

A DIVISÃO URBANA DA CIDADE DE NATAL E O PROCESSO DE MOBILIDADE URBANA À POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA: POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE SÃO INCLUSIVAS OU EXCLUDENTES?

Davi Cerqueira da Silva ¹

INTRODUÇÃO

De acordo com as autorias de sites natalenses, que concerne à energia solar do local, a cidade de Natal foi fundada às margens do Rio Potengi, Natal surgiu a partir da intenção espanhola de expulsar os franceses do litoral brasileiro no período da União das Coroas Ibéricas (1580 -1640). O rei da Espanha, Felipe II, determinou a construção de uma fortaleza para proteger a Barra do Rio Grande – como era chamado o território naquela época – e a fundação de uma cidade a uma légua da fortificação.

As condições urbanas da cidade começaram a se apresentar através de diversas políticas públicas, no qual se inclinam para a construção e desenvolvimento da cidade a fim de fomentar o provimento de acesso à cidade e impulsionamento do comércio. Natal, hoje, acaba por ser dividida em 5 regiões: Região Central, Norte, Sul, Leste e Oeste. Todas as regiões, ou zonas, são providenciadas por políticas públicas locais da prefeitura ou estaduais, podendo ser acessada por ônibus ou carro/bicicleta, etc.

Nesse sentido, todo o processo de formação cultural, educacional, comercial e de mobilidade foi criado para a população, o que chega à discussão desta pesquisa. Sendo Natal uma cidade que, como padrão, deve ser inclusiva a todos, as leis de políticas públicas, hoje, atendem o público de baixa renda? As exposições, visibilidade de órgãos e falas de próprios governantes da cidade não mostram essa inclusão.

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal brasileira de 1988 deram origem ao Estatuto da Cidade (2001), que determina diretrizes gerais da política urbana, prevendo instrumentos para garantir o direito à cidade, a função social da propriedade urbana e a

¹ Graduando do Curso de **Geografia** da Universidade Federal - RN, davicerqueira583@gmail.com;

democratização da gestão urbana, procurando garantir entre outros, o acesso à infraestrutura urbana, aos serviços públicos e ao transporte.

Procurando desenvolver e ampliar o entendimento iniciado no Estatuto sobre o transporte urbano, foi criada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que tornou obrigatório que os municípios brasileiros criem o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com o intuito de obter planejamento que atendam às necessidades específicas de cada cidade.

Para a mobilidade urbana, a capital do RN traz à população a empresa de ônibus denominada Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, que é um órgão colegiado de controle social na gestão das ações de mobilidade urbana da cidade do Natal. De caráter consultivo, propositivo e participativo; o CMTMU foi criado pela Lei Complementar Nº 020, de 02 de março de 1999 e alterado pelas Lei Complementar Nº 108, de 24 de junho de 2009 e Lei Complementar Nº 141, de 28 de agosto de 2014.

Ainda de acordo com o site de transparência, Natal.gov, São atribuições do CMTMU acompanhar e avaliar a política municipal de transporte e trânsito, fiscalizar e participar das revisões do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e acompanhar e fiscalizar a prestação do Sistema de Transporte Público Coletivo e Individual.

O documento que atualmente regula a mobilidade urbana em Natal é o Plano Diretor (Natal, 2007), que define em seu Artigo 6º, Inciso XXXI, a mobilidade urbana como “conjunto de serviços que visem o deslocamento de pessoas, bens e mercadorias em todos os níveis, coordenados pelo Poder Público”.

Além disso, é lícito pontuar aqui, a construção do pensamento geográfico que implica a mobilidade urbana da cidade, haja vista a ciência estudar a relação homem-natureza, constrói-se ao redor do meio de pensamentos críticos, como a modificação urbana pode ser inclusiva ou excludente.

De modo a atender aos princípios e objetivos acima, o território deve ser entendido a partir de escalas distintas. Assim, as dimensões espaciais, temporais, quantitativas ou analíticas são essenciais para o dimensionamento de objetos e processos.

As escalas espaciais de acessibilidade se diferenciam pela abrangência geográfica variando de uma área menor, ou local, de vizinhança, até a mais abrangente, ou escala global, de nível estratégico, regional, sendo relativas à dimensão do espaço de intervenção (Zegras, 2005; Portugal, 2017), sendo classificadas como:

Microacessibilidade: relativa à acessibilidade peatonal; circulação a pé ou ativa (bicicleta, patins, skate etc.), permitindo maior aproximação e sensibilidade com o ambiente construído nos percursos; distâncias até 1 km;

Mesoacessibilidade: inclui, além da caminhada e da bicicleta, devido a sua maior extensão, meios motorizados de transportes; escala de bairro, de região administrativa ou município periférico; distâncias até 10 km.

Macroacessibilidade: de maior extensão, inclui meios motorizados de transporte público; abrangência metropolitana e intermunicipal com mais de 10 km; demanda uma rede multimodal mais complexa, qualificada e de maior capacidade. (Zegras, 2005; Portugal, 2017)

Em quaisquer das escalas de acessibilidade, devem ser priorizadas as viagens mais curtas e rápidas, bem como estimulado o uso de transporte público e não motorizado, e desestimulado o uso de automóveis particulares. Devem ser aplicadas com a mesma diligência à infraestrutura de acessibilidade universal, favorecendo o deslocamento das pessoas portadoras de necessidades, em alinhamento com a PNMU (Brasil, 2012) e os ODS (United Nations, 2017).

Logo, a pesquisa mostrará, por meio bibliográfico e documental, como as condições atuais práticas da cidade promovem uma exclusão para pessoas de zonas mais afastadas, que é constituída pela população de baixa renda na cidade de Natal, RN.. Com base em documentos oficiais do município e falas governamentais de responsáveis públicos pela capital do Rio Grande do Norte.

METODOLOGIA (OU MATERIAIS E MÉTODOS)

Foi utilizado o método de pesquisa qualitativa com a finalidade de analisar teorias sobre a divisão urbana da cidade, assim como, a houve a fala de uma vereadora do município que dialogou sobre os meios de transporte em Natal e como isso interfere na logística urbana e inclusão social, tendo em vista que para horários serem cumpridos, o deslocamento ocorre de forma majoritária por pessoas que estão na periferia. O estudo terá caráter quantitativo, com ênfase na observação e entrevistas, pesquisas bibliográficas e pesquisa qualitativa ao

mesmo tempo que transmite ao leitor a importância do estudo e o quão importante pode ser na vida do discente a contribuição de todos nesse estudo.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O crescimento urbano da cidade de Natal, ocorreu em volta do forte dos Reis Magos, com a formação de um pequeno povoamento que mais tarde se tornaria a Vila de Natal (SEMURB, 2007, p. 11). Para o entendimento dos resultados bibliográficos, foram divididas duas partes críticas às atividades de ação para mobilidade urbana na cidade de Natal, RN. Desde a sua criação, até a construção de atividades com edificações nos espaços diversos, denominados de região central, sul, leste, oeste e norte e finaliza com a entrevista a vereadora Divaneide Basílio.

ENTREVISTA COM DIVANEIDE BASÍLIO, VEREADORA DE NATAL/RN

Ao questioná-la sobre a atual situação de inclusão social na cidade, a vereadora foi bem objetiva ao dizer que:

“Essa perversa condição/situação se mantém na dimensão política devido à falta de conhecimento que o povo tem sobre o que é e quem detém o poder. Todo poder emana do Povo e em seu nome deve ser exercido! Essa é uma máxima e também um fundamento político que o povo deveria se apropriar e exercê-lo integralmente, mas ao contrário disso, de forma alienada e equivocada, concedem/transferem esse poder a indivíduos ou grupos que não os representam mas serão os que decidem a quem pertence a cidade.

Em 2020, fomos surpreendidos com a Pandemia causada pelo Coronavírus, que resultou no adoecimento da população e vitimou centenas de milhares de pessoas. Diante desse quadro trágico, a realidade e a sobrevivência das pessoas passaram a exigir dos governos, normas severas de combate e de controle da disseminação do vírus através de medidas protetivas de isolamento e distanciamento social, além de políticas sanitárias e de saúde urgentes, que minimizam os danos e as mortes provocadas pela inexistência de vacinas naquele primeiro momento.

Neste contexto, as empresas de transportes de Natal, sob alegação que o número de passageiros diminuiu consideravelmente causando prejuízos financeiros e inviabilizando a prestação dos seus serviços, reduziram drasticamente sua frota, extinguiram linhas e itinerários, desconsiderando a necessidade da população, que mesmo num cenário catastrófico, ainda tinham que prover sua subsistência, e necessitam se locomover na cidade para trabalhar e ou suprir suas necessidades.

Tal atitude afetou diretamente a população de natal, pois se antes a população já enfrentava a péssima qualidade dos serviços prestados, com frota insuficiente, sucateada e inadequada ao clima da nossa cidade, a demora na espera e o tempo gasto para cumprir o itinerário, os usuários passaram também a enfrentar a subtração substancial do seu tempo de repouso tão necessário para a manutenção da saúde física e emocional.”

A ATUALIDADE SOCIAL DOS NATALENSES É INCLUSIVA OU EXCLUSIVA?

As pessoas possuem necessidades sociais e/ou econômicas, que tornam necessário o seu deslocamento no espaço. Esses deslocamentos são feitos com maior ou menor nível de conforto conforme as condições específicas em que se realizam e implicam consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros e geração de externalidades negativas, como a poluição do ar, os acidentes de trânsito e os congestionamentos.

Segundo o IBGE, trata-se da área econômica que mais gera empregos na cidade de Natal. Em 2017, por exemplo, enquanto o comércio possuía 50 mil trabalhadores assalariados, os setores de alojamento e alimentação empregavam, juntos, 15 mil pessoas.

A cidade de Natal concentra 35,6% do Produto Interno Bruto (PIB) do estado do Rio Grande do Norte e 0,36% do PIB nacional. Com efeito, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a capital potiguar gerou uma receita de R\$ 23,4 bilhões em 2017, valor gerado por bens e serviços de várias áreas da economia. Assim sendo, listamos abaixo as principais atividades econômicas de Natal – RN, muitos clientes da Dedetizadora Astral.

Sem dúvida, a atividade econômica mais relevante de Natal é o turismo. Os grandes destaques ficam para atrações turísticas como a praia de Ponta Negra – onde está localizado o Morro do Careca –, a praia de Genipabu, a Fortaleza dos Reis Magos, o Teatro Alberto Maranhão e a reserva ambiental do Parque das Dunas.

CONCLUSÃO

Contudo, é visto como a sociedade natalense sofre com o sucateamento do transporte público na cidade, atingindo as mais esferas fragmentadas do território, sendo um empecilho para o progresso e uma exposição de como o governo do espaço não trabalha de forma igualitária para todos. É urgente a condição que os cidadãos passam, a realidade notória se faz de consequências da dificuldade para se chegar ao trabalho, universidade, escola e espaços de entretenimento, sendo algo a ser resolvido com urgência, tendo em vista que a própria constituição traz o aparato institucional de que isso não pode existir na prática regular do país. Seja em qualquer região, não pode haver esse tipo de comportamento.

Palavras-chave: Natal, Mobilidade urbana, Políticas sociais, Logística.

REFERÊNCIAS

CASCUDO, Luís da Câmara. História da Cidade de Natal. 3ªed. Natal: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, 1999.

DUARTE, Matheus Jaques De Castro Ribeiro. Indicações para o projeto arquitetônico de Edifícios multifamiliares verticais. Uma análise pós-ocupação em Natal/RN. Disponível em: <<http://www.ppgau.ufn.br/dissertacoes/matheusd.pdf>>. Acesso em: 12 de maio de 2008.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz e SANTOS JR, Orlando Alves dos (ORG). Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

SEMURB. Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. Ordenamento Urbano: do Plano Polidreli ao Plano Diretor 2007. Natal: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2007.

SPÓSITO, Eliseu Savério. 3ªed. A vida nas cidades. São Paulo: Contexto, 2001.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA disponível em <https://www.ibge.gov.br/> - acesso em 22/06/2022