

## Natal do Rio Potengi, natal das praias: Uma reflexão sobre a lógica indutora da valorização de territórios em Natal (RN – Brasil)

Natal of the Potengi River, natal of the beaches: A reflection about the leading logic of territories valorization in Natal (RN – Brazil).

Jennifer dos Santos Borges

### Abstract

From a city established along its main river to a city faced to the sea, Natal has modified its logic of urban structuring in different moments of its history, in accordance with changes observed in the economic field. In this work, we investigate how the choice of strategic territories in the city is associated to changes in the pattern of economic development. For this, we study the association between the economic and urban dynamics of Natal city in two moments of its history: one, when the river is prioritized and another, in which the sea is prioritized. Our hypothesis is that the valorization of urban territories corresponds to strategies of economic development connected to the interests of dominant social sectors. This way, this valorization is not just related to the economic functionality of the space, but also to the local interests' games.

### Resumen

De ciudad establecida a lo largo del principal río que la baña, a ciudad dirigida al mar, Natal ha alterado su lógica de estructuración urbana en diferentes momentos de su historia en sintonía con transformaciones observadas en el ámbito económico. En este trabajo investigamos de qué modo la elección de territorios estratégicos en la ciudad está asociada a transformaciones en la forma de desarrollo económico. Para eso, analizamos la relación entre la dinámica urbana y económica de la ciudad Natal en dos momentos de su historia: uno en que se privilegia el río y otro en que se privilegia el mar. Nuestra hipótesis es que la valorización de territorios urbanos corresponde a estrategias de desarrollo económico vinculadas a los intereses de los sectores predominantes. De este modo, está relacionada no sólo a la "funcionalidad" económica del territorio, sino también a los intereses en juego.

urban regime - urban regulation - local economy - strategic territories

régimen urbano - regulación urbana - economía local - territorios estratégicos

Arquiteta e Urbanista. Mestranda do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. Vinculada ao Grupo de Estudos sobre Processos Urbanos Contemporâneos – GEPUC –, da Base de Pesquisa Estudos do Habitat, do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Últimos trabalhos publicados: "Cidade Portuária: Integrando espaços, estruturas e interesses numa perspectiva de desenvolvimento urbano sustentável" (1º Congresso Luso Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável – PLURIS, São Carlos, 2005, em co-autoria com Tomás LAPA); "O desafio da legislação e da prática urbanística na busca da sustentabilidade" (Seminário Internacional NUTAL, São Paulo, 2004, em co-autoria com Angela Lúcia FERREIRA e Ruth ATAÍDE); "Conflitos sócio-espaciais em áreas protegidas de Natal (RN): limites e desafios para uma nova prática urbanística" (II Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade – ANPPAS, Indaiatuba, 2004, em co-autoria com Angela Lúcia FERREIRA e Ruth ATAÍDE); "Do controle urbanístico à realidade: perspectivas de democratização do acesso ao solo urbano e proteção da paisagem natural em Natal (RN-Brasil)" (XX Conferência Latinoamericana de Escuelas y Facultades de Arquitectura – CLEFA, Concepción, 2003, em co-autoria com Angela Lúcia FERREIRA e Ruth ATAÍDE).

### Introdução

Na história da evolução urbana da cidade de Natal é possível identificarmos territórios estratégicos de desenvolvimento que se alteram em função dos processos econômicos dominantes de cada época. Entre esses territórios destacam-se, por oferecer uma excelente visão da relação passado-presente, as margens do rio Potengi, ao longo das quais se desenvolveu o primeiro núcleo central da cidade, e a orla marítima sul, que vem sofrendo recentemente um intenso processo de transformação e expansão urbana. Enquanto a valorização do litoral fluvial esteve associada à sua função portuária de escoamento da produção agrícola, a qual dominava a economia regional no início do século XX, a explosão imobiliária que se observa no entorno do litoral marítimo nos dias atuais possui vinculação com a emergência do turismo como a atividade econômica de maior impacto na cidade.

Diante da justaposição desses dois momentos da história da cidade de Natal, instigou-nos investigar qual seria a lógica de vinculação entre as atividades econômicas dominantes e as transformações espaciais ocorridas, que conduziu à priorização da orla fluvial da cidade em um determinado momento histórico e da orla marítima em outro. Para apoiar nossa análise, recorreremos aos conceitos propostos por Pedro Abramo (1995) na tentativa de articular a estrutura urbana e sua reprodutibilidade à história do desenvolvimento capitalista. Assim, procuramos associar os conceitos de "regime urbano" e de "regulação urbana" aos dois momentos destacados da história natalense, com o intuito de, a partir da leitura proposta por Abramo, compreendermos a lógica condutora desse processo.

O trabalho está centrado na análise da relação entre as atividades econômicas dominantes e os processos de urbanização da cidade de Natal nos dois momentos históricos citados. O primeiro situa-se entre o final do século XIX e meados do século XX, em que o comércio de exportação e importação destacava-se na economia local, estando vinculado ao transporte fluvial e marítimo. Nesse contexto, o porto fluvial adquiriu

importância estratégica e a cidade passou a se desenvolver ao longo do rio Potengi, onde foram instalados os principais equipamentos urbanos da cidade, caracterizando a formação de uma centralidade urbana. O segundo momento inicia-se nas últimas décadas do século XX, estendendo-se até os dias atuais, e é marcado pela valorização da economia do turismo praieiro na cidade ao longo de sua orla marítima. Nesse novo momento, o litoral sul passa a concentrar grande parte dos equipamentos de hotelaria, serviços e lazer voltados para o turismo, adquirindo enorme valorização imobiliária e passando a atrair também grande parte dos investimentos públicos.

São dois processos de transformação urbana que guardam sintonia com o desenvolvimento econômico local, na priorização de determinados territórios da cidade. Esses processos são respaldados, e até mesmo incentivados, pela ação do Estado (como investidor, promotor ou regulador) que funciona como um dos mecanismos coordenadores da sua reprodutibilidade. Ao mesmo tempo, esses processos correspondem a um movimento articulado do capital privado, no sentido de assegurar seus interesses de mercado (tanto do mercado imobiliário como de outros). Mas, para tanto, necessita do reconhecimento do público consumidor, do qual depende a validação social da produção imobiliária do espaço. Assim, apesar de essa não ser a ênfase deste trabalho, percebemos que para além da análise da relação entre os processos urbanos e a economia local, é fundamental atentar para a influência dos jogos de interesses inerentes; uma questão que poderá vir a ser debatida em trabalhos posteriores.

Para a exposição do tema proposto aqui, apresentaremos de início a construção teórica dos conceitos de "regime urbano" e "regulação urbana", conforme proposição de Pedro Abramo (1995), procurando esclarecer a trajetória de raciocínio que foi adotada na análise. Os dois capítulos que seguem consistem em uma apreciação dos momentos históricos selecionados para o estudo, focada sobre os aspectos urbanos e econômicos. Na última parte, realizamos uma análise da relação entre o aporte teórico

utilizada e o problema empírico exposto que conduzirá para as conclusões finais do trabalho.

### Logica urbana e logica do capital

No intuito de tentar revelar a articulação existente entre o capitalismo e a estrutura urbana e os modos como a espacialidade construída se reproduz, Pedro Abramo (1995) propõe os conceitos de "regime urbano" e de "regulação urbana". O autor parte da hipótese de que as relações sociais de produção capitalistas assumem formas particulares ao longo da "historicidade capitalista", que se manifestam nas maneiras e nas formas de organização e distribuição da produção. Seriam os chamados "regimes de acumulação". Estes teriam sua manutenção e reprodutibilidade garantidas por um conjunto de mecanismos conformadores daquilo que viria a ser um "modo de regulação".<sup>1</sup> Abramo trabalha, então, a idéia de que a funcionalidade da estrutura urbana em relação ao processo de valorização do capital mudaria ao longo do tempo e do espaço, em função das características particulares de cada regime de acumulação. Ele afirma em outras palavras, que as características de um regime de acumulação particular inscrevem na espacialidade urbana a sua particularidade histórica e geográfica, sob a forma de "regimes urbanos". A produção da espacialidade construída e sua reprodutibilidade dentro de cada regime urbano seriam garantidas pelas características particulares do que Abramo define como sistema de "regulação urbana".

Utilizando como referência o estudo de Michel Aglietta (1976, apud ABRAMO, 1995) sobre a regulação e crise do capitalismo na experiência norte-americana, Pedro Abramo desenvolve a construção desses dois conceitos relacionando-os aos regimes de acumulação capitalista e modos de regulação desses regimes nos Estados Unidos, com enfoque sobre o regime de acumulação e o modo de regulação fordistas. Com isso, Abramo identifica no processo de conformação do regime de acumulação fordista uma alteração no tipo de funcionamento da cidade que estaria constituindo o que ele chama de "regime urbano fordista".

Essa articulação entre o capital e o urbano é analisada no estudo de Abramo por meio da relação entre processos de "industrialização" e "urbanização", termos para os quais o autor atribui significados mais amplos do que o mero sentido demográfico. Quando utiliza o termo "industrialização", Abramo refere-se aos processos de transição entre diferentes regimes de acumulação capitalista; transição essa que provoca alterações significativas nas "formas de funcionamento da cidade" (expressão de Aglietta). Isto é, a cidade tende a adequar-se a um novo regime de acumulação em função das condições que esse novo regime requer do espaço urbano. A "urbanização" seria então, para Abramo (1995), o momento de transição nas características funcionais que o urbano desempenha nas relações sociais de produção e nos mecanismos necessários a sua reprodução.

Essas diferentes funcionalidades da cidade se manifestariam, na maior parte dos casos, através de critérios locacionais, que serviriam como orientadores dos regimes urbanos e dos modos de regulação urbanos (ABRAMO, 1995). Assim, da mesma forma que as relações capitalistas de produção mudam ao longo da "temporalidade capitalista", a "funcionalidade das cidades", isto é, sua relação com o regime de acumulação em vigor, e as formas de produção e de apropriação da espacialidade urbana (regime urbano) também mudariam ao longo do tempo-espaço capitalista.

Para avançar na compreensão sobre como um modo de regulação urbana poderia manter e reproduzir um regime urbano, Pedro Abramo faz referência ao estudo de Alain Lipietz (1974, apud ABRAMO, 1995) sobre a "Divisão Econômico-Social do Espaço" – DESE –, que seria a expressão espacial das atividades e do modo de vida dos agentes urbanos. O mecanismo regulador da DESE seria o "tributo fundiário urbano", definido pela escala social do bairro. Dois tipos de tributos exerceriam influência sobre a DESE: o tributo diferencial exógeno e o tributo diferencial endógeno. O tributo diferencial exógeno seria o mecanismo controlador da reprodução simples da DESE em um sistema de regulação concorrencial, podendo ser



influenciado tanto por uma predeterminação implícita do espaço social (como, por exemplo, pela localização e construtibilidade) como pela intervenção do Estado urbanista (na oferta de infra-estrutura, transportes, etc). Nesse caso, o Estado exerceria o papel de coordenador das modificações na DESE e no regime de acumulação concorrencial do espaço.

Por outro lado, na forma de regulação monopolista, as transformações na DESE estariam sob influência predominante do tributo diferencial endógeno, relacionado ao papel ativo dos capitais utilizadores do solo e ofertantes de espacialidade construída. Seria uma forma de produção monopolista do espaço, na qual os capitais individuais poderiam modificar a DESE, independentemente da predeterminação do crescimento urbano pelo Estado urbanista. Mas, para isso, precisaria do reconhecimento ou da validação social dessa produção, ou seja, a nova DESE proposta pela ação dos capitais individuais (na forma de alocação de equipamentos, serviços e oferta de moradia), precisaria ser "aceita", ou melhor, "consumida" pela população. Mas o Estado não deixa de exercer importante função também nesse sistema, já que por meio de sua intervenção (com investimentos em infra-estrutura, melhorias urbanas e oferta de espaços públicos, por exemplo) ele estaria ratificando a espacialidade proposta pelos capitais privados.

Um outro mecanismo que asseguraria essa validação da espacialidade construída urbana seria o que Abramo (1995) denomina de "convenção urbana": uma forma de coordenação espacial das decisões dos capitalistas de produzir espacialidades construídas, gerada pela emergência de uma opinião comum do que seria a espacialidade construída futura. Com isso, cria-se-ia, no ambiente de incerteza típico da produção imobiliária, uma especulação consensual sobre as futuras alterações na DESE. Esse clima de especulação em torno de intenções convergentes não se restringiria à esfera dos produtores; ele seria disseminado também entre os consumidores, criando uma tendência de ratificação por parte destes.

Conforme Abramo (1995), os conceitos de regime urbano e regulação urbana procuram, sobretudo,

problematizar as formas históricas e geográficas particulares dos processos de construção e de reprodução das espacialidades urbanas capitalistas e sua relação, e funcionalidade, com os regimes de acumulação dominantes. Dessa forma, permitem estudar o papel da funcionalidade do urbano no modo de regulação de um regime de acumulação particular. Além disso, a partir deles o autor considera ser possível caracterizar "trajetórias urbanas" diferentes no interior de um mesmo regime de acumulação, em que as características particulares de cada cidade se expressariam em uma forma particular de regulação urbana.

Assim, ao utilizarmos os conceitos de regime urbano e regulação urbana neste trabalho, pretendemos articular as análises de estruturação intra-urbana com as variáveis locacionais econômicas em relação aos momentos destacados da história de Natal. Pois, como afirma Abramo (1995), a análise da regulação urbana, articulada a um regime urbano particular, permitiria a formulação teórica dos mecanismos econômicos e institucionais que tornariam possível a reproduzibilidade desse regime. Veremos adiante, de que forma esses conceitos poderão contribuir para a compreensão dos fenômenos que se observam ao longo da história de Natal e, em especial, nos dois períodos destacados.

### **A cidade ao longo do rio – a natal portuária**

A Cidade de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, está localizada na região Nordeste do Brasil no ponto do continente Sul-americano mais próximo dos continentes Africano e Europeu (fig. 1). Sua posição geográfica estratégica garantiu que a cidade fosse fundada ainda em 1599, após a construção de uma fortaleza (a Fortaleza dos Reis Magos) destinada à proteção da costa litorânea brasileira. Mas, por não apresentar atrativos econômicos para os colonizadores portugueses, Natal permaneceu reduzida a poucas edificações, algumas praças, igrejas e ruas sem calçamento até o século XIX, com seus primeiros bairros (Cidade Alta, Ribeira

e Rocas) localizadas na margem sul do rio Potengi.<sup>2</sup> Só a partir de meados do século XIX a cidade começaria a desenvolver a sua economia, com ênfase na atividade comercial. Nesse período, o bairro da Ribeira começa a se destacar com seu pequeno comércio, passando a abrigar, junto a armazéns para produtos de exportação vindos do interior do estado, a construção do cais daquele que viria a ser o principal porto de Natal.

A história do desenvolvimento da cidade de Natal e do crescimento da Ribeira como centro comercial, está estreitamente associada à evolução das atividades portuárias ao longo do rio Potengi. Segundo Itamar de Souza (2001), apesar das dificuldades existentes, o rio Potengi sempre serviu de porto para a cidade, tendo sido por muito tempo a única via de intercâmbio de Natal com o interior do estado e com o resto do Brasil e do mundo. Anelino Silva (1995) afirma que em fins de 1818 a cidade de Natal começou a servir de entreposto comercial, mesmo que nesse período o porto ainda não possuísse condições adequadas de infra-estrutura. Embora precárias, as instalações existentes permitiam o escoamento da produção local, contribuindo para que a cidade, gradativamente, se consolidasse dentro da então província do Rio Grande do Norte como principal entreposto de produtos agrícolas para exportação, assim como de distribuição dos produtos importados. Assim, a ampliação do povoamento de Natal decorreu em grande parte do desenvolvimento do setor comercial; foram surgindo povoações nas vias de escoamento das mercadorias procedentes do interior para o porto que serviam de apoio aos mercadores que se dirigiam ao centro comercial.

A importância do porto na economia da província era expressiva a ponto de sua localização tornar-se determinante na definição da capital. Assim, o isolamento da cidade de Natal em relação às regiões produtivas da província (concentradas no interior) tornou-se motivo para cogitar-se por várias vezes a mudança da capital. Wagner Rodrigues (2003) afirma que, apesar de o porto de Natal não reservar naquela época as condições ideais para

ser a porta de entrada e saída do comércio da província, era o melhor que havia em todo o litoral do Rio Grande do Norte, tendo sido determinante para a escolha e a permanência de Natal como cabeça da movimentação comercial do século XIX. Mais tarde, a melhor adaptação do porto da Ribeira aos novos fluxos de comércio e às novas tecnologias de navegação iria contribuir para a sua valorização.

Da década de 1830 ao início da década de 1870, várias obras foram realizadas visando à afirmação de Natal como centro comercial da província, utilizando o rio Potengi como artéria principal dos fluxos mercantis vindos das zonas produtivas do interior (RODRIGUES, 2003). Mas até a década de 1840 não havia um plano geral para a solução dos problemas de acesso ao Porto de Natal e do isolamento quase completo da capital dos principais centros produtores da província. Segundo Souza (2001), a construção de uma estrutura física adequada para o Porto de Natal já era reivindicada pelos senhores de engenho do estado desde a segunda metade do século XIX. Nesse período, o Rio Grande do Norte vivia uma fase de expansão da produção açucareira, necessitando-se do desenvolvimento do sistema de transportes para que essa produção pudesse ser escoada. Exigia-se, portanto, do Poder Central a implantação de ferrovias e a execução de obras no porto que viabilizassem o seu acesso. Porém, durante um longo período, pouco se fez para melhorar essa situação, e enquanto isso, o comércio da província mantinha-se na dependência absoluta do Porto de Pernambuco (fig. 2), pagando-se altas taxas tanto para importar quanto para exportar.

Mas, apesar das dificuldades com a instalação do porto, o bairro da Ribeira apresentava nesse período crescimento acelerado. O escoamento dos principais produtos agrícolas do estado (açúcar e algodão) para o Porto de Natal, determinaria o crescimento da Ribeira como bairro comercial, com a instalação de armazéns e lojas próximo ao rio. Em 1850 foram construídos diversos prédios na rua do Comércio (atual rua Chile), e em 1869, o cais 10 de junho (atual Tavares de Lira). No ano seguinte, Pedro de Barros Cavalcanti transferiu a sede da

Administração Provincial da Rua da Conceição, na Cidade Alta, para um sobrado na Rua do Comércio, na Ribeira (onde permaneceu até 1902). Além disso, a construção da Estrada de Ferro Natal – Nova Cruz em 1883, tornou possível drenar a produção canavieira do sul da província diretamente para o porto da Capital.

Mas, foi apenas com o advento do regime republicano em 1889, que a construção do futuro Porto de Natal passou a se tornar realidade. Em 1890 o então ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas encarregou o engenheiro Affonso Henrique de Sousa Gomes, funcionário do Porto de Pernambuco, de estudar a situação do porto de Natal e recomendar soluções (SOUZA, 2001). Para dar início às obras, o Governo da República organizou, em 1893, a Comissão de Obras do Porto de Natal, que, da data de sua fundação até o ano de 1903, realizou várias intervenções no porto, para permitir o acesso de navios maiores; e, para facilitar a circulação de pessoas e mercadorias, abriu e pavimentou duas avenidas internas (SOUZA, 2001). De acordo com Silvano Antas (1997) a instalação da Comissão de Obras do Porto conferiu à Ribeira e bairros vizinhos, um relevante crescimento, com o aumento do seu povoamento e a construção de várias casas. Em 1905, o bairro foi o primeiro a receber iluminação pública, tendo sido instaladas, posteriormente, hotéis, casas comerciais, clubes de dança e o primeiro cinema, em 1911.

No dia 21 de outubro de 1932, o Porto de Natal foi oficialmente criado a partir do decreto nº 21.995, expedido pelo então chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, Getúlio Vargas (QUEIROZ, 2001). Segundo Silvano Antas (1997), com a inauguração do Porto, a vida comercial de Natal sofre um dinamismo maior com a construção de armazéns na área comercial da Ribeira, com o aparelhamento do porto, os transportes marítimos e ferroviários e com a chegada dos elementos básicos que compõem a infra-estrutura urbana da cidade: bancos, lojas comerciais, vias de acesso urbano, etc. (fig. 3) Com o crescimento das atividades portuárias, a cidade

passou a incrementar suas atividades econômicas, intermediando transações comerciais e fazendo o escoamento das mercadorias que eram produzidas no estado (ANTAS, 1997).

O bairro da Ribeira teve um novo período áureo nos anos 1940's, quando era núcleo do comércio de Natal, passando a atrair outras atividades públicas e privadas. Nessa década, a cidade teve seu dinamismo econômico incrementado, principalmente devido à instalação de uma base aérea norte-americana no município vizinho de Parnamirim, durante a II Guerra Mundial. Nesse período cresceram as atividades comerciais e a cidade adquiriu relevância no cenário nacional e internacional. Um grande evento que ilustra essa fase foi o encontro, em 1943, dos presidentes Getúlio Vargas, do Brasil, e Franklin D. Roosevelt, dos Estados Unidos, que se reuniram em Natal a bordo de um navio no rio Potengi para acertarem o envio de tropas brasileiras para a Europa, a fim de lutarem contra as forças do Eixo.

Após a II Guerra Mundial, porém, o Porto de Natal começou a entrar em crise, agravando o problema dos transportes marítimos. Souza (2001) explica que após a II Guerra, o canal de acesso não foi mais dragado e, por isso, muita areia acumulou-se em seu leito. Com a impossibilidade de acesso à barra de embarcações de calado superior a 20 pés, muitos navios deixaram de aportar em Natal. Esta situação acarretou sérios prejuízos para a economia do estado, pois reduziu a exportação dos produtos e encareceu a importação das mercadorias (SOUZA, 2001).

Em dezembro de 1954, Café Filho, então presidente da República, visando colaborar com o melhoramento da situação de seu estado natal, firmou contrato com a empresa carioca 'Pedreiras Reunidas Ltda' para fazer a total desobstrução da entrada do rio e o calçamento das áreas próximas ao porto num total de 18 mil metros quadrados, tendo sido grande parte destas obras concluídas em maio de 1956 (SOUZA, 2001). Essas intervenções contribuíram para uma retomada do desenvolvimento do Porto de Natal por um determinado período, mas, após



alguns anos, durante a década de 1960, o Porto voltaria a viver momentos de crise, devido tanto a problemas de entupimento no canal de acesso, como à implantação de uma política nacional de portos que desfavorecia Natal. Gradativamente os grandes navios foram abandonando o Porto de Natal, e os exportadores do Rio Grande do Norte, a fim de evitar maiores prejuízos, passaram a enviar seus produtos para os portos de Recife, no estado de Pernambuco, de Cabedelo, na Paraíba, e de Fortaleza, no Ceará. (fig. 2)

Os últimos anos do século XX assistiram a um processo de decadência gradativa do bairro da Ribeira, que aos poucos foi perdendo seu papel de centralidade urbana. Esse processo foi agravado ainda mais pela transferência da rodoviária municipal para o bairro de Cidade da Esperança, na década de 1980. E, apesar dos esforços realizados nos anos 1990 para revitalizar o bairro, por meio do desenvolvimento cultural e de melhorias urbanas, a Ribeira não tem contado com investimentos expressivos do poder público e ainda hoje, não logrou recuperar o dinamismo que perdera.

### **A cidade voltada para o mar – a natal do turismo**

O deslocamento do núcleo funcional da cidade de Natal em direção ao eixo sul foi se dando de forma gradativa a partir da década de 1940, quando a cidade começa a se desenvolver mais intensamente e começam a ser ocupados os bairros planejados de Tiro e Petrópolis. Desse período em diante, a cidade passa a se expandir para além do núcleo de formação inicial, localizado às margens do rio Potengi, em direção às regiões norte, oeste e sul. (fig. 4) A profusão de loteamentos particulares destinados às classes média e alta em direção à região sul, entre as décadas de 1940 e 1970, determinaria o eixo principal de expansão da cidade, que perdura até hoje, bem como a tipologia de ocupação que caracterizaria essa região (FERREIRA, 2000). Nas décadas seguintes foram criados conjuntos habitacionais na periferia da cidade, e aos poucos, importantes equipamentos e atividades

começaram a se deslocar da Ribeira para outros bairros, contribuindo para o processo de crescente abandono da área central.

A região sul da cidade passou a ser ocupada com mais intensidade, principalmente a partir da década de 1970, quando foram construídos os conjuntos habitacionais de Ponta Negra e Alagamar no bairro de Ponta Negra, antes resumido a uma vila de pescadores e residências de veraneio (de uma elite abastada). Marcado por uma ocupação heterogênea desde suas origens, o bairro de Ponta Negra, que pode ser dividido em vila (de moradia pobre), conjunto habitacional (de classe média) e loteamentos particulares (voltados para a classe alta), permaneceu predominantemente residencial e "horizontal" até a década de 1990, a partir da qual começou a passar por um intenso processo de transformação urbana.

Nos anos de 1980, quando a economia do turismo começou a aumentar sua importância na cidade de Natal, os bairros localizados próximos à orla marítima e em especial o bairro de Ponta Negra (onde está situado o principal "cartão-postal" da cidade) passam a ganhar valorização no mercado imobiliário, tornando-se alvo de seguidos investimentos públicos e privados. Nesse período, o Rio Grande do Norte incorporou-se ao Programa para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR-NE, tendo o Governo Estadual passado a investir maciçamente na atividade turística. Atualmente, o turismo é tido como uma das principais atividades econômicas do estado, com a maioria de seus equipamentos concentrados na capital, Natal. No ranking nacional, o Rio Grande do Norte apresentava-se, em 2001, como o 10º estado que recebia o maior número de fluxos turísticos domésticos e Natal despontava como a 5ª cidade de maior fluxo turístico do país (FONSECA, 2005).

Apontado como uma das atividades econômicas que mais crescem no mundo, o turismo tomou-se uma importante fonte geradora de emprego e renda para diversas cidades. E, se a praia desponta como a intenção número um dos turistas em todo o mundo, é exatamente esse produto que Natal mais tem a oferecer. Com

seus 8 km de praias de águas mornas o ano inteiro, uma estimativa de 300 dias de sol por ano e uma temperatura média de 26°C atenuada pela brisa marítima de Sudeste, Natal despontou no mercado do turismo como a "Cidade do Sol".

Algumas intervenções do Poder Público foram decisivas para a aceleração desse processo. Entre elas, destaca-se a implantação do projeto turístico Parque das Dunas / Via Costeira pelo Governo Estadual, no âmbito do Plano Urbano Turístico, da Secretaria Estadual de Planejamento – SEPLAN, na segunda metade dos anos 1980 (FONSECA, 2005). O projeto abrangia a instalação de equipamentos turísticos ao longo de uma larga avenida que liga os bairros centrais ao bairro de Ponta Negra ladeada pelo mar ao leste e a oeste pelo Parque das Dunas (maior reserva de área verde do município e segundo maior parque urbano do Brasil). Considerado marco do desenvolvimento do turismo em Natal, o projeto Parque das Dunas / Via Costeira representa o início da consolidação da economia turística no estado.

Ainda na década de 1980, desenvolveu-se o Projeto Rota do Sol (inserido no PRODETUR-NE), que tinha como meta principal montar uma infra-estrutura para o empreendimento do turismo no estado, buscando consolidar um pólo turístico litorâneo (SILVA; GOMES, 2001); o que contribuiu para que Natal aumentasse sua notoriedade no turismo regional e nacional. Em 1999, os governos estadual e municipal investiram alto em obras de infra-estrutura, como a ampliação do aeroporto internacional Augusto Severo e a construção do Complexo Viário do Quarto Centenário (composto de três viadutos e dois túneis, localizado no eixo que liga o centro da cidade à Zona Sul).

Silva e Gomes (2001) colocam que como o turismo privilegiou as áreas praias, foram os bairros litorâneos de Natal que receberam os maiores incentivos públicos e privados. Desses bairros, Ponta Negra, aparenta ser o local onde os investimentos relacionados ao turismo estão mais presentes, com reflexos espaciais marcantes. Mais recentemente, a construção de um shopping na entrada do bairro e de um conjunto de

edifícios nas proximidades funcionou como importante alavanca ao desenvolvimento de comércios e serviços nos arredores, iniciando-se assim, seqüenciadas modificações na tipologia urbana.

O ano de 2000 marcaria a verdadeira "arrancada" desse processo, a partir de ações do Poder Público que consolidariam a valorização do bairro. Neste ano foi executado o projeto Orla de Ponta Negra, do qual faz parte a construção de um calçadão na orla marítima com 3 quilômetros de extensão e a substituição de antigas barracas de praia por quiosques de fibra de vidro. Com as obras na orla de Ponta Negra, a área passou a atrair novas atividades voltadas para o turismo e em pouco tempo tinha-se um cenário completamente diferente daquele que havia caracterizado o local por algumas décadas.

Além disso, foram realizadas obras de saneamento no bairro, que permitiram que o limite de adensamento estabelecido na legislação municipal fosse elevado. Aprovou-se em 2000 a Lei Complementar nº 027, que criou a Zona Adensável de Ponta Negra, estabelecendo novos padrões de densidade e aproveitamento. O bairro saiu de uma Zona de Adensamento Básico (densidade de 225 hab/ha e coeficiente de aproveitamento de 1,8), passando a dispor de maiores parâmetros de ocupação (densidade de 350 hab/ha e coeficiente de aproveitamento máximo de 3,5). Desde então, houve um grande incremento na construção civil e no mercado imobiliário na área, com a proliferação de obras de edifícios verticais, dos quais muitos são destinados a compradores estrangeiros.<sup>3</sup> A introdução de um público consumidor estrangeiro nesse mercado, por sua vez, contribuiu para a elevação dos valores de venda de imóveis no bairro de Ponta Negra: enquanto há 12 anos, podia-se comprar um terreno de 1.000 m<sup>2</sup> por US\$ 50.000, hoje um terreno com esta mesma área chega a valer US\$ 1 milhão, ou seja, 20 vezes mais.<sup>4</sup> (Jornal Tribuna do Norte, nov/2005).

Atualmente, o Rio Grande do Norte é um dos pólos turísticos mais procurados do Brasil e Natal já aparece como um dos principais destinos



turísticas do nordeste brasileiro. Em 1996, o fluxo de turistas no estado foi de 583 mil pessoas, entre nacionais e estrangeiros. Esse número alcançou a marca de 1,1 milhão de visitantes no ano 2000, sendo Natal o principal destino (dados do site [www.cabugi.com](http://www.cabugi.com)). Estudos da Secretaria de Turismo do Rio Grande do Norte (SETUR) revelam alguns impactos do setor na economia do estado: segundo dados comparativos, de janeiro a agosto de 2004 foram arrecadados R\$ 207.461.000 com o setor de turismo, valor inferior apenas ao segmento do petróleo, com R\$ 233.703.832. Ainda segundo a SETUR, o turismo supera também a arrecadação da exportação do camarão (R\$ 55.887.145) e de frutas tropicais (R\$ 27.529.805). Na geração de tributos, os vôos charteres geraram arrecadação de US\$ 2.900.000 e o setor hoteleiro pagou de ICMS R\$ 7.750.00 em energia elétrica e R\$ 2.109.375 em telefonia (Jornal Diário de Natal, dez/2004).

Pesquisa recentemente realizada pela Associação Brasileira de Agências de Viagens –ABAV– junto às principais agências associadas revela que Natal está sendo o segundo destino turístico nacional mais procurado da alta temporada de 2005, ficando atrás somente de Fortaleza. A indústria do turismo representa hoje para o município a principal fonte de incremento de sua economia, sendo o bairro de Ponta Negra um dos grandes pólos de desenvolvimento dessa atividade. Recentemente incluído no roteiro nacional e internacional, o turismo em Natal tem se configurado em grande potencial econômico, movimentando bastante o mercado de trabalho nas áreas de maior atração. Natal conta hoje com aproximadamente 24 mil leitos, em 12 mil apartamentos, distribuídos em cerca de 200 hotéis, apart hotéis, chalés, flats, pousadas e albergues (Jornal Diário de Natal, dez/2004).

O crescimento dessa atividade impulsionou ainda mais a transformação da cidade e, em especial, do bairro de Ponta Negra. Na faixa da orla (ocupada de início pelos loteamentos particulares), foram surgindo inúmeros hotéis, bares, pousadas, restaurantes, boates e diversos serviços de atendimento ao turismo. (figs. 5 e 6) Na área do conjunto, novas instalações comerciais e de

serviços passaram a substituir uma quantidade expressiva de residências. E na antiga vila de pescadores, inúmeros condomínios residenciais horizontais e verticais começam a ocupar o lugar antes restrito a moradias pobres. Essas intervenções do mercado imobiliário possuem em comum o público-alvo consumidor, que se caracteriza pelo alto poder aquisitivo e pelo predomínio de estrangeiros (ou não natalenses), colocando a heterogeneidade da ocupação de Ponta Negra em um considerável processo de declínio.

A implantação de novas obras vem contribuindo ainda mais para a valorização de Ponta Negra; como é o caso da construção de um segundo calçadão, agora ao longo da rua de acesso ao bairro (Avenida Eng.º Roberto Freire), que passou a atrair pessoas caminhando e exercitando-se nas manhãs e tardes. O shopping ampliou suas instalações recentemente, adquirindo inclusive salas de cinema, e um outro shopping, exclusivo de lojas de artesanato voltado principalmente para turistas, foi inaugurado ao lado do primeiro, logo seguido pela instalação de diversos barzinhos na sua proximidade.

Além disso, existem outros projetos públicos voltados para a área sendo discutidos. Dentre eles, uma proposta para a área *non-aedificandi* de Ponta Negra (uma faixa próxima à orla marítima, sobre a qual a legislação urbanística proíbe qualquer edificação, com o objetivo de preservar a visualização da praia). A proposta em discussão, apresentada pela Prefeitura de Natal, por meio da Secretaria Especial de Meio Ambiente e Urbanismo – SEMURB, objetiva permitir o surgimento de novos empreendimentos que respaldem a vocação turística da área, com intervenções que mantenham a proteção cênico-paisagística. A proposta inclui uma revisão da Lei 3.607/1987 que criou a área *non-aedificandi* de Ponta Negra, indicando um zoneamento para a área, em função do qual seriam estabelecidos parâmetros construtivos que permitissem o seu aproveitamento sem impedir a visualização da praia (densidade de 122 hab/ha, coeficiente de aproveitamento de 1,2 e gabarito máximo de 4m).

E enquanto toda essa atenção é focada sobre Ponta Negra, os projetos visando incentivar a revitalização e requalificação dos bairros centrais são deixados de lado, evidenciando a falta de interesse do poder público em executá-los. Entre os projetos para o bairro da Ribeira que estão "engavetados", podemos citar: Projeto Ribeira, Programa Rehabitar, Largo do Teatro (urbanização da praça Augusto Severo), Ampliação e Recuperação do Porto, Terminal Marítimo de Passageiros, Museu da Rampa, Urbanização da Favela Maruim, entre outros.

### A lógica indutora de valorização

Utilizando os conceitos propostos por Pedro Abramo (1995) para analisar as transformações urbanas ocorridas em Natal nos dois momentos destacados, veremos que existe uma lógica de vinculação entre as atividades econômicas dominantes em cada época e a configuração de espacialidades estratégicas específicas. Mas, antes de falarmos sobre a relação entre processos econômicos e funcionalidade urbana em Natal, esclareceremos um pouco da condição econômica da cidade no contexto mundial.

### As trajetórias urbanas de Natal

Não podemos deixar de considerar que a conjuntura apresentada, analisada na perspectiva da micro-escala, articula-se com os movimentos econômicos, sociais, políticos e culturais que se desenrolam nas macro-escalas nacional e mundial. Embora essa não seja a ênfase deste trabalho, lembramos que todos esses movimentos possuem expressiva influência na condução das transformações ocorridas no nível local. Estas respondem, de certo modo, aos processos desencadeados em nível nacional, que por sua vez, alinham-se com os processos mundiais.

Considerando que o regime de acumulação fordista configura-se em uma etapa da historicidade capitalista verificada nos países desenvolvidos, é importante destacar que este "regime" não se apresenta da mesma forma nos países de desenvolvimento periférico, como é o caso do Brasil. Assim, para aplicarmos à

realidade desses países o esquema de análise proposto para os Estados Unidos, é preciso reconhecer a singularidade do contexto local. Dessa forma, quando falamos da análise entre a economia e o urbano no caso de Natal, não estamos nos referindo às mesmas fases do desenvolvimento capitalista referidas pelos autores regulacionistas, mas às características particulares que cada regime de acumulação adquire na esfera local; ou ao que Abramo (1995) denomina de "trajetórias urbanas".

No período fordista, quando a economia mundial estava centrada na produção industrial, o Brasil exercia um papel periférico, muito mais ligado à exportação de matérias-primas e ao consumo de industrializados vindos dos países desenvolvidos. E nesse contexto nacional, a cidade de Natal nunca desempenhou um papel central, estando sua economia circunscrita basicamente à escala regional. Assim, durante o período que se denomina de acumulação fordista, Natal apresentava-se como um pequeno centro de distribuição de mercadorias, através do qual se exportavam produtos agrícolas e importavam-se industrializados, numa área de abrangência próxima da escala estadual. Podemos dizer, então, que durante o primeiro período que destacamos da história natalense o "regime de acumulação" da cidade baseava-se na distribuição comercial, a qual era extremamente dependente da atividade portuária. Essa seria a "trajetória urbana" específica de Natal durante o regime fordista, estando sua "funcionalidade urbana" a ela vinculada. Por isso a importância e a atenção dada ao desenvolvimento do porto naquele período.

Na atual fase do desenvolvimento capitalista,<sup>5</sup> denominada por David Harvey (1992) de "acumulação flexível", assiste-se a uma perda de relevância do setor produtivo na economia mundial em relação ao crescimento das atividades de serviço e das transações financeiras. Nesse contexto, temos a emergência de uma economia global na qual estão efetivamente incluídas apenas as grandes potências mundiais, com destaque para a tríade formada por Estados Unidos, Europa e Japão (CASTELLS, 1999). Mais uma vez, o Brasil, junto aos demais países

em desenvolvimento, ocupa uma posição periférica, tendo apenas algumas de suas cidades, como São Paulo e Rio de Janeiro, destacado-se em nível mundial. Além desses pólos urbanos, conhecidos por cidades globais (SASSEN, 1998), existem ainda os pólos de influência e integração regionais, entre os quais podemos situar a cidade de Recife, no estado de Pernambuco, como pólo regional mais próximo a Natal.

A posição da cidade de Natal nesse contexto, pois, é ainda mais periférica, já que, por não estar inserida na rede principal que controla a economia global, fica excluída dessa nova dinâmica econômica, precisando, muitas vezes, subordinar-se às redes urbanas regionais.<sup>6</sup> O investimento dos gestores públicos no setor turístico nas últimas décadas aparece, nesse sentido, como uma forma de inserir a cidade no mercado mundial, por meio da divulgação de seus atrativos naturais. Por isso, essa atividade passou a desempenhar uma função estratégica e de grande importância na economia local, conformando-se na nova "trajetória urbana" de Natal, dentro do regime de acumulação flexível.

Assim, temos, para cada um dos períodos estudados, formas distintas de desenvolvimento econômico, que caracterizam as trajetórias urbanas destacadas em Natal: no primeiro período, a função de entreposto comercial e, no segundo, a priorização do setor turístico.

### Regimes urbanos e modos de regulação urbana em Natal

Do percurso histórico exposto acima, é possível perceber que o Porto de Natal se manteve por muito tempo em uma posição de grande importância na economia do estado, da cidade e no desenvolvimento das atividades no bairro da Ribeira. Sua implantação e a melhoria de sua estrutura física foram reivindicadas por muito tempo pelos produtores agrícolas do estado, tendo representado um fator decisivo para o crescimento e consolidação do bairro da Ribeira como núcleo dinâmico da cidade. O final do século XX, no entanto, é marcado por uma

transferência dos interesses econômicos para a atividade turística, desenvolvida principalmente na região praieira ao longo do Oceano Atlântico. A partir de então, ganham destaque na cidade os bairros localizados próximo ao mar, com ênfase sobre Ponta Negra, onde são instalados equipamentos de hotelaria, serviços e lazer.

No momento em que Natal se impõe na economia estadual como a cidade portuária que irá distribuir a produção agrícola para o comércio exterior e concentrar a importação e oferta de bens desse comércio, controlando sua distribuição para o interior do estado, a cidade volta-se para o rio Potengi, e o bairro da Ribeira, com seu porto, ganha evidência, concentrando as edificações mais imponentes e os usos mais importantes da época. Nesse período teríamos um "regime urbano" caracterizado pela constituição de uma centralidade localizada nas proximidades do rio Potengi. Como a dinâmica econômica da cidade estava centrada no desenvolvimento de atividades comerciais, para as quais era imprescindível haver um sistema eficiente de distribuição de mercadorias, a "funcionalidade urbana" deste período está associada à capacidade de intermediação, de comunicação (via transporte) com as áreas de produção e de consumo. Como essa comunicação era feita pelo rio Potengi, tendo o porto como equipamento fundamental para o funcionamento da cidade, os "critérios locacionais" privilegiavam a proximidade do rio e do porto. Nesse momento, o Estado exerce função decisiva como promotor do desenvolvimento urbano (abertura de vias, saneamento e melhoria de espaços públicos), voltando a sua atenção para as grandes obras ligadas ao porto (dragagem do rio Potengi, construção das instalações portuárias, melhorias nas vias de acesso, etc.). Responde, assim, às reivindicações da elite capitalista da época: as oligarquias agro-exportadoras.

O "regime urbano" característico desse primeiro período era marcado pela concentração de atividades, predominantemente comerciais e institucionais, conformando uma centralidade urbana nas margens do rio Potengi. A "regulação urbana" desse período era controlada em gran-



de parte pelas ações do Estado, o qual, por meio das intervenções realizadas, propiciou o incentivo à instalação dessa centralidade. Nesse contexto, estaria caracterizada uma "regulação urbana concorrencial", na qual a conformação primária da "Divisão Econômico-Social do Espaço" – DESE –, marcada pela contraposição centro-periferia, exercia influência decisiva. Seria uma regulação controlada pelo que Lipietz (1974, apud ABRAMO, 1995) denomina de "tributo diferencial exógeno", isto é, aquele definido por uma DESE dada, que é herdada historicamente e coordenada pela ação do Estado.

Já no período mais recente (do final do século XX aos dias atuais), em que a dinâmica econômica está predominantemente centrada na atividade turística, a "funcionalidade urbana" decorre da oferta de espaços de atratividade para o turista, com destaque para as praias. Nos últimos anos, após o turismo ter se tornado o principal setor econômico do município, controlando grande parte dos investimentos privados nele alocados e projetando o nome da cidade nacional e internacionalmente, as áreas litorâneas ganharam destaque, e em especial, a orla marítima sul (Via Costeira e Ponta Negra), passando a configurarem-se nas áreas de maior valorização para o mercado imobiliário local. Os "critérios locacionais" adotados são a proximidade do mar e a disponibilidade de espaços de atendimento ao turismo. É nesse sistema de desenvolvimento econômico que Ponta Negra se destaca como área de investimento de função estratégica na cidade. É lá que está sendo concentrada a maior quantidade de investimentos privados e públicos, tendo o respaldo, ainda, de uma legislação urbanística condescendente com essa valorização por permitir na área um dos maiores índices de adensamento do município.

O novo "regime urbano" da cidade seria, então, caracterizado pela valorização de áreas litorâneas para a alocação de equipamentos turísticos, esboçando a correspondente "regulação urbana" apoiada predominantemente sobre uma produção monopolista do espaço, o que definiria uma "regulação monopolista". A valorização do

bairro de Ponta Negra se dá muito mais em função de um ambiente de especulação gerado pelo mercado imobiliário, a partir de investimentos iniciais (shopping, condomínio residencial, pequenos estabelecimentos), que iriam futuramente induzir o surgimento de outros, do que em função da DESE herdada. Estabeleceu-se uma "convenção urbana" sobre uma provável valorização de Ponta Negra: mesmo estando na "periferia" da cidade, distante do núcleo central, Ponta Negra passa a atrair grande parcela de investimentos. Essa ação coordenada do setor privado foi, ainda, respaldada pelo Estado que, por meio das intervenções realizadas e das adequações na legislação urbanística aos interesses do mercado, ratificou a constituição de uma nova DESE na qual Ponta Negra aparece como área de valorização.

Nesse momento, em que o poder econômico local não é mais dominado pelos produtores agrícolas, mas sim pelos empresários hoteleiros e da construção civil, o Estado passa a atender aos interesses dessa nova classe dominante, dando continuidade à mesma lógica de atuação de outrora. Reforça essa conclusão o fato de as reivindicações dos exportadores agrícolas quanto à melhoria da estrutura portuária local não serem mais atendidas (os projetos existentes para a área portuária não têm perspectiva de serem executados), já que estes não representam mais os interesses dominantes nos dias de hoje. Em função disso, cresce o descaso em relação à degradação dos bairros centrais e às áreas que margeiam o rio Potengi, aumentando a disparidade entre os territórios "estratégicos" e as demais áreas.

Se antes importava o comércio com o exterior, tinha-se na rio uma área de valorização, ao longo da qual estavam instalados os equipamentos mais importantes da cidade. Se hoje vivemos em função do turismo praieiro, é para as praias que irão se voltar todos os nossos olhares; é lá que se concentram os investimentos, e o rio... não importa mais. Na verdade, parece se tratar de uma mesma lógica de investimento: privilegiar espaços de rentabilidade econômica. E a quem interessa isso? Certamente não é todo o conjunto da população que se beneficia, mas

principalmente os setores dominantes do capital privado.

Assim, ao investigarmos a lógica de vinculação entre as atividades econômicas dominantes e o desenvolvimento urbano da cidade de Natal que conduziu à priorização da orla fluvial da cidade em um determinado momento histórico e da orla marítima em outro, perceberemos a existência de um fator em comum que justificaria essa vinculação: a confluência entre os interesses dominantes do capital privado e a ação do Estado (esferas administrativas local, estadual ou federal) na ratificação desses interesses, por meio de vários mecanismos de regulação (legislação urbanística, investimentos em infra-estrutura, melhorias urbanas, etc.).

Queremos dizer com isso que, o que leva a cidade de Natal a desenvolver-se em torno de territórios privilegiados ao longo de determinados períodos históricos é a convergência de interesses do capital privado sobre esses territórios (conformando uma convenção urbana), respaldada pela atuação estratégica do Estado sobre esses mesmos territórios (ratificando a ação do capital privado). Não podemos excluir, no entanto, a parcela de responsabilidade da população consumidora na consolidação desse processo, que se dá na medida em que a demanda de consumo imobiliário responde à nova estruturação oferecida pelo mercado. Certamente, sem consumidores não haveria negócios. Mas, sabemos também que dentro da totalidade da população da cidade, apenas uma pequena parcela pode ser enquadrada como consumidora desse tipo de espacialidade construída, que exige um elevado poder aquisitivo, estando os demais completamente excluídos do processo. Trata-se, pois, de um modelo de regulação urbana conduzido de acordo com os interesses da minoria, que detém o poder de atuar sobre a urbanização e de coordenar os mecanismos de controle da sua reprodutibilidade. Ou seja, um processo destituído de controle social, sem o qual o futuro da cidade é colocado a mercê do embate de interesses em jogo.

### Agradecimentos

A autora agradece à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES –, pelo apoio financeiro sob forma de bolsa de mestrado, e às professoras Angela Lúcia Ferreira, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, e Norma Lacerda, da Universidade Federal de Pernambuco, pelas orientações em torno deste trabalho.

### Notas e referencias bibliográficas

<sup>1</sup> Hipótese associada à "Escola Francesa da Regulação".

<sup>2</sup> Principal rio que banha a cidade, cuja localização pode ser vista na figura 04.

<sup>3</sup> Reportagens recentemente veiculadas nos principais jornais da cidade anunciavam que cerca de 80% dos negócios imobiliários realizados em Ponta Negra envolvem compradores estrangeiros.

<sup>4</sup> Estimativas mais ousadas apontam para uma valorização de até 50 vezes sobre o valor do terreno.

<sup>5</sup> Não existe consenso se essa nova fase do capitalismo configura-se em um novo regime de acumulação ou se seria apenas uma nova feição do regime fordista (ABRAMO, 1995; HARVEY, 1992).

<sup>6</sup> A idéia de redes de articulação econômica é defendida por Manuel Castells (1999).

ABRAMO, Pedro (1995). *A regulação urbana e o regime urbano: a estrutura urbana, sua reprodutibilidade e o capital*. Porto Alegre, Ensaio FEE, p.: 510-555.

ANTAS, Silvano Barbosa Bezerra (1997). *Porto de Natal: estrutura, operacionalidade e viabilidade econômica*. Natal, UFRN/CCHILA [Monografia de Graduação em Geografia].

CASTELLS, Manuel (1999). *A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo, Paz e Terra.

HARVEY, David (1992). *Condição pós-moderna*. São Paulo, Edições Loyola.

FERREIRA, Angela Lúcia (2000). "Producción del suelo y propiedad: las parcelaciones en el caso de Natal – Brasil (1946-1990)". *Scripta Nova (Revista*

Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais], Universidad de Barcelona, nº 68.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes (2005). *Espaço, políticas de turismo e competitividade*. Natal, EDUFRN – Editora da UFRN.

QUEIROZ, Ítalo França de (2001). *O desempenho do Porto de Natal no período de 1995 a 2000*. Natal, UFRN [Monografia de Graduação em Ciências Econômicas].

RODRIGUES, Wagner da Nascimento (2003). *Potengi: Fluxos do Rio Solgado no século XIX*. Natal, Sebo Vermelho.

SASSEN, Saskia (1998). *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel.

SILVA, Anelino Francisco da (1995). *Natal e Recife: portos em busca de identificação econômica na região*. Natal, UFRN/CCHILA.

SILVA, Maria José Ramos da; GOMES, Rita de Cássia da Conceição (2001). "Migração, crescimento econômico e qualidade de vida em Natal/RN". *Scripta Nova [Revista Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais]*, Universidad de Barcelona, nº 94 (68).

SOUZA, Itamar de (2001). *A vida do Porto de Natal*. Natal, Projeto Ler. [Fascículo 8 da coleção Nova História de Natal].





Fig. 1. Localização de Natal. Fonte: [www.pipocasablanca.com.br](http://www.pipocasablanca.com.br).



Fig. 2. Localização de Natal no Nordeste. Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento.



Fig. 3. A cidade ao longo do rio (s/ data). Fonte: CD Natal 400 anos.

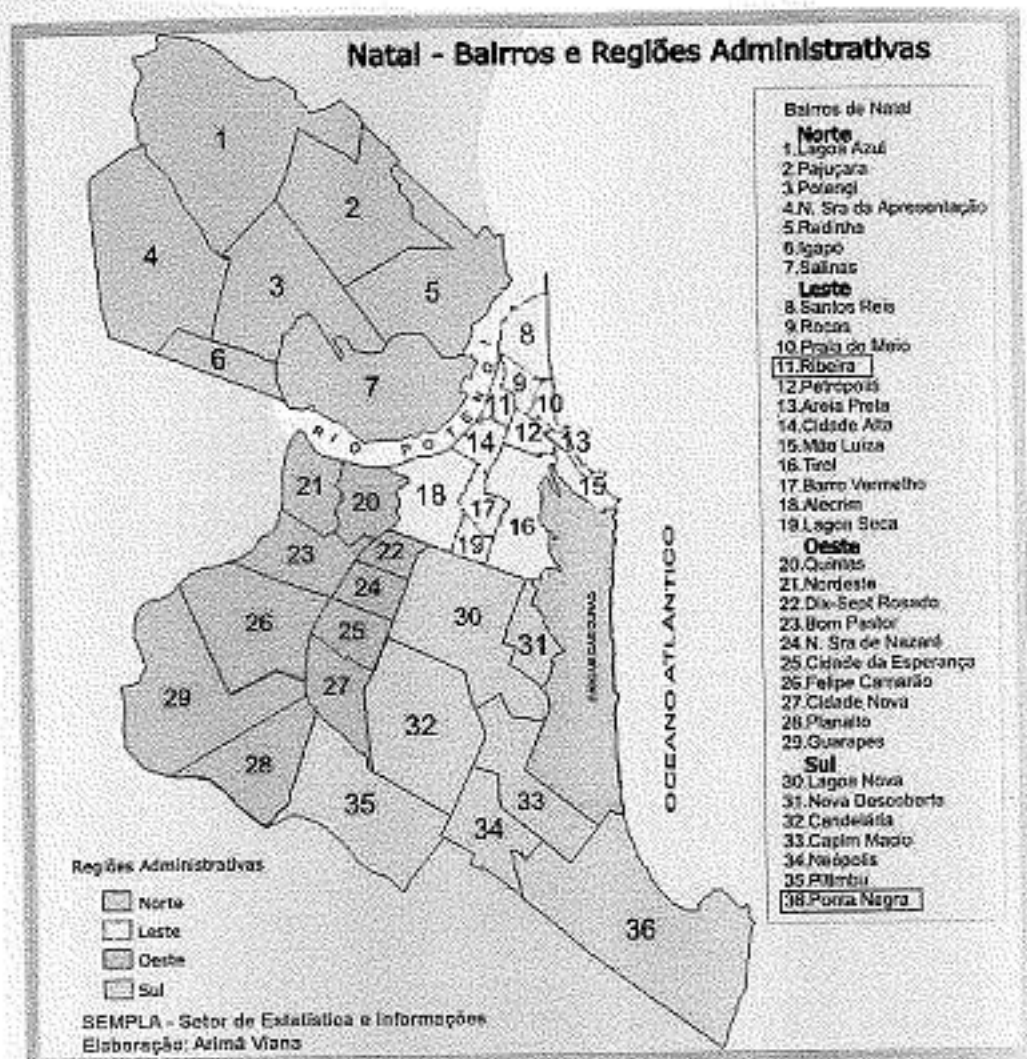


Fig. 4. Divisão do Município de Natal por bairros (destaque para Ribeira-11 e Ponta Negra-36). Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA.



Fig. 5. Novo cenário da orla de Ponta Negra. Fonte: Acervo próprio.



Fig. 6. Hotel na orla de Ponta Negra. Fonte: [www.visualgraiachotel.com.br](http://www.visualgraiachotel.com.br)