior (2000, p. 49), “[...] a urbanização turística não chega a moldar toda a cidade, nem redefinir completamente sua vida econômica. No entanto, é ela que fornece as imagens e lugares-mito com que os atores sociais locais disputam a construção de sua atual identidade urbana”.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

#### **Fotografia 4 – Encontro da Via Costeira com o bairro de Ponta Negra**

Nesse primeiro eixo, embora a Via Costeira tenha grande importância, é em Ponta Negra que a plenitude da atividade turística acontece, pois o bairro vem ocupar um espaço privilegiado, na conformação da cidade do lazer e do turismo. Ponta Negra adquire o estatuto de ícone, para aqueles que podem desfrutar dos serviços que ali são oferecidos

Tal fato se confirma ao se analisarem os dados do quadro 2, em que se mostra a distribuição de estabelecimentos abertos no bairro de Ponta Negra, no período de 1980 a 2000. No referido quadro, pode-se observar um total de 61 tipos diferentes de estabelecimentos desenvolvendo atividades ligadas ao ramo de mercenaria até ao de empresas de turismo.

Se comparados os anos que compõem o período de 1980 a 2000, verifica-se que os estabelecimentos inaugurados no bairro de Ponta Negra foram gradativamente sendo direcionados ao turismo, como bares, hotéis, lanchonetes, restaurantes, pousadas e empresas de turismo.

Anos	N.	Turísticos	Apoio ao turismo e ao bairro	Apoio ao bairro
1980	6	Pousada Snack Bar	Cabeleireiro Minimercado	Confecção de roupas
1985	9	Bar c/ serviço completo	Minimercado	Confecção de roupas Ensino pré-escolar Lanternagem e pintura de carros Papel de parede Revestimento de pisos
1990	20	Agência de turismo Bar Hotel (2) Lanchonete Locadora de automóvel Restaurante	Academias de ginástica Cabeleireiro Massagem estética Mercearia Minimercado	Armarinho Bicicleta Clínica odontológica Mercearia
1995	24	Agência de turismo Lanchonete Pizzaria Pousada (2)	Minimercado Motel Posto de combustível Revelação de fotos Sindicato patronal	Loja de móveis Material de limpeza Rações p/ animais
2000	102	Agência de turismo Albergue Apart Hotel Bar Hotel (2) Lanchonete Locadora de automóvel (2) Loja de artesanato (2) Pizzaria Pousada (2) Produção de eventos Restaurante (2) Roupas de banho Tatuagem	Academias Banca de revista Bebidas em geral Cabeleireiro Clínica de estética Discos e fitas Doces e salgados Loja de jogos eletrônicos Mercearia Minimercado Posto de combustível	Armarinho Artigos de vestuário Aulas particulares Chaveiro Conserto de roupas Cosméticos Curso de idiomas Escola técnica Igreja Materiais de construção Materiais elétricos Mercearia Oficina mecânica Padaria Plantas e flores Rações p/ animais Transporte escolar

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

### Quadro 2 – Estabelecimentos surgidos em Ponta Negra, entre 1980 e 2000

É possível compreender que, na década de 1980, os serviços são incipientes e pouco diversificados, direcionados aos seus moradores, pois o bairro ainda ensaiava os primeiros passos em direção à instalação de estabelecimentos voltados para o turismo.

Ao longo dos anos de 1990 até o ano de 2000, Ponta Negra se constitui como bairro turístico da cidade, em complementação ao complexo hoteleiro da Via Costeira. Nele se intensifica e se diversifica a instalação de estabelecimentos

voltados não só para o visitante, mas também para o morador do bairro e da cidade, sobretudo, no setor de serviços.

Em relação aos demais bairros da cidade, o diferencial do bairro de Ponta Negra reside no fato de, mesmo sendo um espaço turistificado, compartilhar (pelo consumo) seus serviços com os moradores da cidade, o que se reflete no nível de sofisticação e na incorporação de inovações desses serviços, de uma forma mais intensa, seguindo o padrão similar a bairros igualmente turistificados de outras capitais brasileiras: Aldeota, em Fortaleza; Boa Viagem, em Recife, ou Barra, em Salvador. Portanto, Ponta Negra se coloca em patamar de igualdade com outros bairros apropriados pelo turismo e por este transformados.

Complementarmente à análise dessa diversificação dos estabelecimentos, pode-se verificar, na fotografia 5, como o bairro de Ponta Negra – sobretudo nas suas principais artérias e naquelas pelas quais passam os visitantes e a população de maior poder aquisitivo residente na cidade – se enche de propagandas e letreiros em uma tentativa constante de comunicar algo e atrair clientes. No caso, trata-se da avenida Erivan França, com suas inúmeras placas de pousadas, lojas de artesanato, restaurantes e outros estabelecimentos de médio e pequeno porte que compõem o produto turístico da cidade.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

### **Fotografia 5 – Orla da praia de Ponta Negra com diversos serviços oferecidos**

Ponta Negra passa assim a ser um lugar de estar, de ficar, e não só de passagem do turista, como ocorre com outros bairros de elite, a exemplo de Capim Macio. Este último tem, na sua via principal, a avenida Eng. Roberto Freire, antiga Estrada de Ponta Negra, uma espécie de *freeway*, uma marca de atividades que atribui uma celeridade e não uma contemplação, como ocorre em Ponta Negra.

Num primeiro momento (quando foi inaugurada), a avenida Eng. Roberto Freire era um local de passagem. Tinha uma função limitada, o que se refletiu na diversificação dos serviços apresentada no quadro 3. Até o início dos anos 1990, a avenida possuía pouca diversificação nos seus serviços e, embora já fosse uma das grandes artérias da cidade, não possuía obras de embelezamento; enfim, era apenas um ponto de ligação entre o bairro de Ponta Negra e a cidade.

Mais recentemente, desde o final da década de 1990, vem-se instalando, ao longo de sua extensão, um diversificado pólo de gastronomia e serviços, demonstrado no quadro 3. Assim, a avenida deixa de ser um mero local de passagem para se constituir, também, em uma das opções de consumo dos visitantes e habitantes da cidade.

Anos	N.	Turísticos	Apoio ao turismo e ao bairro	Apoio ao bairro
1980 <sup>61</sup>	-			
1985	7		Cabeleireiro	Corretora de plano de Saúde Ótica Papeleria Perfumaria Portão eletrônico
1990	5	Agência de turismo		Artigos esportivos Colchão Conserto de eletrodoméstico
1995	19	Artesanato Bar Restaurante	Banca de revista Bonbonnerie Cabeleireiro Revelação de fotos	Acessório de vestuário Associação profissional Comércio de bijoux Lava Jato Papeleria
2000	32	Agência de turismo Artesanato Bar Lanchonete Restaurante	Banca de revista Camisetas Computadores Imobiliária Perfumaria	Acessório de vestuário Calçados Clínica veterinária Escola primária Escola superior Igreja Material elétrico Plantas e flores Publicidade

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

### Quadro 3 – Estabelecimentos instalados na avenida Eng. Roberto Freire, entre 1980 e 2000

A fotografia 6 mostra essa via de ligação e permite visualizar os grandes empreendimentos que ainda continuam atraindo negócios ligados ao comércio e aos serviços. Em um primeiro plano, é possível observar um grande supermercado e um dos *shoppings centers* de porte médio, além do entroncamento viário que leva a bairros da Zona sul de Natal, uma área extremamente dinâmica na sua ocupação.

No lado direito, no sentido bairros-Ponta Negra, existe uma forte presença de restaurantes e bares, configurando a avenida não só como um corredor turístico, mas também como um pólo de lazer complementar ao de Ponta Negra. Nas suas

<sup>61</sup> Não houve registro de empresas para o ano de 1980.

proximidades, também já existe, em curso, um intenso processo de verticalização, mesclando edificações de baixo gabarito com outras superiores a 20 andares.

Em seu lado esquerdo, a avenida sofre restrições legais de uso com área de preservação de dunas, localizada à altura do lado esquerdo na fotografia 6.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

### **Fotografia 6 – Avenida Eng. Roberto Freire**

Atualmente, a avenida se distingue do que fora anteriormente pelas obras de ajardinamento e paisagismo, além da construção de monumentos, entre outras modificações que em muito contribuíram para essa transformação da via. Outra característica marcante dessa avenida é a proliferação de médios *shoppings centers*, que têm-se especializado no setor de alimentação e lazer, sem deixar outros segmentos de lado.

Nas imediações da avenida Eng. Roberto Freire, também já se inicia um processo de crescimento do número de estabelecimentos hoteleiros de médio porte localizados às suas margens e ainda das pousadas existentes no bairro de Capim Macio. Estas cresceram tanto que passaram a concorrer com as de Ponta

Negra, constituindo-se em alternativa nos períodos de alta temporada, quando as pousadas do bairro litorâneo aumentam substancialmente o valor de suas diárias e seus índices de ocupação beiram os 100%. Esse crescimento também pode ser atribuído ao fato de o mercado de aluguel de residências por temporada nas imediações da avenida e no bairro de Capim Macio estar em crescimento, em virtude de seus valores serem mais baixos que os dos bairros próximos às praias. Essa área está a meio caminho da área turistificada de Natal, com presença diversificada de bens e serviços.

O viaduto de Ponta Negra marca um segundo nó viário, que entrelaça a avenida Eng. Roberto Freire com a BR-101 e, por consequência, com as avenidas Senador Salgado Filho e Mal. Hermes da Fonseca, além de conectar-se à avenida da Integração, que, por sua vez, se encontra com o terceiro eixo, a avenida Prudente de Moraes.

#### **4.1.2 Segundo eixo: o espaço de contato**

O segundo eixo adentra a cidade através da BR-101 e completa com as avenidas Senador Salgado Filho e Mal. Hermes da Fonseca, que no passado, compuseram a primeira grande artéria da cidade.

Atualmente, alguns dos bairros de classe média e média alta são cortados por essas avenidas. Petrópolis é um exemplo patente de como o espaço construído nessa área que margeia esse eixo tem sido modificado: o processo de verticalização ali presente se dá com grande intensidade. Há uma especialização na área de prestação de serviços ligados à saúde e, mais recentemente, a

formação de um pólo gastronômico. O bairro recebe uma infra-estrutura de serviços que lhe permite quase uma vida autônoma em relação à cidade.

Bairro com processo semelhante, mas menos intenso, é o Tirol. Ao longo da história de Natal, caracterizou-se como espaço de moradia das classes privilegiadas e, atualmente, ainda conserva esse aspecto residencial, apesar de ser um forte pólo de serviços médicos e, conforme já mencionado, apresentar um processo arrojado de verticalização, observado em sua paisagem.

Em Natal, assim como em outras cidades do Brasil, o Estado e seu aparelho está presente, nem sempre só nas normas, mas também nas instalações físicas, contribuindo indiretamente para os processos especulativos. Essa contribuição é muito forte em Natal devido à presença, na área de estudo, de grandes instalações militares, como quartéis e campos de treinamento, que, pela necessidade de ocupar vastas extensões, permitiram um refreamento no avanço dos grupos ligados à construção civil e à incorporação imobiliária.

Ressalte-se que um lado positivo nesse processo é a preservação de ambientes naturais frágeis, como as dunas que circundam a cidade. Assim, não se sabe se, de forma voluntária ou involuntária, os quartéis se tornaram atores que valorizaram sobremaneira determinadas áreas da cidade, alimentando, por um lado, um círculo de forte pressão nos preços de imóveis e, por outro, possibilitando a permanência da vegetação nativa e do cordão dunar, os quais certamente não teriam resistido às forças do capital imobiliário.

A valorização das áreas adjacentes a esse segundo eixo, como aquelas encontradas no bairro de Lagoa Nova, não só decorre do processo anterior, mas também dos crescentes investimentos em infra-estrutura e serviços, além da privilegiada localização do bairro, nó de transportes na cidade em todas as

direções. Esta, que não é uma peculiaridade de Lagoa Nova, é observada em todas as áreas que se encontram entre o segundo eixo e o terceiro. Assim, esses bairros intra-eixos passam a ter importante papel no processo de expansão urbana e modernização das atividades econômicas.

O quadro 4 permite verificar a evolução na abertura e diversificação dos estabelecimentos comerciais e de serviços ao longo das avenidas Mal. Hermes da Fonseca e Senador Salgado Filho, que são artérias complementares na engenharia viária da cidade.

Anos	N.	Turísticos	Apoio ao turismo e ao bairro	Apoio ao bairro
1980	4		Acesso à Internet Cabeleireiro	Calçados
1985	3	Lanchonete	Banca de revista	Associação profissional
1990		Locadora de automóvel	Pastelaria	Escola profissional Produtos farmacêuticos Recrutamento de pessoal Reprografia
1995	36	Artesanato Lanchonete Restaurante	Banca de revista Lavanderia	Artigos de couro Artigos religiosos Brinquedos Calçados Computação gráfica Confecção de roupas Cosméticos Joalheria Ótica Perfumaria Produtos farmacêuticos Vestuário
2000	40	Bar Lanchonete Restaurante	Acesso à Internet Bonbonnerie Cabeleireiro Discos e fitas	Artigos de couro Artigos esportivos Associação profissional Calçados Confecção Conserto de relógios Conserto de roupas Cosméticos Curso pré-vestibular Editora de Calendário Estofados Instrumentos Joalheria Órgão público estadual Utensílios domésticos Vestuário Vidro p/ construção

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Quadro 4 – Estabelecimentos surgidos nas avenidas Sen. Salgado Filho/Mal. Hermes da Fonseca, entre 1980 e 2000**

Os dados relativos à avenida Sem. Salgado Filho apontam para um incipiente crescimento até o início dos anos de 1990, elevando-se consideravelmente a partir de então, momento que coincide com a inauguração de dois grandes *shoppings centers* na BR-101 e com o processo de desconcentração de algumas atividades rumo à Zona Sul da cidade, sendo as avenidas Sen. Salgado Filho e Prudente de Moraes, as eleitas para tal expansão.

O quadro mostra uma estabilização no último período analisado, o que pode ser resultado do surgimento de novas áreas de expansão da cidade, que continua a se espriar, sobretudo, em seu rumo sul.

Essa tendência em direção à Zona Sul se especializa em atividades dos setores de comércio e serviços. Portanto, ao se distribuir ao longo das principais artérias e nos mais diversos bairros da cidade, a migração dos serviços se reflete nessa tendência de se tornar estável.

Na proximidade do segundo eixo, existem verdadeiros enclaves com prédios de alto padrão, que são habitados por uma burguesia emergente e por oligarquias locais e regionais, migrantes dos setores tradicionais da economia para novas atividades econômicas. Essas construções são erguidas em bairros que tradicionalmente eram habitados pela classe média baixa e baixa, como Nova Descoberta, Vila São José, ou mesmo parte de Morro Branco, que se caracterizavam por pequenas unidades residenciais e vilas.

A modernização das áreas adjacentes ao eixo evidencia-se com as construções residenciais. Mas a inovação nas atividades comerciais também tem suas formas de mostrar sua modernização, e estas são diversas. Um desses ícones é o recém-inaugurado *shopping center* Midway Mall (fotografia 7), localizado

na confluência das avenidas Bernardo Vieira e Salgado Filho, área onde anteriormente funcionara a tradicional indústria Confecções Guararapes.



Fonte: MIDWAY .2005.

**Fotografia 7 – Fachada do *Shopping Center Midway Mall*, localizado na confluência das avenidas Bernardo Vieira e Hermes da Fonseca/Salgado Filho**

A localização, aliada às potencialidades para o consumo identificadas nessas áreas, alimenta um ciclo de investimentos da iniciativa privada, o que, por sua vez, se refletirá na economia da cidade. Assim, verifica-se, em alguns dos espaços que constituem esse segundo eixo, o processo que desconcentra serviços das áreas mais tradicionais da cidade. Essa área próxima ao novo *shopping center* traz consigo muitas dessas características.

No final da década de 1980 e início dos anos 90, os bairros que compõem esse eixo também viram surgir hotéis com características voltadas para negócios, em razão da sua proximidade com as áreas centrais da cidade. Em períodos de alta temporada, eles atuam como complemento dos grandes hotéis da Via Costeira, que ficam lotados de turistas. Podem servir de exemplo, os hotéis

Arituba, Tirol, Residence (atualmente servindo de *flat*), Maine, Monza, entre outros de menor importância.

O espaço do segundo eixo também é privilegiado pela presença de instituições de ensino dos mais diversos níveis, com porte e natureza diferentes. Nas suas proximidades, encontram-se a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), o Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET), a Universidade Potiguar (UNP) - a maior universidade privada do estado - e diversos colégios particulares e públicos.

Nessa parte da cidade, surgiu o primeiro grande *shopping center* da cidade, o Natal Shopping, que se manteve, por algum tempo, como único grande empreendimento dessa natureza. Depois viria a dividir a hegemonia com o Via Direta, localizado à sua frente, e interligado por uma passarela sobre a BR-101.

Observe-se que o Shopping Natal obedece a um padrão importado e hoje difundido pelo país: centros comerciais semelhantes a grandes caixas, que crescem de forma modular. O Shopping Via Direta apropriou-se de uma construção já existente e a ela se moldou fisicamente, utilizando as edificações de uma das mais tradicionais indústrias de confecções da cidade, a Soriedem surgida durante a política de incentivos da SUDENE nos anos 70.

O Via Direta, assim como outros centros comerciais, expandiu as atividades voltadas para o lazer e o entretenimento dos seus consumidores. Convém ressaltar que, nas proximidades dessa área, Natal já possuía estabelecimentos dessa natureza, de pequeno e médio porte, dividindo a preferência dos moradores locais como Cidade Jardim, no bairro de Capim Macio, e o Praia Shopping que, devido à sua proximidade com Ponta Negra, constitui um lugar privilegiado para os visitantes.

Para Lopes Júnior (2000, p.75),

Os lugares de consumo que dominam a paisagem no entroncamento da Avenida Salgado Filho com estrada de Ponta Negra apontam não só a nova geografia do desenvolvimento econômico da cidade, mas também sua nova geografia cultural. Se pensarmos o consumo como tendo deslocado a esfera da produção, enquanto base não apenas para a construção de identidades, mas para a produção central de significados sociais, então, é nessa paisagem que os ventos de globalização e da reflexividade social que lhe segue, implicados o desenvolvimento turístico, estão produzindo os processos socioculturais mais importantes da cidade do prazer.

Às margens desse segundo grande eixo, encontram-se alguns dos maiores conjuntos habitacionais da cidade, como Cidade Satélite, Mirassol e Candelária, em sua maior parte construídos pelo SFH, nos anos de 1970 e 1980, conforme já mencionado anteriormente. Trata-se de conjuntos que apresentam grandes contingentes populacionais e são detentores de infra-estrutura, chegando alguns a assumir a identidade de bairros.

Alguns deles, que abrigavam a classe média da cidade, já foram construídos com infra-estrutura, o que possibilitou a esses “conjuntos-bairros” ou, fazendo um trocadilho, “bairros-conjuntos”, carrearem para si benefícios financiados pelo poder público. Assim, os imóveis passaram por um processo de especulação, alimentando um mercado que, durante muito tempo, valorizou essas unidades residenciais. Estas só começaram a perder valor quando a população local incorporou a “cultura” do apartamento, a qual, nos últimos anos, vem movimentando o mercado imobiliário.

Ainda como parte do processo de descentralização das atividades comerciais, aliado ao contingente populacional dos bairros à margem do segundo eixo, surge a necessidade de se instalar uma série de serviços que também serão utilizados pelos habitantes dos bairros próximos. Assim, grandes empreendimentos,

atacadistas e varejistas e de serviços se localizam às margens da BR-101. Em Natal, esse processo tem sido marcado pela chegada das grandes lojas de supermercados pertencentes a grupos nacionais, internacionais ou locais. A fotografia 8 mostra a panorâmica de alguns desses estabelecimentos.



Foto: Bruno Madruga, 2002.

**Fotografia 8 – Empreendimentos localizados às margens da BR 101**

Para interligar as áreas detentoras de contingentes populacionais tão grandes e de expressivo poder aquisitivo com as áreas comerciais mais dinâmicas da cidade, fizeram-se necessárias a criação e a ampliação constante de uma infraestrutura de circulação. Assim, a rede viária existente no segundo eixo e nas suas adjacências é marcada pelas grandes e extensas avenidas que levam o visitante para dentro da cidade. Elas também permitem aos seus moradores circularem e terem acesso ao espaço da turistificação.

Essas vias servem aos visitantes que optam por ultrapassar o tradicional espaço da visitação e aí encontram locais onde os espaços do morador e do turista se tocam e se misturam. Talvez seja esse o ponto focal que Lopes Júnior (2000) descreve ao fazer uma leitura da cidade   luz dos espaços diferenciados que

tornam o tecido urbano uma composição que leva Natal a ser denominada “cidade do prazer”. Resultam dessa estruturação viária a avenida Engenheiro Roberto Freire e o Viaduto de Ponta Negra, que encaminham o turista para o interior da cidade, colocando-o em contato com o cotidiano desta, ou levando o morador ao encontro do espaço turistificado e ao contato com o forasteiro.

Além desses monumentos funcionais, a cidade ganha novos monumentos que são representações modernas de sua história, transformados em ícones no processo de atrair visitantes e ao mesmo tempo (re)contar a sua história de forma contemporânea.

Uma seqüência de monumentos convida a entrar na cidade: a estrela que passa sobre a BR-101, na forma de um arco; as esculturas iluminadas dos três Reis Magos; os jardins do viaduto de Ponta Negra ou mesmo o pórtico estilizado, localizado na entrada da área turistificada da cidade, conforme mostra a fotografia 9.



Foto: Canindé Soares, 2000.

**Fotografia 9 – Pórtico estilizado, localizado na entrada do bairro de Ponta Negra**

Monumentos como esses, atualmente bastante presentes nas cidades brasileiras, a exemplo do polêmico obelisco construído pelo prefeito César Maia, no Rio de Janeiro, e da fonte de águas dançantes do Parque do Ibirapuera, em São Paulo, têm sido objeto de debates e alvo de críticas, pois, na sua maioria, são obras divorciadas do contexto urbano, onde a estética tem importância fundamental.

Na ponta sul desse eixo, encontra-se o Aeroporto Augusto Severo, modernizado, servindo de entrada da cidade. A história e a expansão de Natal parecem ter uma estreita ligação com o aeroporto, como já foi visto, pela sua importância no conflito da Segunda Grande Guerra e, atualmente, pela importância que o turismo adquire na economia da cidade. Como o fluxo predominante é de visitantes oriundos do Centro-Sul do país e a forma mais freqüente de chegar à cidade é por via aérea, em face da competitividade estabelecida entre as cidades turísticas nordestinas, um confortável terminal não é um luxo, mas a sofisticação de uma necessidade que Natal apresentava há alguns anos. A reforma e a construção de uma nova estação de passageiros consolidou a cidade nas rotas turísticas nacionais e viabilizou a chegada de turistas estrangeiros. Assim, como no final da primeira metade do século passado, o aeroporto permite que o “forasteiro” chegue agora não mais como soldado, mas sim como turista, dentro de sua transitoriedade para consumir a cidade.

Um outro nó viário existente é o Complexo do Quarto Centenário, construído pela necessidade de redistribuição do fluxo de trânsito. A obra interliga duas grandes avenidas, Prudente de Moraes e Salgado Filho, através da avenida Lima e Silva. Inaugurada em 1999, é uma das maiores obras viárias que a cidade possui.

O Complexo atribui ao olhar uma imagem de modernidade. Nele se incorpora uma significação multifacetada, seja para os visitantes, que têm a impressão positiva de estarem entrando em uma cidade moderna e com um sistema viário eficiente, seja para os residentes, para quem a obra, além das significações anteriores, se reflete no sentimento de residirem em uma cidade em rápido processo de crescimento observado na melhoria de suas condições de mobilidade e nas mudanças em sua estrutura urbana de considerável magnitude.

Essa obra viária (fotografia 10) agrada ao olhar tanto do turista, quanto do morador, daí a pertinência de os governos o manterem, sob o ponto de vista da estética, limpo e embelezado. Essa obra teve uma representatividade muito maior para os habitantes do que para os visitantes, seja pela funcionalidade que proporcionou em uma área tradicionalmente estrangulada do ponto de vista viário, ou mesmo pela capacidade de se mostrar como um monumento que levou o poder público, por meio de seus governantes, a angariar para si dividendos políticos.



Foto: Bruno Madruga, 2000.

**Fotografia 10 – Complexo Viário do Quarto Centenário**

#### **4.1.3 Terceiro eixo: o espaço vertebrador da cidade**

Continuando o desdobramento da análise espacial, pode-se observar um terceiro eixo, a avenida Prudente de Moraes, que, na atualidade, é uma das principais artérias no sistema viário da cidade de Natal e, marcadamente, uma das mais modificadas pelas políticas de urbanização e embelezamento.

A expansão desse terceiro eixo, onde se localizam o Centro Administrativo do Governo Estadual e o Estádio de Futebol João Machado, ocorre a partir da construção, nos anos 1970, destes dois equipamentos. Hoje é um dos mais importantes entroncamentos de grandes artérias da cidade de Natal.

Além desses equipamentos de maior dimensão, a avenida apresenta grande diversificação de atividades comerciais e de prestação de serviços. Apesar dessa diversidade, há especializações ao longo da artéria: determinados trechos concentram grande quantidade de estabelecimentos com atividades semelhantes ou que lhes são complementares em um processo de concentração de serviços. Segundo Corrêa (1997), esse é um fato comum nas grandes cidades, desde a metade do século XX.

Isso decorre da necessidade das economias de escala, processo em que tanto ganham os consumidores, pela concorrência e facilidades em se deslocarem entre os estabelecimentos, como os empresários, pela minimização dos custos com operações que são inerentes às suas atividades.

Uma das marcas da importância dessa avenida para Natal é a instalação, na década de 1980, do primeiro hipermercado, pertencente a uma rede regional, na cidade. Assim, a avenida Prudente de Moraes e suas adjacências respondiam eficientemente como locais de potencial expansão urbana e

valorização fundiária. Este fato se confirma atualmente pelo valor do metro quadrado de alguns bairros que estão às suas margens e pelo padrão das construções ali encontradas.

A instalação do grande supermercado inicia esse processo de concentração de serviços resultantes do deslocamento de atividades de áreas tradicionais e da implantação de outras atividades inovadoras que a cidade já incorporara em face do seu crescimento. Seria esse, senão o marco inicial, ao menos um ponto de partida no deslocamento dos tradicionais centros de Natal para os “novos centros”, processo ao qual a cidade assistiu ao longo dos últimos anos. Além de outros ícones, pode-se considerar que os grandes *shoppings* e supermercados são uma marca da inserção dos espaços urbanos na modernidade. Como diz Lopes Júnior (2000, p. 47), “[...] a modernidade, através de uma de suas dimensões, o produtivismo da sociedade industrial, redesenhou a cidade, impondo-lhe formas, funções e imagens completamente novas [...]”.

Até a década de 1990, a avenida Prudente de Moraes (fotografia 11) terminava na altura do conjunto Candelária, e sua ligação com a BR-101 se dava pela avenida da Integração, que possuía um traçado irregular com estrutura deficiente. Neste seu final, não havia atividades comerciais e de serviços de grande expressão, ficando limitadas às necessidades mais prementes dos moradores do conjunto. A parte do bairro então denominada Alto da Candelária restringia-se a algumas mansões que ocupavam grandes terrenos e a outros espaços que se apresentavam vazios, sem quaisquer benfeitorias ou construções.

Esse cenário, entretanto, modifica-se com bastante rapidez, na década de 1990, quando o projeto de prolongamento da avenida foi executado, fazendo sua ligação com o maior conjunto da Zona Sul de Natal – a Cidade Satélite.

Aliando-se à obra que viabilizou a circulação na direção sul da cidade, outras intervenções foram realizadas para integrá-la à BR-101: o melhoramento da avenida da Integração e a estruturação de um sistema capilar que se distribuía por diversas artérias de menor porte dentro do conjunto Candelária.

Além dos *shoppings* já mencionados, há um considerável investimento público que trouxe consigo o interesse do capital privado para o bairro e suas adjacências, o que gerou uma forte valorização fundiária. Alimentada a especulação imobiliária, sobretudo no Alto da Candelária, este passa a desenvolver um processo de verticalização em forma de sofisticados condomínios, semelhantes aos existentes em áreas nobres de outras cidades brasileiras.

Uma série de fatores contribui para esse processo especulativo além dos investimentos já mencionados. A localização dos bairros na área intra-eixos acaba por conferir, ao lugar, o privilégio da estruturação física e social da cidade de Natal. Tal processo encontra eco nessa mudança de um paradigma industrializante para uma economia baseada nos serviços.



Foto: Bruno Madruga, 2000.

### **Fotografia 11 – Avenida Prudente de Moraes**

O quadro 5 mostra a evolução dos estabelecimentos comerciais na avenida Prudente de Moraes. Somente a partir da segunda metade dos anos 80, ocorre um adensamento da instalação de comércio e serviços.

Anos	N.	Turísticos	Apoio ao turismo e ao bairro	Apoio ao bairro
1980	6	Artesanato Bar		Acessórios de veículos Condomínio predial Contador Loja de variedades
1985	3		Imobiliária	Máquinas e equipamentos Organização de festas
1990	18	Agência de viagem Artesanato Lanchonete Pousada	Banco comercial Cabeleireiro Imobiliária Locadora de fita e vídeo Panificação	Artigos esportivos Automóveis Cloro p/ piscinas Colchões Contador Eletrônicos domésticos Escola de 2* grau Fornecimento de comidas preparadas Plantas e flores
1995	15		Banca de revista Locadora de fita e vídeo	Aluguel de roupas Equipamentos de informática Escola de 2* Grau Guarda de veículos (garagem) Material de construção Móveis Piscinas e equipamentos Roupas masculinas Telefone, fax
2000	40	Bar Lanchonete Locadora de automóveis Restaurante <i>self-service</i>	Banca de revista Cabeleireiros Cartão telefônico Casa lotérica Estúdio fotográfico Lavanderia e tinturaria	Antena parabólica Antenas parabólicas Artigos p/decoração e festas Automóvel Clínica ambulatorial Clínica médica Combustível Comércio de computadores Cosméticos Embalagens Equipamentos p/ informática Instalação de sistemas Móveis Ótica Papeleria Peças p/ automóveis Peças p/ eletrônicos Plano de saúde Produto farmacêutico Roupa masculina Seguro de carro Serviços de redes e telefonia Telefone celular Vidros planos

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Quadro 5 – Estabelecimentos surgidos na avenida Prudente de Moraes, entre 1980 e 2000**

Mais recentemente, a via passou por uma diversificação nas suas atividades, e os números do quadro 5 expressam bem esse aspecto ao demonstrar uma tendência ascendente na quantidade de estabelecimentos instalados e na diversidade dos serviços. Hoje a avenida é via de passagem para os moradores dos conjuntos habitacionais da Zona Sul de Natal, para as classes privilegiadas, dando nova feição aos antigos bairros da cidade e promovendo a expansão destes, a exemplo do Alto da Candelária e do loteamento San Vale.

O quadro confirma uma tendência à diversificação dos serviços, que, no caso da avenida Prudente de Moraes, apresenta uma característica peculiar: seus serviços estão, em maior parte, voltados para a população da cidade, sobretudo aquela de maior poder aquisitivo e com demanda de serviços mais sofisticados. Assim, a avenida se qualifica como um dos novos corredores por onde circula a riqueza da cidade e como um local privilegiado para (re)produzir essa riqueza, na forma de estabelecimentos comerciais.

Esse eixo, que termina onde se inicia a história da cidade, caminha em direção ao “futuro”. Estende-se, predominantemente, pelo espaço turistificado de Natal, um espaço originado pelas intervenções governamentais voltadas para a atividade turística, que teve, na iniciativa privada, a grande beneficiária dessas intervenções. Para Lopes Júnior (2000, p. 48-49), a “[...] urbanização turística é o resultado da entrada de Natal no mercado de paisagens turísticas. Ela se traduz na emergência de uma reorganização espacial da cidade, orientada para a produção de lugares de consumo e o consumo dos lugares [...]”.

Nessa última parte do terceiro eixo, que atravessa os bairros de Petrópolis e Tirol, observa-se uma considerável diversificação de serviços médicos, sobretudo na avenida Nilo Peçanha, uma extensão da avenida Prudente de Moraes,

onde se localizam instalações da área de saúde da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Nesse ponto, a avenida constitui um nó e conecta-se à praia através da avenida Getúlio Vargas, um espaço privilegiado para habitação das elites e via que, por sua vez, dá acesso à Ladeira do Sol, onde se encontram áreas com equipamentos de lazer da cidade, como é caso do lugar popularmente conhecido como Baixo. Este é um espaço para o qual convergem os mais diferentes segmentos sociais e interesses diversos: do visitante que procura o “turismo sexual” até as “galeras” dos bairros mais pobres da periferia da cidade, pois ali existem vários pontos terminais das linhas de ônibus provenientes desses bairros periféricos. A fotografia 12 mostra uma panorâmica desse local.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

**Fotografia 12 – Visão panorâmica da Ladeira do Sol em Natal**

Assim, esse eixo se direciona a locais da cidade que tradicionalmente são conhecidos como sendo os mais pobres de Natal, como Brasília Teimosa, a rua do Motor, entre outros. Estes vêm modificar-se, senão a realidade social, com certeza a espacialidade, sobretudo, pela abertura da estrutura necessária ao

acesso da nova ponte projetada sobre o estuário do rio Potengi, nas proximidades do Forte dos Reis Magos.

A fortaleza que viu a cidade nascer (fotografia 13) é um ponto de chegada de nossa análise. Encontra-se aí um conjunto de paisagens aprazíveis de se ver que se destina ao consumo e à apropriação pelo visitante e pelo habitante local em busca lazer. A fortaleza, que nasce junto com a cidade no exercício de sua defesa e, na essência, deveria afastar os invasores do território, chega ao século XXI com suas funções mudadas, embelezada e emoldurada pela foz do rio Potengi, convidando os novos “invasores”, que dela se apropriarão seja pelas lembranças, seja pela sua história.

Esse caminho se completa, margeando o mar, em um jogo que envolve, uma série de desejos pelo espaço natural (praia e dunas) como também pelo espaço construído, todo um aparato destinado ao turismo e ao lazer. Este é um processo conjunto que traz inovações aos serviços, internalizadas pela população local, e ao embelezamento da cidade, que leva a população a ter um sentimento de orgulho pelo lugar e um fortalecimento do sentimento de “pertencer” a ele.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

**Fotografia 13 – Panorâmica do Forte dos Reis Magos, com a cidade ao fundo**

Esses espaços, que tradicionalmente desconheciam intervenções de maior magnitude do poder público, viram-se transformados com a chegada do turismo. Este, embora com menor intensidade do que na Via Costeira e em Ponta Negra, chega a esses bairros, também denominados “praias urbanas”, pela “porta de trás”, pois se encontravam de costas para a principal avenida do bairro. O arremate “final” na construção desse tecido será dado com a conclusão da ponte Forte-Redinha, que se configurará uma nova via irrigante a se incorporar ao circuito da “onda” turística.

De forma complementar à “onda” de intencionalidade turística, essas vias buscam o que seria o ponto de partida: a Via Costeira. Para chegar a essa área, passam pelo bairro de Areia Preta, que, até meados da década de 1990, desconhecia a força da especulação imobiliária que campeava por alguns bairros de Natal. Entretanto, nos últimos anos, esse bairro vem passando por um forte processo de verticalização e valorização fundiária. Convém ressaltar que o espaço para a expansão desse mercado imobiliário é bastante limitado, pois a própria base natural e a legislação urbanística do bairro de Mãe Luiza “impedem” ao mesmo tempo em que “impellem” a verticalização, em face da escassez de terras, aumentando assim o valor dos imóveis. A fotografia 14 mostra essa área de contato entre as “praias urbanas” e a Via Costeira.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

#### **Fotografia 14 – Praia no bairro de Areia Preta**

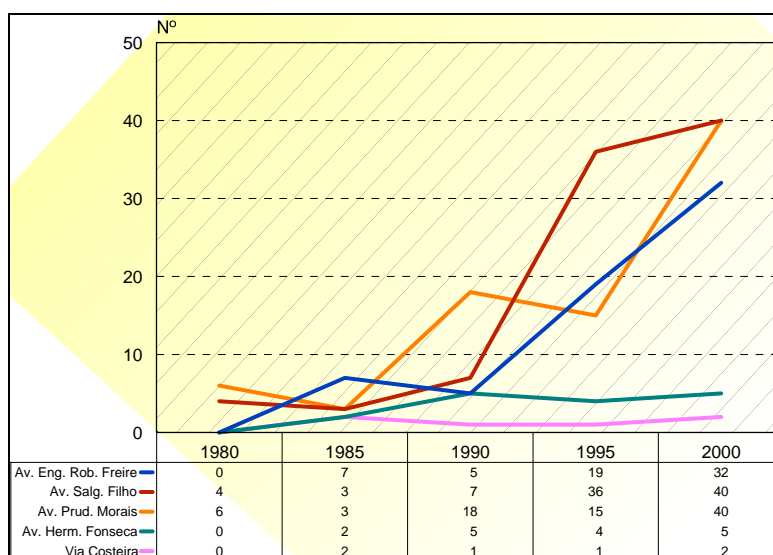
Após a passagem por Areia Preta, finalmente se encontra o ponto de partida ou de chegada: a Via Costeira, espaço construído para que Natal pudesse “acontecer” no cenário turístico nacional.

Não é possível desconsiderar as informações trazidas sobre os três eixos (tabela 17), que, apesar de não estarem somente no espaço turistificado, contribuem para a constatação de que o processo de modernização da cidade se deu para além dos espaços consumidos pelos visitantes. O gráfico 4 complementa visualmente a informação e permite uma comparação entre os anos da evolução do setor de serviços nos três eixos e nas vias irrigantes que tecem essa cidade, onde se confundem espaços dos visitantes e das elites locais.

**Tabela 17 – Instalação de serviços nos eixos viários e no bairro de Ponta Negra, 1985 a 2000**

Bairro/ Eixos Viários	1980	1985	1990	1995	2000
Ponta Negra	06	09	20	19	102
Via Costeira	-	07	05	19	32
Eng. Roberto Freire	04	03	07	36	40
Salgado Filho / Hermes da Fonseca	06	03	18	15	40
Prudente de Morais	-	02	05	04	05
Hermes da Fonseca	-	02	01	01	02

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Gráfico 4 – Comparação do número de estabelecimentos surgidos segundo anos e eixos viários**

Natal é uma síntese de tudo que uma cidade pode representar com relação à capacidade de modificação de áreas apropriadas pelo turismo, pois este redimensiona o espaço, as relações sociais, a cultura, os sentimentos, enfim, modifica sua essência. Essa mutação reflete-se na apartação da cidade e mostra espaços (bairros) privilegiados na dotação de infra-estrutura e, conseqüentemente, de valorização imobiliária. Concentrando-se nesses bairros que fazem parte da

“onda”, as classes de melhor renda e maior poder aquisitivo, retroalimentando um círculo, produzem espaços diferenciados não só para o bem-estar do visitante como também para o morar das elites locais.

## **5 A APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PELAS ELITES: OS “BAIRROS DE STATUS”**

A cidade capitalista não deve ser interpretada como uma realidade única ou como uma designação genérica. Ela contém especificidades e múltiplas dimensões sociais incorporadas à sua espacialidade. Portanto, como parte integrante da sociedade, não pode ser vista como um mero suporte físico ou material.

No entanto, é preciso assinalar a importância da complexidade de suas funções e das atividades que se sobressaem na estruturação da espacialidade urbana, ressaltando a relevância de forças acumulativas na absorção de inovações e na atração de capitais. Aponta-se, desse modo, uma distinção nos espaços intra-urbanos e na sua capacidade de responder ao processo reprodutivo do capital.

A tentativa de uma produção hegemônica da cidade procura viabilizar, de modo eficiente, a produção econômica pelo espaço e pelo tempo. Por isso, substituem-se os lugares pelas novas paisagens, em um constante processo de desvalorização e revalorização que não só incrementa como constitui o próprio corpo do setor imobiliário. Dada a natureza do capital especulativo, os agentes imobiliários atuam para configurar o espaço urbano, sobretudo aqueles que detêm o poder para valorizar determinadas áreas, alterando sua estrutura fundiária por intermédio das normalizações ou pelo jogo das forças de mercado.

A necessária compreensão de nosso recorte espacial, que destaca bairros e configura, em seu conjunto, a área de interesse turístico, passa por um debate que encontra em alguns teóricos o aporte desse entendimento. Para Corrêa (1997, p. 145), o espaço urbano “é fragmentado e articulado, reflexo e condição

social, e campo simbólico de lutas”. E complementa dizendo que essa fragmentação se reflete em um arranjo espacial, que se distingue nas formas e no conteúdo, segregando classes sociais.

Ainda segundo o referido autor, o processo de segregação relaciona-se muito com questões sociais e origina uma tendência espacial que leva a uma uniformidade da população, no que diz respeito às questões de renda e até mesmo de ocupação, passando por grau de instrução, etnia ou mesmo por faixas etárias.

Espacialmente, essa questão, sobretudo quando relacionada com a distribuição de renda da população, tem reflexos no tipo de residência e na sua localização, em se falando de sítio natural e grau de acessibilidade. Dessa forma, a estrutura se projeta em determinados bairros que adquirem um padrão de construção e, por conseqüência, de ocupação por determinados grupos sociais, caracterizando-os como bairros de classe média ou de classe alta, configurando, como diz Corrêa, “de *status*” (conferido pelo bairro). Essa denominação amplia o conceito de Corrêa, uma vez que considera um outro conjunto de indicadores, além daqueles que permitem esses recortes sociais distintos, pois identificam um processo que reproduz uma economia fortemente voltada para o setor de serviços, que cresce ora em face do turismo, ora em face da moderna economia que chega à cidade, capitaneada por essa atividade.

Em Natal, o surgimento desses bairros deveu-se, principalmente, à construção do urbano que viabilizou formas novas para reproduzir o capital dos serviços, erguendo, além das tradicionais residências (hoje transformadas em casas de negócios), torres de escritórios, centros comerciais e estruturas de lazer, que polarizaram novas centralidades. Assim, ao se proceder à análise das variáveis anteriormente anunciadas, pretende-se confirmar a existência desse

processo que distingue classes sociais por bairros e constrói verdadeiros enclaves de riqueza no espaço intra-urbano, bem como a existência de bairros que possuem alto poder aquisitivo, alimentam o consumo e, conseqüentemente, o círculo de reprodução do capital.

O surgimento desses bairros é viabilizado por uma mudança na estrutura econômica da cidade, a oferta de bens e serviços, procurando vender formas de ocupação do tempo de lazer. Essas novas formas de consumo têm importantes conseqüências no padrão cultural da cidade, revelando que, além do valor monetário da mercadoria, há um valor simbólico do “bem-estar”, do morar bem em lugares aprazíveis paisagisticamente e dotados de completa infraestrutura com serviços ao alcance da mão. Os cartogramas apresentados mais adiante complementam e aprofundam a discussão feita no capítulo anterior quando se mostrou a concentração de serviços em algumas das principais artérias da cidade.

Para Corrêa (1997, p. 149), os bairros de *status* resultam do dinamismo social e se refletem na transformação do espaço urbano, alterando formas, desempenhando papéis na “... reprodução das condições de produção e das relações de produção...” e mantendo suas desigualdades espaciais.

Dessa forma, entende-se que a cidade é um conjunto de lugares apropriados e produzidos por diferentes grupos sociais em tempos e ritmos diferentes. Cada parte da cidade é um produto social e, portanto, apropriada pelas práticas sociais para satisfação das necessidades individuais e coletivas de reprodução. Isso se reflete também nos espaços com diferentes usos e funções, como aqueles de que o turismo se apropriou. A fragmentação social que ora se revela nas formas, em determinados momentos pode ser encoberta pelo convívio

de diferentes classes sociais em espaços públicos, mas não se deixa confundir com uma cidade sem apartações entre bairros de *status* e os demais bairros, nem sempre periféricos no sentido tradicional.

Essa concentração pode ser observada nos diferentes atores que produzem e consomem o espaço urbano, indo dos incorporadores imobiliários aos grupos sociais excluídos. Essa é uma lógica que vem se reproduzindo ciclicamente, permitindo a esse rico mosaico social, seus rebatimentos no espaço das cidades, distinguindo grandes regiões intra-urbanas e, por vezes, “permitindo” a convivência dessas classes dentro de um mesmo bairro, até que as forças do mercado e os agentes passem a intervir no sentido de acentuar as diferenciações.

É essa fragmentação que destaca alguns espaços e lhes confere peculiaridades econômicas, sociais, culturais, rebatendo nas formas e na configuração da cidade. No caso de Natal, esses bairros apresentam características que, conjuntamente, lhes conferem um diferencial na sua apropriação pelos agentes e, também, na disposição do espaço intra-urbano, formando a “onda” provocada pelo turismo.

No entendimento de Corrêa (1997, p. 147), entre esses bairros há uma articulação mais intensa, que se manifesta pelas relações que abrangem “...a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo a prática do poder e da ideologia em sua dimensão espacial”. Assim, no caso de Natal, os bairros caracterizados como de *status* entremeiam esses espaços da economia de serviços e se conectam formando um “novo” tecido urbano, reformulado pela modernidade aí prioritariamente instalada e alimentada pelas elites da cidade e pelos visitantes e, do ponto de vista estrutural, pelo conjunto de vias que interligam espacialmente os eixos.

Nos últimos 50 anos, Natal conheceu uma dinâmica de crescimento exógeno e, até o final dos anos 1970, era vista como um lugar agradável e de modernidade em relação ao campo. Porém, a partir dos anos 1980, sua imagem também passa a ser associada, a exemplo de outras cidades grandes do país, a violência, crianças nas ruas, prostituição infanto-juvenil, trânsito congestionado, entre outros problemas que vêm afetando as condições de vida dos cidadãos. Nesse contexto é que, no curso dos últimos anos, vêm aparecendo na paisagem local, com frequência, os condomínios residenciais fechados destinados às classes média e alta: Green Village, Green Park, Morumbi Park, Ponta Negra Boulevard, entre outros, situados, na grande maioria, nas franjas geográficas do município de Natal. Por outro lado, surgem, também, espaços de violência e de tráfico de drogas, além de favelas e áreas de ocupações ilegais.

As mudanças alteram, sobretudo, a paisagem. Natal ganha novas formas; outras são conservadas, adquirindo novas funções, como pode ser observado na fotografia 15.



Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 1999.

**Fotografia 15 – Avenida Getúlio Vargas, bairro de Petrópolis, onde há um crescente processo de verticalização**

Na visão panorâmica, constata-se o forte processo de verticalização pelo qual passa a cidade e o adensamento populacional dele decorrente. Algumas áreas, principalmente aquelas próximas à orla marítima, encontram-se numa dinâmica intensa, com novos prédios erguidos em curto lapso temporal, escondendo a cidade antes horizontal. A “cidade do antes” vai cedendo lugar à “cidade do futuro” sem se permitir passar pela “cidade do hoje”. A cidade de hoje é o que parece ser ela própria. O simulacro é a realidade. Tal situação se confirma nas palavras de Ferrara (2000, p. 56) quando diz: “[...] construir é desconstruir-se enquanto implosão do antigo, do passado [...]”. A fotografia 15 dá uma dimensão mais aproximada de uma dessas áreas em processo de transformação.

Essa dinâmica destrutiva do passado sempre foi uma marca de Natal. Ela está presente ao longo de sua história, uma vez que a cidade foi marcada de intencionalidades externas, por seu crescimento ter ocorrido em meio às forças exógenas, que muito refletiram na sua dinâmica espacial e nas relações que estabelece com seu entorno. A cidade passa então a mesclar intencionalidades planejadas, objetivas e com funções definidas com outras que surgiram em decorrência dos processos de crescimento de uma cidade fragmentada.

Assim, para compreender essa “nova” configuração, foram utilizados, ao longo do trabalho, cartogramas com base em indicadores que permitiram espacializar as classes sociais por bairros. O intuito foi identificar os bairros de *status*, tendo como hipótese que os melhores indicadores estão localizados nesses bairros, inseridos no retículo da área de interesse do turismo.

O primeiro indicador (população) estudado refere-se aos totais correspondentes ao número de moradores por domicílio.

Pode-se observar, no cartograma 8, que os bairros com maior contingente populacional estão localizados na Zona Norte da cidade: mais precisamente, os bairros de Nossa Senhora da Apresentação, Potengi, Pajuçara e Lagoa Azul.

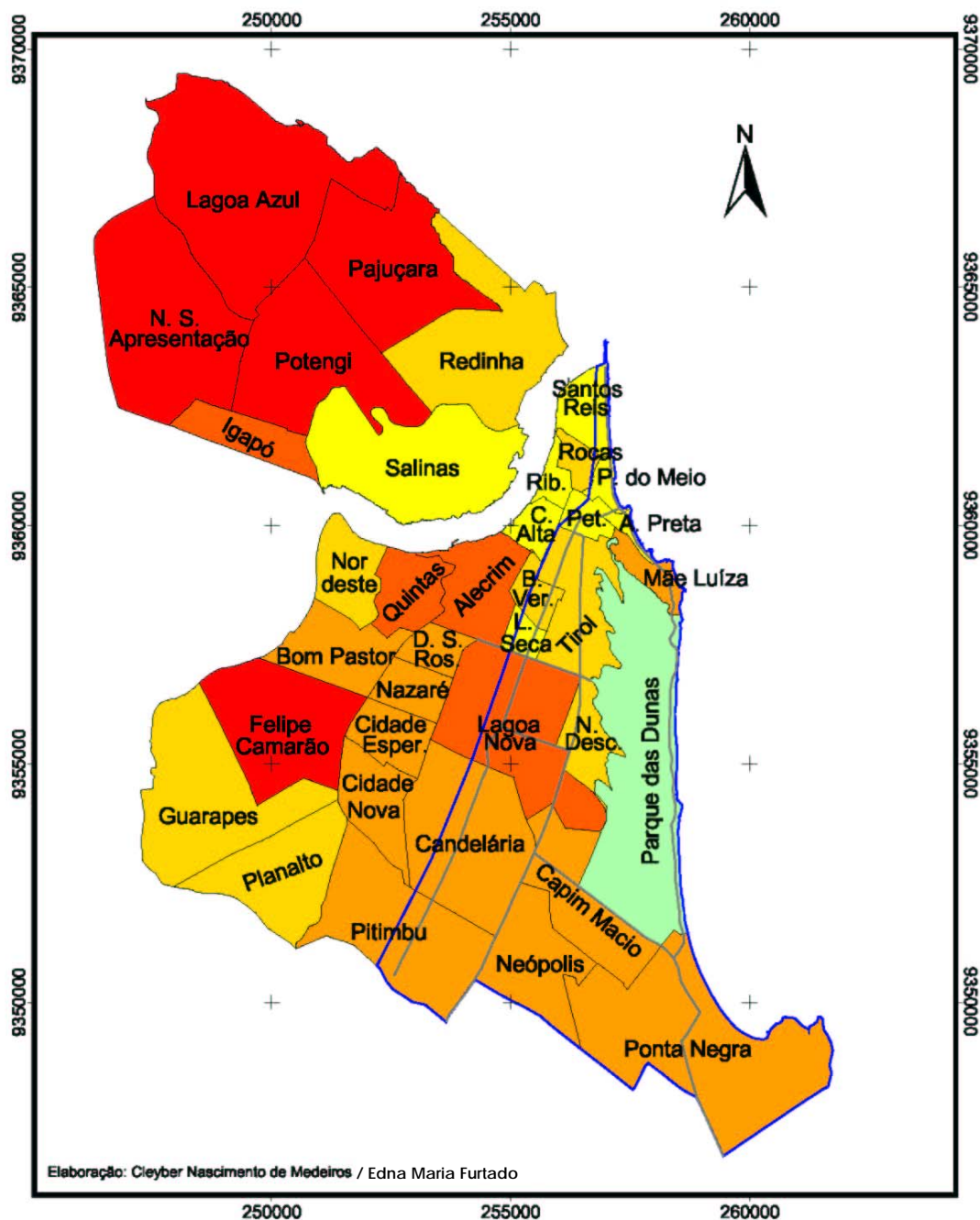
O adensamento populacional da Zona Norte acentuou-se nos últimos anos principalmente devido à valorização do uso do solo nas outras áreas da cidade, obrigando a população de baixa renda a procurar novas áreas para moradia. Este tem sido um processo marcante em diversas cidades brasileiras que a geografia e outras ciências sociais vêm investigando. Não se trata de um fenômeno de mão única, nem acontece cartesianamente; ele é dialético e obedece às forças que dinamizam os espaços intra-urbanos.

Portanto, ao mesmo tempo em que bairros como os da Zona Norte se constituem em função da valorização imobiliária ocorrida na Zona Sul, que expulsou a população de menor renda, seus bairros passam a se constituir locais igualmente longínquos.

No caso da Zona Sul, como eles não adquirem a face de bairros periféricos, passam a abrigar as classes sociais detentoras de melhores condições econômicas, a exemplo do que atualmente ocorre no entorno da Rota do Sol. Esta expande o tecido urbano de Natal em direção ao sul, ou seja, à praia de Pirangi, no vizinho município de Parnamirim. A incorporação de Parnamirim ao tecido urbano metropolitano, abrigando as classes de maior renda, verifica-se também nos condomínios de alto padrão imobiliário como o Alphaville, localizado às margens da RN-63 (Rota do Sol). Outro exemplo desse transbordamento da cidade de Natal é a avenida Ayrton Sena e a criação da chamada Cidade Verde, área de ocupação intensa nos últimos anos.

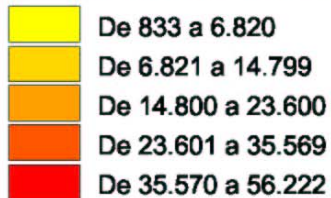
Já os locais com menor contingente populacional estão representados pelos bairros mais antigos como Salinas, Santos Reis, Praia do Meio, Ribeira, Areia Preta, Petrópolis, Cidade Alta e Lagoa Seca. Excluindo-se o bairro de Salinas, todos os demais pertencem à Zona Leste, área dos sítios e bairros históricos.

A Ribeira, onde se localizam o porto e os grandes armazéns, é um bairro antigo da cidade, marcado por um longo período de decadência, à semelhança do que ocorreu em muitas áreas portuárias de outras cidades brasileiras. Mesmo com as novas funções das instalações portuárias de Natal, aproveitando a inserção do Brasil nas rotas dos grandes transatlânticos turísticos, sobretudo no verão, e o conjunto de recursos culturais implantados no bairro, este continua apresentando um baixo adensamento populacional quando comparado aos demais, conforme demonstra o cartograma 8.



### LEGENDA

População total (Nº de habitantes)



Onda

Eixos viários

3000 0 3000 metros

Escala gráfica

Fonte: IBGE, 2001.

**Cartograma 8 – População total dos bairros de Natal**

O adensamento demográfico de Lagoa Nova assemelha-se ao encontrado no Alecrim e nas Quintas, caracterizando-se, estes últimos, pela presença histórica de vilas e de formas de moradia subnormais. Embora apresente características de adensamento semelhantes ao do Alecrim, Lagoa Nova encontra-se incorporado à área de estudo. E essa densidade é resultante, de um lado, das áreas de contato com os bairros mencionados anteriormente (Alecrim e Quintas) e, de outro, do processo de verticalização em suas áreas mais centrais, que também fazem contato com bairros de classe média e média alta, como Candelária, Tirol e Capim Macio.

A maior parte das áreas estudadas apresenta um padrão de adensamento demográfico mediano, mesclando moradias unifamiliares com edifícios residenciais que elevam esses indicadores, deixando-os semelhantes aos de alguns bairros de classe mais baixa, como Bom Pastor e Cidade da Esperança. Merece destaque o bairro de Areia Preta, que revela uma densidade alta, em parte, pela favela (hoje bairro) de Mãe Luiza e, na contrapartida, pelo processo de verticalização ali encontrado. Em outras palavras, áreas pequenas podem ter seus números maximizados tanto pela pobreza que se comprime em pequenos lotes e cubículos, como pela riqueza que se apropria de áreas aprazíveis paisagisticamente e nelas constrói suas moradias em forma de edifícios de alto padrão. Essas formas de ocupação refletem-se na valorização de determinados bairros e, conseqüentemente, nas políticas de tributação fundiária municipal.

Ao se observar o recorte espacial feito, percebe-se que os bairros concentradores de menores percentuais de isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) são aqueles que compõem a área do presente estudo. Portanto, eles vão apresentar um parcelamento mais ordenado, com maior valorização do

solo e, conseqüentemente, concentração de melhores padrões das moradias que abrigam as classes média e alta da cidade.

Capim Macio é o bairro com maior percentual de domicílios, cuja taxa de IPTU é superior a 300,00 (trezentos reais), perfazendo um total de 62,91%. Outro bairro que se aproxima desse percentual é Petrópolis, com 52,13%. Conforme dados da tabela 18, Capim Macio é um bairro marcado pela presença de parcelamento fundiário com maior dimensão e pela concentração de construções mais sofisticadas, sobretudo em Cidade Jardim e nas áreas adjacentes à avenida Eng. Roberto Freire. No caso de Petrópolis, o bairro tradicionalmente habitado pela classe alta da cidade apenas mudou seu padrão de habitação, que migra dos grandes casarões para os luxuosos edifícios residenciais, mantendo, assim, essa forte valorização fundiária que se reflete nos tributos urbanos.

**Tabela 18 – Distribuição percentual do valor pago do IPTU segundo bairros, 2002**

(Continua)

Bairro	Não paga /Isento	Até R\$ 50,00	R\$51,00 e R\$100,00	R\$101,00 e R\$150,00	R\$151,00 e R\$200,00	R\$201,00 e R\$250,00	R\$251,00 e R\$300,00	Acima de R\$300,00
Alecrim	28,04%	0,52%	14,29%	11,38%	12,17%	9,79%	5,29%	9,52%
<b>Areia Preta</b>	<b>42,90%</b>	<b>12,96%</b>	<b>16,05%</b>	<b>12,04%</b>	<b>4,63%</b>	<b>1,85%</b>	<b>4,32%</b>	<b>5,25%</b>
Barro Vermelho	6,52%	1,98%	6,52%	9,35%	8,78%	8,50%	14,73%	43,63%
Bom Pastor	54,20%	17,91%	17,01%	7,71%	1,59%	0,45%	0,00%	1,13%
<b>Candelária</b>	<b>7,41%</b>	<b>4,76%</b>	<b>7,94%</b>	<b>3,97%</b>	<b>13,23%</b>	<b>6,61%</b>	<b>20,90%</b>	<b>35,19%</b>
<b>Capim Macio</b>	<b>2,01%</b>	<b>0,75%</b>	<b>2,26%</b>	<b>3,26%</b>	<b>7,02%</b>	<b>8,52%</b>	<b>13,28%</b>	<b>62,91%</b>
Cidade Alta	52,76%	3,12%	4,80%	5,52%	7,67%	5,28%	6,00%	14,87%
Cidade da Esperança	30,03%	10,79%	26,24%	13,99%	8,75%	5,25%	2,92%	2,04%
Cidade Nova	56,44%	20,27%	20,00%	3,01%	0,00%	0,27%	0,00%	0,00%
Dix-Sept Rosado	45,56%	7,16%	16,91%	14,33%	4,87%	5,44%	1,15%	4,58%
Felipe Camarão	69,90%	17,02%	8,64%	2,36%	1,05%	0,52%	0,26%	0,26%
Guarapes	88,62%	5,96%	3,25%	2,17%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Igapó	36,28%	26,84%	21,53%	9,73%	4,13%	0,59%	0,59%	0,29%
Lagoa Azul	64,55%	19,48%	9,62%	4,69%	1,64%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Lagoa Nova</b>	<b>11,90%</b>	<b>2,68%</b>	<b>5,36%</b>	<b>8,04%</b>	<b>9,82%</b>	<b>10,71%</b>	<b>12,20%</b>	<b>39,29%</b>
<b>Lagoa Seca</b>	<b>23,84%</b>	<b>4,94%</b>	<b>12,21%</b>	<b>13,95%</b>	<b>13,95%</b>	<b>7,56%</b>	<b>10,47%</b>	<b>13,08%</b>
<b>Mãe Luiza</b>	<b>60,00%</b>	<b>22,69%</b>	<b>13,43%</b>	<b>2,39%</b>	<b>1,49%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
Nossa Senhora de Nazaré	39,55%	12,99%	16,10%	7,63%	4,80%	5,93%	6,21%	6,78%
<b>Neópolis</b>	<b>14,49%</b>	<b>7,10%</b>	<b>12,22%</b>	<b>15,63%</b>	<b>21,88%</b>	<b>8,81%</b>	<b>7,39%</b>	<b>12,50%</b>
Nordeste	35,14%	26,84%	14,38%	13,10%	4,79%	2,88%	1,60%	1,28%
Nossa Sra. da Apresentação	73,52%	14,84%	8,22%	2,51%	0,46%	0,23%	0,00%	0,23%

(conclusão)

Bairro	Não paga /Isento	Até R\$ 50,00	R\$51,00 e R\$100,00	R\$101,00 e R\$150,00	R\$151,00 e R\$200,00	R\$201,00 e R\$250,00	R\$251,00 e R\$300,00	Acima de R\$300,00
Pajuçara	62,76%	21,92%	5,71%	3,90%	5,71%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Petrópolis</b>	<b>6,16%</b>	<b>2,37%</b>	<b>5,21%</b>	<b>6,64%</b>	<b>9,48%</b>	<b>7,58%</b>	<b>10,43%</b>	<b>52,13%</b>
<b>Pitimbu</b>	<b>3,02%</b>	<b>6,59%</b>	<b>30,77%</b>	<b>19,51%</b>	<b>15,38%</b>	<b>7,14%</b>	<b>5,22%</b>	<b>12,36%</b>
<b>Ponta Negra</b>	<b>12,99%</b>	<b>4,52%</b>	<b>7,34%</b>	<b>3,95%</b>	<b>11,86%</b>	<b>8,76%</b>	<b>10,45%</b>	<b>40,11%</b>
Potengi	28,06%	25,56%	27,78%	10,56%	5,28%	1,67%	0,83%	0,28%
<b>Praia do Meio</b>	<b>53,78%</b>	<b>13,66%</b>	<b>16,57%</b>	<b>5,81%</b>	<b>3,49%</b>	<b>1,16%</b>	<b>1,74%</b>	<b>3,78%</b>
Quintas	41,44%	27,93%	15,92%	6,01%	5,11%	1,80%	1,20%	0,60%
Redinha	66,74%	11,96%	12,17%	5,00%	2,17%	0,43%	0,22%	1,30%
Ribeira	45,33%	20,67%	10,67%	10,67%	3,33%	6,00%	0,67%	2,67%
Rocas	34,04%	32,53%	20,18%	9,64%	2,41%	0,60%	0,00%	0,60%
Salinas	97,33%	2,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Santos Reis	57,10%	13,90%	10,27%	8,16%	5,44%	2,11%	1,21%	1,81%
<b>Tirol</b>	<b>4,38%</b>	<b>6,25%</b>	<b>13,75%</b>	<b>5,00%</b>	<b>4,38%</b>	<b>9,06%</b>	<b>17,81%</b>	<b>39,38%</b>

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

Bairros como Areia Preta, Mãe Luíza, Santos Reis e Praia do Meio possuem alto percentual de isenção, em face do grande número de habitações subnormais e de um fracionamento fundiário de difícil mensuração, além das condições econômicas dos moradores do bairro. Entre os bairros que vão apresentar algumas das mais baixas faixas de tributação, merece registro o Alecrim. Ele, ao mesmo tempo em que apresenta faixas mais baixas, possui intervalos que o colocam próximo a bairros de melhor padrão, como Tirol e Lagoa Nova. Esse valor decorre do fato de o bairro ser uma tradicional área de comércio e de sua infra-estrutura estar praticamente constituída. Outro fator que pode contribuir para essa análise é a tipologia do comércio que ali se instalou (varejista), com características de estabelecimentos populares, voltados para as classes C e D, fator que, aliado ao tamanho dos lotes, contribui para o afastamento – não se sabe até quando – das construtoras. Estas, ao longo dos últimos anos, vêm participando ativamente na expansão de outros bairros da cidade, alguns deles na área de análise de estudo.

Neópolis e Pitimbu apresentam percentuais bastante semelhantes, o que decorre de suas características de conjuntos habitacionais do SFH, com

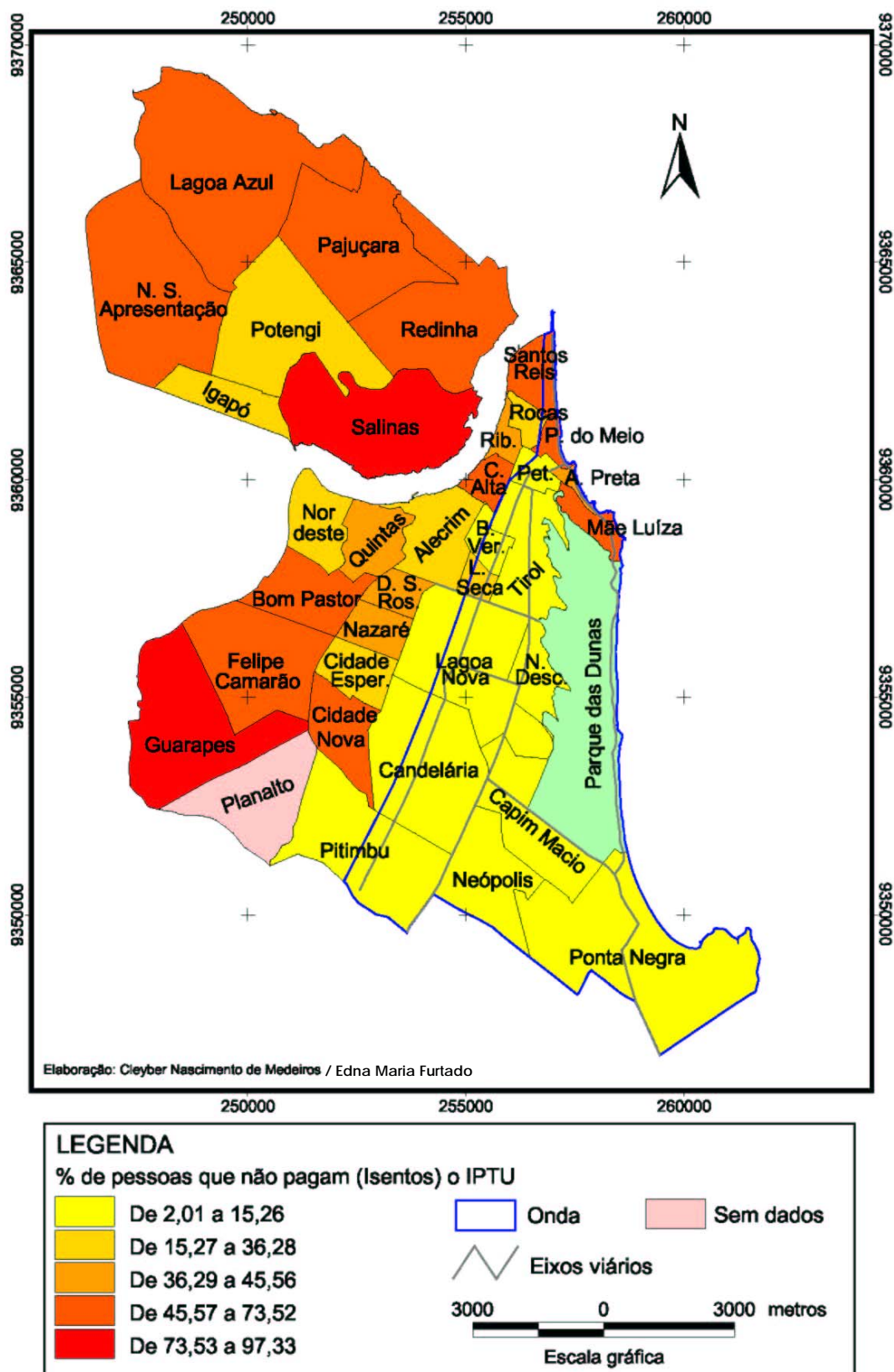
poucas alterações na estrutura intrabairro. O seu padrão de construção não foge ao das unidades unifamiliares, com exceções no bairro de Neópolis. Outra exceção ocorre no bairro de Pitimbu, no que diz respeito à taxa de isenção do imposto, em decorrência da diferença de renda observada entre os bairros.

O bairro de Candelária, embora originalmente conjunto habitacional, sofreu fortes modificações recebendo um considerável contingente de estabelecimentos do setor de serviços, além de forte adensamento na área do Alto da Candelária. O bairro alterou o padrão residencial, quando, fugindo do projeto de habitação para classe média, começou a abrigar as classes de maior renda na cidade, constituindo-se atualmente em um bairro com múltiplas faces sociais. Padrão similar ao de Candelária, têm os bairros de Lagoa Nova e Barro Vermelho, que concentram uma das mais altas faixas de incidência de IPTU.

Merece um comentário à parte o bairro de Ponta Negra que vai apresentar um padrão similar ao dos anteriores. No entanto, possui um percentual significativo de isentos e de faixas mais baixas da tributação, o que decorre da presença da Vila de Ponta Negra e de algumas habitações subnormais, ainda em forma de “enclaves” dentro da área de alta valorização imobiliária do bairro. Ressalte-se que tais áreas resistirão por pouco tempo às forças do mercado especulativo que avançam em direção aos imóveis residenciais e terrenos vazios, mudando as funções dos primeiros e construindo, para uso e consumo dos setores econômicos ligados ao turismo, pousadas, restaurantes, boates, bares, casas de show etc. O bairro atualmente é um espaço de expansão tanto de forma extensiva, refletindo-se de fato no espaço construído, como intensiva no seu uso, pelo e para o turismo.

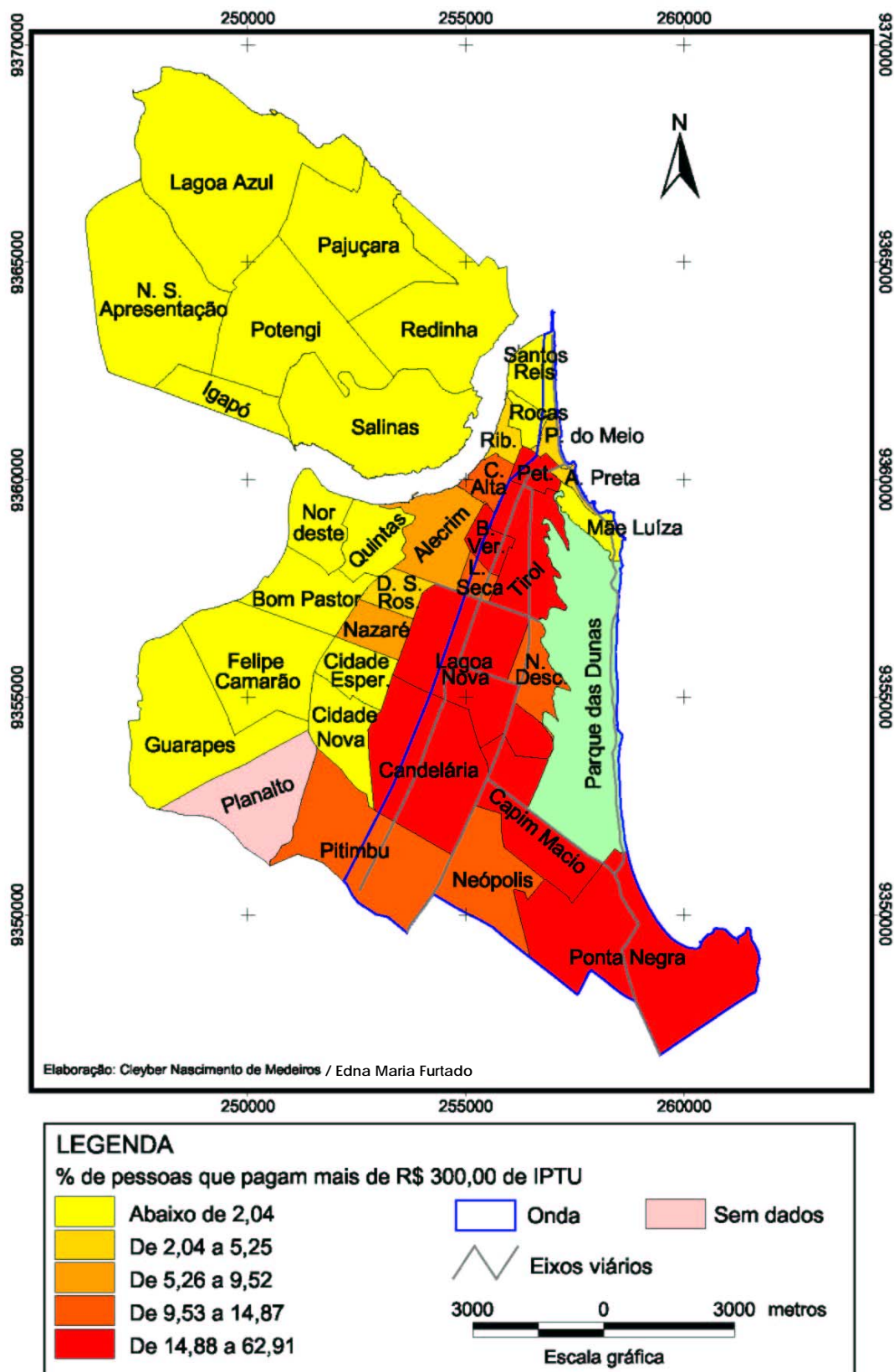
Os cartogramas 9 e 10 apontam para a distribuição percentual de

domicílios que não pagam/isentos e os que pagam mais de R\$ 300,00 de IPTU, revelando claramente que os bairros inseridos na “onda” do turismo apresentam os maiores e menores percentuais de domicílios que não pagam/isentos e que pagam mais de R\$ 300,00, respectivamente.



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 9 – Distribuição percentual de pessoas que não pagam/isentos o IPTU por bairros de Natal**



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 10 – Distribuição percentual de pessoas que pagam mais de R\$ 300,00 de IPTU por bairros de Natal**

O recorte já verificado, no que se refere aos valores fundiários e, conseqüentemente, aos tributos relacionados com o valor dos imóveis na cidade, permite também compreender esses diferentes espaços no interior da cidade e seus processos de articulação.

Para Corrêa, essa fragmentação/articulação revela cidades fortemente divididas em áreas que tendem à segregação residencial e reflete a complexa estrutura da sociedade. Assim, Natal se apresenta como uma cidade em que alguns bairros concentram classes sociais de padrão similar e não são necessariamente integrantes da área turistificada da cidade, mas há uma intensa articulação entre eles e com o espaço de consumo do turismo.

Já foi observado que Natal se configura, na atualidade, um “produto a ser vendido”; no entanto, essa mercantilização não se dá unicamente pelo e para o turismo. Quando analisado o todo da cidade, existem aqueles recortes espaciais que são vendidos para o visitante, e outros espaços que são consumidos pela população local, principalmente pelas elites locais, que corroboram na viabilização desse processo. Torna-se necessário, portanto, identificar como essas áreas (bairros) se reproduzem e se distinguem, umas das outras, a partir da nova economia e das relações sociais que ela traz consigo.

### **5.1 A cidade por ela própria: uma análise espacial para além do olhar do visitante**

O recorte social alimentado pelos dados estatísticos é representado pelos cartogramas e reafirmado pelas fotografias. Esses dois instrumentos de análise se complementam no sentido de demonstrar a existência de uma

espacialização de investimentos, públicos e privados que permitiram uma distinção intra-urbana, viabilizada pela economia dos serviços, sobretudo do turismo.

A classificação aqui utilizada é resultante da metodologia adotada pelo SEBRAE<sup>62</sup>, que mensura, através de um conjunto de bens presentes nas residências, a capacidade de consumo e seus reflexos na condição social das unidades familiares.

Antes da análise dos dados, faz-se necessária uma explanação da metodologia utilizada, uma vez que muitos são os critérios de classificação social encontrados pelos diferentes institutos de pesquisa do país.

Segundo o Cadastro Empresarial de Natal (SEBRAE/RN, 2002), esse critério de classificação econômica comum estabelece a unicidade dos mecanismos de avaliação do potencial de compra dos consumidores. Ela enfatiza o poder de compra das pessoas e das famílias urbanas, abandonando a pretensão de classificar a população em termos de “classes sociais”. A divisão é, exclusivamente, por classes econômicas. No quadro 6 a seguir, apresentam-se a classificação e o sistema de pontuação, que, no conjunto, sustentam a metodologia utilizada para o recorte espacial deste trabalho.

---

<sup>62</sup> Os dados que alimentaram essa classificação foram extraídos da Pesquisa Cadastro Empresarial de Natal – CEMP, realizada em 2002 (SEBRAE – RN, 2002).

Posse de itens	Não Tem	TEM			
		1	2	3	4 ou +
Televisão em cores	0	2	3	4	5
Rádio	0	1	2	3	4
Banheiro	0	2	3	4	4
Automóvel	0	2	4	5	5
Empregada mensalista	0	2	4	4	4
Aspirador de pó	0	1	1	1	1
Máquina de lavar	0	1	1	1	1
Videocassete e/ou DVD	0	2	2	2	2
Geladeira	0	2	2	2	2
Freezer (aparelho independente ou parte de geladeira duplex)	0	1	1	1	1

Grau de Instrução do chefe da família	Pontos
Analfabeto / Primário incompleto	0
Primário completo / Ginásial incompleto	1
Ginásial completo / Colegial incompleto	2
Colegial completo / Superior incompleto	3
Superior completo	5

Cortes do critério Brasil		
Classe	Pontos	Renda média familiar
A1	30-34	7.793
A2	25-29	4.648
B1	21-24	2.804
B2	17-20	1.669
C	11-16	927
D	6-10	424
F	0-5	207

Fonte: ANEP, 2005.

#### Quadro 6 – Sistema de pontos

Esse critério foi construído para definir grandes classes que atendam às necessidades de segmentação (por poder aquisitivo). Convém ressaltar que este, como qualquer outro critério, não pode satisfazer investigações científicas em todas as circunstâncias.

A tabela 19 e o cartograma 11 apresentam a distribuição em percentuais das áreas cobertas dos imóveis, reafirmando que, naqueles bairros de maior valorização fundiária, os imóveis seguem um padrão de construção superior a 100

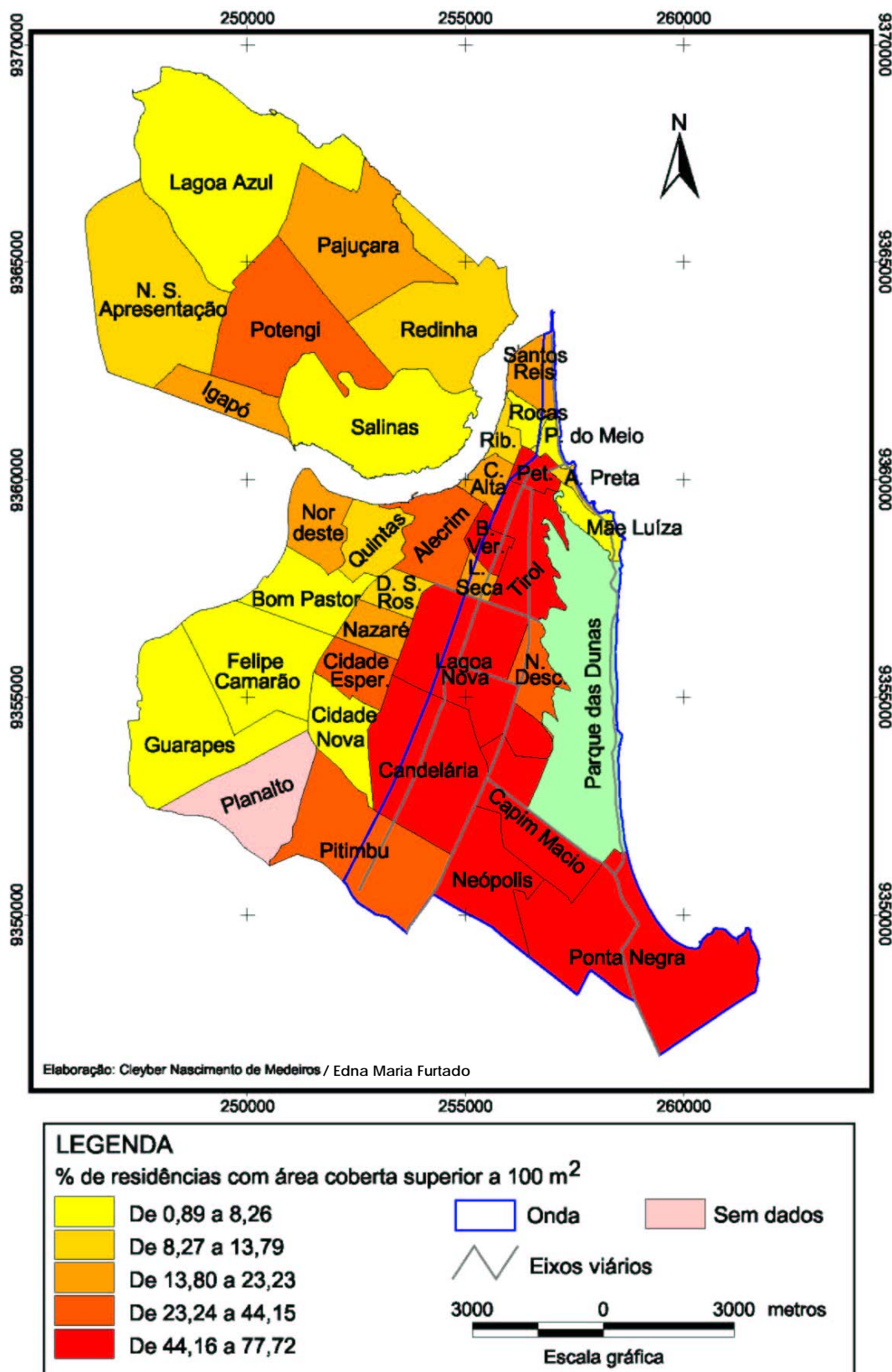
m<sup>2</sup>. Novamente os bairros que compõem a área de estudo despontam com altos percentuais desse padrão residencial de maior dimensão espacial, merecendo destaque, mais uma vez, o bairro de Capim Macio, à frente de todos os demais. Esse diferencial é evidenciado pelas mansões e residências de alto padrão existentes naquele bairro.

**Tabela 19 – Distribuição percentual da área coberta residencial por bairros, 2002**

Bairro	Até 40m <sup>2</sup>	De 41m <sup>2</sup> até 70m <sup>2</sup>	De 71m <sup>2</sup> até 100m <sup>2</sup>	Acima de 100m <sup>2</sup>
Alecrim	23,62%	24,93%	20,21%	31,23%
Areia Preta	38,41%	26,98%	21,59%	13,02%
<b>Barro Vermelho</b>	<b>5,10%</b>	<b>13,60%</b>	<b>12,75%</b>	<b>68,56%</b>
Bom Pastor	40,85%	36,61%	14,29%	8,26%
<b>Candelária</b>	<b>4,86%</b>	<b>17,63%</b>	<b>18,24%</b>	<b>59,27%</b>
<b>Capim Macio</b>	<b>3,71%</b>	<b>7,43%</b>	<b>11,14%</b>	<b>77,72%</b>
Cidade Alta	24,82%	35,56%	21,48%	18,14%
Cidade da Esperança	20,92%	28,43%	22,22%	28,43%
Cidade Nova	22,42%	46,19%	28,70%	2,69%
Dix-Sept Rosado	16,09%	49,43%	20,69%	13,79%
Felipe Camarão	30,43%	35,87%	30,16%	3,53%
Guarapes	56,86%	30,25%	11,76%	1,12%
Igapó	20,00%	29,68%	27,10%	23,23%
Lagoa Azul	31,74%	42,22%	18,56%	7,49%
<b>Lagoa Nova</b>	<b>11,76%</b>	<b>16,76%</b>	<b>16,76%</b>	<b>54,71%</b>
Lagoa Seca	21,82%	25,97%	29,28%	22,93%
Mãe Luiza	47,32%	41,07%	10,71%	0,89%
Nossa Senhora de Nazaré	32,68%	33,24%	15,49%	18,59%
<b>Neópolis</b>	<b>10,08%</b>	<b>15,69%</b>	<b>22,13%</b>	<b>52,10%</b>
Nordeste	28,99%	21,89%	30,77%	18,34%
Nossa Sra. Da Apresentação	27,72%	40,67%	19,17%	12,44%
Nova Descoberta	13,48%	23,72%	27,76%	35,04%
Pajuçara	29,18%	36,47%	17,02%	17,33%
<b>Petrópolis</b>	<b>5,24%</b>	<b>13,81%</b>	<b>17,14%</b>	<b>63,81%</b>
Pitimbu	6,91%	17,82%	31,12%	44,15%
<b>Ponta Negra</b>	<b>6,70%</b>	<b>14,80%</b>	<b>15,36%</b>	<b>63,13%</b>
Potengi	18,15%	30,96%	22,42%	28,47%
Praia do Meio	45,14%	39,43%	8,86%	6,57%
Quintas	28,17%	37,77%	20,74%	13,31%
Redinha	30,40%	37,87%	18,67%	13,07%
Ribeira	60,47%	20,93%	9,30%	9,30%
Rocas	48,09%	34,43%	12,02%	5,46%
Salinas	67,67%	18,80%	6,77%	6,77%
Santos Reis	33,67%	30,30%	19,19%	16,84%
<b>Tirol</b>	<b>2,19%</b>	<b>26,65%</b>	<b>14,73%</b>	<b>56,43%</b>

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

Nos bairros que fazem parte do espaço deste estudo, com exceção de Mãe Luíza, residências com até 40 m<sup>2</sup> são raras. Dessa forma, constata-se que existe uma tendência às construções de melhor qualidade e maior dimensão nos bairros que compõem a “onda” de intencionalidade turística, num efeito que demonstra a localização espacial privilegiada de segmentos sociais. Ressalte-se que, nesse conjunto de bairros, o parcelamento fundiário ocorre de forma mais ordenada, como já verificado no capítulo que versa sobre o desenvolvimento da cidade, seja por intermédio das intervenções do poder público, seja pela própria ocupação das classes sociais mais abastadas, que podem adquirir maiores parcelas de terra urbana e, portanto, conferir um padrão de assentamento com a presença de jardins e quintais, além de residências com maiores dimensões. A ocupação daqueles bairros mais recentes, sobretudo os conjuntos residenciais, também acaba seguindo um padrão de área coberta maior que o dos demais bairros da cidade, por abrigar uma classe média, que, ao longo dos anos, foi modificando e expandindo suas residências, fazendo desaparecer em muitos desses bairros/conjuntos o estilo tradicional dessas moradias, nas fachadas ou mesmo no tamanho.



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 11 – Distribuição percentual de residências com área coberta superior a 100 m<sup>2</sup> por bairros de Natal**

Um aspecto que se relaciona diretamente com o anterior são os rendimentos familiares, uma vez que, via de regra<sup>63</sup>, o chefe de domicílio é o indivíduo responsável pela educação, saúde e bem-estar dos seus dependentes.

O cartograma 12 mostra a distribuição da renda média dos chefes de domicílios por bairros do município de Natal. Observa-se que os bairros pertencentes à área de estudo enquadram-se nos intervalos de rendimentos médios e altos quando comparados com os do restante da cidade. Merecem destaque Petrópolis e Tirol, bairros que, ao longo dos últimos anos, vêm passando por um processo de verticalização, concentrando moradias de alto padrão, adquiridas pela classe média alta e alta da cidade.

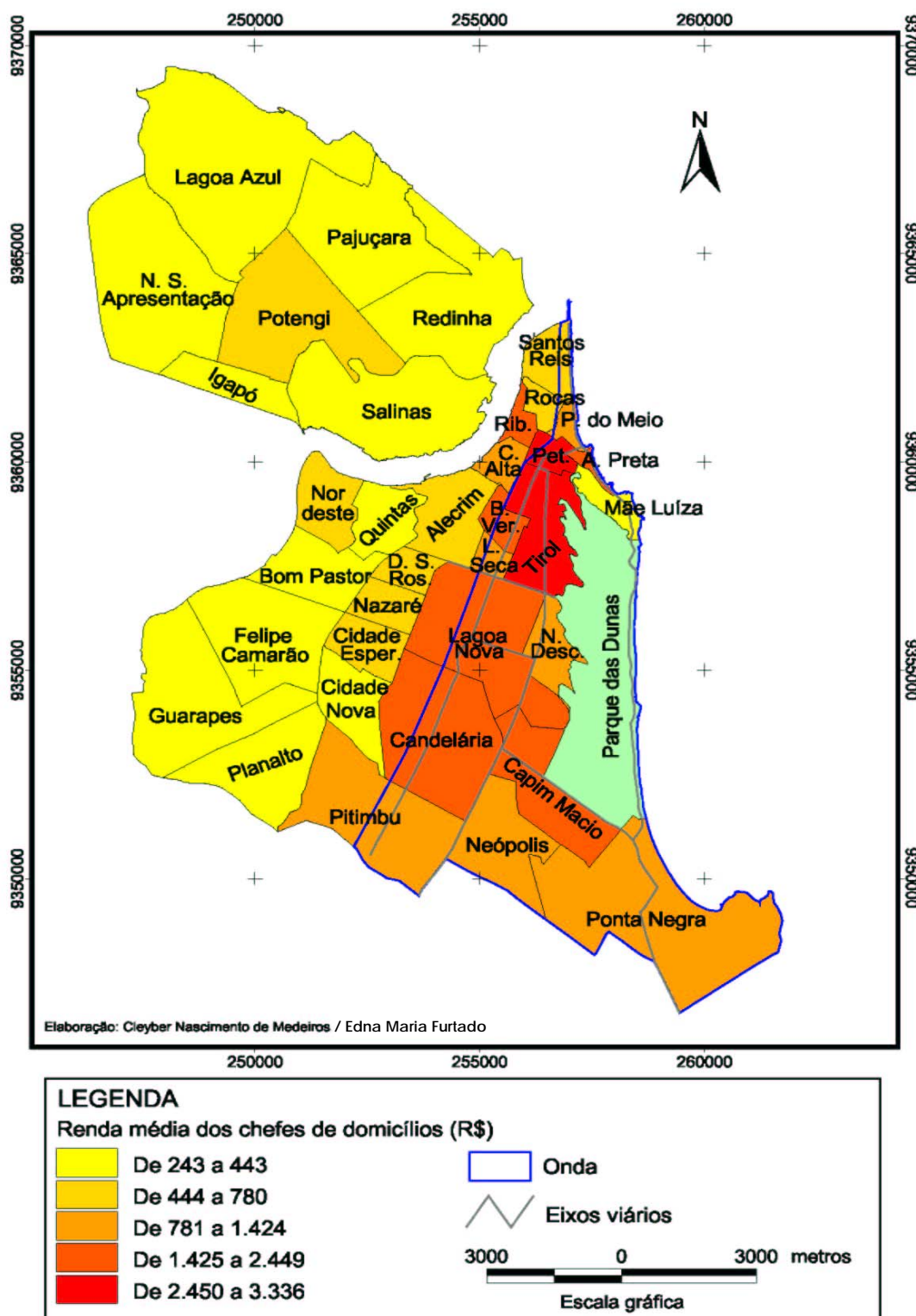
De forma complementar, verifica-se que os demais bairros, sobretudo aqueles que ficam na Zona Sul da cidade, possuem rendimentos medianos, o que não quer dizer que neles não existam enclaves de maior renda. É o caso, por exemplo, do bairro de Candelária, onde, em sua porção denominada Alto da Candelária, encontram-se em franca expansão empreendimentos imobiliários destinados à classe média alta e alta, fato também observado em Ponta Negra e Capim Macio. A exceção fica por conta dos bairros de Mãe Luiza e Areia Preta, que apresentam padrão de rendimentos igual ao dos bairros mais pobres da cidade localizados nas Zonas Oeste e Norte.

Em síntese, o cartograma demonstra uma cidade compartimentada, onde os bairros da Zona Norte e Oeste seguem um mesmo padrão de rendimentos muito baixos, que acompanha toda a lateral esquerda do cartograma e os bairros com os melhores rendimentos margeiam os grandes eixos viários e de crescimento

---

<sup>63</sup> Segundo o IBGE, a renda do chefe corresponde a 70% da renda familiar.

da cidade, muitos deles se constituindo em áreas de embelezamento da cidade, para o visitante e para a população local de melhor padrão econômico.



Fonte: IBGE, 2001.

**Cartograma 12 – Renda média dos chefes de domicílios dos bairros de Natal**

A maior incidência de unidades familiares pertencentes à “classe A” (cartograma 13) ocorre no bairro de Capim Macio, aquele que se destaca em relação a toda a cidade. Nesse bairro, localizam-se unidades residenciais que abrigam as classes de melhor renda da cidade, seja em Cidade Jardim, seja nos arredores da avenida Eng. Roberto Freire.

Mas é importante se observar que todos os demais bairros pertencentes ao espaço de estudo apresentaram indicadores de forte presença desse segmento melhor classificado pelo SEBRAE na sua metodologia de estratificação socioeconômico.

Reafirma-se que é nesse conjunto de bairros que de fato se encontra o número de pessoas em melhores condições de vida na cidade de Natal. Isso está refletido nos cartogramas apresentados e no conjunto de indicadores. Esses números rebatem no espaço construído da cidade, na forma de sofisticadas construções, sejam elas residenciais ou comerciais, que estão, sobremaneira, concentradas nesses bairros.

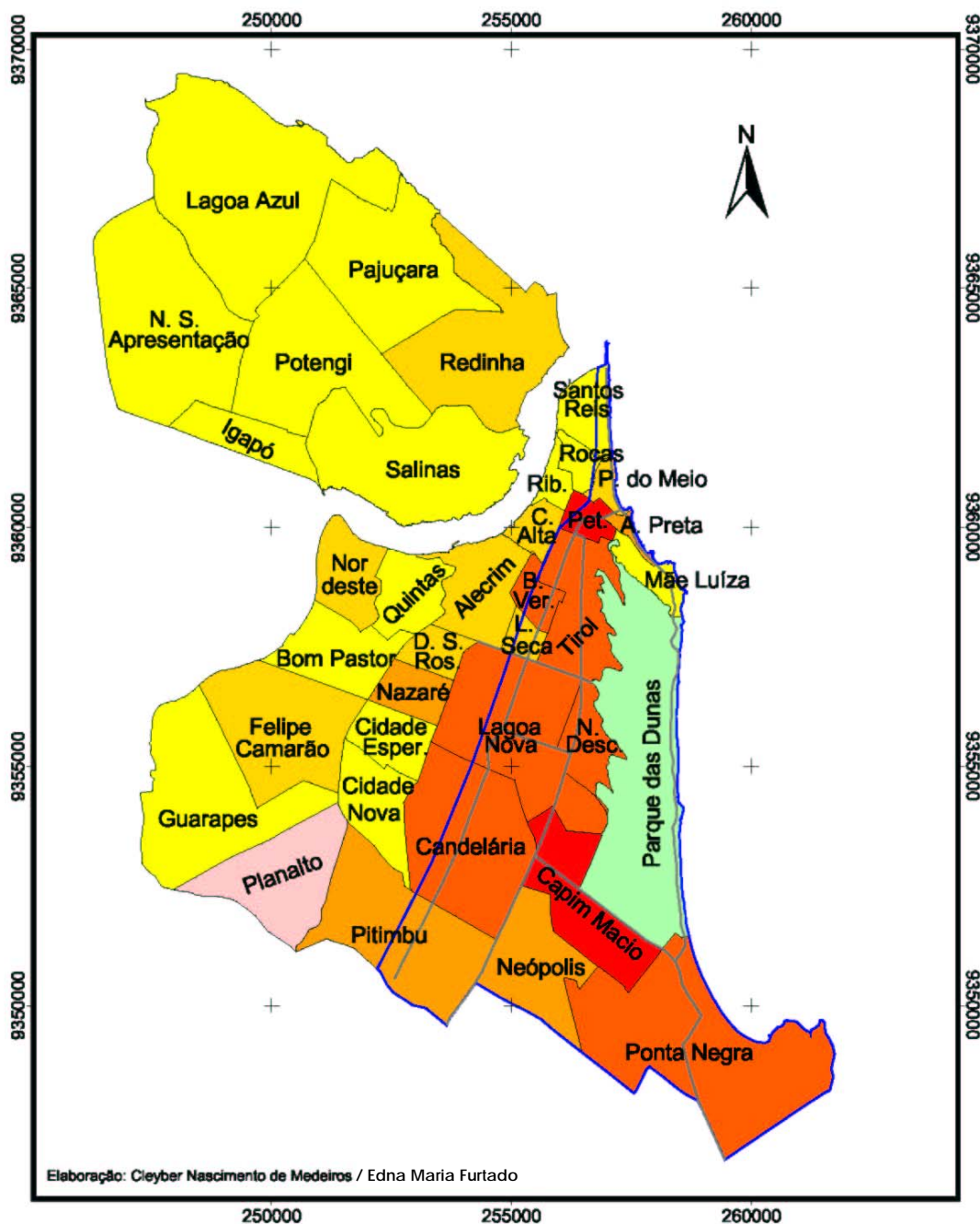
Nesses bairros, encontra-se a mais elaborada e consolidada infraestrutura de serviços públicos da cidade, além de grande parte dos recursos, na forma de avenidas, iluminação, saneamento básico, abastecimento de água etc. A melhor dotação drena, para essas áreas, o capital privado dos mais diversos setores produtivos, constituindo-se em um espaço privilegiado para o convívio das classes com a melhor renda da cidade.

De forma complementar, verifica-se que o mesmo recorte espacial se replica na “classe B” (cartograma 14), que se apresenta fortemente concentrada nos bairros da “onda” de intencionalidade turística, com intensa coloração, denotando, assim, uma presença marcante dessa classe social. Esta em muito

contribui para a sustentação da economia local e a perpetuação desses bairros como áreas de entrada constante do capital privado e receptoras dos melhores e mais sofisticados serviços.

Certamente é o conjunto das classes A e B que viabiliza a chegada dessa nova economia às áreas não turistificadas da cidade. São essas camadas sociais que demandarão por serviços inovadores e, por que não dizer, cosmopolitas. São, portanto, a razão de ser da implantação desse conjunto de estabelecimentos ligados à prestação de serviços, considerados elementos motores do seu crescimento e da expansão dos bairros e, por consequência, da economia da cidade como um todo.

Assim, afora os visitantes que demandam serviços muito específicos, essas duas classes serão as protagonistas desse recorte espacial que a cidade de Natal apresenta atualmente. É essa capacidade de consumo que projeta na cidade algumas obras/construções que transmitem um ar de modernidade só visto nas grandes metrópoles do país, fazendo com que esses ícones sejam incorporados ao espaço urbano e dele passem a fazer parte, para alguns, como produto de uso e consumo e, para outros, como mero objeto de apreciação.



### LEGENDA

% de moradores classificados na classe A

Abaixo de 0,28

De 0,29 a 1,39

De 1,40 a 3,32

De 3,33 a 16,23

De 16,24 a 26,76

Onda

Sem dados

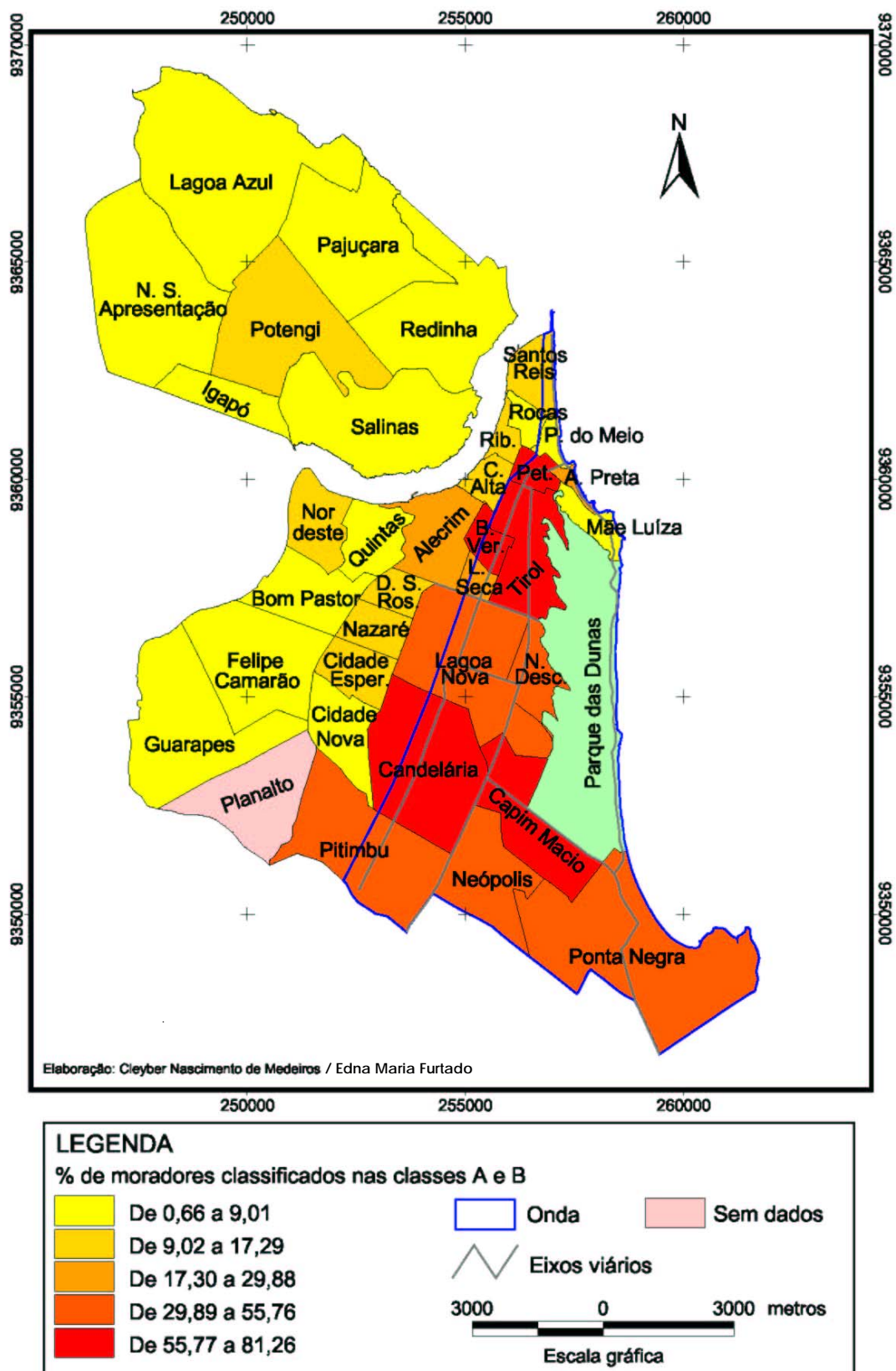
Eixos viários

3000 0 3000 metros

Escala gráfica

Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 13 – Distribuição percentual de moradores na classe A por bairros de Natal**



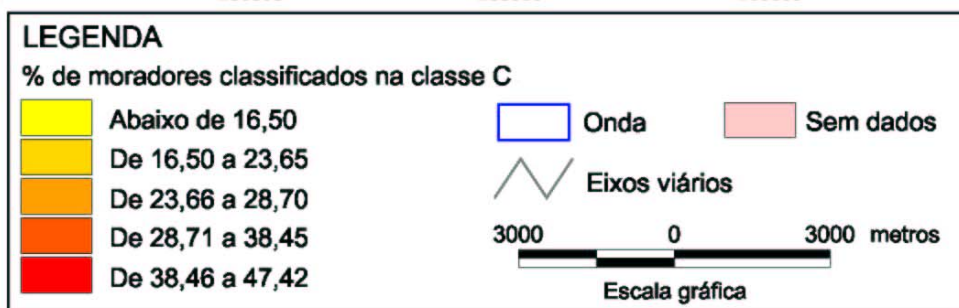
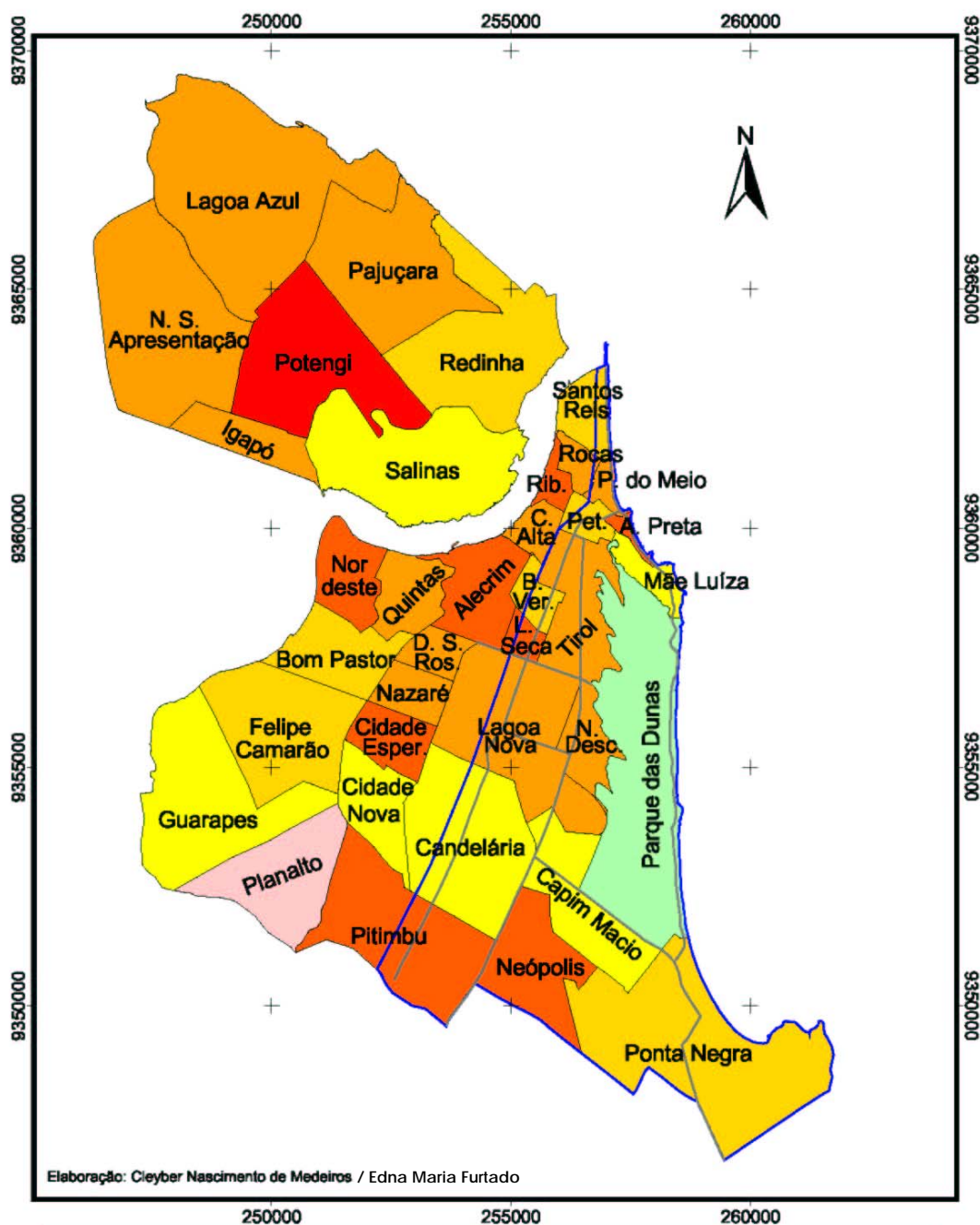
Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 14 – Distribuição percentual de moradores nas classes A e B por bairros de Natal**

O cartograma 15, que apresenta a predominância de localização da “classe C”, aponta para um “mix” na cidade, com intensidade maior espalhada em bairros tanto dentro como fora da área do turismo. Tal fato decorre de esses bairros se constituírem, na origem, de conjuntos do SFH. Pode-se inferir que, na Zona Norte, a presença desse estrato social se dá de forma mais equilibrada, uma vez que os cartogramas anteriores apontam para uma pequena incidência de pessoas das “classes A e B” nesses bairros. O bairro de Pitimbu, por exemplo, é composto por dois principais conjuntos habitacionais, que foram (e ainda são) marcantes na cidade: Cidade Satélite e Pitimbu. Este último, no final dos anos 80 e início dos anos 90, foi ocupado predominantemente por pessoas de menor renda.

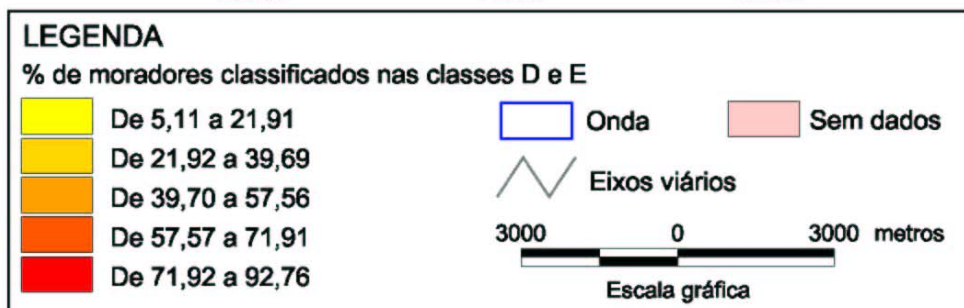
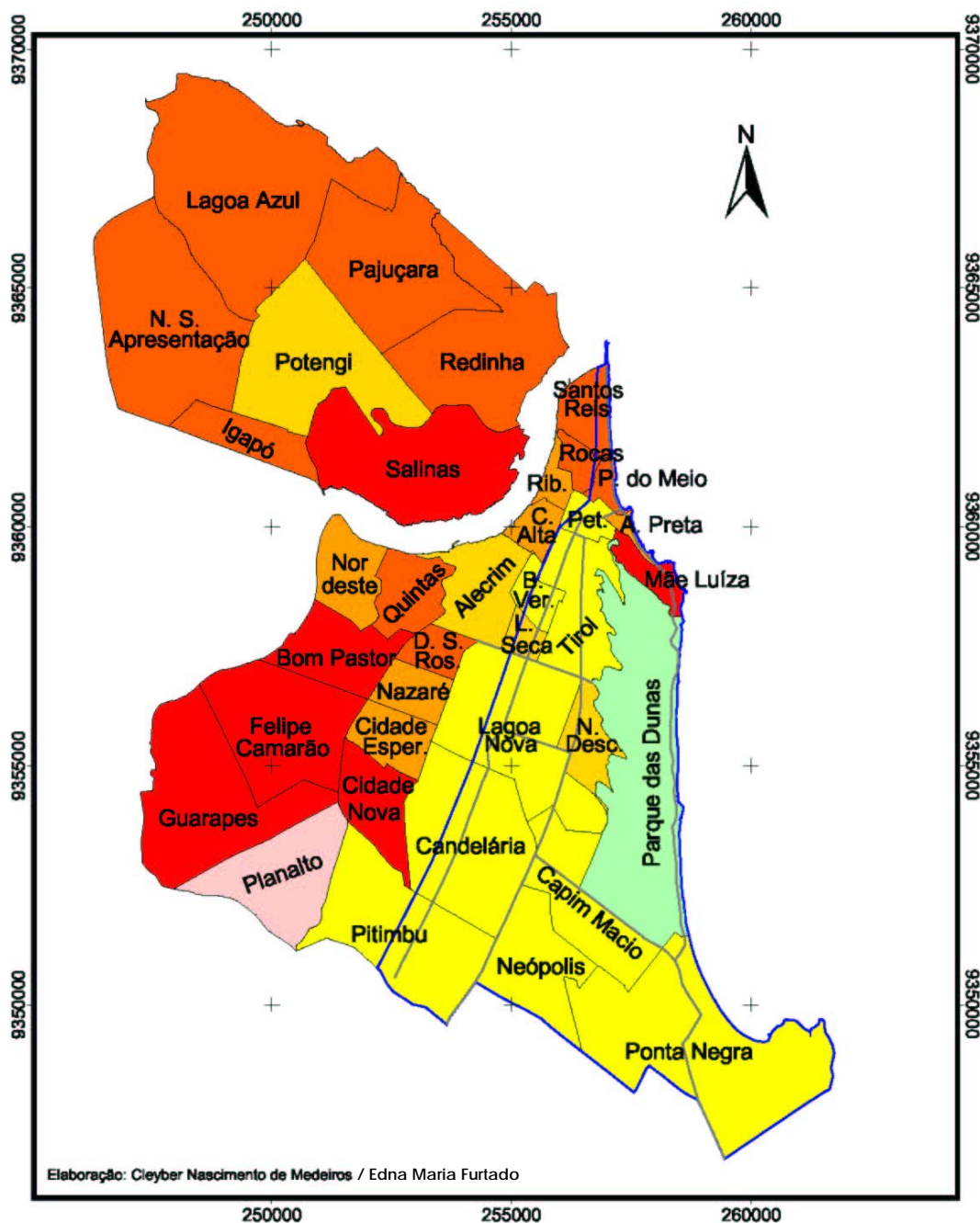
Ainda sobre o cartograma que representa a localização da “classe C”, nota-se, de forma mais geral, que os bairros da “onda” de intencionalidade turística, embora representem separadamente os estratos sociais, ao se observar o conjunto A, B e C, demonstram que há, nesses espaços, uma concentração, de fato, do maior poder de consumo da cidade.

Ao se observar o cartograma 16, que representa espacialmente a mais intensa localização das “classes D e E”, a concentração se inverte. Os índices mais altos estão na Zona Oeste e Norte, e parte da Leste, com percentuais muito baixos nos bairros que compõem a “onda” de intencionalidade turística. Essa presença pouco expressiva decorre de um conjunto de fatores. Entre estes, pode-se citar o fato de algumas dessas áreas tradicionalmente terem sido objeto de intervenção das políticas do SFH, o que nivelou os residentes por rendimentos; naqueles bairros em que isso não ocorreu, as forças do mercado imobiliário e seus mecanismos tornaram insuportável a permanência daqueles que não possuíam melhores rendimentos.



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 15 – Distribuição percentual de moradores na classe C por bairros de Natal**



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 16 – Distribuição percentual de moradores nas classes D e E por bairros de Natal**

Outro indicador do poder de consumo e, conseqüentemente dessa diferenciação socioespacial, é o número de veículos “zero km” na cidade (conforme mostra a tabela 20). Para essa análise, utilizou-se o banco de dados do DETRAN/RN, no período compreendido entre 1999 e 2004.

Os números da tabela demonstram que o conjunto dos bairros que compõem a “onda” de intencionalidade turística concentra um número significativo de veículos “zero km”. Isso pode ser explicado pela existência de estabelecimentos que utilizam veículos para viabilizar seus “negócios”, como locadoras de veículos, hotéis, restaurantes, serviços de *delivery* em geral etc.

Entre os bairros do conjunto da “onda” de intencionalidade turística, a exceção fica por conta de Mãe Luíza e Nova Descoberta, bairros que apresentam menores níveis de rendimento e, conseqüentemente, menor capacidade de consumir, sobretudo, bens de maior valor, como veículos.

**Tabela 20 – Histórico dos veículos zero km inclusos na frota de Natal/RN por bairro, anos de 1999 a 2004**

(continua)

Bairro	Anos						Total do bairro
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Alecrim	680	564	547	547	497	596	3.431
Areia Preta	36	29	54	52	58	86	315
Barro Vermelho	239	293	305	329	316	384	1.866
Bom Pastor	144	161	126	144	76	132	783
<b>Candelária</b>	<b>677</b>	<b>812</b>	<b>839</b>	<b>928</b>	<b>871</b>	<b>1.085</b>	<b>5.212</b>
<b>Capim Macio</b>	<b>1.041</b>	<b>1.002</b>	<b>1.007</b>	<b>1.169</b>	<b>1.080</b>	<b>1.483</b>	<b>6.782</b>
Cidade Alta	317	218	350	328	239	260	1.712
Cidade da Esperança	385	308	334	234	207	376	1.844
Cidade Nova	116	94	50	75	62	77	474
Dix-Sept Rosado	362	329	281	269	227	321	1.789
Felipe Camarão	248	204	184	151	153	197	1.137
Guarapes	114	78	67	67	56	90	472
Igapó	255	210	201	185	135	175	1.161
Lagoa Azul	205	164	192	171	141	212	1.085
<b>Lagoa Nova</b>	<b>1.711</b>	<b>1.977</b>	<b>2.204</b>	<b>2.192</b>	<b>2.388</b>	<b>2.790</b>	<b>13.262</b>
Lagoa Seca	220	195	191	212	202	230	1.250
<b>Mãe Luíza</b>	<b>61</b>	<b>46</b>	<b>39</b>	<b>46</b>	<b>41</b>	<b>35</b>	<b>268</b>
N. S. Apresentação	293	227	207	204	190	200	1.321
Nazaré	180	137	110	114	120	142	803
<b>Neópolis</b>	<b>1.115</b>	<b>1.052</b>	<b>1.052</b>	<b>987</b>	<b>874</b>	<b>924</b>	<b>6.004</b>
Nordeste	117	88	98	83	84	75	545

(conclusão)

Bairro	Anos						Total do bairro
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
<b>Nova Descoberta</b>	<b>157</b>	<b>336</b>	<b>355</b>	<b>392</b>	<b>361</b>	<b>343</b>	<b>1.944</b>
Pajuçara	210	146	186	175	147	192	1.056
<b>Petrópolis</b>	<b>433</b>	<b>421</b>	<b>459</b>	<b>499</b>	<b>493</b>	<b>561</b>	<b>2.866</b>
<b>Pitimbu</b>	<b>649</b>	<b>542</b>	<b>536</b>	<b>544</b>	<b>455</b>	<b>581</b>	<b>3.307</b>
Planalto	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ponta Negra</b>	<b>634</b>	<b>688</b>	<b>690</b>	<b>729</b>	<b>686</b>	<b>818</b>	<b>4.245</b>
Potengi	775	554	550	493	406	498	3.276
Praia do Meio	61	62	42	39	50	49	303
Quintas	337	255	206	224	197	207	1.426
Redinha	67	43	42	47	37	36	272
Ribeira	107	70	99	148	83	87	594
Rocas	90	67	56	53	61	80	407
Salinas	0	0	0	0	0	0	0
Santos Reis	34	41	39	33	25	26	198
<b>Tirol</b>	<b>717</b>	<b>1.260</b>	<b>1.123</b>	<b>1.123</b>	<b>1.105</b>	<b>1.154</b>	<b>6.482</b>
<b>Total do Ano</b>	<b>12.787</b>	<b>12.673</b>	<b>12.821</b>	<b>12.986</b>	<b>12.123</b>	<b>14.502</b>	<b>77.892</b>

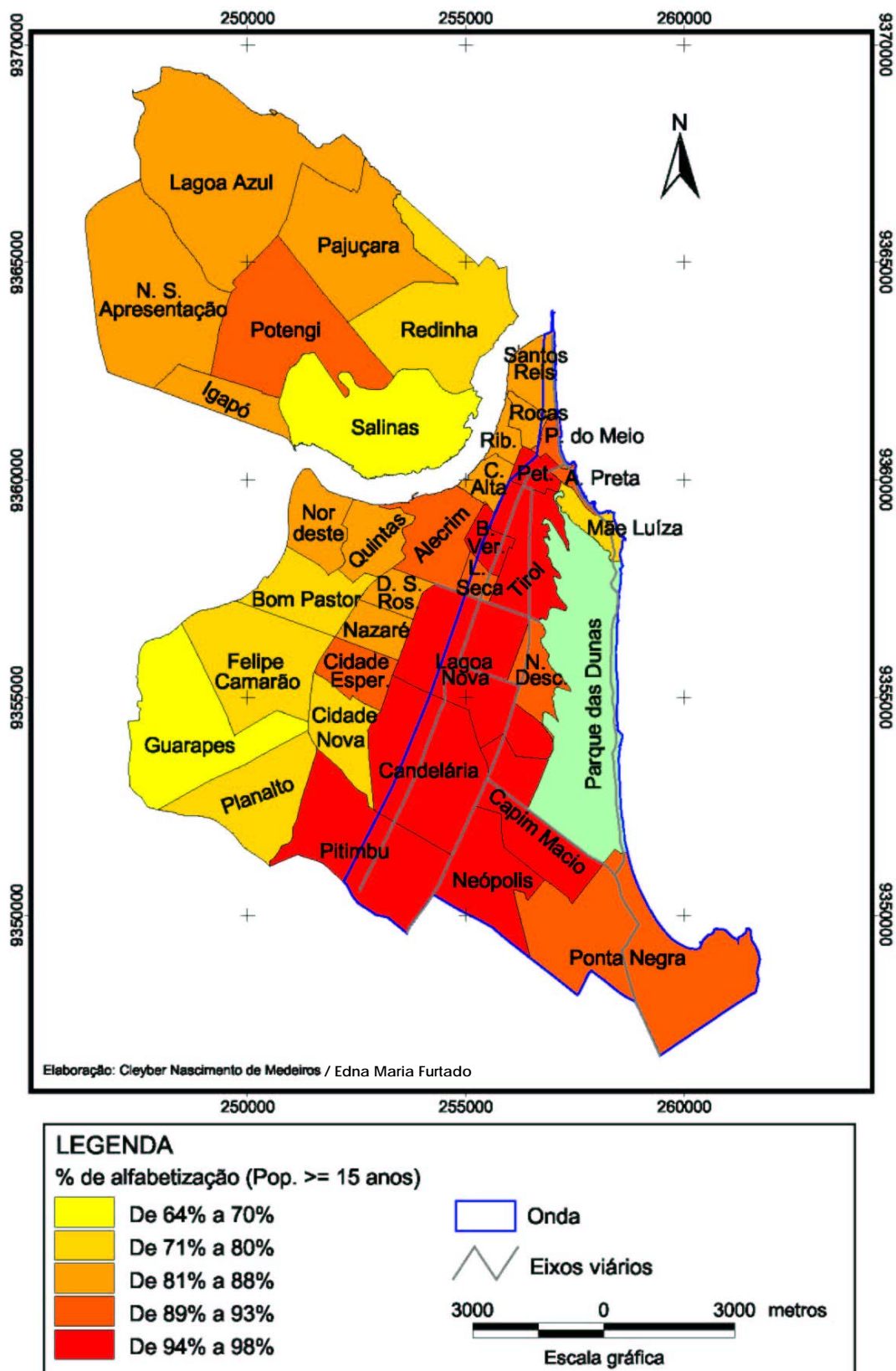
Fonte: Setor de Estatística – DETRAN/RN. Pesquisa da autora.

No entanto, analisar rendimentos médios, capacidade de consumo e demais indicadores, sem compreender a relação direta e necessária com o nível educacional dos indivíduos, comprometeria esta pesquisa. Assim, plotar, no espaço da cidade, os níveis educacionais contribui para o entendimento desse cenário geral. No cartograma 17, que apresenta a distribuição da taxa de alfabetização da população com 15 ou mais anos de idade por bairros da capital, os números apontam para a existência de diferenças dentro da cidade, mas novamente é necessário ressaltar que, nos espaços intrabairros, é possível existir diferenciações também. Embora a taxa de alfabetização tenha relação com aspectos como qualificação, desemprego e renda, entre outros, não pode ser sua única fonte de explicação.

De uma forma geral, verifica-se, no cartograma 17, que os bairros da área de estudo, representados pela cor vermelha na legenda, possuem as melhores condições de educação.

Percebe-se que os bairros de Pitimbu, Neópolis, Capim Macio, Candelária, Lagoa Nova, Barro Vermelho, Tirol e Petrópolis detêm as maiores taxas de alfabetização, com um valor superior a 93%. Esse valor apresenta uma relação com os rendimentos, mas isso não quer dizer que esta seja uma relação causal.

Assim como em relação à taxa de alfabetização, constatou-se que os bairros de *status* são os detentores da maior renda média. Em outras palavras, a população desses bairros detém um maior poder aquisitivo para consumo, o que constitui um fator a ser considerado quando da instalação de empresas relacionadas com o setor do comércio e dos serviços em alguns eixos principais da cidade.

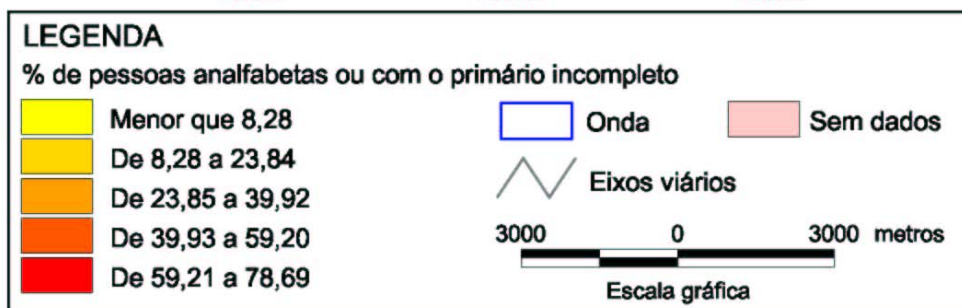
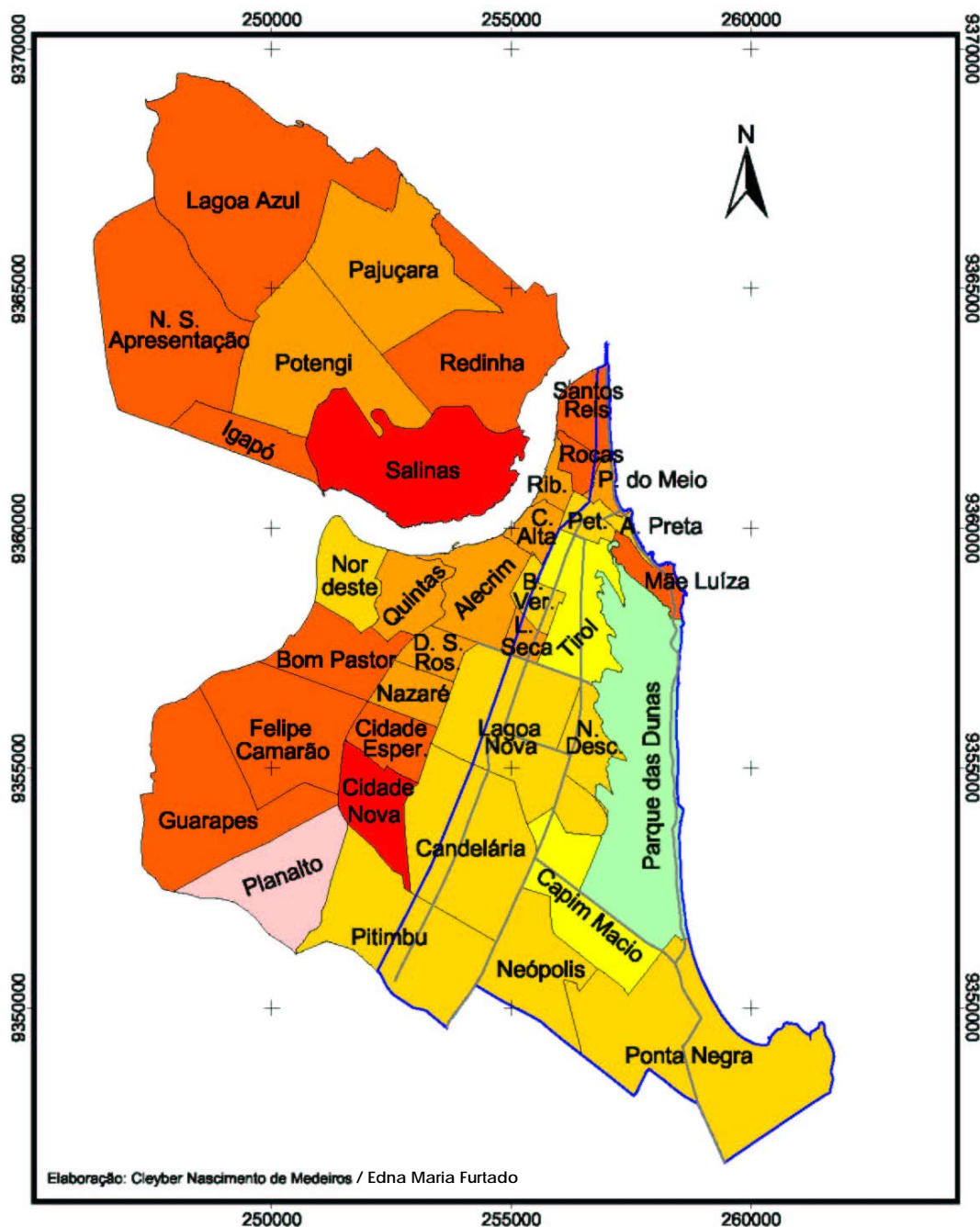


Fonte: IBGE, 2001.

**Cartograma 17 – Taxa de alfabetização da população com mais de 15 anos dos bairros de Natal**

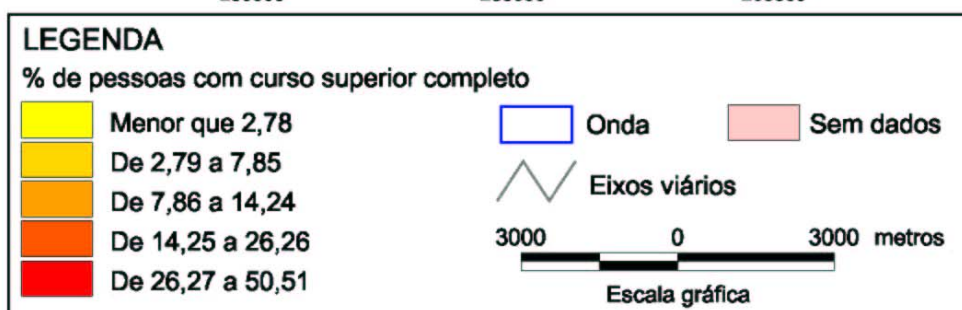
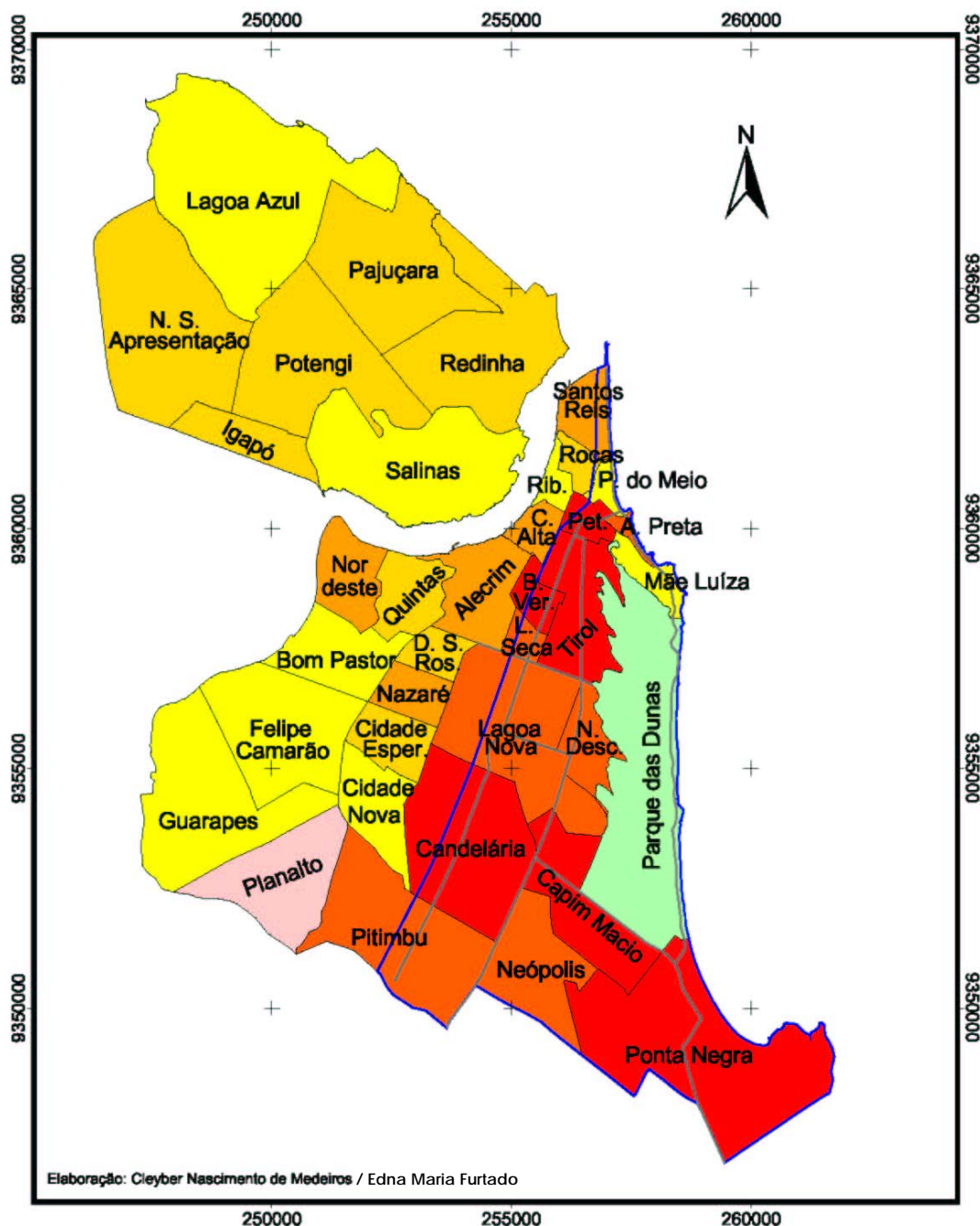
Os cartogramas 18 e 19 (percentual de pessoas analfabetas ou com primário incompleto e percentual de pessoas com nível superior completo respectivamente) complementam-se. Por exclusão, aqueles bairros cujos habitantes têm maior número de anos de estudo apresentarão os menores índices de analfabetismo. Nos indicadores que tratam de escolaridade, é possível verificar que os melhores percentuais estão nos bairros componentes da área estudada, excetuando-se Mãe Luíza, cujos números são alterados pela presença do contingente de população pobre que habita a favela do bairro.

O cartograma 19 também apresenta os percentuais de pessoas com curso superior completo, demonstrando como elas estão mais concentradas nos bairros de *status*. Em geral, anos de estudo pressupõem maior capacidade de empregabilidade, sobretudo nos postos de trabalho com melhor remuneração. Ressalte-se que o mercado de trabalho em Natal foi marcado pela forte presença do Estado, e seu aparelho teve grande importância na ocupação da força de trabalho local. As instituições militares, os estabelecimentos de ensino, entre outros órgãos da administração pública federal, estadual e municipal, tiveram considerável impacto na geração de postos de trabalho. Essas ocupações demandaram melhor qualificação (ensino formal) dos seus ocupantes, e isso se refletiu nesses bairros tradicionais, que se constituíram em diferentes períodos, mas coincidentemente com a chegada desses órgãos estatais à cidade. Só nos últimos vinte anos, a economia da cidade recebeu forte injeção do setor privado, sobretudo no turismo e nos serviços diversificados. Assim, no caso da iniciativa privada, os indivíduos com maior número de anos de estudo, em geral, se capacitam e, conseqüentemente, se habilitam à ocupação de postos da nova economia que chega à cidade.



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 18 – Distribuição percentual de pessoas analfabetas ou com primário incompleto por bairros de Natal**



Fonte: SEBRAE/RN, 2002.

**Cartograma 19 – Distribuição percentual de pessoas com curso superior completo por bairros de Natal**

Verifica-se, portanto, que há uma tendência à concentração de pessoas com poucos anos de estudo em determinados bairros, localizados fora do espaço deste estudo. Em contrapartida, existe um conjunto de bairros que compõe a “onda” de intencionalidade turística apresentando os melhores índices quando se fala em permanência no ensino formal. Fecha-se, assim, um círculo, para alguns, vicioso e, para outros, virtuoso, considerando que “distribui” melhor a infra-estrutura urbana, inclusive e principalmente, nos serviços educacionais. Em determinados bairros, concentram-se os melhores postos de trabalho, ocupados pelos indivíduos que tiveram mais anos de estudo.

Assim como nos dados dos cartogramas que trataram da educação, esses instrumentos de localização das camadas sociais são excludentes, pois concentram e apartam estratos sociais distintos em diferentes espaços.

Para finalizar a análise desses espaços concentradores de serviços e *status* residencial, deve-se considerar um último aspecto no que se refere à oferta de serviços: os estabelecimentos de saúde.

A concentração espacial já evidenciada em outros setores é reafirmada ao se observar a tabela 21, que exhibe o número de estabelecimentos públicos da rede ambulatorial e da hospitalar. Observa-se que o bairro detentor do maior número de hospitais é o Tirol. A concentração desse tipo de estabelecimento traduz-se nos números que apontam 31% do total de hospitais da cidade localizados no bairro, na sua maioria, hospitais privados.

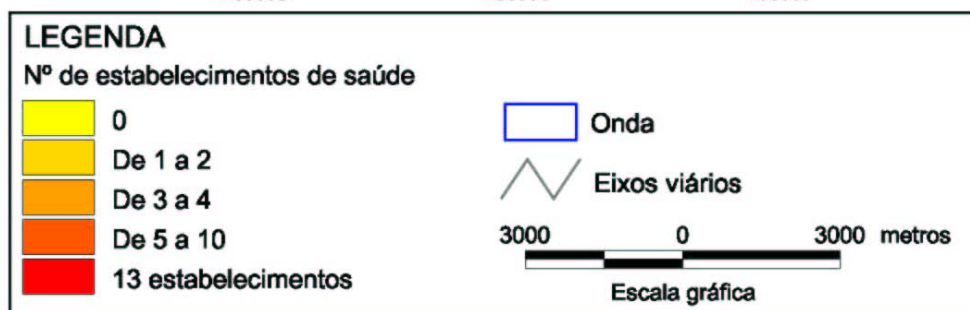
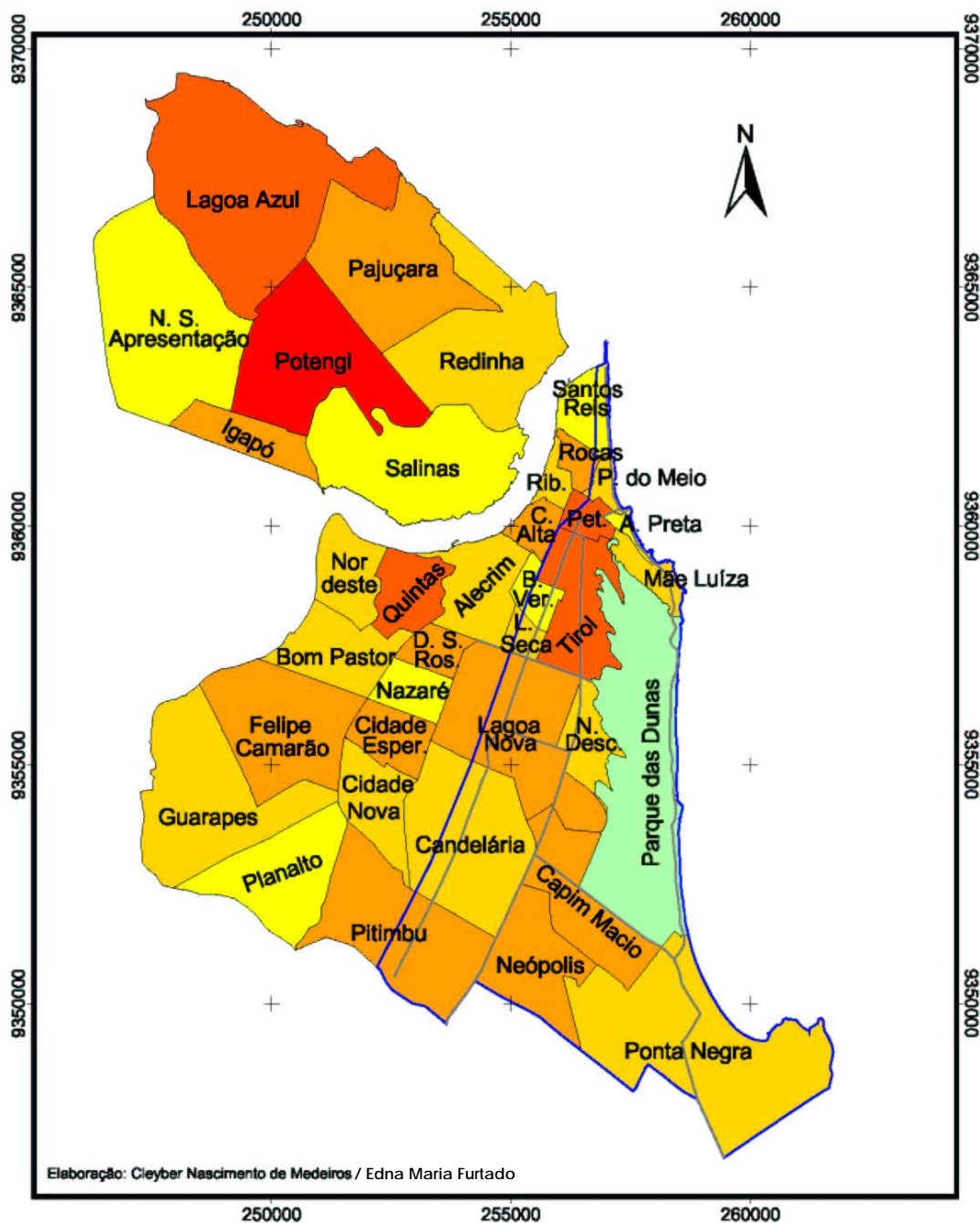
O cartograma 20 mostra o número total de estabelecimentos de saúde subdivididos por bairros. Destacam-se, quanto a esse indicador, os bairros Potengi, Tirol e Petrópolis, por possuírem o maior número de estabelecimentos de saúde pública.

A concentração desses estabelecimentos de saúde é constatada ao se observar que cerca de 2/3 deles estão nos bairros onde habitam as classes de melhor poder aquisitivo da cidade. São bairros tradicionais onde os investimentos, sobretudo nos últimos anos, em estabelecimentos privados promovem a proliferação de planos privados de assistência médica. A debilidade do sistema público de saúde passa a encontrar dificuldades em sua expansão e, conseqüentemente, nos investimentos direcionados aos estabelecimentos da esfera pública.

**Tabela 21 – Número de estabelecimentos da rede pública de saúde por bairros de Natal – 2002**

Bairros	Rede Ambulatorial	Rede hospitalar	Total
Alecrim	2	0	2
Bom Pastor	2	0	2
Candelária	1	0	1
Capim Macio	1	2	3
Cidade Alta	3	1	4
Cidade da Esperança	2	1	3
Cidade Nova	2	0	2
Dix-Sept Rosado	3	0	3
Felipe Camarão	2	1	3
Guarapes	1	0	1
Igapó	4	0	4
Lagoa Azul	7	0	7
Lagoa Nova	1	3	4
Lagoa Seca	1	1	2
Mãe Luiza	2	0	2
Neópolis	3	0	3
Nordeste	1	0	1
Nova Descoberta	1	1	2
Pajuçara	3	0	3
Petrópolis	4	5	9
Pitimbu	3	0	3
Ponta Negra	1	0	1
Potengi	11	2	13
Praia do Meio	1	0	1
Quintas	4	3	7
Redinha	2	0	2
Ribeira	1	0	1
Rocas	4	0	4
Tirol	1	9	10
<b>Total</b>	<b>74</b>	<b>29</b>	<b>103</b>

Fonte: Prefeitura Municipal de Natal, 2004.



Fonte: Prefeitura de Natal, 2004.

**Cartograma 20 – Número de estabelecimentos de saúde da rede pública por bairros de Natal**

Os dados ainda realçam uma forte concentração de medicina ambulatorial nos bairros de menor renda e retratam a distribuição de serviços médicos encontrados em muitas outras cidades brasileiras, onde os bairros periféricos recebem estabelecimentos do tipo posto de saúde. Por outro lado, os estabelecimentos de maior capacidade que atendem a demandas de maior complexidade, encontram-se nas áreas mais centrais e nos bairros que possuem melhor estrutura.

Chama a atenção o fato de a maior parte do contingente populacional da cidade, e de menor renda, estar localizada na Zona Norte. Esta não possui a diversidade de estabelecimentos médico-hospitalares de média e grande complexidade existentes na Zona Sul e parte da Zona Leste. Isso se deve, em parte, ao crescimento, marcante nos últimos anos, da rede privada de hospitais e clínicas especializadas nestas regiões da cidade. Esse aspecto torna-se peculiar no bairro de Petrópolis (conforme se pode observar na Carta em anexo), que se tornou uma referência nos serviços médicos, mas estes também já alcançam outros bairros da cidade, compreendidos na área de estudo deste trabalho.

A utilização desse conjunto de indicadores constituiu-se em um esforço que permite desdobrar o debate sobre a concentração, na área estudada, de investimentos públicos e privados e de riquezas.

Pelos indicadores analisados, pode-se concluir que os bairros inseridos em áreas adjacentes ou pertencentes à “onda” de intencionalidade turística abrigam a população melhor postada socialmente, concentram a melhor infraestrutura, além de possuírem as melhores condições de educação, renda e saúde.

Essa espacialidade, que concentra renda e consumo, aliados à dotação de infra-estrutura, é uma fotografia que distingue a riqueza e a pobreza existentes

na cidade, seja na esfera do indivíduo, quando foi demonstrado o nível médio de renda, seja na escala coletiva do consumo de bens e serviços.

A constatação de que esses bairros que possuem os melhores indicadores têm sido apropriados pelas elites locais explica e revela a área preferencial dos governos municipal, estadual e federal para os investimentos em serviços de infra-estrutura e embelezamento da cidade, contribuindo assim para a instalação de negócios e valorização da terra.

A concentração de infra-estrutura urbana reproduz a permanência dessas pessoas nos espaços da “onda” de intencionalidade turística e viabilizam esses espaços como privilegiados, para moradia ou mesmo para expansão desses novos setores econômicos que chegam a Natal.

São espaços da cidade que “aperfeiçoam” aquelas formas já existentes e permitem constatar um processo que se retroalimenta de estruturação urbana, embelezamento, valorização fundiária, consumo no/do espaço. Tudo isso é viabilizado pelo Estado e apropriado pelas elites que, por intermédio do setor de serviços, encontraram formas de se reproduzir, sobretudo, com base na moderna economia que tem, no turismo, um instrumento poderoso de seu discurso.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na década de 1990, momento em que Natal intensifica a atividade turística e esse processo é dinamizado pela globalização, a cidade reconfigura-se espacialmente. Tanto o turismo como outras atividades econômicas que reforçam o sistema urbano influenciaram (e ainda influenciam) sua dinâmica espacial recente.

No turismo, o processo de globalização ocorre de forma diferenciada no espaço mundial, “escolhendo” lugares, engendrando um processo que tece redes e incorpora cidades e regiões, mas também pode descartá-las quando não mais consegue sua reprodução a contento dos atores hegemônicos. Exerce, portanto, um papel paradoxal, pois, ao mesmo tempo em que é vislumbrado como oportunidade de transformação econômica das realidades locais (como em Natal), passa a constituir-se em uma atividade vulnerável e de certo modo “crítica”, sobretudo pelo seu poder de apropriar-se dos espaços urbanos locais, o que muitas vezes acontece de forma sutil, permitindo um falso e fugidio encantamento.

Na esfera da atividade turística, a possibilidade de “descarte” dos lugares pelo capital é mais intensa pela concorrência e, por isso mesmo, esses espaços cada vez mais se dão conta dessa acirrada competitividade e “lutam” pela sua permanência nos circuitos turísticos.

O estudo aqui concluído mostrou as estratégias (intencionais) utilizadas pelo agentes públicos e privados para sua manutenção neste grupo seletivo das melhores destinações turísticas nacionais, seja pela atuação direta do poder público, seja pela capacidade empresarial de atrair investimentos para a atividade turística e para o setor de serviços em geral. Em outras palavras, mostrou como seus espaços

públicos foram apropriados, assegurando o “enlevo” do visitante, com a beleza cênica que a cidade (ou a parte por ele usada) lhe proporciona, sem se preocupar propriamente com a “realidade” do dia-a-dia do morador menos favorecido, pobre, que não consegue jamais transformar em realidade desejos e sonhos de compartilhar os encantamentos da “cidade do sol”, construída e usufruída por seletos grupos.

Ao se redimensionar a economia urbana, a economia terciária – principalmente em função do crescimento do setor de turismo que demanda novos espaços e novas atividades que dele fazem parte direta ou indiretamente – impõe um novo ordenamento e configuração urbana a Natal, viabilizando o capital privado impulsionado, notadamente, pelas intervenções do poder público.

Em face desse novo momento da economia urbana, a cidade é pressionada por dotação de infra-estrutura e serviços especializados com vistas ao turismo globalizado, requerendo investimentos públicos de maior complexidade. Nesta pesquisa, constatou-se que o espaço urbano da cidade se transforma rapidamente (mas não somente) onde o turismo acontece. Nesse contexto, as intervenções públicas são direcionadas para além do “olhar” do turista e beneficiam também os bairros de *status*, lugar das elites que habitam esses espaços urbanos ou deles usufruem pela especulação imobiliária, pela qualidade dos serviços que oferecem ou pela exclusividade dos bens de consumo ofertados.

Com base no entendimento dessa racionalidade que pauta a reprodução do sistema capitalista ao “eleger” espaços para viabilizar-se, pode-se afirmar que um conjunto de atores hegemônicos contribuiu para promover esse recorte espacial existente na cidade de Natal e, conforme demonstrado, essa configuração espacial provocada pelo turismo tem-se constituído como “uma onda” na vida

socioeconômica da cidade. Assim, os espaços configurados naquilo que denominamos “onda” de intencionalidade turística não se formam somente pelo perfil de seus habitantes, mas também por concentrarem grande parte da moderna economia urbana por eles provocada, relacionada, sobretudo, com o setor de serviços. Portanto, identificam-se espaços considerados propriamente turistificados (Via Costeira e Ponta Negra), espaços que são constituídos por vias e eixos de estruturação viária que conectam ou mesclam a área turistificada da cidade e os bairros de *status*. Estes últimos são também espaços selecionados pelo capital para sua reprodução, em um evidente imbricamento que perpetua o sistema econômico e as elites dirigentes que dele participam ativamente (CORRÊA, 1997a; CASTELLS, 1999).

Dessa forma, não só os aspectos visíveis da globalização se manifestam na cidade de Natal. Observou-se haver uma crescente intensificação das imaterialidades (telecomunicações, redes etc.), que imprimem marcas em sua esfera cultural, promovendo a incorporação de “novos” valores que influenciam, sobremaneira, esse espaço e seus habitantes.

Aqui se faz necessário reafirmar: embora o turismo não se constitua como principal atividade da cidade mesmo que diferentes abordagens econômica e espacial possam conferir esse caráter de protagonista a outros setores produtivos, como a indústria principalmente, em Natal não se pode deixar de entendê-lo como um dos principais elementos na configuração da cidade atualmente, nem tampouco desconhecer que ele tenha imprimido marcas profundas na sua evolução recente.

Dessa forma, foi possível identificar as conseqüências geradas pelas políticas públicas setorializadas para o turismo no processo de crescimento urbano e na reconfiguração da cidade de Natal. Essas intervenções, ao induzirem alterações

socioespaciais, privilegiaram o capital privado reeditando atividades tradicionais (modernizadas) animadas pela economia do setor de serviços.

Espacialmente, esses serviços estão dispostos na área turistificada, nos eixos anteriormente descritos e nas suas margens, incluindo os bairros de *status*, conforme demonstrado na Carta Geográfica em APÊNDICE (e ratificado pelo mapa temático) que sintetiza, por exemplo, a intensa concentração do setor hoteleiro na Via Costeira e no bairro de Ponta Negra (espaço turistificado) e dos serviços de saúde no bairro de Petrópolis. Na carta citada, observa-se a localização, ao longo dos três grandes eixos estruturantes da Zona Sul de Natal e das suas vias irrigantes, e a diversidade do setor de serviços existentes, confirmando a concentração espacial desses estabelecimentos de serviços de maior complexidade ou não também nos bairros de *status*.

É importante observar ainda que o crescimento desses eixos e vias e a modernização e proliferação dos serviços nessas artérias são em parte impulsionados pelo investimento público na melhoria da infra-estrutura já existente, sobretudo nas vias de circulação, que, nos últimos anos, foram contempladas com obras de ampliação, pavimentação asfáltica, paisagismo e sinalização. A exceção fica por conta da ampliação da rede de esgotamento sanitário e da construção dos viadutos, realizadas em anos mais recentes.

Em seu conjunto, essas intervenções do poder público alimentaram a imagem de uma cidade harmoniosa em que o “bem-viver” se constitui em diferencial a seu favor, o que retroalimenta o ciclo de reprodução do capital com base na mercantilização do espaço, seja pela mídia, pela valorização fundiária ou pelo consumo, enfim, uma imagem estandardizada pelos instrumentos de marketing urbano voltados para o turismo.

Por outro lado, essas mesmas intervenções viabilizaram mecanismos de valorização do solo urbano, esgarçando o tecido urbano da cidade, sobretudo no que se refere às questões socioeconômicas que se refletiram nos indicadores analisados, bem como nos recursos visuais (cartogramas, carta geográfica e imagens fotográficas) apresentados no trabalho, na tentativa de completar o entendimento dessa faceta que propugna o embelezamento como mais uma forma de valorização dos espaços.

Ao se caracterizar Natal como produto do/para o turismo, entende-se que a cidade se incorpora a uma complexa rede que a interconecta, em tempos distintos e em intensidade variada, com diferentes lugares.

A configuração da rede, de fato, nem sempre obedecerá à mesma lógica, pois isso dependerá de qual ótica e de qual rede se pretende levar ao debate, dependendo da relativa importância das atividades localizadas em cada área e sua relação com a rede global. Portanto, quando se incorpora à atividade turística no final dos anos 1980 e desenvolve seus equipamentos durante a década de 1990, Natal ganha relevância em escala nacional. No final dos anos de 1990 e início deste século, já não é possível desconhecer a sua existência para os fluxos internacionais. Embora não faça sombra aos números de Ibiza, na Espanha, ou Cancun, no México, pode-se dizer que Natal é “oferecida”, alternativamente, aos viajantes estrangeiros que buscam esses tradicionais balneários.

Ao se analisar a conformação da rede de turismo internacional e, nesse contexto, a importância de Natal, identifica-se a diferenciação que adquire variações de acordo com a escala de análise. Portanto, não se pode comparar a importância relativa de Natal, quando os parâmetros analíticos, sobretudo os espaciais, são relativizados.

A capacidade que essa complexa rede tem de produzir e transformar espaços e se reafirmar a todo instante como mediatizadora de relações, refletiu-se no entendimento do conjunto dos indicadores analisados neste trabalho. Isso pode ser observado no processo de manutenção das atividades econômicas ligadas ao turismo ou dele decorrentes às quais se incorporam os eixos viários dinâmicos que permeiam a “onda” de intencionalidade turística.

Reconhece-se que esse turismo e o que ele organiza traduzem para dentro e para fora o processo de modernização da cidade, seja pelo viés das atividades econômicas, seja pelos rebatimentos que esse processo modernizante tem no espaço urbano. O que se observa no espaço de Natal, não só o turistificado, mas na sua totalidade, é que ele expressa essas contradições ao incorporar partes da cidade a diferentes dinâmicas, em distintos momentos.

Entende-se que esses espaços não são harmônicos e formam uma cidade profundamente desigual, que se transforma a todo instante e se constitui no cenário onde protagonistas e coadjuvantes de um espetáculo se confundem e dão lugar a um ato complexo no seu entendimento, mas nem sempre possível de ser compreendido apenas num “olhar”.

Por outro lado, o rebatimento dessa desigualdade no espaço intra-urbano evidencia-se em um processo que, simultaneamente, fragmenta e articula esses espaços, o que, na cidade de Natal, se traduziu (com seus desdobramentos em escalas sociais) no conjunto de bairros do recorte espacial estudado.

Confirma-se o pensamento de Castells (1999), ao se entender que, no contexto de atividades turísticas inseridas em uma rede global, há uma expansão seletiva de espaços e setores produtivos. Além disso, as “escolhas” do capital se pautam pela capacidade desses espaços em responder eficientemente ao seu

intenso movimento de reprodução. Neste caso, confirma-se a viabilidade encontrada em Natal, que, por meio de seu espaço turistificado, proporciona a acumulação desse capital voltado para o entretenimento e o lazer, sem, no entanto, deixar de reconhecer a existência de outras atividades do setor de serviços as quais encontram, na cidade, alternativas de reprodução viabilizadas pelo consumo local.

Essa apropriação, que se dá pelo consumo nos/dos espaços da Zona Sul e parte da Zona Leste da cidade, pode ser observada nos símbolos de *status* materializados não só na forma de edifícios residenciais ou de lojas dos *shoppings centers*, mas também nos comportamentos sociais: o “ir ao *shopping* fazer compras”, o “correr no calçadão de Ponta Negra”, entre outros. Esse cenário se completa com a incorporação, ao espaço urbano de Natal, de uma diversificada gama de serviços, tais como *cyber cafés*, *lan houses*, lanchonetes *fast food* ou seja, o mundo, por significações diversas.

Esses espaços são a manifestação da lógica de dominação de classe, que, para Castells (1999), assume duas formas no espaço dos fluxos: por um lado, a constituição das elites como comunidades simbolicamente segregadas, protegidas atrás da materialidade, pela valorização fundiária que se refletirá diretamente no valor dos imóveis; e, por outro, os “nós” do espaço, que podem incluir bairros residenciais ou aqueles destinados ao lazer, que agrupam funções dominantes em espaços cuidadosamente segregados. Assim, Natal se configura como um espaço privilegiado de múltiplas possibilidades, que incluem os serviços, as vias, o consumo, as relações, as divergências e as convergências. Nessa perspectiva, o turismo se constitui em possibilidades e/ou limites, ao permitir fluxos, cujo fluir dinamiza este ponto como resposta induzida ao consumo no/do lugar.

Portanto, o recorte espacial aqui estudado revelou a relação que tem pautado o desenvolvimento da atividade turística e sua forma de se apropriar de novas áreas das cidades, produzindo-as diretamente para o entretenimento dos visitantes. Por outro lado, mesmo diante desses espaços produzidos intencionalmente para o turismo, não é possível deixar de considerar a fluidez que os extrapola repercutindo nas adjacências apropriadas pelas elites e pela classe média.

Em Natal esse processo vincula intensamente a área turistificada, produzida dentro da racionalidade econômica de reprodução da atividade turística, ao restante da cidade, sobretudo os bairros habitados pelas elites locais que passam a “compartilhar” com os visitantes esses espaços aprazíveis paisagisticamente e dotados de melhor infra-estrutura e modernas atividades comerciais e de serviços.

Nessas áreas, além dessa manifestação espacial, evidenciaram-se distinções sociais em relação ao restante da cidade de Natal. Constatou-se um flagrante recorte que distingue o conjunto dos bairros da Zona Sul e parte da Zona Leste e se reflete na sua configuração espacial, passada e presente, denominada metaforicamente “onda” de intencionalidade do turismo, traduzindo assim a dinâmica socioespacial da cidade e suas áreas de embelezamento.

Dessa forma foi possível compreender o papel da interveniência dessas elites como agentes de produção/alteração do espaço social de Natal e de seus desdobramentos na forma que a cidade adquire.

Para compreender a Natal dos dias atuais, foi necessário entender quais processos sociais exerceram influência no espaço da cidade, quais estruturas socioespaciais se reproduziram e quais processos econômicos, sociais ou espaciais continuam a servir de base aos mecanismos de apartação de classes.

Ao se escreverem estas últimas linhas, não é possível deixar de realçar essa figura da “onda” de intencionalidade turística como tributária deste trabalho, a qual mereceu tantas acaloradas discussões. Fazendo uma livre associação com os movimentos das ondas do mar com as quais Natal tem uma relação objetiva e simbólica, pode-se afirmar que, à semelhança daquele fenômeno natural, a contribuição acadêmica deste trabalho tem um tempo de existência: uma onda é sempre antecedida de uma que se desfez e virou espuma e está à frente de outra que ainda não surgiu, mas que, recriada, provocará novas perturbações, reorganizando as características de constância e imprevisibilidade dos oceanos.

## REFERÊNCIAS

ACERENZA, Miguel A. **Adiministracion del turismo**. México: Trillas, 1989.

ALMEIDA, Maria Geralda de. Turismo e os novos territórios no litoral cearense. In: RODRIGUES, Adyr A. B. (Org.). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996. p.184-190.

ANDRADE, Manoel Correa de. **Estado, capital e industrialização do Nordeste**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE PESQUISAS (ANEP). **Critério de Classificação Econômica Brasil**. Disponível em: <http://www.anep.org.br/codigosguias/CCEB.pdf>. Acesso em: 02 jan. 2005.

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. **Ensaio sobre desenvolvimento brasileiro**: heranças e urgências. Rio de Janeiro: Revan/Fase, 2000.

BENI, Mario Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: SENAC, 1997.

BENKO, Georges. **Economia espaço e globalização**: na aurora do século XXI. Tradução Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: HUCITEC, 1999.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global**: la gestion de las ciudades en la era de la información. Taurus, 2004.

\_\_\_\_\_. As cidades como atores políticos. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 45, p. 152 -166, jul. 1996.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Tradução Viviane Ribeiro. Bauru, SP: EDUSC, 2003.

BRAGA, Robério. **Dicionário de turismo**. São Paulo: Uniletras, 2003.

BRASIL. SEPLAN. **III Plano Nacional de Desenvolvimento, 1980/1985**. Brasília: [197-].

BURGESS, E. O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa. In: PIERSON, D. (Org.). **Estudos de ecologia humana**. São Paulo: Livraria Martins, 1948.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. Tradução Diogo Mainardi. Rio de Janeiro: o Globo; São Paulo: Folha de São Paulo, 2003.

CARDENAS. Fábio. **Productio turística**. México: Trillas, 1986.

CARLOS, Ana Fani A. **O Lugar no/do mundo**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

\_\_\_\_\_. A cidade e a organização do espaço. **Revista de Geografia da USP**, São Paulo: n. 01, p. 105-111, 1982.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da cidade do Natal**. 3. ed. Natal: IHG, 1999.

CASIMIRO FILHO, Francisco. **Contribuições do turismo à economia brasileira**. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) – USP, São Paulo, 2002.

CASTELLS, Manuel. **A era da informação: economia, sociedade e cultura. O poder da identidade. A sociedade em rede**. Tradução Roneide Venâncio Majer. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 1.

\_\_\_\_\_. **A questão urbana**. Tradução Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTILHO, Cláudio Jorge M. de. A turistificação do espaço da cidade de Recife: uma estratégia para o desenvolvimento socioespacial local. **Espaço e Geografia**, Brasília: UNB. DGE/Pós Graduação em Geografia, ano 3, n. 1, p.161-176, 2000.

CASTROGIOVANNI, Antonio Carlos. Turismo e ordenação no espaço urbano. In: \_\_\_\_\_. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000. p.23-32.

CAZES, George. Turismo e subdesenvolvimento: tendências recentes. In: RODRIGUES, Adyr A. B. (Org.). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 77-85.

CHALMERS, Alan. **O que é ciência afinal?**. São Paulo: Brasiliense, 1993.

CHESNAIS, François. A fisionomia das crises no regime de acumulação sob dominância financeira. Tradução Álvaro A. Comin. **Novos Estudos CEBRAP**, n. 52, p. 21-53, nov. 1998.

CLEMENTINO, Maria do Livramento M. **Economia e urbanização**: o Rio Grande do Norte nos anos setenta. Natal: UFRN-CCHLA, 1995.

\_\_\_\_\_. Rio Grande do Norte: novas dinâmicas mesmas cidades. In: GONÇALVES, Flora; BRANDÃO, Carlos Antonio; GALVÃO, Antonio Carlos. **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano regional. São Paulo: UNESP/ANPUR, 2003. p. 386-404.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T. **Do local ao global**. Campinas/SP: Papirus, 1998.

CORRÊA, Roberto L. Um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, Iná E. de (Org.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.15 - 47.

\_\_\_\_\_. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

\_\_\_\_\_. Algumas considerações sobre a representação de interesses no processo de formulações de políticas públicas. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 30-48, jan./fev. 1997.

COSTA, Ademir Araújo da. **Impactos sócios espaciais do crescimento urbano em Natal-RN: um estudo do processo de verticalização**. Tese (Doutorado em Geografia) – UFRJ, Inst. de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Rio de Janeiro, 2000.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Rocca, 2001.

\_\_\_\_\_. **Políticas de turismo e (re)ordenamento de territórios no litoral do nordeste do Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia) – USP, São Paulo, 1999.

CUNHA, Gersonte Sotero. **Natal**: o processo de expansão territorial urbana. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, SP, 1987.

EMPROTURN. **Indicadores básicos de turismo**: Rio Grande do Norte 1981-1989. Natal: [199-].

EVANS, Peter. O Estado como problema e solução. **Lua Nova**, São Paulo, n. 28/29, p. 107-109, 1993.

FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. **Os significados urbanos**. São Paulo: EDUSP, 2000.

FERREIRA, Ângela. A dinâmica urbana de Natal. In: \_\_\_\_\_. **Conflitos urbanos em Natal**. Natal: UFRN, 1987. Relatório de pesquisa. Mimeografado.

FERREIRA, Ângela Lúcia de Araújo. **De la producción del espacio urbano a la creación de territorios en la ciudad**: un estudio sobre la constitución de lo urbano en Natal Brasil. Tese (Doutorado em Pensamento Geográfico e Organização do Território) – Universidade de Barcelona, Departamento de Geografia Humana, Barcelona, 1996.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes da. **Espaço, políticas de turismo e competitividade**. Natal: EDUFRN, 2005.

FOUREZ, Gerard. **A construção das ciências**: introdução a filosofia e a ética das ciências. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1995.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. Tradução Raul Fiker. São Paulo: EDUSP, 1991.

GOMES, Rita de Cássia da Conceição; SILVA, Anieres Barbosa da; SILVA, Valdenildo Pedro da. O setor terciário em Natal. In: VALENÇA, Márcio Moraes; GOMES, Rita de Cássia da Conceição (Org.). **Globalização e desigualdade**. Natal: A S editores, 2002. p. 289-310.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 1997.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 7. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1989.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia na crise da modernidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

HOBBSBAWN, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991**. Tradução Marcos Santarrita. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

IBGE. **Censo demográfico 1840-1980**. Rio de Janeiro: 1980.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2000**. Rio de Janeiro: 2001.

\_\_\_\_\_. **Critério de Classificação Econômica Brasil (CNAE)**. Rio de Janeiro: 2003.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira, 1999.

JORNAL DO TURISMO. Natal: Secretaria de Turismo do RN, 1999-2001. Mensal.

KNAFOU, Remy. Turismo e território: para um enfoque científico do turismo. In: RODRIGUES, Adyr A. B. (Org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 62-74.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. Tradução Contexto Traduções. São Paulo: ALEPH, 2000.

LAGE, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo César. **Economia do turismo**. Campinas-SP: Papirus, 1991.

LEFEBVRE, Henry. **A cidade do capital**. Tradução Maria Helena Rauta Ramos e Marilena Jamur. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. 180 p.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

\_\_\_\_\_. **Espacio y política**. Barcelona: Península, 1976.

LEMOS, Leandro de. **Turismo**: que negocio é esse? Uma análise da economia do turismo. Campinas-SP: Papyrus, 2001.

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

LIMA, Pedro de. **Natal século XX**: do urbanismo ao planejamento urbano. Natal (RN): EDUFRN, 2001.

LIPIETZ, Alan. **Miragens e milagres**: problemas de industrialização no terceiro mundo. São Paulo: Nobel, 1988.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LOPES JÚNIOR, Edmilson. **A Construção social da cidade do prazer**. Natal-RN: EDUFRN, 2000.

MACHADO, Ewerton Vieira. **Florianópolis um lugar em tempo de globalização**. Tese (Doutorado) – USP, São Paulo, 2000.

MARIZ, Marlene da Silva; SUASSUNA, Luis Eduardo Brandão. **História do Rio Grande do Norte**. Natal: Marlene da S. Mariz, 2002.

MEDEIROS, Cleyber Nascimento. **Geoprocessamento na gestão municipal**: mapeamento do meio físico e socioeconômico do município de Parnamirim (RN). 140 f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geociências, UFRN, 2004.

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. A paisagem como fato cultural. In: YAZIGI, Eduardo (Org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 29-64.

MIDWAY. Disponível em: [www.midway.com.br](http://www.midway.com.br). Acesso em: 08 ago. 2005

NASCIMENTO, Gerson Gomes do. **Shopping-Centers: elementos de (re)produção urbana na Zona sul de Natal-RN**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRN, Natal, 2003.

NATAL PRA VOCÊ. Natal, Comunicação Empresarial, ano 8, n. 28, [2004]. 50 p.

NICOLAS, Daniel H. (Org.). **Teoria y práxis del espacio turístico**. México: Universidad Autónoma Metropolitana – Xochomilco, 1989.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. **De cidade a cidade: o processo de modernização do Natal 1889/1913**. Natal: EDUFRN, 2000.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Evaluacion de los recursos turísticos**. Madrid, 1978.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes Venâncio. **Sociologia do turismo**. 5. ed. Campinas: Papirus, 2000.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. Tradução Sérgio Magalhães Santeiro. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O Fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

PEDONE, L. **Formulação, implementação e avaliação de políticas públicas**. Brasília: UNB, 1984.

PONTES, Beatriz Maria Soares. A gênese da região metropolitana do Natal. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 7., 2001, São Paulo. **Anais...** São Paulo: 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. **Natal 400 anos**. Natal, 1999. CD-ROM.

\_\_\_\_\_. **Relatório Natal**. Natal, 1995.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. Instituto de Planejamento de Natal (IPLANAT). **Plano diretor de Natal: lei complementar n. 07**. Natal, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. Secretaria Especial de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB). **Perfil de Natal**. Natal/RN. 2003. 69 p. CD-ROM.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. Secretaria Municipal de Turismo (SETUR). **Relatório 2003**: ações propostas para 2004-2007. Natal/RN, 2004. 22 p.

RAMÍREZ BLANCO, Manuel **Teoría general de turismo**. 2. ed. México: Editorial Diana, 1992.

RICHARDSON, H. **Elementos de economia regional**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

ROCHA NETO, João Mendes. **Os impactos sociais, econômicos e culturais do turismo em populações nativas e ambientes naturais**: o caso de Pipa – RN. Dissertação (Mestrado) – PPGA/UFRN, Natal, 1997.

RODRIGUES, Adyr Balestreri. **Turismo desenvolvimento local**. São Paulo: Hucitec, 1997.

RUA, Maria das Graças. **Análise de políticas públicas**: conceitos básicos. Textos elaborados para o Curso de Formação para a carreira de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental. Brasília: ENAP/Ministério do Planejamento, 1997.

RUSCHMANN, Doris. **Turismo e planejamento sustentável**: a proteção do meio ambiente. Campinas, SP: Papirus, 1997.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**: da crítica do geógrafo a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec/EDUSP, 1978.

\_\_\_\_\_. **Metamorfose do espaço habitado**. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 1991.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997.

\_\_\_\_\_. **Repensando o espaço do homem**. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**: São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Técnica, tempo, espaço**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Pedro Antonio de Lima. **Estado e planejamento**: a experiência dos planos diretores de Natal. 1974/1984. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – UFRN. MCS, Natal, 1989.

SCHERER, Rebeca. Paisagem urbanística, urbanização pós-moderna e turismo. In: YAZIGI, Eduardo (Org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 83 - 105.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS/RN (SEBRAE/RN). **Banco de Dados da Pesquisa “Cadastro Empresarial de Natal” – CEMP**. Natal-RN, 2002.

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) – Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Natal, 2003.

SILVA, Ângelo Magalhães. **Os objetos imobiliários e a produção do espaço na Zona Sul de Natal/RN**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, UFRN, Natal, 2003.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná de et al. **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995. p. 77 – 116.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual**. São Paulo: Ática, 1996. (Série Princípios).

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

TECHNUM CONSULTORIA. Avaliação do PRODETUR I – RN. In: \_\_\_\_\_. **Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável do pólo costa das dunas.** [Natal]: [2002]. p. 13-18.

TORRE, Oscar De La. **El turismo, fenómeno social.** Cidade do México: Fondo de Cultura Económico, 1992.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo e qualidade:** tendências contemporâneas. Campinas/SP: Papirus, 1996.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. do. **A produção do espaço e uso do solo urbano em Belém.** Belém: NAEA/UFPA, 1997.

URRY, John. **O olhar do turista:** lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. 3. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VALENÇA, Márcio Moraes. Globalização. Idéias soltas no ar. In: VALENÇA, Márcio Moraes; GOMES, Rita de Cássia da Conceição (Org.). **Globalização e desigualdade.** Natal: A S editores, 2002.

VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano.** 4. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. **Trocando olhares:** uma introdução à construção sociológica da cidade. São Paulo: Nobel; EDUC, 2000.

WAHAB, S. **Introdução à administração do turismo:** alguns aspectos estruturais e operacionais do turismo internacional, teoria e prática. Tradução Luiz Roberto de Moraes Junqueira. 3. ed. São Paulo: Pioneira, 1991.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. Tradução Marina Corrêa Treuhrez. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano.** 4. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. p. 90-113.