

Copa do Mundo de 2014 e integração viária em Natal/RN: a fábula continuaⁱ

Rodrigo Costa do NASCIMENTOⁱⁱ;
Contato: ronasciarq@yahoo.com.br

Morfologia Usos e Percepção do Ambiente e Estruturação e Gestão do Território

1 INTRODUÇÃO

Natal, desde que foi anunciada como uma das cidades sedes da Copa de 2014 tem sofrido os efeitos do marketing urbano (SANCHES, 1999), i.e., a produção de imagens com vistas à valorização local e internacional. A construção do estádio Arena das Dunas, em substituição ao antigo Machadão, veio acompanhada de ações em nível de projeto e discurso baseados no argumento da melhoria da integração viária.

Acreditando-se que a estrutura viária urbana é um dos enfoques do marketing urbano (VAINER, 2000; SANCHEZ, 1999) de megaeventos, torna-se alvo de interesses públicos e privados que intervêm no seu (re) desenho em ações de planejamento estratégico e empreendedorismo urbano (HARVEY, 1996).

Nesse sentido, parte-se do pressuposto de que a estrutura da malha urbana é um dos mais poderosos determinantes do movimento, axioma que tem lugar na Lógica Social do Espaço (HILLIER et al, 1984). Esse campo da morfologia interpreta a forma do espaço – no caso, o espaço urbano – como variável atuante e capaz de transformar relações sócio-econômicas.

Adota-se como meio representacional a Análise Sintática de Espaço (HILLIER et al, 1984), para ler qualitativa e quantitativamente os níveis de integração viários.

2 OBJETIVOS

Este estudo visa desenvolver uma reflexão a respeito da inserção da cidade de Natal nos requisitos de empreendedorismo urbano no contexto da Copa de 2014 e perceber se, em termos morfológicos, há

integração viária a partir da experiência do prolongamento da avenida Prudente de Moraes.

3 METODO

Discute-se inicialmente o empreendedorismo urbano a partir da literatura especializada (HARVEY, 1996; VAINER, 2000; SANCHEZ, 1999) para então refletir se as ações que estão em curso em Natal inserem-se nesse contexto.

Paralelamente, aborda-se a Lógica Social do Espaço (LSE) como instrumento teórico-metodológico que tem como uma de suas premissas a de que a forma do espaço (urbano e arquitetônico) atua nas relações sociais (HILLIER, HANSON, 1984) gerando padrões de encontros e diversidades de usos (MEDEIROS, TRIGUEIRO, 2007; Medeiros e Holanda, 2007).

Tem lugar na LSE a acessibilidade topológica (HILLIER, 1996) que são os caminhos melhor conectados considerando-se sua inserção na malha urbana, representados pelos mapas axiais (um dos modos de representação da LSE é a Análise Sintática do Espaço - ASE), onde o menor número das mais longas linhas simulam acessos em espaços abertos, contendo medidas de conectividade e integração (quantidade de conexões e distância relativa entre linhas, respectivamente).

4 DESENVOLVIMENTO

As ações de planejamento estratégico nas cidades – processo de natureza gerencial semelhante aos de empresas que visa o estabelecimento de metas a partir de um programa de ações e execuções (HARVEY, VAINER, 2000) - dependem de um trabalho de marketing urbano, i.e, a divulgação de imagens das cidades para valorização local e internacional. O marketing urbano (Sánchez, 1999) define-se pela divulgação dos principais produtos e serviços oferecidos nas cidades (turismo, cultura e serviços de ponta). Porém projetos urbanos em países emergentes, (SOMEKH, 2008; ULTRAMARI et al, 2007) nem sempre trazem a melhoria do sistema de circulação de pessoas, apenas reforçando um suposto status de “cidade modelo”ⁱⁱⁱ (Oliveira, 2012).

Quanto à Natal, os projetos de mobilidade urbana e expansão viária efetuados até o momento tem sido de natureza cosmética (recapeamento asfáltico, alargamento de calhas e redirecionamento de fluxos) e pontuais (avenida Prudente de Moraes). Informações das administrações estaduais e municipais mostram desde ações de implantação de acesso para o novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante até a reestruturação de avenidas adjacentes que dão acesso ao estádio, a

exemplo das avenidas Senador Salgado Filho e Prudente de Moraes (imagens 02 e 03). Entretanto, vê-se atualmente que o Estádio Arena das Dunas foi executado primeiro, invertendo a ordem de prioridades (imagem 01).

Figura 01: Ações da Prioridade 01 elencadas pelos governos estadual e municipal.



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

Figura 02: Tabela de prioridades - Mobilidade Urbana de Natal para 2014. Destaque a ampliação da Avenida Prudente de Moraes.

PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PARA A COPA 2014

OBRA	EIXOS (Trechos)	DESCRIÇÃO DAS OBRAS	VALORES (milhões de R\$)	TOTAIS (milhões de R\$)
01	PRIORIDADE 1	Implantação do acesso entre o novo Aeroporto de São Gonçalo e a BR-408	15,00	376,92
02	PRIORIDADE 1	Corredor Estrutural Oeste, BR - 226	39,50	
03	PRIORIDADE 1	Complexo Viário em frente a URBANA	36,10	
04	PRIORIDADE 1	Reestruturação Geométrica da Av. Capitão Mor Gouveia, inclusive Construção de Pontilhão Elevado e Viaduto	23,00	
05	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Capitão Mor Gouveia com a Av. Prudente de Moraes	26,12	
06	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Prudente de Moraes com a Rua Raimundo Chaves	18,20	
07	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Prudente de Moraes com a Av. Lima e Silva	75,40	
08	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Lima e Silva com a Av. Romualdo Galvão	21,60	
09	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Sen. Salgado Filho / Av. Sen. Salgado Filho (marginal)	9,20	
10	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Capitão Mor Gouveia com a Av. Sen. Salgado Filho	28,30	
11	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Eng. Roberto Freire com a Av. Arydson Senna	20,40	
12	PRIORIDADE 1	Gunnar Vingren	20,00	
13	PRIORIDADE 1	Entroncamento da Av. Eng. Roberto Freire com a Via Costeira	15,00	
14	PRIORIDADE 1	Implantação de Plataformas de Embarque e Desembarque para passageiros de transportes coletivos	13,30	62,58
15	PRIORIDADE 1	Passagens Públicas (calçadas acessíveis) e Sinalização (Ruas e Trânsito)	15,00	
16	PRIORIDADE 2	Prolongamento da Av. Prudente de Moraes (ligação Aeroporto Augusto Severo - Arena das Dunas)	10,58	
17	PRIORIDADE 3	Reestruturação Geométrica da Av. Antônio Basílio, inclusive Construção de Pontilhão Elevado e Viaduto	32,50	
18	PRIORIDADE 4	Reestruturação da Av. Amintas Barros e Construção de Pontilhão Elevado	19,50	
TOTAL DOS INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE (Em milhões de R\$)			439,58	439,58

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

GOVERNO DO TOCANTINS
Secretaria de Estado do Meio Ambiente

REALIZAÇÃO NATAL
NATURALIA

PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE PARA A COPA 2014

LEGENDA

- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE HOTEL
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO
- COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E HOTEL E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO E COLOCAÇÃO DE ESTÁDIO

LEGENDA DAS INTERVENÇÕES

Letra	Descrição
A	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
B	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
C	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
D	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
E	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
F	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
G	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
H	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
I	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
J	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
K	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
L	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
M	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
N	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014
O	Trabalho de construção de infraestrutura para a Copa 2014

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

costumam ter como foco a economia política local do que propriamente territorial.

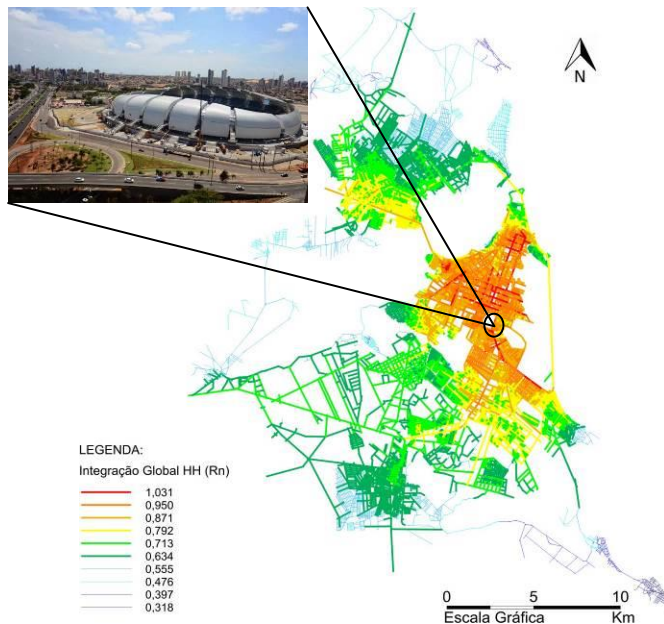
4.1 Integração Espacial e Copa de 2014: Uma Experiência Pontual

A análise da integração em nível global (HH-Rn) no mapa axial da cidade de Natal (imagem 04) aponta que o estádio Arena das Dunas está inserido no conjunto de linhas em cores mais quentes, isto é, região que consiste no núcleo de integração atual da cidade, refletindo mais uma estratégia locacional e de valorização fundiária do que de integração metropolitana.

Por outro lado, mesmo com o prolongamento da avenida Prudente de Moraes, na representação (HH-R3), não há intensificação dos níveis de acessibilidade para a escala da cidade. (imagem 05).

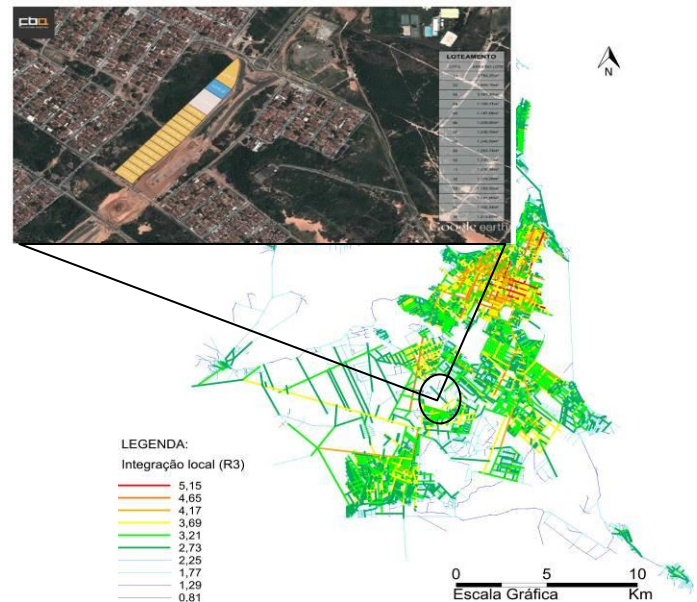
No entorno imediato da avenida, observa-se que os níveis de acessibilidade em HH (Rn) não sofrem alterações expressivas a não ser em nível local, isto é, em bairros adjacentes (Cidade Satélite, Emaús e Planalto) como pode ser observado nas imagens 06 e 07.

Imagem 04: Representação axial de Natal – integração global HH (Rn) com estádio finalizado.



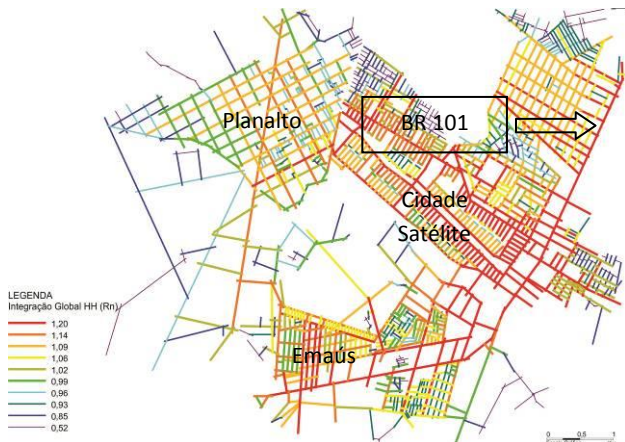
Fonte: Adaptação a partir de dados da Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura,
<http://blogdomagnodantas.blogspot.com.br/2014/01/blatter-brasil-comecou-se-preparar-para.html>

Imagem 05: Representação axial de Natal – integração local HH (R3) com ampliação da Prudente de Moraes e especulação imobiliária.



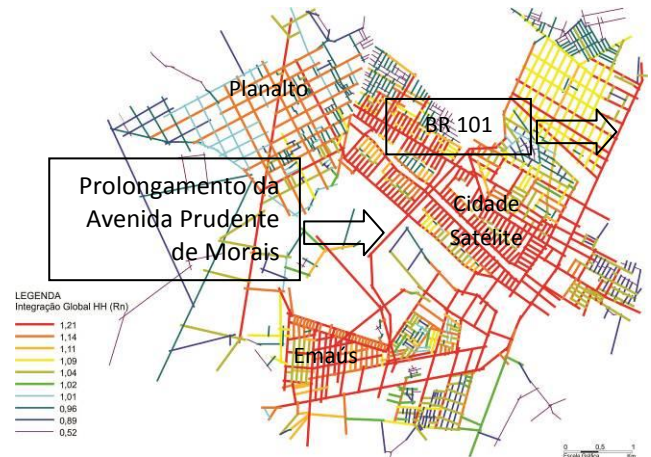
Fonte: Adaptação a partir de dados da Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura
<http://www.g2imobiliaria.com/oportunidade.php?id=63>

Imagem 06: Representação axial dos arredores da ampliação da avenida Prudente de Moraes (sem ampliação) – integração global HH (Rn)



Fonte: Adaptação a partir de dados da Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura

Imagem 07: Representação axial de dos arredores da ampliação da avenida Prudente de Moraes (com ampliação) – integração global HH (Rn)



Fonte: Adaptação a partir de dados da Base MUsA/UFRN – Morfologia e Usos da Arquitetura

Através desse panorama percebe-se que o recorte dos arredores do prolongamento da avenida em questão é palco da intensificação da acessibilidade (integração) em localidades como Planalto, Emaús (no município de Parnamirim) e Cidade Satélite, correspondentes às áreas cujas linhas aparecem em vermelho mais intenso (imagem 06) e que têm recebido forte pressão imobiliária (produção de moradias privadas, Minha Casa Minha Vida - Casos de Emaús e Planalto; transformação

do acervo edilício em áreas de conjuntos habitacionais - caso de Cidade Satélite).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se perceber que ao lado das propostas e prioridades elencadas pelo governo para a Copa de 2014 em se tratando de integração em Natal, não há como sinalizar um incremento substancial num quadro sincrônico ou até mesmo em médio prazo. Tomando-se como referencia o prolongamento da Avenida Prudente de Moraes, reforçam-se o caráter pontual e rudimentar das intervenções. Pode-se sentir que numa escala global, a localização do estádio Arena das Dunas obedece a um argumento de estratégia locacional mais evidente do que o prolongamento da avenida Prudente de Moraes, uma vez que o primeiro está implantado em uma região de forte integração viária e o outro está aliado ao argumento de suporte às demandas turísticas por alcançar a BR101 em direção ao aeroporto internacional Augusto Severo. O mesmo tempo, os níveis de integração com a presença do prolongamento da avenida apontam para a transformação da paisagem urbana, acentuando um mercado imobiliário local. Acredita-se que esses níveis poderão se intensificar com o futuro Aeroporto de São Gonçalo do Amarante.

6 AGRADECIMENTOS

O desenvolvimento desse estudo foi possível graças às luzes lançadas pelas prof(a) Dras. Dulce Bentes e Edja Trigueiro para um estudo mais aprofundado em nível de doutorado.

7 REFERÊNCIAS

- HARVEY, D. 1996. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos, 39, 48-63.
- HILLIER, B.1996. Space is the machine, Cambridge, Cambridge University Press.
- HILLIER, B., HANSON, J. 1984. The Social Logic of Space, London, Cambridge University Press.
- MEDEIROS, V., TRIGUEIRO, E. 2007. The bridge, the market, a centrality forever lost and some hope: studying alternatives for re-qualifying an old town centre. Proceedings, 6st International Space Syntax Symposium, 1, 01-12.
- MEDEIROS, V., HOLANDA, F. 2007. Structure and Size: brazilian cities in an urban configurational world scenario. Proceedings, 6st International Space Syntax Symposium, 1, 01-12.

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

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

SOMEKH, N. 2008. Projetos Urbanos e Estatuto da Cidade: limites e possibilidades. Vitruvius [Online]. 1. Available: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.09.7/131> [Accessed: 09 jul 2013].

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

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

NOTAS

ⁱ Este artigo é resultado das discussões da disciplina Gestão Urbana Território e Meio Ambiente, constante na grade curricular do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFRN e ministrada pela Prof(a). Dra. Dulce Bentes durante o semestre letivo 2013.1.

ⁱⁱ Professor Adjunto do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de João Pessoa – Unipê.

ⁱⁱⁱ Casos como as capitais europeias Baltimore, Barcelona e Bilbao.