

**IMPLICAÇÕES DA EXPANSÃO URBANA NA (TRANS)FORMAÇÃO DE CENTRALIDADES
E DA ARQUITETURA: O CENTRO ANTIGO DE NATAL (BRASIL) | Cilene Gomes, Edja Trigueiro**

Arquiteta e Pós-doutoranda | Universidade de São Paulo | Instituto de Psicologia
| Departamento de Psicologia Social | Av. Professor Mello Moraes, 1721,
Cidade Universitária, 05508-030, São Paulo, SP, Brasil | Correspondência para/
Correspondence to: C. GOMES | E-mail: cilenegomes@terra.com.br

Professora Doutora | Universidade Federal do Rio Grande do Norte | Departamento
de Arquitetura | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo |
Natal, RN, Brasil

IMPLICAÇÕES DA EXPANSÃO URBANA NA (TRANS)FORMAÇÃO DE CENTRALIDADES E DA ARQUITETURA: O CENTRO ANTIGO DE NATAL (BRASIL)

INTRODUÇÃO

Sendo o espaço urbano resultado de um processo e condição para mudanças, o objetivo geral do estudo foi tentar desvendar determinações globais de processos locais e, na sua dialética, avaliar a inclusão do lugar como dimensão organizacional e organizadora do espaço urbano. Nesse sentido, as transformações desse espaço e as relações históricas entre cidade e bairro serão observadas a partir da expansão da cidade de Natal e de suas implicações na transformação da Cidade Alta, tendo como foco as alterações no caráter de centralidade desse bairro fundador da cidade.

Como mostraremos nas duas seções iniciais, a óptica conceitual dos extensores urbanos (Silva Neto, 1990) e a do pressuposto metodológico que subentende a lógica social do espaço (Hillier & Hanson, 1984) constituem pontos de partida complementares e substanciais para a leitura histórica e a análise da atual configuração socioespacial de Natal e da Cidade Alta.

Na hipótese de uma fissura entre cidade e arquitetura, estabelecida pela dissociação do interesse pelo projeto social e por centros antigos, estima-se poder contribuir para a discussão de efeitos da expansão urbana sobre a valorização ou depreciação de lugares e, quiçá, auxiliar na definição de intervenções globalizantes, à luz dos desígnios de reabilitação da vitalidade urbana e do ideal de uma cidade de todos. No caso da Cidade Alta, busca-se contribuir para a restituição do valor histórico e diferencial na significação global da cidade.

A EXPANSÃO URBANA DE NATAL

Para reunir os entendimentos sobre o espaço na escala intraurbana, a óptica conceitual dos extensores urbanos (Silva Neto, 1990) serviu como instrumento norteador da leitura proposta, pois guardadas as especificidades do crescimento da estrutura urbana de diferentes cidades, considera-se que os movimentos de ocupação, adensamento e expansão propriamente dita estejam sempre presentes e materializados por edificações e/ou equipamentos que promovam a ampliação de áreas urbanizadas.

Dessa forma, a relação intrínseca entre esse método de leitura e as evidências das transformações urbanas que ele permite detectar será explicitada, no decorrer da própria leitura histórica, por meio da identificação dos equipamentos extensores de ocupação, adensamento e expansão predominantes em cada período do crescimento de Natal e com apontamentos da ocorrência simultânea de extensores distintos em dado período.

Podemos entender, então, o crescimento de uma cidade através da identificação dos extensores urbanos — de ocupação, adensamento e expansão. Definindo os extensores como “equipamentos que podem conduzir de um lugar para outro um princípio ordenador e regulador, ou uma forma, fazendo-se reproduzir” (Silva Neto, 1990, p.13) e considerando que eles, em cada período da história, “carregam um sentido simbólico e estratégico que demarca a presença e a extensão de um poderio” (Silva Neto, 1990, p.14), o autor reforça sua proposição ao afirmar que “ao longo da história da cidade e de seus arredores, pode-se classificar, nesta conceituação geral, muitas implantações cujas dimensões e atividades/funções variam, mas que apresentam sempre as mesmas decorrências no processo de expansão da cidade, ou seja, fazem-na ‘estender-se’” (Silva Neto, 1990, p.14).

Na conformação da paisagem urbana até o século XIX, no Brasil, o rebatimento espacial do sistema de concessões de terras e da política urbanizadora do reino português seria perceptível, então, no espaço construído, predominantemente pelos extensores de ocupação, que marcaram um domínio, instituindo a posse e a ocupação territorial pela sucessão de novas edificações em seus arredores. A presença hegemônica dos colonizadores seria atestada pelo conjunto edificado que representa a arquitetura da defesa, do governo e da religião (Silva Neto, 1990), do casario, do comércio e dos primeiros espaços de uso coletivo. Como no caso de Natal.

No contexto das conquistas portuguesas pelo domínio das terras nativas, resguardados o espaço costeiro e a possível interiorização pelos rios, a fundação de Natal, em 1599, definira-se pela escolha de seu sítio, na Capitania do Rio Grande, precisamente “a meia légua da fortaleza” (Miranda, 1999, p.39), e próximo à margem direita do Rio Potengi. Depois da posse do solo potiguar e do início da construção do Forte dos Reis Magos (1598) para a defesa da barra do rio, a fundação da cidade vinha celebrar a festa cristã do nascimento do Senhor e a inauguração da igreja matriz, e estabelecer, ainda, o lugar do seu pelourinho. O

forte, a igreja e o pelourinho representam, assim, os primeiros extensores de ocupação, pois demarcam o alcance da ocupação territorial que deu origem à cidade.

Com o evoluir da ocupação, e não fugindo ao modelo urbanístico português, Natal irá adquirir seu estatuto de cidade colonial, onde os edifícios religiosos e administrativos, os principais extensores de ocupação, o pequeno casario e os comércios pontuavam a centralidade da vida social, em meio aos matos ou sítios e plantações dos arredores.

Nos três primeiros séculos, em paralelo ao processo predominante de consolidação da ocupação territorial, temos, todavia, um princípio embrionário de adensamento e, mesmo, de expansão, que resultará na tessitura da cidade conformada ao território dos atuais bairros da Cidade Alta e Ribeira.

É só a partir do final do século XIX e até os anos 40 e 50 do século XX que, então, poderíamos demarcar a predominância dos movimentos de adensamento da estrutura urbana, nas imediações desses bairros originais e no alcance de toda a região dos atuais bairros de Rocas e Santos Reis, Redinha e Igapó, Alecrim, Lagoa Seca, Barro Vermelho, Tirol e Petrópolis, e, ainda, Areia Preta, Praia do Meio e Mãe Luiza (Figura 1). O tecido

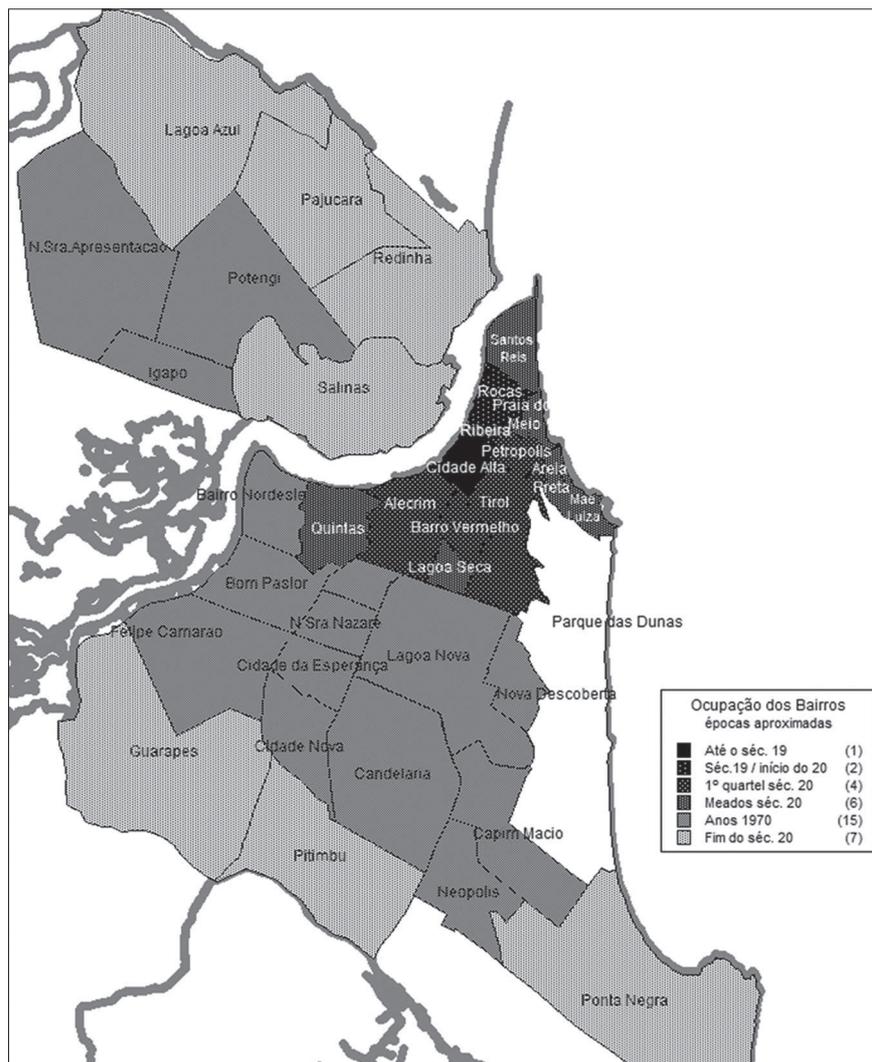


FIGURA 1 – Ocupação dos bairros do município de Natal.

Fonte: Grupo de Pesquisa Morfologia e Usos da Arquitetura — MUsA, DARQ, UFRN.

urbano original assim se reconstitui em sua dinâmica de cidade-porto e abrigo de pescadores, sede administrativa e mercado, centro da vida cultural e estação de veraneio, ampliando-se, também, por uma esfera de relações inter-regionais no contexto do Rio Grande do Norte e de outros estados do Nordeste.

Como retrata Miranda (1999), desde o século XVII, as principais interligações pelas águas e por terra serviam às relações de Natal com Pernambuco e Paraíba, e, internamente, do centro antigo em direção aos municípios de São José de Mipibu (ao sul), Macaíba e São Gonçalo (a oeste), definindo os primeiros grandes eixos da expansão territorial. Além disso, essas interligações conduziam do centro antigo à praia da Redinha, com a barca a vapor atravessando passageiros e cargas pelo rio Potengi, e com a ponte metálica sobre o mesmo rio e a estrada de ferro vinda do vale do rio Ceará Mirim (ao norte); as interligações desembocavam na estação de Natal e seguiam na direção sul para além do atual município.

Assim, já havia, desde então, os primeiros extensores de expansão representados, sucessivamente, pelos antigos caminhos terrestres e fluviais, pela ponte de Igapó e a estrada de ferro e, ainda, pelas povoações dispersas que dariam origem a novos bairros.

Na primeira metade do século XX, a cidade segue crescendo com o afluxo de população (ao redor dos primeiros núcleos) e com a ampliação dos serviços e comércios e de outras implantações. Com os locais destinados às primeiras fabricações e aos armazéns de mercadorias; com as obras do porto e as localidades de veraneio e festas, logo alcançadas pelo bonde, como Areia Preta, mas também Lagoa Seca e Barro Vermelho; com as instalações da marinha no bairro do Alecrim; com os primeiros planos de novas ruas e largas avenidas, de criação de novos bairros — como a Cidade Nova — e, ainda, com novas infraestruturas e melhoramentos, tem-se um crescimento urbano em ritmo ainda lento e que melhor se define pelo movimento de adensamento.

Seria justamente a implantação dos extensores de adensamento que preencheria os espaços intersticiais das ocupações originais. Segundo Silva Neto (1990), tais extensores adensam o espaço físico da cidade e relacionam-se às atividades e implantações de apoio a essas ocupações — como a infraestrutura (arruamentos, transporte urbano, iluminação pública, fornecimento de água) e outros melhoramentos (passeios e praças), equipamentos e atividades terciárias. Além disso, entretanto, também já se pré-configurava uma futura expansão. Com certa dispersão da população e alguns eixos de indução do crescimento já traçados, essa expansão volta-se a partir de agora, na história da cidade, “a uma estratégia de aumento das áreas urbanizadas” (Silva Neto, 1990, p.18).

De fato, precisamente no marco da Segunda Grande Guerra, a cidade de Natal foi objeto de novas transformações, e, em pouco tempo, engendrou-se sua mais notável expansão, circunscrita espacialmente às forças determinantes de dois novos momentos históricos: o primeiro, que se estende aos anos 1970, e o segundo, de 1980 aos dias

atuais. É apenas na segunda metade do século XX que os novos conjuntos urbanísticos da organização do espaço se estabelecem nas direções mais ao sul, oeste e norte de seu território. Como relata e mapeia Miranda (1999), com a construção da Base Aérea de Parnamirim (ao sul) e a Base Naval de Natal, no Alecrim, tem início o processo de divisão territorial das glebas, sítios ou chácaras que circundavam os primeiros núcleos de ocupação e adensamento da cidade, demarcada pelos eixos viários e loteamentos propriamente ditos.

Os extensores de expansão (Silva Neto, 1990), representados pelas implantações de grandes objetos e por certo distanciamento das áreas centrais, acarretam grandes alterações na estrutura da cidade. Alentado “pelos processos socioeconômicos intrínsecos à dinâmica da urbanização” (Silva Neto, 1990, p.56), o crescimento urbano efetiva-se na constante superação de seus limites físicos pela ampliação de sua área construída.

Com o desenvolvimento da economia urbana e a produção e a apropriação do espaço baseadas nas lógicas da maior oferta de áreas recém-urbanizadas, da natural valorização do solo urbano, da especulação sobre os terrenos e os imóveis e nas leis que as legitimam, os extensores de expansão são facilmente identificados em Natal: as bases militares já mencionadas; loteamentos em grandes glebas e dimensões construtivas; avenidas e redes de infraestrutura; complexos comerciais e de serviços especializados e outras formas horizontalizadas predominantes (com manchas de verticalização).

Com grandes áreas loteadas e novas condições de acessibilidade, as mudanças do uso e ocupação do solo são simultâneas, de modo geral, ao crescimento populacional e à valorização imobiliária, na região sul, provocada pela destinação turística e pelo caráter predominante de uma cidade prestadora de serviços.

As políticas públicas tendem a favorecer esse processo, mas em paralelo a um descaso relativo à periferação das classes de baixa renda (sobretudo nas regiões oeste e norte) e à depreciação das antigas áreas centrais, com o surgimento de novos centros. Como demonstra Villaça (1986), o centro da cidade sempre se desloca na direção de crescimento das classes de mais alta renda, e para essas novas áreas tendem a se deslocar igualmente os melhores serviços e equipamentos, mais investimentos e as próprias instalações do Estado. Em Natal, os bairros de Lagoa Nova, Candelária e Capim Macio são alguns exemplos desse outro mecanismo característico da expansão urbana.

Com a implantação dos numerosos loteamentos e conjuntos habitacionais e das novas funções produtivas e administrativas (com seu amplo espectro de escritórios e sedes para serviços e comércios), a abertura dos principais eixos viários e a implantação de outras infraestruturas e, ainda, com as novas áreas industriais, a expansão da cidade reorienta-se, tornando a estrutura urbana mais complexa, diversificada e estendida.

Enquanto a cidade tende a assumir as dimensões idealizadas e favorecidas por novas iniciativas políticas e econômicas do atual processo de globalização concentrador e excludente, suas expansões terminam por consolidar o estado de desordenamento da cidade no seu conjunto e o comprometimento da habitabilidade do espaço, que são apenas os reflexos mais gerais de sua situação de crise social e urbana. Como em muitas cidades brasileiras, Natal guarda em si o mesmo desafio de superação dessa realidade crítica que tem na problemática da acessibilidade e dos centros urbanos originais da cidade apenas algumas de suas manifestações mais específicas.

IMPLICAÇÕES DA EXPANSÃO URBANA NA CIDADE ALTA

A expansão urbana descrita encontra representação gráfico-quantitativa em estudos morfológicos com procedimentos de sintaxe espacial adotados para estimar os efeitos que as transformações na configuração urbana global exerceram em certas áreas de Natal (Trigueiro *et al.*, 2002; Trigueiro & Medeiros, 2003). Tais estudos têm subsidiado discussões interdisciplinares para a definição de estratégias de reabilitação de centros antigos, com foco nas relações entre a estrutura morfológica e a dinâmica de usos sociais, instâncias muito ligadas aos ciclos sucessivos de vitalidade urbana.

Atributos morfológicos relevantes, como os geradores ou mantenedores de vitalidade urbana, podem ser assim analisados. Aqui se apresenta uma representação linear da malha viária — o mapa axial, que indica o potencial de movimento de certa via em relação à estrutura viária a qual se articula, em qualquer nível de inserção investigado — de uma localidade discreta à escala metropolitana. Na base desse recurso analítico está a noção de configuração espacial como conjunto de relações interdependentes e a proposição central de movimento como correlação fundamental dessa configuração (Hillier, 1996), já que o movimento prescreve a configuração do espaço e é por ela condicionado. Considerando que pessoas (e veículos) tendem a se mover em linhas, Hillier e Hanson (1984) propõem a representação linear para investigar padrões de movimento e de fenômenos associados como um dos meios possíveis de entender a dialética entre as leis da sociedade e da forma urbana: como a sociedade representa espacialmente as relações sociais ou como a forma urbana interfere nas interações sociais. A intensidade com que a forma urbana responde à sociedade pode ser mensurada ao se relacionar, por exemplo, informações sobre uso do solo, valor imobiliário, fluxos e presença de agentes e atividades etc.

Embora a aplicação rigorosa do instrumento requiera a validação dos índices através de correlação com dados empíricos (fluxos de pedestres ou veículos), a metodologia tem-se mostrado útil também no estudo de transformações, quando não se dispõem de dados observáveis, pois essa lacuna pode ser suprida, em parte, pelos registros historiográficos indicadores da presença de áreas com maior ou menor intensidade e diversidade de atividades em dada época. A metodologia oferece, ainda, o recurso de

se delinearem cenários prováveis, pela simulação de alterações na estrutura viária, uma vez identificadas tendências evolutivas e seus efeitos na configuração que se vai alterar.

O mapa linear de uma configuração urbana é obtido pela representação dos espaços (vias, segmentos de via, largos etc.) com o menor número de linhas retas, as mais extensas que se podem inserir na calha da rua ou espaço aberto, de modo a indicar todos os possíveis percursos diretos por esses espaços. Aplicativos computacionais de sintaxe espacial numeram as linhas e constroem uma matriz de correlações que baseia o cálculo de todas as possíveis conexões a partir de cada linha e em relação a todas as outras existentes na configuração. O valor final do cálculo indica o potencial de acessibilidade — ou valor de integração — de cada linha nessa mesma relação. Esses valores numéricos são automaticamente traduzidos em cores que vão do vermelho (maior acessibilidade) para o azul marinho (menor acessibilidade), passando pelo laranja, amarelo, ocre, verde e azul (Figuras 2 e 3).

Neste estudo, a malha viária de Natal foi representada (a partir de plantas existentes) em estágios que acompanham a expansão já descrita: (1) 1924; (2) anos 1940; (3) anos 1970; e (4) atualmente. Foram, ainda, representados dois níveis de inserção da Cidade Alta na malha viária: o perímetro municipal e o entorno da Cidade Alta, para incluir suas ligações com bairros adjacentes e fronteiros na margem oposta do Rio Potengi. Esse último nível foi examinado por uma dupla representação, para depreender, à luz de tendências detectadas na análise diacrônica das relações entre forma e usos, possíveis efeitos de intervenções recentes advindas com a Ponte Redinha — Santos Reis sobre o mesmo rio.

Com os mapas axiais, constataram-se o deslocamento e a expansão do núcleo integrador da estrutura viária, formado pelo conjunto de vias mais bem conectadas na trama urbana, que costuma coincidir com o perímetro do centro urbano ativo, definido como a área onde se concentra a maior e mais diversa quantidade de usos (Hillier, 1999). Esse deslocamento acarretou a mutação da Cidade Alta de “centro” de Natal — denominação ainda corrente — para subcentro com características periféricas.

Por volta de 1940, eixos de expansão que partem do núcleo fundador adentram a grelha regular a sudeste — a então Cidade Nova, parte dos atuais bairros de Petrópolis e Tirol —, começando a configurar um novo núcleo integrador que se consolida, nos anos 1970, e se expande em “V”, flanqueando o perímetro da Cidade Alta, a sudeste, sul e sudoeste. Esse novo núcleo integrador dispõe, hoje, da maior diversidade e densidade de usos e corresponde ao centro ativo na escala urbana. A partir daí, o novo núcleo integrador conservou a mesma posição relativa no complexo urbano, mas expandiu-se gradualmente. Essa expansão tornou-se rápida e intensa quando os extensores de adensamento passaram a atuar sobre os espaços intersticiais dos conjuntos habitacionais desarticulados na margem norte do Rio Potengi, definindo uma lógica configuracional distinta da existente na primeira margem ocupada do rio, onde o crescimento foi mais orgânico e lento.

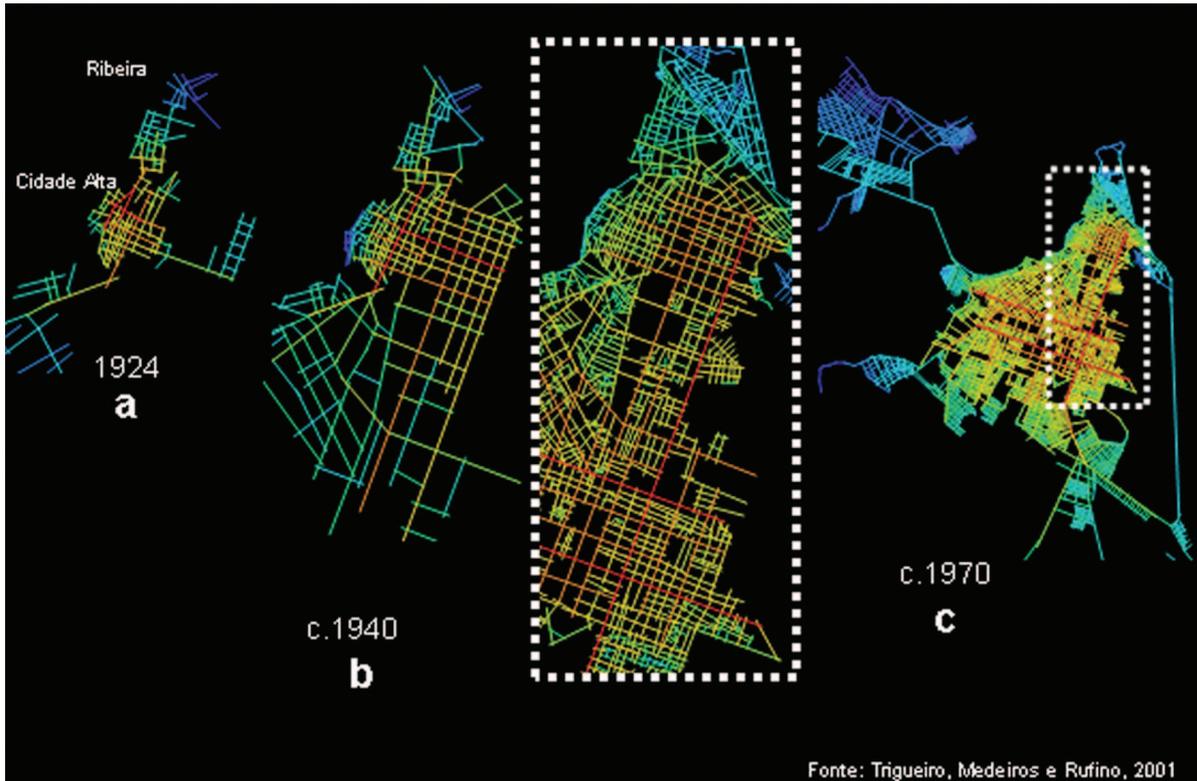
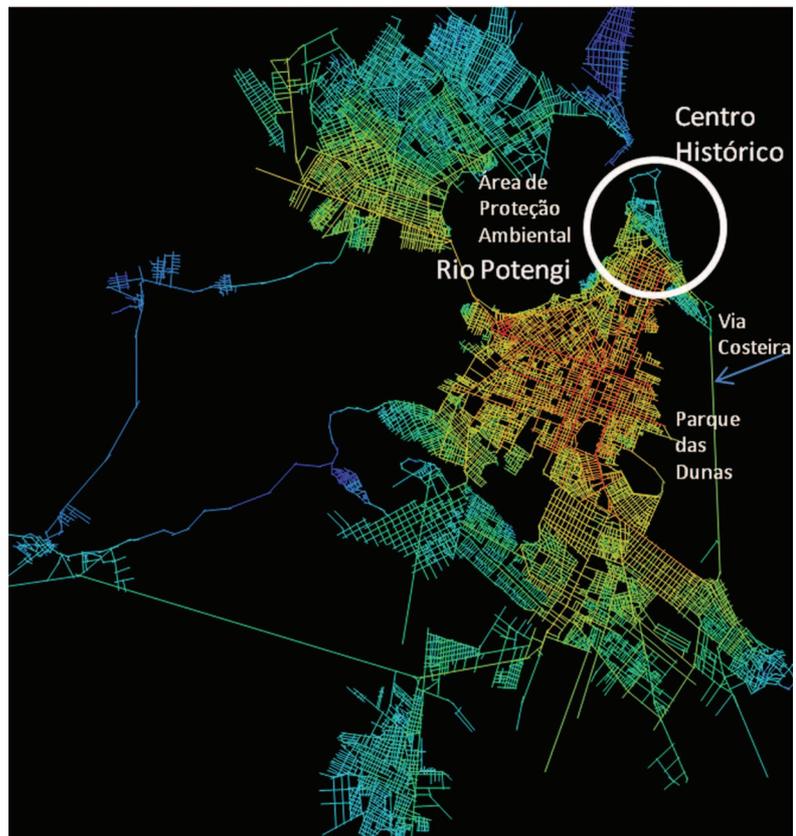


FIGURA 2 – Deslocamento do conjunto de vias potencialmente mais acessíveis (cores quentes), em sucessivos estágios da expansão de Natal e formação de um novo núcleo integrador (subconjunto viário formado pelos eixos topologicamente mais acessíveis).
Fonte: Grupo de Pesquisa Morfologia e Usos da Arquitetura — MUsA, DARQ, UFRN.

FIGURA 3 – Natal e municípios da área metropolitana: configuração atual.
Fonte: Grupo de Pesquisa Morfologia e Usos da Arquitetura — MUsA, DARQ, UFRN.



Ao se comparar o mapa axial dos anos 1970 com o atual, nota-se inicialmente que quase todo o perímetro da Cidade Alta situa-se fora do núcleo integrador. Conforme ele se amplia, seguindo a mancha da expansão de Natal, mas aproximadamente na mesma posição, passa a incluir frações da malha viária da Cidade Alta. Esse estágio pode ser um ponto de inflexão na periferização do então centro de Natal, trazendo alterações importantes quanto ao uso e ao valor dos seus espaços.

SOBRE COMO A FORMA URBANA PODE RESPONDER À DINÂMICA SOCIO ECONÔMICA

Quando o núcleo integrador se deslocou para o sul, conduzido pelos extensores de expansão e adensamento, o *status* da Cidade Alta começou a declinar. A construção de conjuntos e bairros residenciais deu origem a novos núcleos urbanizados, levando à transformação dos bairros centrais, aos deslocamentos do lugar da habitação e à re-funcionalização de antigas residências para comércio e serviços.

De 1950 à 1980, parte da população residente foi substituída por outra menos abastada, e estabelecimentos de serviço especializado e de comércio varejista migraram, na esteira do deslocamento da antiga clientela, para centros comerciais (hipermercados e *shopping centers*) e arredores, no novo núcleo integrador.

A partir dos anos 1980, quando esse núcleo se amplia, englobando frações da Cidade Alta, expandiram-se, também, as atividades terciárias para camadas de menor poder aquisitivo, substituindo antigos estabelecimentos nas ruas comerciais tradicionais e espalhando-se daí para ruas basicamente residenciais, cujas casas sofreram mutilações resultantes da adaptação aos novos usos, ou foram demolidas para dar lugar a grandes galpões comerciais e/ou estacionamentos. Logo, o deslocamento e a expansão do núcleo integrador associaram-se à decadência da Cidade Alta como o principal centro urbano e à sua transformação em subcentro periférico. À época do primeiro fenômeno, quando decresce o potencial gerador de movimento da malha viária, multiplicam-se os imóveis desocupados, e, no segundo momento, quando o perímetro da Cidade Alta é incluído nas bordas do novo núcleo integrador, intensifica-se a substituição dos edifícios ou o desmonte de suas feições.

Fragmentados em pequenos estabelecimentos comerciais, mutilados pela adição/remoção de vãos e elementos de acabamento, encobertos por anúncios e disfarces, edifícios mais ou menos antigos são adaptados para atividades que dependem de movimento, sobretudo os fluxos de pedestres, e de custos modestos de locação.

O quadro resultante vai de encontro aos desígnios para a área, que conforma, com o bairro da Ribeira, a Zona Especial de Preservação Histórica (ZEPH) de Natal — já tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e que se quer tornar polo de atividades turístico-culturais amparadas também pela presença de moradias socialmente inclusivas. Recentemente, multiplicaram-se os projetos (Monteiro & Trigueiro, 1993; Tinoco *et al.*, 2008) e fóruns de discussão sobre os destinos da área;

as estratégias que contribuam para torná-la, de fato, um centro histórico; a implantação de novos complexos (portuário e pesqueiro) capazes de fomentar crescimento econômico (na Ribeira); leis de incentivo à implantação de equipamentos de cultura e lazer; sobre políticas para a fixação da população ali residente e a atração de novos moradores.

Embora sejam notórias as contradições entre proposições, tais como entre o Projeto da Ampliação do Porto (extensão da área portuária sobre quadras compostas de edifícios de interesse turístico-cultural) e a ZEPH, pouco se tem discutido acerca das implicações do aumento de acessibilidade da malha viária sobre o incremento de certos usos e, por conseguinte, sobre o desmonte de um conjunto edificado que se quer tornar suporte para a requalificação da área, em um contexto sociocultural onde não se consolidou a noção de integridade arquitetural como valor agregado.

Caso se mantenha esse panorama, há indícios de que a ZEPH tenderá a se fortalecer como subcentro periférico, pois deverá ocorrer um significativo aumento de acessibilidade na estrutura viária local e uma maior inserção da área nos limites do atual núcleo integrador da cidade, como indica o mapa axial de Natal no início do século XXI (Figuras 4a e 4b), remodelado para incluir transformações viárias, resultantes de intervenções recentes, no contexto específico do circuito de ligação formado pelas duas pontes, a antiga e a nova.

O incremento ao turismo e a conseqüente valorização imobiliária de áreas à beira-mar, resultado da ligação direta dos litorais sul e norte, revelam, obviamente, interfaces com os desígnios da ZEPH como polo turístico-cultural. Percebe-se, no detalhe da Figura 4b (em comparação com a situação em 2006, expressa pela Figura 4a), um grande aumento do potencial de acessibilidade da malha viária, sobretudo na



FIGURAS 4a e 4b – Zona Especial de Preservação Histórica (ZEPH) Natal, RN (Cidade Alta e Ribeira) e margem norte do Rio Potengi: (a) configuração em 2006; (b) configuração mais intervenções recentes. Note-se a alteração do potencial de acessibilidade da área e seu entorno.

Fonte: Grupo de Pesquisa Morfologia e Usos da Arquitetura — MUSA, DARQ, UFRN.

grelha regular do atual bairro de Petrópolis, que se espraia no sentido da Cidade Alta e sobre quase toda a Ribeira, principalmente nas quadras ribeirinhas, onde se concentram os edifícios mais antigos. Vale ressaltar que em Petrópolis — o bairro mais valorizado atualmente —, o aumento do potencial de acessibilidade na última década tem se traduzido em dramática transformação edilícia, resultante da mudança do uso residencial para comercial, sendo este voltado para consumidores de alto poder aquisitivo, e da substituição de quadras inteiras de moradias unifamiliares para a construção de edifícios de apartamentos direcionados aos que se desfazem de suas casas ali e a outros grupos igualmente privilegiados economicamente. A radical metamorfose por que passam agora os bairros costeiros de Areia Preta e Praia do Meio tem também a ver com o aumento do potencial de acessibilidade ensejado pela nova ponte, ratificando o que o mercado imobiliário começou a antever a partir do momento da aprovação do projeto. Desde os anos 1990, portanto, a dinâmica “maior acessibilidade, valorização imobiliária galopante, intensificação de uso comercial” tem sido o principal vetor de transformação do conjunto edificado e da extinção do patrimônio construído de épocas pregressas.

BENEFÍCIOS DA ACESSIBILIDADE À CUSTA DA IDENTIDADE URBANA

Como em grande parte dos fenômenos urbanos, as relações todo-parte aqui discutidas encerram não apenas conflitos de interesses, mas contradições embutidas nas perspectivas de intervenção delineadas. Se, de um lado, um estado de vitalidade urbana sustentável costuma se associar à valorização comercial e à diversidade de usos — fatores que tendem a acompanhar um alto nível de acessibilidade da configuração espacial —, de outro, as evidências aqui apresentadas indicam que esse anunciado ganho de acessibilidade pode contribuir para o desmonte radical do conjunto construído e, fazendo esvanecer o que resta de identidade nos bairros antigos de Natal, concorrer para aniquilar seu potencial como centro histórico. Assim, argumenta-se que, na ausência de medidas eficazes para controle do processo — e o tombamento *per se* está longe de lograr tal intento, como se sabe —, as intervenções recentes parecem operar na contramão da recuperação da área segundo padrões desejáveis de vitalidade urbana, da criação de um cenário capaz de acomodar conservação do patrimônio edificado, diversidade de usos e novas formas de moradia inclusiva, como se preconiza na maioria dos projetos concebidos para Natal.

REFERÊNCIAS

- HILLIER, B. *Space is the machine*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, B. Centrality as a process. In: SPACE SYNTAX SYMPOSIUM, 2., 1999, Brasília. *Proceedings...* Brasília: UnB, 1999. p.6.1-6.20.
- HILLIER, B.; HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- MIRANDA, J.M.F. *Evolução urbana de Natal em 400 anos: 1599 a 1999*. Natal: Prefeitura de Natal, 1999.
- MONTEIRO, C.; TRIGUEIRO, E. *Morar no centro histórico: pesquisa de demanda habitacional no centro de Natal*. Natal: [s.n.], 1993. Mimeo. Relatório final de pesquisa.
- SILVA NETO, M.L. *Extensores urbanos: o caso da cidade de São Paulo*. 1990. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.
- TINOCO, M.B.M.; BENTES, S.M.D.P.; TRIGUEIRO, E. (Org.). *Plano de reabilitação de áreas urbanas centrais*. Natal: EDUFRRN, 2008.
- TRIGUEIRO, E.; MEDEIROS, V. Marginal heritage: studying effects of change in spatial integration over land-use patterns and architectural conservation in the old town centre of Natal, Brazil. In: INTERNATIONAL SPACE SYMPOSIUM, 4., 2003, London. *Proceedings...* London: UCL/SSL, 2003. p.20.1-20.16.
- TRIGUEIRO, E.; MEDEIROS, V.; RUFINO, I. Investigating consequences of an ongoing urban redevelopment over architectural remains in Natal (Brazil) historic centre. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL PATRIMÔNIO E CIDADE CONTEMPORÂNEA, 3., 2002, Salvador. *Anais...* Salvador: Faculdade de Arquitetura da UFBA, 2002.
- VILLAÇA, F. *O que todo cidadão precisa saber sobre a habitação*. São Paulo: Global, 1986.

RESUMO

O presente artigo faz uma reflexão sobre a constituição e a transformação do espaço intraurbano da cidade de Natal, no estado do Rio Grande do Norte, Brasil, e as implicações de sua expansão no conjunto edificado, especialmente no bairro de Cidade Alta, o núcleo urbano fundador. Adota-se a ótica conceitual dos extensores urbanos e da lógica social do espaço para a compreensão dessa expansão, analisada em sua estrutura espacial por meio de representações diacrônicas de sucessivos estágios de desenvolvimento que revelam alterações em acessibilidade topológica e permitem discutir relações entre configuração espacial da cidade como um todo estruturado e forma e usos da arquitetura, à luz da noção de movimento natural. Apontamentos críticos sobre intervenções recentes são, ainda, referidos à acessibilidade topológica, à integridade arquitetural e à animação urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade. Centralidade. Configuração espacial. Expansão urbana. Município de Natal.

IMPLICATIONS OF THE URBAN EXPANSION IN THE (TRANS)FORMATION OF CENTRALITY AND ARCHITECTURE: THE OLD TOWN CENTRE OF NATAL (BRAZIL)

ABSTRACT

The article addresses the transformation of the intra-urban space of Natal, in Rio Grande do Norte, Brazil, by focusing on the effect exerted by the urban grid expansion over the architectural ensemble, especially in the original settlement area and former town centre known as Cidade Alta. The town's expansion was examined according to the notion of urban extensors whereas the grid was modelled according to the social logic of space to represent successive stages of development, analyzed in its spatial structure by way of diachronic representations. Thus, differences in topological accessibility and potential centrality at each stage could be evaluated. Relations between the city's spatial configuration and architectural form and use are also discussed in the light of the idea of natural movement. Key issues concerning recent interventions are also referred to in relation to topological accessibility, architectural integrity and urban animation.

KEYWORDS: Accessibility. Centrality. Spatial configuration. Urban expansion. Intra-urban, Municipality of Natal, Brazil.