



Mercator - Revista de Geografia da UFC

E-ISSN: 1984-2201

edantas@ufc.br

Universidade Federal do Ceará

Brasil

Furtado, Edna Maria

O TURISMO NA CAPITAL POTIGUAR: visões sobre o espaço urbano de Natal/RN

Mercator - Revista de Geografia da UFC, vol. 6, núm. 11, 2007, pp. 49-58

Universidade Federal do Ceará

Fortaleza, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273620627006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

---

## *O TURISMO NA CAPITAL POTIGUAR: visões sobre o espaço urbano de Natal/RN*

Edna Maria Furtado  
Universidade Federal do Rio Grande do Norte  
E-mail: ed@ufrnet.br

### RESUMO

Este trabalho teve como objetivo desenvolver uma “leitura” espacial da cidade de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte, e sua reconfiguração a partir da intensificação da atividade turística, transitando, principalmente, pela geografia, pelas ciências sociais e pela economia, em uma abordagem matricial que desconhece as limitações tradicionais da ciência e reconhece a complexidade que envolve o mundo atual. Em face desse entendimento, foram analisadas as imbricações sócio-econômicas que remodelam a paisagem natalense sob a égide da nova economia do setor de serviços, capitaneada pelo turismo, em um intenso processo de reconfiguração da cidade, concentrando-se em três grandes espaços e suas artérias irrigantes. Essas mudanças deveram-se à relação público-privado – via políticas públicas – na formação dos novos espaços e na remodelação de áreas antigas da cidade, que, no conjunto, contribuíram para que a atividade turística dela se apropriasse, tornando-a um mosaico sócio-econômico que possui reflexos evidentes em sua cartografia urbana.

**Palavras-chave:** Turismo, Espaço urbano e Natal.

### ABSTRACT

This study aimed at developing a Natal-city spatial “reading”, capital of the state of Rio Grande do Norte, and its reconfiguration from the intensification of tourist activity, going through by geography, social sciences and economy, in a matrix approach that ignores the traditional limitations of science and recognizes the complexity around the world today. In light of this understanding, they have been analyzed the socio-economic connections that reform the landscape of Natal under the aegis of the new service-sector economy, led by tourism, in an intense process of city reconfiguration, focusing on three major areas and their irrigating arteries. These changes occur due to the public-private relationship — via public policies — in the formation of new areas and the reform of old ones of the city, which contributed so that the tourist activity seize it, making it a socio-economic pattern that has obvious effects in its urban mapping.

**Key-words:** Tourism; Urban Area and Natal.

---

### *Introdução*

Transformadora de espaços e produtora de territórios, sobretudo nas cartografias urbanas, o turismo vem se configurando como uma das atividades econômicas a se desenvolver nos mais diversos lugares do mundo, revestida por um manto de complexidade que permite extensas análises, sob óticas diversas.

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

Partindo dessa perspectiva, elencou-se como objetivo desse trabalho, analisar o processo de reconfiguração urbana na Zona sul e em parte da Zona leste da cidade de Natal, capital do estado do Rio Grande do Norte levando em consideração as relações entre políticas públicas, crescimento do turismo e espaço urbano.

Dessa maneira, esse trabalho procurou desvendar os caminhos pelos quais a atividade turística procura se consolidar e se reproduzir como parte do sistema capitalista, enfatizando como ela “rebate” nas áreas de economia periférica. Desse modo, levanta-se a hipótese de que as políticas públicas diversificadas, algumas delas associadas ao turismo, induzem as transformações socioespaciais da cidade

---

de Natal, privilegiando o capital privado e contribuindo para reeditar atividades tradicionais (modernizadas) animadas pela economia do turismo.

Para a composição desse estudo, utilizou-se como estratégia metodológica o diálogo entre a bibliografia pertinente à temática e um levantamento de dados e informações da Secretaria Estadual de Turismo (SETUR), da Prefeitura Municipal de Natal, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da pesquisa de campo.

A cidade de Natal e seus arredores têm se pronunciado fortemente como um dos pólos turísticos do Brasil, esboçando, na sua configuração urbana, uma nova espacialidade. A marca disso é um intenso processo de mudanças estruturais e embelezamento urbano e a formação e/ou consolidação de bairros privilegiados, seja nos seus sítios naturais, seja na sua dotação de bens de serviços e consumo.

Esses bairros, em seu conjunto, darão forma à “onda” de intencionalidade turística e permitirão um “retrato da cidade por ela mesma”, demonstrando como estão dispostos espacialmente alguns indicadores que localizam esses espaços privilegiados. Embora eles não sejam estruturados para o turismo, a análise desses bairros em conjunto permite observar que há um processo de embelezamento da cidade e uma procura por tornar seu espaço harmonioso, principalmente no que se refere àqueles onde transitam os turistas e as elites locais. Essa configuração espacial de Natal, segundo Gomes; Silva; Silva (2002, p. 298-299), “[...] encaminhou um processo de formação de novos territórios do terciário [...]”, com “[...] uma redefinição do seu uso [...] uma vez que as inovações [...] do território têm sinalizado para modernas atividades comerciais [...]”.

Ao contrário da maior parte das capitais nordestinas situadas no litoral, o que confere peculiaridade a Natal, nesse seu crescimento em eixos paralelos e interiores, é resultante de seu sítio natural. Enquanto cidades como Aracaju, Maceió, João Pessoa e Fortaleza possuem extensas áreas planas imediatas à linha de praia – possibilitando que cada uma cresça margeando o oceano e aí localize seus “bairros de status”, deixando-os circunscritos às áreas já aprazíveis paisagisticamente –, a cidade de Natal, cresceu de costas para a sua linha de praia, separada geomorfologicamente por uma falésia, como a da avenida Getúlio Vargas, e pelo cordão dunar do Parque das Dunas, protegido por instrumentos legais, voltados à preservação daquele ambiente.

Com essa muralha natural à existência de bairros de status (sobretudo na sua área mais central), seus moradores instalam tais bairros em áreas mais distantes da orla, sem que necessariamente isso implique uma periferização social, a exemplo do que ocorre na maior parte dos bairros distantes da linha de praia nas cidades nordestinas.

Natal mostra-se pródiga na construção de uma imagem positiva, uma vez que sua espetacularização não ficou circunscrita às áreas turistificadas, extrapolando esse embelezamento e outros ícones de modernização para bairros que não fazem parte necessariamente do roteiro dos visitantes. Assim, a cidade ganha um envoltório de beleza, fazendo-a parecer harmônica, sobretudo quando comparada a outras cidades da região Nordeste. Scherer (2002, p. 83) destaca que “essa caracterização da cidade-espetáculo” torna-se um poderoso instrumento na competição interurbana pela captação de capitais de toda espécie, confirmando assim as palavras de Castells (1999). Esse fato é emblemático para a cidade de Natal. Ela viabiliza seu crescimento e sua expansão ao continuar captando novos recursos dos mais diversos setores produtivos, sob a égide de um discurso de melhoria das condições econômicas da população local e de excelente nível de qualidade de vida. Sobre esse assunto, Borja e Castells (2004) apontam a existência de um conjunto de fatores capazes de atrair investimentos para as cidades: entre outros, o dinamismo econômico, nível de vida, aspectos sociais, os transportes, cultura, educação e segurança. Isso tem possibilitado um despertar cada vez maior de atenções e interesses – individuais/coletivos e públicos/privados em direção à cidade.

Em alguns espaços determinados, as suas “vitrines”, a cidade transformada tem revelando para o turista (aquele que aqui desembarca ou para o turista virtual) e seus moradores, um aspecto de modernidade. Esses recortes constroem-se em torno dos três grandes espaços e das artérias que animam a nova economia natalense.

### *O espaço do olhar: um primeiro eixo*

Esse primeiro espaço se inicia na Via Costeira, localizada na zona sul da cartografia urbana de Natal, haja vista que nessa avenida se encontra a vértebra do principal espaço turistificado da cidade, ponto inicial da atividade turística que trouxe crescentes contingentes de visitantes para a cidade. Esse é um espaço privilegiado de atores e interesses, espaço que envolve uma forte complexificação. Nesse sentido, Lopes Júnior (2000, p. 40) diz que

[...] o consumo dos lugares e os lugares de consumo são a expressão de uma nova forma urbana, a urbanização turística. A Via Costeira é o principal marco da produção espacial da atividade turística em Natal. Ela não é apenas o lugar onde estão instalados os melhores hotéis da cidade, mas um dos principais referentes para a construção imagética de Natal [...]

Da citação depreende-se que a construção da via e a instalação dos estabelecimentos hoteleiros se constituíram no ponto inicial e motor do turismo de massa na cidade. No entanto, a ocupação da avenida pelos grandes estabelecimentos hoteleiros se acelerou nos últimos 10 anos, com a chegada de hotéis de 5 estrelas e a ampliação dos primeiros estabelecimentos lá implantados. Trata-se de um espaço que se espetaculariza considerando o embelezamento da cidade, o que corrobora com o entendimento da necessidade de Natal se “mostrar” bonita para os visitantes.

A intensidade da “onda” turística na Via Costeira é visível, também, pelos empreendimentos hoteleiros e a grandiosidade destes. Natal, que até a metade da década de 1980 não possuía grandes hotéis, vê, em um espaço temporal de 15 anos, sua capacidade de hospedagem ser multiplicada diversas vezes.

Hotéis que até então eram emblemáticos na sua elegância ou localização, como o Ducal, Reis Magos, Tirol, Arituba, Residence, cedem lugar aos novos empreendimentos e às inovações por eles trazidas. As construções “tentam” se harmonizar com o ambiente natural, sendo, algumas vezes, por este dificultado, em face do carreamento de areia pelo vento que sopra em direção ao asfalto.

A construção mostrou-se mais rarefeita em algumas áreas da Via Costeira; entretanto, naqueles trechos mais próximos ao bairro de Ponta Negra, há um adensamento maior de estabelecimentos. Essa situação agravada fora com a construção do Centro de Convenções e do Pavilhão de Exposições, o que colocou, em uma área relativamente pequena, uma diversidade de grandes construções, além de uma série de médios estabelecimentos voltados para gastronomia e hospedagem.

O prolongamento da via costeira em direção ao bairro de Ponta Negra, transformado em pólo de serviços que apóia o cordão de hotéis existentes nessa artéria urbana, forma o principal espaço da atividade turística da cidade. O ponto de distribuição dos fluxos (trevo) também é ponto de conexão com uma das vias irrigantes, a avenida Engenheiro Roberto Freire, importante ligação da área turistificada – cujo eixo principal é a Via Costeira que se espraia em direção ao litoral sul pela Rota do Sol – com a parte inferior da cidade através das avenidas Salgado Filho e Hermes da Fonseca. Nesse primeiro eixo, embora a Via Costeira tenha grande importância, é em Ponta Negra que a plenitude da atividade turística acontece, pois o bairro vem ocupar um espaço privilegiado, na conformação da cidade do lazer e do turismo. Ponta Negra adquire o estatuto de ícone, para aqueles que podem desfrutar dos serviços que ali são oferecidos.

Entre 1980 e 2000, é possível observar uma miríade de estabelecimentos, desenvolvendo atividades ligadas ao ramo desde marcenaria até ao de empresas de turismo, verificando assim, que esses estabelecimentos inaugurados no bairro de Ponta Negra foram gradativamente sendo direcionados ao turismo, como bares, hotéis, lanchonetes, restaurantes, pousadas e empresas de turismo.

É possível compreender que, na década de 1980, os serviços são incipientes e pouco diversificados, direcionados aos seus moradores, pois o bairro ainda ensaiava os primeiros passos em direção à instalação de estabelecimentos voltados para o turismo. Ao longo dos anos de 1990 até o ano de 2000, Ponta Negra se constitui como bairro turístico da cidade, em complementação ao complexo hoteleiro da Via Costeira. Nele se intensifica e diversifica a instalação de estabelecimentos voltados para o visitante, mas também para o morador do bairro e da cidade, sobretudo, no setor de serviços.

Em relação aos demais bairros da cidade, o diferencial do bairro de Ponta Negra reside no fato de, mesmo sendo um espaço turistificado, compartilhar (pelo consumo) seus serviços com os moradores da cidade, o que se reflete no nível de sofisticação e na incorporação de inovações desses serviços, de uma forma mais intensa. Ponta Negra passa assim a ser um lugar de estar, de ficar, e não só de passagem do turista, como ocorre com outros bairros de elite, a exemplo de Capim Macio. Este último tem, na sua via principal, a avenida Eng. Roberto Freire, antiga Estrada de Ponta Negra, uma espécie de *freeway*, uma marca de atividades que atribui uma celeridade e uma contemplação como ocorre em Ponta Negra. Num primeiro momento (quando foi inaugurada), a avenida Eng. Roberto Freire era um local de passagem, tendo uma função limitada, o que se refletiu na diversificação dos serviços oferecidos nesse espaço.

Até o início dos anos 1990, a avenida possuía pouca diversificação nos seus serviços e, embora já fosse uma das grandes artérias da cidade, não possuía obras de embelezamento; enfim, era apenas um ponto de ligação entre o bairro de Ponta Negra e a cidade. Mas recentemente, desde o final da década de 1990, vem se instalando, ao longo de sua extensão, um diversificado pólo de gastronomia e serviços. Assim, a avenida deixa de ser um mero local de passagem para se constituir, também, em uma das opções de consumo dos visitantes e habitantes da cidade.

Atualmente, a avenida se distingue do que fora anteriormente pelas obras de ajardinamento e paisagismo, além da construção de monumentos, entre outras modificações que em muito contribuíram para essa transformação da via. Outra característica marcante dessa avenida é a proliferação de médios *shoppings centers*, que têm se especializado no setor de alimentação e lazer, sem deixar outros segmentos de lado.

Nas imediações da avenida Eng. Roberto Freire, também já se inicia um processo de crescimento do número de estabelecimentos hoteleiros de médio porte localizados às suas margens e ainda das pousadas existentes no bairro de Capim Macio. Estas cresceram tanto que passaram a concorrer com as de Ponta Negra, constituindo-se em alternativa nos períodos de alta temporada, quando as pousadas do bairro litorâneo aumentam substancialmente o valor de suas diárias e seus índices de ocupação beiram os 100%.

Esse crescimento também pode ser atribuído ao fato de o mercado de aluguel de residências por temporada nas imediações da avenida e no bairro de Capim Macio estar em crescimento, em virtude de seus valores serem mais baixos que os dos bairros próximos às praias. Essa área está a meio caminho da área turistificada de Natal, com presença diversificada de bens e serviços.

O viaduto de Ponta Negra marca um segundo nó viário, que entrelaça a avenida Eng. Roberto Freire com a BR-101 e, por consequência, com as avenidas Senador Salgado Filho e Mal. Hermes da Fonseca, além de conectar-se à avenida da Integração, que, por sua vez, se encontra com o segundo espaço, a avenida Prudente de Moraes.

### *O espaço do contato: um segundo eixo*

O segundo espaço adentra a cidade através da BR-101 e se completa com as avenidas Senador Salgado Filho e Mal. Hermes da Fonseca, que no passado, compuseram a primeira grande artéria da cidade. Atualmente, alguns dos bairros de classe média e média alta são cortados por essas avenidas. Petrópolis é um exemplo patente de como o espaço construído nessa área que margeia esse eixo tem sido modificado: o processo de verticalização ali presente se dá com grande intensidade. Há uma especialização na área de prestação de serviços ligados à saúde e, mais recentemente, a formação de um pólo gastronômico. O bairro recebe uma infra-estrutura de serviços que lhe permite quase uma vida autônoma em relação à cidade.

Bairro com processo semelhante, mas menos intenso, é o Tirol. Ao longo da história de Natal, caracterizou-se como espaço de moradia das classes privilegiadas e, atualmente, ainda conserva esse aspecto residencial, apesar de ser um forte pólo de serviços médicos e apresentar um processo arrojado de verticalização, observado em sua paisagem.

Em Natal, assim como em outras cidades do Brasil, o Estado e seu aparelho está presente, nem sempre nas normas, mas também nas instalações físicas, contribuindo indiretamente para os processos



especulativos. Essa contribuição é muito forte em Natal devido à presença, na área de estudo, de grandes instalações militares, como quartéis e campos de treinamento, que, pela necessidade de ocupar vastas extensões, permitiram um refreamento no avanço dos grupos ligados à construção civil e à incorporação imobiliária.

Ressalte-se que um lado positivo nesse processo é a preservação de ambientes naturais frágeis, como as dunas que circundam a cidade. Assim, não se sabe se, de forma voluntária ou involuntária, os quartéis se tornaram atores que valorizaram sobremaneira determinadas áreas da cidade, alimentando, por um lado, um círculo de forte pressão nos preços de imóveis e, por outro, possibilitando a permanência da vegetação nativa e do cordão dunar, os quais certamente não teriam resistido às forças do capital imobiliário.

A valorização das áreas adjacentes a esse segundo eixo, como aquelas encontradas no bairro de Lagoa Nova, não só decorre do processo anterior, mas também dos crescentes investimentos em infraestrutura e serviços, além da privilegiada localização do bairro, nó de transportes na cidade em todas as direções. Esta, que não é uma peculiaridade de Lagoa Nova, é observada em todas as áreas que se encontram entre o segundo eixo e o terceiro. Assim, esses bairros intra-eixos passam a ter importante papel no processo de expansão urbana e modernização das atividades econômicas.

Ao longo das avenidas Mal. Hermes da Fonseca e Senador Salgado Filho, artérias complementares na engenharia viária da cidade, é possível atinar uma evolução na abertura e diversificação dos estabelecimentos comerciais e de serviços. No que concerne a avenida Sen. Salgado Filho, observa-se um incipiente crescimento até o início dos anos de 1990, elevando-se consideravelmente a partir de então, momento que coincide com a inauguração de dois grandes *shoppings centers* na BR-101 e com o processo de desconcentração de algumas atividades rumo à Zona sul da cidade, sendo as avenidas Sen. Salgado Filho e Prudente de Moraes, as eleitas para tal expansão.

Na proximidade do segundo eixo, existem verdadeiros enclaves com prédios de alto padrão, que são habitados por uma burguesia emergente e por oligarquias locais e regionais, migrantes dos setores tradicionais da economia para novas atividades econômicas. Essas construções são erguidas em bairros que tradicionalmente eram habitados pela classe média baixa e baixa, como Nova Descoberta, Vila São José, ou mesmo parte de Morro Branco, que se caracterizavam por pequenas unidades residenciais e vilas.

A modernização das áreas adjacentes ao eixo evidencia-se com as construções residenciais. Mas a inovação nas atividades comerciais também tem suas formas de mostrar sua modernização, e estas são diversas. Um desses ícones é o recém-inaugurado *shopping center* Midway Mall, localizado na confluência das avenidas Bernardo Vieira e Salgado Filho, área onde anteriormente funcionara a tradicional indústria Confecções Guararapes.

A localização, aliada às potencialidades para o consumo identificadas nessas áreas, alimenta um ciclo de investimentos da iniciativa privada que, por sua vez, se refletirá na economia da cidade. Assim, verifica-se, em alguns dos espaços que constituem esse segundo eixo, o processo que desconcentra serviços das áreas mais tradicionais da cidade. Essa área próxima ao novo *shopping center* traz consigo muitas dessas características.

No final da década de 1980 e início dos anos 90, os bairros que compõem esse eixo também viram surgir hotéis com características voltadas para negócios, em razão da sua proximidade com as áreas centrais da cidade. Em períodos de alta temporada, eles atuam como complemento dos grandes hotéis da Via Costeira, que ficam lotados de turistas. Podem servir de exemplo, os hotéis Arituba, Tirol, Residence (atualmente servindo de flat), Maine, Monza, entre outros de menor importância.

O espaço do segundo eixo também é privilegiado pela presença de instituições de ensino dos mais diversos níveis, com porte e natureza diferentes. Nas suas proximidades, encontram-se a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), o Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET), a Universidade Potiguar (UNP), a maior universidade privada do estado e diversos colégios particulares e públicos.

Nessa parte da cidade, surgiu o primeiro grande *shopping center* da cidade, o Natal Shopping, que se manteve, por algum tempo, como único grande empreendimento dessa natureza. Depois viria a dividir a hegemonia com o Via Direta, localizado à sua frente, separado apenas por passarela sobre a BR-101.

O Via Direta, assim como outros centros comerciais, expandiu as atividades voltadas para o lazer e o entretenimento dos seus consumidores. Convém ressaltar que, nas proximidades dessa área, Natal já possuía estabelecimentos dessa natureza, de pequeno e médio porte, dividindo a preferência dos moradores locais como Cidade Jardim, no bairro de Capim Macio, e o Praia Shopping que, devido à sua proximidade com Ponta Negra, constitui um lugar privilegiado para os visitantes.

Às margens desse segundo grande eixo, encontram-se alguns dos maiores conjuntos habitacionais da cidade, como Cidade Satélite, Mirassol e Candelária, em sua maior parte construídos pelo SFH, nos anos de 1970 e 1980. Trata-se de conjuntos que apresentam grandes contingentes populacionais e são detentores de infra-estrutura, chegando alguns a assumir a identidade de bairros.

Alguns deles, que abrigavam a classe média da cidade, já foram construídos com infra-estrutura, o que possibilitou a esses “conjuntos-bairros” ou, fazendo um trocadilho, “bairros-conjuntos” carrear para si benefícios financiados pelo poder público. Assim, os imóveis passaram por um processo de especulação, alimentando um mercado que, durante muito tempo, valorizou essas unidades residenciais. Estas só começaram a perder valor quando a população local incorporou a “cultura” do apartamento, a qual, nos últimos anos, vem movimentando o mercado imobiliário.

Ainda como parte do processo de descentralização das atividades comerciais, aliado ao contingente populacional dos bairros à margem do segundo eixo, surge a necessidade de se instalar uma série de serviços, que também serão utilizados pelos habitantes dos bairros próximos. Assim, grandes empreendimentos, atacadistas e varejistas e de serviços se localizam às margens da BR-101. Em Natal, esse processo tem sido marcado pela chegada das grandes lojas de supermercados pertencentes a grupos nacionais, internacionais ou locais.

Para interligar as áreas com os contingentes populacionais tão grandes e detentores de poder aquisitivo com as áreas comerciais mais dinâmicas da cidade, fizeram-se necessárias a criação e a ampliação constante de uma infra-estrutura de circulação. Assim, a rede viária existente no segundo eixo e nas suas adjacências é marcada pelas grandes e extensas avenidas que levam o visitante para dentro da cidade. Elas também permitem aos seus moradores circular e ter acesso ao espaço da turistificação.

Essas vias servem aos visitantes que optam por ultrapassar o tradicional espaço da visitação e aí encontram locais onde os espaços do morador e do turista se tocam e se misturam. Talvez seja esse o ponto focal que Lopes Júnior (2000) descreve ao fazer uma leitura da cidade à luz dos espaços diferenciados que tornam o tecido urbano uma composição que leva Natal a ser denominada “cidade do prazer”. Resultam dessa estruturação viária a avenida Engenheiro Roberto Freire e o Viaduto de Ponta Negra, que encaminham o turista para o interior da cidade, colocando-o em contato com o cotidiano desta, ou levando o morador ao encontro do espaço turistificado e ao contato com o forasteiro.

Além desses monumentos funcionais, a cidade ganha novos monumentos que são representações modernas de sua história, transformados em ícones no processo de atrair visitantes e ao mesmo tempo (re)contar a sua história de forma contemporânea. Uma seqüência de monumentos convida a entrar na cidade: a estrela que passa sobre a BR-101, na forma de um arco; as esculturas iluminadas dos três Reis Magos; os jardins do viaduto de Ponta Negra ou mesmo o pórtico estilizado, localizado na entrada da área turistificada da cidade.

Na ponta sul desse eixo, encontra-se o Aeroporto Augusto Severo, modernizado, servindo de entrada da cidade. Como o fluxo predominante é de visitantes oriundos do Centro-Sul do país e a forma mais freqüente de chegar à cidade é por via aérea, e em face da competitividade estabelecida entre as cidades turísticas nordestinas, um confortável terminal não é um luxo, mas a sofisticação de uma necessidade que Natal apresentava há alguns anos. A reforma e a construção de uma nova estação de passageiros consolidou a cidade nas rotas turísticas nacionais e viabilizou a chegada de turistas estrangeiros.

Um outro nó viário existente é o Complexo do Quarto Centenário, construído pela necessidade de redistribuição do fluxo de trânsito. A obra interliga duas grandes avenidas, Prudente de Moraes e Salgado

Filho, através da avenida Lima e Silva. Inaugurada em 1999, é uma das maiores obras viárias que a cidade possui.

O Complexo atribui ao olhar uma imagem de modernidade. Nele se incorpora uma significação multifacetada, seja para os visitantes, que têm a impressão positiva de estarem entrando em uma cidade moderna e com um sistema viário eficiente, seja para os residentes, para quem a obra, além das significações anteriores, se reflete no sentimento de residirem em uma cidade em rápido processo de crescimento refletido na melhoria de suas condições de mobilidade e nas mudanças em sua estrutura urbana de considerável magnitude.

Essa obra viária agrada ao olhar tanto do turista, quanto do morador, daí a pertinência de os governos o manterem, sob o ponto de vista da estética, limpo e embelezado. Essa obra teve uma representatividade muito maior para os habitantes do que para os visitantes, seja pela funcionalidade que proporcionou, em uma área tradicionalmente estrangulada do ponto de vista viário, ou mesmo pela capacidade de se mostrar como um monumento que levou o poder público, por meio de seus governantes, a angariar para si dividendos políticos.

### *O espaço vertebrador: um terceiro eixo*

Continuando o desdobramento da análise espacial, pode-se observar um terceiro espaço, a avenida Prudente de Moraes, que, na atualidade, é uma das principais artérias no sistema viário da cidade de Natal e marcadamente uma das mais modificadas pelas políticas de urbanização e embelezamento.

A expansão desse terceiro eixo, onde se localizam o Centro Administrativo do Governo Estadual e o Estádio de Futebol João Machado, ocorre a partir da construção, nos anos 1970, destes dois equipamentos. Hoje é um dos mais importantes entroncamentos de grandes artérias da cidade de Natal.

Além desses equipamentos de maior dimensão, a avenida apresenta grande diversificação de atividades comerciais e de prestação de serviços. Apesar dessa diversidade, há especializações ao longo da artéria: determinados trechos concentram grande quantidade de estabelecimentos com atividades semelhantes ou que lhes são complementares em um processo de concentração de serviços.

Uma das marcas da importância da avenida Prudente de Moraes para Natal é a instalação, na década de 1980, do primeiro hipermercado, pertencente a uma rede regional, na cidade. Assim, essa avenida e suas adjacências respondiam eficientemente como locais de potencial expansão urbana e valorização fundiária. Este fato se confirma atualmente pelo valor do metro quadrado de alguns bairros que estão às suas margens e pelo padrão das construções ali encontradas.

A instalação do grande supermercado inicia esse processo de concentração de serviços resultantes do deslocamento de atividades de áreas tradicionais e da implantação de outras atividades inovadoras que a cidade já incorporara em face do seu crescimento. Seria esse, senão o marco inicial, ao menos um ponto de partida no deslocamento dos tradicionais centros de Natal para os “novos centros”, processo ao qual a cidade assistiu ao longo dos últimos anos. Além de outros ícones, pode-se considerar que os grandes *shoppings* e supermercados são uma marca da inserção dos espaços urbanos na modernidade.

Até a década de 1990, a avenida Prudente de Moraes terminava na altura do conjunto Candelária, e sua ligação com a BR-101 se dava pela avenida da Integração, que possuía um traçado irregular com estrutura deficiente. Neste seu final, não havia atividades comerciais e de serviços de grande expressão, ficando limitadas às necessidades mais prementes dos moradores do conjunto. A parte do bairro então denominada Alto da Candelária restringia-se a algumas mansões que ocupavam grandes terrenos e a outros espaços que se apresentavam vazios, sem quaisquer benfeitorias ou construções.

Esse cenário, entretanto, modifica-se com bastante rapidez, na década de 1990, quando o projeto de prolongamento da avenida foi executado, fazendo sua ligação com o maior conjunto da Zona sul de Natal – a Cidade Satélite. Aliando-se à obra que viabilizou a circulação na direção sul da cidade, outras intervenções foram realizadas para integrá-la à BR-101: o melhoramento da avenida da Integração e a estruturação de um sistema capilar que se distribuía por diversas artérias de menor porte dentro do conjunto Candelária.



Além dos *shoppings*, há um considerável investimento público que trouxe consigo o interesse do capital privado para o bairro e suas adjacências, o que gerou uma forte valorização fundiária. Alimentada a especulação imobiliária, sobretudo no Alto da Candelária, este passa a desenvolver um processo de verticalização em forma de sofisticados condomínios, semelhantes aos existentes em áreas nobres de outras cidades brasileiras.

Uma série de fatores contribui para esse processo especulativo além dos investimentos já mencionados. A localização dos bairros na área intra-eixos acaba por conferir, ao lugar, o privilégio da estruturação física e social da cidade de Natal. Tal processo encontra eco nessa mudança de um paradigma industrializante para uma economia baseada nos serviços. Somente a partir da segunda metade dos anos 80 é que ocorre um adensamento da instalação de comércio e serviços na avenida Prudente de Moraes, refletindo a evolução dos estabelecimentos comerciais nessa via. Mais recentemente, a via passou por uma diversificação nas suas atividades. Hoje a avenida é via de passagem para os moradores dos conjuntos habitacionais da Zona sul de Natal, e mais, para as classes privilegiadas, dando nova feição aos antigos bairros da cidade e promovendo a expansão destes, a exemplo do Alto da Candelária e do loteamento San Vale.

Isso confirma uma tendência à diversificação dos serviços, que, no caso da avenida Prudente de Moraes, apresenta uma característica peculiar: seus serviços estão, em maior parte, voltados para a população da cidade, sobretudo aquela de maior poder aquisitivo e com demanda de serviços mais sofisticados. Assim, a avenida se qualifica como um dos novos corredores por onde circula a riqueza da cidade e como um local privilegiado para (re)produzir essa riqueza, na forma de estabelecimentos comerciais.

Nessa última parte do terceiro eixo, que atravessa os bairros de Petrópolis e Tirol, observa-se uma considerável diversificação de serviços médicos, sobretudo na avenida Nilo Peçanha, considerada quase como uma extensão da avenida Prudente de Moraes, onde se localizam instalações da área de saúde da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Nesse ponto, a avenida constitui um nó e conecta-se à praia através da avenida Getúlio Vargas, um espaço privilegiado para habitação das elites e via que por sua vez, dá acesso à Ladeira do Sol, onde se encontram áreas com equipamentos de lazer da cidade, como é caso do lugar popularmente conhecido como Baixo. Este é um espaço para o qual convergem os mais diferentes segmentos sociais e interesses diversos: do visitante que procura o “turismo sexual” até as “galeras” dos bairros mais pobres da periferia da cidade, pois ali existem vários pontos terminais das linhas de ônibus provenientes desses bairros periféricos.

Assim, esse eixo se direciona a locais da cidade que tradicionalmente são conhecidos como sendo os mais pobres de Natal, como Brasília Teimosa, a rua do Motor, entre outros. Estes vêm modificar-se, senão a realidade social, com certeza a espacialidade, sobretudo, pela abertura da estrutura necessária ao acesso da nova ponte projetada sobre o estuário do rio Potengi, nas proximidades do Forte dos Reis Magos.

A fortaleza que vê a cidade nascer é um ponto de chegada de nossa análise. Encontra-se aí um conjunto de paisagens aprazíveis de se ver que se destina ao consumo e à apropriação pelo visitante e pelo habitante local em busca de lazer. A fortaleza, que nasce junto com a cidade no exercício de sua defesa e, na essência, deveria afastar os invasores do território, chega ao século XXI com suas funções mudadas, embelezada e emoldurada pela foz do rio Potengi, convidando os novos “invasores”, que dela se apropriarão seja pelas lembranças, seja pela sua história.

Esse caminho se completa, margeando o mar, em um jogo que envolve, uma série de desejos pelo espaço natural (praia e dunas) como também pelo espaço construído, todo um aparato destinado ao turismo e ao lazer. Este é um processo conjunto que traz inovações aos serviços, internalizadas pela população local, e ao embelezamento da cidade, que leva a população a ter um sentimento de orgulho pelo lugar e um fortalecimento do sentimento de “pertencer” a ele.

Esses espaços, que tradicionalmente desconheciam intervenções de maior magnitude do poder público, viram-se transformados com a chegada do turismo. Este, embora com menor intensidade do que na Via Costeira e em Ponta Negra, chega a esses bairros, também denominados “praias urbanas”, pela “porta de trás”, pois se encontravam de costas para a principal avenida do bairro. O arremate “final” na construção desse tecido será dado com a conclusão da ponte Forte-Redinha, que se configurará uma nova via

irrigante a se incorporar ao circuito da “onda” turística.

De forma complementar à “onda” de intencionalidade turística, essas vias buscam o que seria o ponto de partida: a Via Costeira. Para chegar a essa área, passam pelo bairro de Areia Preta, que, até meados da década de 1990, desconhecia a força da especulação imobiliária que campeava por alguns bairros de Natal. Entretanto, nos últimos anos, esse bairro vem passando por um forte processo de verticalização e valorização fundiária. Após a passagem por Areia Preta, finalmente se encontra o ponto de partida ou de chegada: a Via Costeira, espaço construído para que Natal pudesse “acontecer” no cenário turístico nacional. Não é possível desconsiderar as informações trazidas sobre os três eixos, que, apesar de não estarem somente no espaço turistificado, contribuem para a constatação de que o processo de modernização da cidade se deu para além dos espaços consumidos pelos visitantes.

### *Considerações finais*

Na década de 1990, momento em que na cartografia urbana de Natal se intensifica a atividade turística e esse processo é dinamizado pela globalização, a cidade reconfigura-se espacialmente. Tanto o turismo como outras atividades econômicas que reforçam o sistema urbano influenciaram (e ainda influenciam) sua dinâmica espacial recente. No turismo, o processo de globalização ocorre de forma diferenciada no espaço mundial, “escolhendo” lugares, engendrando um processo que tece redes e incorpora cidades e regiões, mas também pode descartá-las quando não mais consegue sua reprodução a contento dos atores hegemônicos.

Exerce, portanto, um papel paradoxal, pois, ao mesmo tempo em que é vislumbrado como oportunidade de transformação econômica das realidades locais (como em Natal), passa a constituir-se em uma atividade vulnerável e de certo modo “crítica”, sobretudo pelo seu poder de apropriar-se dos espaços urbanos locais, o que muitas vezes acontece de forma sutil, permitindo um falso e fugidio encantamento.

Nesse sentido, Natal é uma síntese de tudo que uma cidade pode representar com relação à capacidade de modificação de áreas apropriadas pelo turismo, pois este redimensiona o espaço, as relações sociais, a cultura, os sentimentos, enfim, modifica sua essência. Essa mutação reflete-se na apartação da cidade e mostra espaços (bairros) privilegiados na dotação de infra-estrutura e, conseqüentemente, de valorização imobiliária. Concentrando-se nesses bairros que fazem parte da “onda”, as classes de melhor renda e maior poder aquisitivo, retroalimentando um círculo, produzem espaços diferenciados não só para o bem-estar do visitante, como também para o morar das elites locais. Em face desse novo momento da economia urbana, a cidade é pressionada por dotação de infra-estrutura e serviços especializados com vistas ao turismo globalizado, requerendo investimentos públicos de maior complexidade.

Nesta pesquisa, constatou-se que o espaço urbano da cidade se transforma rapidamente (mas não somente) onde o turismo acontece. Nesse contexto, as intervenções públicas são direcionadas para além do “olhar” do turista e beneficiam também os bairros de *status*, lugar das elites que habitam esses espaços urbanos ou deles usufruem pela especulação imobiliária, pela qualidade dos serviços que ofereceu ou pela exclusividade dos bens de consumo ofertados.

Com base no entendimento dessa racionalidade que pauta a reprodução do sistema capitalista ao “eleger” espaços para viabilizar-se, pode-se concluir afirmando que um conjunto de atores hegemônicos contribuiu para promover esse recorte espacial existente na cidade de Natal e, conforme demonstrado, essa configuração espacial provocada pelo turismo tem se constituído como “uma onda” na vida socioeconômica da cidade. Assim, os espaços configurados naquilo que denominamos “onda” de intencionalidade turística não se formam somente pelo perfil de seus habitantes, mas também por concentrarem grande parte da moderna economia urbana por eles provocada, relacionada, sobretudo com o setor de serviços.

Dessa forma, Natal se configura como um espaço privilegiado de múltiplas possibilidades, que incluem os serviços, as vias, o consumo, as relações, as divergências e as convergências. Nessa cidade, o turismo

se constitui em possibilidades e/ou limites, ao permitir fluxos, cujo fluir dinamiza este ponto como resposta induzida ao consumo no/do lugar.

### *Bibliografia*

- GOMES, Rita de Cássia da Conceição; SILVA, Anieres Barbosa da; SILVA, Valdenildo Pedro da. O setor terciário em Natal. In: VALENÇA, Márcio Moraes; GOMES, Rita de Cássia da Conceição (Org.). **Globalização e desigualdade**. Natal: A S editores, 2002. p. 289 – 310;
- SCHERER, Rebeca. Paisagem urbanística, urbanização pós-moderna e turismo. In: YAZIGI, Eduardo (Org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 83 – 105;
- CASTELLS, Manuel. **A era da informação**: economia, sociedade e cultura. O poder da identidade. A sociedade em rede. Tradução por Roneide Venâncio Majer. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v.1;
- BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel. **Local Y Global**: la Gestion de las ciudades em la era de la información. Taurus, 2004;
- LOPES JÚNIOR, Edmilson. **A Construção Social da Cidade do Prazer**. Natal-RN: EDUFRN, 2000.

Trabalho enviado em outubro de 2007.

Trabalho aceito em dezembro de 2007.