

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTE**  
**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

**Urbanização e segregação sócio-espacial:  
Natal, décadas de 1960-1970, a construção de uma paisagem.**

**Enoque Gonçalves Vieira**

**NATAL /2001 • \**

**ENOQUE GONÇALVES VIEIRA**

**Urbanização e segregação sócio-espacial:  
Natal, décadas 1960-1970, a construção de uma paisagem.**

**Monografia apresentada à disciplina  
Pesquisa Histórica II, ministrada pela  
Professora Denise Mattos Monteiro, do  
Curso de História da Universidade  
Federal do Rio Grande do Norte, sob a  
orientação do Professor Roberto Airon.**

**Natal/2001**

Este trabalho é dedicado aos “livres e despossuídos”, à classe trabalhadora , àqueles que no cotidiano da cidade burguesa são vitimados e expostos a continuados processos de segregação sócio-espacial.

A esses excluídos da cidadania, ao segregado na cidade, somente resta conclamar: uní e destruí a cidade capitalista e sobre seus escombros erguei a cidade da justiça e da solidariedade, a cidade de todos, onde cada indivíduo, efetivamente livre, possa exercer a sua cidadania.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	05
I – A CIDADE COMO OBJETO DA CIÊNCIA HISTÓRICA .....	09
I.1.    Da origem à cidade capitalista .....	09
I.2.    A cidade Latino-americana: uma extensão do mundo europeu .....	19
II - A CIDADE BRASILEIRA: DA URBE COLONIAL À CIDADE CAPITALISTA ...	25
II.1.    O caráter heterogêneo do desenvolvimento capitalista brasileiro .....	25
II. 2.    Nordeste: do auge ao atraso .....	29
II. 3.    O Rio Grande do Norte no contexto de heterogeneidade do desenvolvimento Capitalista brasileiro .....	31
II.4.    Natal, século XX: o mais importante núcleo urbano do Rio Grande do Norte.....	34
III - NATAL, DE PROVINCIANA À CIDADE DO CAPITAL: A EXPERIÊNCIA DE MANUTENÇÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO – ESPACIAL NA CIDADE .....	40
III.1.    Os primeiros planos urbanísticos .....	43
III.2.    A Segunda Guerra Mundial: o trampolim para a urbanização .....	49
III.3.    Décadas de 1960 e 1970: a arrancada para a construção da Natal capitalista.....	51
CONCLUSÃO .....	63
BIBLIOGRAFIA .....	68
ANEXOS .....	70

## INTRODUÇÃO

O estudo sobre a cidade vem nos últimos anos tomando grande vulto, inúmeros cientistas de diversas ciências, dentre elas a história, vêm se debruçando em análises sobre a questão urbana.

O fato de a cidade ser tema de estudos em diversos ramos científicos, deixa clara a necessidade de inter-relacionar as muitas análises existentes, fazendo do estudo sobre a cidade um autêntico exercício de interdisciplinaridade. “Os estudo sobre a cidade se impõe como campo multidisciplinar” Soller e Matos (1999).

A cidade para a história foi considerada durante muito tempo como um palco, o lugar onde se desenrolava o acontecimento histórico. E como num teatro onde os sujeitos são os artistas, na história a cidade tinha uma função secundária, ou seja, assim como os artistas podem representar em qualquer palco, os sujeitos históricos, humanos, poderiam realizar uma trama da história em qualquer cidade. Segundo Soller e Matos (1999) “a cidade era um elemento de delimitação espacial do objeto de estudo do historiador.”

Nesse contexto, de cidade palco, a importância de contextualizar a cidade em meio à trama histórica passa despercebido pelo historiador, permitindo que o mesmo não venha a compreender a cidade como sendo fruto de uma construção humana, mas o que é a cidade senão “criação de uma segunda natureza que se implanta a partir da obra humana” Rolnik (1998).

Sendo a cidade uma criação humana pode-se afirmar que nela estão explícita e implicitamente contidos “as tensões vivenciadas de forma diversificada por seus habitantes” Soller e Matos (1999).

Para Rolnik (1998) “construir cidade é também uma forma de escrita.” Dessa forma pode-se conceber a cidade como sendo um documento, que construído a “pedra e cal”.

Pode-se observar, a partir da análise de sua construção as experiências históricas dos homens e mulheres que nela viveram e vivem.

Para o historiador das questões urbanas a cidade passa também a ser objeto de análise do mesmo, e assume importância fundamental no desenrolar de um acontecimento histórico. Para ele “a paisagem urbana impõe-se como um documento a ser lido” Soller e

Matos (1999) e esse documento traduz, a partir da estruturação da paisagem urbana, a partir da sua construção, a história dos humanos que “tijolo a tijolo” construíram aquele espaço ao mesmo tempo em que construíram a sua história.

Os estudos sobre urbanização no Brasil estão voltados, preferencialmente a análises sobre os grandes centros urbanos do centro-sul.

Em Natal, os estudos sobre o seu processo de urbanização começaram a tonar-se mais fecundos a partir da década de 1980, frutos principalmente de pesquisas desenvolvidas por professores da UFRN (Universidade Federal do Rio Grande do Norte).

No tocante as pesquisas historiográficas sobre a cidade do Natal e o seu processo de urbanização essas pesquisas são raras, atendo-se principalmente a análises sobre alguns bairros em especial ou sobre a importância da Segunda Guerra Mundial no impulso demográfico da cidade.

Nesse sentido, esta pesquisa procura dentro de seus limites, preencher uma lacuna e ao mesmo tempo provocar uma discussão sobre o processo de urbanização da cidade do Natal. No entanto; não se destina somente a fazer uma narrativa sobre a ocupação do solo urbano, mas também e principalmente, fazer um paralelo em relação à construção histórica da sua paisagem, caracterizada por um forte processo de segregação sócio-espacial.

Trata-se de fazer uma análise do processo de urbanização da cidade do Natal, dando ênfase ao período referente às décadas de 1960 e 1970. Concomitantemente, procura-se verificar e diagnosticar uma constante segregação sócio-espacial na cidade que expulsa as classes menos abastardas para a periferia e as condiciona à marginalidade, providenciando para a cidade uma configuração urbanística e paisagística fictícia.

Para tal recorre-se ao método histórico, no intuito de fazer um levantamento sequencial dos fatos referentes a urbanização da cidade, caracterizando a importância histórica das décadas citadas, sem no entanto perder de vista os condicionantes históricos da cidade. Procurar-se-á, ao mesmo tempo, recorrer a análise do método dialético no intuito de caracterizar o comportamento da classe social dominante, os seus interesses e o seu modo de pensar a cidade.

No trabalho buscou-se priorizar a análise da bibliografia existente sobre o tema cidade, no contexto mais geral e principalmente a bibliografia existente sobre o processo de urbanização da cidade do Natal, utilizando essa última como fontes históricas para o estudo

e análise do processo de urbanização e conseqüente processo de segregação sócio-espacial da cidade.

A escolha do período, décadas de 1960-1970, deve-se a constatação da intensificação do processo de urbanização da cidade. É por essa época que, sendo alvo de políticas públicas, via SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) e PNDU (Programa Nacional do Desenvolvimento Urbano), a cidade toma impulso desenvolvimentista. Nessas duas décadas, principalmente 1970, instalam-se na cidade indústrias de diversos ramos, principalmente têxtil; a cidade passa a ser alvo mais freqüente de processos migratórios e procura-se, via programas de governo federal, implementar uma política de habitação popular.

É importante destacar que mesmo optando por um corte temporal recente, este estudo procura buscar as origens da segregação sócio-espacial na cidade do Natal anterior às décadas de 1960 e 1970, e ratificar que nesse período, com a conformação da cidade quanto “cidade capitalista”, que esse processo se aprofunda, permitindo a construção de uma paisagem tipicamente natalense.

No capítulo 1, procura-se fazer um retrospecto sobre a cidade desde a sua origem, nas planícies mesopotâmicas até a conformação da cidade capitalista no ocidente europeu.

Enfatiza-se a cidade capitalista como sendo fruto de uma construção histórica dada no continente europeu e conseqüência da construção do sistema capitalista.

Observa-se que é nessa cidade que o espaço urbano caracteriza-se por uma compartimentação, provocando a construção de uma paisagem caracterizada pela segregação sócio-espacial.

Busca-se caracterizar a cidade Latino-americana e o seu processo de urbanização diagnosticando a relação de dependência econômica deste território em relação aos países capitalistas desenvolvidos, impondo ao mesmo um estado de subdesenvolvimento.

O capítulo 2 trata da evolução urbana no Brasil procurando-se fazer um paralelo entre a urbanização, o caráter tardio da industrialização no Brasil e a dependência econômica frente aos chamados países centrais. Caracterizando o desenvolvimento sócio-econômico brasileiro como extremamente heterogêneo, promovendo uma diferenciação entre as diversas regiões.

Nesse contexto observa-se que desde fins do século XIX a região sudeste aparece como a região mais desenvolvida do país.

Busca-se caracterizar o desenvolvimento capitalista do Nordeste, que durante o período colonial era o centro econômico e das decisões políticas, e em motivo da transferência do eixo econômico para o sudeste é relegado ao atraso, voltando a ter uma certa importância econômica depois da criação da SUDENE em 1959.

Constata-se que se as cidades de Olinda, Recife e Salvador floresceram durante o período colonial, no período posterior à transferência do eixo econômico e político para o Centro-sul, as mesmas passam a experimentar um processo de regressão e estagnação.

Procura-se, também, expor a condição periférica do Rio Grande do Norte em relação ao desenvolvimento capitalista brasileiro e nordestino, afirmando-se que nesse contexto o Rio Grande do Norte é periferia da periferia em relação a sistema capitalista internacional.

Procura-se fazer um paralelo entre a economia do estado e o processo de urbanização ocorrido no mesmo. Nesse sentido constata-se a importância da pecuária na formação de importantes núcleos urbanos no interior do estado.

A cidade do Natal, que apesar de ter sido criada antes do surgimento de qualquer núcleo urbano potiguar tem somente, até o início do século XX, a importância de ser a sede política do estado, a capital.

Somente a partir da decadência econômica de Mossoró é que Natal sobrepuja política e economicamente as cidades do interior, tornando-se a partir da década de 1930 o principal centro urbano do estado.

O capítulo 3 trata do processo de urbanização da cidade do Natal procurando-se fazer uma relação entre o contexto sócio-econômico, as intervenções políticas e o processo de segregação sócio-espacial que caracteriza a paisagem urbana da cidade.

Mesmo tendo uma urbanização lenta, Natal é alvo desde o princípio do século XX de intervenções urbanísticas no feitiço do seu espaço.

## **I - A CIDADE COMO OBJETO DA CIÊNCIA HISTÓRICA**

### **I.1 - Da origem à cidade capitalista**

Pensar e repensar a cidade, a questão do urbano, é hoje tarefa corriqueira de várias ciências, em especial das ciências humanas, que utilizando os seus métodos e suas bases entregam-se ao estudo da cidade; desvendando ou buscando desvendar todas as nuances possíveis e imagináveis tais como: o processo de urbanização, a questão do crescimento econômico, as posturas políticas das classes sociais existentes no interior das cidades, os sujeitos que constroem a história das cidades, o exercício da cidadania pelas classes sociais, a questão do poder, a questão da exclusão social, a cidade como elemento de arte, o cotidiano das pessoas que vivem nas cidades, a construção da paisagem das cidades, a questão do trabalho. Várias são as temáticas que um estudioso das questões urbanas tem para abordar em um trabalho científico e variadas também são as motivações e as finalidades daqueles que pretendem, a partir de um trabalho científico, estudando a cidade, por a nu a alma, ou as almas, daquele seu objeto de estudo.

Deve-se, aqui, considerar que a cidade se constitui em um campo de estudo infinitamente multidisciplinar. Portanto os vários cientistas: sociólogos, historiadores, geógrafos, antropólogos, arquitetos e urbanistas, têm que necessariamente construir os seus estudos tomando como base as suas prerrogativas científicas, mas também não impor uma condição estritamente unilateral, considerando-se assim os estudos sobre a questão urbana como sendo um exercício de interdisciplinaridade.<sup>1</sup>

Na ciência histórica, até bem pouco tempo, a cidade representava somente um espaço onde ocorria um determinado acontecimento histórico, o lugar onde o fato se desenrolava, o espaço onde os sujeitos humanos (homens, mulheres, jovens e crianças) agiam. A cidade nesse tipo de abordagem histórica era tão somente compreendida como uma espécie de palco; o espaço, meramente físico, onde o fato histórico, como uma cena, era celebrado.<sup>2</sup>

---

1 SOLLER, M. A., MATOS, M. I. et al. A cidade em debate, p. 6

2 Ibid., p.8

Nesse tipo de abordagem não importava o palco, mas sim a cena, pois o acontecimento poderia ter-se dado em qualquer lugar. Nesse tipo de abordagem a cidade não é compreendida como uma construção humana, mas sim como qualquer coisa que em nada poderia influenciar na existência de uma trama da história.

Mas o que é a cidade senão a recriação da natureza. Ou mais precisamente, a criação de uma segunda natureza que se implanta, a partir da obra humana, a partir da necessidade dos homens.<sup>3</sup> Utilizando-se ou transformando a natureza primeira, a cidade impõe um ritmo de vida social às pessoas que nela se fixam, permitindo que essas mesmas pessoas, no cotidiano de suas vidas construam a sua história e conservem ou reconstruam a sua cidade, a partir das suas necessidades.

A humanidade principia o seu processo de formação de espaços urbanos, de construção e constituição de cidades, segundo Davis, há cerca de 5.500 anos.<sup>4</sup> Rolnik observa que as primeiras cidades surgem na Mesopotâmia, primeiramente como espaço cerimonial, posteriormente, em torno do templo, os zigurates, como espaço para sedentarização.<sup>5</sup>

“Esta nova maneira de pensar o seu habitat”,<sup>6</sup> a cidade, transforma radicalmente a vida do homem. Se antes ele era caçador e coletor e por isso necessitava ser nômade, o que não exigia a construção de espaços urbanos. Com a invenção e o aprimoramento das técnicas agrícolas passa a haver a necessidade de fixação, de sedentarização, e conseqüentemente a construção de cidades toma lugar privilegiado na lista de metas da humanidade.

Paralelo á sedentarização e conseqüente construção de cidades, a humanidade experimenta um crescente aumento das relações de poder expressado a partir da divisão social e territorial do trabalho, assim como da divisão territorial da ocupação do espaço urbano. Machado citando Marx diz que “com a cidade aparece, simultaneamente, a necessidade de administração, de polícia, de impostos, etc, em uma palavra, a necessidade de organização e, portanto, da política em geral. Aqui se manifesta pela primeira vez a

---

3 ROLNIK, R. O que é cidade, p. 7

4 DAVIS, K. Cidades: a urbanização da humanidade, p. 13

5 ROLNIK, R. Op. cit., p. 13

6 ROLNIK, R. Op. cit., p. 13

divisão da população em duas grandes classes. Divisão que repousa diretamente na divisão social do trabalho e nos instrumentos de produção.”<sup>7</sup>

Simultaneamente à necessidade de construção de cidades verifica-se a invenção da escrita. Segundo Rolnik “é na cidade, e através da escrita, que se registra a acumulação de riquezas.”<sup>8</sup> É também através da escrita “que se fixa em uma memória que, ao contrário da lembrança, não se dissipa com a morte.”<sup>9</sup>

Sabendo-se que a origem das cidades, enquanto instituição política, e o surgimento da escrita são acontecimentos simultâneos na história da humanidade, não é de estranhar que as cidades sejam comparadas à escrita. Segundo Rolnik “é evidente o paralelismo existente entre a possibilidade de empilhar tijolos, definindo formas geométricas, e agrupar letras, formando palavras para representar sons e idéias. Deste modo construir cidades é também uma forma de escrita.”<sup>10</sup> Compreendendo a construção de uma cidade como sendo a estruturação de um texto escrito a “pedra e cal” e sendo obra do trabalho coletivo de vários homens, entende-se também, que a cidade passa então a ser um documento, um instrumento básico para interpretação. Dessa forma pode-se chegar a conclusão que ela, a cidade, (ou ele, o documento) traz contido no seu seio, na sua construção, a história dos homens que a construíram, e que através da leitura deste texto materializado no traçado arquitetônico de ruas, becos, vielas, casas, nos gostos artísticos expressados pela arquitetura pode-se chegar a constatar a história desses homens. A construção de uma cidade cria uma determinada paisagem, que nada mais é do que a acumulação das experiências humanas historicamente dadas naquele espaço. Para Rolnik a cidade denota o mundo de quem a constrói.<sup>11</sup>

Segundo Soller e Matos: “a paisagem urbana impõe-se como um documento a ser lido, como um texto a ser decifrado. Cabe ao investigador entender esse emaranhado de tempo, espaço e memórias, recuperar as camadas e as relações entre elas, decifrar seus enigmas, numa arqueologia social”.<sup>12</sup>

---

7 MARX apud MACHADO, A. B. A origem da cidade: breve reflexão teórica, Vivência, n. 1/2 p.65

8 Ibid., p.16

9 Ibid., p.16

10 Ibid., p.15

11 ROLNIK, R. Op. cit., p. 17

12 SOLLER, M.A.,MATOS, M. I., et al. Op. cit., p.10

Nesse contexto a cidade, a paisagem urbana, deixa de ser um simples espaço, um mero palco, para se impor como um objeto construído pelos homens a partir dos seus interesses, a partir da lógica social instituída naquela cidade, naquele espaço. É essa cidade que traduz com sutil realidade o comportamento das classes sociais, dos sujeitos históricos, e confirma através da frieza do tijolo, do concreto, da pedra e da cal, as tensões sociais vivenciadas com o decorrer do tempo.

A construção do processo histórico permitiu que a cidade fosse, com o passar do tempo, evoluindo e adquirindo características próprias de acordo com o modo de produção e da organização social, política e cultural.

Da cidade emana um poder local. É na cidade que passa a existir uma maior exigência administrativa, um maior nível de organização política; assim como é na cidade que se detecta um maior aprofundamento na divisão social do trabalho e na constituição de classes sociais de interesses antagônicos. Em sua origem nas planícies mesopotâmicas, na cidade se implantou o poder da realeza, como um poder extremamente centralizado e despótico. Rolnik observa que: “A cidade da realeza é a cidadela: recinto murado e fortificado onde se encontra o palácio, *símbolo do poder político*, o templo, *representação do poder ideológico*, e o silo, *caracterizador de concentração do poder econômico*.”<sup>13</sup>

Na Grécia vê-se o aprofundamento da dimensão política na cidade. É na polis grega que, pela primeira vez na história da humanidade, depois de instituída a cidade, o poder é retirado do rei centralizador e opressor, e dividido entre uma pequena parcela da sociedade. É bem verdade que a chamada democracia grega está condicionada ao exercício político de poucos: os aristocratas, excluindo do processo mulheres, escravos e pobres. Mas é inegável, a importância da experiência grega no que diz respeito ao exercício da cidadania, entendendo-se aqui cidadania como sendo a ação da participação política dos indivíduos nas decisões administrativas da cidade, ou nas decisões de poder do Estado.

Na Roma antiga, herdeira das várias culturas da antiguidade, devido a sua estruturação política imperial, comprova-se a existência, e principalmente o fortalecimento, de um outro elemento constituidor da cidade: o mercado. Se na Grécia a cidade dividia-se

---

13 ROLNIK, R. Op. cit., p. 20 (grifo meu)

em duas instâncias: a ágora, local de reunião e decisões políticas, e a acrópole, colina fortificada e centro religioso, em Roma instituiu-se o Fórum, segundo Rolnik “este instituto é ao mesmo tempo, ágora, acrópole e mercado, isto é, lugar de assembléia dos cidadãos, de decisão política, templo, de culto religioso e troca, de mercado.”<sup>14</sup>

Na Roma imperial intensifica-se a ampliação do mercado em motivo da construção de uma grande infraestrutura (como exemplo: estradas e portos), capaz de ligar as cidades, que viviam sob o jugo do Império Romano, umas às outras.<sup>15</sup>

Com o fim do Império Romano, a partir da sua queda no século V d.C. e a implantação, essencialmente no ocidente europeu, do modo de produção feudal, as cidades européias perderam a grande importância que haviam adquirido no último período. O sistema feudal voltado, política e economicamente, para a terra e para as questões agrárias, sendo a terra a principal fonte de poder e de riqueza, expôs a cidade a um crescente processo de desurbanização. Nesse período da história as cidades somente viriam a ter importância em detrimento de questões religiosas.

A partir do século XI a reocupação do espaço urbano faz surgir uma estrutura de cidade definida a partir da natureza. Segundo Machado: “a cidade medieval longe de alterar a natureza, procurava a ela se adaptar. (...) A grande torre da igreja dominava a paisagem da cidade medieval e, ao seu redor, as casas eram distribuídas de forma irregular, se comprimindo entre as muralhas que definiam os seus limites.”<sup>16</sup>

Rolnik observa que:

“o desenho das ruas e praças de um burgo, *como eram chamadas as cidades medievais*, não obedecia qualquer traçado preestabelecido. Não havia, portanto, uma previa demarcação de lotes ou desenho de uma rua, sendo comunal, a terra urbana era simplesmente ocupada pelos moradores, à medida que ali iam se instalando (...) por isso essas cidades têm um desenho todo peculiar: irregular, tortuoso, a forma inesperada a cada esquina. A cidade medieval é descontínua, sinuosa, surpresa. É essa cidade que vai acabar por minar as bases do poder feudal.”<sup>17</sup>

---

14 ROLNIK, R. Op. cit., p. 28

15 Ibid., p. 27

16 MACHADO, A B. Op. cit., p. 66

17 ROLNIK, R. Op. cit., p. 32 (grifo meu)

Nos burgos, aglomerações urbanas onde se instalavam os comerciantes, as atividades mercantis floresciam e se desenvolviam, provocando o crescimento dos mesmos. Enquanto os burgos cresciam, no campo, base do sistema feudal, experimentava-se continuadas crises dentre elas a mais terrível foi a peste negra que chegou a dizimar cerca de um terço da população européia.

Verifica-se, nesse período, outros elementos que acelerariam o processo de degeneração do sistema feudal: a circulação de mercadorias entre os feudos, a necessidade da posse de dinheiro por parte da nobreza para a compra dessas mercadorias e ao mesmo tempo para ostentação do luxo, o aumento da pressão sobre o servo e conseqüente cobrança de impostos agora não mais em produtos agrícolas mas sim em dinheiro, o arrendamento das terras, e o desejo entre a servidão de se libertar do jugo do senhor feudal.

A crise no sistema feudal faz o servo acreditar que “o ar da cidade liberta” e no afã da conquista da liberdade muitos camponeses afluem em direção à cidade. Segundo Rolnik: “Ao afluir para a cidade os camponeses se libertavam da servidão. Solto das amarras que o prendiam ao senhor feudal, o servo também perdia o acesso à terra e portanto à subsistência, o que lhe conferia a dupla condição de livre e despossuído”.<sup>18</sup>

É importante salientar que enquanto a atividade mercantil se desenvolvia e fazia crescer as cidades, fomentando a constituição de importantes regiões de comércio como as cidades italianas, a região de Flandres e a região do Mar do Norte, fomentando também a existência de feiras “internacionais” no interior do continente europeu; a atividade manufatureira progredia multiplicando-se por toda a Europa e utilizando-se da força de trabalho do ex- servo, agora livre, dos lucros gerados com o comércio e do crescimento do mercado, fortalecendo a classe social urbana surgida e enriquecida com as atividades mercantis.

O território dessa classe social denominada, desde então, de burguesia, pelo fato de viver no burgo, era a cidade e seu poder era a fortuna acumulada com o comércio, a indústria, as finanças.<sup>19</sup>

Segundo Davis:

---

18 MARX apud ROLNIK, R. Op. cit., p. 35

19 ROLNIK, R. Op cit., p. 36

“embora as cidades medievais tivessem permanecido pequenas e não tenham incorporado mais que uma pequena fração da população regional, a estreita relação entre comércio e indústria por elas provocadas, paralelamente a uma maior ênfase na tecnologia, preparou as condições para a urbanização que se seguiria”<sup>20</sup>

Os séculos XVI e XVII são um marco na decadência das cidades medievais. A conformação de cidades-Estados, principalmente nas regiões de fortalecimento das atividades comerciais, provoca a ascensão ao poder, mesmo sob o domínio de um pequeno território, da classe burguesa. Cidades como Gênova, Florença, Veneza, Paris, Londres são conquistadas pelo poder do capital comercial, daí a conquistar o mundo é uma questão de tempo. Conquistando o domínio político das cidades comerciais, procura-se estender esse domínio a um vasto território, é nesse período que surgem as primeiras monarquias absolutistas e que se constituem os primeiros Estados-Nacionais, dentre os quais os principais são a França e a Inglaterra.

Com a formação dos Estados-Nacionais surgem concomitantemente as cidades capitais, cidades mais importantes, devido ao desenvolvimento comercial e manufatureiro, que pouco a pouco atingem um grande aumento populacional.<sup>21</sup>

Para Rolnik:

“a transformação da vila medieval em cidade-capital vai operar uma reorganização radical na forma de organização das cidades. O primeiro elemento é a mercantilização do espaço, a terra urbana, antes comunal, passa a ser uma mercadoria...”

“Em segundo lugar a organização da cidade passa a ser marcada pela divisão da sociedade em classes: de um lado os proprietários dos meios de produção, os ricos detentores dos bens e do dinheiro; do outro, os vendedores de sua força de trabalho, os livres e despossuído.”<sup>22</sup>

Segundo Davis é a industrialização que transforma o mundo europeu de agrário para urbano, em suas palavras “com a industrialização a transformação foi radical.”<sup>23</sup>

A conjugação do comércio com o desenvolvimento do processo industrial, o

---

20 DAVIS, K. Op. cit., p. 18

21 ROLNIK, R. Op. cit., p. 38

22 ROLNIK, R. Op. cit., p. 38

23 DAVIS, K. Op. cit., p. 20

surgimento dos Estados-Nacionais e a conformação das cidades como espaço essencialmente comercial, aliado à ascensão ao poder da classe burguesa faz surgir e consolidar o modo de produção capitalista.

Machado citando Marx afirma:

“Com a consolidação do modo de produção capitalista, o crescimento urbano - arquitetura e a paisagem - passa a se dar de forma diversificada. As novas paisagens e ‘cores’, as novas técnicas de construção e os novos produtos da Revolução Industrial revelaram outra perspectiva em relação ao conceito de habitar ou do que era entendido como paisagem urbana. O espaço construído da nova cidade, com novas formas, ruas planejadas e sistemas de esgotos mais adequado, provocaram mais brilho na aparência erguida pelo homem (...) de modo que a população camponesa intensifica a sua migração para os centros urbanos, em escalas crescentes, buscando melhorar sua condição social e econômica, enfeitiçado pelas ‘luzes da cidade’ ”.<sup>24</sup>

Segundo Rolnik “a cidade é antes de mais nada um ímã ”.<sup>25</sup> A cidade capitalista pode ser considerada, metaforicamente, como o próprio magnetismo. É esse magnetismo materializado na estruturação urbana, no desenho arquitetônico, na beleza iluminada das cidades, que atrai, desde a Revolução Industrial, consideráveis levas de homens e mulheres, que na busca da liberdade e melhores condições de vida deixam-se ofuscar pela incandescência da cidade.

Ao deparar-se com a cidade capitalista o que primeiro se extrai dela é o encanto, esse encantamento traduz-se no desejo de fixação. Essa relação é bem representada de forma poética, na música de Renato Russo, intitulada “Faroeste Caboclo” quando um “tal João de Santo Cristo” ao chegar em Brasília fica “bestificado com a cidade” e diz “meu Deus, mas que cidade linda no ano novo eu começo a trabalhar”, ao fixar-se na cidade “o tal João” percebe que existe um lugar reservado para ele na cidade e que não é a região dos lagos (área bela e bem estruturada urbanisticamente), mas sim as chamadas cidades satélites (misto de descaso urbano, abandono, miséria e violência). O mito da cidade transforma-se, nesse momento, em monstro capaz de se alimentar do próprio homem que dela se encantou.<sup>26</sup>

---

24 MACHADO, A. B Op. cit., p. 67

25 ROLNIK, R. Op cit, p. 13

26 RUSSO, R. Faroeste caboclo.

Do “outro lado” da cidade capitalista, bela e iluminada, existe um outro espaço, que apesar de ser uma parte do todo parece algo estrangeiro, esse outro lado é o espaço do segregado, local sombrio, violento e abandonado pelo poder público.

A cidade capitalista surgida a partir do comércio e principalmente do advento da Revolução Industrial tem um elemento constituidor que a diferencia em relação aos outros modelos de cidades até então existentes, é nela que a terra urbana toma forma de mercadoria, um objeto de desejo, um objeto que regido pelas leis do mercado tem um valor de troca. Todo e qualquer lote, pedaço de terra na cidade, tem um determinado valor. Mas o que são essas leis do mercado? Será que elas são realmente naturais como diziam os liberais do século XVIII? A idéia de que as leis do mercado são naturais é desmistificada na cidade capitalista, pois nela os espaços valorizados são produzidos a partir da ação do poder público que aliado à classe burguesa cria verdadeiros jardins ou verdadeiros paraísos, ou seja, uma boa infra-estrutura urbana, ao mesmo tempo em que abandona à própria sorte os espaços determinados para a ocupação urbana por partes das classes subalternas.

Essa produção, e falta de produção, do espaço urbano da cidade capitalista providencia a existência, na mesma, daquilo que nas ciências sociais é denominado de segregação espacial na cidade ou ainda de exclusão social. As classes sociais mais abastadas, os proprietários dos meios de produção, ocupam espaços considerados nobres em virtude de grandes investimentos públicos para a geração de um espaço considerado confortável: boa infra-estrutura viária, boas condições de saneamento, boas condições de iluminação. Do “outro lado” em detrimento da falta de investimentos, determinado pelo poder público, configura-se o espaço urbano das classes sociais subalternas esse é o espaço do abandono, do desamparo, local de proliferação de doenças físicas e sociais.

A cidade capitalista aparece aos olhos de quem a observa de forma extremamente fragmentada, compartimentando espaços determinados a partir das suas funções e das suas ocupação. Nesse sentido “a cidade se fragmenta e o que sobra da cidade, o resto, é a cidade dos excluídos”<sup>27</sup>

Segundo Rolnik:

---

27 SILVA, J.B. Novos desafios para as grandes cidades brasileiras, *Vivência*, n. 1/2, p. 33

“Esta reorganização espacial, introduzida pela necessidade de segregação da cidade, tem uma base econômica e uma base política para sustentá-la. Do ponto de vista econômico está ligado à mercantilização e à monetarização, tudo vira mercadoria. (...) Do ponto de vista político, a segregação é produto e produtora de conflitos sociais.”<sup>28</sup>

Os conflitos sociais decorrentes do modelo de organização e estruturação urbana da cidade capitalista deve-se, tão somente, ao próprio sistema social que a cria. O capitalismo tem em seu germe, em sua origem, a contradição. É nele que a humanidade convive com o mais alto grau de antagonismo entre classes sociais. A cidade através do seu desenho mostra com clareza essa contradição. Para a definição do espaço urbano o poder público estabelecido lança mão do planejamento, ou seja, uma cidade bem urbanizada é ao mesmo tempo uma cidade bem planejada.

Ao mesmo tempo em que planeja a cidade “o poder público, na cidade capitalista, funciona como a instância que controla os cidadãos, produz as condições para acumulação do capital e intervém nas contradições e conflitos na cidade.”<sup>29</sup>

À proporção que a sociedade industrial se desenvolvia, criando novas tecnologias e procurando a todo custo, através do poder público, administrar as suas contradições, as cidades tornavam-se cada vez mais urbanizadas. O século XIX que viu desenvolver vários núcleos urbanos no Ocidente europeu e na América do Norte, precedeu ao desenvolvimento urbano descontrolado durante todo o século XX. Nesse século não somente os países considerados do mundo industrializado tiveram um crescente aumento na sua população urbana e conseqüente crescimento das cidades, mas também aqueles países condicionados a um subdesenvolvimento.<sup>30</sup>

Para Davis a urbanização nos países subdesenvolvidos se dá tarde, ao mesmo tempo em que se dá de forma muito mais acelerado do que no mundo industrializado.<sup>31</sup>

---

28 ROLNIK, R. Op. cit., p. 51

29 ROLNIK, R. Op. cit., p. 70

30 Como países subdesenvolvidos entende-se os que iniciaram seu processo de industrialização tardiamente e em dependência dos países industrializados e de economia capitalista mais desenvolvida. Compreende o chamado mundo subdesenvolvido parte da Ásia, toda a África, parte da Oceania e toda a América Latina

31 DAVIS, K. Op. cit., p. 27

Essa aceleração no crescimento urbano do mundo subdesenvolvido provoca, no mesmo, a geração de contradições sociais incomparavelmente maiores nos espaços urbanos dos países não industrializados em relação aos industrializados.

Os termos mundo desenvolvido e mundo subdesenvolvido envolvem no seu arcabouço conceitos estritamente europeus e dizem respeito, tão somente, ao estágio de desenvolvimento capitalista no qual se encontram os países.

No Ocidente europeu constata-se que o sistema capitalista tanto no seu viés econômico quanto político é fruto de um continuado e constante processo de amadurecimento, que tem início ainda no período feudal, por volta do século XIII com o ressurgimento do comércio, o fortalecimento das cidades e a formação de rotas comerciais cortando todo o continente, e se aprofunda com a Revolução Industrial no século XVII.

Na América do Norte devido ao próprio modelo de colonização implantado, em especial nas colônias setentrionais, o que propiciou uma menor usurpação das suas riquezas por parte da metrópole, a Inglaterra; também uma continuidade do processo de industrialização herdado da Grã-Bretanha, assim como, e principalmente, o modo de ocupação das colônias aonde o inglês que vinha para a América tinha no seu pensamento a idéia de construir do outro lado do Atlântico, um novo mundo. Esse mundo era diferente em relação à cultura, mas extremamente semelhante no que diz respeito à economia e à política.

As duas experiências, apesar de distintas, proporcionaram nessas duas regiões um desenvolvimento industrial que viria a torná-los grandes potências no século XX.

## **I.2 – A cidade Latino-americana: uma extensão do mundo europeu**

A América Latina compreende um vasto território que vai desde o norte do México, no limite com os Estados Unidos, até a Terra do Fogo no extremo sul do Chile.

Todo esse território foi a partir do final século XV e início do século XVI conquistado e colonizado, excetuando pequenas extensões de terras no continente e pequenas ilhas, pelos países ibéricos: Portugal e Espanha. O processo de conquista e colonização deveu-se em sua essência ao estágio de desenvolvimento no qual se encontravam os países da península. Grandes potências comerciais da época, Portugal e Espanha se atreveram em aventurar-se na navegação oceânica em busca dos produtos orientais, as famosas especiarias, assim como na busca da conquista de novos territórios,

de novos mercados e novos produtos que fizessem movimentar ainda mais o ascendente mercado europeu e enriquecer aquelas nações.<sup>32</sup>

Mas o termo América Latina não deve somente ao fato de ter sido o território conquistado e colonizado por portugueses e espanhóis, mas também, e principalmente, ao processo de colonização implantado na região. Segundo Singer “o sistema implantado pelos europeus no que mais tarde seria a América Latina tinha por objetivo geral a obtenção de um excedente comercializável.”<sup>33</sup> Enquanto na Europa e na América do Norte crescia o mercado e desenvolviam-se novos métodos de produção, a América Latina constituía um celeiro de riquezas para os países ibéricos, enquanto nos primeiros vivia-se e desenvolvia-se um crescente processo de independência política e econômica, na América Latina experimentava-se o inverso.

Segundo Singer, mesmo depois da conquista da independência política nas nações Latino-americanas, economicamente o que houve foi “uma troca de metrópoles sendo Portugal e Espanha substituídos pela Inglaterra.”<sup>34</sup> Portanto o modelo de dependência econômica tem continuidade. Nesse momento, a América Latina passou a ser vista não apenas como fonte de matéria prima ou de produtos comercializáveis na Europa, mas também como um promissor mercado consumidor para os produtos da indústria inglesa.

Para caracterizar o processo inicial de urbanização na América Latina Singer diz que:

“No sistema implantado na colonização da América Latina, o papel econômico das cidades era essencialmente estéril. Nem por isso deixava a cidade colonial de desempenhar um papel essencial na constituição e, depois, na preservação do sistema colonial. Seu papel consistia em concentrar e assim potenciar a força de persuasão e a força de coerção da metrópole no corpo da sociedade colonial. O instrumento básico da força de persuasão era a Igreja, e da força de coerção os corpos de tropa e a burocracia civil. Ambos para serem eficientes necessitavam de uma base urbana.”<sup>35</sup>

---

32 Portugal e Espanha eram no final do século XV as nações politicamente mais centralizadas do continente europeu, Portugal tornou-se Estado Nacional em 1139 e a Espanha em 1492 ambos em decorrência da Guerra da Reconquista Economicamente haviam ambos desenvolvidos uma forte economia mercantil.

33 SINGER, P. Economia política da urbanização, p. 95

34 Ibid., p. 106

35 Ibid., p. 98

Os espanhóis ao chegarem à América depararam-se com grandes cidades, organizadas e com governos fortes. Esse fato exigiu dos mesmos uma maior eficácia no método de conquista, assim como a necessidade de destruição do aparato urbano existente e substituição por um outro sob o seu domínio.

No Brasil, segundo Singer:

“Os portugueses não encontraram uma civilização urbana pré-existente e, por isso não tiveram urgência em organizar a exploração colonial a partir de bases urbanas. Mas quando a ordem escravocrata finalmente deitou raízes e a economia nela baseada prosperou, o problema essencial de manter os escravos “presos” à fazenda passou a requerer forças de repressão concentradas em centros urbanos.”<sup>36</sup>

Além das funções de repressão e manutenção do sistema colonial as cidades Latino-americanas adquiriram, com o tempo, e principalmente, quando começou a desenvolver-se a economia colonial, (como no caso específico do Brasil, a economia açucareira), as cidades passaram também a exercer a função de mediadora do processo de colonização, existindo nela um corpo burocrático responsável pela fiscalização de toda a produção. O acúmulo dessas funções propiciou o crescimento das cidades o que vai provocar uma reorganização na relação campo/cidade. Nesse momento a economia no campo volta-se também para a produção de um excedente alimentar, o que vai provocar o surgimento na cidade de uma atividade comercial bem mais intensa; nota-se também que eram as cidades os distribuidores dos produtos europeus chegados à América.

Devido o fortalecimento do comércio Singer observa que: “Começa a surgir, nas cidades, uma nova classe de comerciantes (...) várias cidades passam a ser centros importantes de redistribuição de mercadorias entre diferentes regiões da mesma colônia”<sup>37</sup>

É a cidade colonial que vai minar as bases do sistema colonial. É a partir da cidade e do seu desenvolvimento econômico e conseqüente fortalecimento das classes sociais urbanas que as colônias Latino-americanas principiam as suas lutas pela independência. É nas cidades que essas lutas se intensificam. Por volta de 1825, a grande parte do território Latino-americano estava livre do domínio ibérico. Importante destacar que com o fim das

---

36 Ibid., p. 99

37 Ibid., p.103

lutas da independência “surge na América Latina um certo número de nações, cada uma das quais organizada ao redor de um importante núcleo urbano”<sup>38</sup> Como exemplos temos: Brasil, Rio de Janeiro; Argentina, Buenos Aires; Peru, Lima; México, Cidade do México; Venezuela, Caracas.

Essas cidades eram ao mesmo tempo: centros econômicos, pois nelas haviam se desenvolvido atividades comerciais; centros políticos, pois desde os tempos coloniais essas cidades tinham grande importância política, como no caso do Brasil - Rio de Janeiro a sede do Reino Unido; e principalmente eram centros de organização das forças militares, pois era nessas cidades que as forças militares defensoras do sistema, implantadas pós-independência, organizavam-se e dela partiam para abater toda e qualquer rebelião contrária à ordem instalada. No caso do Brasil foi no Rio de Janeiro onde se organizaram as forças militares que puseram fim às rebeliões que houveram no país depois da independência e no período regencial.

Segundo Singer: “O triunfo das forças urbanas e centralistas (...) assegurou a manutenção, em seus traços essenciais do sistema de exploração colonial. (...) a cidade embora sede agora de um poder nacional, continuou no plano econômico desempenhando suas antigas funções”<sup>39</sup>

Politicamente fortalecida com o processo de independência e economicamente ascendente, mesmo em dependência dos centros de produção industrial europeu e norte-americano, a cidade da América Latina começava a ser, cada vez mais, atrativa, como observa Singer:

“todos os que têm renda elevadas para gastar, inclusive agentes financeiros do capitalismo europeu e norte-americano. Mas ela atrai também uma massa de migrantes do campo, inicialmente do campo europeu, no qual a penetração do capitalismo dissolve antigas relações de produção e libera força de trabalho (...) bem mais tarde, já em pleno século atual [século XX] de áreas rurais Latino-americanas”<sup>40</sup>

Semelhante ao fato ocorrido na Europa no final do período feudal os homens e mulheres que migraram do campo para as cidades Latino-americanas, buscavam nela

---

38 Ibid., p.104

39 Ibid., p. 105

40 Ibid., p.108

melhores condições de vida, melhores condições de trabalho. No princípio essa leva de migrantes vai formar “na cidade um proletariado precariamente ocupado em serviços, mas que terá importância como elemento constituinte de um mercado interno para produtos industriais”<sup>41</sup>

No final do século XIX começaram a surgir nos principais centros urbanos Latino-americanos um incipiente mas progressivo processo de industrialização. No Brasil esse processo desenvolveu-se principalmente nas cidades do Rio de Janeiro, em motivo da sua importância política e comercial, e em São Paulo, de forma mais acelerada, em razão do acúmulo de capital alcançado pela cultura cafeeira nesse período.

A constituição de indústrias, e conseqüente desenvolvimento dos centros urbanos na América Latina provocam uma crescente onda de migração do campo para a cidade.

É nesse período que se começa a redimensionar a cidade Latino-americana. Se antes ela tinha o papel de mantenedora e mediadora do sistema colonial, se após a independência ela adquiriu um papel de centro político em torno do qual se estruturava uma nação mas no entanto, continuava a exercer a função de mero distribuidor dos produtos europeus; nesse momento a cidade Latino-americana torna-se “pela primeira vez desde a conquista, produtiva.”<sup>42</sup>

O processo de industrialização se efetiva concretamente, na América Latina, nas primeiras décadas do século XX em decorrência das crises no sistema capitalista mundial. Alguns acontecimentos no exterior favoreceram a implantação de indústria na América Latina, dentre alguns: a Primeira Guerra Mundial e a crise na segunda metade da década de 1920 que vai desembocar na quebra da bolsa de valores de Nova Iorque em 1929.

Surge a partir desse período em oposição à oligarquia comercial-latifundiária, *que mantinha o modelo de economia agro-exportadora*, uma nascente burguesia industrial.<sup>43</sup> No Brasil essa oposição às oligarquias rurais promove a Revolução de 1930 fato esse que viria a desenvolver, em definitivo, o processo de industrialização brasileiro. Ao mesmo tempo em que ocorre a implantação de indústrias no território Latino-americano, surge em detrimento desse processo, a cidade industrial, a cidade capitalista

---

41 Ibid., p. 108

42 Ibid., p. 110

43 Ibid., p. 110 (grifo meu)

Latino-americana. E como na Europa, procurou-se repensar a cidade. A cidade colonial da América Latina começou a ser influenciada em sua estruturação arquitetônica, surgiam então, espaços compartimentados, espaços destinados às classes sociais, é nesse momento que as cidades Latino-americanas experimentam, de forma mais explícita, o processo de segregação espacial.

Segundo Rolnik: “Em algumas cidades brasileiras a crise da escravidão e a expansão do trabalho livre vão marcar este impulso segregador.”<sup>44</sup>

À própria “necessidade” de segregação espacial na cidade capitalista, soma-se o fato de as cidades Latino-americanas conquistarem esse feito, ou seja tornarem-se capitalistas, tardiamente. Em razão dessa condição os distúrbios urbanos, em especial o processo de segregação das classes sociais, nessas cidades, assim como em todas as cidades do mundo subdesenvolvido, se apresenta de forma extremamente acentuada.

Já no início do século XX e principalmente após 1930 a conformação da cidade capitalista na América Latina, com toda a sua estruturação urbanística, criação de uma paisagem fictícia, intervenção estatal tanto no processo de valorização de determinados espaços como no processo de contenção dos conflitos sociais gerados pela questão da segregação é caracteristicamente palpável. No entanto é no período das décadas de 1960 e 1970, principalmente com o advento da metropolização, que tais características se acentuaram, e nesse momento “a cidade caminha para se converter em um imenso espaço de exclusão social”.<sup>45</sup>

---

44 ROLNIK, R. Op. cit., p.

45 SILVA, J. B. Op. cit., p.33

## II – A CIDADE BRASILEIRA: DA URBE COLONIAL À CIDADE INDUSTRIAL

### II.1 – O caráter heterogêneo do desenvolvimento capitalista brasileiro

Caracterizar a cidade Latino-americana é, antes de qualquer questão, compreendê-la quanto uma construção social voltada, desde o seu princípio, economicamente, politicamente e culturalmente para a “história do mundo europeu”.<sup>46</sup> A cidade implantada na América Latina esteve, desde a sua origem, ligada umbilicalmente ao desenvolvimento econômico, social e cultural experimentado no velho continente.

No Brasil, como se poderia esperar, sendo o mesmo parte integrante do território Latino-americano, as cidades aqui implantadas a partir do processo de colonização não chegaram a ser mais do que uma extensão do chamado mundo ocidental cristão ou mundo europeu.

Nos séculos XVI, XVII e XVIII o desenvolvimento das cidades brasileiras estava condicionado às atividades mercantis e de produção de insumos agrícolas para o mercado europeu, tendo as mesmas a função de mantenedora, através das forças de persuasão e de coerção, no sistema colonial aqui estabelecido.

A partir do século XVIII mesmo com o incremento da atividade mineradora o papel da cidade brasileira em pouco mudou no que diz respeito à condição de dependência, apesar de ter havido nesse período um crescente processo de urbanização na região onde se desenvolveu essa atividade, assim como a fomentação de uma sociedade caracterizada por uma maior mobilidade social, diferente daquela existente no litoral nordestino, baseada na economia açucareira, caracteristicamente estamental.

No século XIX as cidades brasileiras começam a experimentar importantes surtos de desenvolvimento urbano em decorrência do desenvolvimento da atividade mineradora, mas principalmente em dependência do comércio exterior. Nesse momento os centros urbanos

---

<sup>46</sup> Como história do mundo europeu compreende-se a construção histórica da civilização ocidental cristã desde a antiguidade clássica até os tempos contemporâneos. Para tal conceito recorre-se à explicação sócio-histórica da Dialética Materialista de Marx e Engels.

brasileiros podem ser compreendidos também como mercado consumidor em constante evolução para os produtos industrializados europeus, em particular da Inglaterra. É importante notificar que a partir de meados deste século principia no Brasil a instalação, mesmo incipiente de pequenas indústrias, principalmente no Centro-Sul.

Mesmo tendo conquistado a independência política no início da segunda década do século XIX, economicamente, como já foi mencionado em relação às nações Latino-americanas, no Brasil se perpetua o modelo de dependência, dessa vez não mais em relação à ex-metrópole, mas sim aos centros industriais: a Inglaterra e posteriormente os Estados Unidos.

É no início do século XX que toma impulso o processo de industrialização no Brasil, esse processo se principia com a instalação de indústrias de bens de consumo não duráveis, são exemplos: alimentação, vestuário e calçados. Em decorrência do desenvolvimento desse processo algumas cidades brasileiras experimentam uma crescente evolução urbana<sup>47</sup> o que viria a providenciar mais tarde o caráter heterogêneo do desenvolvimento capitalista no país.

Segundo Clementino o processo de industrialização nos países desenvolvidos deu-se de forma homogênea, diferentemente da forma que se deu nos países subdesenvolvidos, extremamente heterogênea, como no caso do Brasil. Concomitantemente ao desenvolvimento industrial nos países de capitalismo avançado dá-se um crescente processo de urbanização devido, principalmente, ao ritmo constante de introjeção do progresso, no caso dos países subdesenvolvidos, o que provocará distintas variações desse ritmo, tanto em referência ao tempo, quanto ao espaço assim como aos setores produtivos.<sup>48</sup>

Tal situação provocou um desenvolvimento tardio para os países subdesenvolvidos e internamente produziu uma diferenciação inter-regional, sendo algumas regiões contempladas com o investimento de capital no setor industrial, enquanto outras áreas ficavam relegadas às estruturas econômicas arcaicas herdadas do período colonial. No caso do Brasil a região Sudeste se sobrepôs economicamente, em relação às outras regiões, em

---

47 SINGER, P. Op. cit., p. 121.

48 CLEMENTINO, M. L. M. Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte nos anos 70 p. 26

razão dos investimentos no processo de industrialização desde fins do século XIX.

Segundo Singer “o desenvolvimento capitalista traz em si um viés notável a favor da cidade.”<sup>49</sup> No momento em que se dava a alocação de indústrias na região Sudeste brasileira concretizava-se um processo de aceleração urbana naquele espaço, motivando a afluência de grandes levas de migrantes do campo para as cidades daquela região, em especial para a cidade do Rio de Janeiro, importante centro político brasileiro e para São Paulo que mesmo anterior ao processo de industrialização já era, devido às atividades da economia cafeeira, o principal centro econômico do país.

Segundo Clementino, citando Cardoso de Melo, o processo de urbanização brasileiro evolui em quatro grandes fases:<sup>50</sup>

No primeiro momento a cidade é implantada no território colonial, preferencialmente no Nordeste, devido a lógica do mercado europeu e da economia açucareira, e tinha como principais finalidades atender aos interesses coloniais da metrópole e desempenhar funções político-militares, assim como mercantis.

Em um segundo momento que o autor data entre os anos de 1886 e 1930 a cidade brasileira é montada “em cima” da urbanização herdada do antigo colonizador e mesmo exercendo ainda o papel de controladora da produção agro-exportadora passa também a funcionar como um mercado consumidor de produtos industriais, primeiramente estrangeiros e posteriormente nacionais com a instalação de uma incipiente mas progressiva indústria voltada para a produção de bens de consumo não duráveis e de matéria-prima para os países de economia central.

No terceiro momento que o autor data entre 1930 e 1955 a cidade brasileira passa a ser sede do aparelho produtivo, pela primeira vez desde a colonização, ela não mais exerce somente o papel de mero centro exportador de produtos agrícolas e de distribuidora de produtos industrializados importados. Essa mudança de cidade “parasita”, num termo cunhado por Singer, para cidade produtiva deveu-se tão somente ao crescente

---

49 SINGER, P. Op. cit., p.12

50 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 29-35

desenvolvimento industrial nesse período. Essa mesma industrialização que provoca a inversão do centro produtivo, provoca também um crescente processo de urbanização, salientando que toda essa movimentação sócio-econômica dá-se essencialmente no Centro-Sul, em especial no Rio de Janeiro e São Paulo, e efetiva-se com capital nacional, estrangeiro e principalmente estatal. Nesse momento o caráter heterogêneo do desenvolvimento capitalista brasileiro começa a ser expor de forma mais concreta.

Em um quarto momento, após 1955, ocorrerão inúmeras mudanças no padrão de acumulação capitalista no Brasil. O modelo político e econômico do Nacional-desenvolvimentismo instalado no governo do presidente Juscelino Kubitschek provoca um redimensionamento da economia brasileira. Nesse momento a afluência de capital estrangeiro para o Brasil provocou um crescente progresso industrial, dessa vez instalando-se no país, já considerado um importante mercado consumidor, indústrias de bens de consumo duráveis como eletrodomésticos e automóveis. No tocante ao processo de urbanização, as cidades, principalmente aquelas consideradas centros regionais, começaram a desenvolver-se, atraindo um grande contingente de pessoas vindas do campo, no caso das cidades do Centro-Sul, mais desenvolvidas, atraindo pessoas das regiões mais atrasadas, principalmente do Nordeste.

Uma outra questão importante é que por essa época cria-se a SUDENE (Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste), a criação dessa instituição buscava diminuir as diferenças existentes no processo de modernização capitalista brasileiro. Por último é também nesse período que se formam e se reconhecem os chamados espaços metropolitanos brasileiros.

É importante notificar que, como já foi mencionado, o desenvolvimento capitalista brasileiro além de ser caracteristicamente atrasado, ou seja, ter acontecido tardiamente em relação aos países centrais é também dependente daqueles países, no entanto a característica mais importante desse processo encontra-se no fato de o mesmo ser heterogêneo. No Brasil, país de dimensões continentais, esse desenvolvimento dá-se de forma extremamente desigual promovendo uma relação de domínio econômico das regiões mais desenvolvidas sobre aquelas subjugadas pelo atraso.

## II.2 – Nordeste: do auge ao atraso

Durante o período colonial a atividade monocultora da cana-de-açúcar necessitava ser efetivada o mais próximo do mercado europeu, afinal de contas a produção tinha destino certo para aquele mercado. Essa lógica propiciou o alavancamento econômico da região Nordeste, em especial da capitania de Pernambuco; por essa época os principais centros urbanos brasileiros, encontravam-se nessa região, dentre eles: Olinda, Recife e Salvador, capital da colônia. Vale salientar que as riquezas geradas na produção da economia açucareira, em sua totalidade, era apossado pela metrópole, à colônia, e em especial às cidades coloniais, estava reservado o papel de controle daquela produção e envio da mesma para a Europa.

Com a descoberta de ouro e diamante nas Minas Gerais realizou-se o sonho dourado da realeza e da nobreza portuguesa, motivando nesse período a transferência do centro econômico e político do Nordeste para o Centro-Sul. Salvador deixou de ser o mais importante centro urbano da colônia para ser substituído pelo Rio de Janeiro.

A consequência maior da realização da atividade mineradora a partir do século XVII foi a condenação da região açucareira, em especial do Nordeste brasileiro ao atraso social e econômico. A atividade mineradora gerou uma sociedade extremamente mais dinâmica, favorecendo o surgimento e o florescimento de várias cidades, como exemplo a cidade do Rio de Janeiro, agora capital da colônia, fato que é destacado por Fernando de Azevedo “nenhuma atividade econômica teve tanta influência na criação e no desenvolvimento das cidades e portanto na produção do fenômeno urbano do que a indústria mineradora.”<sup>51</sup> O Nordeste continua desenvolvendo suas antigas atividades. O que antes era centro político e principalmente econômico da economia colonial, entra em decadência e como consequência pára no tempo, e os séculos XVII, XVIII, XIX passam “lentamente” observando na região ares de bucolismo e uma sociedade extremamente conservadora desejosa de retomar a dinâmica existente anteriormente.

É bem verdade que não se pode acusar o fenômeno da atividade mineradora como o

---

51 AZEVEDO, F. Formação e expansão das cidades, p. 144

único a influenciar na decadência da economia açucareira, outros fenômenos como o mercado internacional, oferta de açúcar mais barato por parte das Antilhas, a conformação estamental da sociedade açucareira e a necessidade dos países europeus de distribuir a grande quantidade de produtos manufaturados gerados a partir da Revolução Industrial para os mercados consumidores emergentes; colaborou para tal. No entanto a transferência do centro econômico e político para a região Sudeste, a conformação de uma sociedade mais dinâmica e a estruturação de um mercado consumidor capaz de garantir um maior fluxo de mercadorias e conseqüentemente uma maior rotatividade de capital, favoreceu o desenvolvimento econômico do Centro-Sul.

Posteriormente a economia cafeeira, que apesar de se conformar quanto uma economia agro-exportadora, como a economia açucareira no Nordeste, promoverá o surgimento dos primeiros surtos industriais brasileiros e estabelecerá um relacionamento diferenciado em relação às cidades; essa diferenciação deve-se, também ao fato de a economia cafeeira ter-se fortalecido em um momento no qual o Brasil já havia conquistado a sua independência política e também em detrimento de existir na região em que se desenvolveu a cafeicultura importantes centros comerciais, distribuidores e consumidores de produtos industrializados na Europa.

No final do século XIX, com o fim do trabalho escravo, a cultura do café passou a assumir a necessidade do trabalho assalariado, promovendo nesse período um crescente fluxo de imigração para a região, fortalecendo com isso o mercado consumidor e o desenvolvimento capitalista do Centro-Sul. Adicione a tudo isso o fato de o capital gerado pela cafeicultura ser transposto para a construção de indústrias nesse período na região Sudeste. O Nordeste desde então fica condenado ao atraso e somente retoma importância econômica depois de meados do século XX com a política desenvolvimentista de JK e conseqüente criação da SUDENE em 1959, nesse momento cristaliza-se a “idéia de industrialização do Nordeste (...) privilegiando a década de 1970 como o período de maturação de investimentos na região”<sup>7</sup>

---

52 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 35

### II.3 – O Rio Grande do Norte no contexto de heterogeneidade do desenvolvimento capitalista brasileiro

Nesse contexto de heterogeneidade do desenvolvimento capitalista brasileiro, e mais precisamente nordestino, o estado do Rio Grande do Norte instala-se quanto uma verdadeira província, exercendo, fundamentalmente, durante muito tempo, no decorrer do seu processo histórico a função estrita de base militar e ponto estratégico para a conquista de outros territórios dentre os quais: o Ceará, o Maranhão e o Pará.

A fundação de uma cidade não representou, nesse momento e nem representará por muito tempo para a capitania do Rio Grande, mesmo depois no período imperial, província do Rio Grande do Norte, e posteriormente com a proclamação da República, estado do Rio Grande do Norte, nenhum aceno por parte das classes sociais dirigentes tanto da metrópole quanto brasileiras no tocante ao desenvolvimento do território.

Segundo Cascudo, a cidade do Natal, apesar de ter sido criada quanto cidade, diferentemente de outras povoações coloniais brasileiras, tinha no seu princípio poucas casas. Em suas palavras “a cidade tinha maior nome do que números de moradas.”<sup>53</sup>

Apesar de ser geograficamente o ponto mais próximo do continente europeu as terras da capitania do Rio Grande “eram refutadas por fracas, sendo mais para gado e criações que para canaviais e roças”.<sup>54</sup>

É a economia da pecuária bovina que de certa forma vai providenciar para a capitania uma determinada importância econômica do território. Os sertões do Rio Grande começam a ser ocupados pela pecuária desde o século XVI. É essa economia que vai formar caracteristicamente o processo de urbanização no sertão potiguar fazendo surgir núcleos urbanos no inóspito sertão, dentre os principais: Currais Novos e Caicó, (no Seridó) e Pau dos Ferros e Mossoró (no Sertão potiguar).

O Litoral e a Zona da Mata, onde se concentravam as melhores terras para o desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar somente irá se desenvolver posteriormente. Ao iniciar-se aquela cultura nos vales úmidos do Ceará-Mirim, Potengi, Cunhaú e

---

53 CASCUDO, L. C. História da cidade do Natal, p. 52

54 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 49

Curimatau dentre outros rios. Nesse momento o litoral oriental do Rio Grande começa de fato a ser povoado.<sup>55</sup> No entanto isso somente irá existir depois de meados do século XIX, até então a economia norte-rio-grandense tinha como principal base a criação do gado bovino.

É bem verdade que outros setores da economia potiguar tinham também uma razoável participação no que diz respeito à produção de riquezas no estado, assim como é verdade que a pecuária bovina continuava a ter importância fundamental ainda nesse período. Mas a produção de cana-de-açúcar, pela própria característica do mercado existente para o produto, fomentou, apesar da crise do setor um aquecimento na economia da província.

Em fins do século XIX tem início uma outra cultura agrícola para exportação no Rio Grande do Norte, a cultura algodoeira.

Mais uma vez o Rio Grande do Norte decidindo-se por uma economia agro-exportadora se distancia do processo de constituição do sistema capitalista brasileiro. No final do século XIX é notório o crescimento industrial brasileiro, principalmente em São Paulo.

Segundo Clementino “no final do século XIX o algodão tornou-se o primeiro produto de exportação do Rio Grande do Norte, polarizando a economia estadual até os anos setenta do século atual [século XX].”<sup>56</sup>

A cultura algodoeira associada a outras culturas agrícolas como a cana-de-açúcar, ou mesmo ao extrativismo vegetal (carnaúba) e mineral (sal) condenou o Rio Grande do Norte a ser um mero fornecedor de matéria prima durante boa parte do século XX.

No tocante à urbanização deve-se considerar que a economia do Rio Grande do Norte, desde o período colonial voltada para o mercado externo e essencialmente rural (pecuária agrícola), provocou um verdadeiro atrofamento no processo de formação de espaços urbanos consideráveis.

Como já foi mencionado a capitania do Rio Grande surge em decorrência da criação da cidade do Natal em 25 de dezembro de 1559. Natal, diferentemente das aglomerações

---

55 Ibid., p.49

56 Ibid., p. 74

urbanas brasileiras e latino-americanas, que tinham como principal papel o de organizar o processo produtivo agro-exportador, assume como função principal, desde a sua fundação, de ponto estratégico para a conquista de outros territórios, tendo portanto uma função meramente militar.

Ainda segundo Clementino “o caráter medíocre da urbanização do Rio Grande do Norte refletia também o predomínio do campo sobre a cidade”<sup>57</sup>

Como já foi mencionado, a atividade pecuarista foi a primeira a motivar, mesmo de forma deficitária, a formação de núcleos urbanos no território norte-rio-grandense. Segundo as palavras de Clementino :

“o gado seria, assim a matriz do sistema urbano potiguar e seus velhos caminhos as raízes das grandes regiões do estado (...) as principais aldeias (elevadas a vila em 1775), ao longo dos caminhos do gado definem suas áreas de influências. No litoral Goianinha com 6.661 habitantes desponta como principal núcleo açucareiro. No sertão, à oeste, a localidade de São Francisco da Várzea (no Apodi) com 4.094 habitantes e no Seridó, a vila do Príncipe (Caicó) com 3.147 habitantes.”<sup>58</sup>

Ainda segundo Clementino:

“até o século XVIII a capitania do Rio Grande do Norte contava com oito municípios (...) Destes além de Natal, quatro outros eram açucareiros (Extremoz, Arês, São José e Vila Flor), sendo os demais ligados a expansão do ciclo do gado: Portalegre, Açu e Caicó. No século XIX foram criados mais 29 e entrando o século XX com 37 (...) os primeiros municípios do século XX foram criados no final da terceira década, todos na área de expansão do algodão herbáceo (Agreste e região do Mato Grande) “<sup>59</sup>

Além das atividades econômicas já mencionadas, uma outra atividade: a extração do sal, favoreceu a formação e ou o fortalecimento de importantes centros urbanos, dentre alguns Mossoró, Areia Branca e Macau.

---

57 Ibid., p. 93

58 Ibid., p. 96

59 Ibid., p.96

Observa-se porém que apesar da “existência de uma rede urbana relativamente densa e ramificada”<sup>60</sup> já no início do século XX o desenvolvimento urbano é extremamente lento no Rio Grande do Norte em consequência principalmente do próprio modelo econômico adotado na região, voltado principalmente para a exportação de produtos agrícolas e matéria-prima para o Centro-Sul.

Devido também a questões econômicas e políticas as cidades que se tornaram centros e para onde afluíram o progresso foram Natal e Mossoró, a primeira por ser a capital do estado e a segunda por ser até a terceira década do século XX a principal cidade comercial do Rio Grande do Norte.

Depois da decadência de Mossoró como principal centro econômico Natal tornou-se o mais importante centro urbano norte-rio-grandense.

#### **II.4 – Natal, século XX: o mais importante centro urbano do Rio Grande do Norte**

É importante notificar que a função comercial da cidade do Natal não é castrada inteiramente durante o período colonial, assim como no período monárquico, no entanto a cidade pouco exerce essa função nos séculos XVI ao XX. Segundo Clementino “a pouca importância comercial de Natal, entretanto, não advinha apenas das dificuldades técnicas do seu porto. Cercada de dunas, com acesso precário, a capital padecia de um relativo isolamento físico.”<sup>61</sup>

Somente no final do século XIX, mais precisamente do último quartel deste século, é que se conforma na cidade o primeiro bairro essencialmente comercial: a Ribeira. A arrancada da Ribeira quanto bairro comercial dá-se efetivamente a partir da construção em 1869 do cais 10 de Junho, atual cais da Tavares de Lira.<sup>62</sup> A partir desse momento a Ribeira torna-se economicamente o espaço mais importante da cidade e providencia o desenvolvimento sócio-econômico da mesma. É nesse período que se adensa a importância política da capital, Natal torna-se efetivamente o centro de todas as decisões políticas do estado.

---

60 Ibid., p. 101

61 Ibid., p. 109

62 CASCUDO, L. C. Op. cit., p. 152

Fortalecida politicamente e ascendente economicamente devido as atividades comerciais, a partir da década de 1930, Natal tornou-se o principal centro urbano norte-riograndense. Impondo às outras cidades do estado, principalmente aquelas que dependiam de atividades primárias (agricultura e pecuária) como Caicó e Currais Novos: e aos importantes entrepostos comerciais Macaíba , Macau, Areia Branca e principalmente Mossoró, em processo de decadência , tornando-os dependentes da capital.

Segundo Clementino: “muito lentamente Natal foi criando suas próprias atividades econômicas baseadas principalmente no intercâmbio comercial, na atividade portuária e principalmente valendo-se de sua condição de capital provincial (depois estadual), através dos chamados serviços administrativos.”<sup>63</sup>

É nesse momento que a cidade do Natal assume o controle efetivo das atividades agro-exportadoras e se conforma quanto um importante centro consumidor de produtos industrializados tanto europeus quanto nacionais.

Vale salientar que nesse momento a função essencial da cidade do Natal era comercial, diferente de algumas cidades brasileiras que já experimentavam o desenvolvimento industrial. Essa observação somente reforça a idéia do caráter de heterogeneidade do desenvolvimento capitalista brasileiro, assim como reforça o fato de que o estado do Rio Grande do Norte, e em especial a sua capital, situa-se à margem do desenvolvimento capitalista, já tardio, brasileiro.

A partir do início do século XX, dada a importância política e ascensão econômica, as elites potiguares começaram a se preocupar com as condições de infra-estrutura da capital. Segundo Clementino: “não obstante sua reduzida população e dimensões físicas acanhadas já demonstravam o peso das políticas públicas no feitiço da cidade. Acentuava-se as preocupações das oligarquias com a necessidade de criar condições que propiciassem a integração da cidade à economia estadual”<sup>64</sup>

Continua citando Santos:

---

63 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit., p.152

64 Ibid., p.189

“assim é que na virada do século foram tomadas algumas medidas visando a melhoria de exportação/importação de mercadorias, tais como: navegação e atracagem no porto de Natal, a construção de estradas de rodagens e ferrovias, além da construção de uma ponte sobre o rio Potengi, concluída em 1916, ligando Natal ao interior do estado.”<sup>65</sup>

Com a característica de uma evolução urbana e econômica extremamente lenta a cidade perpetua o modelo citado acima até a década de 1970.

No entanto é necessário destacar a importância da Segunda Guerra Mundial tanto no processo de urbanização quanto no tocante à questão econômica vislumbrada no período da guerra.

Natal até o início da década de 1940 era uma pacata cidade provinciana, a Segunda Guerra Mundial mudaria consideravelmente essa condição de provincianismo da cidade. O teatro de operações militares armado em seu território fustigaria um grande desenvolvimento urbano, assim como fomentaria uma economia urbana, ainda essencialmente comercial, no entanto mais dinâmica.

Antes da Segunda Guerra Mundial Natal contava com uma população de 55.000 habitantes segundo o censo de 1940, realizado o recenseamento de 1950 observa-se que sua população passou a ser de 103.000 habitantes, ou seja o crescimento populacional durante o período de dez anos quase duplicou.<sup>66</sup>

Natal começa a ser ocupada por tropas militares estrangeiras e nacionais já em 1941, tal ocupação se intensifica em 1943, no auge da guerra. A cidade “precariamente suportava os efeitos e a movimentação de grandes equipamentos militares”<sup>67</sup> no entanto o elemento de ponto geográfico estratégico permitiu a sua escolha para sediar a mais importante base militar norte-americana fora dos Estados Unidos, segundo Cascudo: “foi a maior mobilização técnica obtida pelos Estados Unidos fora do seu território”<sup>68</sup>, tal decisão fez mobilizar um crescente contingente de militares e civis para a cidade. Mais uma vez nota-se que a cidade do Natal torna-se importante, não por questões políticas e econômicas

---

65 SANTOS apud CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit., p. 189

66 SANTOS, P.A.L. Século XX: do urbanismo ao planejamento urbano, p. 93

67 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit., p. 203

68 CASCUDO, L.C. Op. cit., p. 442

mas sim pelo seu posicionamento geográfico o que lhe permite, desde o período colonial, ser utilizada como um ponto militarmente estratégico e como base de apoio para eventuais atividades militares.

Segundo Clementino:

“a vinda para Natal de um grande contingente de militares e mais a construção das bases, *naval em Natal e aérea em Parnamirim*, atrai de imediato a população civil motivada pela oferta de emprego civil e militar e também incentivada pela grande circulação de dinheiro que ocorria na cidade.”<sup>69</sup>

A grande quantidade de pessoas que, durante o período da guerra, afluíu para Natal provocou uma efervescência na economia da cidade, privilegiando a sua ocupação nas áreas de serviços e de comércio. “a população civil aqui se estabelece com a finalidade de exercer atividades de comércio e prestação de serviços para suprir as necessidades do contingente militar”<sup>70</sup>

Segundo Santos:

“em pouco tempo Natal deixou de ser uma pacata capital de um estado nordestino, assumindo ares de uma cidade cosmopolita. Agora as ruas centrais fervilhavam de pessoas e com o tráfego de veículos. O comércio apresentava os melhores resultados de todos os tempos. Inauguravam novos bares, restaurantes, prostíbulos, clubes e hotéis. Pela primeira vez na sua história a cidade vivia o burburinho da multidão, como nas metrópoles.”<sup>71</sup>

Nesse momento a cidade do Natal abandona seu estilo provinciano e adota ares de cosmopolitismo, com a sua população identificando-se, como não poderia deixar de ser, com a cultura trazida pelas tropas norte-americanas.<sup>72</sup>

---

69 CLEMENTINO, M.L.M. Op.cit., p. 215

70 Ibid., p. 215

71 SANTOS, P.A.L. Op. cit., p. 96

72 COSTA, J. Imagem sobre imagem (documentário sobre a Segunda Guerra Mundial em Natal)

No entanto a Segunda Guerra Mundial nada mais foi do que uma efemeridade. Terminadas as atividades militares na cidade, embarcadas as tropas militares para os seus lugares de origem: o que restou foi um grande desalento na dinâmica sócio-econômica da cidade experimentada até 1945. Segundo Clementino: “os dias de ouro de 1942 e 1943 não mais se repetiam,”<sup>73</sup> e ainda segundo sua palavras a Segunda Guerra Mundial propiciou um “clima de falso progresso.”

Mas é inegável a importância do período da guerra para o processo de urbanização da cidade.

Apesar do “falso progresso” mencionado anteriormente um setor econômico da cidade obteve lucros exorbitantes. Para o setor imobiliário o progresso realmente existiu, tanto durante a efervescência da Guerra, nos anos de 1942 e 1943, quanto no período posterior quando as estruturas viárias herdadas da guerra passaram a ser ocupadas, valorizando progressivamente o solo urbano nas suas imediações.

Segundo Santos citando Ferreira: “a partir de 1945, embora se verificasse uma recessão na economia como um todo, observa-se também, em função da expansão física da cidade e o aumento da população, uma intensificação dos investimentos imobiliários e na construção civil.”<sup>74</sup>

Como já foi mencionando a economia norte-rio-grandense configura-se até a década de 1970 como agro-exportadora e fornecedora de matéria-prima para as indústrias do Centro-sul. Natal, nesse contexto, principalmente depois do início do século XX, exerce o papel de controladora da produção e de distribuição da mesma.

Vale salientar que além da função comercial é também no início do século XX que se inicia a alocação de pequenas indústrias na cidade. Cabendo aqui destacar o fato de que o desenvolvimento industrial brasileiro dá-se tardiamente e dependente e que esse processo é extremamente heterogêneo, privilegiando determinadas regiões: a industrialização do Rio Grande do Norte dá-se desde o princípio de forma restrita e os primeiros estabelecimentos comerciais que aqui se instalam têm a única função de produzir somente para o local.

---

73 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit., p. 219

74 FERREIRA apud SANTOS, P.A.L. Op. cit., p. 98

Essa realidade de região meramente fornecedora de produtos agrícolas e de matéria-prima somente começará a mudar a partir da década de 1950, e principalmente na década de 1970, quando é dinamizada a atuação da SUDENE no estado e em especial na cidade do Natal. Segundo Clementino “a utilização dos incentivos fiscais concedidos pela SUDENE vão contribuir para a modernização do processo de extração da scheelita (fim dos anos 60) e para a criação de um parque têxtil na década de 1970 em torno de Natal.”<sup>75</sup>

Nesse momento, década de 1970, é instituído no país um programa intitulado CNDU (Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano). Esse programa através de políticas públicas procurava induzir o crescimento das cidades brasileiras de porte médio, dentre elas incluía-se Natal.<sup>76</sup>

As políticas públicas do CNDU e os incentivos fiscais advindos da SUDENE, principalmente para o setor industrial, provocaram um crescente desenvolvimento econômico e uma forte aceleração no processo de urbanização da cidade do Natal.

---

75 CLEMENTINO, M.L.M. Op.cit., p. 259

76 SILVA, J. B. Op. cit., p. 32

### III – NATAL DE PROVINCIANA À CIDADE DO CAPITAL: A EXPERIÊNCIA DE MANUTENÇÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL NA CIDADE

Uma cidade não surge do acaso, não acontece de um momento para outro. Uma cidade é um processo, é uma construção. A cidade é uma retratação, como num álbum, da vida cotidiana dos homens, mulheres, jovens e crianças que nela viveram e vivem. É também uma representação dos gostos, dos quereres, das posturas, das idéias desses humanos.

Uma cidade é portanto, concretamente, uma experiência histórica, erguida em pedra, cal, concreto e tijolo dentre outros materiais sem vida, mas que no entanto denota a vida dos homens que nela construíram e constroem a sua história.

Natal é uma cidade.

A história da cidade do Natal está solidamente narrada em meio à sua paisagem. Em cada casa, edifício, beco, rua, praça; em cada objeto arquitetônico, urbanístico, ou seja em cada elemento constitutivo da cidade. Do espaço urbano denominado Natal observa-se, sob a ótica do cientista social, do historiador, uma construção, que muito mais do que física, é histórica. Portanto a paisagem que se observa desse espaço chamado Natal nada mais é do que o acúmulo das experiências históricas vivenciadas por todos aqueles que viveram e vivem nessa cidade.

A história da cidade do Natal está como a história do Brasil, condicionada às experiências históricas experimentadas pelo mundo europeu. Implantada em 1599 pelos colonizadores portugueses, a cidade do Natal caracteriza-se, naquele momento, não como espaço urbano mas como um ponto de apoio militar importante para a manutenção do poder metropolitano e também como trampolim para novas conquistas territoriais.

Durante todo o período colonial e ainda durante todo o século XIX, o desenvolvimento urbano da cidade é extremamente lento, a afirmação acima é constatada pelo que diziam em relação à mesma utilizando-se de expressões do tipo “ela é cidade apenas no nome”, “Natal não existe tal”, expressões estas que atestavam a pouca importância urbana que tinha a cidade até o fim do século XIX.

Segundo Cascudo, Natal contava com uma população de pouco mais de 16.000 habitantes no último ano de século XIX.<sup>77</sup> Salientando que nesse cálculo estão contadas também as pessoas que viviam em sítios e chácaras dentro dos limites da cidade.

Mesmo tendo um desenvolvimento urbano muito lento, constata-se a existência, já naquela época, de um problema social que na contemporaneidade vai marcar a paisagem da cidade. Segundo Cascudo, "o bairro exterior, *o bairro que fica fora da cidade*, é uma aglutinação marginal fixada no cinturão da cidade (...) Não são os bairros, *exteriores*, natalenses convergências de saldos de salvados humanos, mas a zona pobre".<sup>78</sup> Nesse contexto nota-se que a população pobre esteve, mesmo antes de qualquer impulso urbano capitalista, em estado de segregação e de certa forma expulsa da dinâmica cotidiana da cidade.

Como já foi exposto, a economia do Rio Grande do Norte foi fator determinante para o processo de urbanização do estado e em especial da cidade do Natal.

Tendo o estado uma economia essencialmente rural durante um longo período da sua história, as cidades potiguares nada mais representavam do que o espaço para distribuição da produção.

Segundo Clementino: "Natal se desenvolveu de forma lenta e relativamente isolada do processo de ocupação do território potiguar".<sup>79</sup>

Somente no final do século XIX, com a construção e a ampliação do porto da Tavares de Lira, e no século XX com o crescimento e o fortalecimento do bairro da Ribeira é que o processo de urbanização da cidade do Natal torna-se mais dinâmico. Nesse momento a capital do estado que até então tinha uma função essencialmente administrativa sobrepuja economicamente várias cidades, e a partir da década de 1930 torna-se a cidade mais importante do estado, tanto no tocante à política quanto à economia.

Mesmo tendo um desenvolvimento urbano extremamente lento devido a sua pouca importância econômica, em relação a outras cidades do estado, até a terceira década do século XX, observa-se que o espaço urbano da cidade do Natal não deixa de ser alvo de

---

77CASCUDO, L. C. Op. cit., p. 95

78 Ibid., p. 245 (grifos meus)

79 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 187

investimentos públicos, “na produção do espaço urbano de Natal a ação do Estado e das políticas públicas é decisiva”.<sup>80</sup>

Ainda segundo Clementino “É interessante observar que desde o início do século [século XX] há uma certa preocupação com o controle da expansão físico-territorial urbana de Natal. O surgimento de vários planos, que em parte implantados, direciona o parcelamento, o uso e a ocupação do solo (...), é uma prova desse fato”.<sup>81</sup>

Portanto, pode-se afirmar que, a cidade do Natal, principalmente depois de começado o século XX, não sofre um processo de urbanização aleatório, não é vítima de um crescimento urbano casual. Esse processo é dirigido, orientado e planejado pelas classes sociais dirigentes, que através dos seus representantes, tanto no poder municipal quanto no poder estadual, produzem um espaço urbano a partir dos seus gostos e dos seus interesses.

No capítulo anterior a cidade do Natal, foi caracterizada como sendo uma cidade que apesar de ter surgido e se desenvolvido num contexto mais geral em meio ao sistema capitalista, ela se conforma quanto um espaço periférico em relação aos centros hegemônicos do capitalismo mundial e brasileiro. Vale salientar que o Brasil é caracteristicamente um país de economia periférica e dependente em relação aos países de capitalismo desenvolvido. Portanto Natal não é mais do que periferia da periferia. E se o desenvolvimento capitalista brasileiro é tardio, o do Rio Grande do Norte, e em especial, o da sua capital é ainda mais tardio.

Segundo Santos:

“esta condição periférica, no entanto não impediu que o poder público municipal, adotasse, como surpreendente precocidade uma progressão de planos urbanísticos: Plano da Cidade Nova, Antônio Polidrelli, 1901; Plano Geral de Sistematização de Natal, Giacomo Palumbo, 1929; Plano de Expansão de Natal, Escritório Saturnino de Brito, 1935; Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal, Jorge Wilhelm-Escritório Serete S.A. Engenharia. 1968; Plano Diretor do município de Natal, Prefeitura, 1974; Plano Diretor de Organização Físico-Territorial o Município de Natal, Prefeitura, 1984; e Plano Diretor de Natal, Prefeitura, 1994.”

82

---

80 Ibid., p. 188

81 Ibid., p. 191

82 SANTOS, P.A.L. Op. cit., p.10

que direcionariam, e condicionariam o desenvolvimento urbano da cidade.

No entanto é importante destacar que essa cidade planejada, organizada e bem estruturada urbanisticamente é a cidade das classes sociais abastadas. Em Natal, como em outras cidades brasileiras e mundiais, existe um “outro lado”, o espaço da exclusão. Nele habita a população pobre da cidade e segundo Santos “sua existência mostra que as intervenções urbanas propostas ou realizadas em Natal, durante o século XX, não mudaram a forma de apropriação do espaço urbano, preservando, portanto, a segregação sócio-espacial”<sup>83</sup>.

Clementino ressalta, que a preocupação por parte das classes dominantes da cidade do Natal no que diz respeito à necessidade de ordenamento físico da cidade deve-se bem mais à esperteza das mesmas em alocar recursos externos e preparar a cidade para o futuro, para o seu próprio usufruto; do que o de provocar uma expansão imobiliária. Continua afirmando que essa postura das classes dominantes pode advir do posicionamento geográfico da cidade que alonga a visão de seus dirigentes, projetando o futuro para a mesma,<sup>84</sup> um futuro que não contempla todos os moradores da cidade mas sim uma pequena parcela.

### III.1 – Os primeiros planos urbanísticos

O século XX principia em Natal com a novidade de um plano urbanístico para a cidade. Segundo Cascudo, desde o governador Pedro Velho, 1892-1896, que o plano se esboçou confusamente. É no primeiro governo de Alberto Maranhão que o plano, denominado de Plano da Cidade Nova, é implantado através da resolução n. 55, de 30 de dezembro de 1901.<sup>85</sup> Ainda segundo Cascudo, “em 1904 o 'Master-Plan' da Cidade Nova estava concluído (...) o técnico era o agrimensor italiano Antonio Polidrelli.”<sup>86</sup>

Em 1908 uma resolução de Intendência municipal de n. 118 deu o nome à parte alta alcançada pelo plano, de Petrópolis.

---

83 Ibid., p.17

84 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 192

85 CASCUDO, L. C. Op. cit., p.351

86 Ibid., p.354

No livro *História da Cidade de Natal*, Câmara Cascudo transcreve uma carta a ele endereçada assinada por Alberto Maranhão, nela é tratado do surgimento dos bairros de Petrópolis e do Tirol. Em um determinado momento Alberto Maranhão afirma que “considerando a beleza da colina, lembrei-me de criar o novo bairro e o fiz pensando na Petrópolis fluminense, dos veranistas do Rio, a cidade dos diários!”<sup>87</sup>

A Petrópolis fluminense era a cidade onde se refugiavam a família imperial brasileira e a nobreza mais abastada, o Petrópolis natalense é o refúgio da burguesia e posteriormente transforma-se no local de moradia da mesma.

Segundo Nei Leandro de Castro Petrópolis e Tirol constituem-se no espaço burguês por excelência dentro da cidade. Em seu poema intitulado “Petrópolis e Tirol” contido no livro *Romance da cidade do Natal* ele expõe: “Petrópolis e Tirol / são dois bairros irmãos / siameses: um pelo ventre / o outro pelo pulmão / (...) / na faixa que os liga ao centro / são os dois da burguesia / que tem ali vida vitalícia / a sua moradia.”<sup>88</sup>

De fato os dois bairros acomodam a fina flor da burguesia natalense. Para Santos:

“a cidade nova se constituiu em uma dupla solução para o desejo de auto-segregação das classes dominantes locais. Por um lado o plano Polidrelli superaria um antigo desenho irregular originário da cidade colonial, onde as classes sociais conviviam praticamente no mesmo espaço ou - guardando uma certa contigüidade. Por um lado, serviria como um refúgio, onde as classes dominantes poderiam se proteger do contato com as péssimas condições ambientais e das epidemias que, então, grassavam pela cidade.”<sup>89</sup>

Cascudo (1999, p.51), Santos (1997, p.42) e Mineiro (1998, p.58) são unânimes em afirmar que a partir do planejamento de Antônio Polidrelli surgiu o terceiro bairro de Natal: a Cidade Nova, existindo anteriormente somente dois bairros: a Cidade Alta e a Ribeira. A afirmação deve-se ao fato de que até 1901 legalmente eram considerados bairros na cidade os dois últimos. É importante, nesse contexto fazer a seguinte ressalva: anterior à criação do bairro da cidade Nova já existia na cidade do Natal, aglomerações humanas às quais

---

87 Ibid., p. 352

88 CASTRO, N. L. *Romance da cidade do Natal*, p.20

89 SANTOS, P. A. L. *Op cit.*, p. 45

Cascudo chama de “bairros exteriores”, dentre alguns: Rocas, Passo da Pátria, Refoles, Guarapes, Baldo e Barro Vermelho. Tal legislação caracteriza tão somente um processo de exclusão dos espaços onde reside a população pobre.

O plano da Cidade Nova restringia-se segundo Santos “a um plano de parcelamento / arruamento do solo com um trama em xadrez.”<sup>90</sup> Segundo Cascudo que denominava o plano de “Máster-Plan” o mesmo constituía-se em “oito avenidas paralelas, com trinta metros de largura, comprimento entre 650 (Avenida Alberto Maranhão) a 5.261 (Avenida Oitava) e quatorze ruas enxadrezando a Cidade Nova.”<sup>91</sup> (ver anexos 1 e 2)

Assim portanto a Cidade Nova conforma-se em seu traçado quanto uma paisagem urbana distinta daquela até então existente. As ruas estreitas e tortuosas da antiga cidade erguida “em cima” da cidade colonial passou a partir do plano Polidrelli a serem substituídas por ruas largas e retilíneas.

Para Santos “o plano Polidrelli se constituiu em um suporte *neutro, lógico e eficiente* para a livre ação do mercado”. Continua citando Munford:

“a trama em xadrez (*a planta baixa especulativa*) além de permitir o prolongamento da cidade em qualquer direção, [no caso de Natal esse prolongamento foi permitido a partir do eixo norte-sul guiando-se pelas avenidas traçadas pelo plano], reduz o seu espaço a unidades monetárias abstratas, que facilitam a relação de compra e venda.”<sup>92</sup>

A Cidade Nova (Petrópolis e Tirol) constituiu-se realmente no primeiro grande filão imobiliário de Natal, principalmente depois de terminada a Segunda Guerra Mundial.

Segundo Clementino:

“à intensificação das atividades da construção civil para fins militares, soma-se aquela voltada para edificações de casas (...) principalmente no Tirol e Petrópolis os terrenos baldios foram ocupados por habitações de alvenaria”. Ainda segundo a autora “em 1946 (...) a compra e o retalhamento de grandes glebas passam a constituir um investimento rentável daquele momento em diante.”<sup>93</sup>

---

90 Ibid., p. 40

91 CASCUDO, L. C. Op. cit., p. 354

92 SANTOS, P. A. L. Op. cit., p. 52 (grifo do autor)

93 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 226

De todos os planos urbanísticos e planos diretores feitos para a cidade o Plano da Cidade Nova foi segundo opinião de Santos o único a ser implementado na sua totalidade.<sup>94</sup>

Ainda segundo Santos:

”apesar de não ter havido essa intenção, o plano Polidrelli estabeleceu um padrão espacial para a cidade situada à margem direita do rio Potengi, constituído por um conjunto de eixos paralelos e perpendiculares definidos no sentido norte-sul e leste-oeste, respectivamente. E definiu, desde 1901, a forma predominante de estruturação da cidade do Natal.”<sup>95</sup>

Observando-se a paisagem e o modelo de expansão urbana da cidade conclui-se que o crescimento da cidade do Natal à margem direita do rio Potengi é orientado a partir das vias estabelecidas e construídas pelo Plano da Cidade Nova.

O Plano Polidrelli seria somente o primeiro.

Mesmo com um plano modernizador o crescimento e a expansão urbana da cidade continuam muito lentos.

Na década de 1920 a cidade dá continuidade à sua característica de provinciana. No entanto o movimento modernista com todas as suas nuances sociais políticas e culturais chega à cidade providenciando um novo pensar, uma nova mentalidade.

Por essa época o estado era governado por José Augusto Bezerra de Medeiros e Juvenal Lamartine, e a cidade era administrada, por duas vezes na década (1924-1927 e 1928-1930) pelo prefeito Omar O'grady. Todos antenados com os ventos da modernidade.

Segundo Cascudo “o prefeito Omar O'grady pôs Natal no caminho do século XX”<sup>96</sup>

Santos afirma que:

“em 1929 o prefeito Omar O'grady contratou o arquiteto Giacomo Palumbo para elaborar um plano urbanístico para a cidade, o mesmo foi chamado de Plano Geral de Sistematização de Natal. De acordo com o contrato, o arquiteto se comprometia a entregar para a prefeitura, no prazo de um

---

94 SANTOS, P. A. L. Op. cit., p. 52

95 Ibid., p.

96 CASCUDO, L. C. Op cit, p. 149

ano, um plano geral e definitivo para a cidade de Natal, para uma população de até 100 mil habitantes.”<sup>97</sup> (A população de Natal em 1929 era cerca de 35 mil habitantes).

Ainda segundo Santos “tal como o plano de 1901, a decisão de implementar o Plano Geral de Sistematização de Natal deveu-se exclusivamente à visão esclarecida da autoridade local.”<sup>98</sup>

Essa necessidade de modernizar a cidade acompanhará, depois da administração do prefeito Omar O`grady, a maioria dos administradores municipais.

Sobre a idéia de modernização da cidade na década de 1920 Santos revela que “o arquiteto (Giácomo Palumbo) e o engenheiro administrador (Omar O`grady) conjugaram esforços para dotar a cidade de um plano urbanístico singular, tornando-a contemporânea e participe dos processos de modernização que estavam ocorrendo dentro e fora do Brasil.”<sup>99</sup>

Assim como Natal na década de 1920, em outras cidades brasileiras também houve essa preocupação por parte dos administradores e das elites, em que se estabelecesse um processo de modernização dessas cidades.

Constata-se nesse período um crescimento das cidades brasileiras, pois por volta da década de 1920 o Brasil vivia os resultados do pós-guerra, e haviam crescido as atividades industriais. Apesar do processo de migração externa ter diminuído consideravelmente, as cidades continuavam recebendo grandes levas de migrantes dos campos brasileiros, e é também importante notificar que, por essa época, há um aumento continuado das condições de consumo do mercado brasileiro condicionado principalmente pelas maravilhas inventadas no fim do século XIX e pela formação das chamadas camadas médias urbanas constituídas principalmente por profissionais liberais, professores e militares.

Nesse contexto muitas capitais de estados brasileiros dentre as quais Rio de Janeiro, São Paulo, Fortaleza e Recife receberam intervenções urbanísticas com a intenção de torná-

---

97 SANTOS, P. A. L. Op. cit., p. 66

98 Ibid., p. 66

99 Ibid., p. 70

las mais modernas, mais embelezadas e ao mesmo tempo permitir deixar afluir os sonhos (por essa época o principal sonho de consumo das classes médias e das elites já era o automóvel). Para permitir a realização dos sonhos era necessário alargar as ruas das cidades.

Segundo Santos “em Natal o prefeito Omar O’grady também realizava idênticas experiências.”<sup>100</sup> E continua afirmando ” que o Plano Geral de Sistematização de Natal pretendia colocar essa cidade, em 1929, no centro da modernidade urbanística.”<sup>101</sup>

Santos termina por expor que:

“o Plano de Sistematização de Natal estava acompanhado de um discurso (...) que o justificava e o explicava. Entretanto as propostas do Plano Palumbo (...) não foram implementas. Já a trama em xadrez do Plano Polidrelli, foi incorporado integralmente ao Plano Palumbo e foi ampliada. Assim, ao mesmo tempo em que se confirmava a força dos eixos viários de 1901 para a estruturação da cidade à margem direita do rio Potengi, também era preservada a forma de apropriação do espaço, urbano e a segregação que lhe é correspondente.”<sup>102</sup>

Com a Revolução de 1930 o prefeito O’grady é deposto, instala-se então um período de interventoria.

Em 1935 o interventor Mário Câmara contrata o escritório Saturnino de Brito para elaborar um Plano Geral de Obras para Natal.

Segundo Santos “no Plano de Expansão de Natal, como no Plano Palumbo, os aspectos físico-espacial, estético e paisagístico são preponderantes.”<sup>103</sup>

Mais uma vez Natal acompanha o desenvolvimento urbanístico brasileiro. Durante a década de 1930 as principais cidades e capitais brasileiras sofreram uma série de intervenções urbanísticas e Natal estava inserida nesse movimento de caráter nacional.<sup>104</sup>

No entanto segundo Santos “as propostas do Plano de Extensão de Natal que

---

100 Ibid., p. 74

101 Ibid., p. 81

102 Ibid., p. 32

103 Ibid., p. 83

104 Ibid., p. 84

definiriam a estruturação da cidade, à margem direita do rio Potengi, não foram implementadas.”<sup>105</sup> Nesse sentido, continuava preservado os eixos viários do plano de 1901 e a continuidade do modelo de apropriação do espaço urbano de Natal.

De meados da década de 1930 até fins da década de 1960 não é providenciado nenhum plano urbanístico para a cidade, permitindo-se assim que a extensão e a ocupação da mesma dê-se a partir de parâmetros estabelecidos por aqueles até então existentes.

### **III.2 – A Segunda Guerra Mundial: o trampolim para a urbanização**

No entanto é importante notificar que a cidade do Natal, na década de 1940, pela instalação de bases militares de apoio às forças aliadas na Segunda Guerra Mundial, passou por consideráveis intervenções na sua estruturação urbana.

Segundo Mineiro:

“a decisão de instalação em Natal de uma base aérea do porte da que serviria como Trampolim da Vitória no teatro de operações da II Guerra Mundial, pressiona a cidade no seu comércio, indústria e serviços, forçando-a a começar a se preocupar com a expansão racional do seu espaço urbano e, influenciando decisivamente na orientação e sentido do crescimento da cidade até os dias de hoje.”<sup>106</sup>

Durante a Segunda Guerra Mundial a cidade do Natal tornou-se alvo de importantes intervenções na sua estruturação urbana, as quais condicionariam a sua expansão e a formação da sua paisagem. Segundo Costa a construção de longas vias, como a chamada “pista” que ligaria a cidade à “Parnamirim Field” direcionou o crescimento da cidade rumo à Parnamirim. Formando uma paisagem a partir da ocupação da longa estrada, que identificaria a forma de ocupação do solo urbano de Natal com muitas cidades Norte-americanas.<sup>107</sup>

---

105 Ibid., p. 88

106 MINEIRO, F. Natal em perfil, p. 58

107 COSTA, J. Op. cit., (Fita de vídeo).

Segundo Santos:

“A *Parnamirim road* e *pipe line* foram construídas sobre a atual Avenida Hermes da Fonseca (avenida Oitava no Plano da Cidade Nova de 1901). Sua função primordial era a de realizar a interconexão entre as diversas instalações militares brasileiras e Norte-americanas: a base de hidroaviões da Rampa da Limpa, na desembocadura do rio Potengi, (...) até a base de Parnamirim, onde estava localizada a Força Aérea norte-americana. (...) Ao longo desse percurso, na altura do bairro Tirol, a *Parnamirim road* fazia, através da atual avenida Alexandrino de Alencar, a ligação do exército e da base naval brasileiros. Nos anos seguintes, os bairros Tirol, Lagoa Seca, Lagoa Nova e Alecrim e, mais recentemente, uma longa série de conjuntos habitacionais (Nova Dimensão, Potilândia, Mirassol, etc) tiveram o seu desenvolvimento e implantação condicionados pelos eixos construídos pelas avenidas Hermes da Fonseca-Alexandrino de Alencar.”<sup>108</sup>

Nesse contexto constata-se a importância adquirida pelo plano de 1901. O traçado enxadrezado do Plano Polidrelli condiciona o alongamento da avenida Oitava até a base aérea de Parnamirim articulando a mesma à base naval (através da avenida Alexandrino de Alencar) e ao Porto (através da avenida Tavares de Lira), (sendo as duas avenidas semiparalelas e articuladas à avenida Oitava, atual Hermes da Fonseca) perpendicularmente (ver anexo3).

Santos afirma que:

“Durante o período compreendido entre os anos quarenta e 1964, o processo de urbanização de Natal repercutiu os impactos das obras do esforço de guerra. Essas formas não mudaram a forma de apropriação da cidade, preservando a segregação sócio espacial existente. O Plano Polidrelli (...) se consolidou em 1942 com a construção da *Parnamirim road*, definindo desde então um dos principais eixos da forma de expansão de Natal, na margem direita do rio Potengi”.<sup>109</sup>

Como já foi exposto o eixo viário providenciado pela chamada “pista”, assim como seus eixos perpendiculares, condicionaram o processo de expansão da cidade e

---

108 SANTOS, P.A.L. Op. cit. P. 99

109 Ibid., p. 102

providenciaram o fortalecimento do setor imobiliário e o crescimento de um mercado especulativo de terras.

Depois da Segunda Guerra Mundial a cidade do Natal continuou crescendo. A população que quase havia dobrado entre as décadas de 1940 e 1950 continuava a aumentar provocando uma ocupação desordenada da cidade. Deve-se somar a esse aumento demográfico a grande quantidade de migrantes retirantes da seca, principalmente em 1958.

### **III.3 – Décadas de 1960 e 1970: a arrancada para a construção da Natal capitalista**

Em 1962 o então governador Aluísio Alves providencia a construção do primeiro conjunto habitacional do Rio Grande do Norte: a Cidade da Esperança. “situado em uma área distante e ainda precariamente articulada à cidade”.<sup>110</sup> A Cidade da Esperança foi construído para alojar parte da população pobre da cidade. Com a sua construção surgirão propostas, inclusive oficiais (proposta do plano Serete), para alocação da população pobre nas suas proximidades.

Anterior à construção do primeiro conjunto habitacional do estado “surgiram em Natal os primeiros assentamentos denominados oficialmente de favelas (Mãe Luíza e Brasília Teimosa).”<sup>111</sup>

Observa-se então que é nesse período, meados dos anos cinquenta, e início dos anos sessenta, que a população pobre de Natal passou a receber atenção por parte do poder público. No entanto é importante notificar que essa atenção visava resolver principalmente duas questões: a primeira o asseio e embelezamento da cidade, procurando levar para longe do centro urbano aquela população; e a segunda a manutenção do padrão de ocupação espacial da cidade assim como a política de especulação imobiliária existente.

Segundo Clementino: “as décadas de 1950 e 1960 são decisivas tanto para a estrutura física e formato da cidade como para o setor imobiliário (...) a cidade não conta com um

---

110 Ibid., p. 211

111 Ibid., p. 112

plano urbanístico que oriente e discipline a ocupação do solo (...) ficando esta a mercê do mercado de imóveis.”<sup>112</sup>

Clementino citando Ferreira expõe que os principais loteamentos entre as décadas de 1940 e 1960 “situam-se em bairros de ocupação recente como Lagoa Nova (74,3 %), Dix-Sept Rosado (12,1 %), Quintas (6,8 %), Cidade da Esperança (5,3 %) ou bairros de intensificação demográfica como o Tirol (9,5 %), Lagoa Nova (6,8 %) e Alecrim (10 %).”<sup>113</sup>

Ainda segundo Clementino:

“Este tipo de ocupação acentua um processo de valorização diferenciada do espaço urbano onde os bairros do eixo da pista passam a ser procurados como local de moradia pelas camadas médias da sociedade. A população de baixo poder aquisitivo é expulsa no sentido da base naval, e comprimida nos anos 70 e 80 pelo alto preço do solo urbano, ultrapassam o rio Potengi.”<sup>114</sup>

Concomitantemente à construção da Cidade da Esperança foi elaborado pelo governo do estado em 1963 o primeiro plano habitacional popular e para a sua implementação foi criada a FUNDHAP (Fundação de habitação Popular), essa instituição funcionou até 1971 sendo substituída pela extinta COHAB-RN (Companhia de Habitação do Rio Grande do Norte).<sup>115</sup>

Observa-se que no período entre as décadas de 1940 e 1960, apesar da cidade contar com um plano urbanístico (o plano de expansão de Natal, 1935) o mesmo não dava mais conta do disciplinamento da apropriação do solo urbano, principalmente depois da guerra quando a cidade quase dobrou.

A ocupação dos eixos viários herdados da Segunda Guerra Mundial foi feito de forma desordenada, providenciada em sua essência pelo mercado especulativo, motivou uma valorização diferenciada e a formação de dois modelos de ocupação do solo da cidade.

---

112 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit. p.227

113 FERREIRA apud CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit. p. 227

114 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit. p.230

115 MINEIRO, F. Op. cit. p. 148

Somente em 1967 foi que a prefeitura providenciou um novo plano urbanístico capaz de atender às novas necessidades da cidade e de orientar e disciplinar a ocupação do solo urbano.

“O Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal foi elaborado pelo escritório Serete S.A. Engenharia, e contou com a participação do escritório Jorge Welheim Arquitetos Associados, que se responsabilizou pelos aspectos urbanísticos. Em Natal alguns profissionais, entre os quais arquitetos e engenheiros, construíram um grupo de acampamento local. O plano foi contratado em 1967 pela prefeitura de Natal, durante a gestão do prefeito Agnelo Alves.”<sup>116</sup>

A providência de um novo plano urbanístico poderia por em ordem a forma de expansão e de ocupação do solo urbano da cidade, mas posteriormente verificar-se-á que não foi bem isso que aconteceu.

Segundo Santos:

“o plano de 1968 [o mesmo encomendado pela prefeitura em 1967] recomenda : a expansão linear da cidade, na medida em que a `linearidade` revela-se principalmente, pelo paralelismo dos principais vetores viários, (...) contribuindo à criação de uma paisagem urbana tipicamente natalense.”<sup>117</sup>

Para o Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal era necessário determinar padrões de ocupação do espaço urbano capaz de reforçar na cidade do Natal a imagem de uma capital de estado.<sup>118</sup>

Uma das principais propostas do Plano Wilhelm-Serete eram as chamadas “operações integradas: urbanização da favela Mãe Luíza e transferência da favela de Brasília Teimosa”<sup>119</sup> ainda segundo Santos “para um local próximo à Cidade da Esperança.”<sup>120</sup>

---

116 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.118

117 Ibid., p. 121

118 Ibid., p. 124

119 Ibid., p. 125

120 Ibid., p.213

Como os planos anteriores o Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal também não foi implementado, no entanto segundo Santos: "o Plano Welheim-Serete ao mesmo tempo em que institucionalizava as tendências de uso e ocupação do solo decorrentes do processo de urbanização, na margem direita do rio Potengi, reconhecia, implicitamente, o poder de estruturação dos eixos viários do Plano Polidrelli."<sup>121</sup>

É importante notificar que a proposta denominada de operações integradas, principalmente no que diz respeito à relação de favelas, mesmo não se efetuando em 1968, será prática cotidiana dos administradores públicos da cidade. E essa prática providenciará para a cidade "uma paisagem urbana tipicamente natalense" e "reforçará na mesma a imagem de uma capital de estado."

Também é importante ressaltar que ao reconhecer o modo de apropriação do solo urbano implantado com o plano de 1901, reconhece-se também o poder do mercado de terras instalado, efetivamente desde o início do século XX e reforçado com o pós-guerra. A especulação imobiliária a partir da criação de loteamentos, na maioria das vezes estruturadas como o plano da Cidade Nova, condicionará a expansão urbana e acentuará, através dos condicionantes do mercado, a diferenciação da ocupação do solo urbano na cidade pelas classes sociais.

A cassação dos direitos políticos do então prefeito Agnelo Alves em 1969, a organização do mercado imobiliário, essencialmente especulativo, e o "hábito administrativo" de não implementar os planos urbanísticos criados para a cidade, mais uma vez engavetará uma regulamentação que dispunha sobre a orientação e o disciplinamento da ocupação do solo urbano de Natal, permitindo ao mercado imobiliário agir a seu bel-prazer.

Como já foi exposto, é na década de 1970 que se efetiva o movimento para a industrialização do Rio Grande do Norte com recursos advindos principalmente da SUDENE para a constituição de um importante parque têxtil na capital. No mesmo período Natal é incluída no programa de Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano. A conjugação desses dois elementos provocará uma grande aceleração no desenvolvimento da

---

121 Ibid., p.125

cidade, mas também motivará o aumento do processo de segregação sócio-espacial da mesma.

Mostra-se interessante ratificar nesse contexto que o desenvolvimento capitalista brasileiro é realizado de forma tardia e heterogênea, e que o Nordeste e o Rio Grande do Norte integram o território onde esse desenvolvimento é dado de forma mais tardia em relação ao Centro-sul e ao sul do país. Ocorre também que no Nordeste há uma forte diferenciação no processo de desenvolvimento providenciado a partir de investimentos públicos e segundo Clementino “o Rio Grande do Norte não participou desse processo ao mesmo nível da Bahia, Pernambuco e Ceará. A inserção da economia local à dinâmica do capitalismo é muito tímida no período. Entretanto, considerando as estruturas locais, as mudanças foram significativas.”<sup>122</sup>

Para Santos:

“o maior impacto dessas transformações na economia do estado pode ser observado com maior nitidez em Natal. Essa cidade, por sua condição de capital do estado atraiu a maior parte dos investimentos públicos, via SUDENE, e em razão disto, tem se constituído em um ponto de convergência para os habitantes do campo e das cidades do interior, estimulando assim a manutenção do fluxo migratório.”<sup>123</sup>

Para reforçar a citação acima Santos afirma que “em 1970, mais de um quarto da população de Natal era de migrantes.”<sup>124</sup>

Segundo Mineiro: “em 1970 Natal abrigava 17% da população potiguar, crescendo essa participação para 21% em 1980.”<sup>125</sup> Essa afirmação somente vem confirmar que foi na década de 1970 que se efetivou a aceleração da urbanização da cidade do Natal.

O fluxo de pessoas vindas do campo e das cidades do interior à procura de melhores condições de vida em Natal na década de 1970, em muito se assemelha àqueles fluxos acontecidos na Europa com o fim do feudalismo e principalmente no Centro-sul do Brasil na década de 1930, período de industrialização daquela região.

122 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit. p.255

123 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.138

124 *ibid.*, p.138

125 MINEIRO, F. Op. cit. p.68

Em razão do fluxo migratório do campo para Natal resultante da estrutura fundiária existente no estado e do encantamento propiciado pelo progresso da cidade, “a partir da segunda metade dos anos sessenta cresceu o número de invasões, favelas e vilas em Natal.”<sup>126</sup>

Vale salientar que o adensamento espacial provocado pelo crescimento da população da cidade ficou condicionado ao mercado imobiliário que providenciava uma supervalorização das terras urbanas que acompanhavam os eixos viários da chamada “pista”, destinada para ocupação por parte da classe média. Para a população de baixo poder aquisitivo restava ocupar as áreas menos valorizadas que se voltava na direção da Cidade da Esperança (zona oeste) e para a margem esquerda do rio Potengi (zona norte).

Em 1974 é aprovada a Lei nº 2.211 dispondo sobre a atualização do Plano Urbanístico de Desenvolvimento de Natal (Wilheim-Serete).<sup>127</sup>

Segundo Santos:

“o Plano Diretor do Município de Natal foi elaborado no início dos anos setenta, a partir do documento original de Jorge Wilhelm Arquitetos Associados-Serete S.A. Engenharia, de 1968(...) concluído em setembro de 1973, em junho de 1974 o plano foi transformado, pela Câmara de Vereadores, na Lei 2.211/74-Plano Diretor do Município de Natal.”<sup>128</sup>

Era prefeito do município Jorge Ivan Cascudo Rodrigues.

O Plano Diretor do Município de Natal criou a SEMPLA (Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral) e o CONPLAM (Conselho de Planejamento Urbano do Município de Natal).

Segundo Santo

“a implementação do Plano Diretor 74, conforme sua lei deveria desenvolver-se em duas etapas: a primeira de aplicação imediata, definida por esta lei a segunda compreendendo, projetos de

---

126 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.147

127 MINEIRO, F. Op. cit. p.59

128 SANTOS, P.A.L. Op. cit. P.147

implementação elaborados pela SEMPLA, em fases sucessivas, estudada e aprovada pelo CONPLAM e ratificada por ato do poder executivo”<sup>129</sup>

O artigo 1 do Plano Diretor do Município de Natal de 1974 estabelece como objetivo geral do Plano:

“alcançar o desenvolvimento físico sócio-econômico e administrativo do município, disciplinando o uso da terra, estabelecendo, normas para as construções com vistas a assegurar condições adequadas de habitação, circulação, trabalho e recreação e, bem assim. Preservar monumentos e sítios notáveis por seus aspectos históricos, culturais e paisagísticos, tendo como meta principal propiciar melhores condições de vida urbana à população.”<sup>130</sup>

No artigo 4 o Plano Diretor do Município de Natal/74 dispõe:

“A destinação e as características da cada zona ou setor da cidade deverão ser objeto de segura previsão, de modo que, para a defesa do mercado de imóveis e impedimentos de especulações ilegítimas, não se venha a rebaixar o nível econômico da propriedade imobiliária, por falta de homogeneidade e pela decorrente promiscuidade de prédios, de valores e funções diferentes, na mesma área da quadra”<sup>131</sup>

Tal disposição veio reiterar a postura da classe dirigente da cidade em relação ao mercado imobiliário. Cabe aqui reforçar os textos “defesa do mercado de imóveis” e “não se venha rebaixar o nível da propriedade imobiliária”, nesses termos pode se afirmar que o mercado de terras na cidade, assim como o setor de construção civil saiu fortalecido no plano e pôde continuar a exercer o seu papel construidor da paisagem da cidade.

Para Santos:

“a concepção de zoneamento, de separação dos ‘valores e funções diferentes’ ao colocar-se na defesa do mercado imobiliário e contra a desvalorização da propriedade imobiliária, estabelece os limites da ‘integração social’ e do ‘bem-estar da população’. Esse zoneamento dirige-se,

---

129 Ibid., p.148

130 Ibid., p.153

131 Ibid., p.154

claramente, a proteção da propriedade privada e do mercado imobiliário. Neste caso, o zoneamento funcionaria na prática como uma espécie de antídoto contra o discurso da integração e do bem-estar social.”<sup>132</sup>

Como já foi mencionado, o mercado de terras principalmente o lado especulativo desse importante ramo da economia vem sendo fortalecido desde o início do século XX. Depois da Segunda Guerra a ocupação de importantes glebas de terras impulsiona ainda mais esse mercado. Clementino retrata com muita clareza uma experiência histórica sobre a ocupação do solo urbano de Natal:

“Oswaldo Lamartine ao se referir ao seu pai, Juvenal Lamartine, um Legítimo representante da oligarquia algodoeiro-pecuária, descreve ‘Em 1940, ele havia comprado Lagoa Nova. Quilômetros de terras abandonadas, com um velho curral de arame farpado e duas casas em ruínas. Loteou seus terrenos em Natal (...) depois das eras de 40’.”<sup>133</sup>

Essa retratação mostra qual a importância da especulação imobiliária na cidade, assim como quem promove essa especulação.

Nas décadas de 1950/1960 a ausência de um plano urbanístico capaz de disciplinar a ocupação do solo da cidade provoca, como já exposto, um crescimento no mercado especulativo de terras, principalmente sob a forma de Loteamentos.

O texto do Plano de 1974 somente veio reforçar o poder do mercado imobiliário na cidade.

Para Santos:

“o Plano Diretor 74, elaborado como se viu, a partir do documento Wilhelm-Serete, (...) ao preservar o esquema de zoneamento por predominância de usos localizados ao longo dos principais eixos viários existentes, ratificou a estrutura existente, consolidando o padrão de exploração de Natal, à margem direita do rio Potengi, estabelecido no início do século pelo Plano da Cidade Nova, e consolidado a partir de 1942.”<sup>134</sup> (ver anexo 4)

---

132 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.154

133 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit. p.231

134 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.155

Ainda segundo Santos: “O Plano Diretor 74 não foi regulamentado e não foi implementado.”<sup>135</sup>

No mesmo momento, em que se elaborava os planos urbanísticos para a cidade em 1968 e 1974, Natal vivia uma realidade de expansão do seu espaço urbano. O progresso econômico fruto de investimentos públicos atraía consideráveis levas de migrantes para a capital potiguar, e para reforçar ainda mais esse fluxo migratório adicione-se à estrutura fundiária no campo norte-riograndense os condicionantes climáticos do semi-árido que, vez por outra, acomete a população camponesa do flagelo da seca.<sup>136</sup>

O aumento da população no citado período, a falta de implementação dos planos urbanísticos e a existência de um forte mercado de terras marcou a construção da paisagem urbana de Natal por todo o período das décadas de 1960 e 1970.

Um outro fator importante foi a existência de uma política voltada para a construção de habitação popular.

Como já foi exposto, em 1962 foi construído o primeiro conjunto habitacional da cidade, em 1963 é criada a FUNDHAP. No âmbito nacional em 1964 é criado o BNH (Banco Nacional de Habitação), e o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo). Em 1973 foram criadas as chamadas regiões metropolitanas e as CNPU (Comissão Nacional de Política Urbana). Entre 1964-1979 institucionaram-se o I e o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento). Todas essas instituições e todos esses programas atuaram no processo de urbanização de Natal.

Santos afirma que:

“a partir de então o processo de urbanização de Natal passou a ser condicionado decisivamente, pela articulação entre as políticas de habitação do governo federal e atuação crescente dos setores ligados à construção civil. Esse processo de urbanização se manifestou, sobretudo, através da construção de conjuntos habitacionais unifamiliares, que contribuíram para expandir

---

135 Ibid., p.152

136 O intuito desse trabalho não é aprofundar uma discussão sobre a problemática da seca, no entanto é importante notificar que essa questão não é meramente climática, mas também e principalmente econômica e política.

horizontalmente sua base física, e da proliferação de favelas, alimentadas pelo fluxo de migrantes que não cessaram de chegar à Natal”.<sup>137</sup>

Durante o governo de Tarcísio Maia (1975-1979) Natal participou do II PND. Em 1975, Natal foi incluída no Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio, programa esse que visava, desenvolver as capitais dos estados e cidades importantes do interior com o intuito de impedir a explosão demográfica nas metrópoles.

“A partir de 1975 o governo estadual passou a implementar através da COHAB-RN, o PROFILURB (Programa de Financiamentos de Lotes Urbanos para a População de Baixa Renda).”<sup>138</sup>

Segundo Santos:

”Entre meados dos anos sessenta, com a criação do BNH, e o final das décadas de 1970, o incremento da construção de conjuntos habitacionais se constituiu em um dos aspectos mais visíveis do processo de urbanização de Natal. No período que vai de 1965 (...) até 1979 foram construídos em Natal pela COHAB (Companhia de Habitação do Rio Grande do Norte) e INOCOOP (Instituto Nacional de Cooperativas Habitacionais) juntos, mais de dezoito mil moradias.”<sup>139</sup>

Nesse momento, década de 1970, é providenciado pelo progresso industrial da cidade, assim como pelo crescimento demográfico da mesma, uma ocupação desordenada na margem esquerda do rio Potengi. É bem verdade que esse espaço tinha, desde muito tempo, uma certa população dividida principalmente entre duas comunidades: Redinha, comunidade pesqueira erguida no estuário do rio e Igapó, localizado às margens do rio tendo o mesmo sofrido um impulso ocupacional a partir da construção da ponte sobre o Potengi em 1916.

---

137 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.211

138 ANDRADE apud SANTOS, Op. cit. p.132

139 SANTOS, P.A.L. Op. cit. p.138

Poderia-se nesse contexto denominar, como diz Cascudo, esses dois espaços de “bairros exteriores”, os mesmos legalmente não existiam para a cidade até os anos 80. Segundo Santos: “com o Plano Diretor 84, a Zona Norte, na margem esquerda do rio Potengi passou a fazer parte da cidade regulamentada”<sup>140</sup> (ver anexos 4 e5). Portanto, pode-se afirmar que até o final da década de 1970 a margem esquerda do rio Potengi era desconhecida da legislação urbana existente para a cidade do Natal.

No entanto a sua ocupação efetivou-se bem anterior a sua existência legal. Clementino afirma que a população de baixa renda é expulsa no sentido da base naval e vítima dos altos preços do solo urbano, ultrapassam o rio potengi ainda na década de 1960, a essa população são reservadas áreas menos cobiçadas pela especulação imobiliária.<sup>141</sup>

Existindo ou não, o espaço denominado de “o outro lado da ponte” começa, desde a década de 70, a se constituir num espaço de ocupação e de expansão da cidade, principalmente depois da construção de conjuntos habitacionais voltados para a população de baixa renda.

Para Santos:

”Este crescimento da cidade envolvia tanto a população e baixa renda quanto à população de maior poder aquisitivo. Isto é possível verificar através da identificação do órgão responsável pela construção dos conjuntos habitacionais. As construções do INOCOOP se destinam aos setores médios da população e se localizam basicamente na Zona Sul. Já os conjuntos construídos pela COHAB estão localizados quase que totalmente na Zona Norte e se destinam à população de menores rendimentos”.<sup>142</sup>

Paralelo a essa expansão urbana da cidade tanto para o Norte quanto para o Sul, estabelece-se, a partir de então, o padrão ocupacional que acentuará o processo de segregação sócio-espacial na cidade.

---

140 Ibid., p.214

141 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit., p.231

142 SANTOS, P.A.L. Op. cit., p. 212

Segundo Santos:

“Além da expansão horizontal decorrente da implantação dos conjuntos habitacionais, principalmente unifamiliares, observou-se também no período o início do processo, ainda tímido, da verticalização da cidade, *principalmente nos bairros Petrópolis e Cidade Alta*, também foram construídos um grande estádio de futebol, o centro administrativo do governo do estado e o Campus da UFRN (Universidade Federal do Rio Grande do Norte).”<sup>143</sup>

A construção dos equipamentos que podemos citar como sendo: um representando o “Brasil grande” do “Milagre Brasileiro” da Ditadura Militar, o outro concretizando a instalação dos mais importantes postos administrativos do poder estadual, e o outro caracterizado como sendo o espaço que concentra a intelectualidade da cidade; sendo todos instalados no eixo denominado “pista” (avenida Senador Salgado Filho) e que somente veio providenciar uma maior valorização deste e de outros a ele paralelos (como a avenida Prudente de Moraes), provocando maior atuação do mercado imobiliário nesta área da cidade.

Ainda no final da década de 70 é providenciada a construção da chamada via costeira. Segundo Santos: “no final dos anos setenta, o governador Tarcísio Maia iniciou a implementação da via costeira, cujo projeto original (de acordo com o decreto 7.538/79) previa a ocupação das dunas-leste com unidades turísticas, unidades residenciais e complementares para o desenvolvimento da atividade turística.”<sup>144</sup>

A via costeira teria maior importância nas décadas posteriores, no entanto nota-se já no final da década de 70 a intenção de fazer de Natal um importante pólo turístico da região Nordeste. Nesse contexto é interessante afirmar que a intenção de deixar Natal atrativa não surgiu exatamente naquele momento, Clementino relata a partir de textos coletados na imprensa local que era intenção do Almirante Ari Parreiras, comandante da base naval de Natal, “converter Natal numa legítima cidade do Atlântico Sul”.<sup>145</sup>

---

143 Ibid., p.132

144 Ibid., p.

145 CLEMENTINO, M.L.M. Op. cit., p.207

## CONCLUSÃO

“Além de continente das experiências humanas, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização da sua própria história”<sup>146</sup>

A afirmação de Rolnik faz-nos compreender a cidade quanto uma construção humana, capaz de denotar, como um texto, a história das pessoas que a construíram no decorrer do tempo.

A cidade, nesse contexto caracteriza conflitos, relações de poder, relações de interesses, relações entre as classes sociais. Em resumo, a cidade caracteriza através da sua existência o eterno conflito, a eterna luta de classes.

Parafraçando Karl Marx que afirma ser a história movida pela luta de classes<sup>147</sup> pode-se entender a cidade, em toda a sua solidez, como o espaço onde os conflitos entre as classes sociais são vivenciados, e por esse motivo tudo o que nela é construído retrata essa relação conflituosa.

A paisagem urbana entendida como um documento, através do qual se consegue detectar a constituição da cidade e de suas tensões, provoca uma análise sobre as transformações pelas as quais a cidade passou e como, por meio das mesmas, a cidade foi sendo construída, configurando assim uma paisagem.<sup>148</sup>

Nem uma outra cidade denota, de forma tão contundente, uma paisagem construída a partir de tensões experimentadas pelo fazer histórico humano do que a cidade capitalista.

A paisagem da cidade capitalista é caracterizada por uma forte segregação sócio-espacial, segundo Rolnik a organização da mesma “é marcada pela divisão da sociedade em classes: de um lado os proprietários dos meios de produção (...): do outro, os vendedores da sua força de trabalho”<sup>149</sup>

---

146 ROLNIK, R. Op. cit., p. 9

147 MARX, K. ENGELS, F. Manifesto do partido comunista, p.66

148 SOLLER, M. A., MATOS, M. I., et. al. Op. cit., p.10

149 ROLNIK, R. Op. cit., p. 39

Essa cidade dividida é fruto do próprio sistema sócio-econômico que a cria: o capitalismo. Para ela é providenciado um desenho, uma paisagem, capaz de distinguir os espaços a serem ocupados pelas classes sociais.

É importante não perder de vista a afirmação de que a construção da paisagem urbana, ao mesmo tempo em que tem uma relação macro-histórica, tem também peculiaridades próprias e que dizem respeito às experiências acumuladas pelas pessoas que a construíram.

Natal, que segundo Cascudo, “já nasceu cidade”<sup>150</sup>, surgiu em meio ao desenvolvimento do sistema capitalista internacional. A cidade do Natal nasceu em 1599 fruto da ampliação do mercado europeu e naquele momento surgiu com o intuito de defender e de promover o processo de colonização brasileiro dirigido pela nação portuguesa.

A história da cidade do Natal está, como a história do Brasil, ligada ao desenvolvimento sócio-histórico do continente europeu. no entanto, Natal somente se desenvolverá e se conformará quanto cidade capitalista depois de meados do século XX.

Durante um longo período da sua história o desenvolvimento urbano de Natal é extremamente lento, nas palavras de Clementino “Natal se desenvolveu de forma lenta.”<sup>151</sup>

Esse lento desenvolvimento urbano de Natal deve-se ao fato da mesma estar condicionada ao desenvolvimento capitalista brasileiro que além de ser “tardio é heterogêneo o que a promove uma diferenciação no ritmo do desenvolvimento capitalista brasileiro.”<sup>152</sup> Nesse contexto, Natal se caracteriza quanto uma periferia em relação à evolução do capitalismo no Brasil.

Mesmo se conformando numa situação de periferia, “é interessante observar que desde o início do século XX há uma certa preocupação com o controle da expansão físico-territorial urbana de Natal.”<sup>153</sup>

---

150 CASCUDO, L. C. Op. cit., p. 50

151 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p.187

152 Ibid., p. 26

153 Ibid., p. 191

Essa preocupação é traduzida na adoção, pelo poder público, com surpreendente precocidade, de uma progressão de planos urbanísticos.<sup>154</sup> O mais importante desses planos, no tocante a formação da paisagem peculiar da cidade do Natal é produzido no limiar do século XX, em 1901. Nesse momento a cidade, através da sua classe dirigente; segundo Santos tem “visão esclarecida”<sup>155</sup> e segundo Clementino tem essa visão alongada para o futuro devido o contato com inovações,<sup>156</sup> participa das discussões nacionais e internacionais sobre a questão da urbanização e do urbanismo.

Apesar de compreender a crítica de Santos quando afirma ser o Plano da Cidade Nova (1901) como sendo restrito “a um plano de parcelamento/arruamento do solo como um trama em xadrez.”<sup>157</sup> Observa-se que o próprio Santos afirma ser o Plano da Cidade Nova “o único a ser implementado na sua totalidade.”<sup>158</sup>

Nesse sentido é impossível não confirmar a importância deste plano no feitio da cidade, reforçando então que a paisagem da cidade do Natal está condicionada ao desenvolvimento e principalmente ao alongamento dos eixos viários constituídos em 1901.

Entre o início do século e a década de 1940 foram providenciados mais dois planos urbanísticos para a cidade: o Plano Palumbo (1929) e o Plano de Expansão de Natal (1935). Ambos confirmaram a importância do plano de 1901 e ao mesmo tempo não foram implementados.

Na década de 1940 a partir da entrada de Natal na Segunda Guerra mundial, a cidade, antes pacata, se transforma consideravelmente.

No tocante a urbanização da cidade, dois fatores foram importantes nesse período: primeiramente a dinamização da economia que provocou uma grande migração para a mesma, e principalmente o alongamento dos eixos criados em 1901, permitido a partir da

---

154 SANTOS, P. A. L. Op. cit., p. 10

155 Ibid., p. 66

156 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 192

157 SANTOS, P. A. L. Op. cit., p. 40

158 Ibid., p. 52

construção da chamada “pista”, a “Parnamirim Road”, que ligaria a cidade à “Parnamirim Field” dirigindo o crescimento da cidade rumo à Parnamirim.<sup>159</sup>

Os eixos viários herdados promoveram na cidade o fortalecimento do setor imobiliário e estimulou a especulação no mercado de terras. A partir de então se acentuou um processo de valorização do espaço urbano “onde os bairros do eixo da ‘pista’ passaram a ser procuradas como um local de moradia das classes médias da sociedade.”<sup>160</sup>

Depois da Segunda Guerra Mundial a cidade cresceu sem o acompanhamento do poder público, sujeita simplesmente ao mercado imobiliário, sendo condicionada assim às leis do mercado.

Os planos urbanísticos surgidos posteriormente somente vieram reforçar a intenção da elite dirigente da cidade no intuito da construção de uma cidade dividida.

O Plano Serete (1968) traz no seu texto a proposta de transferência de favelas para locais distantes do círculo urbano. Proposta essa que será retomada por diversas vezes nas várias administrações municipais a partir da década de 1970.

O Plano Diretor/74 traz no seu texto a defesa do mercado imobiliário.

Essas posturas ratificam os interesses das classes sociais abastadas na construção de uma “paisagem tipicamente natalense”<sup>161</sup>

Essa paisagem estava delineada desde 1901 com o Plano da Cidade Nova, espaço de auto-segregação da elite da cidade, foi reforçada com a ocupação norte-americana em 1942 e conseqüente “alongamento” da avenida Oitava do plano de 1901 (atual avenida Hermes da Fonseca - Senador Salgado Filho), foi concretizada com o encarecimento do solo urbano nesse eixo e nos eixos a ele paralelos (ex: a avenida Prudente de Moraes).

A construção de equipamentos modernos (Machadão, Campus-UFRN, Sede Administrativa do governo estadual), na década de 1970 providenciou ainda mais a valorização do eixo “alongado” da avenida Oitava e nesse momento caracterizou a chamada Zona Sul da cidade como sendo o espaço preferencial para a ocupação por parte das classes sociais de maior poder aquisitivo.

159 COSTA, J. Op. cit., (fita de vídeo)

160 CLEMENTINO, M. L. M. Op. cit., p. 230

161 SANTOS, P. A. L. Op. cit., p. 121

Às classes pobres restava ocupar os espaços menos valorizados da cidade: a Zona Oeste, “no caminho de Coité”, como queria o Plano Wilhelm-Serete (1968); e a Zona Norte, “o outro lado”, que somente veio existir legalmente para a cidade em 1984.

## BIBLIOGRAFIA

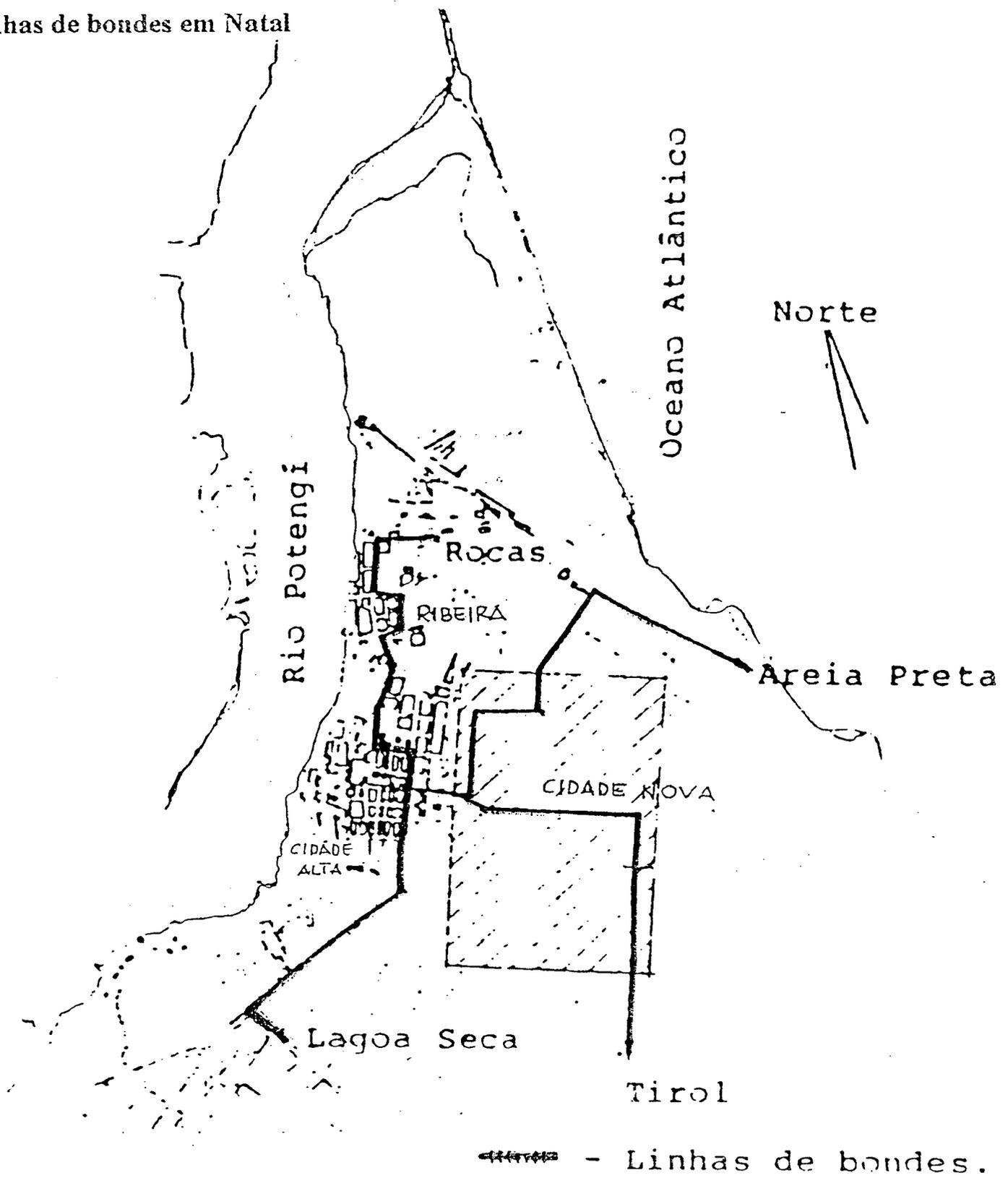
- AZEVEDO, Fernando de. Formação e expansão das cidades. In: AZEVEDO, Fernando de et. al. A cidade e o campo na civilização industrial e outros estudos. São Paulo: melhoramentos, 1962. (Série obras completas).
- CASCUDO, Luis da Câmara. **História da cidade do Natal**. Natal: Instituto Histórico e geográfico do Rio Grande do Norte, 1999.
- CASTRO, Nei Leandro de. **Romance da cidade do Natal**. Natal: Fundação José Augusto, 1975.
- CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda. **Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte nos anos 70**. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.
- COSTA, Josimey. **Imagem sobre imagem: a Segunda Guerra em Natal**. Natal: NUTE/TVU, 1998. 1 fita de vídeo, 23 m 44 s.
- DAVIS, Kingsley. A urbanização da humanidade. In: DAVIS, Kingsley et. al. **Cidades: a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, cap. 1, p. 13-35. [s.d.]
- MACHADO, Anselmo Belém. **A origem da cidade: uma reflexão teórica. Vivência**. Natal: CCHLA/UFRN. v.10, n.1/2, p. 61-69. jan./dez. 1996.
- MARX, Karl, ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. São Paulo: ed. Hucitec, 1990.
- \_\_\_\_\_. **Manifesto do Partido Comunista**. Petrópolis: vozes, 1990.
- MINEIRO, Fernando. **Natal em perfil: por uma cidade cidadã**. Natal: gabinete do vereador Fernando Mineiro, 1998.
- ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1998. (Coleção primeiros passos).
- RUSSO, Renato. **Que país é este?** São Paulo: EMI, 1987. 1 CD
- SANTOS, Pedro Antônio de Lima. **Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano**. São Paulo, 1998. Tese (Doutoramento em arquitetura e urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo).
- SILVA, José Borzachiello da. **Novos desafios para as grandes cidades brasileiras. Vivência**, Natal: CCHLA/UFRN. v.10, n.1/2, p. 25-35. jan./dez. 1996.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

SOLLER, Maria Angélica, MATOS, Maria Izilda, et. al. **A cidade em debate**. Rio de Janeiro: Olho d'água, 1999.

ANEXO 1

Linhas de bondes em Natal

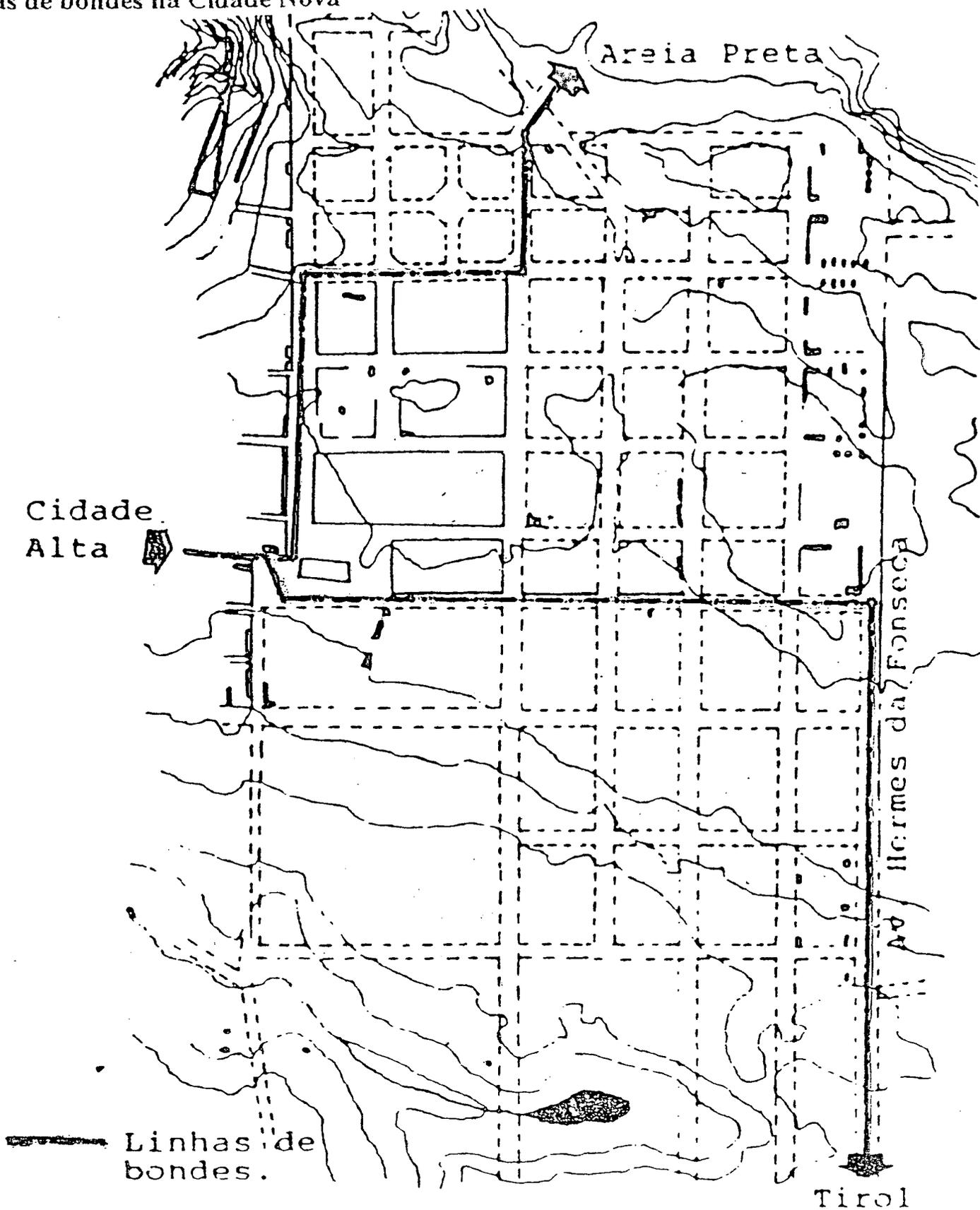


FONTE: Miranda, 1981 In Santos e Queiroz, 1994

FONTE: SANTOS, 1997 p. 33

ANEXO 2

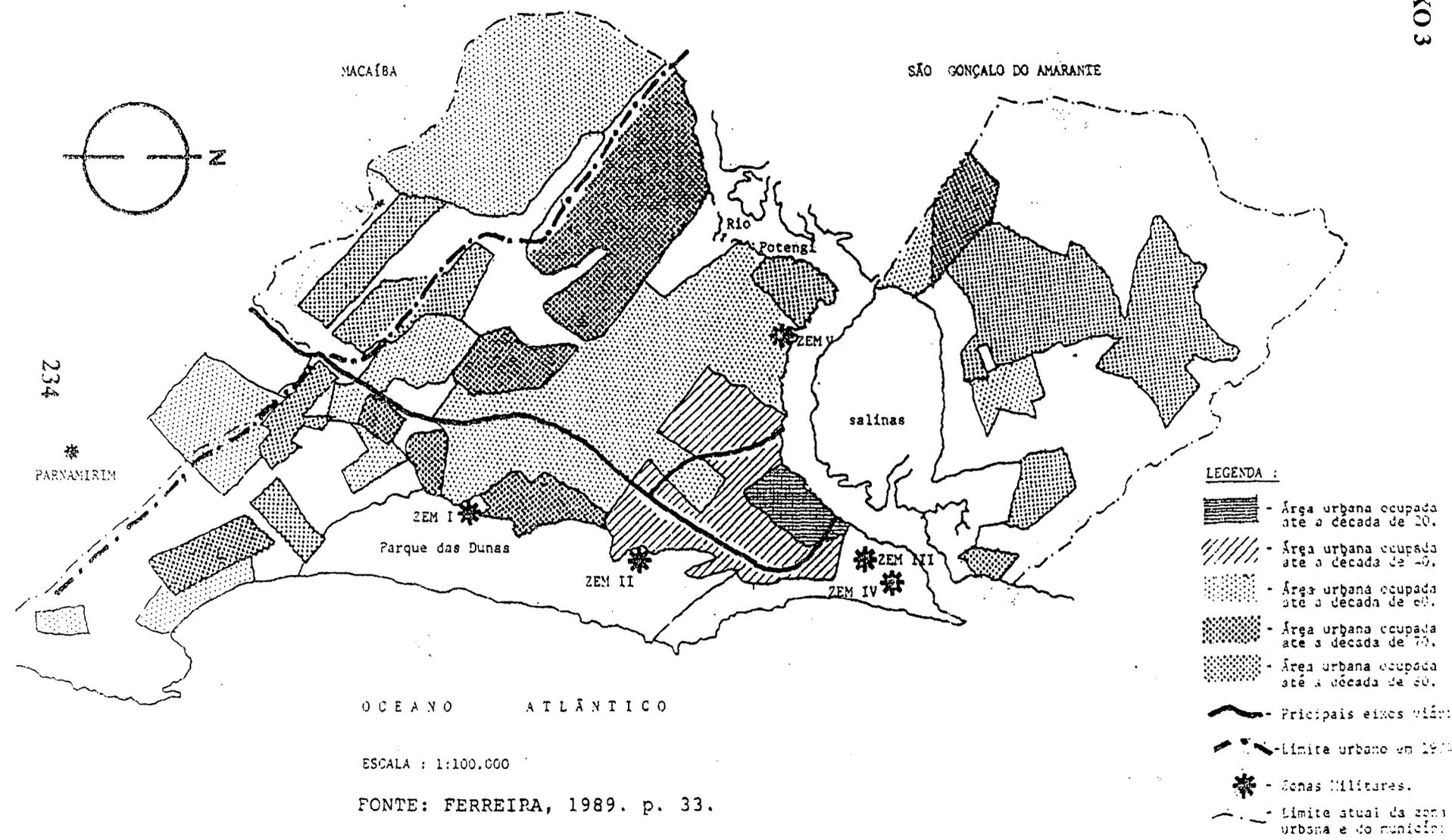
Linhas de bondes na Cidade Nova



FONTE: Miranda, 1981 In Santos e Queiroz, 1994

FONTE: SANTOS, 1997 p. 34

FONTE: CLEMENTINO, 1995. p. 234

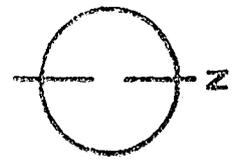


234

PARNAMIRIM

MACAÍBA

SÃO GONÇALO DO AMARANTE



Rio Potengi

salinas

ZEM I \*  
Parque das Dunas

ZEM II \*

ZEM III \*  
ZEM IV \*

ANEXO 4

Plano Diretor do Município de Natal, 1974  
Sistema viário - Zoneamento

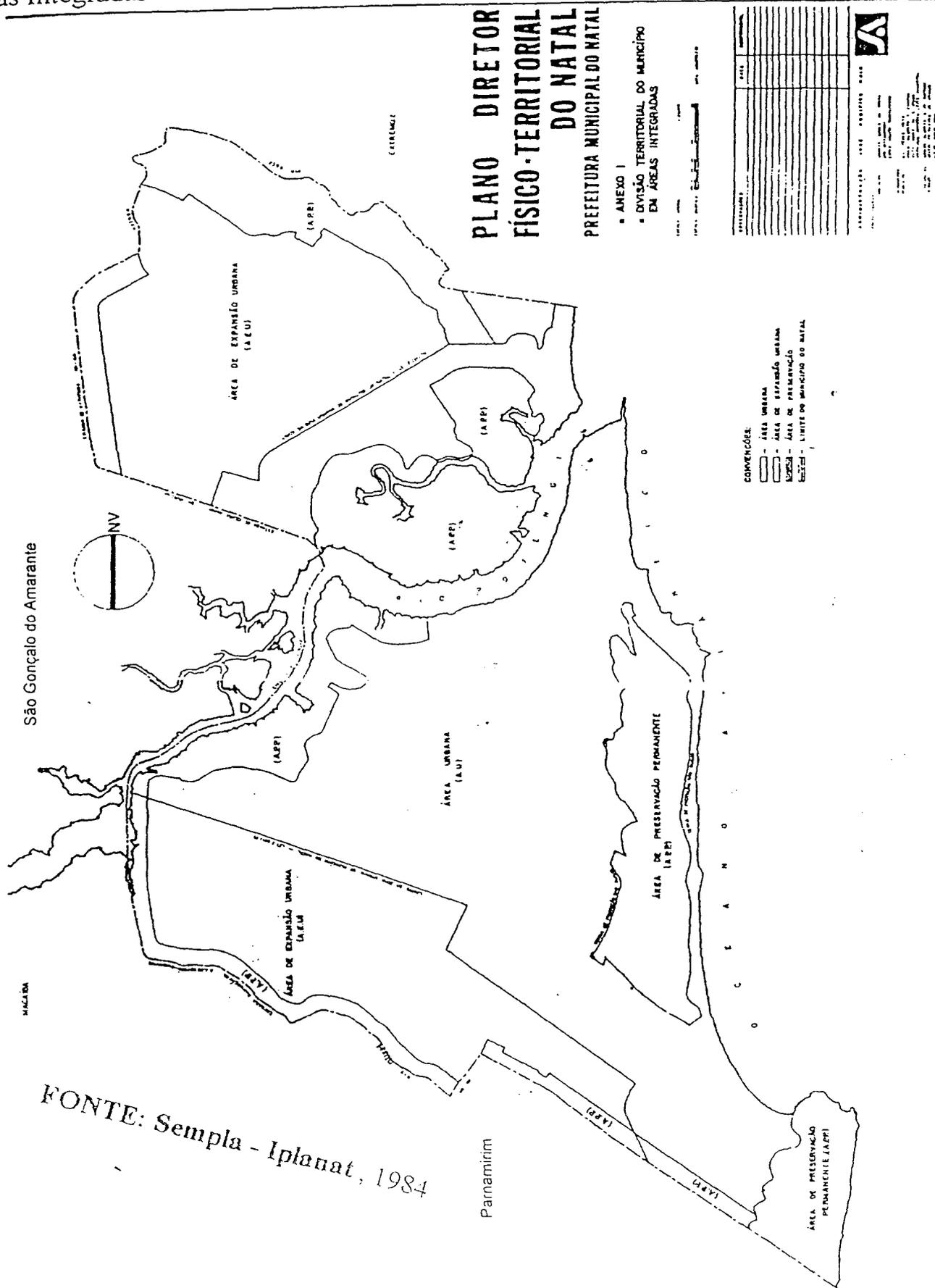


FONTE: Sempla, 1974

FONTE: SANTOS, 1997. p 151

ANEXO 5

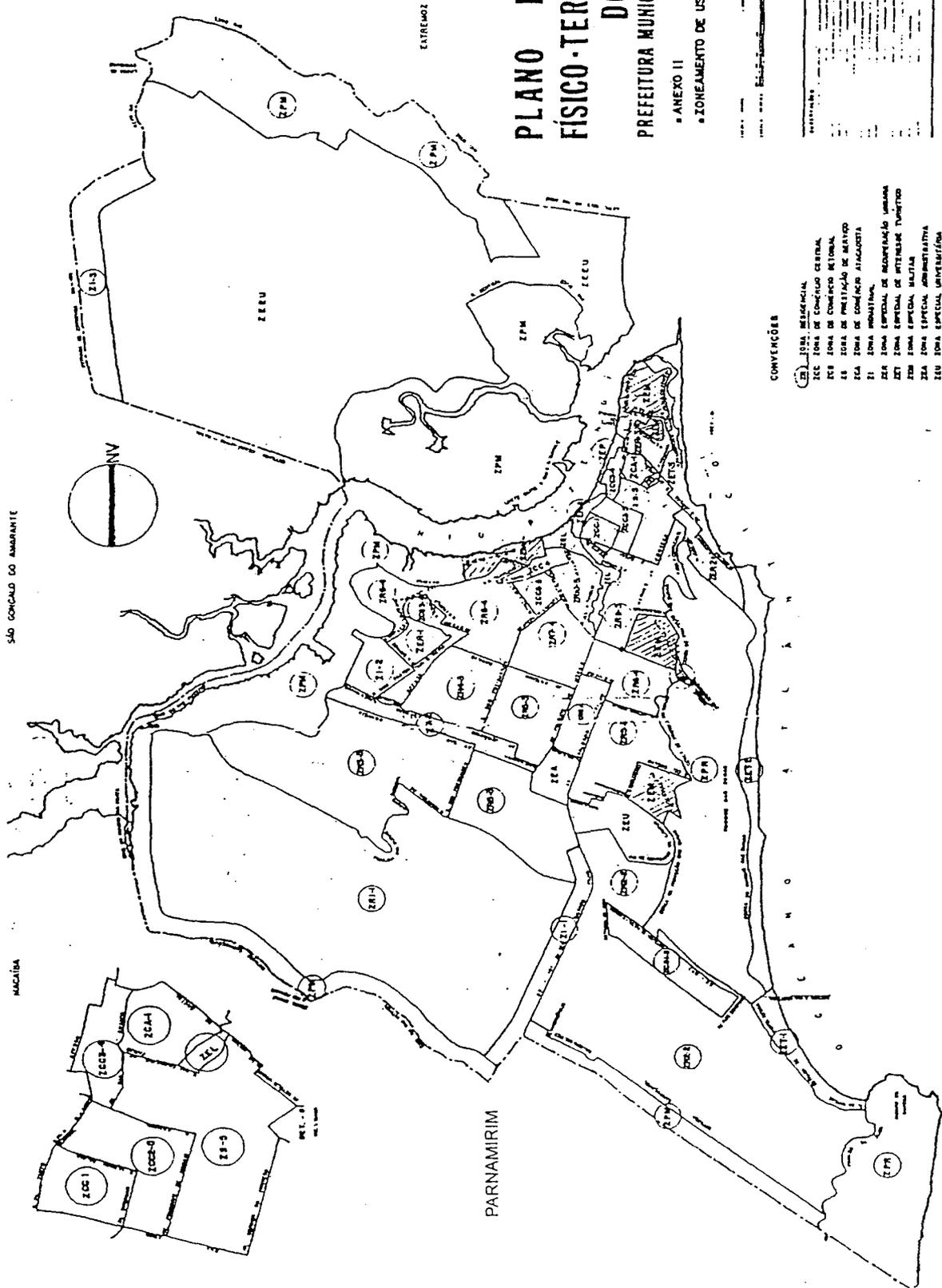
Plano Diretor de Org. Físico-Territorial do Município de Natal, 1984  
 Áreas Integradas



ANEXO 6  
 Plano Diretor de Org. Físico-Territorial do Município de Natal, 1984  
 Zoneamento de uso do solo

PLANO DIRETOR  
 FÍSICO-TERRITORIAL  
 DO NATAL  
 PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL

ANEXO II  
 ZONEAMENTO DE USO DO SOLO



CONVENÇÕES

- (Z) ZONA RESIDENCIAL
- (ZC) ZONA DE COMÉRCIO CENTRAL
- (ZD) ZONA DE COMÉRCIO DEBILITADO
- (ZE) ZONA DE COMÉRCIO DE SERVIÇO
- (ZF) ZONA DE COMÉRCIO ATACADO
- (ZG) ZONA INDUSTRIAL
- (ZH) ZONA ESPECIAL DE INDUSTRIAÇÃO URBANA
- (ZI) ZONA ESPECIAL DE INTERMIO TURÍSTICO
- (ZJ) ZONA ESPECIAL SAZUVAL
- (ZK) ZONA ESPECIAL ADMINISTRATIVA
- (ZL) ZONA ESPECIAL UNIVERSITÁRIA
- (ZM) ZONA ESPECIAL DE ESPORTES URBANOS
- (ZN) ZONA ESPECIAL DE LAZER
- (ZO) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZP) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZQ) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZR) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZS) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZT) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZU) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZV) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZW) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZX) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZY) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL
- (ZZ) ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

ESCALAS DE REPRESENTAÇÃO GRÁFICA  
 1:25.000  
 1:50.000  
 1:75.000  
 1:100.000

FONTE: Sempla - Iplanat, 1984

FONTE: SANTOS, 1997. p 162