

TÍTULO: A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM E A BUSCA DA CIDADE IDEAL

Autor: Paulo José Lisboa Nobre

Arquiteto e Urbanista, Mestre em Arquitetura pelo PPGAU/UFRN
Professor das Cadeiras de Paisagismo I e II, do Curso de Arquitetura e Urbanismo e
Membro da Base de Pesquisa Estudos do Habitat.
Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Endereço para Correspondência:
Rua Aníbal Correia, 3273 – Candelária, Natal/RN. CEP: 59064-340.
Telefones: (84) 3206 0569 – 9986 1277 – 3215 3721/R.233 e 232.
e-mail: paulonobre@ufrnet.br

PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM E A BUSCA DA CIDADE IDEAL

RESUMO

Estudos recentes acerca da paisagem investigam as atividades impactantes que contribuem para a sua modificação e buscam melhor compreender a sociedade através das marcas do cotidiano nela impressas. Entende-se que paisagens singulares se constituem em patrimônios culturais das cidades, na medida em que fazem parte do cotidiano dos cidadãos e estão presentes nas representações sociais. Alguns autores contemporâneos defendem a preservação da paisagem natural e urbana buscando, acima de tudo, sua importância para os habitantes do lugar. Natal é uma cidade com qualidades ambientais marcantes e se destaca pela beleza do sítio onde está assentada. Encravada num encontro de rio e mar, a cidade se desenvolveu tomando a forma determinada pelo suporte físico. O Rio Potengi, o Oceano Atlântico e o vasto ecossistema dunar existente representaram limites à expansão urbana, ao mesmo tempo em que possibilitaram a configuração de uma paisagem marcada pela dialética entre os elementos naturais e os construtos humanos. Os elementos naturais, hoje inseridos na malha urbana, representam fortes referências visuais, fornecem identidade ao tecido urbano, fazem parte do imaginário coletivo e se destacam no contexto social da cidade. Esta questão remete ao enfoque da paisagem como patrimônio coletivo, alertando que alguns atributos estéticos e paisagísticos, carregados de significados, devem ser preservados como um legado para as gerações futuras.

Palavras-Chave: Paisagem, Planos Urbanísticos, Higienismo.

ABSTRACT

Recent studies concerning the landscape have investigated the most important activities that contribute for its modification and have tried to better understand the society through the marks left by its quotidian. It is understood that singular landscapes constitute the cultural patrimonies of the cities, once they are part of the daily life of the citizens and are present in their social representations. Some contemporary authors defend the preservation of the natural and urban landscape trying, specially, to keep its importance for the local population. Natal is a city where the ambient qualities are well defined and known by the beauty of the area where it is located. Situated just between a river and the sea, the city grew following its geographic characteristics. The Potengi River, the Atlantic Ocean and the vast dunes ecosystem represented natural limits to the urban expansion; at the same time they have favored the development of a landscape pattern marked by the dialectic between the natural elements and the human interventions. The natural elements inserted in the urban profile, represent strong visual references and supply identity to the town; they are part of the collective imaginary and are detached in the social context of the city. These questions send us to the approach of the landscape, as a community patrimony, alerting that some of its significant esthetics attributes must be preserved as a legacy for the future generations.

Key Words: Landscape, Urban Plans, Hygienics.

A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM E A BUSCA DA CIDADE IDEAL

INTRODUÇÃO

A Cidade de Natal foi fundada num ponto estratégico do litoral brasileiro, com a função de assegurar a defesa do território português. O assentamento urbano se desenvolveu tomando a forma determinada pela configuração do seu suporte físico. O Rio Potengi, o Oceano Atlântico e o vasto ecossistema dunar existente se impuseram enquanto limites à expansão urbana, ao mesmo tempo em que possibilitaram a configuração de uma paisagem marcada pela dialética entre os elementos naturais e os construtos resultantes do trabalho humano. A singularidade dessa paisagem se constitui num patrimônio cultural¹ da cidade, faz parte do cotidiano dos seus habitantes² e está presente nas representações sociais.



Figura 01: Mapa de Natal

¹ São constantes as referências aos elementos naturais da paisagem no cancionário potiguar. O poema "Praieira dos Meus Amores", composto por Othoniel Menezes e Eduardo Medeiros em 1923, foi decretado Canção Tradicional da Cidade pelo Decreto-Lei nº 22/1971. "Praieira dos meus amores, encanto do meu olhar [...] Adeus à luz que desmaia, nos coqueirais ao sol-por e bem pertinho da praia, o albergue, o ninho, o amor [...] Praieira, linda, entre as flores deste jardim potiguar [...] quero, ao sussurro das ondas do Potengi amado, dormir sempre ao teu lado [...] à margem verde do rio, serei teu pescador, oh pérola do amor". Mais recente, a música "Linda Baby", composta por Pedro Mendes em 1998, tornou-se popular como tema da prefeitura municipal. "Esta é uma terra de um deus mar, de um deus mar que vive para o sol [...] Belo cai o sol sobre esse rio, e esse rio também está perto daqui, venha e veja tanto o quanto é o nosso Potengi [...] a natureza espelha o nosso chão, estou cantando a terra que é o meu viver [...] coisas que não têm em todo canto e não se deve exigir, isso é Natal [...] Linda baby, baby, linda, volte sempre aqui" (TEIXEIRA, 1999).

Neste trabalho, é apresentada uma discussão dos mais importantes Planos Urbanísticos, Planos Diretores e demais propostas de intervenções urbanísticas realizadas para Natal, ao longo do século XX, no intuito de mostrar como a paisagem se constituiu num tema constantemente abordado. Historicamente, o debate local em torno das questões urbanas foi fomentado pela atuação de profissionais como Herculano Ramos, de 1904 a 1908; Henrique Novaes, em 1924; Giacomo Palumbo, em 1929; Saturnino de Brito Filho, em 1935 e 1969; Jorge Wilhelm, em 1967; Luiz Forte Netto, em 1978; Roberto Burle Marx, em 1979, Jaime Lerner, em 1988 e Raquel Rolnik, em 1994. Não seria exagero afirmar que o *genius loci*³, conceito fenomenológico desenvolvido por Norberg-Schulz (DEL RIO, 1990, p.68), inspirou o trabalho desses planejadores, na medida em que a preservação dos atributos da paisagem esteve presente de forma freqüente nos objetivos dos projetos elaborados para Natal.

A CIDADE IDEAL: A EVOLUÇÃO DOS PLANOS URBANÍSTICOS

A cidade ideal corresponde ao anseio de modernidade despertado a partir da proclamação da República, em 1889, uma vez que o sistema de governo monarquista havia associado irremediavelmente o Brasil a uma imagem de país escravocrata e agrário. Assim, as elites republicanas voltaram os olhos para as capitais européias, onde estava em curso uma nova urbanidade, pautada em progresso e modernismo.

As primeiras administrações republicanas tiveram como um de seus objetivos fundamentais a modernização das principais cidades, sobretudo da capital, a cidade do Rio de Janeiro, de forma a estabelecer um contraste com a administração anterior. Considerava-se como fundamental uma vinculação do regime republicano com a idéia de progresso – que foi mesmo incluída em um dístico, na bandeira nacional – contrapondo-se ao regime anterior, cujo vínculo fundamental era a escravidão, ou seja, o atraso econômico e social (REIS FILHO, 1994, p. 09)

A busca da cidade ideal permeou as intervenções urbanísticas ocorridas em diversas cidades brasileiras, na primeira metade do século XX. A renovação urbana que se seguiu não resultou apenas na modernização do ambiente construído, mas imprimiu uma nova dinâmica social. Nesse sentido, Giovana de Oliveira (1999, p. 100) afirma:

Aformosear a cidade, com obras e equipamentos urbanos que existiam nas grandes cidades, construir uma cidade moderna, civilizada e progressista também se evidenciavam na adoção de novos valores culturais, uma vez que o consumo desses valores tornava real a fantasia da modernidade.

² Referências aos elementos da paisagem natural estão contidas nas denominações de alguns bairros, como Ponta Negra, Areia Preta, Barro Vermelho, Lagoa Seca, Lagoa Nova, Capim Macio, Alecrim.

³ “Locus é uma palavra latina que significava, na antigüidade, um lugar, sítio ou local provido de um sentido sagrado. Cada locus possuía um *genius* tutelar, que dava personalidade própria ao lugar e influenciava todos os seres e coisas pertencentes ao seu domínio” (FRANCO, 2000, p.48).

Em Natal, as primeiras intervenções urbanísticas realizadas a partir da instalação da Velha República visaram melhorar as condições higiênicas da cidade e do seu entorno. Dentre elas destacam-se o aterro da campina da Ribeira, a melhoria dos edifícios destinados ao abastecimento e alimentação da população e a proteção das matas nas imediações dos mananciais e fontes públicas (p. 46-47). Em sintonia com o debate urbanístico irradiado a partir da Europa e Estados Unidos, essas ações do poder público resultaram em profundas alterações morfológicas no espaço urbano e demonstram a importância dada naquela época às questões sanitária e ambiental.

Apesar de Natal ser uma das cidades mais antigas do Brasil, fundada em 1599, experimentou um crescimento extremamente lento, de forma que, no início do século XX, sua área urbana se constituía somente de dois bairros – Cidade Alta e Ribeira. Naquele momento, o núcleo urbano ainda conservava características coloniais, de modo que não correspondia à cidade ideal republicana. Por esse motivo, a cidade teve seu perímetro ampliado em 1901, pela Resolução nº 15 (MIRANDA, 1981, p. 115), constituindo-se na principal intervenção urbanística realizada pelo Poder Público naquele período. O novo bairro, denominado “Cidade Nova”, hoje corresponde ao bairro de Petrópolis e parte do Tirol. A autoria do projeto que definiu o arruamento da Cidade Nova é atribuída a Antonio Polidrelli, agrimensor italiano contratado pelo governador Tavares de Lira “para abrir e calçar ruas e avenidas” (LIMA, 2001, p. 32). A paisagem natural se constituía num dos atrativos da área, uma vez que o extremo norte do sítio já era conhecido como “Belmonte”, pois dali se descortina uma bela visão do mar. Além disso, os “bons ares” conferiam condições higiênicas ao local, tanto que o topo da duna, próximo ao mar, foi o lugar escolhido para a implantação de um hospital, ainda hoje existente onde antes estava localizada a residência de veraneio do Governador Alberto Maranhão.

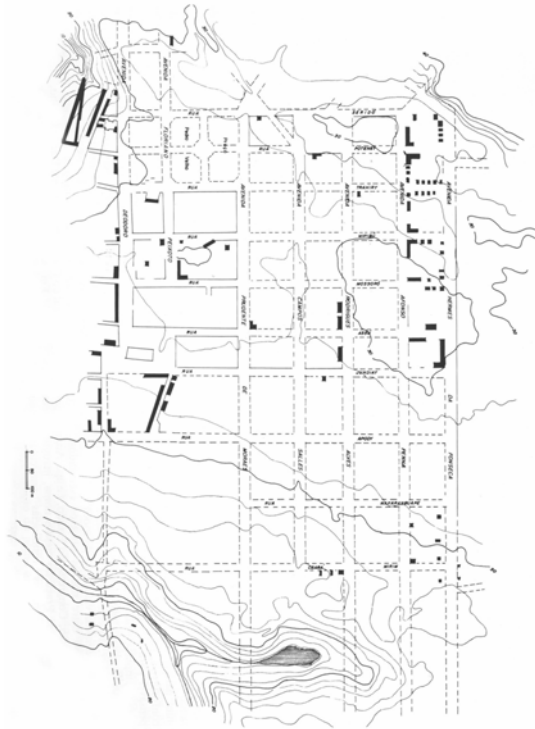


Figura 02: Plano Cidade Nova

Em uma carta endereçada ao célebre historiador Luís da Câmara Cascudo, o referido Governador citou a paisagem não só como uma característica, mas também como condição para a criação da Cidade Nova: “*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 [...]*” (apud CASCUDO, 1980, p. 332-333). Vale salientar que a implantação da nova malha viária se deu mediante conflitos pela posse da terra, pois se tornou imprescindível a retirada dos posseiros que haviam se instalado anteriormente no local. Segundo Oliveira (1999, p. 63):

Há registro de que aproximadamente 300 residências e ranchos foram indenizados e removidos somente no trajeto das ruas. Por sua vez, a elite, que residia na Cidade Alta, passou a se interessar pela área, não como lugar de moradia, mas para construir chácaras e sítios a serem usados de modo esporádico nos fins de semana.

Ao longo das décadas de 1910 e 1920, foram realizadas diversas intervenções urbanísticas com objetivos modernizantes e estéticos, como a pavimentação, arborização e iluminação de ruas, a construção de praças, além das melhorias do porto e do sistema de transporte público. Em 1929, Omar O’Grady, então Prefeito de Natal, contratou o arquiteto italiano Giacomo Palumbo para elaborar o “Plano Geral de Sistematização de Natal”, que tinha como objetivo fundamental controlar a expansão desordenada da cidade. De acordo com Miranda (1999, p. 70), os pontos mais importantes do plano eram os acessos entre a parte baixa e a Cidade Alta, o estabelecimento de um bairro jardim na área conhecida como Limpa, hoje bairro de Santos Reis, e a construção de um *boulevard* de contorno, partindo da cidade baixa, com dez avenidas radiais.

São citadas, ainda, a criação de um grande parque central e a localização adequada de cemitérios e matadouros, como medidas ambientais e de higiene (LIMA, 2001, p. 58). Com relação à paisagem urbana, Pedro de Lima (2001, p. 51) afirma que o arquiteto italiano reconhecia o encanto e a singular beleza natural das praias do Meio e de Areia Preta. Lima cita o relatório do prefeito à Câmara Municipal, onde

O Grady reconhece que “uma crítica das mais inteligentes e oportunas feita ao plano foi a de que estava havendo uma preocupação muito grande com o aproveitamento dos alinhamentos existentes”, o que revela a existência de algum debate sobre o trabalho que Palumbo estava realizando na cidade (p. 54).

As considerações do arquiteto acerca da singularidade da paisagem natural e o respeito demonstrado às características morfológicas do ambiente construído, na medida em que o plano aproveitava o traçado viário e o parcelamento existentes, atestam sua preocupação em preservar as qualidades do lugar. É importante destacar que o trabalho de Palumbo, embora não implementado em sua totalidade, tornou-se uma referência para a prática urbanística local⁴ e, portanto, lançou bases de sustentabilidade para a gestão do espaço urbano, influenciando ações futuras do poder público local.

A disposição dos governantes da época em realizar investimentos em termos de infra-estrutura atesta uma preocupação constante com a salubridade do meio urbano. Nesse sentido, o Escritório Saturnino de Brito foi contratado, em 1935, para realizar e executar o projeto do sistema de abastecimento de água e de esgotos sanitários de Natal (MIRANDA, 1981, p. 123). Para Lima (2001, p. 61), o procedimento utilizado pelo Escritório Saturnino de Brito era adequar e articular projetos de abastecimento de água e esgotamento sanitário aos demais melhoramentos urbanos através de um plano geral. Assim, foi elaborado um “Plano Geral de Obras para Natal”, que não chegou a ser regulamentado. O referido Escritório se preocupou em garantir a continuidade e coerência entre os planos anteriores, conservando o esquema viário básico do Plano Palumbo. Dessa forma, a intervenção proposta tem um caráter pitoresco, em que se observa a articulação fluida entre as formas novas e antigas (LIMA, 2001, p. 63-64). Tal qual o Plano de 1929, a importância da proposta realizada em 1935 reside na preocupação de preservar as qualidades da paisagem local:

O Plano de Expansão de Natal retomou, incorporou e modificou as propostas urbanísticas dos planos Polidrelli e Palumbo. De fato houve ali a preocupação de, mantendo as propostas anteriores, fundi-las com o traçado irregular preexistente na cidade. Deste modo [...] a característica básica daquele plano foi a de observar as condições topográficas do sítio e, com isso, tirar partido da irregularidade e da sinuosidade. As qualidades ambientais e paisagísticas da cidade foram revalorizadas através de parques, praças e um canal (riacho do Baldo), tendo em vista o embelezamento, o saneamento e o lazer da população (p. 65).

⁴ O Plano Geral de Sistematização de Natal alcançou repercussão nacional ao ser apresentado no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos, realizado no Rio de Janeiro em junho de 1930, quando foi lhe conferida uma medalha de prata do evento. (DANTAS, 1998, p. 122-123)

Em 1924, Natal foi indicada pela aviação francesa como o lugar mais prático para o serviço de vôos de ida e volta da rota Paris-Buenos Aires, via Dakar (África) e Rio de Janeiro, cujo vôo inaugural ocorreu em 1927 (SMITH JUNIOR, 1993, p. 17). Assim, a cidade se tornou a primeira escala dos vôos vindos da Europa com destino à América do Sul. Essa posição estratégica determinou a instalação de Bases Militares⁵ durante a segunda guerra mundial. Em decorrência disso, profundas transformações ocorreram na cidade, tanto no cotidiano dos cidadãos, quanto na morfologia urbana, na medida em que os eixos viários construídos para integrar as várias Bases ao tecido urbano direcionaram o sentido da expansão da cidade. Nesse sentido, Ferreira (1996, p. 167) identifica dois momentos na produção do espaço urbano: o primeiro é marcado pelo aumento da produção imobiliária diante da demanda por novas habitações e da saturação do parque habitacional; o segundo foi marcado pela emergência do mercado de terras, resultando na implantação indiscriminada de loteamentos no entorno do assentamento urbano.

Nas décadas de 1950 e 1960, a produção do espaço urbano se deu de forma desordenada e desigual. Segundo Miranda (1999, p. 75), *“Enquanto surgiam novas residências nos novos loteamentos, as residências antigas transformavam-se em comércio e prestação de serviços [...] Nasceram novos núcleos de população de baixa renda, marginalizada por falta de emprego”*. Ao contrário do momento anterior, não houve por parte do poder público a preocupação em planejar a expansão da cidade, preservando as características da paisagem construída e as qualidade ambientais. A legislação urbanística vigente na época datava de 1929 (Plano Palumbo), portanto desatualizada e incapaz de orientar e disciplinar o uso e a ocupação do solo e a produção imobiliária naquele momento. Assim foram intensificadas as carências em termos de infraestrutura e a segregação social no meio urbano.

Somente em 1967, partiu da prefeitura a iniciativa de retomar as ações no âmbito do planejamento urbano. O então prefeito Agnelo Alves contratou o Escritório Serete S/A Engenharia, para elaborar o “Plano Urbanístico e de Desenvolvimento para Natal”. De acordo com Jorge Wilhelm (1977, p. 164), arquiteto coordenador do referido Plano, *“este foi o primeiro plano brasileiro que propõe claramente o urbanismo como estratégia de desenvolvimento”*. Lima (2001, p. 96) explica que o citado Plano não foi implementado, mas destaca sua importância no desenvolvimento da prática do planejamento urbano em nível local: *“o fato de sua elaboração ter contado com a participação de profissionais locais [...] se constitui na primeira ação concreta no sentido de iniciar, em Natal, a formação de um quadro técnico de planejadores”*. A preservação da paisagem natural e da identidade do lugar estavam explícitas nos objetivos do Plano, como atesta Miranda (1999, p.80) ao transcrever os critérios da proposta:

⁵ Além da Base Americana *Parnamirim Field* foram instaladas outras, como a Base da Força Aérea Brasileira (em Parnamirim), a Base Naval da Marinha Brasileira (no Alecrim) e a ainda a Base Fluvial do Rio Potengi *Naval Air Facility* (em Santos Reis), criada nas antigas instalações da *Lufthansa*, após a retirada da aviação comercial (SMITH JUNIOR, 1993, p. 30).

[...] O quarto objetivo é a preservação da beleza do sítio, contribuindo à criação de uma **paisagem urbana** tipicamente natalense (...) Pretendemos reforçar o diálogo visual entre a parte alta e a parte baixa da cidade, estimulando a construção de edifícios altos nos bordos superiores das rampas e tratando estas rampas com casario baixo ou áreas verdes. Este objetivo é geralmente obtido por meio da legislação. Desejaríamos ainda criar, no horizonte urbano, alguns marcos que permitissem ao cidadão se situar dentro da cidade [...] Finalmente, ainda no objetivo de caracterização da paisagem urbana, propomos sinalização, iluminação e sombreamento diferenciado para os diversos trechos da estrutura viária, permitindo sempre fácil identificação do caráter linear e fácil localização do cidadão e transeunte.

Se anunciava em Natal a necessidade da adoção de restrições urbanísticas para o controle de gabarito em determinadas áreas, na medida em que o referido Plano faz referências à beleza natural e às características topográficas como pontos de atração da cidade. É digna de admiração a preocupação daqueles planejadores em prover orientabilidade ao tecido urbano, valorizando assim as qualidades da paisagem. O Plano alerta ainda para a diminuição progressiva das áreas verdes, propondo intensificar a arborização urbana. Nesse sentido, Lima (2001, p. 99) afirma que a proposta incluía “um sistema de parques, distribuídos por toda Natal (que incorporava o parque do Plano Palumbo, de 1929, embora modificado)”. O autor destaca que o Plano Wilhelm-Serete visava mudanças na configuração da cidade que se traduziriam em termos de qualidade de vida para Natal. Se houvesse sido implantado, o referido sistema de parques certamente contribuiria para a qualificação do espaço urbano, na medida em que teria garantido melhores índices de área verde por habitante.

A CIDADE FUNCIONAL: A EVOLUÇÃO DOS PLANOS DIRETORES

A funcionalidade, na arquitetura e no urbanismo, era um dos preceitos do Modernismo, sintetizado sobremaneira na definição da unidade habitacional enquanto “máquina de morar”, conceito cunhado pelo arquiteto suíço Le Corbusier. Para Vicente del Rio (1990, p. 38), “*Em relação ao Urbanismo ditado pelo Movimento Moderno [...] evidenciou-se a falácia de assumir-se um modelo de Homem universal e reduzir a vida urbana a quatro variáveis: habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e espírito*”. As variáveis citadas pelo autor foram definidas em “A Carta de Atenas”, um dos resultados dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM). Tais Congressos, realizados no período de 1928 a 1956, influenciaram profundamente toda uma geração de arquitetos no desenvolvimento de propostas urbanísticas e na concretização do ideal de cidade moderna. A Carta aponta para a necessidade de renovação das cidades e está dividida em três partes. A segunda parte, denominada “Estado Atual Crítico das Cidades”, é dedicada ao uso “habitação” e recomenda que para os setores destinados a esse uso sejam reservadas as áreas constituídas pelas melhores paisagens:

*O problema da moradia, da habitação, prevalece sobre todos. Os melhores locais da cidade devem ser reservados a ela, e se estes foram devastados pela indiferença ou pela concupiscência, tudo deve ser feito para recuperá-los. Muitos fatores concorrem para a qualidade da moradia. É preciso buscar ao mesmo tempo as mais belas **paisagens** [grifo nosso], o ar mais saudável, levando em consideração os ventos e a neblina, os declives melhor expostos, e, enfim, utilizar as superfícies verdes existentes, criá-las se não existem ou recuperá-las se foram destruídas (LE CORBUSIER, 1993. p. 23).*

No Brasil essas idéias tiveram grande repercussão e foram aplicadas, principalmente, na concepção de Brasília, marco maior do modernismo brasileiro na arquitetura e no urbanismo. Dessa forma, os primeiros Planos Diretores desenvolvidos para Natal foram concebidos sob a ótica modernista da funcionalidade urbana. Segundo Lima (2001, p. 99), “o Plano Wilhelm-Serete e [...] os planos diretores de 1974 e de 1984, embora apresentem algumas diferenças entre si, tomam a Carta de Atenas como uma das suas principais referências”. O Plano Diretor de 1974, a que o autor se refere, foi o primeiro a ser elaborado para Natal e se constituiu numa adaptação, em versão resumida, do Plano Urbanístico e de Desenvolvimento para Natal, elaborado pelo Escritório Serete S/A Engenharia, citado anteriormente. A legislação urbanística implementada promoveu grande simplificação da proposta original e do sistema de parques, pois previa vagamente:

*[...] **uma ou mais** [grifo nosso] áreas para Parques Municipais, com finalidade de resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção integral da flora e de belezas naturais, com a utilização para objetivos educacionais, recreativos, turísticos e científicos (Lei nº 2.211/1974, art. 30).*

Dessa forma, os objetivos explicitados no Plano Diretor de 1974 apenas se referem, implicitamente, à paisagem enquanto proteção da beleza natural, não demonstrando assim um entendimento mais amplo acerca da questão da valorização das qualidades do espaço urbano, ao contrário do Plano Urbanístico que o inspirou.

Com relação à construção do debate urbanístico em Natal, merecem destaque os estudos realizados pelo Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto, contratado pelo Governo do Estado em 1977 com o objetivo “de criar diretrizes para implantar um processo de planejamento para o desenvolvimento urbano e regional da Grande Natal” (MIRANDA, 1999, p. 95). As hipóteses e alternativas resultantes desse trabalho foram objeto de um seminário de “Política de Desenvolvimento Urbano”, cujas conclusões possibilitaram a implantação de um distrito industrial ao norte de Natal (p. 98). No ano seguinte, o mesmo Escritório de Arquitetura é contratado para desenvolver o projeto de uma avenida de 12 Km, ligando as praias de Ponta Negra e Areia Preta, ao longo da qual seriam dispostas “Unidades Turísticas e Equipamentos Complementares do Parque das Dunas” (p. 99). A construção dessa avenida, hoje conhecida como Via Costeira, gerou conflitos, originou movimentos sociais e causou grande impacto no processo de expansão e apropriação do espaço urbano de Natal, condição destacada por Lopes Júnior (2000, p. 39), ao

afirmar que “o marco fundamental para a expansão da atividade turística local e a produção social de Natal como cidade turística foi a construção da Via Costeira”.

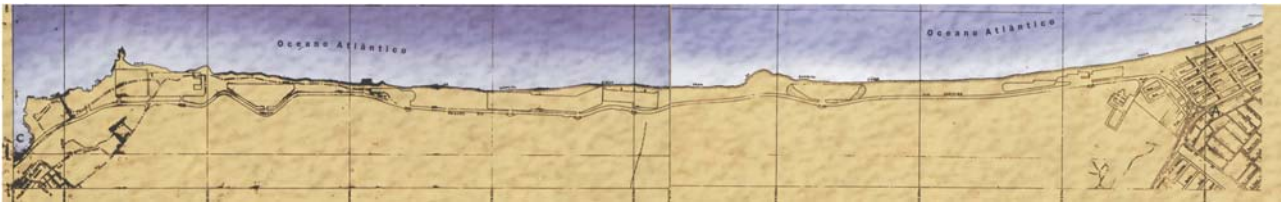


Figura 03: Projeto Via Costeira

Esse projeto se constituiu na concretização, em nível local, do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PNAD, que desenvolveu uma política de ocupação do espaço da orla marítima através de grandes projetos urbanísticos de destinação turística (CAVALCANTI *apud* SOUZA, 1999, p. 286). O projeto concebido sugeriu a construção de uma pista de rolamento, ao longo da qual se desenvolveriam hotéis e residências dispostas em três Unidades Turísticas, “segundo uma estrutura de ocupação e uso do solo que permitisse uma adaptação contínua e progressiva com uma perfeita co-existência com a paisagem” (CAVALCANTI *apud* SOUZA, 1999, p. 314). Não obstante o texto confuso, a idéia de minimizar os impactos do projeto, mediante sua adaptação progressiva à paisagem natural, soa estranha. Da forma como está redigido, o documento não considera a inserção da avenida na paisagem e a inexorável transformação do suporte físico decorrente da sua construção. Ao propor uma co-existência com a paisagem, parece supor a possibilidade de dissociar o natural do construído, enquanto entidades distintas. No entanto, a implantação de um projeto dessa natureza e envergadura resulta na construção de uma nova paisagem, humanizada, produzida e valorizada pelo trabalho a ela agregado.

A construção da Via Costeira foi alvo de contundentes críticas, manifestadas por diversos segmentos esclarecidos da sociedade. Esboçou-se um movimento popular contra a implantação do projeto, que obteve algumas vitórias, na medida em que o projeto original foi alterado quatro vezes. Para Lopes Júnior (2000, p. 39):

A oposição ao projeto inicial da avenida contribuiu decisivamente para a sua redefinição e a elaboração de novas justificativas [...] Incorporou-se a dimensão ambiental como justificativa [...] alegando-se a necessidade de incorporá-la à vida urbana e local, e, assim, criar possibilidades para sua preservação.

A referida justificativa ambiental motivou a contratação, em 1979, de Roberto Burle Marx, com o objetivo de elaborar o projeto paisagístico do Parque das Dunas, área limítrofe à Via Costeira. Segundo Itamar de Souza (1999, p. 315), “A contratação de Burle Marx, o maior especialista em paisagismo no Brasil, tinha por objetivo político calar a boca dos legítimos e dos pseudo-ecologistas de Natal. E conseguiu!”. A despeito das “manobras” políticas, esse foi um momento profícuo de conquistas sociais em Natal, resultado da articulação da sociedade em torno das questões urbanísticas e da proteção do meio ambiente. Tais conquistas foram fundamentais para

a construção da cidadania, embora ainda hoje esse processo não esteja consolidado, visto que as áreas de preservação existentes na cidade se encontram sob constante ameaça. Nesse sentido, Ana Fani A. Carlos (1994, p. 183) esclarece que as lutas urbanas colocam em xeque a produção de um espaço em função dos objetivos do capital, e não dos da maioria da população.

Em 1984, Natal teve aprovado seu segundo Plano Diretor, chamado “Plano de Organização Físico-territorial de Natal”, implementado através da Lei nº 3175/1984. O artigo 3º dessa lei define como um dos seus objetivos: *“alcançar o desenvolvimento físico racional e harmônico da estrutura urbana do município, bem como preservar prédios e sítios notáveis pelos valores históricos, culturais, paisagísticos e ecológicos”*. Além de estar implícita nesses objetivos, a paisagem é citada em outros artigos, demonstrando que a sua conservação tinha grande importância para seus idealizadores. As diretrizes gerais do Plano recomendam ordenar:

- a) *o uso da orla marítima e áreas adjacentes a rios, córregos e outros cursos d’água, incentivando as atividades de turismo e lazer, desde que não prejudique o equilíbrio ecológico, a paisagem [grifo nosso], a qualidade da água, ou provoque alterações no clima;*
- b) *a preservação das dunas migrantes com a finalidade específica de fixá-las e promover a ocupação racional das dunas fixas com o fim de manter o equilíbrio da recarga dos aquíferos subterrâneos;*
- c) *o planejamento do sistema de áreas verdes, preservando as atuais e promovendo o aumento do índice de áreas verdes por habitantes (Lei 3175/84, art. 5º, inciso X).*

Segundo o artigo 6º da referida lei, para fins de planejamento e controle do uso do solo, o município foi dividido em três áreas: Área Urbana – AU, Área de Expansão Urbana – AEU e Área de Preservação Permanente – APP. De acordo com os preceitos modernistas, foi definido um zoneamento funcional, subdividindo a cidade em 16 (dezesseis) zonas, por sua vez subdivididas em outras 60 (sessenta) zonas ou subzonas. Para cada zona, foram definidas prescrições urbanísticas e usos conformes e tolerados. As coberturas vegetais são definidas como áreas de preservação permanente (APP), *destinadas a proteger sítios de beleza e valor paisagístico natural, científico ou histórico* (PMN, Lei nº 3175/1984, art.193, inciso IV). O conceito das áreas de Preservação Permanente (APP), definido pelo Plano no seu artigo 9º, refere-se implicitamente à paisagem:

Por áreas de preservação permanente entendem-se as que por suas características físicas, ecológicas, culturais, históricas ou paisagísticas, exijam cuidados especiais de manutenção ou restauração de seu estado, a fim de proteger, preservar ou recuperar o meio ambiente e os patrimônios natural e cultural do Município.

Algumas zonas denominadas especiais foram objeto de regulamentação específica, destacando-se entre elas a Zona Especial de Interesse Turístico (ZET), por sua vez subdividida em ZET-1 (Praia de Ponta Negra), ZET-2 (Via Costeira) e ZET-3 (Praias de Areia Preta, do Meio e do Forte). Também são consideradas especiais as zonas de Preservação Rigorosa (ZPR) e Moderada (ZPM), classificadas no artigo 29 da referida Lei. Estas se constituíram em um recurso fundamental de proteção ambiental, em grande parte responsável pela configuração da paisagem

atual. Outro importante instrumento estabeleceu como gabarito máximo permitido o limite de 65 (sessenta e cinco) metros, vigente para a cidade como um todo (NATAL, Lei nº 3175/1984, art. 62, § 1º). Esse limite de gabarito, enquanto vigorou, resultou na preservação da qualidade do ambiente urbano.

Embora nem sempre cumprido à risca, o Plano Diretor de Organização Físico-Territorial ajudou a preservar alguns atributos da paisagem natural e, de maneira sofrível, os sítios históricos. Porém, nesse Plano o entendimento acerca da paisagem ainda é limitado, situando-se apenas no âmbito da beleza e riqueza paisagística. É certo que essas categorias se constituem em recursos ambientais que agregam valor ao espaço urbano, mas tal entendimento desconsidera as rugosidades da paisagem urbana, marcas do trabalho humano pretérito e que, portanto, merecem ser objeto de preservação.

A construção do debate urbanístico em Natal foi pautada pela disposição do poder público em contratar profissionais de renome nacional para aqui trabalharem. Como foi visto, tal recurso foi constantemente utilizado ao longo do século XX. O crescimento urbano desordenado de Natal em direção aos municípios vizinhos fez com que o Governo do Estado contratasse, em 1988, o Escritório Jaime Lerner Planejamento Urbano (MIRANDA, 1999, p. 103). O resultado desse trabalho foi apresentado no relatório intitulado “Aglomerado Urbano de Natal”, em que constam proposições relacionadas à estrutura urbana do aglomerado de Natal, à valorização da orla marítima e a diversas intervenções urbanas na cidade. São propostas novas alternativas de expansão urbana e a consolidação dos principais vetores de crescimento, visando à ocupação dos vazios existentes (p. 105). É importante salientar a preocupação em preservar as características morfológicas do espaço, demonstrando um entendimento mais amplo da questão urbana na medida em que estabelece uma coerência entre as alternativas propostas e a preservação da estrutura definida pela malha viária. O trecho do relatório transcrito abaixo atesta uma leitura substancial do espaço urbano:

O sistema viário existente, com amplas caixas de rolamento, algumas em duas pistas, permite identificar vias de ligação entre estruturais, que surgiram naturalmente, quer em função dos itinerários do transporte coletivo, quer em decorrência das atividades comerciais que aí se instalaram. Pretende-se que essas vias transversais sejam bem definidas, estabelecendo-se uma hierarquia viária facilmente assimilável pela população. Da mesma forma, o desenho da cidade deverá estar presente em cada um de seus habitantes, para que ele se oriente com facilidade, permitindo sua identificação com o meio ambiente. A estrutura de lazer se caracteriza pela faixa litorânea, desde Redinha, até Ponta Negra, cuja ocupação deve ser estimulada, com a preservação das praias e do visual em direção ao mar. (MIRANDA, 1999, p. 105-106).

As diretrizes traçadas pelo “Aglomerado Urbano de Natal” demonstram sintonia, por parte dos seus autores, com as teorias e conceitos que compunham a vanguarda do pensamento urbanístico. Naquela época, a revisão crítica do movimento moderno apontara seus impactos negativos sobre o ambiente construído. O planejamento urbano passou a ser entendido como um

processo, fundamentado na compreensão dos fenômenos urbanos, na busca das qualidades físicas e ambientais do espaço e no sentido de lugar. Estava em tela a análise fundamentada na ótica do usuário, nas suas concepções e imagens do espaço urbano, pautadas no cotidiano, nos valores culturais, no simbólico e no vernacular. *“Podemos gerar novos ambientes de qualidade buscando inspiração no passado, no genius loci”* (APPLEYARD *apud* DEL RIO, 1990, p. 69). Assim, a importância do trabalho realizado por Jaime Lerner em Natal reside na inserção de alguns desses conceitos no ideário urbanístico local. Nesse sentido, destacam-se suas preocupações em valorizar a identidade do lugar, facilitar a assimilação da forma urbana pelos cidadãos e considerar as marcas do tempo no processo de planejamento urbano.

À GUIA DE CONCLUSÃO: A CIDADE REAL E OS NOVOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO URBANA

A cidade real se constitui na cena urbana contemporânea, delineada a partir das relações contraditórias próprias do fenômeno urbano e objeto de debates urbanísticos suscitados na segunda metade do século XX. O termo tem sido utilizado por diversos autores para evidenciar a diferença entre a realidade urbana concreta e a sua representação, constituída pela idealização da relação cidade-sociedade, somente possível no âmbito hegemônico. Entre tais autores, destaca-se Ermínia Maricato (1996, p.11), para quem *“Há um profundo deslocamento entre a ordem legal e a cidade real”* que se manifesta cotidianamente e para o qual são desenvolvidas estratégias de ocultamento por parte da sociedade e do Estado. Como uma manifestação daquilo que se deseja esconder, aponta a violência urbana capaz de deixar a concretude à mostra nas elaborações desenvolvidas para tornar possível a convivência com a cidade real e para representá-la de forma diferente do que ela é.

Com relação a Natal, a busca do entendimento da cidade real resultou da *praxis* acumulada na concepção, análise e gestão dos diversos Planos e propostas urbanísticas, anteriormente relacionados, e do contexto histórico e político nacional definido ao fim do regime militar. A Constituição Federal de 1988 procurou responder aos anseios da população, inclusive com relação à política urbana. Nesse contexto, evidencia-se o papel do Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU), fundado em 1987 por ocasião da instalação da Assembléia Nacional Constituinte e originado das lutas desenvolvidas pelos movimentos sociais em prol de melhores condições de vida nas cidades e pela defesa do meio ambiente. *“Esse movimento, ao mesmo tempo em que reafirma os princípios dos direitos de cidadania, considera o Estado regulador e*

interventor e o urbanismo modernista como incapazes de conceber, construir e gerir a cidade democrática” (LIMA, 2001, p. 131).

Alguns conceitos do ideário da Reforma Urbana foram incorporados pela nova Constituição brasileira como a função social da cidade e da propriedade. É importante salientar que o MNRU trouxe à tona essas questões, mas não esgotou as discussões no sentido de redirecionar o planejamento urbano, na medida em que passados treze anos os princípios fundamentais previstos na Constituição ainda não foram garantidos, mesmo aqueles já existentes desde 1948. O atual Plano Diretor de Natal busca garantir os direitos dos excluídos, partindo do reconhecimento da segregação social e espacial no meio urbano. Porém, enquanto a legislação urbanística avança no sentido de tentar equacionar as profundas contradições da cidade real, mecanismos são criados para burlá-la. Nesse contexto, cabe questionar a eficácia e os limites da legislação urbanística enquanto meio de alcançar o equilíbrio ambiental e social das cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: EDUSP, 1994. 270p.

CASCUDO, Luís da Câmara. História da Cidade do Natal. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1980. 470 p.

DANTAS, Ana Caroline de Carvalho Lopes. Sanitarismo e planejamento urbano: a trajetória das propostas urbanísticas para Natal entre 1935 e 1969. 243 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2003.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. Natal, “Caes da Europa”: o plano geral de sistematização no contexto de modernidade da cidade (1929/1930). 142 f. Trabalho de Graduação – UFRN. Curso de Arquitetura e Urbanismo. Natal, 1998.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: Pini, 1990. 198 p.

FERREIRA, Angela Lúcia de Araújo. De la producción del espacio urbano a la creación de territorios en la ciudad: un estudio sobre la constitución de lo urbano en Natal, Brasil. 600 p. Tese (Doutorado) – Universidad de Barcelona, Espanha. Barcelona, 1996.

FRANCO, Maria Assunção Ribeiro. Planejamento ambiental para a cidade sustentável. São

Paulo: Annablume: FAPESP, 2000. 296p.

LE CORBUSIER. A carta de Atenas. São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1993. (Estudos urbanos. Série Arte e vida urbana, 1).

LEMOS, Carlos. Arquitetura brasileira. São Paulo: Melhoramentos: EDUSP, 1979.

_____. A república ensina a morar (melhor). São Paulo: HUCITEC, 1999. 108 p.

LIMA, Pedro de. Natal século XX: do urbanismo ao planejamento urbano. Natal: EDUFRN, 2001. 190 p.

LOPES JÚNIOR, Edimilson. A construção social da cidade do prazer: Natal. Natal: EDUFRN, 2000. 186 p.

MARICATO, Ermínia. Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Estudos urbanos, Série Arte e Vida Urbana. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1996. 141p.

MIRANDA, João Mauricio Fernandes de. 380 de história fotográfica da cidade de Natal: 1599-1979. Natal: Editora da UFRN, 1981. 150 p.

_____. Evolução urbana de Natal em 400 anos 1599-1999. Natal: Prefeitura Municipal de Natal, 1999. 157 p.

NATAL. Lei 3.175/1984. Dispõe sobre o Plano Diretor de Organização físico-territorial do município de Natal e dá outras providências. Diário Oficial. Natal, 29 de fevereiro de 1984. Suplemento. 55 p.

NATAL. Lei Complementar nº 07, de 05 de agosto de 1994. Dispõe sobre o Plano Diretor de Natal e dá outras providências. Diário Oficial, Natal, 07 de setembro de 1994. Caderno Especial. Lei do Plano Diretor de Natal e coletânea de leis dos limites dos bairros de Natal. 43 p.

NOBRE, Paulo José Lisboa. Entre o Cartão-Postal e a Cidade Real: um estudo sobre paisagem e produção imobiliária em Natal/RN. 166 f. Dissertação (Mestrado) – UFRN, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Natal, 2001.

OLIVEIRA, Giovana Paiva de. De cidade a cidade: o processo de modernização do Natal 1889/1913. Natal: EDUFRN, 1999. 138 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. Plano urbanístico e de desenvolvimento de Natal/RN. Natal: 1968. Mimeo.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Algumas experiências urbanísticas do início da república: 1890 – 1920. (Cadernos de Pesquisa do LAP. Série Urbanização e Urbanismo). Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. 1994. 64 p.

SMITH JUNIOR, Clyde. Trampolim para a vitória. Natal: Editora Universitária, 1993. 225 p.

SOUZA, Itamar. O turismo no RN antes da Via Costeira. Diário do Rio Grande do Norte. Natal, 1999. (Fascículo 11 – Suplemento do Jornal O Diário de Natal).

_____. O Turismo no RN depois da Via Costeira.. Diário do Rio Grande do Norte. Natal, 1999. (Fascículo 12 – Suplemento do Jornal O Diário de Natal).

TEIXEIRA, Maria Lina Leão. A cidade do Natal cantada em quatro poemas. IX Encontro de Ciências Sociais Norte/Nordeste. Natal, 1999. Mimeo.

WILHELM, Jorge. Natal: el urbanismo como estrategia. In: WILHELM, Jorge. Urbanismo y Subdesarrollo. Buenos Aires: Nueva Visión, 1977. p. 164-198.