

**anais do 7º seminário do\_co\_mo\_mo\_brasil**

porto alegre, 22 a 24 de outubro de 2007

**TURISMO CULTURAL E REVITALIZAÇÃO DE CENTRO ANTIGO:**  
reciclando arquitetura pré-moderna e moderna

Valéria de Souza Ferraz

Mestranda em arquitetura - UFRN - Universidade Federal do Rio Grande do Norte  
Rua Prefeito Expedito Alves, 1524 – Bloco 29 – apto. 304 – Capim Macio  
Natal – RN, CEP 59080-440  
e-mail: valferraz@yahoo.com  
+55 (X) 84 9908-9664

Dr. Edja Bezerra Faria Trigueiro

Professor -UFRN - Universidade Federal do Rio Grande do Norte  
UFRN, CT – Departamento de Arquitetura, Campus Universitário Lagoa Nova,  
Natal – RN, CEP 59072-970  
e-mail: edja.trigueiro@oi.com.br  
+55 (X) 84 3222-6577

Dr. Marcelo Bezerra de Melo Tinoco

Professor -UFRN - Universidade Federal do Rio Grande do Norte  
UFRN, CT – Departamento de Arquitetura, Campus Universitário Lagoa Nova,  
Natal – RN, CEP 59072-970  
mtinoco@ufrnet.com  
+55 (X) 84 3202-4325

# TURISMO CULTURAL E REVITALIZAÇÃO DE CENTRO ANTIGO:

reciclando arquitetura pré-moderna e moderna

## RESUMO

Este artigo discute possibilidades e limitações do uso do turismo cultural no processo de revitalização da Ribeira – um dos bairros que compõem o centro antigo da cidade de Natal, RN. Tomando como ponto de partida o Plano de Reabilitação de Áreas Centrais – Projeto Ribeira<sup>1</sup> e as intervenções físicas que estão ocorrendo no bairro e na cidade, tenciona-se discutir: (1) a tendência atual de transformação dos centros antigos em locais de memória; (2) a relação de dependência entre turismo cultural e conservação do patrimônio arquitetural; (3) possíveis efeitos de intervenções físicas correntemente em processo de implementação na cidade sobre a conservação do conjunto edificado; (4) propostas recentes para incrementar a valorização Turístico-Cultural da Ribeira;

Dotada de forte apelo cultural e natural reforçados pela presença de uma expressiva concentração de edifícios pré-modernistas e modernistas<sup>2</sup>, de equipamentos culturais tradicionais da cidade, de paisagens naturais (o “famoso” pôr do sol do rio Potengi), e pela imagem de *local antigo* percebida pelos natalenses<sup>3</sup>, a Ribeira, desde 1984, faz parte da Zona Especial de Preservação Histórica<sup>4</sup>. Mas, apesar de esforços visando ampliar o debate sobre o destino da Ribeira e de ações pontuais nesse sentido a Ribeira não atingiu a valorização desejada nem em termos imobiliários, nem como centro histórico. Com uma predominância de uso de serviços e comércio que atendem basicamente às necessidades do Porto de Natal e das instituições públicas<sup>5</sup> ali localizadas, o bairro possui atualmente um número irrisório de residências e os que ali residem são incapazes financeiramente de dar a manutenção adequada às construções centenárias que resistem à ação do tempo.

A cidade de Natal tem o turismo como sua principal fonte de renda<sup>6</sup>. As Políticas Regionais de Turismo no NE, iniciadas na década de 80, tiveram o respaldo do poder público federal para o desdobramento da atividade em duas vertentes: uma política de Megaprojetos Turísticos e um Programa de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR – NE. Os projetos realizados até hoje visam apenas o único ramo do setor turístico desenvolvido na cidade, o Turismo de Lazer ou também chamado Turismo de Sol e Mar.

Estudos desenvolvidos desde 1999 demonstram que a presença de uma segunda ponte sobre o rio Potengi<sup>7</sup>, a ponte Newton Navarro, ora em fase final de construção, somada às intervenções físicas na região, poderão aumentar consideravelmente o fluxo viário na Ribeira, sobretudo aquele resultante do circuito turístico de sol e mar. Para que uma região se consolide como turística é preciso que haja, além dos atrativos históricos ou naturais, uma infra-estrutura de apoio ao visitante, já que, “somente configurar-se como potencial turístico não lhes dá a primazia de desenvolver o turismo como atividade econômica”<sup>8</sup>.

Argumenta-se que, para a implantação dessa infra-estrutura sem perda irreversível do caráter ambiental da Ribeira, é necessário promover a reciclagem de edifícios pré-modernistas e modernistas, hoje, na maioria, subutilizados ou desocupados.

Palavras-chave: turismo cultural, centro antigo, revitalização.

<sup>1</sup> Projeto elaborado por uma equipe multidisciplinar de profissionais da UFRN, Prefeitura de Natal, Caixa Econômica Federal, FUNPEC e Ministério das Cidades.

<sup>2</sup> Cadastro de Imóveis – Plano de Reabilitação da Ribeira.

<sup>3</sup> ELALI, Gleice A. Imagem Sócio-ambiental de Áreas Urbanas: um estudo na Ribeira, Natal, RN-Brasil.

<sup>4</sup> ZEPH - Lei nº 3.942/90 – 09/07/1990 - Art. 3º:

<sup>5</sup> Cadastro de Imóveis – Plano de Reabilitação da Ribeira.

<sup>6</sup> FURTADO, Edna. A “onda” do turismo na cidade do sol: reconfiguração urbana de Natal. Tese Doutorado. CCLHA.-UFRN, 2005.

<sup>7</sup> Trigueiro, E 1999, ‘What is in a bridge?: studying the impact of a proposed development on the urban grid of Natal (Brazil) and specially on its historic core’, *Poster presented in the 2nd Space Syntax Symposium*, UNB, Brasília.

<sup>8</sup> SIMAÕ, Maria. Preservação do patrimônio cultural em cidades. Belo Horizonte: Autêntica, 2006: 67.

## **CULTURAL TOURISM AND REVITALIZATION OF OLD TOWN CENTRES: recycling pre-modern and modern architecture**

### **ABSTRACT**

This article addresses possibilities and limitations of cultural tourism in the revitalization process of Ribeira - one of the neighbourhoods that compose the old town centre of Natal, RN. By taking the Plan of Rehabilitation of Central Areas – Ribeira, as well as the physical interventions that are occurring in the area, as starting points, we seek to discuss: (1) current trends towards transforming old town centres into places of memory; (2) possible relationships between cultural tourism and conservation of the architectural heritage; (3) possible effects that major interventions, currently in progress, in Natal's spatial structure might have over the conservation of the built ensemble; and (4) some recent proposals for enhancing Cultural Tourism in Ribeira.

Despite its cultural and natural appeal, enhanced by the presence of a still expressive concentration of pre-modern and modern architectural landmarks, of important and traditional cultural equipments (i.e. two theatre buildings), of well-reputed natural sceneries (the “famous” sunset on the river Potengi), and by the image of an *old place* in the minds of Natal's residents, Ribeira, has not, as yet, consolidated as a historic centre. Although being officially appointed as a ZEPH (Especial Zone of Historic Preservation) since 1984, and the target of various regional forums as well as of specific revamping actions the area never quite lived up to expectations in terms of real estate profitability or of historic valuation. The commercial and service uses that predominate in the neighbourhood respond basically to the necessities of the Port and the public institutions located there, whereas the number of current residents is negligible, most of which belonging to the lower income layers of society and being, therefore, financially incapable of coping with the adequate maintenance of centenary constructions that still resist the action of the time.

Tourism is now Natal's main source of income. A regional tourism policy initiated in the 1980s in the Northeast of Brazil, was endorsed by the federal government in two directions: one policy for implementing large tourism projects, and one to foster sustainable development of north-eastern tourism - PRODETUR - NE. The projects carried out to this day aim to develop the only branch of tourism contemplated so far, Leisure Tourism, also referred to as Sun and Sea Tourism.

Studies developed since 1999 demonstrate that the presence of a second bridge over the river Potengi – the Newton Navarro bridge, now in final phase of construction – added to the effects of some complementary alterations of the street grid in and near the area, will increase movement flow in Ribeira, especially that generated by the Sun and Sea Circuit. For a place to consolidate as a tourist venue, an infrastructure of support to the visitor is as necessary as the historic or natural attractions it may possess, so that “potential tourism appeal is not the sole prerequisite for the development of tourism as an economic activity”.

It is argued here that the recycling of pre-modern and modern buildings – often underutilized or vacant – is a key factor for generating this infrastructure without the irreversible loss of Ribeira's environmental character.

Word-key: cultural tourism, old town centre, revitalization.

## TURISMO CULTURAL E REVITALIZAÇÃO DE CENTRO ANTIGO: reciclando arquitetura pré-moderna e moderna

A busca por alternativas economicamente viáveis para a conservação do patrimônio arquitetônico do bairro da Ribeira, em Natal, Rio Grande do Norte, motivou a reflexão apresentada neste artigo. Esta reflexão articula-se a um conjunto de estudos de natureza interdisciplinar que visam fundamentar tomadas de decisão quanto à formulação de estratégias voltadas para a requalificação do bairro, como parte do Plano de Reabilitação de Áreas Centrais (PRAC – Ribeira)<sup>9</sup>. Vai, ainda, ao encontro do que se está delineando tanto como alternativa de desenvolvimento sustentável para a área quanto para um modelo de turismo – principal atividade econômica da cidade, hoje – chamado “de sol e mar”, cujas conseqüências sócio-ambientais podem ser – e freqüentemente são – indesejáveis.

Este estudo examina, portanto, possibilidades de diversificação da atividade turística natalense, através do Turismo Cultural como fator impulsionador de reutilização da arquitetura pré-moderna e moderna existente no bairro, à luz de tendências de transformação de centros antigos, identificadas em estudos anteriores (TRIGUEIRO, MEDEIROS et al, 2007, 2002). Tais achados apontam ciclos de formação e transformação do ambiente construído, decorrentes, em parte, de efeitos que mudanças na configuração urbana global exerceram sobre formas e usos locais. Nessa perspectiva, prenuncia-se, agora, uma nova etapa de transformação, como conseqüência da construção de uma segunda ponte sobre o rio Potengi e das intervenções viárias complementares à nova rota, conectando o litoral norte de Natal ao bairro de Santos Reis, adjacente a Ribeira, que altera consideravelmente a configuração urbana global, redefinindo níveis de acessibilidade para o bairro e através dele.

### A TRANSFORMAÇÃO DOS CENTROS ANTIGOS EM LOCAIS DE MEMÓRIA

O duplo encargo de acertar o passo com o mundo industrializado e construir uma identidade cultural nacional, fez com que os centros antigos das cidades coloniais e a nascente arquitetura moderna se tornassem símbolos de nossa expressão cultural mais original. *Ser brasileiro e moderno* implicava entender o país a partir de suas raízes e do que estava por vir, desconsideradas as manifestações artístico-culturais recentes, tidas como espúrias por vinculadas à idéia de “cultura transplantada” (SODRÉ, 1984:35), cujos vestígios materializados e predominantes no ambiente construído da maioria das cidades brasileiras se queria apagar.

O primeiro instrumento legal que tratou dos conceitos relacionados ao patrimônio nacional ocorreu justamente na época em que o Brasil deixou de *ser colonial* e passou a *ser contemporâneo*

---

<sup>9</sup> Projeto elaborado por uma equipe multidisciplinar de profissionais da UFRN, Prefeitura de Natal, Caixa Econômica Federal, FUNPEC e Ministério das Cidades.

(HOLANDA, 2002). O Decreto-Lei 25/37, baseado conceitualmente no estudo de Mário de Andrade<sup>10</sup>, foi elaborado no momento em que o país passava por um processo de transformação onde o desenvolvimento da indústria e o aumento da população urbana desencadeou o surgimento de um *ímpeto renovador* que primava por mais construções e pela destruição do cenário construído, sobretudo em épocas recentes, incompatibilizando a existência de uma linha diacrônica representativa da formação urbana de tempos passados no presente e exigindo “um gigantesco movimento de construção de cidade, necessário para o assentamento residencial dessa população bem como de suas necessidades de trabalho, abastecimento, transportes, saúde, energia, águas, etc.” (MARICATO, 2001:16).

A configuração fragmentada resultante do modo como se deu o crescimento das cidades brasileiras acabou contribuindo para que as trocas comerciais passassem a não mais se concentrar nos centros urbanos fundadores, mas em subcentros surgidos para compensar as distâncias geradas pela fragmentação ou ao longo dos eixos de expansão, segundo a lógica do *strip* das cidades americanas (VENTURI, 2000:19-48). Os centros ativos – aqui entendidos como a área urbana onde se concentra o maior e mais diverso volume de usos e fluxos de movimento (HILLIER, 1996) – deslocaram-se em relação aos núcleos fundadores, nos quais quase sempre se localizavam, dilataram-se, na medida em que crescia a ocupação global e diluíram-se em múltiplas centralidades.

Em Natal, o processo de expansão urbana, deslocamento, dilatação e rarefação do centro ativo, acompanhado do surgimento de novos centros ocorre a partir da segunda metade do século XX, intensificando-se nas últimas décadas. Como em tantas cidades no, e fora do, Brasil, a concorrência que essa rede de sub-centros exerceu sobre o antigo *centro da cidade*, fez com que este se diluísse não só, em termos de função, mas também de percepção. Entretanto, diversamente do que ocorreu em outras cidades, aqui não se definiu um novo conceito para o centro antigo, capaz de lhe agregar valores derivados da noção de memória e identidade.

Natal foi fundada, já com denominação oficial de “cidade”, em 25 de dezembro de 1599, como parte de um esquema de defesa para garantir a posse colonial (CASCUDO, 1980). Isolada ao norte, leste e oeste pelo Atlântico e o estuário do rio Potengi (o dito “rio grande”), e por um mar de dunas ao sul, permaneceu no anonimato nos três primeiros séculos de sua existência, adiando seu crescimento para a primeira década do século XX (figura 1). Nos planos urbanísticos iniciados nessa época<sup>11</sup>, foi priorizado um modelo de crescimento visto como *estratégia desenvolvimentista*,

---

<sup>10</sup> A definição e operacionalização da política cultural nacional coube aos modernistas, Mário de Andrade e Lucio Costa que exerceram papel determinante na criação e funcionamento da agência nacional de proteção.

<sup>11</sup> *Master Plan* (1901 – 1904), de Antônio Polidrelli<sup>11</sup>/1929, o arquiteto Giacomo Palumbo<sup>11</sup> elaborou o “Plano Geral de Sistematização da Cidade de Natal”/ 1938, foram inauguradas algumas das obras projetadas pelos profissionais do escritório Saturnino de Brito<sup>11</sup> elaboradas em um “plano sanitário”. O *Plano Geral de Obras* “consistia em melhoramentos urbanos”/ “Plano Diretor” de 1967. Realizado pela empresa paulista Serete<sup>11</sup>, (MIRANDA, 1999).

favorável à mobilidade automotiva, através de uma grelha ortogonal e regular de largas avenidas e ruas transversais (figura 2).

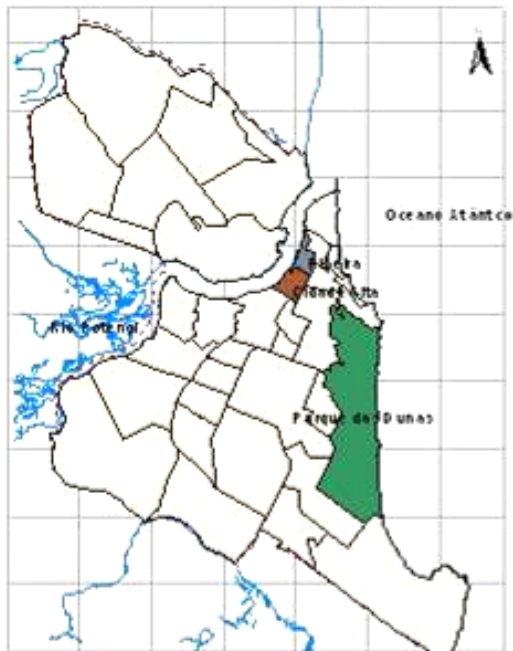


Figura 1 Localização dos bairros da Cidade Alta e Ribeira em Natal. Fonte: TRIGUEIRO, RUFINO & MEDEIROS (2002).

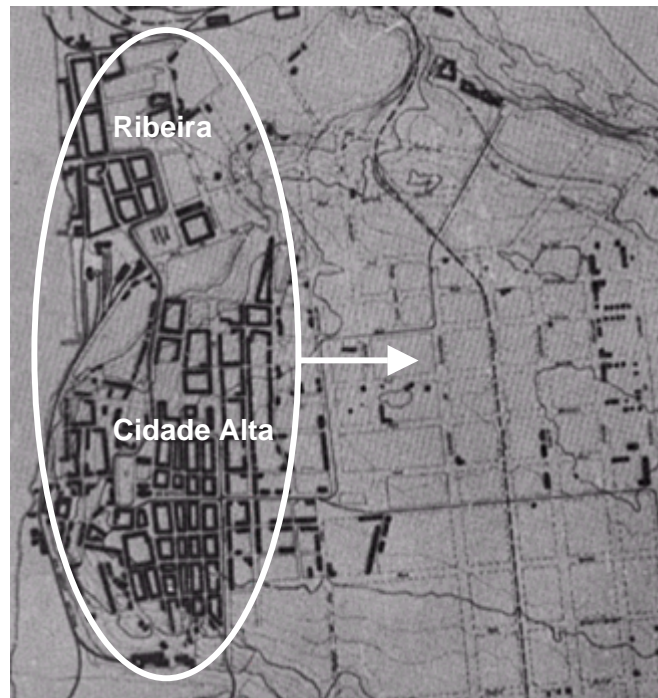


Figura 2: Deslocamento do centro ativo de Natal. Fonte: MIRANDA, 1999.

Estudos anteriores (TRIGUEIRO, MEDEIROS, 2002, 2007) demonstram que, em Natal, a expansão da ocupação urbana exerceu efeito crucial no deslocamento do centro ativo, que até meados do século passado se manteve nos limites dos núcleos fundadores – atuais bairros da Cidade Alta e Ribeira – para leste e sudeste, seguido de seu espraiamento em múltiplas direções.

Nesses estudos foram empregados procedimentos analíticos capazes de quantificar atributos morfológicos considerados relevantes como geradores ou mantenedores de vitalidade urbana. Dentre eles, a representação linear – ou *mapa axial* – vem se consolidando como um dos instrumentos de quantificação de acessibilidade potencial da malha viária mais amplamente testado em estudos da configuração espacial de assentamentos urbanos de diversos países (HILLIER E HANSON, 1984; HILLIER, 1996).

Na base deste instrumento analítico está a noção de *configuração espacial* como “conjunto de relações interdependentes, no qual cada uma é determinada por suas relações com todas as outras” (HILLIER, 1996: 35), e a proposição central de *movimento* como “correlação fundamental da configuração espacial” (HILLIER, 1996:152). Considerando que pessoas (e veículos) tendem a mover-se em linhas e a buscar as rotas mais diretas entre origem e destino, o modo como cada linha se conecta na malha viária facilita (ou dificulta) sua acessibilidade potencial em relação às

demais, bem como a presença ali de determinados usos do solo, uma vez que quase toda função urbana é afetada por fluxos de movimento.

A representação linear de uma configuração urbana é obtida através da representação dos espaços (vias, segmentos de via, largos, etc) pelo número mais reduzido 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 através desses espaços. Aplicativos computacionais especialmente desenvolvidos para análise sintática do espaço numeram as linhas e constroem uma matriz de conexões que baseia o cálculo de todas as possibilidades de conexões a partir de cada linha e em relação a todas as outras existentes no complexo, ou até o limite de conexões que se queira investigar. O valor resultante desse cálculo indica o *potencial de acessibilidade* - ou *valor de integração* - de cada linha em relação à estrutura espacial objeto de estudo. Esses valores são expressos em escala numérica e esta é traduzida automaticamente, pela maioria dos aplicativos, em uma escala cromática que vai, comumente, do vermelho (maior acessibilidade potencial) para o azul marinho (menor acessibilidade potencial), passando pelo laranja, o amarelo, o ocre e vários tons de verde e azul<sup>12</sup>.

Através de representações lineares em perspectiva diacrônica (1866, 1924, c. 1940, anos 70; e atualmente, figura 3) da malha viária de Natal, foram investigadas tendências de formação e transformação do ambiente construído em períodos sucessivos e estimados possíveis efeitos de intervenções recentes, como a inclusão da Ponte Redinha-Santos Reis, (recém batizada como “Ponte de Todos - Newton Navarro”, ora em fase final de construção).

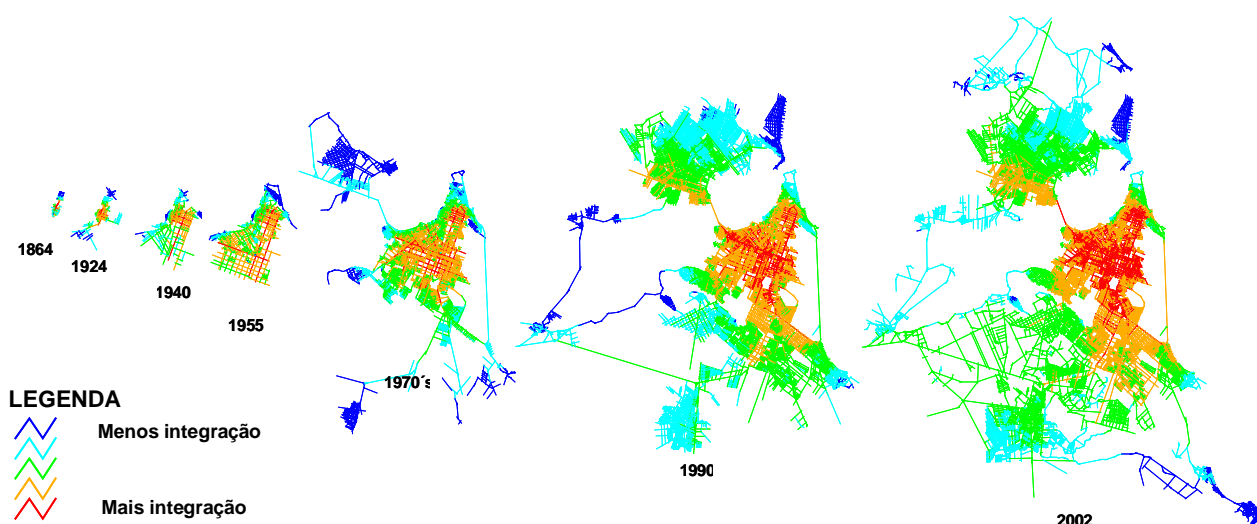


Figura 3: Mapas axiais de Natal desde 1864. Fonte: MUa, UFRN.

<sup>12</sup> Informações sobre as fórmulas utilizadas para esses cálculos, bem como sobre outros tipos de procedimentos metodológicos da análise sintática do espaço são exaustivamente expostas nos estudos de Hillier e Hanson aqui referenciados.

Constatou-se que, em todos os períodos estudados o conjunto de 10% a 20% das vias melhor conectados na trama urbana – ou o *núcleo integrador* – coincidiu com o perímetro do *centro ativo* urbano de Natal. Constatou-se, também, que alguns dos mais importantes edifícios da cidade a cada período estudado eram contemporâneos à formação de um novo núcleo integrador (resultante da alteração e expansão da malha viária), tendo sido construídos nas vias que passavam a fazer parte daquele núcleo. Nas vias que haviam feito parte, mas ficaram fora do novo núcleo integrador, entretanto, a tendência era a estagnação ou a adaptação dos imóveis para abrigar usos e usuários de perfil econômico mais modesto.

Verificou-se, assim, que, em conseqüência principalmente do crescimento urbano e da localização dos novos assentamentos, o núcleo integrador de Natal, que por volta dos anos 70 havia se deslocado para sudeste do centro antigo, começou a expandir-se, de modo que, ao final do século XX, a maior parte da Cidade Alta já estava inserida na borda norte daquele núcleo. A re-inserção do bairro no âmbito de um, agora, centro ativo difuso e expandido para a escala metropolitana parece ter contribuído para a transformação do que antes havia sido um centro comercial diversificado e circundado por áreas residenciais em outro, maior, crescentemente esvaziado de uso residencial e majoritariamente voltado para o mercado de média e baixa renda (figura 2), onde o máximo aproveitamento do espaço com o mínimo de investimento concorre para a descaracterização do conjunto arquitetônico.

Por outro lado, o distanciamento em relação às vias mais acessíveis do novo núcleo integrador metropolitano e, portanto, mais propícias ao desenvolvimento de usos comerciais, combinado à diminuição da importância ou ao desaparecimento de determinados equipamentos (i.e. porto marítimo de passageiros, porto de hidroaviões, terminais ferroviários) fez com que na Ribeira se mantivessem relativamente melhor preservadas as características formais do conjunto edificado, ainda que a custa de um processo de decrepitude e desvalorização imobiliária, e de esvaziamento e decomposição urbana.

Ali, vários edifícios remanescentes de épocas passadas – dentre os quais se verifica a maior concentração de arquitetura protomoderna da cidade e a presença de alguns edifícios modernos importantes (figura 4) – funcionam como “marcos urbanos” (figuras 5 – 13) por serem reconhecidos e referidos pela população. De acordo com pesquisas realizadas em anos recentes (ELALI, 2006; MONTEIRO, TRIGUEIRO, ROAZZI et al, 2003), o bairro da Ribeira é visto pelos natalenses como um local antigo que guarda valor histórico e cultural (a principal qualidade urbana positiva identificada pelos respondentes nestas pesquisas) representado principalmente pelo conjunto edificado, frequentemente referido como a imagem-síntese do bairro.



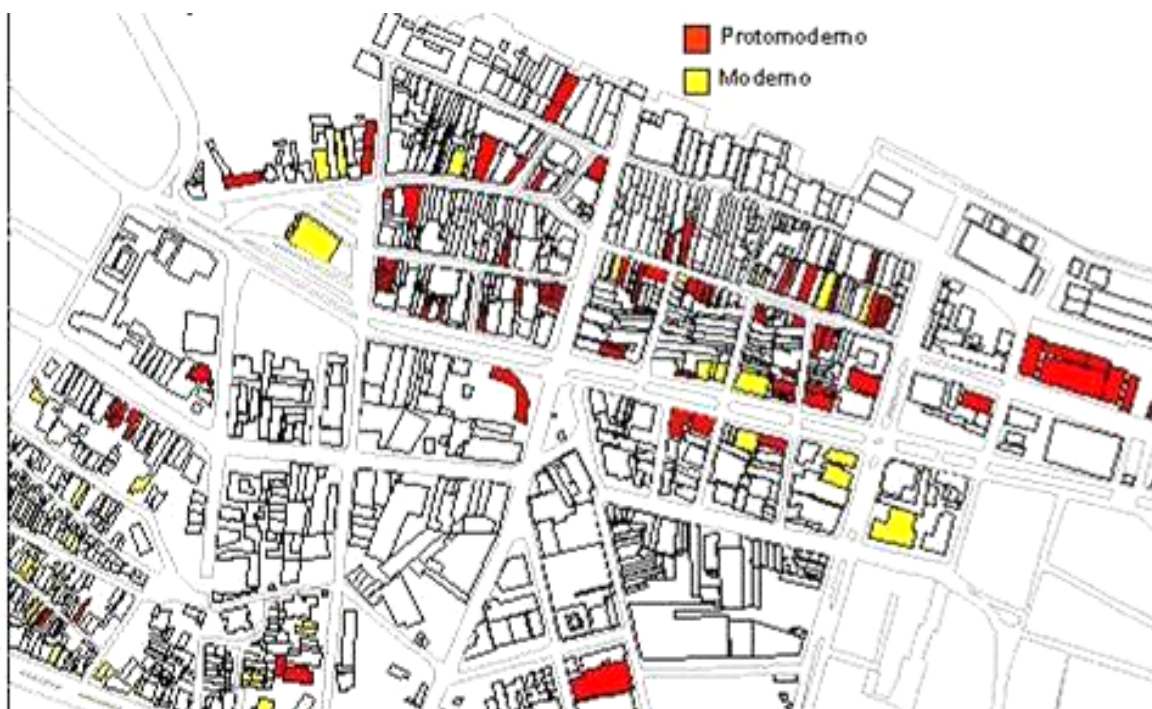


Figura 4: Imóveis protomodernos e modernos da Ribeira. Fonte: PRAC-2006.

O antigo edifício do IPASE, hoje Edifício Presidente Café Filho, ocupado por setores da Previdência Social (figuras 5 e 6) é um desses marcos. Construído nos anos 1950, com inovações tecnológicas, e propriedades espaciais multifuncionais, é uma das primeiras e mais imponentes obras que reúnem características do movimento moderno erigidas na cidade.



Figura 5: IPASE. Fonte: JaeciFoto<sup>13</sup>.



Figura 6: IPASE. Fonte: MUsA, UFRN.

Outro importante marco urbano é o edifício da antiga rodoviária (figuras 7 e 8), construção que assinala o ímpeto modernizador do início dos anos 1960. Dentre os proto-modernos, destacam-se o antigo Grande Hotel (hoje Juizado Especiais Cíveis e Criminosos do Estado do RN - figura 9), o antigo terminal ferroviário de Natal (figuras 10 e 11) e vários edifícios comerciais e residenciais, alguns dos quais foram objeto de reformas recentes mais ou menos comprometidas com a conservação de seus atributos formais originais.

<sup>13</sup> Fotografias antigas da cidade de Natal editadas em 2005. [www.jaecifoto.rcentrum.net](http://www.jaecifoto.rcentrum.net)



Figura 7: Antiga Rodoviária da Ribeira. Fonte: JaeciFoto



Figura 8: Antiga Rodoviária da Ribeira. Fonte: PRAC – Ribeira, 2006.



Figura 9: Antigo Grande Hotel.  
Fonte: CD Natal 400 anos



Figura 10: Edifício CBTU. Fonte: CD Natal 400 anos.



Figura 11: Edifício CBTU. Fonte: PRAC – Ribeira, 2006.



Figura 12: Ministério da Fazenda  
Fonte: PRAC-Ribeira, 2006.



Figura 13: Banco do Brasil  
Fonte: PRAC-Ribeira, 2006.

Reconhecida como Zona Especial de Preservação Histórica<sup>14</sup> e alvo de projetos de revitalização desde a década de 1990<sup>15</sup>, o bairro continua a apresentar problemas comuns a outros centros antigos brasileiros, tais como o esvaziamento do uso residencial, bem como de grande parte dos edifícios de interesse histórico, alguns ocupados apenas nos pavimentos térreos, outros inteiramente vazios, outros, ainda semi ou totalmente arruinados, a negligência quanto aos espaços públicos, a alternância entre congestionamento, no horário comercial, e esvaziamento nas noites e fins de semana, a subutilização da infra-estrutura urbana disponível, a sensação de perigo e medo que parece mais motivada pela decrepitude do ambiente construído do que pela efetiva ocorrência de delitos.

Essa situação corresponde precisamente, conforme apontam estudos de relações entre morfologia e usos do espaço urbano, ao quadro comumente encontrado em áreas urbanas que perderam o status de centro ativo. Entretanto, as recentes intervenções na malha viária capitaneadas pela construção da ponte Newton Navarro (figura 14 e 15), deverão aumentar

<sup>14</sup> ZEPH - Lei nº 3.942/90 – 09/07/1990 - Art. 3º: A lei visa a preservação de prédios e sítios notáveis pelos valores históricos, arquitetônicos, culturais e paisagísticos.

<sup>15</sup> Entre eles: *Seminário Ribeira Velha de Guerra* em 1993, *Projeto Viva Ribeira* em 1994 e *Fachadas da Rua Chile* de 1996.



consideravelmente o fluxo viário na Ribeira, sobretudo aquele resultante do circuito turístico entre os litorais norte e sul da cidade.



Figura 14: Ponte Newton Navarro. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=463633>



Figura 15: Localização da Ponte Newton Navarro. Fonte: MUsA, UFRN, 2007.

A representação linear desenvolvida para simular o efeito dessas intervenções (figuras 16 e 17) aponta para um substancial ganho em acessibilidade potencial na Ribeira o que, a se manter a tendência verificada em outras partes da cidade, sobretudo os bairros de Cidade Alta e Petrópolis, pode implicar numa enorme pressão de transformação do cenário construído, com perda irreparável do patrimônio arquitetural legado dos séculos XIX e XX.

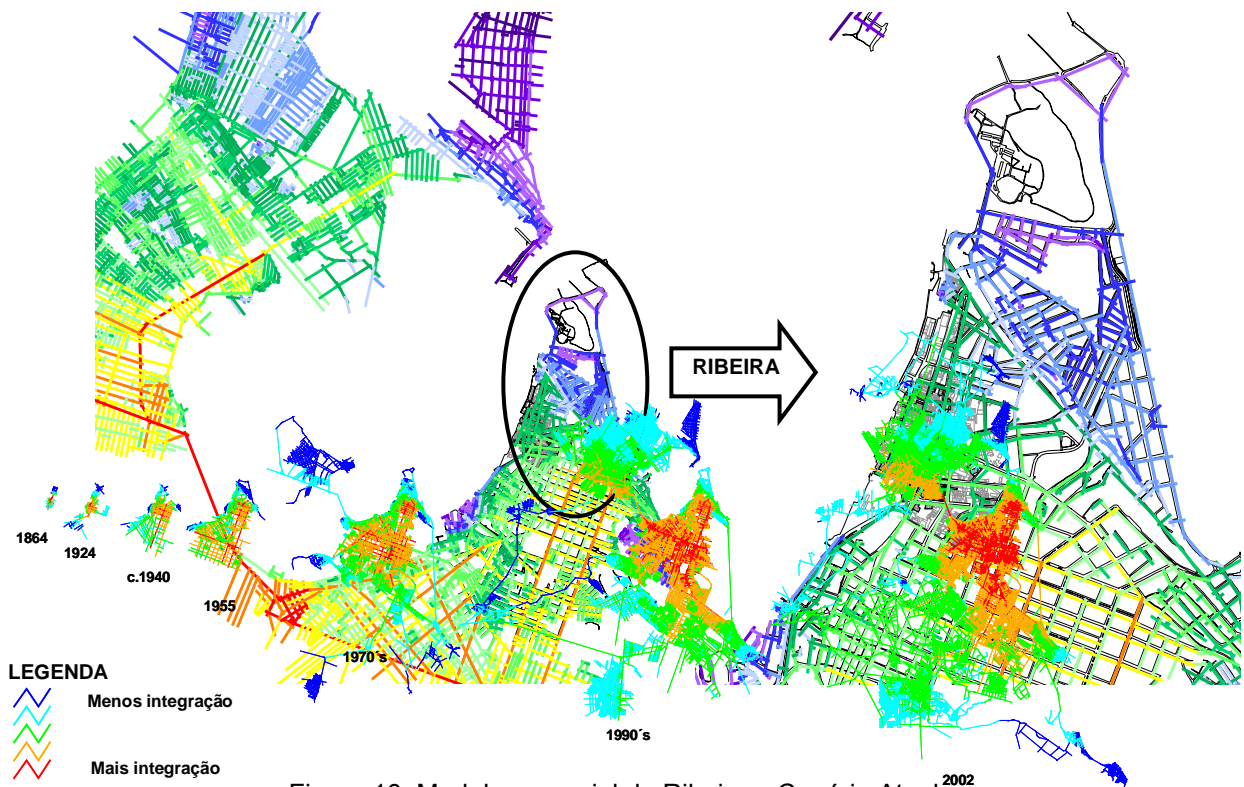


Figura 16: Modelagem axial da Ribeira – Cenário Atual.  
 Fonte: MUsA, UFRN, 2007.

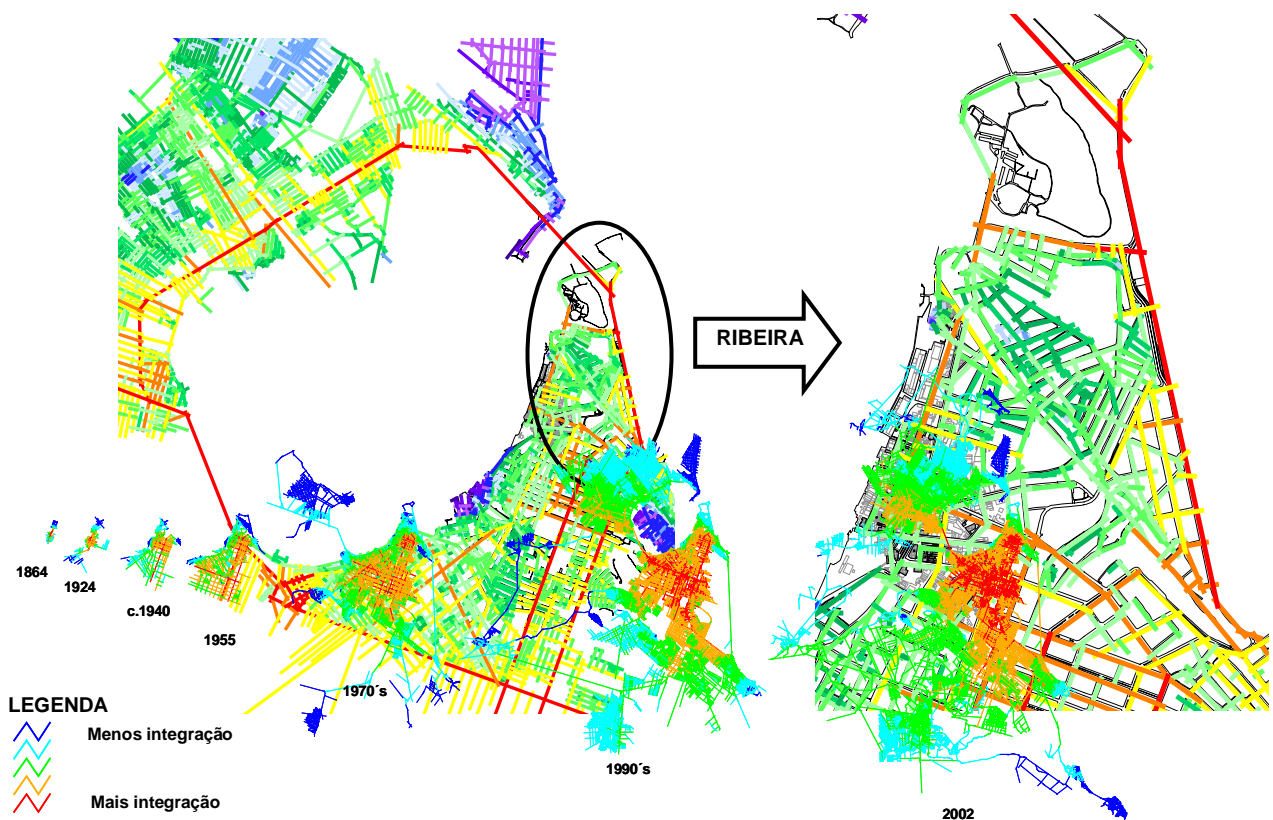


Figura 17: Modelagem axial da fração urbana dos bairros que tangenciam as duas pontes e que terão seu fator de integração modificados com a construção da nova ponte e com as intervenções urbanas previstas.  
 Fonte: MUsA, UFRN, 2007.

## TURISMO CULTURAL x CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETURAL

Quando nos anos 1970-80, em várias partes do mundo e do Brasil o patrimônio construído estava sendo tratado como importante fator de valorização urbana de centros antigos, em Natal, se estava verificando (como em várias partes da cidade, ainda hoje ocorre) o mais devastador processo de desmonte da arquitetura legada de épocas pregressas, que só recentemente começou a integrar a agenda governamental como atrativo cultural capaz de contribuir para o desenvolvimento sustentável. Apesar da bem fundamentada crítica que cerca esse paradigma urbanístico, comumente referido como de “Preservação Urbana” (VARGAS & CASTILHO, 2006), a maioria dos autores admite ter havido progressos quanto à conservação do patrimônio construído e ambiental, através de um certo refinamento no processo de tomada de decisão sobre o que se entende por valor histórico, e sobre os riscos da privatização de espaços públicos e da supervalorização do consumo, para citar os mais referidos.

Embora alguns dos pressupostos desse paradigma façam parte da definição da ZEPH-Natal, nos últimos Planos Diretores, as ações efetivamente desenvolvidas no sentido de atingir os objetivos ali propostos limitaram-se, até hoje, a intervenções pontuais – restauração de alguns edifícios públicos, recuperação das fachadas do casario de uma das ruas mais antigas, incentivo à implantação de equipamentos turístico-culturais, sobretudo de entretenimento noturno.

A idéia que a base econômica deve ser priorizada para que possa funcionar como meio catalisador da transformação urbana em consonância com a idéia de desenvolvimento sustentável vem predominando desde 1990. Esse paradigma, referido como de “Reinvenção Urbana” (VARGAS & CASTILHO, 2006), levou, entre outras mudanças mais ou menos semânticas, à substituição do termo “preservação” por “conservação”, ou, ainda, “conservação integrada”, considerado mais adequado para incorporar a idéia de patrimônio coletivo como parte – ou suporte físico – de uma base econômica a ser criada, ou recriada, conforme o caso, capaz de atrair investimentos privados.

Traços inequívocos dessa visão podem ser percebidos no Termo de Referência que vem conduzindo o mais recente conjunto de diretrizes voltadas para a valorização da Ribeira.

*O objetivo do Programa do Governo Federal é promover o uso e a ocupação democrática das áreas urbanas centrais em Regiões Metropolitanas, propiciando a permanência de população residente e a atração de população não residente através de ações integradas que promovam e sustentem a diversidade funcional e social, a identidade cultural e a vitalidade econômica dessas áreas. (Plano De Reabilitação De Áreas Urbanas Centrais – Ribeira - Termos de Referência, 2005:2).*

Em termos gerais, a reutilização de velhos prédios para moradia e consumo cultural e turístico, sobretudo em áreas centrais ou portuárias de cidades, além de viabilizar a conservação das construções históricas ali existentes, tem sido visto como eficaz para promover a revitalização e valorização imobiliária de bairros inteiros. BARRETTO (2000) sugere o uso do turismo cultural na transformação de um bem protegido num bem com utilidade social e viabilidade financeira, e propõe que cidades e prédios históricos, monumentos e manifestações culturais tradicionais sejam tratados de forma responsável como componentes do produto turístico, assim como o turismo seja um estímulo à manutenção da identidade das populações receptoras.

Natal entrou na rota dos destinos mais procurados do país após os investimentos do Prodetur/NE na cidade em meados dos anos 80. Em 2001, a capital potiguar passou a ocupar o quarto lugar entre as cidades brasileiras com o maior número de Hotéis - 65 (SILVA, 2003) se tornando um dos destinos mais procurados do país dentro do único ramo do setor turístico que se desenvolveu na cidade: o *Turismo de Lazer*, também chamado de *Turismo de Sol e Mar* ou *Turismo de Massa*.

Uma das advertências da convenção de Patrimônio Mundial da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)<sup>16</sup>, em 1972, foi o fato de que o patrimônio cultural está cada vez mais ameaçado de destruição, tanto pela deterioração normal decorrente de fatores naturais, como por mudanças nas condições econômicas e sociais que agravam a situação, dentre as quais estaria o turismo de massa.

Na última década do século XX, os planos de gestão para o setor começaram a buscar dar respostas àqueles questionamentos através do enfoque de aspectos como: a necessidade de diversificação da oferta turística, os impactos ambientais e sócio-culturais decorrentes da atividade, o planejamento e gestão participativa, a adequação da infra-estrutura, alternativas para o turismo de massa, etc. Como consequência destas ações, há hoje uma tendência para incentivar a presença de um turista referido como *viajante* que se acredita representar um novo perfil de visitante mais sensível em relação à realidade sócio-ambiental dos lugares visitados (ainda que se possa contra-argumentar que muitas das atitudes predatórias do turista do século 20 derivam do comportamento dos “viajantes” diletantes do século 19). Para AVIGHI (2000:102), o “*viajante de vanguarda* busca a realização interior e dá ênfase ao meio ambiente e à compreensão da cultura e da história de outros lugares, quer conhecer povos e se enriquecer culturalmente”.

Oferecido atualmente como “a solução para áreas que já sofreram muito ou que querem evitar os danos causados pelo turismo de massa” (MURTA, 2002:134), o turismo cultural permite viabilizar

---

<sup>16</sup> A UNESCO propõe promover a identificação, proteção e preservação do patrimônio cultural e natural, considerado especialmente valioso para a humanidade. Este objetivo está incorporado em um tratado internacional denominado Convenção sobre a proteção do patrimônio mundial cultural e natural, aprovada em 1972 - <http://www.unesco.org.br>

economicamente a manutenção de seus bens culturais e, fundamentalmente a utilização dos edifícios históricos como equipamentos turísticos, proporcionando ao turista, durante sua estadia na cidade, e a própria população uma nova opção de entretenimento e lazer. Isto deve, em primeiro lugar, porque o número de turistas é pequeno e a atividade turística pode ser praticada por um grande número de pessoas sem chegar à massificação. Em segundo lugar são pessoas que procuram um contato autêntico com a população local, são, acima de tudo, consumidores de um estado de espírito e não de coisas materiais e “(...) levam para casa mais a lembrança do momento vivido do que uma peça para colocar na estante da sala para que os amigos vejam a prova concreta da viagem” (BARRETTO, 2000:27).

Além disso, o turismo cultural não depende muito de condições climáticas, como acontece com os recursos naturais, e a sazonalidade é menor (PIRES, 2002), devendo ser visto “(...) como um meio de arrecadar recursos para a manutenção de lugares e manifestações, bem como um instrumento de informação do público visitante” (MURTA, 2002:135), uma vez que “a idéia não é manter o patrimônio para lucrar com ele, mas lucrar com ele para conseguir mantê-lo” (BARRETO, 2000: 17).

A falta de espaço nas cidades gerada com a constante expansão urbana nas últimas décadas do século XX fez com que os centros antigos passassem a ser olhados com mais atenção e como possibilidade de investimento. O espaço físico adquiriu uma nova condição e o território deixou de ser o *locus* da produção para ser o *objeto de consumo* (VARGAS & CASTILHO, 2006). Alvos de investimentos para fins turístico-culturais e residenciais na Europa, os centros antigos se tornaram lugares passíveis de ser consumidos permitindo uma múltipla denominação para os planos urbanísticos: requalificação, renovação, revitalização, reconversão urbana (VARGAS & CASTILHO, 2006).

Embora os imóveis que preservam traços de arquiteturas de época (figura 18) possam conferir potencial turístico-cultural a Ribeira, não lhe garantem desenvolver o turismo como atividade econômica. O reconhecimento de um lugar apto ao turismo se dá, entre outros aspectos, pela identificação de:

*um conjunto de recursos naturais ou culturais que constituem a base da atividade turística e garantem o fluxo dos turistas, somado aos equipamentos e serviços colocados diretamente à disposição dos turistas e à infra-estrutura urbana que a cidade dispõe e disponibiliza indiretamente ao consumo dos turistas” (SIMÃO, 2006:65).*



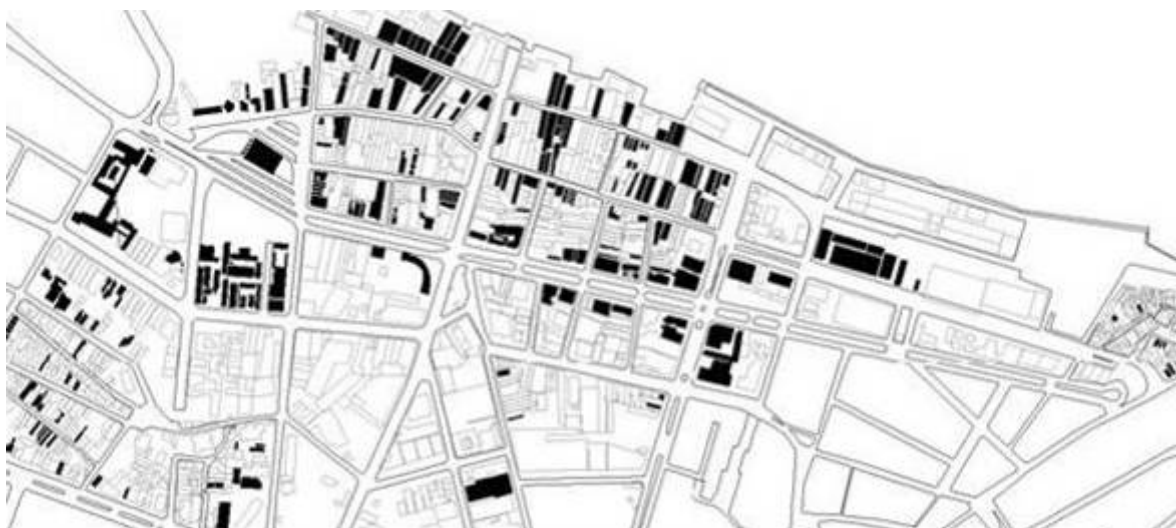


Figura 18: Imóveis da Ribeira com valor histórico-cultural. Fonte: PRAC – Ribeira, 2006

Como “oferta turística” a Ribeira apresenta, além de dois equipamentos culturais importantes para a cidade – o Teatro Alberto Maranhão<sup>17</sup> e o Espaço Cultural Casa da Ribeira<sup>18</sup> (figuras 19 e 20) – estabelecimentos comerciais e de serviço de forte apelo histórico-cultural<sup>19</sup> com potencial para se tornarem equipamentos turísticos. Por outro lado, o bairro carece de serviços essenciais de apoio ao turista como padarias, farmácias, mercados, pousadas, postos de informação etc.



Figura 19: Teatro Alberto Maranhão  
Fonte: PRAC – Ribeira, 2006.



Figura 20: Espaço Cultural Casa da Ribeira  
Fonte: PRAC – Ribeira, 2006.

<sup>17</sup> O edifício, inaugurado em 1904, é tombado pela Fundação José Augusto, órgão responsável pelo patrimônio histórico cultural do Estado do Rio Grande do Norte, está localizado na Praça Augusto Severo e tem capacidade para 642 pessoas.

<sup>18</sup> Considerado o teatro mais bem equipado de Natal com capacidade para 170 pessoas, o espaço conta com um café e uma sala de exposições. Situado na Rua Frei Miguelinho n.52, ele funciona como uma ONG, que além de abrigar a produção de terceiros, gera o próprio movimento com projetos enquadrados em leis de incentivo.

<sup>19</sup> Antiga Escola Doméstica, Antigo Grande Hotel, Antigo Museu Ferroviário, Cais da Tavares de Lira, Capela do Colégio Salesiano São José, Escola de Dança do Teatro Alberto Maranhão, Galpão 223, Grupo Escolar Augusto Severo, Igreja do Bom Jesus das Dores, Ruínas das Ruas Chile, Dr. Barata e Câmara Cascudo. (Dados obtidos do Inventário Turístico – PRAC – Ribeira).

O considerável aumento de integração do bairro com as intervenções previstas (figuras 21 e 22) poderá, é claro, trazer benefícios às ruas que já apresentam atrativos culturais e diversidade de usos, bem como induzir o surgimento de uma infra-estrutura de apoio ao turismo. Por outro lado, além dos riscos que a pressão comercial exerce sobre o patrimônio construído, conforme já se discutiu acima, o aumento de veículos pode trazer danos às estruturas das construções antigas.

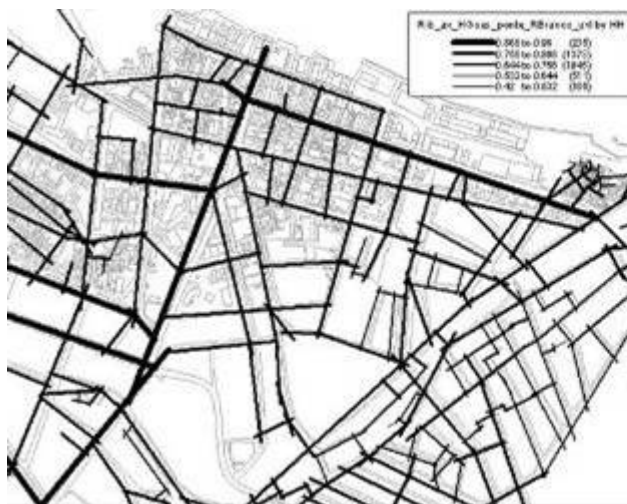


Figura 21: Mapa axial da Ribeira (em escala monocromática) – com ponte e com intervenções na malha viária.  
Fonte: PRAC – Ribeira, 2006.

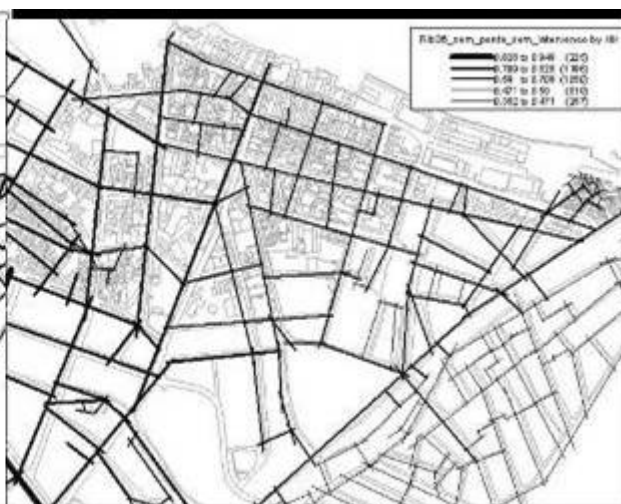


Figura 22: Mapa axial da Ribeira (em escala monocromática) – sem ponte e sem intervenções na malha viária.  
Fonte: PRAC – Ribeira, 2006.

Parece, portanto, óbvio que é chegado um momento no qual os interesses político-econômicos conflitantes só podem ser acomodados em benefício do potencial turístico cultural da Ribeira, caso ocorra uma participação efetiva da comunidade, o quê, por sua vez, requer um nível de conhecimento sobre a cidade que não se logrou, ainda, disseminar, apesar dos repetidos esforços de intelectuais e gestores, nos fóruns de discussão sobre o “destino” da Ribeira.

O patrimônio material na verdade só existe como patrimônio em função do imaterial, ou seja, são as relações com o espaço que conferem a determinado local um significado, e são as relações do homem com os objetos que os definem e os dotam de determinados valores transcendentais ou não. Através do reconhecimento de seu patrimônio cultural podem ser percebidos valores que conferem identidade a um grupo social, estimulando o exercício de ética e cidadania, por meio da consciência de seu processo histórico e dos mecanismos de transformação social. A transformação da Ribeira em atrativo turístico requer uma série de estratégias diferenciadas, já que, como produto ofertado, o espaço (neste caso o centro antigo) se insere em um mercado competitivo composto por outras destinações turísticas concorrentes entre si. Nesse sentido, é de fundamental importância que a sociedade civil

discuta suas possíveis formas de intervenção e sua inserção no processo de desenvolvimento local.

Na Ribeira foram identificadas lideranças e organizações que incluem representantes de diferentes grupos que se relacionam com o local, que expressaram suas visões quanto ao significado dos espaços e da relação mantida com estes, por meio de entrevistas visando a construção de uma História Oral e de um Inventário do patrimônio material e imaterial da área, incluindo festas e manifestações populares e seu processo de transformação. Emergiu desses encontros, a constatação de que duas ações serão fundamentais para a viabilidade do turismo cultural na Ribeira: educação patrimonial e organização da sociedade civil.

O apelo turístico de Natal fundamenta-se, até agora, no valor paisagístico de sol, mar, dunas e nos prazeres sensoriais comumente associados a ambientes tropicais. A idéia de turismo cultural continua restrita a uma elite que detém, quase exclusivamente, o privilégio do conhecimento e da fruição desses bens, e que costuma fazê-lo com maior frequência fora de Natal e do Brasil. Embora alvissareiro, o recente interesse oficial por essa alternativa a um turismo que apresenta aspectos socioculturais muito predatórios parece, ainda, uma possibilidade distante. Oxalá alguma parcela do patrimônio construído resista até lá.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AVIGHI, C. M. Turismo, Globalização e Cultura. In: LAGE, B.H.G.; MILONE, P.C.(org). Turismo: teoria e prática - São Paulo: Atlas, 2000, p.102.
- BARRETTO, M. Turismo e legado cultural: As possibilidades do planejamento. Campinas, SP: Papyrus, 2000. – (Coleção Turismo).
- CASCUDO, L. da C. História da cidade do Natal. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL; Natal: UFRN, 1980.
- ELALI, G. A. Imagem Sócio-ambiental de Áreas Urbanas: um estudo na Ribeira, Natal, RN-Brasil. UFRN, 2006. Artigo submetido à revista Psicologia para América Latina, número temático La Psicología y la Ciudad.
- HILLIER, B. Cities as movement economies in Space is the machine, Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, B. & Hanson, J. (1984). The social logic of space. Cambridge University Press.
- HOLANDA, F. O espaço de exceção. Brasília: Universidade de Brasília, 2002.
- MARICATO, E. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.
- MIRANDA, J. M. Evolução Urbana de Natal em 400 anos: 1599-1999. Prefeitura do Natal e Governo do Estado do Rio Grande do Norte. Natal, 1999.
- MONTEIRO, C.; TRIGUEIRO, E. ROAZZI, A et al. Morar no centro: pesquisa de demanda habitacional no centro histórico de Natal. Relatório de Projeto de Pesquisa. Natal: UFPE/UFRN, 2003.
- MURTA, S. M. e ALBANO, C. (organizadoras). Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar. Belo Horizonte: UFMG; Território Brasílis, 2002.

PLANO DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS – RIBEIRA - Termos de Referência, 2005:02.

PIRES, Mário Jorge. Lazer e Turismo Cultural. São Paulo: Manole, 2002.

SILVA, M. Cidades turísticas – Identidade e cenários de lazer. São Paulo: editora Aleph, 2003.

SIMÃO, M. C. Preservação do Patrimônio Cultural em Cidades. Autêntica, 2006.

TRIGUEIRO, E.; MEDEIROS, V. The bridge, the market, a centrality forever lost and some hope: studying alternatives for re-qualifying an old town centre. Proceedings, 6th International Space Syntax Symposium, İstanbul, 2007. Também disponível em: <http://www.spacesyntaxistanbul.itu.edu.tr/papers%5Clongpapers%5C036%20-%20Trigueiro%20Medeiros.pdf>

TRIGUEIRO, E., MEDEIROS, V. Marginal heritage: studying effects of change in spatial over land-use patterns and architectural in the old town centre of Natal, Brazil, 2002. Também disponível em: <http://www.spacesyntax.net/symposia/SSS4/fullpapers/20Trigueiro-Medeiropaper.pdf>

TRIGUEIRO, E.; MEDEIROS, V.; RUFINO, I. Investigating consequences of an ongoing urban redevelopment over architectural remains in Natal (Brazil) historic centre. In: Anais do III Seminário Internacional Patrimônio e Cidade Contemporânea, 2002, Salvador : CECRE - Faculdade de Arquitetura da UFBA, 2002. CD ROM.

SODRÉ, N.W. Síntese de história da cultura brasileira. São Paulo: DIFEL, 1984.

VARGAS, Heliana e CASTILHO, Ana Luisa H. Intervenções em Centros Urbanos. Barueri, SP: Manole, 2006.

VENTURI, R.; SCOTT-BROWN, D.; IZENOUR, S. Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 2000.