

COPA DO MUNDO 2014 E INTEGRAÇÃO VIÁRIA EM NATAL/RN (BRASIL)

A fábula continua!

Rodrigo Costa do Nascimento

Centro Universitário de João Pessoa

ronasciarq@yahoo.com.br

1.Introdução

A cidade de Natal, capital do Rio Grande do Norte, escalada como uma das cidades sedes da Copa do Mundo de 2014 tem viveu uma fase de expectativas antes da realização do evento. O projeto Arena das Dunas, nome dado ao novo complexo esportivo e multiuso que substituiu o tradicional estádio João Cláudio de Vasconcelos Machado (“Machadão”), despertou discussões que envolveram desde questões patrimoniais (Velooso et al., 2010) até a sua função pós evento. Além do novo estádio, os governos estadual e municipal prometeram implementar projetos para melhorar o sistema viário e infraestrutura da cidade apoiando-se no discurso de que “os transtornos são momentâneos, mas os benefícios eternos”.

Esse contexto retoma uma discussão sobre do papel da gestão pública em cidades alvo de grandes projetos urbanos. Alguns teóricos, especialmente Harvey (1996), reiteram que tais projetos são reflexos do empreendedorismo/empresariamento urbano, no qual a cidade assume um comportamento dito empresarial em relação ao desenvolvimento econômico e urbano. Esse comportamento está associado à ideia de competitividade, ou seja, para se inserirem no mundo globalizado as administrações necessitam investir na tecnologia, na competência gerencial, nas comunicações, na atração de novas indústrias e negócios, no preço e na qualidade dos serviços, na disponibilidade da mão-de-obra, força de trabalho qualificados e no turismo, aspectos que ganham impulso negocial a partir da valorização de potencialidades específicas locais. Nesse sentido, entram em cena as ações de planejamento estratégico, que através das parcerias público-privadas são capazes de confirmar e reafirmar o papel econômico e social das cidades em nível global. Por esses mesmos motivos, Vainer

(2000) alerta que tais ações também apontam para riscos financeiros uma vez que os investimentos privados estão sujeitos à sazonalidade do mercado financeiro mundial.

O status de cidade sede do torneio também vem reforçar o fomento do turismo na região metropolitana da capital. O litoral potiguar reconhecido nacional e internacionalmente pelas suas belezas naturais, desde pelo menos a década de 1980, vem sendo explorado pelo setor turístico e imobiliário mediante investimentos públicos e privados em infraestrutura viária e de recepção de “chegantes” (Neverovsky, 2005). Esse panorama engendrou a formação de longos eixos viários (Ferreira e Marques, 2000) que reiteram um plano de integração costeira entre a capital e outros municípios da região metropolitana (SILVA, 2010). Alguns projetos podem ser citados nesse contexto: o projeto Via Costeira-Parque das Dunas (1982), a duplicação da Avenida Eng. Roberto Freire (1983), o projeto Rota do sol (década de 1990), e a construção e ampliação do aeroporto Augusto Severo (1996), todos recebedores de investimentos provenientes de programas governamentais (PRODETUR/NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste). Ou seja, vê-se que o sistema viário se torna alvo de investimento quando visto a partir da dinamização turística em locais que se configuram como atratores de visitantes.

Esse mesmo argumento vem sendo aplicado para elevar a visibilidade da cidade no contexto Copa do Mundo 2014, a partir dos investimentos que são propagados nos meios midiáticos, tais como: o projeto de mobilidade urbana local, que em si não contempla a ampliação do sistema viário, mas requalifica acessos já existentes. Por outro lado, considera-se neste estudo, a ampliação da avenida Prudente de Moraes, que também se encontra na listagem de projetos estruturantes que vieram com o contexto da copa do mundo, e está relacionado à vazão dada à demanda de visitantes por se conectar à BR101, principal via de acesso da cidade, próxima ao Aeroporto Internacional Augusto Severo, na cidade de Parnamirim (Região Metropolitana de Natal).

Este estudo portanto, visa desenvolver uma reflexão a respeito da integração viária que se veicula como benefício deixado pelo evento a partir das obras que estão sendo materializadas atualmente. Por se tratar de um estudo cujo objeto são as intervenções na malha viária local, e portanto, a interferência da forma viária, recorreu-se à Lógica Social do Espaço (Hillier et al., 1984), campo de conhecimento da morfologia que preconiza que a forma é variável independente (atuante) e que a estrutura do espaço interfere nas relações

socioeconômicas (Hillier, 1996, p.20). O meio representacional adotado é decorrente da Análise Sintática do Espaço, mediante representação linear traduzida nos mapas axiais, onde serão analisadas medidas quantitativas que refletem níveis de acessibilidade (topológica) (Hillier, 1996) onde a integração – distância topológica entre linhas axiais (Hillier et al, 1984) – tem papel saliente nas interpretações.

2.O empreendedorismo urbano: um fenômeno contemporâneo

As grandes cidades contemporâneas têm presenciado um processo de readequação econômica, desde pelo menos a década de 1960, que em muito se deve ao chamado “empreendedorismo urbano”. Segundo Harvey (1996), isso significa que as administrações locais, na maioria dos casos articuladas com as administrações centrais, começaram a enfrentar questões como a desindustrialização, o desemprego, a gradual perda de controle sobre os fluxos financeiros de empresas multinacionais e os rigores fiscais por intermédio das negociações com o capital financeiro internacional. O objetivo, portanto, é fazer com que as cidades figurem como atrativos econômicos com vistas a permanecerem (e/ou adentrarem) definitivamente nos requisitos do mundo globalizado e do desenvolvimento capitalista, iniciando um regime de acumulação flexível¹ em substituição ao regime fordista² (já em crise nos anos 60 e que deu bases para o surgimento do pós-fordismo³).

Diferentemente da governança urbana, que consiste na legitimidade e responsabilidade das estruturas públicas, com ênfase na ação estatal, no fomento de decisões junto a camadas da sociedade civil, o empreendedorismo urbano inaugura uma fase de riscos financeiros, por parte de setor público, a partir do momento em que firma parcerias público-privadas na execução de ações de planejamento estratégico, o que interfere sensivelmente no espaço urbano e arquitetônico. Essas ações, segundo Vainer (2000), são modelos de planejamento adotados por governos locais que têm cunho gerencial e que são impulsionadas a partir da percepção de que as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que

¹ A acumulação flexível caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. Como consequência surgiu um movimento de novos empregos no setor de serviços, bem como a consolidação de áreas e setores industriais em regiões tidas como subdesenvolvidas.

² Modelo de produção idealizado pelo empresário estadunidense Henry Ford (1863-1947), aplicável inicialmente à indústria automobilística, caracterizado pela produção em massa mediante linhas de montagem visando baratear a produção.

³ O pós-fordismo fundamenta-se na idéia de flexibilidade da produção, trabalhando com estoques reduzidos e em poucas quantidades. O objetivo, portanto, é suprir demandas localizadas e atender a um mercado diferenciado, caracterizado por públicos cada vez mais específicos.

as empresas. A iniciativa privada em parceria com as administrações públicas locais e centrais tem propagado cada vez mais a campanha de que a economia e a comunicação se mundializaram produzindo crescente competitividade entre territórios. Essa competitividade se reflete no investimento do capital, na tecnologia, na competência gerencial, na atração de novas indústrias e negócios, no preço e na qualidade dos serviços e na disponibilidade da mão-de-obra e força de trabalho qualificada.

Vainer enumera três tipos de analogias atribuídas às cidades no discurso do planejamento estratégico: (a) a cidade mercadoria, entendida como objeto de luxo onde se vendem seus atributos específicos⁴ e que atrai uma demanda de consumidores também específica e soldável seduzidos pela imagem de uma sociedade “justa e democrática” e com qualidade de vida; (b) a cidade empresa, locus da produtividade, da competitividade e da obediência à lógica e ditames do mercado, sujeita à atuação dos empresários para alcançar a margem de lucratividade almejada nas ações de planejamento estratégico transformando-a em ator econômico; (c) a cidade-pátria que é aquela revestida do consenso em torno de um mesmo projeto, um plano estratégico que obtenha sucesso.

Todas essas analogias atribuídas à cidade em torno do êxito nas ações de planejamento estratégico dependem de um trabalho de marketing urbano, ou seja, a produção de imagens com vistas à valorização local e internacional que funcione como fator de atração para investidores do mercado imobiliário. O marketing urbano tem sido aplicado, segundo Sánchez (1999), na divulgação dos principais produtos oferecidos pelas cidades objeto de planejamento estratégico urbano. Dentre esses produtos estão o turismo, a cultura e os serviços de ponta. Nesse sentido, projetos urbanos que contém quase sempre a arquitetura dita de grife (assinada por arquitetos da “moda”⁵, o city branding⁶) nem sempre trazem consigo a melhoria do sistema de circulação de pedestres e transportes e/ou a facilidade de acesso aos meios de comunicação, sobretudo em países emergentes e/ou em desenvolvimento. No entanto têm sido requisitos suficientes para que conjuntos de intervenções urbanas, mesmo que apenas no campo projetual sejam vistos como geradores do urbanismo espetáculo (ou espetacular), fenômeno que usualmente objetiva propagar sintomas de pertencimento

⁴ Dentre esses atributos específicos estão os insumos valorizados pelo capital transnacional que incluem os espaços de feiras e megaeventos, oficinas de informação e assessoramento a investidores e empresários, torres de comunicação e comércio, segurança, estrutura hoteleira de luxo, disponibilidade de infra-estrutura aeroportuária internacional, etc.

⁵ Frank Gehry, Santiago Calatrava, Renzo Piano, Norman Foster, Rem Koolhaas são personalidades emergentes do mundo da arquitetura de grife atual.

⁶ A “Cidade Marca”.

(Sánchez, 1999) à cidade. Tais sintomas respondem pela campanha massiva na propaganda da “cidade modelo”, geralmente associada à animação cultural e de lazer, e, portanto, dispostos a oferecer qualidade de vida a moradores e “chegantes” (Neverovsky, 2005). Harvey (1996) crê que cidades de cunho turístico são expressivas desse contexto uma vez que

A ênfase no turismo, na produção e no consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros numa dada localidade representam os remédios favoritos para economias urbanas moribundas. Investimentos urbanos desse tipo podem ser paliativos imediatos apesar de efêmeros aos problemas urbanos. Mas estes são, em geral, altamente especulativos. (Harvey, 1996, p. 59).

Outros autores como Somekh (2008) e Ultramari et al (2007) reforçam que em países emergentes os grandes projetos urbanos ainda não foram capazes de operar transformações substanciais como ocorreu em Baltimore, Barcelona, Manchester e Bilbao. As discussões acerca dos impactos provocados por esses projetos, especialmente quando são implantados em cidades que sediarão megaeventos, ficam restritas ao âmbito arquitetônico e de custos, desconsiderando questões de ordem mais ampla levantadas até mesmo por parcelas significativas da população.

Em alguns casos, projetos engavetados, são retomados e incorporados ao programa e ao cronograma de execução dos projetos que darão suporte ao megaevento. Assim, conforme Ultramari et al (2007), se transformam em argumento para que sejam concluídos e façam parte da criação de ícones urbanos que visam firmar na história determinado projeto político-partidário.

Exemplos expressivos em Natal são o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante (Aeroporto Governador Aluísio Alves) que desde a década de 1990 foi alvo de imbróglis e entraves burocráticos para sua construção, e a ampliação da avenida Prudente de Moraes, conexão centro-sul de Natal, cuja execução foi interrompida na segunda metade dos anos 2000.

Durante o período da Copa do Mundo de 2014 o governo do Rio Grande do Norte acelerou as obras do aeroporto no sentido de concluir uma primeira parte que corresponde ao terminal de passageiros, dando vazão ao fluxo de visitantes nacionais e estrangeiros. Quanto a ampliação da avenida Prudente de Moraes, sua existência conecta-se à ditames de integração espacial entre Natal e Parnamirim, por um acesso alternativo, e também a estratégias de

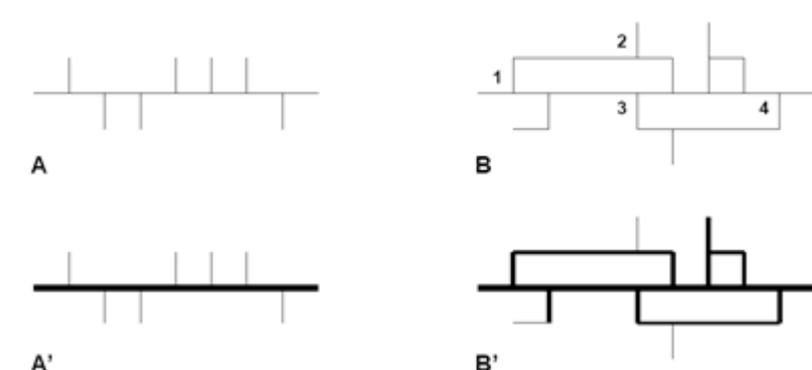
proximidade do antigo aeroporto Augusto Severo, cujas atividades foram interrompidas em função da construção do novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante. É o exemplo desta avenida que será tomado para análise configuracional neste trabalho.

3.A Lógica Social do Espaço e a Análise Sintática do Espaço: a teoria e a representação

A Lógica Social do Espaço (LSE) como instrumento teórico-metodológico tem como uma de suas premissas a de que a forma do espaço (urbano e arquitetônico) atua nas relações sociais (Hillier, 1996, p.20) gerando padrões de encontros e diversidades de usos (Medeiros e Trigueiro, 2007; Medeiros e Holanda, 2007). Nesse sentido, o espaço tem sido considerado como variável independente. Com a LSE é possível analisar graus de movimento e hierarquias viárias, partindo do entendimento de que pedestres e veículos se deslocam em linha reta. Nesse sentido, tem lugar na LSE a acessibilidade topológica potencial (Hillier, 1996) que se traduz pelos caminhos melhor conectados considerando-se sua inserção na malha urbana, requisito fundamental para compreender a lógica do movimento natural (potencial) que é determinado pela estrutura configuracional da malha.

Levando-se em conta que nem todos os lugares são iguais em relação à estrutura (configuração) espacial, existem diferentes níveis de hierarquias nos quais há diferentes graus de acessibilidade topológica (figura 01). A acessibilidade topológica, na LSE, tem sido comumente relacionada à noção de proximidade entre pontos e a padrões de encontros gerados pela configuração espacial, independente da presença de atratores (Hillier, 1996).

Figura 01: Dois exemplos de malhas hipotéticas e esquema ilustrativo das hierarquias a partir de espessuras de linhas.

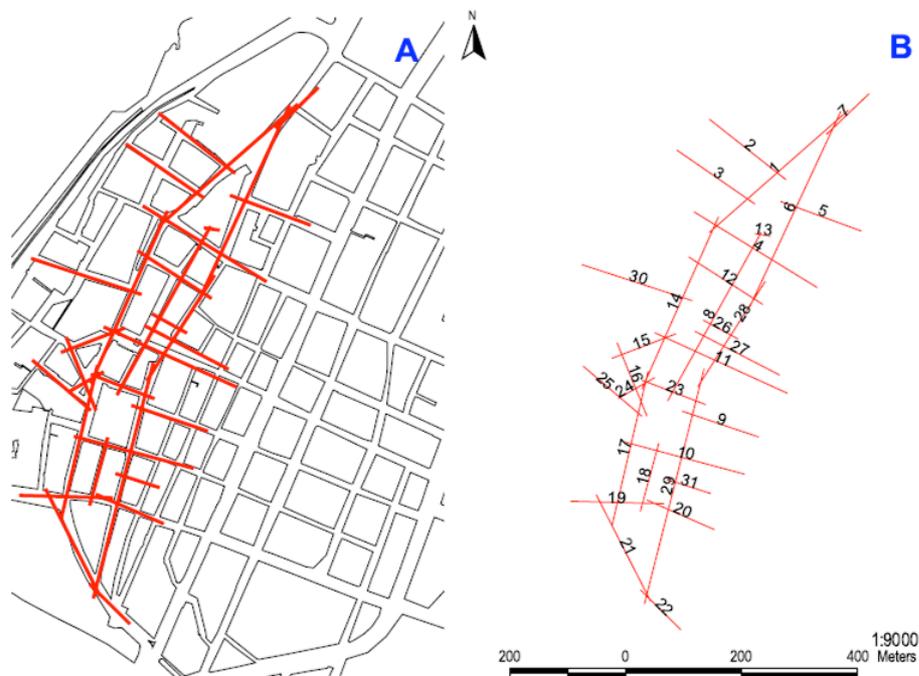


Fonte: Hillier, 1993.

Nota: adaptado por Medeiros, 2006.

O meio representacional mais utilizado nos estudos de LSE é a Análise Sintática do Espaço (ASE), na qual os mapas axiais são construídos mediante o menor número de linhas mais longas que simulam acessos em espaços abertos (figura 02). Tais mapas servem de base para uma matriz matemática que fornece medidas de conectividade - quantidade de conexão entre linhas de um sistema - e integração⁷ - distância relativa de uma linha em face das demais do sistema - sendo útil para quantificar a acessibilidade topológica, isto é, facilitação do deslocamento ponto a ponto a partir dos caminhos melhor conectados entre si considerando-se sua inserção na malha urbana independente. Eixos diretamente conectados a uma determinada linha estão a um passo topológico dela, e as linhas diretamente conectadas a esses eixos estão a dois passos topológicos da primeira, princípio que reflete a profundidade média e que geram as integrações globais (R_n) e locais ($R_2, R_3, R_4\dots$). O aspecto visual dessas variáveis se dá através de uma trama colorizada (cores quentes representam maior integração e/ou conectividade), ou por espessura de linha (quanto maior a espessura da linha mais integrada ela será). Nesse estudo optou-se por representar os níveis de conectividade e integração a partir de trama colorizada (figura 03).

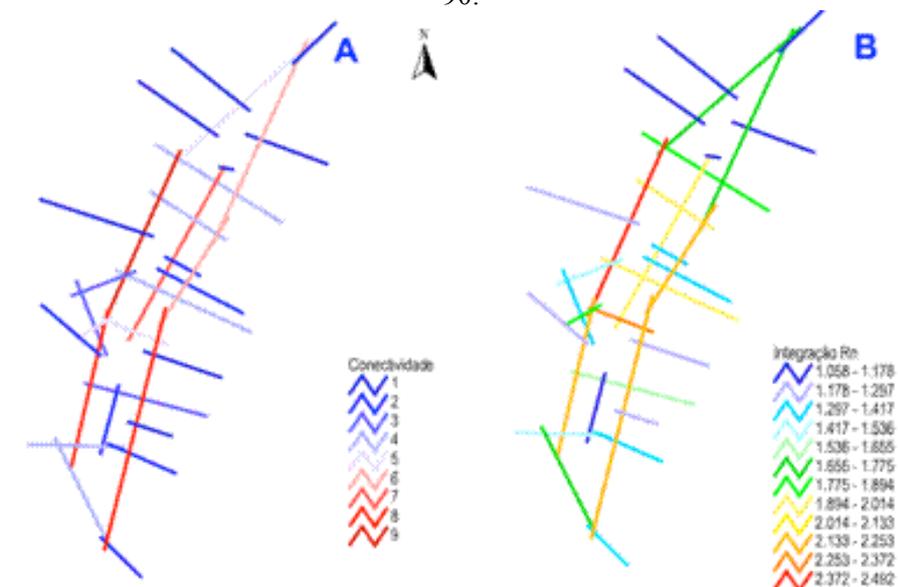
Figura 02: Construção do mapa axial do bairro da Cidade Alta em Natal (anos 90).



Fonte: Medeiros, 2006, p. 127.

⁷ A profundidade média se define como o grau médio de dificuldade e/ou facilidade de alcançar um eixo partindo-se de outro, e a conectividade é a quantidade de linhas que se interceptam.

Figura 03: Mapas axiais de conectividade e integração para a Cidade Alta (Natal/RN) nos anos 90.



Fonte: Medeiros, 2006, p.128.

Estudos são conhecidos quanto à aplicação da integração para investigar o grau de transformação em diversos enfoques. Dentre eles destacam-se as contribuições de Carvalho e Trigueiro (2007) e Trigueiro e Medeiros (2007) que analisam os efeitos da remodelação da estrutura espacial e consequente elevação dos níveis de integração (acessibilidade topológica) da cidade de Natal – mais precisamente bairros como Rocas e Santos Reis - a partir da construção da Ponte Forte-Redinha (Ponte Newton Navarro), como pode ser visualizado na figura 04.

Figura 04: Representação axial da malha viária de Natal em sucessivos estágios com a evolução de integração global depois da ponte Forte-Redinha.



Fonte: Carvalho e Trigueiro, 2007, p 04.

Os procedimentos adotados para este estudo apresentam dois momentos principais no contexto atual: (1) a representação, quantificação e análise da configuração espacial para o entendimento da integração da cidade desconsiderando eixos viários em fase de implantação; (2) a identificação⁸, representação e quantificação de eixos viários em fase de implantação na cidade no contexto das obras de mobilidade que estão em curso, a exemplo do prolongamento da avenida Prudente de Moraes. Objetiva-se com isso, analisar, mesmo que em caráter exploratório, se este projeto viário aponta para alterações substanciais do ponto de vista da integração intraurbana da capital.

4. Natal e Copa 2014: uma reflexão sobre a integração viária.

Entre as 12 cidades eleitas como sub-sedes do torneio mundial de 2014 Natal⁹ foi uma das escolhidas a partir de uma apresentação do Projeto Arena das Dunas (feita à CBF e FIFA) que contemplava não só o estádio, mas também edifícios de escritórios, hotéis cinco estrelas e até um lago artificial em terreno adjacente ao complexo onde se localizam os edifícios do Centro Administrativo Estadual (figuras 05 e 06). Ao Ministério das Cidades, os governos estadual e municipal apresentaram material cujo conteúdo expõe o perfil infraestrutural para recepção de visitantes e a gama de possibilidades de intervenções da malha viária e de projetos de mobilidade urbana a partir de ordens de prioridades.

Figura 05: Projeto Arena das Dunas apresentado ao Ministério das Cidades



Fonte: http://copanataldadepre.blogspot.com.br/2012_03_01_archive.html

⁸ Realizados por ocasião dos seminários temáticos da Disciplina Gestão Urbana Território e Meio Ambiente, ministrada pela Professora Dra. Dulce Bentes Sobrinha, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, no semestre letivo 2013.1.

⁹ Segundo o Portal Copa 2014 do Governo Federal (www.portal2014.org.br/noticias/7236/), em 31 de maio de 2009 foram anunciadas as Cidades Sub-Sedes do torneio.

Vislumbrando esse panorama, Oliveira (2012) discute que, no contexto dos grandes projetos urbanos metropolitanos trazidos com eventos esportivos ou não, os investimentos que dão ênfase a intervenções e planos de mobilidade urbana podem não ser capazes de gerar o desenvolvimento urbano almejado pelas administrações das cidades principalmente aquelas que adotaram a parceria público-privada. Ao citar o caso de Belo Horizonte¹⁰ e Rio de Janeiro¹¹, São Paulo¹², Salvador¹³, Curitiba¹⁴, Fortaleza¹⁵, Palmas¹⁶ e Niterói¹⁷ e Belém¹⁸ o autor identifica algumas forças que reafirmam essas incertezas, a saber: (1) a disputa pela valorização política frente à simbólica, (2) questões técnicas teriam menos relevo diante do cenário político-administrativo, (3) o conteúdo dos projetos não se articula com o discurso que os acompanha, dando-lhes um caráter “provinciano” quanto aos resultados, (4) incertezas quando às discussões de programas e conteúdos, (5) a vulnerabilidade do poder público quanto aos compromissos assumidos, aos riscos possíveis e às garantias – sobretudo financeiras – dadas como contrapartida para execução e (6) o contexto do aproveitamento das oportunidades que praticamente isenta o projeto urbano de sua responsabilidade social.

Figura 06: Implantação do Projeto Arena das Dunas.

¹⁰ O novo centro administrativo estadual (Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves) na periferia norte do município de Belo Horizonte, o arco viário metropolitano de Belo Horizonte (Contorno Viário Norte), a implantação do conceito de aeroporto-indústria no Aeroporto Internacional Tancredo Neves (AITN), no periférico município de Confins, e a implantação da Linha Verde, um dos principais corredores viários metropolitanos.

¹¹ Jogos Pan-Americanos.

¹² Operação Faria Lima.

¹³ Pelourinho.

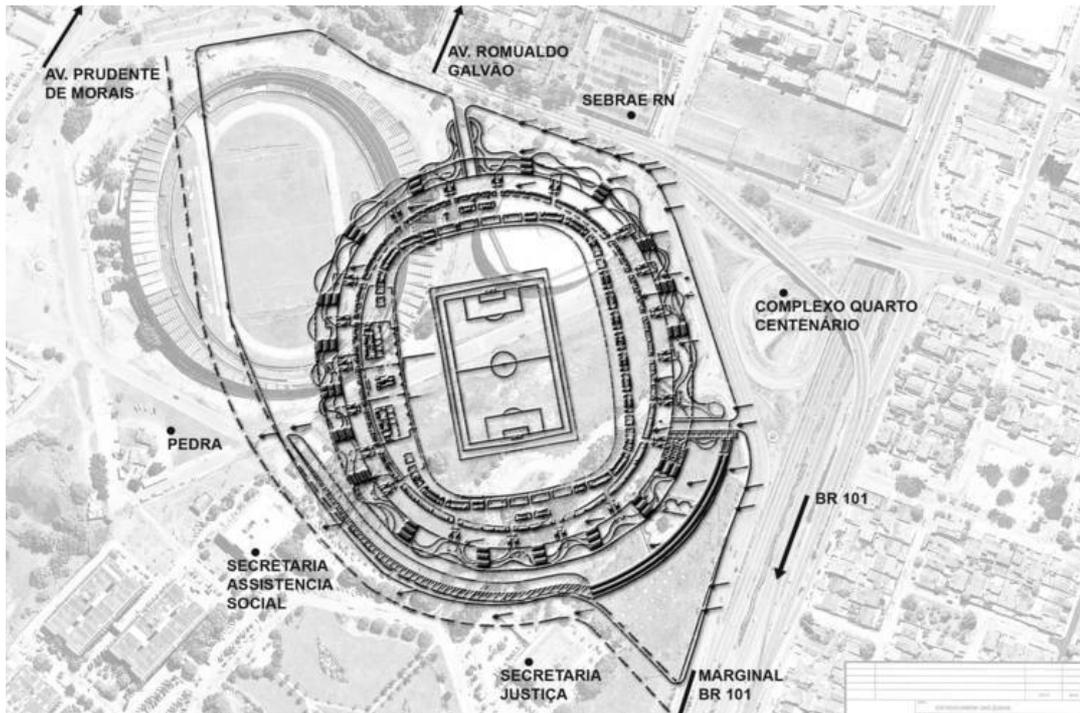
¹⁴ Museu Oscar Niemeyer e Eixo Metropolitano.

¹⁵ Centro Dragão do Mar.

¹⁶ Projeto Orla.

¹⁷ Caminho Niemeyer.

¹⁸ Reabilitação do Mercado Ver-o-Peso.



Fonte: <http://blogdobg.com.br/vejam-a-planta-aerea-do-local-que-sera-construido-o-estadio-arena-das-dunas/>

Retendo as interpretações sobre Natal e considerando que os projetos de mobilidade urbana e expansão viária efetuados até o momento tem sido de natureza cosmética (recapeamento asfáltico, alargamento de calhas e redirecionamento de fluxos) e pontuais (avenida Prudente de Moraes), observa-se um descompasso entre discurso e materialização¹⁹. Na tabela de prioridades elencadas pelas administrações estaduais e municipais (figura 07 e 08) e de acordo com o mapa que as espacializa (figura 09), constam desde ações de implantação de acesso para o novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante até a reestruturação de avenidas adjacentes que dão acesso ao estádio e que são de grande importância de deslocamento dentro da cidade, a exemplo das avenidas Salgado Filho e Prudente de Moraes. Entretanto, vê-se que até mesmo nesse material o que de fato será executado encontra-se dito de forma nebulosa. Note-se que na coluna “Descrição das Obras” há apenas o indicativo da localidade onde possivelmente elas existirão, à exceção da linha 16 onde se lê “prolongamento da Avenida Prudente de Moraes (Ligação Aeroporto Augusto Severo – Arena das Dunas)”, intervenção que de fato ocorreu.

¹⁹ Considere-se também a suspensão da execução do complexo empresarial adjacente ao novo estádio.

Figura 07: Ações da Prioridade 01 elencadas pelos governos estadual e municipal para as ações de mobilidade urbana e transporte.



Fonte: <http://www.slideshare.net/tribunadonorte/apresentao-ministrio-cidades-copa-2014>.

Figura 08: Tabela de prioridades para obras de Mobilidade Urbana de Natal para 2014. Destaque a ampliação da Avenida Prudente de Moraes.

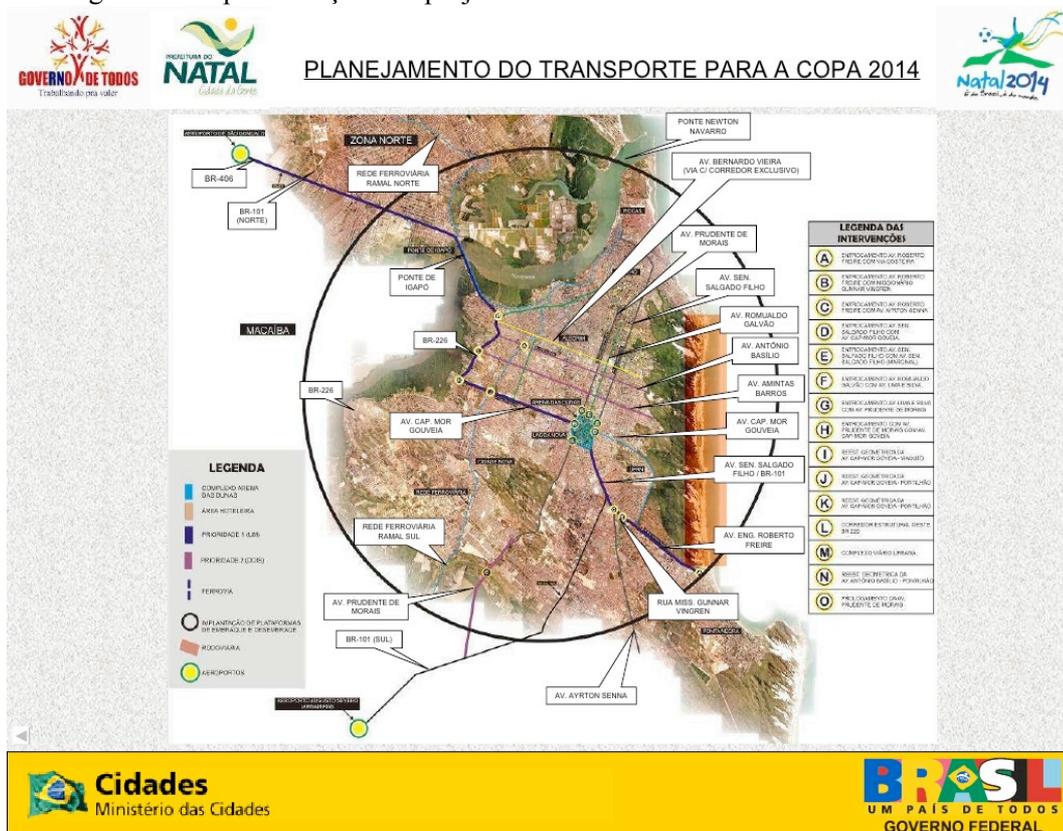


PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PARA A COPA 2014

OBRA	EIXOS (Trechos)	DESCRIÇÃO DAS OBRAS	VALORES (milhões de R\$)	TOTAIS (milhões de R\$)
01	PRIORIDADE 1	Implantação do acesso entre o novo Aeroporto de São Gonçalo e a BR-406	15,00	376,92
02	PRIORIDADE 1	Corredor Estrutural Oeste, BR - 226	39,50	
03	PRIORIDADE 1	Complexo Viário em frente a URBANA	36,10	
04	PRIORIDADE 1	Reestruturação Geométrica da Av. Capitão Mor Gouveia, Inclusive Construção de Pontilhão Elevado e Viaduto	23,00	
05	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Capitão Mor Gouveia com a Av. Prudente de Moraes	26,12	
06	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Prudente de Moraes com a Rua Raimundo Chaves	18,20	
07	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Prudente de Moraes com a Av. Lima e Silva	75,40	
08	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Lima e Silva com a Av. Romualdo Galvão	21,60	
09	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Sen. Salgado Filho / Av. Sen. Salgado Filho (marginal)	9,20	
10	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Capitão Mor Gouveia com a Av. Sen. Salgado Filho	28,30	
11	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Eng. Roberto Freire com a Av. Ayrton Senna	20,40	
12	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Eng. Roberto Freire com a Rua Missionário Gunnar Vingren	20,80	
13	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Eng. Roberto Freire com a Via Costeira	15,00	
14	PRIORIDADE 1	Implantação de Plataformas de Embarque e Desembarque para passageiros de transportes coletivos	13,30	
15	PRIORIDADE 1	Passaios Públicos (calçadas acessíveis) e Sinalização (Ruas e Trânsito)	15,00	
16	PRIORIDADE 2	Prolongamento da Av. Prudente de Moraes (ligação Aeroporto Augusto Severo - Arena das Dunas)	10,58	62,58
17	PRIORIDADE 3	Reestruturação Geométrica da Av. Antônio Basílio, Inclusive Construção de Pontilhão Elevado e Viaduto	32,50	
18	PRIORIDADE 4	Reestruturação da Av. Amintas Barros e Construção de Pontilhão Elevado	19,50	
TOTAL DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE (Em milhões de R\$)			439,50	439,50

Fonte: <http://www.slideshare.net/tribunadonorte/apresentao-ministrio-cidades-copa-2014>

Figura 09: Espacialização dos projetos de mobilidade urbana na cidade de Natal.



Fonte: <http://www.slideshare.net/tribunadonorte/apresentao-ministerio-cidades-copa-2014>

Daí pode-se constatar: privilegiam-se ações de apoio à recepção de visitantes frente às demais obras que deveriam atender a cidade como um todo. As ligações que se sugerem se apresentam em nível direcional à estratégias de dinamização essencialmente turística. É importante destacar que pelo menos desde os anos 80, Natal e o Rio Grande do Norte, vem apresentando projetos direcionados à urbanização turística privilegiando ações de ampliação e renovação do sistema viário para formar eixos de integração costeira. Segundo Ferreira e Silva, (2008), as intervenções do Prodetur-NE, por exemplo, delinearam três momentos importantes para o processo de urbanização turística em Natal, a saber: (1) o papel das políticas públicas na promoção de uma infraestrutura voltada para o incremento do turismo (a exemplo da Via Costeira e requalificação da Rota do Sol), (2) a entrada do capital estrangeiro nas estratégias do mercado imobiliário e (3) o controle estatal na produção do território (que pode ser expresso na revisão dos códigos urbanísticos municipais).

Ao que aparenta atualmente, ao lado do discurso de desenvolvimento urbano exposto pelas administrações locais, as intervenções tais como aparecem, não expressam um esforço substancial de integração espacial, e sim, conforme Oliveira (2012) traduzem um provincianismo do conteúdo dos projetos e inconsistências quanto à apresentação de programas. À luz dos estudos de Harvey (1996) pode-se destacar ainda que esses projetos no contexto do empresariamento urbano costumam ter como foco mais a dinamização da economia política local do que propriamente do território. Isso porque, “o empreendimento pontual (...) ou a melhoria das condições da localidade (...) por outro lado, podem ter impactos maiores ou menores do que os territórios específicos nos quais esses projetos venham a ser implantados” (Harvey, 1996, p. 53). Ou seja, falando-se em de riscos financeiros, as administrações públicas interpretam que a atuação local (e/ou pontual) poderá trazer menos prejuízos se caso os objetivos não forem alcançados.

Diante dessas considerações no próximo item se fará uma abordagem morfológica exploratória considerando o caso de ampliação da avenida Prudente de Moraes. Acredita-se que para este estudo, sua contribuição seja mais expressiva, por entender que representa um esforço de ligação entre eixos de importante movimento no cenário da estrutura viária local. Apoiando-se na teoria da Lógica Social do Espaço e da Análise Sintática do Espaço (Hillier et al, 1984), busca-se estabelecer correlações entre níveis de integração e a dinamização de fenômenos socioeconômicos que dialogam com os efeitos do empresariamento urbano.

5.Integração espacial em Natal no contexto da Copa 2014: uma expressão material pontual

Entendendo os níveis de integração como acessibilidade topológica, conforme detalhado no item 3, a análise da integração em nível global (HH-Rn) no mapa axial da cidade de Natal (figura 10) aponta que o estádio Arena das Dunas está inserido no conjunto de linhas em cores mais quentes, isto é, região que consiste no núcleo de integração atual da cidade.

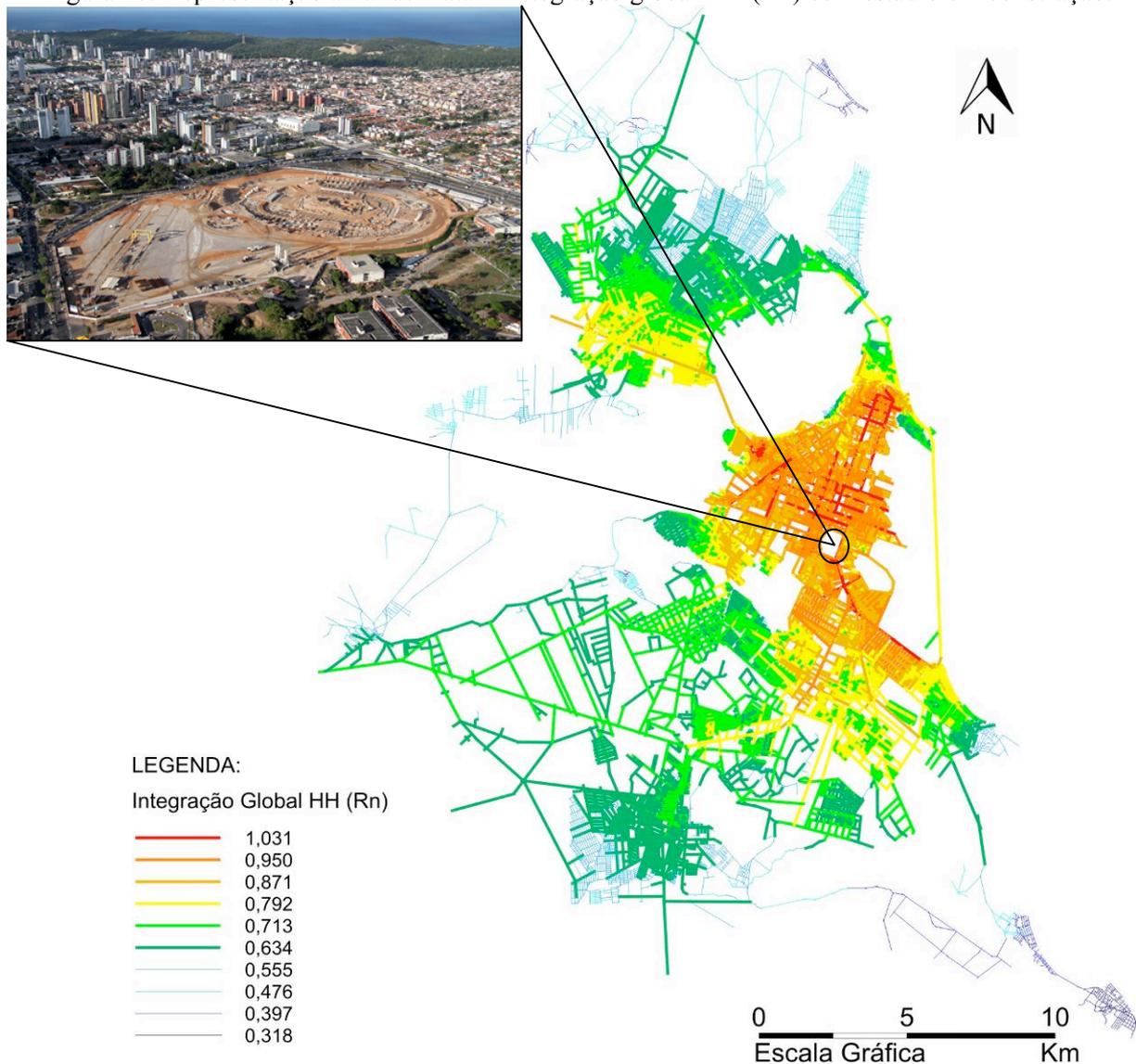
Abramo (2001) se refere à lógica das localizações como o conjunto de satisfações que resultam em um só critério: o da utilidade, levando-se em conta a tríade acessibilidade, distância e o consumo do espaço. Compreende-se, então, a estratégia de implantar o empreendimento no local mais integrado da cidade: porta de entrada (cruzamento entre o complexo Viário do Quarto Centenário, BR 101, avenidas Salgado Filho e Prudente de

Morais) em uma área de elevada visibilidade comercial e imobiliária, ainda com “disponibilidade” de um terreno de grandes dimensões.

Ressalte-se que esta representação desconsidera a ampliação da avenida Prudente de Moraes, intervenção que está incluída na ordem de prioridade como parte do Planejamento de Transportes do evento de 2014. Tomando-se como referencia a mesma representação axial (Integração Global HH-Rn) e incluindo a ampliação da avenida, os valores de integração globais ainda assim permanecem os mesmos, e a região de ampliação da prudente contém valores de integração intermediários (entre 0,71 e 0,79) revelando que esta intervenção em si é insuficiente para reforçar o discurso de integração metropolitana (figura 11). Ela deveria estar somada a outras intervenções em curso para que, a partir da conectividade, fosse possível elevar os valores de integração e portanto de acessibilidade topológica. Recai-se portanto na natureza rudimentar desses projetos, como aborda Oliveira (2012):

Muitos grandes projetos dizem respeito a processos e interesses eminentemente locais (relacionados, por exemplo à estratégias de valorização fundiária a partir de empreendimentos públicos etc.) do que às referencias e representações globais elencadas no seu material promocional. (Oliveira, 2012, p. 71)

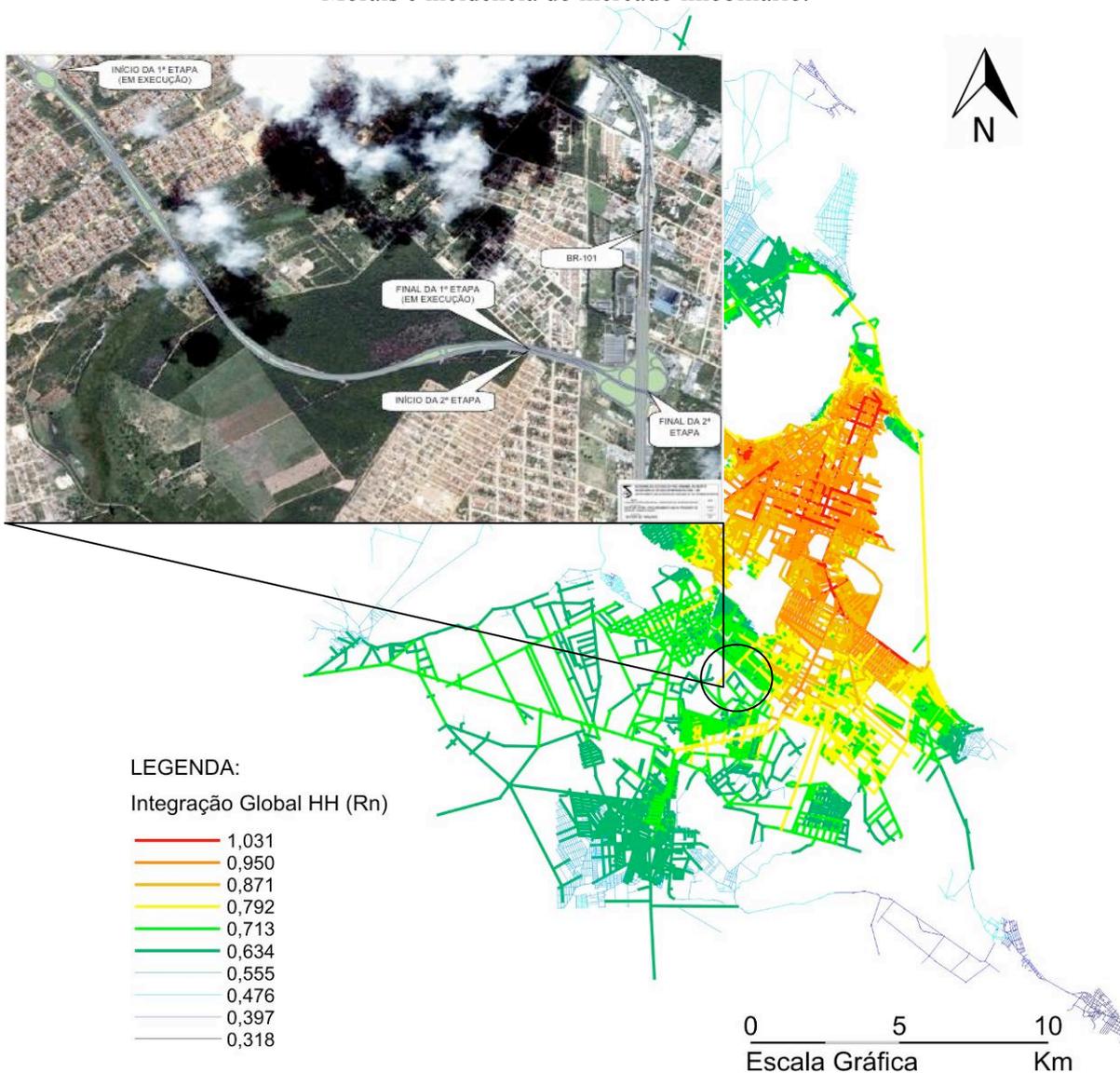
Figura 10: Representação axial de Natal – integração global HH (Rn) com estádio em construção.



Fonte: Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura,
<http://www.rn.gov.br/imprensa/imagens/arena-das-dunas-antecipa-instalacao-de-pilares-pre-moldados/290/>

Pode-se observar, ainda na figura 11 e 12, que mesmo sendo uma ação de ampliação pontual a avenida está sujeita a ações de incorporadoras imobiliárias, mesmo que de natureza especulativa. Esses são efeitos que representam a valorização do solo urbano que consequentemente sinalizam para um adensamento populacional em médio prazo. Nesse sentido, Harvey (1996) relata que há uma forte habilidade do capital em possibilitar melhores escolhas locacionais na (re) produção do solo urbano, a exemplo da incidência de loteamentos e/ou empreendimentos residenciais que surgem para satisfazer nichos de mercado local.

Figura 11: Representação axial de Natal – integração global HH (Rn) com ampliação da Prudente de Moraes e incidência do mercado imobiliário.

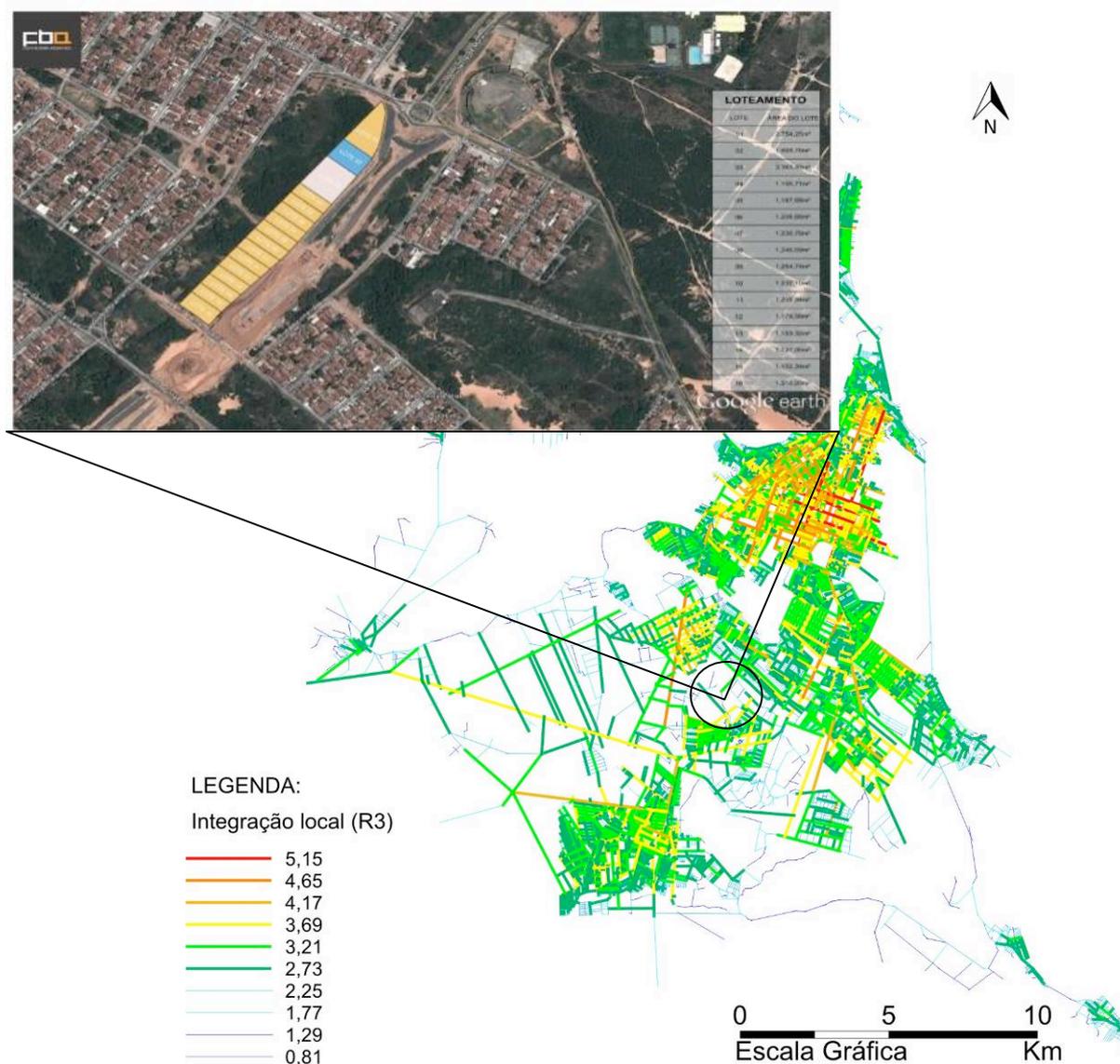


Fonte: Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura,
<http://www.slideshare.net/tribunadonorte/apresentao-ministro-cidades-copa-2014>

Considerando por sua vez, o mapa axial da cidade de Natal e a representação axial em três níveis, i.e., integração local (R3) considerada em três mudanças de direção não há modificação substancial dos níveis de acessibilidade (figura 12). É evidente que do ponto de vista da expansão metropolitana, o local no qual se localiza a ampliação da avenida, aponta para conexões entre centralidades (Villaça, 2001), porém ela em si ainda não representa um atrator para a formação de uma diversidade de usos.

Aproximando ainda mais o recorte observa-se que os níveis de acessibilidade encontram-se em menos de 3,2, ou seja, bem abaixo da máxima prevista na escala colorizada que é de 5,15. É necessário reforçar que o que lá está, por enquanto, numa perspectiva sincrônica, não reflete um incremento dos níveis de integração para o futuro. É sabido que a abertura de novas vias em locais de interesse imobiliário, com o tempo, atrai novos usos. O parcelamento, por sua vez, requer a abertura de novas vias, redefinindo a estrutura da malha e conseqüentemente suas hierarquias, podendo intensificar os deslocamentos e o número de viagens diárias, ponto a ponto, na malha urbana, reforçando a tendência de transformação de usos e surgimento de novas centralidades.

Figura 12: Representação axial de Natal – integração local HH (R3) com ampliação da Prudente de Moraes e incidência do mercado imobiliário.



Fonte: Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura,

<http://www.g2imobiliaria.com/oportunidade.php?id=63>

Fazendo-se uma aproximação e considerando-se o entorno imediato da avenida, observa-se que os níveis de acessibilidade são iguais levando em conta ou não a presença da mesma (figuras 13 e 14).

Figura 13: Representação axial das proximidades da avenida – integração local HH (R3). Situação sem o prolongamento da avenida Prudente de Morais.

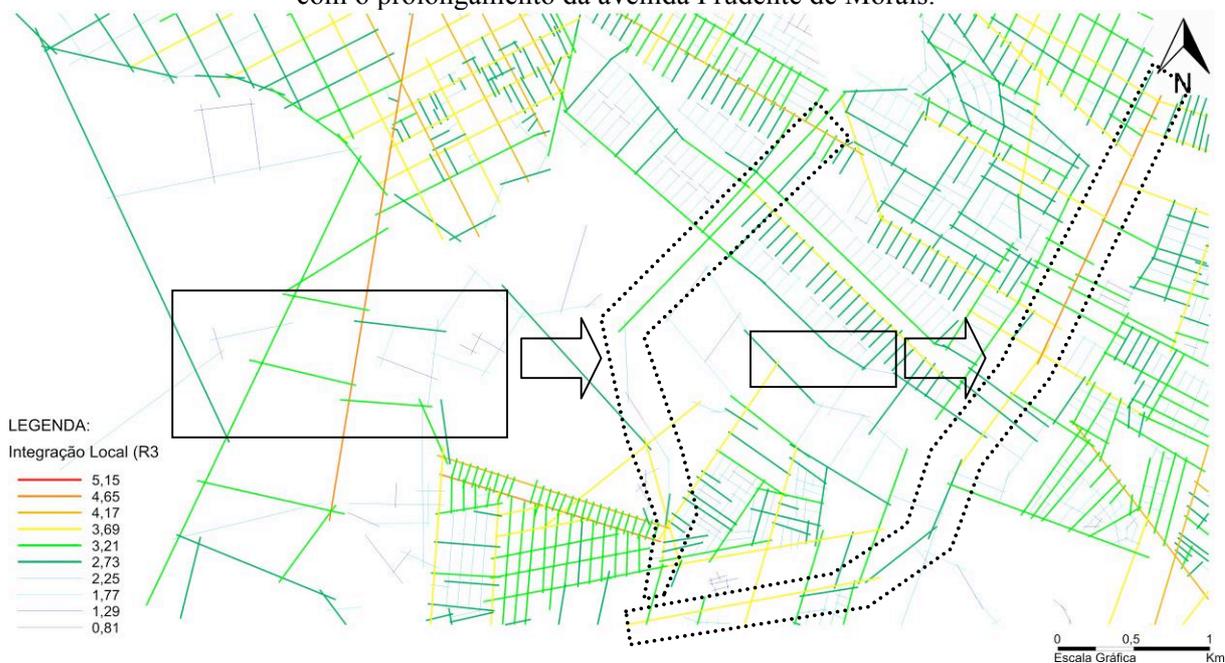


Fonte: Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura.

Prolongamento da
Avenida Prudente de
Morais

BR 101

Figura 14: Representação axial das proximidades da avenida – integração local HH (R3). Situação com o prolongamento da avenida Prudente de Morais.



Fonte: Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura.

Pode-se perceber, nos mapas axiais, que ao lado das propostas e prioridades elencadas pelo governo em função da Copa de 2014 para evelar a integração em Natal, não há como sinalizar uma integração viária substancial num quadro sincrônico ou até mesmo em médio prazo para a cidade. Tomando-se como referencia o prolongamento da Avenida Prudente de Morais, esse quadro se mostra sintomático no sentido de revelar que o discurso não é condizente com a realidade e vem reforçar que essas intervenções tem carater pontual e rudimentar. Pode-se sentir que numa escala global, a localização do estádio Arena das Dunas obedece a um argumento de estratégia locacional mais forte do que a do prolongamento da avenida Prudente de Morais. Quanto a esta última, o argumento se sustenta no apoio dado às demandas turísticas, por se tratar de uma intervenção que alcança a BR101 em direção ao aeroporto internacional Augusto Severo e ao município de Parnamirim (entrada da cidade).

6. Considerações finais

Dentro do fenômeno que se entende por empresariamento urbano, a Copa do Mundo de 2014 em Natal obedece aos requisitos propostos por Harvey (1996), Oliveira (2012), Vainer (2000), Sanchez (1999). Eles comungam da ideia que a partir do momento em que a cidade é vista como empresa e passa a ser administrada como tal, especialmente em se tratando da execução de projetos urbanos, ela está sujeita aos riscos financeiros por envolver grandes somas do capital privado e público (este último geralmente em menor quantidade e como contrapartida para garantir a exploração da área por tempo determinado). O projeto do estádio Arena das Dunas guarda nexos com esses processos uma vez que está sendo executado mediante parceria público-privada.

Constata-se então que os projetos que estariam vinculados ao evento e elencados como prioridades foram executados parcialmente. Revela-se, diante disso, a ineficiência administrativa e política no sentido de avançar no que diz respeito a integração viária, que tem sido objeto desse artigo. Essa integração, via de regra, não tem acompanhado o discurso político que consiste em enfatizar benefícios para a cidade, revelando uma estratégia de marketing no sentido de reforçar uma marca político-administrativa a partir do reconhecimento de um determinado feito para a cidade (Lima Jr, 2003).

O suporte teórico-metodológico da Lógica Social do Espaço e da Análise sintática do Espaço (Hillier et al, 1984), mostrou que o projeto Arena das Dunas existe a partir de uma estratégia mercadológica fundiária relacionada a disponibilidade de área com infraestrutura e integração já consolidados, reafirmando o princípio da utilidade discutido por Abramo (2001). Por outro lado, a partir do exemplo do prolongamento da avenida Prudente de Moraes, conclui-se que, mesmo em caráter exploratório, os níveis de integração viária/acessibilidade topológica verificados nas representações axiais são inexpressivos, servindo apenas para dinamizar um mercado imobiliário especulativo local.

7. Referências

Abramo, P. 2001. *Mercado e ordem urbana*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

Carvalho, H., Trigueiro, E. 2007. The new “Cidade Nova”: assessing effects of urban configuration and land use change in architectural transformation. *Proceedings, 6st International Space Syntax Symposium*, 1, 01-08.

Ferreira, A. L., Silva, Alexsandro, F. C. 2008. Três momentos da urbanização turística: estado, mercado e desenvolvimento regional no nordeste brasileiro (1997-2007). *Scripta Nova* [Online], 1. Available: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-89.htm> [Access: 12 dez 2008].

Harvey, D. 1996. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, 39, 48-63.

Hillier, B. 1996. *Space is the machine*, Cambridge, Cambridge University Press.

Hillier, B., Hanson, J. 1984. *The Social Logic of Space*, London, Cambridge University Press.

Lima Jr., P. N. 2003. *Uma Estratégia Chamada “Planejamento Estratégico”*. *Deslocamentos Espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano*. Rio de Janeiro (Brasil). Tese Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional.

Medeiros, V., Trigueiro, E. 2007. The bridge, the market, a centrality forever lost and some hope: studying alternatives for re-qualifying an old town centre. *Proceedings, 6st International Space Syntax Symposium*, 1, 01-12.

Medeiros, V., Holanda, F. 2007. Structure and Size: brazilian cities in an urban configurational world scenario. *Proceedings, 6st International Space Syntax Symposium*, 1, 01-12.

Medeiros, V. A. S. 2006. *Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas*. Brasília/DF, Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

Neverovsky, C. 2005. *Da gata borralheira à cinderela: nova espacialidade decorrente do desenvolvimento turístico, diferenciada pelo estilo de vida em Ponta Negra*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Natal (Brasil), Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Oliveira, F. L. et al. 2012. *Grandes projetos metropolitanos*, Rio de Janeiro, Letra capital.

Sánchez, F. 1999. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais* [Online], 1. Available: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/13> [Accessed 19 jun 2013.]

Silva, A. F. C. 2010. *O litoral e a metrópole: dinâmica imobiliária, turismo e expansão urbana na Região Metropolitana de Natal*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Natal (Brasil), Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Somekh, N. 2008. Projetos Urbanos e Estatuto da Cidade: limites e possibilidades. *Vitruvius* [Online]. 1. Available: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.097/131> [Accessed: 09 jul 2013].

Vainer, C. 2000. *Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano*. In: Maricato, E., Vainer, C., Arantes, O. 2000. *A cidade do pensamento único: desmanchando consenso*, Petrópolis, Vozes.

Veloso, M. , Vieira, N. M., Pereira, M. V. 2010. Crônica de uma morte anunciada: Arquitetura moderna em Natal x Copa de 2014. *3º Seminário Docomomo Norte Nordeste: cadernos de Resumos e programação*, 01, 48.

Villaça, F. 2001. *Espaço Intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel FAPESP.

Ultramari, C., Rezende, Denis. 2007. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. *Ambiente Construído* [Online], 1. Available: <http://seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/viewFile/3733/2086> [Access: 09 jul 2013].