

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE NATAL/RN: Algumas Considerações Sobre as Políticas Públicas

Thiago Augusto Nogueira de Queiroz
Bolsista do PET – DGE – UFRN
geo_thiago@hotmail.com

Resumo: Este artigo consiste nos primeiros resultados da pesquisa intitulada “Novas Centralidades Urbanas: uma análise do comércio de bens e serviços da Avenida Engenheiro Roberto Freire em Natal/RN”. Esses resultados são oriundos de leituras sobre a produção do espaço urbano de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, no qual se evidenciou as políticas públicas de Estado e de governo, tanto em infra-estrutura, como através das políticas norteadoras dos planos diretores. O entendimento dessas políticas foi necessário para a compreensão da produção do espaço urbano natalense, o crescimento urbano da cidade, e o surgimento das novas centralidades urbanas. O artigo tem como objetivo refletir sobre essas políticas urbanas, principalmente sobre o atual plano diretor da cidade, um plano cheio de contradições, que não reflete o direito a cidade para todos, mas sim uma segregação espacial.

Palavras-chave: Produção do espaço urbano. Políticas públicas, Natal/RN, Plano diretor.

PRODUCTION OF URBAN SPACE IN NATAL-RN: Some Considerations for Public Policy

Abstract: This article is the first results of a survey entitled “New central urban areas: an analysis of trade and services in avenue Engenheiro Roberto Freire – Natal -RN. These results come from reading about the production of urban space from Natal, capital of Rio Grande do Norte, which was evident public policy of state and government in infrastructure, through the policies guiding the master plans. The understanding of these policies was necessary for understanding the production of urban space of Natal, urban growth of the city, and the emergence of new urban centralities. The article aims to reflect on these urban policies, particularly about the current plan for the city, a plan full of contradictions, which does not reflect the right city for all, but a spatial segregation.

Keywords: Production of urban space. Public policy, Natal / RN, Plan for the city.

Introdução

As cidades que existem no mundo desde a Antiguidade, passaram por um retrocesso durante a Idade Média, quando houve um crescimento das relações rurais de produção. As cidades voltam a crescer no final do período medieval, quando também surgem diversas cidades vinculadas à produção manufatureira, os burgos. Com o advento da industrialização

torna-se mais rápido o crescimento urbano e a urbanização, sendo esses processos visíveis, num primeiro momento, nos países centrais, e nos periféricos, em especial, no período de pós-Segunda Guerra. No Brasil, o processo de crescimento urbano se intensifica a partir da década de 1960, quando mais de 50% da população brasileira torna-se urbana segundo as estatísticas do IBGE. Na década seguinte mais de 50% da população nordestina torna-se urbana. Diante desse quadro, a cidade de Natal/RN, passa por grandes transformações no espaço urbano, uma vez que a mesma tornou-se uma das localidades de maior atração de população no estado.

Observa-se na cidade de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte (RN) uma visível segregação espacial, na qual áreas da cidade predominam a população de baixa renda e outras áreas predominam a população de alta renda. Além disso, nota-se um crescimento direcionado e organizado ao longo das principais vias da cidade enquanto que em outras áreas da cidade ocorre o oposto. Corrêa (2007) considera que o espaço é produzido pela sociedade, é um instrumento político, um campo de ações, onde há o processo de reprodução de força de trabalho através do consumo, o espaço “é muito mais que isto” (p. 26). Nessa perspectiva Natal é entendida como fruto da produção do espaço pela sociedade.

Corrêa (1989) considera o espaço urbano como sinônimo de cidade, mas o espaço urbano ultrapassa a dimensão da cidade, ele adentra no campo, tornando mais complexa a relação entre a cidade e o campo e a relação entre espaço urbano e espaço rural. Lefebvre (2006), por sua vez, traz à tona a discussão sobre o urbano e o rural, e para o autor são dois elementos complexos que são indissociáveis e que juntos constituem um todo. Assim, segundo Carlos (2007), o espaço urbano é um condicionante, meio e produto da sociedade que o utiliza ao longo do tempo, sendo o urbano a generalização da urbanização, o abstrato, enquanto a cidade é o foco da materialização do urbano, onde se tornam mais complexas as relações sociais.

Para Corrêa (1989) o espaço urbano é fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, com suas formas simbólicas, e um campo de lutas, havendo o processo de produção do espaço urbano. Para o autor há cinco agentes sociais responsáveis pela produção do espaço urbano, os proprietários de terra, os donos dos meios de produção, os promotores imobiliário, o Estado e os grupos sociais excluídos. Há no espaço urbano conflitos entre os três primeiros agentes mencionados e o Estado torna-se autor e árbitro desses conflitos (Corrêa, 2005).

O Estado no Brasil é responsável pela implantação da infra-estrutura urbana nas cidades, mas também é responsável pelas diferenças e a segregação espacial existente nas

cidades brasileiras, entre essas cidades pode-se destacar a cidade de Natal, no qual as políticas de Estado e as políticas de governo ao longo da história provocaram uma visível segregação espacial.

Nesse contexto, questiona-se de que forma ocorreu o crescimento urbano e a produção do espaço urbano da cidade de Natal? Qual a influência das políticas públicas na atual configuração da cidade? Quais as infra-estruturas urbanas que foram instaladas em Natal ao longo da história que proporcionaram a atual organização espacial? Até que ponto o turismo contribuiu para a produção do espaço urbano natalense? Qual foi o papel das intervenções urbanísticas e dos planos diretores nessa formação espacial? Quais são as diretrizes para a cidade no atual plano diretor?

Para responder esses questionamentos foi utilizado método histórico, no qual se fez uma retrospectiva dos principais eventos que marcaram o crescimento da cidade, no que diz respeito à instalação de uma infra-estrutura urbana. Para tal operacionalização utilizou-se os trabalhos de Costa (2000) e de Furtado (2005), que estudam o processo de produção do espaço urbano natalense, focando as políticas públicas, os planos diretores, e o processo de verticalização da cidade, além de enfatizarem a produção do espaço urbano da cidade através do turismo.

Para estudar o crescimento urbano de Natal é preciso primeiro entender o que é crescimento urbano. Como o urbano é a abstração do real, e a cidade é foco da materialização do urbano. Clark (1991) define a urbanização como um processo abstrato, sociológico e psicológico, e o crescimento urbano é a materialização desse processo, sendo, portanto, o campo de estudo do geógrafo. Assim, o crescimento urbano da cidade de Natal será estudado, dando ênfase na influência das políticas públicas na produção do espaço urbano e na implantação de uma infra-estrutura urbana na cidade.

O Crescimento Urbano de Natal e a Infra-Estrutura Instalada

Para compreender a complexidade apresentada pelo espaço urbano natalense e o crescimento apresentado por esse, faz-se necessário retroceder na história. Costa (2000) menciona o total abandono da capitania do Rio Grande (do Norte) no primeiro século após a colonização do Brasil pelos europeus. Então, a construção do forte em 1598 e a fundação da cidade de Natal em 1599, tornam-se marco do início da ocupação da capitania e da cidade.

A capital potiguar teve um crescimento lento ao longo dos séculos XVII, XVIII, até meados do século XIX. Em 1869 houve a construção do cais Tavares de Lira, importante ponto de escoamento do algodão que vinha do interior da província. O cais localizado no bairro da Ribeira, que foi o primeiro núcleo urbano da cidade juntamente com o bairro de Cidade Alta. Esses dois bairros constituíam o centro comercial da cidade sendo a Ribeira voltada para as classes populares e a Cidade Alta o comércio era voltado para as classes de alta renda.

Durante a segunda metade do século XIX foi inaugurada a iluminação pública com lampiões de azeite em 1859, que foi substituído em 1883 pelos lampiões à querosene. Ainda nesse período, mais especificamente em 1882 foi inaugurado o abastecimento de água encanada, sendo que este serviço atendia as casas das pessoas mais abastardas enquanto que as pessoas de classe baixa utilizavam os chafarizes existentes nas praças da cidade. No final do século XIX o município de Natal já tinha 16.056 habitantes, um crescimento ainda incipiente.

Na primeira metade do século XX, segundo Costa (2000), ocorreu um crescimento acelerado, principalmente durante a Segunda Guerra Mundial, quando na capital potiguar foi instalada a base aérea dos Estados Unidos, na então comunidade de Parnamirim, tornando Natal ponto estratégico da vitória norte-americana na Guerra. Em 1940 foi construída a Base Aérea, em 1941 a Base Naval e a Policlínica do Alecrim. Em 1942 foi construída uma estrada asfaltada ligando Natal a comunidade de Parnamirim, que hoje corresponde as vias Av. Hermes da Fonseca, Senador Salgado Filho e BR-101.

Em 1942 ocorreu uma grande seca no interior do estado do RN, além da crise do algodão, que trouxe milhares de migrantes para a capital, que, conseqüentemente, sofreu uma pressão demográfica e imobiliária, chegando no mesmo ano a um total de nove bairros, a saber: Ribeira, Cidade Alta, Petrópolis, Tirol, Alecrim, Rocas, Praia do Meio, Lagoa Seca e Areia Preta.

Observando a Tabela 01 pode-se verificar a evolução populacional de Natal entre 1872 e 2007 e o rápido crescimento de 88,22% ocorrido entre 1940 e 1950, que foi a maior taxa de crescimento registrada em uma década na cidade.

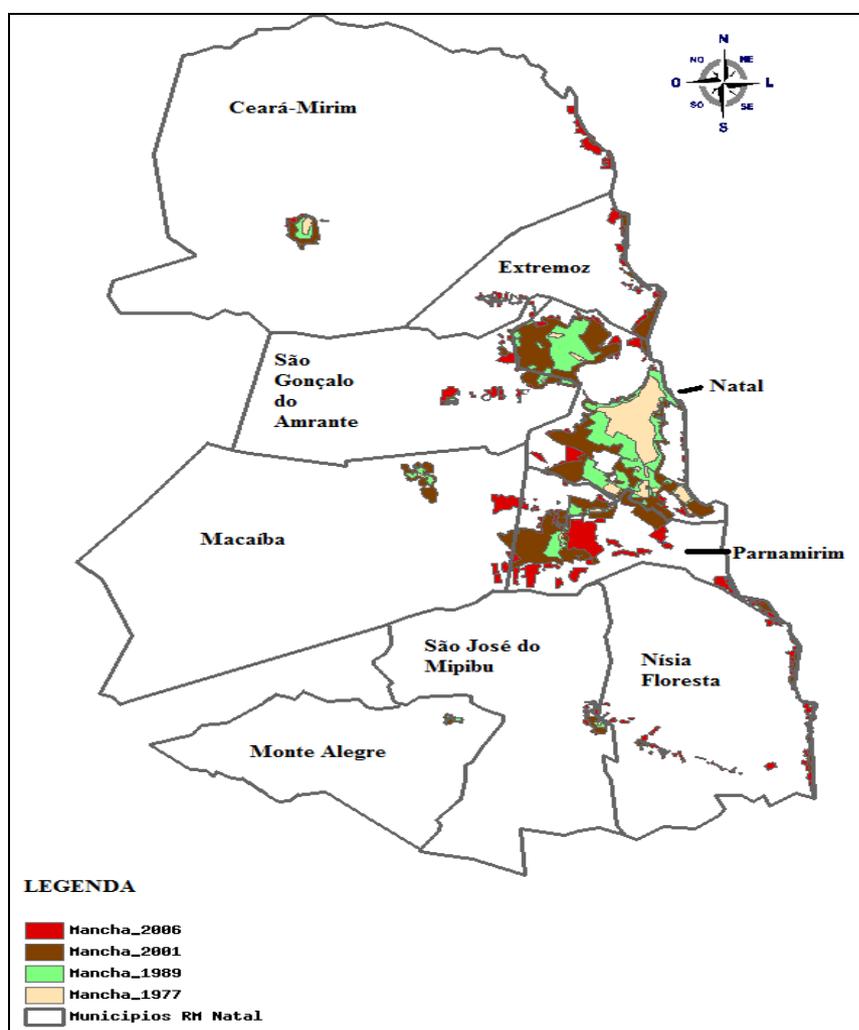
Tabela 01 - Crescimento da população do município de Natal no período de 1872 a 2000.

ANO	POPULAÇÃO	Variação %
1872	20.392	-
1890	13.725	-32,69

1900	16.056	16,98
1920	30.696	91,18
1940	54.836	78,64
1950	103.215	88,22
1960	160.253	55,26
1970	264.379	64,98
1980	416.898	57,69
1991	606.887	45,57
1996	656.037	8,10
2000	712.317	8,58
2007	774.230	8,69

Fonte: Costa (2000); IBGE (2007).

Nota-se que no Mapa 01 há uma concentração populacional na Região Metropolitana de Natal (RMN), no ano de 1977, na área central de Natal e no município de Ceará-Mirim. Natal tem um rápido crescimento aumentando a mancha urbana em 1989 e 2001. A mancha de crescimento¹, a partir de 2006, concentra-se no município de Parnamirim. Natal e Parnamirim se constituem, atualmente, na principal área de conurbação da RMN.



Mapa 01 – Evolução da mancha urbana da Região Metropolitana de Natal
Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo RMNatal (2006).

O comércio de Natal teve outra configuração espacial após a Segunda Guerra, pois o comércio popular da Ribeira entrou em decadência, deixando o bairro com o aspecto de abandono por consequência da redução de suas funções urbanas, e desenvolveu-se o comércio popular no Alecrim, caracterizando-se como o novo centro da cidade, um subcentro onde se instalavam as filiais das lojas da Cidade Alta.

Segundo Costa (2000), observa-se que o crescimento urbano da cidade, mesmo com as intervenções e os planos urbanísticos, ocorreu de forma tendenciosa à segregação da cidade entre as classes de alta renda e as classes de baixa renda. Nesse sentido, nota-se que áreas como as Zonas Administrativas Norte e Zona Oeste fixou-se a população mais pobre da cidade, e as Zonas Sul e Leste uma população de maior poder aquisitivo. Lógico que essas áreas não são homogêneas, mas preservam sim uma cultura de segregação social e espacial que é comum nas cidades brasileiras.

Diversas políticas públicas tornaram o crescimento da cidade mais rápido nessa segunda metade de século. Um exemplo é a criação da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, que trouxe consigo programas habitacionais, programa de intensificação da atividade industrial, com a criação de dois parques industriais em Natal, intensificação da atividade extrativa do petróleo, da atividade turística, e intensificação das atividades de comércio e serviços (COSTA, 2000).

Nesse contexto, foi criado o Plano Habitacional Popular, que consistia em um financiamento do governo federal para a construção de conjuntos habitacionais. Nesse contexto, o capital imobiliário interessava-se pelo crescimento da cidade, pois, novas casas, novos condomínios eram construídos. Esse crescimento urbano também era de interesse dos proprietários de terras que tinha sua terra valorizada, garantindo o aumentando da renda do solo acima do juro médio do mercado financeiro; a terra passa a ter muito mais valor de troca do que valor de uso, na chamada especulação imobiliária.

Corrêa (1989) destaca a parceria existente entre o capital privado e o Estado, uma vez que o capital imobiliário construía para as classes de alta e média renda, o que o autor denomina de demanda solvável, a demanda não solvável ficava a cargo do Estado que, através dos programas habitacionais populares, ficava com a incumbência de garantir moradia para a parte excluída da população.

Assim, segundo Costa (2000), verificou-se na cidade de Natal, na década de 1970 a construção de conjuntos habitacionais para a população de alta renda era feitas, principalmente, pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Rio Grande do

Norte, (INOCOOP-RN), que tinha uma parceria de financiamento com a Caixa Econômica Federal. Enquanto isso o Estado através do Plano Habitacional Popular, criou a Companhia de Habitação Popular do Rio Grande do Norte (COHAB-RN), que tinha como financiador o Banco Nacional de Habitação, servindo assim de produtor de moradias para as classes pobres.

As políticas públicas de Estado e de governo em Natal segregaram espacialmente a cidade, assim o INOCOOP-RN construía seus conjuntos habitacionais na Zona Sul da cidade, e a COHAB-RN construiu os conjuntos habitacionais na Zona Norte da cidade. Dessa forma, a população de alta renda fixa-se principalmente na Zona Sul da cidade, enquanto a de baixa renda na Zona Norte, área da cidade que sempre foi negligenciada por parte dos governantes, área em que há, historicamente, menor inversão de recursos públicos em infra-estrutura urbana.

Além do investimento em habitação, a SUDENE proporcionou o investimento em indústrias, quando foram criados o Parque Têxtil Integrado e o Distrito Industrial de Natal. Também outros investimentos do Estado ocorreram na segunda metade do século XX como a ampliação do abastecimento de água, a criação da nova rodoviária, pavimentação das ruas, abertura de novas avenidas, a urbanização das praias, a criação do transportes em vias expressas, a ampliação do saneamento e da drenagem da cidade, a criação do campus da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, a ampliação da rede de escolas, a inauguração do Hospital e Pronto Socorro Walfredo Gurgel.

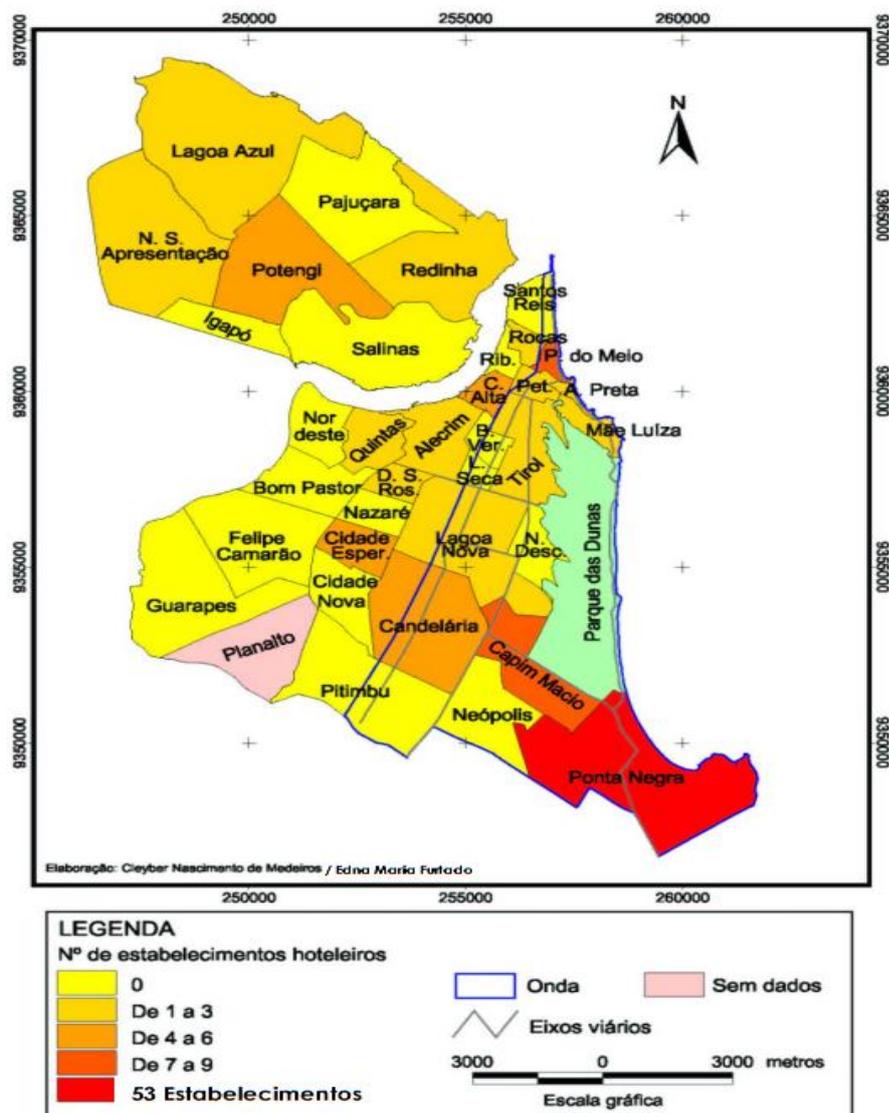
A instalação dessas infra-estruturas pelo Estado atraiu diversos capitais privados, principalmente do setor terciário, com a criação de grandes lojas comerciais na cidade, supermercados, hipermercados e *shoppings centers*. Outro fator de investimento e crescimento urbano de Natal foi o desenvolvimento das atividades turísticas, também incentivadas pela SUDENE, que deram a capital potiguar uma nova face ou uma nova função, enquanto parte da rede urbana brasileira.

Os investimentos no turismo na “Cidade do Sol” são destacados no trabalho de Furtado (2005), onde a autora ressalta a implantação de várias obras, entre elas a construção do viaduto de Ponta Negra, em 1974; no ano seguinte o asfaltamento da estrada para Ponta Negra, a atual Avenida Engenheiro Roberto Freire. No mesmo ano houve a duplicação da rodovia que liga Natal à Parnamirim. Em 1979 foi feita a pavimentação e a duplicação da Avenida Prudente de Moraes.

Segundo a referida autora, o “boom” turístico da cidade ocorreu na década de 1980 com a criação do novo terminal rodoviário da cidade, em 1981, e no mesmo ano a construção

dos viadutos do Baldo. Em 1983 houve o asfaltamento da estrada de acesso de Natal à Touros (RN-64), e a criação do Centro de Convenções, na Via Costeira, além da criação da própria Via Costeira ligada ao Projeto Parque das Dunas.

Na década de 1990, a cidade recebeu grandes investimentos de empresas européias e do MERCOSUL no setor do turismo. No início dessa mesma década, foi criado um grande evento, que é o carnaval fora de época de Natal, o Carnatal, que traz em média 50 mil turistas por ano para a cidade. Nessa década observou-se a ampliação da rede hoteleira e de pousadas (Mapa 02), que foi acompanhada pela ampliação e modernização do Aeroporto Internacional Augusto Severo, em 1999.



Mapa 02 – Distribuição da rede hoteleira em Natal/RN.

Fonte: Sebrae/RN (2002); Furtado (2005).

Nota-se que a rede hoteleira concentra-se nos bairros de Capim Macio e Ponta Negra em Natal, em destaque para o último que possui, segundo o mapa, 53 estabelecimentos. Essa área da cidade formada no entorno do eixo viário da Avenida Engenheiro Roberto Freire, é denominada por Furtado (2007) como o espaço do olhar. Essa área tornou-se uma nova centralidade da cidade, com diversos comércios e serviços modernos, como *shopping centers* e hipermercados, e em especial serviços voltados ao setor turístico como pousadas e hotéis.

Assim, observa-se que com as políticas públicas de Estado e de governo a capital potiguar passou, nos últimos trinta anos, por um crescimento rápido e uma forte verticalização mencionada no trabalho de Costa (2000). Nesses anos foram feitos diversos investimentos em infra-estrutura urbana, que tem alimentado a dicotomia da inclusão e da exclusão da população natalense, visto que nem todos têm acesso a estes equipamentos urbanos (Quadro 01).

PERÍODO	EVENTOS
Do século XI ao século XIX	<ul style="list-style-type: none">• Crescimento lento ao longo dos séculos XVII, XVIII, até meados do século XIX;• Construção do cais Tavares de Lira em 1869;• Inauguração da iluminação pública com lampiões de azeite em 1859;• Substituição da iluminação em 1883 pelos lampiões à querosene;• Inauguração do abastecimento de água encanada em 1882.
Primeira metade do século XX	<ul style="list-style-type: none">• Segunda guerra Mundial de 1939 a 1945 – investimentos militares;• Em 1940 foi construída a Base Aérea;• Em 1941 a construção da Base Naval e a Policlínica do Alecrim;• Em 1942 foi criada uma estrada asfaltada ligando Natal a comunidade de Parnamirim.
Segunda metade do século XX	<ul style="list-style-type: none">• Criação da SUDENE em 1959;• Plano Habitacional Popular na década de 1970;• Criação do Parque Têxtil Integrado e do Distrito Industrial de Natal;• Em 1974 foi construído o viaduto de ponta Negra;• em 1975 foi asfaltada a estrada para Ponta Negra, a atual Avenida Engenheiro Roberto Freire;• Construção novo terminal rodoviário da cidade em 1981;• Em 1991 foi criado o carnaval fora de época de Natal, o Carnatal;

	<ul style="list-style-type: none">• Em 1999 houve a ampliação do Aeroporto Augusto Severo.
--	--

Quadro 01 – Principais políticas públicas que marcaram a cidade na sua história.

Fonte: Costa (2000); Furtado (2005)

Observa-se, no Quadro 01, que a produção do espaço urbano de Natal, desde a fundação da cidade, em 1599, até o final do século XIX se deu através de algumas políticas pontuais, como o abastecimento de água e a instalação da iluminação pública. Durante a primeira metade do século XX, a produção do espaço urbano se deu pela instalação de equipamentos militares, como bases e unidades de saúde, além de ampliação da malha viária. Na segunda metade do século XX há a produção do espaço urbano através de um maior investimento do Estado em uma infra-estrutura voltada para o turismo.

Uma Breve Análise das Intervenções Urbanísticas e dos Planos Diretores de Natal

Segundo Costa (2000), a primeira metade do século XX foi marcante no crescimento da cidade de Natal, período em que foram criados três planos interventores urbanísticos para que o crescimento urbano tivesse uma direção, uma organização e um planejamento. Em 1901 foi feito o primeiro plano urbanístico da cidade, quando foi criado o bairro de Cidade Nova, atuais bairros de Petrópolis e Tirol, o Plano Cidade Nova ou Plano Polidrelli, nome do agrimensor italiano mentor do projeto. Em 1911 foi criado o bairro do Alecrim, que anteriormente era a comunidade rural de Refoles. Em 1920 a cidade já tinha 30.696 habitantes.

Em 1929 foi criado o Plano Geral de Sistematização de Natal ou Plano Palumbo, nome do arquiteto italiano coordenador do projeto. O plano modificou o traçado das ruas, projetando a cidade para 50 anos, articulando os centros comerciais, Cidade Alta e Ribeira, aos demais bairros, com uma estrutura viária hierarquizada, com o alargamento de algumas ruas e a abertura de novas vias.

O terceiro plano de intervenção urbanística foi criado em 1935, o Plano Geral de Obras, sendo o último plano que buscava ordenar o crescimento da cidade antes do período do Regime Militar. Este plano foi criado em uma época que crescia a preocupação com a higienização, com o saneamento e a saúde. Assim, foi criado o abastecimento de água encanada para toda cidade, o esgotamento sanitário em parte da cidade e a abertura de avenidas e criação de praças.

Na segunda metade do século XX a cidade teve um crescimento mais acelerado do que no primeiro, sendo criado um plano de intervenção urbanística e três planos diretores nesse período. Sabe-se que de 1935 até 1967 não houve nenhum plano para cidade, crescendo de forma espontânea. Em 1967 foi criado o Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal, que era um esboço para o primeiro plano diretor da cidade, de participação pouco popular devido ao regime de ditadura em que vivia o país, que incentivou o adensamento de alguns bairros da cidade; era o início do processo de verticalização.

O primeiro Plano Diretor do Município de Natal foi elaborado em 1974, e estimulou a instalação de empresas, promoveu as atividades turísticas e criou as zonas de adensamento. Em 1984 foi criado o Plano Diretor de Organização Físico-Territorial do Município de Natal, que dividiu a cidade em áreas urbanas, em áreas de expansão urbana e em áreas de preservação rigorosa, momento em que a questão ambiental ganhava destaque no mundo. Somente em 1994 foi criado o Plano Diretor de Natal, baseado na Constituição de 1988, o mais democrático até então, com participação popular, com uma grande preocupação com o meio ambiente, além de dividir a cidade em unidades territoriais de planejamento, os bairros.

O Plano Diretor de Natal (PDN) 2007, o último, foi elaborado em um momento de tensão política na cidade, quando vários vereadores foram acusados de corrupção, por supostamente terem recebido dinheiro dos grandes empresários que investem no setor da construção civil e mercado imobiliário, para vetar algumas partes do plano diretor que dificultaria a atuação desses empreendedores.

O PDN 2007 é o primeiro plano da cidade após a promulgação do Estatuto da Cidade de 2001 e serve de orientação para os agentes sociais que produzem e reproduzem o espaço urbano do município (PREFEITURA, 2009). O plano tem como objetivo o uso do solo urbano socialmente justo e ecologicamente equilibrado do território do município de Natal, além da preservação, proteção e recuperação do meio ambiente e da paisagem urbana.

Portanto, observa-se uma grande preocupação ambiental no Plano, além de uma preocupação de preservar a história da cidade e a paisagem, principalmente a natural, que encanta os turistas e é vendida para todo o mundo como as dunas, as praias, os parques ecológicos. A preservação desses ambientes, dessas paisagens tem como foco principal o interesse econômico através da mercantilização da paisagem da cidade.

O Plano especifica que a unidade territorial de planejamento urbano é o bairro e prioriza-se a integração dos municípios da Região Metropolitana de Natal (RMN). A legislação define como sendo o território do município de Natal 100% urbano. No entanto,

sabe-se que esse argumento esconde a realidade da cidade, pois inúmeras famílias praticam atividades econômicas típicas do espaço rural, do campo, como a criação de galinhas, de vacas e as plantações.

Lefebvre (2006) chama atenção pela integração existente entre as urbanidades e as ruralidades, estas não se separam por mais que aparentemente alguma predomine. Maia (2001) mostra como hábitos rurais são fáceis de serem encontrados em ambientes predominantemente urbanos na cidade de João Pessoa-PB. O próprio plano é contraditório ao afirmar posteriormente que existem áreas de interesse social que predominam a pequena produção agrícola, mostrando que a cidade não é 100% urbana. Este é um ponto questionável e que deveria ser discutido, na formulação de posteriores planos diretores para a capital potiguar.

Há também previsto na legislação zonas de adensamento básico, zonas adensáveis e zonas de proteção ambiental. Mas o plano é contraditório neste item também, pois existe no plano diretor a chamada Outorga Onerosa, que permite os empreendimentos terem uma área construída além do permitido por lei, pagando uma multa pelo desrespeito a lei que será destinada ao Fundo de Urbanização, sendo uma alavanca da verticalização das áreas adensáveis da cidade.

Já existem cinco zonas de proteção ambiental em vigor na cidade, sendo prevista no Plano a implantação de outras cinco. Essas zonas de grande importância para a proteção dos ecossistemas da cidade como dunas, mangues e resquícios de mata atlântica, protegendo-os de agressões como ocupação ou emissário de dejetos humanos. Mas essas zonas sofrem pressões demográficas, muitas famílias sem ter onde morar passam a ocupar essas áreas, e há também a pressão imobiliária que tem grande interesse de ampliar suas margens de lucro, tornando essas áreas adensáveis.

Existe ainda uma taxa de ocupação do solo de 80% no máximo, o terreno de um empreendimento, por exemplo, só pode ter 80% construído, os demais 20% se constituem em taxa de permeabilização do solo, portanto o limite de impermeabilização é de 80%, algo que dificilmente é respeitado na cidade. Nesse quesito todos os usos de solo são permitidos no município, sendo eles classificados em residenciais e não-residenciais.

As atividades ou empreendimentos de impacto são classificados em fraco, moderado e forte, sendo que os empreendimentos de fraco impacto não sofrem restrições legais, mas os moderados e fortes são necessários fazer o Estudo Prévio de Impactos Ambientais (EPIA), previsto na Constituição Federal de 1988, e o Estudo de Impacto de vizinhança (EIV). Além

desses estudos é necessário aos novos empreendimentos não-residenciais ou residenciais com mais de 50 unidades, sejam de fraco, médios ou forte impacto ambiental, fazerem o Relatório de Impacto sobre o Tráfego Urbano (RITUR).

Um exemplo da execução prevista na legislação de Natal foi na construção do Hipermercado Extra na Avenida Engenheiro Roberto Freire, no bairro de Capim Macio, quando o RITUR da empresa foi rejeitado em novembro de 2006 pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (STTU) (TRIBUNA DO NORTE, 2007). No novo relatório o órgão aprovou as solicitações da empresa como a construção de uma passarela para pedestres atravessando a avenida em frente ao hipermercado. As ruas ao lado do hipermercado passaram a se mão única, modificando todo o sistema de trânsito local do bairro, onde os acessos ao bairro de Ponta Negra e ao centro da cidade foram modificados.

Assim foi feita uma breve análise sobre a constituição dos planos diretores de Natal/RN, o quadro abaixo (Quadro 02) mostra de forma resumida esses planos diretores e suas periodizações.

PERÍODO	PLANOS
De 1901 até 1970	<ul style="list-style-type: none">• Planos de intervenção urbanística:<ul style="list-style-type: none">○ 1901 – Plano Cidade Nova ou Plano Polidrelli;○ 1929 – Plano Geral de Sistematização de Natal ou Plano Palumbo;○ 1935 – Plano Geral de Obras;○ 1935 até 1967 – não houve nenhum plano para cidade;○ 1967 – Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal
De 1970 até 2007	<ul style="list-style-type: none">• Planos diretores:<ul style="list-style-type: none">○ 1974 – Plano Diretor do Município de Natal;○ 1984 – Plano Diretor de Organização Físico-Territorial do Município de Natal;○ 1994 – Plano Diretor de Natal;○ 2007 – Novo Plano Diretor de Natal.

Quadro 02 – Planos de intervenção urbanística e Planos Diretores da história de Natal.

Fonte: Costa (2000).

Nota-se no quadro 02 que desde a fundação da cidade, em 1599, até o final do século XIX não ou um planejamento ou uma intervenção urbanística em Natal, tornando aleatório o crescimento da cidade. De 1901 até 1967 houve algumas intervenções urbanísticas, que ainda não podem ser denominadas de plano diretor, norteador o crescimento da cidade. De 1967 até 1974 há, novamente, um desinteresse em planejar o crescimento da cidade, tornando

desordenada produção do espaço urbano. Desde 1974 foram elaborados alguns planos diretores, que vem sendo atualizados de acordo com as necessidades vivenciadas pela cidade.

Considerações Finais

Como foi visto, a cidade de Natal não apresentou crescimento acentuado desde sua fundação até o fim do século XIX. Na primeira metade do século XX há um maior investimento em infra-estrutura urbana, principalmente no período da segunda Guerra Mundial. Na segunda metade do século XX o investimento em infra-estrutura torna-se mais intenso devido a diversas políticas públicas como as promovidas pela SUDENE, como habitação popular, investimento em indústria, investimento no turismo, que se torna a principal atividade econômica da cidade a partir da década de 1980.

Em termos de direcionamento e desenvolvimento da cidade, nota-se que só começa haver alguma preocupação a partir do século XX, com a criação do Plano Polidrelli em 1901. Mas esse plano, assim como os demais, até o plano de 1967, não são considerados planos diretores, apenas planos de intervenção urbanística. Ainda vale destacar que há um período longo sem nenhum plano urbanístico para a cidade de Natal que vai de 1935 a 1967. O primeiro plano diretor da cidade foi criado em 1974, sem participação popular, durante o período ditatorial; o segundo em 1984, o terceiro em 1994, e o atual em 2007.

É importante refletir sobre este último plano diretor, por ser este que define as diretrizes para o crescimento urbano da cidade, e norteará a produção do espaço urbano natalense nos próximos anos. Observa-se que as políticas públicas atuais, e passadas, tendem a beneficiar a população de alta renda, ocorrendo uma segregação espacial na cidade. Assim, apenas parte da população tem acesso a determinadas infra-estruturas e equipamentos urbanos instalados. Sendo assim, o respeito ao atual plano diretor poderá tornar “o direito a cidade” um direito de toda população de Natal, o que poderá contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Referências

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CLARK, David. **Introdução a geografia urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos espaciais e a cidade. In: _____. **Trajetórias geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

COSTA, Ademir Araújo da. **A verticalização e as transformações do espaço urbano de Natal-RN**. Tese (Doutorado). Rio de Janeiro: UFRJ, PPGG, 2000.

FURTADO, Edna Maria. **A onda do turismo na cidade do sol: a reconfiguração urbana de Natal**. Tese (Doutorado). Natal: UFRN, CCHLA, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, 2005.

FURTADO. O turismo na capital potiguar: visões sobre o espaço urbano de Natal/RN. In: **Mercator – revista de Geografia da UFC**. Fortaleza: ano 6, número 11, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

MAIA, Doralice Sátyro. Hábitos rurais em vidas urbanas. In: DAMIANI, Amélia Luisa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odete Carvalho de Lima (Orgs.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

PREFEITURA Municipal de Natal. **Instrumentos de ordenamento urbano**. Natal: SEMURB, 2009.

TRIBUNA DO NORTE. **Hipermercado Extra inaugura loja em novembro**. Natal: Tribuna do Norte, 2007. Disponível em: <<http://tribunadonorte.com.br/noticia.php?id=33507>>. Acesso em: 10 abr. 2009.