

O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO E AS NOVAS CENTRALIDADES EM NATAL - RN¹

Thiago Augusto Nogueira de Queiroz

Mestrando em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte

geo_thiago@hotmail.com

Resumo

O objetivo deste trabalho é analisar o processo de descentralização espacial na cidade de Natal/RN, no qual origina a formação das novas centralidades ao longo dos principais eixos viários da cidade, e em bairros de *status*, que passam por um processo de verticalização. Nesse contexto, o trabalho tem um estudo de caso da Avenida Engenheiro Roberto Freire, onde, nos últimos anos, foram criados vários comércios modernos e serviços complexos como *shopping centers* e hipermercados. Como procedimentos metodológicos foram realizados: pesquisa bibliográfica, observações em lócus, levantamento iconográfico, e aplicação de formulários. Os resultados indicaram que o processo de descentralização em Natal ocorreu devido a ação do Estado na construção de uma infra-estrutura que possibilitou a criação das novas áreas de centralidades. E a Avenida Roberto Freire e seu entorno foi criada uma área de centralidade, que também é segregadora. A pesquisa foi importante para se pensar o planejamento e gestão da cidade no que diz respeito ao transporte público e ao uso e ocupação do solo.

Palavras- chave: Descentralização. Novas centralidades. Natal-RN. Avenida Engenheiro Roberto Freire.

THE DECENTRALIZATION PROCESS AND NEW AREAS OF CENTRALITIES IN NATAL-RN, BRAZIL

Abstract

The aim of this study is to analyze the process of space decentralization in Natal / RN, which leads to the formation of new centralities along the main roads of the city, neighborhoods with status that go through a process of vertical building. In this context, the work is a case study of avenue Engenheiro Roberto Freire where, in recent years, were set up several modern markets and complex services like malls and hypermarkets. The methodological procedures were performed: a literature review, observations in the locus, iconographic survey, and application questionnaire. The results indicated that the decentralization process in Natal was due to State action in building an infrastructure that enabled the creation of new areas of centralities. And the avenue Roberto Freire and its surroundings has an area of centrality. The research was important to think about planning and city management to public transport and the solo occupation.

Keywords: Decentralization. New centralities, Natal-Brazil, Avenue Engenheiro Roberto Freire.

Notas Introdutórias, Objetivos e Procedimentos Metodológicos

Este trabalho tem como objeto mostrar de que forma ocorreu e ocorre o processo de descentralização e a formação das novas centralidades na cidade de Natal (Figura 01), capital do estado do Rio Grande do Norte (RN), mostrando a materialização desse processo econômico na Avenida Engenheiro Roberto Freire, e o concomitante processo social de segregação que também se verifica. Essa análise servirá como fonte teórica e empírica para discutir sobre o planejamento e gestão da cidade no que diz respeito ao transporte público e ao uso e ocupação do solo.

Para tal fim foi feito um levantamento bibliográfico das obras teóricas sobre descentralização e sobre novas centralidades, outro levantamento bibliográfico das obras empíricas a respeito do assunto, e um último levantamento das obras que abordam a expansão do comércio e dos serviços na cidade de Natal/RN, e sobre a constituição da Avenida Engenheiro Roberto Freire. Foi feita observações *in lócus* e um acervo iconográfico da avenida.

Além disso, foram aplicados formulários com os consumidores e com a classe trabalhadora dos estabelecimentos comerciais modernos da avenida (Praia Shopping, Shopping Cidade Jardim, Shopping Orla Sul, hipermercado Extra, Hiper Bom Preço e supermercado Nordestão). A classe trabalhadora entrevistada foi composta por um grupo de pessoas que exercem as funções de vendedor, operador de caixa, operador de cartão, atendente, auxiliar de serviços gerais, balconista, garçom, promotor de vendas, recepcionista, embalador, segurança e auxiliar de cozinha.

Foram aplicados 83 formulários para os consumidores e 50 para a classe trabalhadora. A análise dos dados é não probabilística, ou seja, os resultados obtidos não têm valor quantitativo expressivo, matemático ou estatístico. Mas, os resultados dão suporte para uma análise qualitativa, e para os objetivos do trabalho, que é analisar a formação da nova centralidade, e o conseqüente processo de segregação ocorrido em conjunto com esse processo.



Figura 01 – A divisão administrativa da cidade de Natal, por zonas e bairros.
Fonte: Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB), 2008.

Para ambos os grupos entrevistados foi perguntado se a Avenida Roberto Freire e seu entorno pode ser considerada um centro, e qual era o centro de Natal na opinião deles. Nos formulários aplicados aos consumidores, procurou-se coletar as informações a respeito da escolha de consumir em um estabelecimento da avenida, e não no centro de Natal, o bairro de Cidade Alta. Além do bairro onde reside, a renda familiar, o nível de escolaridade, e o transporte utilizado. Nos formulários aplicados a classe trabalhadora foi averiguado o local de moradia, a renda familiar, a renda pessoal, o nível de escolaridade, e o transporte utilizado.

Após os procedimentos metodológicos o trabalho foi escrito, e separado em cinco partes. A primeira parte corresponde a uma análise teórica e metodológica, identificando as categorias de análise da cidade, através das obras de Santos (1985) e Corrêa (1989). A segunda parte mostra os estudos teóricos feitos sobre o processo de descentralização e as novas centralidades em Castells (1983), Gottdiener (1997), Lefebvre (1999), além dos estudos de caso em diversas cidades brasileiras mostrados nas obras de Cordeiro (1993), Frúgoli Júnior (2000), Villaça (2001), Tourinho (2006) e Reis (2007).

A terceira parte discute a formação as causas do processo de descentralização em Natal/RN, tendo como embasamento teórico Sposito (1998), a análise dos processos globais Harvey (2004), dos processos regionais Andrade (2005), e dos locais Felipe (1988), e Fonseca (2008). A quarta parte trata das conseqüências da formação das novas centralidades em Natal, baseando-se teoricamente em Carlos (2007), e empiricamente em Costa (2000), Gomes;Silva;Silva (2000), Nascimento (2003), Bezerra (2005), Furtado (2005), Dantas (2007). E a quinta parte é um estudo de caso da Avenida Engenheiro Roberto Freire, localizada nos bairros de Capim Macio e Ponta Negra, na Zona Sul da cidade, feito através da pesquisa e observação de campo, e da análise das obras de Silva (1999) e Vilaça (2008).

As Categorias de Análise da Cidade

O espaço geográfico é

(...) um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Consequentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção do espaço (SANTOS, 1985, p. 49).

De acordo com a citação, as categorias analíticas (estrutura, processo, forma e função) permitem a compreensão da totalidade social e sua espacialização, o espaço geográfico. Neste sentido, uma estrutura socioeconômica demanda processos que originam determinadas formas que possuem funções específicas.

A estrutura é “a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção” (SANTOS, 1985, p. 50), ou seja, é a natureza socioeconômica dos processos, das formas e das funções em um dado tempo. O processo é “uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança”. A forma é “o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado dos objetos, a um padrão”. E a função é “uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa”.

Considerar apenas a forma se constitui um erro, pois é a apreensão de apenas um aspecto da realidade, o aparente, sem a sua essência que está nas funções. Considerar apenas a forma e a função é uma análise espacial de cunho funcionalista, sendo a-histórica, sem as estruturas e os processos. Considerar apenas a estrutura e o processo é uma análise não-geográfica, possui as ações, mas não contém os objetos. Considerar apenas estrutura e forma é uma análise de cunho estruturalista, sem a mediação (processos) entre as estruturas (o abstrato) e as formas (o concreto).

Para Santos (1985, p. 52)

(...) forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade.

Portanto, a análise geográfica parte do pressuposto da existência das ações (processos) e dos objetos (formas). A análise feita a partir de processos e formas simplifica a análise para uma perspectiva de causa e efeito, os processos geram as formas e vice-versa, sem a compreensão da totalidade. Para se compreender a totalidade é necessário saber quais as funções dessas formas, e qual a estrutura socioeconômica que demandou os determinados processos, formas e funções. Neste contexto, a cidade deve ser entendida segundo a interação de suas funções desempenhadas pelas diversas formas originadas de processos em determinadas estruturas socioeconômicas.

Os processos espaciais da cidade são originados de uma determinada estrutura socioeconômica, e são responsáveis pela criação das formas espaciais que possuem determinadas funções sociais e econômicas. Os processos e formas espaciais da cidade são viabilizados pela ação dos diversos agentes sociais (empresários industriais e comerciais, empresários imobiliários e construtoras, proprietários de terra, o Estado e os grupos sociais excluídos) (CORRÊA, 1989).

Corrêa (1989) classifica os processos espaciais da cidade de acordo com a estrutura (Figura 02). Os processos originários de uma estrutura social são: segregação, invasão-sucessão, e inércia. Os processos originários de uma estrutura econômica são: centralização, coesão e descentralização. Os processos não são excludentes entre si, e podem ocorrer simultaneamente na mesma cidade ou no mesmo bairro. O processo de descentralização pode ocorrer ao mesmo tempo em que o processo de segregação, daí falarmos em processos demandados por uma estrutura socioeconômica.

ESTRUTURA	PROCESSO	FORMA	FUNÇÃO
Social	Segregação	Áreas sociais	Residencial
	Invasão-sucessão		
	Inércia	Áreas cristalizadas	
Econômica	Centralização	Área central	Comercial ou industrial
	Coesão	Áreas especializadas	
	Descentralização	Núcleos secundários	

Figura 02 – Processos e formas da cidade.

Fonte: Thiago Augusto Nogueira de Queiroz, 2011, baseado em Corrêa (1989).

Como se observa no quadro, os processos de segregação e de invasão-sucessão geram áreas sociais e segregadas com função residencial, áreas onde predomina uma população de baixa renda e áreas de *status*. O processo de inércia gera áreas cristalizadas de função residencial, onde a população permanece a residir na área, apesar de processos adversos.

O processo de centralização gera a área central de função comercial ou industrial, formada pelo núcleo central, também denominado, centro tradicional de comércio da cidade, o centro histórico da cidade, o centro da cidade. O processo de coesão origina as áreas especializadas em determinadas funções comerciais ou industriais. O processo de

descentralização origina os núcleos secundários, denominados por alguns autores de subcentros, e outros autores denomina de novas centralidades.

O Processo de Descentralização e as Novas Centralidades Urbanas

Segundo Reis (2007) o processo de descentralização tem duas fases. A primeira fase ocorre do início do século XX até a década de 1970. E a segunda fase ocorre de meados da década de 1970 até o presente. A primeira fase caracteriza-se pelo surgimento de núcleos secundários que, embora possam variar quantitativamente e qualitativamente, esses núcleos secundários não colocam em xeque a supremacia do centro da cidade. A segunda fase caracteriza-se pelo surgimento de novas expressões da centralidade intra-urbana que dotados de uma importância quantitativa e qualitativa maior ou equivalente ao do centro da cidade.

Esses núcleos secundários, originados da segunda fase recebem variadas denominações. Expansão do centro, desdobramento do centro, desdobramento do CBD, eixo de desdobramento, eixo de expansão, novas centralidades é “um fenômeno urbano associado ao surgimento de uma nova forma de estruturação interna da cidade” (REIS, 2007, p. 10), esse fenômeno urbano citado pelo autor é a cidade policêntrica.

Para Lefebvre (1999, p. 110) a policentralidade é a “tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação”. Nesse sentido as novas centralidades, fruto de uma nova fase do processo de descentralização ocorrem concomitantemente com a segregação.

Gottdiener (1997, p.53) completa o pensamento de Lefebvre, afirmando que a policentralidade “sugere a diferenciação funcional cada vez mais complexa do espaço urbano, dentro das regiões metropolitanas. Isso põe em questão a hipótese principal de predominância do centro histórico da cidade”. Ou seja, a centralidade não é mais, apenas, um atributo do centro da cidade. A centralidade é a aptidão que outra área, do espaço urbano, tem para ser central.

Segundo Castells (1983) há quatro níveis de centralidade urbana. A centralidade econômica que é a centralidade urbana onde ocorre a produção, as trocas e o consumo. A centralidade política que é onde se articulam os aparelhos de Estado. A centralidade ideológica, também pode ser chamada de centralidade cultural, que é o espaço simbólico, com diversos valores e significados. E por fim a centralidade social que é o espaço da reprodução das relações sociais de produção na estrutura urbana. Neste contexto, a cidade se define por diversas centralidades, e novas áreas de centralidade frutos de um processo de

descentralização, formando a cidade policêntrica. Diversos estudos, no Brasil, já abordaram e analisaram essa nova fase da descentralização urbana.

Cordeiro (1993) afirma em sua obra que até 1968 a concentração das grandes empresas ocorria no “Centro Principal”, centro da cidade de São Paulo. As sedes, os escritórios empresariais, deslocaram-se para o “Centro Berrini”. Os hotéis também se deslocaram do “Centro Principal” para o “Centro Berrini” e em maior número para o “Centro Paulista”. Os restaurantes deslocaram-se para o “Centro Paulista” e para a Av. Brigadeiro Faria Lima, e para o “Centro Berrini”. Por fim, as galerias de arte saíram do “Centro Principal” e foram para o “Centro Paulista”. Os resultados mostram o deslocamento, a descentralização, de grandes empresas do “Centro Principal” de São Paulo para o “Centro Paulista”, que tem como eixo principal a Avenida Paulista.

Frúgoli Júnior (2000) também apresenta a perda de importância econômica e social do centro da cidade de São Paulo, para a área entorno da Avenida Paulista, denominado por Cordeiro de “Centro Paulista”, e a consagração dessa avenida após os anos 1970, tornando-se um símbolo da metrópole brasileira. O autor também mostra a nova centralidade surgida no entorno das avenidas Luis Carlos Berrini e da Marginal Pinheiros.

Villaça (2001) denomina a formação dessas novas centralidades, de “nova mobilidade territorial”. Neste sentido o autor faz um estudo sobre o processo de descentralização nas metrópoles brasileiras. No Rio de Janeiro esse processo iniciou-se, segundo o autor, após a década de 1940, com o declínio do centro principal, com o desvio do comércio e serviços que atendiam às camadas de alta renda para Copacabana. Em São Paulo a descentralização ocorreu após 1950, com a estagnação do centro principal, e a formação de novas centralidades nas áreas das avenidas Paulista e Augusta. Para o autor a formação dessas novas centralidades consolida-se, no Brasil, na década de 1970 tanto nas metrópoles quanto nas cidades médias.

Tourinho (2006), semelhante à Castells, considera as novas centralidades em quatro níveis: o econômico, o político, o ideológico, e ao invés da centralidade social proposta por Castells, a autora escreve sobre a centralidade territorial, que se comportam como verdadeiros enclaves dentro do espaço urbano. Para Tourinho a centralidade não é apenas um atributo do centro da cidade, mas de todas as áreas do espaço urbano que tendem a ser central. A autora não acredita em novas centralidades, mas, em novas áreas de centralidade, já que para ela não existiria velhas centralidades. Seu estudo exemplifica como Cordeiro, a formação dessas novas áreas de centralidade em São Paulo, nas áreas do entorno das avenidas Paulista, Berrini e Marginal Pinheiros.

Reis (2007) dedica-se a analisar a Grande Vitória, e denomina essa nova fase do processo de descentralização de “Desdobramento do Centro”. O autor faz um estudo comparativo entre duas áreas de Vitória/ES, o Campo Grande e a Praia do Canto. Para ele essa nova fase do processo de descentralização se consolida na década de 1970, podendo ser uma expressão urbana do neoliberalismo, da acumulação flexível, do meio técnico-científico-informacional, da pós-modernidade, da globalização.

Portanto, o processo de descentralização tem duas fases. Sendo a segunda fase, que ocorre após a década de 1970, responsável pela formação das novas centralidades urbanas, que também recebe outras denominações conforme os autores anteriormente citados. Essa segunda fase caracteriza-se, segundo Reis (2007) pela fragmentação da organização do espaço da cidade em diversas áreas de coesão, e a formação de um eixo de comércio e serviços especializados que cortam áreas residenciais de elevado *status* social; pela seletividade do comércio e dos serviços em termos sociais e econômicos, sendo orientados para a população de alta renda; pela expansão das atividades, que antes se restringia ao centro principal da cidade, para outras áreas da cidade; e pela instalação de grandes equipamentos planejados como *shopping centers* e hipermercados.

O Processo de Descentralização em Natal

As novas centralidades formaram-se devido às mudanças de natureza econômica e de lógica locacional (SPOSITO, 1998). Houve um aumento da rapidez das transformações econômicas através da produção e acumulação flexível, que se caracteriza pela passagem da forma de produção fordista para a produção flexível. As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços ocorreram devido a disseminação do uso do automóvel e ao aumento da importância do tempo de lazer destinado ao consumo. Daí criou-se a necessidade de novos espaços para o consumo de bens e serviços (hipermercados, *shopping centers*, centros empresariais, etc.). Esses espaços foram criados atendendo, principalmente, os interesses fundiários, imobiliários, aliados a lógica do planejamento estatal.

Com o advento da globalização, a urbanização passou a ter um caráter de hiperurbanização, tornando-se acelerado, aumentando a população global que vive em cidades, formando cidades e sistemas urbanos mundiais, com regiões metropolitanas para a economia mundial (HARVEY, 2004). Para Andrade (2005), a globalização trouxe como impactos para a Região Nordeste do Brasil: a diversificação da agricultura, o impacto na vida urbana, e o desenvolvimento da atividade turística.

Com os processos advindos da globalização, após a Segunda Guerra Mundial e consolidando-se na década de 1970, houve o declínio das economias tradicionais, que já não atendiam aos interesses lucrativos do capital, provocando uma queda da produção da cana-de-açúcar na Zona da Mata, do algodão no semi-árido, e do cacau no sul da Bahia. Cresceu, nesse período, a cultura da soja no Oeste Baiano e no sul do Piauí e Maranhão, além da cultura irrigada de frutas nos vales dos rios São Francisco, Jaguaribe, Piranhas-Açu e Apodi-Mossoró, que atendiam aos novos interesses do capital. Essa nova dinâmica provocou a expropriação dos trabalhadores rurais, que migraram para as cidades, tornando-se mendigos ou assalariados sazonais, agravando o problema da qualidade de vida urbana.

Assim, no Nordeste, o impacto da globalização e do modelo econômico neoliberal na vida urbana ocorreu com o crescimento das capitais dos estados, devido a industrialização dessas cidades, formando cidades macrocefálicas. Essas capitais passaram a carecer cada vez mais de policiamento e segurança, devido ao desemprego generalizado e os baixos salários, que provocaram um aumento da violência. Por fim, houve no Nordeste o desenvolvimento do turismo, principalmente no litoral, no qual a Região tende a se tornar a novo Mediterrâneo, em uma comparação com o turismo que se desenvolveu na Europa, trazendo mais problemas sociais para a população local como a degradação cultural e ambiental.

Felipe (1988) mostra em sua obra que houve o crescimento urbano concentrado em Natal, a capital potiguar, e em Mossoró, que se constitui em um centro regional do estado. As políticas públicas, como o projeto de desenvolvimento de cidades de porte-médio, privilegiaram, ao longo da história do estado, as cidades de Natal e Mossoró. Houve um aprofundamento da fragilidade das outras cidades que acentuaram sua dependência em termos políticos e econômicos para esses dois centros. Após 1970, ou seja, após a consolidação da globalização, muitas cidades regrediram ou cresceram pouco em termos populacionais, como Caicó que era a terceira maior concentração do estado, e atualmente é a quinta.

O aumento populacional de Natal e Mossoró, nesse período, ocorreu devido a crise no setor algodoeiro no semi-árido, a modernização das salinas no litoral setentrional do estado, o desenvolvimento da fruticultura irrigada nos vales dos rios Mossoró e Açu, a descoberta do petróleo em Mossoró, a industrialização de Natal. Houve nesse processo, um maior crescimento percentual da população nas cidades da Região Metropolitana de Natal, principalmente Parnamirim e São Gonçalo do Amarante, respectivamente a terceira e quarta maiores cidades do estado do RN. Há uma macrocefalia na rede urbana potiguar, tendo Natal como a cidade primazia.

Com a industrialização, houve a criação de conjuntos habitacionais populares em Natal nas décadas de 1970 e 1980, através da Companhia de Habitação do RN (COHAB-RN) e do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do RN (INOCOOP-RN), financiadas pelo Banco Nacional de Habitação (BNH). As habitações da COHAB foram feitas para uma população de baixa renda, e as do INOCOOP para uma classe média. Essas habitações serviram para alocar a massa populacional que chegava a Natal, vindo, principalmente, do interior do estado, fugindo da crise das economias tradicionais e da seca. Natal teve um crescimento populacional superior a 64,98% entre 1970 e 1980, ou seja, passou de um pouco mais de 264 mil habitantes, para mais de 416 mil. Esse valor só foi menor que a taxa de crescimento, entre 1940 e 1950, devido a Segunda Guerra Mundial, quando Natal teve um papel estratégico, o “trampolim da vitória” dos Aliados, trazendo investimentos em infraestrutura como hospitais, estradas, e principalmente um contingente populacional norte-americano.

Acrescenta-se outro importante fator para o crescimento populacional e econômico em Natal, que foi o desenvolvimento do turismo na cidade. Segundo Fonseca (2008), Natal é um local privilegiado na promoção do turismo potiguar. O processo de produção do espaço turístico do RN assumiu um enfoque preferencial pelos investimentos externos, privilegiou o visitante em detrimento do residente, refuncionalizou o espaço urbano com uma intensa produção imobiliária, degradação socioambiental, e privatização de espaços públicos.

Esses processos globais, regionais e locais fizeram com que ocorresse um crescimento demográfico e espacial da cidade de Natal, tornando as novas áreas residenciais distante do centro da cidade. Assim, o mercado consumidor mínimo dessas novas áreas residenciais passa a ser objeto de atração para que as empresas mantivessem a taxa de lucro que a localização apenas no centro da cidade já não era mais capaz de fornecer. Portanto, como medida das empresas para eliminar as deseconomias (violência, congestionamento, poluição) geradas pela excessiva aglomeração no centro da cidade, elas passam a se localizar nessas novas áreas residenciais, de *status*, com fácil acessibilidade, através das grandes vias.

Entre as avenidas que se destacam, na cidade de Natal, estão a Senador Salgado Filho, a Prudente de Moraes, a Engenheiro Roberto Freire, e a João Medeiros Filhos, nelas estão localizados os hipermercados e os *Shoppings Centers* da cidade (Figura 03). Ao redor dessas avenidas formaram-se verdadeiras centralidades, novas centralidades, que passaram a concorrer em importância e economicamente com o centro da cidade de Natal, representado pelo bairro de Cidade Alta. Nessas avenidas foram criados *shopping centers*, hipermercados e

outros comércios modernos, além de serviços complexos. No entorno delas houve um forte processo de verticalização, tornando-se áreas de interesse fundiário e imobiliário.



Figura 03 – Principais eixos viários (vias expressas de circulação) da cidade de Natal.

Fonte: Bezerra (2005), Gomes; Silva; Silva (2000).

As Novas Centralidades em Natal

O processo de descentralização e a formação das novas centralidades foram responsáveis pela criação de uma nova aliança entre o Estado e os setores privados da economia. As indústrias deram lugar aos edifícios e aos *shoppings centers* (CARLOS, 2007). Em Natal observa-se que onde hoje se localiza o Shopping Midway Mall, o hipermercado Carrefour, e o Natal Shopping eram antigas fábricas, localizadas na Avenida Senador Salgado Filho.

Para se instalarem nesses locais, esses novos estabelecimentos dotados de centralidade, tiveram a ajuda do Estado, principalmente, na criação de infra-estrutura. Assim, velhas formas permanecem, com novas funções, essas áreas ganham um novo valor de uso e conseqüentemente valor de troca. Associam-se esses novos espaços de lazer (*shopping centers*, bares e restaurantes) criados na avenida às atividades econômicas, e o tempo de lazer é transformado em mercadoria, e o consumo também passa a ser uma forma de lazer.

O espaço mercantiliza-se, valorizando-se, através da ação dos promotores imobiliários que acentua o processo de comercialização e especulação em torno dessas centralidades (CARLOS, 2007). Observa-se que no entorno das avenidas Senador Salgado Filho, Prudente de Moraes e Engenheiro Roberto (localizadas nas Zonas Leste e Sul), as áreas mais valorizadas e de maior especulação imobiliária da cidade de Natal, que passam por um forte processo de verticalização nos últimos anos.

Essas avenidas transpassam os bairros de Petrópolis, Tirol, Barro Vermelho, Lagoa Seca, Lagoa Nova, Candelária, Capim Macio e Ponta Negra, considerados os bairros de *status* da cidade. Segundo Costa (2000), até o ano 2000, Lagoa Nova tinha 136 edifícios construídos ou em construção, Tirol tinha 152, 55 em Petrópolis, 41 em Candelária, 38 em Capim Macio, 35 em Barro Vermelho, e 13 em Ponta Negra. Este último bairro não tinha nenhum edifício até o final da década de 1980, sendo, portanto, uma área de especulação recente. Esses reforços da centralidade de alguns lugares em detrimento de outros, reforça também a segregação devido a valorização do solo e do uso diferenciado do espaço.

As avenidas Salgado Filho, Prudente de Moraes e Roberto Freire são os lócus das centralidades, pois, em vários estudos foi mostrada a importância dessas avenidas. Furtado (2005) coloca essas avenidas como eixos que participam da intencionalidade do turismo, portanto, a formação desses eixos de centralidade está ligada também aos investimentos na infra-estrutura turística desde o final da década de 1970. O eixo da Avenida Prudente de Moraes é definido pela autora como o “espaço vertebrador” da cidade. O eixo Salgado Filho é o “espaço do contato” com a cidade. E o eixo Roberto Freire é o “espaço do olhar”, juntamente com a Via Costeira formando a “vitrine do turismo”.

Esses eixos viários, que também são eixos comerciais são formados por *Shopping Centers* e Hipermercados (DANTAS, 2007). Levando-se em consideração que esses estabelecimentos comerciais modernos são pré-requisitos da formação das centralidades, pode-se fazer uma tentativa de periodização. Nesse contexto, o primeiro eixo de centralidade formado foi o da Avenida Prudente de Moraes com a construção do Hiper Bom Preço na

década de 1980. Na década de 1990, a centralidade forma-se na Av. Salgado Filho com a criação do Natal Shopping, e do Carrefour.

Na primeira década do século XXI, a formação da centralidade ocorreu na Roberto Freire com a criação do Hiper Bom Preço e do Extra, e após o ano de 2005 na Av. João Medeiros Filho (Zona Norte), com a criação do Norte Shopping e o Carrefour. A área do entorno dessa avenida, da Zona Norte, localizada no bairro Potengi, tem sido lócus de interesse do capital imobiliário, mas, a legislação municipal impede que ocorra a verticalização nessa área. Também em 2005 foi criado o Midway Mall, um shopping localizado no cruzamento da Av. Salgado Filho com Bernardo Vieira, onde funcionava uma fábrica do Gripo Guararapes. A construção do Midway contrariou as lógicas urbanísticas, construindo-se um *shopping center* quase no centro da cidade, no “meio do caminho”.

Portanto, o processo de descentralização proporcionou a

(...) reestruturação do espaço do terciário fazendo emergir uma nova especialização, que dessa vez ‘optou’ pela ocupação de longas avenidas que cortam a cidade, aqui dominada de vias expressas de circulação. É o caso das avenidas Hermes da Fonseca, Engenheiro Roberto Freire, Tomaz Landim, Prudente de Moraes, Airton Senna e, mais recentemente, a Romualdo Galvão, a Jaguarari e o trecho urbano da BR-101. Essas vias expressas de circulação constituem, na atualidade, o espaço preferencial da atividade terciária, visto que, nelas se encontram os grandes investimentos e empreendimentos desse setor. Houve, então, um processo combinado de reestruturação viária e realocação do terciário (GOMES; SILVA, A.; SILVA, V. 2000, p. 74)

Essas novas centralidades passaram a competir com o centro da cidade, o centro histórico. O comércio da Cidade Alta passa a perder muitos clientes para os *shopping centers*, deixando de ser um “comércio burguês” para ser um comércio popular (NASCIMENTO, 2003). Em contrapartida, o bairro do Alecrim, um bairro de comércio popular, segundo Bezerra (2005) não perdeu sua dinâmica, sendo considerado pelo autor um espaço de resistência, é a reafirmação de um bairro comercial popular no período de globalização.

Portanto, essas novas áreas de centralidade transformam-se no lugar de signos incentivados e definidos pela mídia, verdadeiros simulacros, controlados, normatizados e homogêneos (CARLOS, 2007). Redefinem os fluxos e a divisão espacial do trabalho. Essas novas centralidades passam a competir com o centro histórico da cidade que tende a tornar-se apenas o local da administração, da decisão, da organização política. Apesar que, no caso de Natal, pouco influenciou na dinâmica do comércio popular do Alecrim. Isso ocorre porque as centralidades caracterizam-se pela concentração de comércios modernos e serviços

complexos, e não pelo comércio popular. Acrescenta-se a presença de verticalização, e a fácil acessibilidade com uma malha viária densa que articula a centralidade com os diversos bairros da cidade, sendo ela própria formada por importantes eixos viários urbanos.

O Caso da Avenida Engenheiro Roberto Freire

Para entender a formação da Avenida Engenheiro Roberto Freire (Figura 04) deve-se reportar a história dos bairros Capim Macio e Ponta Negra, cortados pela avenida. A ocupação no bairro de Ponta Negra começou já no século XVII, sendo que deste século até a década de 1940 o bairro era apenas uma vila de pescadores, com uma paisagem bucólica e de aspectos rurais. A partir da década de 1940, e com o advento da Segunda Guerra Mundial, quando Natal teve um importante papel estratégico na vitória dos Aliados, Ponta Negra passou a ser uma praia de veraneio, com a construção de segundas residências, perdendo sua função de vila de pescadores e de área agrícola.

O bairro de Capim Macio também era uma área de sítios e fazendas até a década de 1930. Quando em 1935 foi construído pelo Exército Brasileiro o Campo de Instrução de Capim Macio, no Parque das Dunas, que posteriormente, com a Segunda Guerra, passou a ser um campo de pouso para aviões de pequeno porte. Desse período da década de 1930 e 1940 até a década de 1970, Ponta Negra tinha como principal função ser uma área de segundas residências, onde a população natalense veraneava. E Capim Macio, não passava de uma área militar circundada por fazendas e sítios. E a Av. Roberto Freire era denominada de Estrada para Ponta Negra, essa denominação dá para ter uma idéia o quanto Ponta Negra era distante da cidade de Natal.



Figura 04 – Avenida Engenheiro Roberto Freire em horário “de pico”.

Fonte: Alex Régis, *Tribuna do Norte*, *Trânsito de Natal é Caótico e sem Planejamento* (2009).

Com a expansão de Natal a partir da década de 1970, devido principalmente ao surto industrial provocado pelos investimentos da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), as áreas dos dois bairros passam a ser ocupadas por conjuntos habitacionais criados pela COHAB e pelo INOCOOP. No bairro de Capim Macio foram construídos os conjuntos Mirassol em 1971, o Cidade Jardim em 1973, o Conjunto dos Professores Universitários em 1979, Flamboyants em 1985, entre outros conjuntos inaugurados no ano de 1991. Ponta Negra teve seu primeiro conjunto habitacional construído em 1978 que leva o nome do bairro, o Alagamar em 1979, em 1981 o Natal Sul, e em 1989 o Serrambi.

Também a partir da década de 1970 os dois bairros passam a receber os primeiros investimentos turísticos de infra-estrutura e embelezamento, principalmente, da Avenida Roberto Freire. Em 1974 foi construído o Viaduto de Ponta Negra; em 1975 foi asfaltada a Estrada para Ponta Negra; a partir de 1977 houve a ampliação da rede hoteleira de Natal, principalmente em Ponta Negra e na Via Costeira, através do Projeto de megaempreendimentos Parque das Dunas-Via Costeira, feito com recursos do governo do estado do RN. Acrescenta-se ainda a construção do Centro de Convenções da Via Costeira, no bairro Ponta Negra.

Os primeiros empreendimentos modernos da Avenida Roberto Freire foram criados na década de 1980, como o supermercado Nordestão e o Shopping Cidade Jardim, sendo o primeiro *shopping center* de porte médio construído na cidade. No final da década de 1990, essa avenida passa a ter uma nova dinâmica, deixando de ser apenas um local de ligação da cidade de Natal para Ponta Negra, passando a ser uma nova centralidade da cidade.

Atualmente a avenida conta com diversos comércios e serviços destacando-se os bancos, os comércios de artesanato, comércio de colchões, faculdades particulares, farmácias e drogarias, locadoras de automóveis, postos de combustível, supermercados e hipermercados, restaurantes, galerias comerciais e *shoppings centers* de portes pequeno e médio, sendo um deles constituído por um cinema. Essas funcionalidades além de serem voltadas para a atividade turística desempenham um importante papel para as populações dos bairros de Capim Macio, Ponta Negra, e dos bairros próximos. Além disso, a avenida é importante para o lazer da população local que tem acesso a ela, com seu “calçadão” onde são realizadas atividades físicas, de frente para o Parque das Dunas, área verde e de proteção ambiental da cidade (VILAÇA, 2008). Outro fator importante, talvez fruto da intensa urbanização, é a função que a avenida tem de ser território do sexo, e da prostituição em Natal (SILVA, 1999).

Apesar de sua centralidade, baseando-se nos dados da pesquisa, levando-se em consideração os consumidores e a classe trabalhadora dos empreendimentos modernos da avenida (*shopping centers* e hipermercados), observou-se que 59% dos entrevistados não consideram a Av. Roberto Freire como um centro. Portanto, é a avenida e seu entorno constitui uma área de centralidade, mas não se constitui enquanto um centro. E 45% dos entrevistados consideram o bairro de Cidade Alta, o centro de Natal, que se constitui enquanto o centro histórico, o centro principal. Para 19% dos entrevistados o centro de Natal é o bairro do Alecrim, o centro de comércio popular. A Cidade Alta pode perder sua centralidade, mas nunca perderá seu *status* de centro e talvez a centralidade do bairro não esteja diminuindo, visto que há apenas uma refuncionalização, no qual saem lojas do comércio moderno e se insere no bairro o comércio popular.

Assim, constituiu-se a seletividade da descentralização em termos de território, no qual a descentralização do setor terciário na escala intra-urbana acontece com a nova localização de comércios e serviços em áreas da cidade que residem uma população de alta e média renda, e com diversos equipamentos urbanos instalados pelo Estado, que beneficiam esses novos empreendimentos e a população local. Mas, essa seletividade da centralidade em detrimento de outras áreas da cidade, aprofundando a segregação socioespacial. Para se verificar essa segregação socioespacial, utilizar-se-ão os resultados da pesquisa de campo, no qual se comparou a situação socioeconômica dos consumidores da avenida com a classe trabalhadora dos principais empreendimentos comerciais

Constatou-se que 76% dos consumidores da avenida são da própria cidade de Natal, 23% da cidade de Parnamirim, que compõe a Região Metropolitana de Natal (RMN), e 1% das demais cidades da RMN (Macaíba, São Gonçalo do Amarante, São José do Mipibu, Ceará-Mirim, Nísia Floresta, Extremoz, Monte Alegre e Vera Cruz). Levando-se em consideração apenas os consumidores da capital potiguar, observou-se que 73% residem na Região Administrativa Sul (Zona Sul), 15% na Zona Leste, e os demais 13% nas Zonas Norte e Oeste. Enquanto 43% da classe trabalhadora residem na Zona Oeste, 29% na Zona Norte, e 28% nas Zonas Sul e Leste.

Os consumidores são atraídos para a Av. Roberto Freire, principalmente, pela proximidade da residência, pela qualidade e quantidade de produtos, pelo fácil acesso, e pelos espaços para estacionamento. Os principais motivos que levam esses consumidores a não se deslocarem até o centro da cidade para comprar são: a distância da residência, a aglomeração excessiva de pessoas no centro, a falta de estacionamento, e congestionamentos. Em termos

de renda familiar, 42% dos consumidores tem uma renda familiar (domiciliar) entre 3 e 5 salários, e 22% entre 6 e 8 salários. Em termos de escolaridade, 64% cursam o ensino superior ou já são graduados. Para o deslocamento, 60% utilizam o automóvel.

Analisando a classe trabalhadora dos empreendimentos modernos da avenida, constatou-se que 54% possui uma renda familiar de 1 ou 2 salários, e 42% uma renda domiciliar entre 3 e 5 salários mínimos. Observou-se também que 90% dos entrevistados ganham entre 1 e 2 salários, ou seja, muitos sustentam a própria família com no máximo 2 salários mínimos. Em termos de escolaridade, 72% da classe trabalhadora possuem apenas o ensino médio completo, apenas 16% cursam ensino superior. E 86% dos entrevistados da classe trabalhadora utilizam o ônibus, o transporte público coletivo, como meio de deslocamento.

Observa-se com esses dados, a segregação socioespacial, em que os consumidores de alta renda e que utilizam o automóvel próprio como meio de deslocamento, residem em uma área da cidade (Zona Sul e Leste). E a classe trabalhadora, com baixa renda e que utilizam o transporte público urbano como meio de deslocamento, residem em outra área da cidade (Zona Oeste e Norte). Não se pode pensar que essas áreas são homogêneas, pois há heterogeneidade nas homogeneidades. Mas, esta situação geográfica é a que prevalece nas análises.

Considerações Finais

Pode-se concluir que a segunda fase do processo de descentralização, denominado de Desdobramento do Centro, de Expansão do Centro, entre outras, ocorre na cidade de Natal desde a década de 1970, quando começam os primeiros investimentos em infra-estrutura urbana com recursos advindos do BNH, da SUDENE, e do governo do Estado. Dessa década até o presente percebe-se a formação de novas centralidades ao longo dos principais eixos viários da cidade, como as avenidas Salgado Filho, Prudente de Moraes e Engenheiro Roberto Freire. Essas avenidas são formadas por *shopping centers* e hipermercados, elementos que constituem o comércio moderno e consolida a formação das áreas de centralidades, já que eles mesmos constituem em uma centralidade.

As áreas do entorno dessas avenidas é formada por uma população de alta renda devido ao *status* dos bairros e vice-versa, em uma relação dialética. Daí a especulação fundiária e imobiliária nessas áreas que passam por um processo de verticalização. O Estado contribui para a formação dessas centralidades através do investimento em infra-estruturas.

As concentrações de investimentos públicos e privados nessas áreas fazem gerar outro processo concomitante e dialético com a descentralização que é a segregação. Essa segregação socioeconômica é responsável pelas disparidades espaciais dentro da cidade, não de uma forma dualista, mas de uma forma bipolarizada e ao mesmo tempo condensada.

Essa segregação é perceptível pela comparação do perfil socioeconômico dos consumidores e da classe trabalhadora dos empreendimentos da Avenida Engenheiro Roberto Freire, um dos eixos originados do processo de descentralização que se constituem em uma nova centralidade. Observa-se com os resultados da pesquisa que há uma necessidade de se discutir e pensar sobre o planejamento e gestão da cidade no que diz respeito ao transporte público e ao uso e ocupação do solo. Não pensar em um planejamento economicista, um planejamento voltado a atender aos interesses do capital, com usos do solo segregadores, como é observado pelas políticas do Estado. Mas, pensar em um planejamento humanista, pensar no povo, na classe trabalhadora, que possui uma baixa renda, uma baixa escolaridade, e necessitam do transporte público urbano para se deslocar para o local de trabalho, que é dificultado pela estrutura de segregação imposta pelas políticas de uso e ocupação do solo, que são implantadas pelo Estado e que são instrumentos para a introdução e maior acumulação do capital.

¹ Resultado de uma pesquisa realizada no âmbito do Programa de Educação Tutorial (PET) de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), durante os anos de 2009 e 2010, sob a orientação do Prof. Dr. Celso Donizete Locatel, e sob a tutoria do Prof. Dr. Ademir Araújo da Costa.

Referências

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. 7.ed. São Paulo: Cortez, 2005.

BEZERRA, Josué Alencar. **A reafirmação do bairro: um estudo geo-histórico do bairro do Alecrim na cidade de Natal**. Dissertação de mestrado. UFRN-PPGe/Natal, 2005.

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

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORDEIRO, Helena Kohn. A “cidade mundial” de São Paulo e o complexo corporativo do seu centro metropolitano. SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia; SCARLATO, Francisco Capuano; ARROYO, Monica (Org). **Fim do século e globalização**. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1993. p. 318 – 331.

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

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

DANTAS, Geovany Pachelly Galdino. A expansão do setor de comércio e de serviços: um estudo a partir da espacialidade das redes de supermercados em Natal/RN. In: **Sociedade e Território**, Natal, v. 19, n 1 / 2, p. 59 -78, jan/dez. 2007.

FELIPE, José Lacerda. **Elementos de Geografia do Rio Grande do Norte**. Natal: Editora da UFRN, 1988.

FONSECA, Mari Aparecida Ponte. Competitividade turística e a racionalidade espacial do litoral potiguar. In: VALENÇA, Márcio Moraes; BONATES, Mariana Fialho. **Globalização e marginalidade. O Rio Grande do Norte em foco**. Natal: EDUFRN, 2008.

FURTADO, Edna Maria. **A onda do turismo na cidade do sol: a reconfiguração urbana de Natal**. Tese de doutorado. Natal: UFRN, CCHLA, PPGCC, 2005.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. Centralidade em São Paulo: **trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: EDUSP, 2006.

GOMES, Rita de Cássia da Conceição; SILVA, Anieres Barbosa da; SILVA, Valdenildo Pedro da. Dinâmica e espacialidade do setor terciária da cidade do Natal (RN). **Sociedade e território**, Natal, v. 4, n. 1, p. 71 – 78, jan./jun., 2000.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2.ed. São Paulo: Edusp, 1997.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

NASCIMENTO, Gerson Gomes. **Shoppings centers: elementos de (re)produção urbanas na Zona Sul de Natal–RN**. Dissertação de mestrado. UFRN-PPGe/Natal, 2003.

REIS, Luis Carlos Tosta dos. **Descentralização e desdobramento do núcleo central de negócios na cidade capitalista: estudo comparativo entre Campo Grande e Praia do Canto na Grande Vitória – ES**. Tese de doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGG, 2007.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SILVA, Ormind Bezerra da. **Território do prazer na “Cidade do Sol”: o caso da Avenida Engenheiro Roberto Freire**. Monografia de graduação. UFRN-DGE/Natal, 1999.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano III, nº 4, jan./jun., 1998. p. 27 – 37.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (Org.). **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

VILAÇA, Lis Barros. **Comportamento sócio-espacial de pessoas em movimento: um estudo exploratório do calçadão da Avenida Engenheiro Roberto Freire, Natal-RN**. Dissertação de Mestrado. UFRN-PPGPSI/Natal, 2008.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel / Fapesp / Lincoln Institute, 2001.