

**Urbanização e Turismo em Ponta Negra:  
Transformações Espaciais na Cidade de Natal-RN<sup>1</sup>**

Karen Ann Câmara Bezerra<sup>2</sup>

Aluna do Programa de Pós-Graduação em Turismo - UFRN

Ricardo Miranda Sá<sup>3</sup>

Aluno do Departamento Acadêmico de Formação de Professores – CEFET-RN

**Resumo**

Este artigo analisa o processo de urbanização do bairro de Ponta Negra, situado no município de Natal, Estado do Rio Grande do Norte, ressaltando o mérito das teorias de urbanização e do turismo para entender a formação das cidades, além da influência dos agentes sociais na produção do espaço e a importância do Estado na regulação do espaço urbano. Apóia-se na produção de alguns autores que analisaram a realização do espaço urbano e dos agentes que atuam nesse processo. Em resumo, conclui-se que a urbanização e o turismo exercem um duplo e contraditório papel ao dar forma e vida ao bairro e depois ao desestruturá-lo, torna sua conformação apenas residual diante da nova realidade espacial produzida. Contudo, cabe ao Estado com suas políticas públicas, o papel de minimizar os impactos desse processo.

**Palavras-chave:** Urbanização; turismo; bairro; agentes sociais; políticas públicas.

**Introdução**

Este artigo, inicialmente sintetiza como ocorreu a expansão para sul da produção do espaço urbano da cidade de Natal, estado do Rio Grande do Norte (RN), sob a ótica dos planos urbanísticos implantados a partir da II Guerra Mundial. Em seguida, registra um breve histórico do bairro de Ponta Negra, situado na praia de mesmo nome. Por fim, analisa a organização espacial e o acelerado processo de urbanização que se infligiu sobre esse bairro a partir do turismo. Tem por finalidade analisar a urbanização ocorrida em Natal após a II Guerra Mundial no bairro de Ponta Negra situado na zona sul da cidade nos últimos vinte anos, que teve a sua gênese enquanto povoado natalense vinculada, inicialmente, a colônia de pescadores, a agricultura familiar de subsistência e ao artesanato, na Vila de Ponta Negra.

**A produção do espaço urbano em Natal e a expansão para o sul**

“A cidade tem o direito de progredir. Eu tenho o direito de não gostar daquele tipo de progresso. Tenho o direito de ficar decepcionado se não encontro lá, aquilo que eu antes encontrava.” (João Cabral de Melo Neto)

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado ao GT 14 - “Turismo Urbano e de Fronteiras na América Latina” do V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL – Caxias do Sul, 27 e 28 de junho de 2008.

<sup>2</sup> Graduada em Administração pela UFRN. Mestranda em Turismo pelo PPGTUR-UFRN.

<sup>3</sup> Graduando em Licenciatura Plena em Geografia pelo CEFET-RN.

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

Para compreender o processo de urbanização do bairro de Ponta Negra é necessário resgatar como se deu o processo de urbanização no Brasil e a expansão urbana de Natal. Nesse sentido, Abrucio e Soares (2001) afirmam que,

O Brasil iniciou o século XX com 90% de sua população na zona rural e terminou esse mesmo período com mais de 80% dos habitantes vivendo nas cidades, tornando-se um país amplamente urbanizado. O entendimento da urbanização brasileira deve ter como ponto de partida as transformações profundas ocorridas na sociedade brasileira a partir da década de 1930, com destaque para o processo de industrialização. (ABRUCIO & SOARES, 2001, p. 94).

Contudo, no caso brasileiro, o crescimento populacional das cidades tem um caráter tardio e altamente concentrador do processo de industrialização e de atração populacional (êxodo rural) para as cidades, ocorrido em curto espaço de tempo (tabela 1). A consequência desse processo de industrialização concentrador é uma considerável desigualdade econômica e populacional entre as macroregiões do país, concentrando renda e riqueza em poucas áreas geográficas e em certas parcelas da sociedade, principalmente na região sudeste, resultando nos graves problemas sociais encontrados nos centros urbanos (ABRUCIO & SOARES, 2001, p. 96-97).

Tabela 1 – Percentagem da população urbana nas regiões brasileiras (1940-2000)

<b>Região</b>	<b>1940</b>	<b>1950</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1991</b>	<b>2000</b>
Norte	27,8	31,5	37,8	45,1	50,2	59,04	69,8
Nordeste	23,4	26,4	34,2	41,8	50,46	60,55	69,0
Sudeste	39,4	47,7	57,4	72,7	82,81	88,02	90,5
Sul	27,7	29,5	37,6	44,3	62,41	74,12	80,9
Centro-oeste	21,5	24,3	35,0	48,0	70,84	81,28	86,7
Brasil	31,5	36,2	45,1	55,9	67,59	75,59	81,2

Fonte: IBGE – Censos Demográficos (adaptado pelos autores)

Assim, a análise espacial das cidades nos revela que a cidade e o urbano são resultados do produto e condição do trabalho humano. Os homens, com o seu trabalho, produzem o espaço urbano e, através da divisão técnica e social produzem espaços desiguais. A divisão do trabalho promove relações e conflitos entre as pessoas na vida cotidiana, estimulando o movimento e a produção desigual do espaço (CARLOS, 2007, p. 20-21). Conforme a autora,

A cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações. Expressão e significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

futuro, que se constrói nas tramas do presente – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado (CARLOS, 2007, p. 11).

No caso específico de Natal, a participação do Brasil na II Grande Guerra Mundial e a instalação da Base Aérea Americana na região e em Parnamirim modificou seu processo de urbanização; sua população passou de 55 mil para 103 mil habitantes (praticamente dobrou). Nas décadas de 1940 e 1950, apesar de Natal não ter tido planos urbanísticos, sua economia se fortaleceu, especialmente com a formação do mercado imobiliário. Neste período, em consequência da construção da rodovia *Parnamirim Road* e do oleoduto (*Pipe Line*) ligando Natal à Base Aérea em Parnamirim, margeando as dunas situadas a leste da cidade, o padrão espacial do desenvolvimento urbano rumo a sul se consolidou (LIMA, 2001, p. 18). Com a chegada dos americanos, além da influencia sócio-cultural, a cidade teve significativo desenvolvimento econômico.

Contudo, Lima (2001) reitera que no período do regime militar no Brasil (1964-1985) foram elaborados três planos urbanísticos para a cidade de Natal: Plano Urbanístico e de Desenvolvimento de Natal (1968); Plano Diretor do Município de Natal (Lei 2.211/74), e; o Plano Diretor de Organização Físico-Territorial do Município de Natal (Lei 3.175/84).

Quanto à questão urbana, pode-se dividir a ditadura militar em dois períodos:

a) Período de 1964 a 1972 – caracterizou-se pela contenção das demandas políticas, econômicas e urbanas, da repressão aos movimentos sociais e controle político das cidades. As políticas urbanas foram tratadas de modo a favorecer a acumulação de capital em setores urbanos leais ao regime. Para imprimir essas políticas foi criado o Banco Nacional de Habitação (BNH) e foram construídos em Natal os primeiros conjuntos habitacionais (LIMA, 2001, p. 91-94).

b) Período de 1973 a 1985 – caracterizou-se por um caráter mais centralizado e mais tecnocrático do regime militar. Nesse período que foram criadas as oito regiões metropolitanas brasileiras. A crise do fornecimento mundial de petróleo (1973) gerou um endividamento dos países periféricos e desencadeou um processo de reordenação da economia mundial. Os movimentos sociais emergiram, mobilizando a população, principalmente urbana, na luta por democracia e melhores condições de moradia e vida nas cidades. (LIMA, 2001, p. 101-102). Foi nesse período que os conjuntos habitacionais de Ponta Negra e do Alagamar foram construídos, atraindo os olhares dos agentes econômicos para a praia de Ponta Negra e modificando a direção do crescimento urbano da cidade.

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

No estado do Rio Grande do Norte, especialmente na cidade de Natal, a população engajou-se: na luta pela melhoria de qualidade de vida, principalmente dos transportes coletivos; na luta contra a construção da Via Costeira e destinação do Parque das Dunas para empreendimentos turísticos e imobiliários; na luta pela elaboração, aprovação e execução de um novo plano diretor para a cidade; entre outras. (SANTOS *apud* LIMA, 2001, p. 103).

Entretanto, no final da década de 1970, o governador Tarcísio Maia iniciou a construção da Via Costeira, cujo projeto original previa a ocupação das dunas com unidades turísticas, residenciais e complementares (camping, clubes, hotéis, colônia de férias, mirantes, unidades de recreação, saúde, educação e cultura, padarias, comércios, etc.), além do Centro de Convenções e da Residência Oficial do Governador (LIMA, 2001, p. 105). Nesse sentido,

A consolidação do projeto da Via Costeira (...), iniciado no fim dos anos setenta e começo dos anos oitenta, com a ampliação da rede hoteleira, de restaurantes e bares ao longo do litoral, contribuiu decisivamente para colocar o turismo como uma das atividades mais importantes da economia do Rio Grande do Norte (LIMA, 2001, P. 122).

Nesse sentido, o turismo em Natal, além de dinamizar a construção civil, promoveu a movimentação de investimentos importantes do setor imobiliário e de outros agentes econômicos, até das redes locais, regionais e mundiais de supermercados, que passaram a ver a atividade como uma importante alternativa de investimento na cidade (CLEMENTINO *apud* LIMA, 2001, p. 122). Porém, apesar de ter se constituído como uma das principais atividades econômicas do RN, esta expansão não refletiu numa melhoria das condições de vida da população norte-riograndense (CAVALCANTI *apud* LIMA, 2001, p. 122).

Para Lefebvre (2001), a cidade se transforma quando muda a sociedade de forma global. Em sua trajetória histórica, a cidade de Natal passou por várias transformações que se inscreveram no tempo e no espaço através de atos e de seus agentes sociais. Estes a marcaram e fizeram as relações de produção e propriedade e por consequência “as relações entre as classes e as relações de lutas de classe, portanto as ideologias (religiosas, filosóficas, isto é, ética e estética, jurídicas, etc.)” (Lefebvre, 2001, p. 55).

Derrubada a ditadura em 1985, alguns anos depois, foi sancionado um novo Plano Diretor de Natal (Lei 07/94). Esse plano avançou no processo de institucionalização do planejamento urbano e na formação do quadro de técnicos do Instituto de Planejamento Urbano do Município de Natal (IPLANAT), além de ampliar a participação da sociedade civil em questões relacionadas à cidade (LIMA, 2001, p. 109).

Contudo, as transformações decorrentes do atual estágio da globalização e suas políticas neoliberais de Estado mínimo induzem a desregulamentação na gestão das cidades,

visando corresponder ao fortalecimento das forças de mercado e impor uma tendência para eliminar as restrições legislativas que se colocam como obstáculo à livre ação do capital, principalmente o especulativo fundiário e o imobiliário, em relação às formas de uso e ocupação do espaço urbano (LIMA, 2001, p. 125-128). De acordo com o autor (2001),

Nesse contexto, o planejamento, portanto, deveria ser utilizado como um instrumento de resistência democrática ao avanço da onda neoliberal que, ao mesmo tempo em que se abate sobre as economias e os Estados nacionais, também pretende impor à gestão das cidades uma política de *laissez faire*, bem ao gosto do mercado (LIMA, 2001, p. 130).

Para Lefebvre (2001), a cidade não está apenas submissa às transformações globais e sociais ou às suas modificações, depende também das relações imediatas, das relações entre as pessoas e entre os grupos sociais. Ela está na mediação daquilo que chamou de ordem próxima e ordem distante. Ou seja,

Ordem próxima (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a ordem distante, a ordem da sociedade, regulada por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não por uma “cultura” e por conjuntos significantes. (Lefebvre, 2001, p. 46).

Em 1997, por meio da Lei Estadual Complementar nº 152, foi instituída a Região Metropolitana de Natal (RMN), compreendendo os municípios de Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Ceará-Mirim, Macaíba e Extremoz. Em 2002, a Lei Estadual Complementar nº 221, determinou a incorporação dos municípios de Nísia Floresta e São José de Mipibu a RMN. Em 2005, através da Lei Complementar nº 315 foi acrescentado o município de Monte Alegre, totalizando nove municípios sob sua jurisdição (SEMURB, 2006).

### **Ponta Negra: um breve histórico**

O bairro de Ponta Negra situa-se administrativamente na Região Sul do Município de Natal. Localiza-se entre o bairro de Capim Macio e Parque das Dunas ao norte, a base da Aeronáutica, conhecida como Barreira do Inferno, no Município de Parnamirim, ao sul, o Oceano Atlântico a leste e a oeste, o bairro de Neópolis (SEMURB, 2007, p. 9-10).

Pode-se dizer que Ponta Negra compreende uma área (na verdade uma faixa) ao longo do trecho final da Via Costeira (a partir do Centro de Convenções), margeando o Oceano

Atlântico (faixa de praia), até seu término na divisa com o município de Parnamirim, passando pela Rua Poços de Caldas, Av. Airton Senna, Rua da Conquista, Estrada da Lagoinha, Rua Alterosa e Rua Abaeté, seguindo pela Av. Praia de Genipabu até Av. Engenheiro Roberto Freire (SEMURB, 2007, p. 12).

As primeiras referências históricas sobre Ponta Negra é a descrição do período da ocupação holandesa, em 1633, na Cartografia do Rio Grande do Norte. Registros de 1877 dão conta de uma casa de oração na povoação de Ponta Negra e de uma escola pública para o sexo masculino. Estima-se que, até meados do século XIX, a Vila de Ponta Negra era habitada por pessoas ligadas à atividade pesqueira. Seus moradores, para ajudar na economia doméstica, tinham seus roçados e as mulheres faziam trabalhos de renda de bilro. Após a 2ª Guerra Mundial, com a influência norte-americana de banhos de mar, foram iniciadas construções de casas de veraneio na praia de Ponta Negra (SEMURB, p. 6, 2006).

O desenvolvimento da Vila de Ponta Negra, núcleo do povoamento situado ao sul da praia e do atual bairro de Ponta Negra (figura 1), teve início na década de 1940. Segundo os antigos moradores, até 1956 havia 500 hectares de terras cultivadas em sistema comunitário. Esse sistema prejudicou a legalização daquelas terras, gerando casos de “grilagem”. Para apaziguar os conflitos, parte das terras foi doada ao clero de Natal através de Dom Eugênio Sales.



Figura 1: A praia de Ponta Negra em 1960, usada como meio de sobrevivência para a população da Vila de Ponta Negra.

Autor/Fonte: Jaeci Emerenciano / [www.memoriaviva.com.br](http://www.memoriaviva.com.br)

Em 1964, outra parte das terras situadas ao sul que serviam àquela população, foi destinada ao Ministério da Aeronáutica para a construção da Barreira do Inferno. Após serem

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

expropriados de suas terras, parte da população passou a subsistir do artesanato, das barracas de praia e de biscates, além da pesca (SEMURB, p. 7, 2006).

Em meados da década de 1970, a compra de 130 hectares de terras a um empresário possibilitou a construção dos conjuntos habitacionais Ponta Negra em 1978 e Alagamar em 1979. No início da década de 1980 a Estrada de Ponta Negra foi duplicada, asfaltada e provida de nova iluminação, passando a se chamar de Avenida Engenheiro Roberto Freire. Em 2000 foi executado o projeto de urbanização Orla de Ponta Negra, consistindo na construção de um calçadão na orla marítima (figura 2), com 3 km de extensão e a substituição das antigas barracas de praia, por quiosques de fibra de vidro (SEMURB, p. 8, 2006).



Figura 2: Urbanização da orla de Ponta Negra realizada em 2000.  
Autor/Fonte: Piter / [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Ponta Negra foi oficializada como bairro quando da definição de seus limites pela Lei nº. 4.328, de 05 de abril de 1993, publicada no Diário Oficial, em 07 de setembro de 1994 (SEMURB, p. 8, 2006). O bairro é parte integrante da Zona de Adensamento Básico, em que o Plano Diretor de Natal, Leis Complementares 07/94 e 22/99 determinaram a densidade máxima de 225 hab/ha e o coeficiente de aproveitamento de 1,8. Ainda incidem sobre este bairro duas áreas consideradas frágeis do ponto de vista ambiental, denominadas ZPA-5 e ZPA-6, ainda não regulamentadas. A ZPA-5 refere-se à área de associação de dunas e de lagoas e a ZPA-6 refere-se ao Morro do Careca e dunas associadas.

Em 2000, foi aprovada a Lei Complementar nº 027 que criou a Zona Adensável de Ponta Negra, estabelecendo novos parâmetros de densidade e aproveitamento, em função de melhorias implantadas na infra-estrutura do bairro.

### **Bairro de Ponta Negra: um espaço na metrópole natalense**

Antes de analisar as transformações espaciais de Ponta Negra é importante tecer alguns comentários sobre a definição de bairro que utilizamos neste artigo.

Um primeiro ponto que deve ser levado em conta é que o bairro só pode ser definido a partir da cidade enquanto totalidade (LEFEBVRE, 1999). Ou seja, o bairro não existe enquanto uma unidade isolada e autônoma. Trata-se, pois, de uma “unidade sociológica relativa”, que não pode ser tida como a base ou essência da vida urbana. Ao contrário, para Lefebvre (1999), a base da vida urbana é o centro. É a noção de centralidade que edifica e que torna possível a cidade e seus bairros. Por isso, a centralidade é a essência da cidade. Assim, o bairro só existe diante da cidade, não podendo ser pensado dela desvinculado.

Por isso, o bairro não pode ser pensado ignorando a história da cidade, pois ele não tem um grau de realidade constante ao longo dela e sua existência histórico-concreta depende da conjunção de vários aspectos da sociabilidade de um local ao longo de um dado período. Conforme Lefebvre (1999), o bairro não é a essência da vida urbana, sendo uma organização espacial mais conjuntural do que estrutural. Assim, os bairros terão graus de realidade diferentes para momentos diferentes de sua história de acordo com as suas singularidades no interior de uma cidade (figura 3).



Figura 3: O bairro e a praia de Ponta Negra em 2007.  
Autor/Fonte: Piter/ [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)



V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

De acordo com Lefebvre (1999), o bairro corresponde a

(...) um equipamento mais ou menos suficiente e completo. Não só um monumento (igreja), mas uma escola, uma agência dos correios, uma zona comercial, etc. Um determinado bairro, desta forma, não é por si só auto-suficiente. O equipamento depende de grupos funcionais mais amplos, ativos à escala da cidade, da região, do país. A estrutura do bairro depende estreitamente de outras estruturas mais vastas: municipalidades, poder político, instituições. (LEFEBVRE, 1999, p. 201-202).

Sendo assim, é ao nível do bairro que “o espaço e o tempo dos habitantes tomam forma e sentido no espaço urbano” (LEFEBVRE, 1999, p. 202). Portanto, o bairro também pode ser compreendido como uma mediação entre o espaço privado (da casa, da família) e o público, entre a vida familiar e as relações societárias mais amplas. De tal forma que ele é o *locus* de uma sociabilidade intermediária, fundamentada no compartilhamento de referenciais espaciais comuns, como o espaço do encontro, construído no nível da vida cotidiana.

Além disso, conforme Souza (1989, p. 149), o bairro é definido a partir de critérios apurados objetivamente diante do espaço sensível e, simultaneamente, a partir de critérios que mergulham na intersubjetividade do grupo social que nele vive e o aceita enquanto bairro. Complementando, o autor esclarece que:

(...) as pessoas inconscientemente ou conscientemente sempre ‘demarcam’ seus bairros, a partir de marcos referenciais que elas, e certamente outras antes delas, produzindo uma herança simbólica que passa de geração a geração, identificam como sendo interiores ou exteriores a um dado bairro. (SOUZA, 1989, p. 150).

Tendo-se em mente a breve reconstituição histórica feita anteriormente, num primeiro momento, podemos concluir que este espaço, denominado de Ponta Negra, surgiu, num primeiro momento enquanto uma localidade, o que, nos limites deste estudo, significa, um espaço meio rural, meio urbano, no qual os poucos moradores estavam concentrados em uma vila. O tempo era lento, o ritmo era mais ditado pela natureza, pela chuva, pelo mar, pelo sol e as relações eram possivelmente mais pessoais (primárias).

Nesse sentido, tratava-se de uma localidade importante, na medida em que nela localiza-se uma das principais e das mais belas praias urbanas do município de Natal. Era, pois, um local de movimento de pessoas, de banhos de mar, de veraneio, de descanso das famílias natalenses e de encontro de casais de namorados.

### **Turismo e especulação imobiliária: a urbanização no bairro de Ponta Negra**

Num segundo momento, o turismo e a urbanização por ele induzida, marcam uma nova passagem, que não é linear nem tampouco isenta de conflitos e contradições. É o tempo da formação e da estruturação do bairro. Um bairro específico, que nasce com o turismo, mas que permite uma determinada sociabilidade que podemos entender como associada ao sentimento de vizinhança, determinando outra forma predominante de espacialidade: a do bairro.

O tempo, já não é mais o tempo lento da localidade, embora, persistam resquícios deste tempo lento de outrora. O tempo agora é o tempo do apito das construções, do passar dos moradores locais, dos ônibus lotados trazendo pessoas de outros bairros, trabalhadores da rede hoteleira, da construção civil, artesãos e camelôs vendendo seus artesanatos, alimentos, bebidas, *cds/dvds*, óculos de sol, etc., do movimento constante de turistas no ir e vir à praia, as *lan houses*, aos bares, restaurantes e casas noturnas.

É o tempo rápido, para muitos do trabalho árduo e sem grandes perspectivas, da luta diária pela sobrevivência, para outros, do lazer, da diversão e do prazer. É o tempo de acentuação das relações impessoais, mediadas pelo serviço e pela mercadoria, triunfo do capitalismo, do consumo de massa em templos fechados: os *shopping centers* (figura 4).



Figura 4: *Shopping Center* em Ponta Negra (2007)

Autor/Fonte: Piter / [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Sem dúvida que nesse novo estágio os conflitos se acentuam e mostram que as contradições do espaço são produzidas e reproduzidas constantemente pelo capital. Neste momento, conforme Lefebvre (2001),

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

(...) a vizinhança se esfuma, o bairro se esboroa; as pessoas (os “habitantes”) se deslocam num espaço que tende para a isotopia geométrica, cheia de ordens e de signos, onde as diferenças qualitativas dos lugares e instantes não têm mais importância. (LEFEBVRE, 2001, p. 76-77).

O bairro e a vida de bairro que o caracteriza não resistem ao avanço da urbanização, no momento que este processo passa a configurar esta grande aglomeração urbana, a metrópole. Segundo LEFEBVRE (2001), a cidade excede os seus limites e explode, ou seja, a sociedade urbana se generaliza, entra em todos os lugares e tende a se tornar universal. Ao mesmo tempo, ela implode, é destruída, restando apenas fragmentos dispersos. A cidade que se expande na explosão não é a cidade obra, apropriada pelos seus cidadãos, mas a cidade produto, do capital, aquela em que os valores de troca predominam sobre os valores de uso, uma cidade fragmentada, recortada, reconstruída sobre si mesma constantemente para maximizar a reprodução do capital.

Outrossim, o turismo contemporâneo que impregna de ideologia o trabalho e o não-trabalho, impõe novos usos ao bairro e concede novo ritmo ao tempo social. Seja na urbanização turística para segunda residência, ou associada a outras modalidades de alojamento turístico, o uso fugaz do lugar, marcado pela transitoriedade, é responsável por processos de *desterritorialização e reterritorialização* (Rodrigues, 1996).

O tempo, marcado por ritmos planejados (férias, feriados, veraneios), impõe um novo ritmo à região, depois recua, e as territorialidades locais se recompõem, mas já sobre outras “rugosidades”. Os lugares turísticos vestem-se de novas materialidades: galerias, shopping centers, edificações, condomínios fechados, infra-estrutura viária e uma infinidade de objetos e serviços especializados para a atividade turística.

A reorganização sócio-espacial imprimida pela urbanização turística responde a uma demanda específica de grupos sociais que impõem um tecido material tecnologicamente mais “moderno”. Ou seja, um novo sistema de objetos é introduzido nos lugares para adequar e dar familiaridade ao novo sistema de ações trazido pela demanda social do turismo. A natureza como um dom e a cultura como diversidade são destituídas de sua autenticidade ou reproduzidas artificialmente como mercadorias de consumo. Estes, mesmo que simbólicos, são vendidas pela mídia, pelas construtoras, pelas agências imobiliárias e de turismo.

A natureza é transformada em espetáculo com tempo certo de duração. Filmes, cartazes, folhetos, guias turísticos e anúncios vendem as representações da paisagem (figura 5) enquanto

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

(...) a ideologia do turismo faz da geografia uma das formas de consumo de massa: multidões cada vez mais numerosas são tomadas por uma verdadeira vertigem faminta de paisagens, fontes de emoções estéticas, mais ou menos codificadas (LACOSTE, 1988, p. 34).



Figura 5: A natureza vendida pelas construtoras (2007).  
Autor / Fonte: Piter / [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

### **Considerações finais**

A atividade turística e a urbanização exercem um duplo e contraditório papel: primeiro ao formar e dar vida ao bairro de Ponta Negra e depois ao desestruturar esse bairro, tornando a vida nele apenas residual diante da nova realidade espacial produzida. Nesse contexto, verifica-se não somente o bairro, mas o “bairro” como uma espacialidade deste local denominado Ponta Negra, que anos atrás foi meio rural, meio urbano, e atualmente é o que se pode chamar de porção imersa na metrópole (LEFEBVRE, 2001).

Do conflito estabelecido entre os diversos agentes sociais que produzem o espaço urbano, em especial no bairro de Ponta Negra, um novo projeto de organização sócio-espacial terá de se esboçar. Nesse sentido, cabe fazer algumas considerações:

a) Inicialmente, é de suma importância a participação dos vários segmentos sociais na promoção e implementação de diretrizes para o desenvolvimento turístico local e regional. Esta é uma tarefa difícil, na medida em que neste processo emergem interesses contraditórios. Ainda assim, esta é a melhor forma de mapear, prevenir e solucionar problemas de organização territorial, evitando a necessidade de criar, no futuro, uma infinidade de soluções paliativas (CORREA, 1989).

b) Em seguida, deve-se considerar é a importância do Estado na estruturação dos planos de desenvolvimento turístico local e regional. Sua atuação é fundamental na regulamentação das diretrizes básicas para a conciliação dos interesses privados, da preservação dos patrimônios naturais e dos interesses da população local. Se as esferas de governo (federal, estadual e municipal) não se anteciparem em regulamentar e fiscalizar o setor, certamente a iniciativa privada não tardará em implementar suas estratégias de expansão neste mercado lucrativo. É o que vemos hoje em Ponta Negra. Assim, cabe ao Estado conciliar os interesses diferenciados na gestão da paisagem e do processo de ocupação do espaço urbano.

c) O último ponto refere-se ao conceito de sustentabilidade na expansão dessa atividade econômica. O desenvolvimento regional pode ser planejado e equacionando de modo a minimizar impactos e conflitos das relações entre os interesses econômicos, sociais e políticos e daqueles que lutam pela preservação dos ecossistemas naturais. Porém, dificilmente ele será sustentável em todas estas dimensões. As noções de desenvolvimento econômico e sustentabilidade (natural e social) são quase antagônicas, podendo colocar em risco a seriedade ou a credibilidade de um planejamento sério. A ideologia da sustentabilidade é limitada pela própria economia de mercado. Um bom planejamento urbano não precisa incluir este discurso equivocado para legitimar e pôr em prática o ordenamento territorial e o desenvolvimento econômico local e regional (CLEMENTINO, 2002, p. 128-129).

Ao relacionar desenvolvimento com sustentável e turismo com ecológico, legalizou-se práticas econômicas agora ornamentadas pelo alento de uma natureza que, supostamente, tornou-se sujeito. A exploração da natureza que manchou toda a sociedade da produção industrial agora pode ser justificada pela exploração racional que se preocupa com a preservação da natureza e com as necessidades futuras da sociedade.

Contudo, a gestão destas paisagens não se resume à capacidade técnica para controlar a degradação ambiental ou a destruição do lugar, implica uma nova orientação em relação à natureza e à função social do espaço urbano, inserindo-se no âmbito das conexões sistêmicas entre o local e o global.

A conservação da natureza e a justiça social não devem ser o apêndice do crescimento econômico, mas o pressuposto para o desenvolvimento. É esta a lógica que o planejamento urbano deve apreender. Sem dúvida, a atividade turística não é mais nociva que a “indústria das chaminés” que, aliás, impulsionou todo o nosso processo de urbanização. Mas é preciso planejar para que a urbanização turística não gere cidades tão indesejáveis quanto o fez a urbanização industrial.

V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL (SeminTUR)  
**Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina**  
**Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 27 e 28 de Junho de 2008**

**Referências**

ABRUCIO, Fernando Luiz; SOARES, Márcia Miranda. **Redes Federativas no Brasil: cooperação intermunicipal no grande ABC**. São Paulo: CEDEC, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios)

CLEMENTINO, Maria do L. M. Políticas públicas e promoção econômica das cidades. In: GOMES, Rita de C. da C.; VALENÇA, Márcio M. (orgs). **Globalização e desigualdade**. Natal: A. S. Editores, 2002, p. 122-135.

LACOSTE, Yves. **A geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. 3 ed. São Paulo: Papirus, 1988.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default\\_censo\\_2000.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm)> Acesso em: 27/12/2007 às 14h00min.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LIMA, Pedro de. **Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano**. Natal: EDUFERN, 2001.

MEMÓRIA VIVA: história rima com memória. **Natal antiga**. Natal/RN. Disponível em: <<http://www.memoriaviva.com.br/>> Acesso em: 29/12/ 2007 às 23h00min.

RODRIGUES, Arlete M. A produção e o consumo do espaço para o turismo e a problemática ambiental. In: YÁZIGI, Eduardo, CARLOS, Ana Fani A., CRUZ, Rita de Cássia A. (orgs). **Turismo, espaço, paisagem e cultura**. 2º ed. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 55-62.

SOUZA, Marcelo J. L. de. **O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política**. Revista Brasileira de Geografia, n. 51, Rio de Janeiro, IBGE, 1989, p. 139-172.

SEMURB. **Natal e sua Região Metropolitana**. Natal, 2006. Disponível em: <[http://www.natal.rn.gov.br/semurb/nossa\\_cidade/nata\\_reg\\_met.php](http://www.natal.rn.gov.br/semurb/nossa_cidade/nata_reg_met.php)> Acesso em: 02/01/2008 às 10h00min.

SEMURB. **Ponta Negra: conheça melhor o seu bairro**. Natal, 2007. Disponível em: <[http://www.natal.rn.gov.br/semurb/bairros/sul/ponta\\_negra.php#](http://www.natal.rn.gov.br/semurb/bairros/sul/ponta_negra.php#)> Acesso em: 27/12/2007 às 14h00min.

SKYSCRAPER CITY. Ponta Negra/Natal! (nível de rua, muitas fotos). Natal/RN. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=524061>> Acesso em: 27/12/2007 às 14h00min.