

REPENSANDO O ESPAÇO URBANO: O COMPLEXO VIÁRIO ULISSES DE GÓIS E SUAS IMPLICAÇÕES NO SISTEMA DE TRÂNSITO DA ZONA NORTE DE NATAL

Iapony Rodrigues Galvão

Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia/ UFRN (PPGe /UFRN)

Prof. Dr. Ademir Araújo da Costa

Departamento de Geografia/ UFRN

O complexo viário Ulisses de Góis localizado na porção Norte da capital potiguar é composto pela Ponte Ulisses de Góis, mais conhecida como Ponte de Igapó, a qual foi, durante mais de três décadas, a única ligação entre a porção Norte com o restante da cidade e pelo Viaduto Ulisses de Góis, concluído em 2002. Com a construção deste último componente viário, ocorreram profundas dinâmicas no sistema de trânsito não somente da Zona Norte como o da capital potiguar. Desta forma, a presente pesquisa visou compreender a influencia do complexo viário nas dinâmicas impostas no sistema de trânsito e nas próprias configurações urbanas da capital potiguar e as possíveis melhorias (ou não) trazidas por esta obra viária para a fluência dos veículos automotores. Assim, através de pesquisas bibliográficas e pesquisas de campo realizado com a aplicação de questionários estruturados a usuários e moradores da área em questão, observou-se que, apesar de considerável parcela dos usuários (48%) afirmarem que ocorreu significativa melhoria no trânsito da zona Norte com a construção do Viaduto Ulisses de Góis, uma parcela não menos importante (37%) considera que o impacto da construção do viaduto para a fluidez do trânsito fora insignificante, pois a construção do viaduto não contribuiu para a resolução dos problemas de circulação de veículos. Percebeu-se, assim, que se torna necessário dotar a cidade de um planejamento voltado para a sua realidade, objetivando aumentar ainda mais a fluidez do trânsito na capital potiguar, através de medidas como o incremento do transporte de massa, possibilitando ampliar ainda mais a mobilidade urbana e, assim, contribuir na construção de uma cidade mais justa e igualitária para todos os natalenses.

Palavras-Chave: Espaço Urbano; Complexo Viário; Trânsito; mobilidade urbana

1. O Trânsito e o Espaço Urbano Natalense: uma breve Introdução

O espaço urbano concentra cada vez mais indivíduos em seus domínios, e a partir desta maior concentrações, surgem desafios, problemáticas e impactos típicos deste espaço geográfico. Dentre esses grandes desafios que envolvem o espaço urbano reside na questão do trânsito, o qual se torna um problema cada vez mais grave nas grandes e médias cidades brasileiras, não sendo diferente na capital do Rio Grande do Norte, onde o crescimento urbano de Natal, associado às melhorias econômicas existentes no país, gera um incremento crescente no número de veículos automotores que circulam em suas artérias.

A cidade do Natal possui, na atualidade, 784.000 habitantes (IBGE, 2007), com uma frota de 237.610 veículos (DETRAN/RN, 2007), proporcionando uma relevante média de 3,35 veículos automotores por habitante. Dado este grande número de veículos e um conseqüente incremento no movimento nas vias urbanas, há, na capital potiguar, um aumento cada vez mais freqüente dos “congestionamentos”, ou seja, lentidão causada no trânsito pela acumulação excessiva de veículos em um dado ponto (Gadret, 1969).

Assim, uma das grandes alternativas encontradas pelos engenheiros de tráfego e urbanistas tem sido as “obras viárias e estruturais, conhecidas também como complexos viários” (Gadret, 1969), composto por viadutos, pontes e túneis, os quais buscam soluções imediatas para minimizar tal problema. Na capital potiguar, desde 1929, com o “plano de Sistematização da Cidade de Natal”, projetado por Giácomo Palumbo, há projetos para construção de complexos viários destinados a melhorias no tráfego urbano.

Em Natal, o “fenômeno” da construção de “complexos viários” é recente, iniciando apenas no ano de 1970, com a inauguração da porção rodoviária da ponte de Igapó, a qual facilita consideravelmente o deslocamento dos veículos automotores, que, até então, utilizavam a ponte metálica destinada ao transporte ferroviário, única forma de ligação terrestre da Zona Norte com o restante da cidade. A construção da Ponte

Professor Ulisses de Góis, mais conhecida como ponte de Igapó, abriu a era dos complexos viários na capital potiguar (Souza, 2001).

A construção da ponte Ulisses de Góis impulsionou ainda mais o crescimento da porção Norte da capital potiguar, dado a maior facilidade de acesso para tal área, a qual necessitava de uma ligação terrestre, pois tal região da capital natalense possui acidentes naturais que dificultam a melhor interligação terrestre entre esta área e o restante da cidade, no caso, o Estuário Potengi - Jundiaí, que separa quase que completamente a porção Norte das outras áreas da capital potiguar, tendo a Ponte como única ligação Rodoviária entre a Zona Norte e o restante da Cidade.

Apesar desta “igualdade” no primeiro momento, com relação ao período temporal de construção destes complexos viários, os investimentos públicos na porção Norte da capital potiguar, não acompanharam o acelerado crescimento na construção de Conjuntos habitacionais, pois o público que estava ocupando a região Norte da cidade não possuía um poder aquisitivo elevado, com a área possuindo, desde o início, uma carência infra-estrutural e desvalorização imobiliária. Assim, o incremento populacional ocasiona, já nos início dos anos 1990 os primeiros congestionamentos na ponte Ulisses de Góis.

Ao contrário da porção Norte, a porção Sul recebe grandes investimentos infra-estruturais, incluindo aí na infra-estrutura viária, com a duplicação e ampliação de artérias, com profundas interligações com o nascente fenômeno turístico. Assim, com o melhor tráfego de veículos e outros progressos na infra-estrutura, os conjuntos da Zona Sul passam por um crescimento, associado a uma relevante valorização imobiliária, ao contrário do ocorrido na Zona Norte, que possui relevantes fatores impedindo tal incremento. O processo de valorização do solo na porção Sul se aprofunda ainda mais na década de 1990, deixando a Zona Norte como uma das porções excluídas na cidade do Natal. A expansão para as outras áreas da nascente Zona Metropolitana segue esta linha, onde ao norte a cidade cresce em direção aos municípios de Extremoz e São Gonçalo do Amarante, esta ocupação é feita pela população de baixa renda. Ao sul a cidade cresce em direção ao município de Parnamirim, onde, neste caso, a ocupação é feita principalmente pelas classes média e alta, com os agentes sociais diferenciando cada vez mais estas duas porções da capital Potiguar.

Assim, a presente pesquisa buscou compreender como o complexo viário Ulisses de Góis, composto pela Ponte e Viaduto de mesmo nome, localizado no bairro de Igapó, na Região Administrativa Norte da capital potiguar, influenciam diretamente na configuração do espaço urbano Natalense, observando, a partir de uma análise teórico-metodológica, o contexto histórico em que ocorreram as construções de tais complexos viários. Além disso, torna-se relevante analisar as formas de apropriação e uso do solo pelos agentes produtores do espaço urbano e como estes são influenciadas diretamente pela constituição dos complexos viários, através de algumas ponderações sobre a segregação sócioespacial ocorrida com a valorização de áreas diretamente influenciadas pelos complexos viários em detrimento de outras áreas do espaço urbano, compreendendo o favorecimento (ou desfavorecimento) de certas áreas com estas obras viárias em detrimento de outras áreas, demonstrando, assim, como as relações construídas nestas modelações urbanas modificam consideravelmente o espaço geográfico. Também se torna relevante observar algumas formas alternativas a “dependência” dos complexos viários, como, por exemplo, maior acessibilidade do transporte público em detrimento do transporte individualizado.

Para tanto, durante a realização da pesquisa, foi privilegiada a fala dos moradores e comerciantes da área em questão, observando as suas experiências, as suas lembranças, críticas, sugestões de quem realmente vivencia esta área. Esse conhecimento mais aprofundado sobre o complexo viário da Zona Norte é de suma importância, pois poderá servir de subsídios para planos, projetos e programas que venham proporcionar uma melhoria nas condições de infra-estrutura para um melhor deslocamento terrestre nas artérias existentes na capital potiguar.

Também foram necessárias a realização de pesquisas bibliográficas e pesquisas de campo. Na pesquisa bibliográfica foram pesquisados livros e trabalhos acadêmicos sobre o tema e áreas afins, com o intuito de estabelecer bases conceituais que permitissem uma melhor compreensão do objeto de estudo. Iniciamos com a discussão do espaço, espaço urbano e espaço público, voltando à atenção para a questão do trânsito e transporte urbano, especialmente no que se diz respeito aos complexos viários, para aprofundar ainda mais a compreensão sobre os complexos viários e sua relação com a produção do espaço urbano.

A pesquisa de campo foi efetuada de acordo com os objetivos propostos na pesquisa, sendo realizadas 120 entrevistas estruturadas com os moradores, comerciantes do entorno e com usuários *in loco* nesses espaços, além de entrevistas e conversas com engenheiros e técnicos responsáveis pela realização da obra viária. Estas entrevistas auxiliaram a compreensão das implicações práticas do complexo viário no cotidiano das pessoas, especialmente do morador, comerciante e usuário, além de também questionar o papel do poder público com relação a esta temática, demonstrando qual foi a real importância deste para a estruturação viária da Porção Norte da capital potiguar, auxiliando a elucidar os diversos questionamentos desta pesquisa.

2. A Construção do Viaduto Ulisses de Góis: novas configurações para o trânsito da Zona Norte da capital potiguar

Como pode ser notado na porção inicial da presente pesquisa, nos anos 1980 e 1990 ocorreu uma expansão urbana considerável da Zona Norte da capital potiguar, gerando um incrível aumento no fluxo de veículos automotores para a área em questão. Os congestionamentos de veículos tornam-se cada vez mais evidenciados, causando um transtorno e exclusão urbana ainda maior para esta região Natalense, uma vez que esta dificuldade de deslocamento deixava a porção Norte da capital potiguar como “mais distante” das demais porções (Souza, 2001). Desta forma, tenta-se encontrar medidas estruturantes para a resolução da problemática. É uma delas foi à construção do Viaduto Ulisses de Góis, a qual foi concluída em 2002, o qual interliga a Ponte de Igapó com outras relevantes artérias desta Zona administrativa natalense. A melhora no tráfego de veículos fora bastante significativa, uma vez que houve um melhor reordenamento do fluxo de veículos para a porção Norte de Natal e conseqüentemente menos tempo para o deslocamento de veículos automotores da para as outras regiões da cidade, gerando, assim, um maior crescimento econômico, pois a facilidade maior nos deslocamentos contribuiria sensivelmente para o crescimento das relações econômicas da própria região.

Apesar da melhora inicial ocorrida com o complexo viário, os problemas ocorridos anteriormente à construção da obra acabaram retornando, uma vez que não

ocorreram investimentos em transporte em massa, além do crescimento da frota de veículos individualizados. Enquanto a Zona Sul de Natal possuiu um crescimento na frota de veículos automotores de 34% no período 2002-2007, a Porção Norte da capital registrou um incremento de incríveis 67% no mesmo período (DETRAN/RN, 2007), ampliando ainda mais o fluxo de veículos. Com relação à frota de veículos utilizados para o transporte coletivo houve apenas um modesto crescimento, ampliando de 345 para 368 o número de ônibus utilizados pelas 37 linhas que se dirigem para a porção Norte (STTU, 2007). Desta forma, a melhora inicial no ordenamento e distribuição do fluxo de veículos acabou não ocorrendo, continuando, assim, a ocorrência dos congestionamentos de veículos e acentuando ainda mais a dependência do transporte individual de passageiros, não havendo, por parte do poder público a busca de uma maior acessibilidade do transporte público em detrimento do transporte individualizado, além de demonstrar, mais uma vez a ausência de uma política verdadeira de planejamento urbano para a Zona Norte da capital Potiguar.

A construção da ponte Newton Navarro, ligando o bairro de Santos Reis, situado na Zona Leste da capital Potiguar com o bairro da Redinha, situado na porção Norte, pode modificar o quadro, mas apenas parcialmente, uma vez que os investimentos provavelmente serão voltados apenas para as porções mais próximas do novo complexo viário, prosseguindo o quadro excludente existente nos outros pontos da Zona Norte, reforçando a ausência de uma política urbanística mais aprofundada, o que gera consequências prejudiciais a um melhor crescimento urbano-econômico da Zona Norte, a qual possuiu esta limitação no que diz respeito aos acessos rodoviários como uma forte barreira para um maior crescimento desta porção da capital Natalense.

Notou-se claramente que o complexo Ulisses de Góis gerou impactos urbanos não somente na configuração urbana da área onde este vai estar situado, como também em toda a cidade, pois dinamizou os fluxos dos veículos automotores, os quais, no Brasil, são os principais meios para o transporte de mercadorias e produtos, trazendo consequências positivas diretas na reprodução do capital. Além disso, apesar das fortes adversidades sócio-econômicas existentes na Zona Norte, o complexo valorizou áreas no tecido urbano em detrimento de outras, acentuando o processo de segregação espacial existente no espaço urbano Natalense, particularmente na Porção Norte da

capital, gerando, também, novas configurações para o trânsito da Zona Norte, apesar dos problemas de deslocamento ainda existentes.

É preciso observar, contudo, que a continuidade dos congestionamentos podem acabar por provocar um efeito contrário nas áreas atualmente valorizadas, pois a continuidade dos congestionamentos de veículos diminuirá as possibilidades de mobilidade e levarão, portanto, a uma desvalorização do capital imobiliário para a área em questão. Torna-se necessário à adoção de medidas que diminuam esta dependência a construção de complexos viários de uma rede verdadeiramente integrada de transporte, onde os meios de locomoção de massa, como os ônibus e trens, possam atender plenamente a população desta porção da capital natalense, gerando uma dependência cada vez menor do transporte individual de passageiros, um dos relevantes fatores que geram a formação de congestionamentos.

3. Resultados e Discussões

Sobre os resultados merece destaque o fato de que uma considerável parcela dos usuários do complexo viário (48%) acredita que houve uma significativa melhoria no trânsito da zona Norte com a construção do Viaduto Ulisses de Góis. Porém, uma não menos importante parcela (37%) considera que o impacto da construção do viaduto para a fluidez do trânsito fora insignificante, dado o fato destes considerarem que apenas este não seria a única solução para a resolução dos problemas de circulação de veículos existente, apontando soluções como o incremento na utilização de transporte público, visando relevantes medidas auxiliares que aumentassem ainda mais a fluidez do trânsito na capital potiguar. Desta forma, percebe-se que o viaduto Ulisses de Góis pode ser considerado um relevante instrumento para a melhoria nas condições de trânsito da capital potiguar, mas também devem ser considerados outros instrumentos que melhorem ainda mais a mobilidade urbana, como um maior incentivo ao transporte público.

Desta maneira, acaba se percebendo que, no Brasil, as obras estruturantes e os grandes “complexos viários” acabam apenas servindo para manter a reprodução do capital por parte das classes dominantes socialmente, omitindo-se de políticas que

realmente resolveriam a problemática do trânsito, como o transporte urbano de passageiros, a qual poderia “diminuir bruscamente a necessidade de obras colossais para a resolução da problemática dos congestionamentos atualmente existente nas grandes cidades” (GADRET, 1969, p.94), onde os investimentos seriam menores do que os existentes em tais obras, “melhorando o deslocamento urbano e até mesmo atendendo determinados interesses do capital” (GADRET, 1969).

Portanto, percebe-se que os complexos viários acabam sendo soluções para curto prazo, mas a médio e longo prazo acabam não tendo o efeito planejado inicialmente para estas obras, pois o crescente aumento de veículos não é acompanhado também pelo crescimento de vias nas cidades e no próprio fato dos complexos viários também não crescerem, tendo, como afirma Gadret (1969), “aquele tamanho planejado, em geral, sem maiores possibilidades de acréscimo, só transferindo o problema do tráfego para outro ponto da malha urbana”, como acabou ocorrendo com o complexo viário Ulisses de Góis, o qual acabou por concentrar congestionamentos anteriormente ocorridos na Ponte Ulisses de Góis (Ponte de Igapó).

4. Algumas Considerações

Diante do que foi exposto anteriormente, percebemos o quanto é complexa a atuação dos agentes sociais produtores do espaço urbano e as diversas formas de segregação sócioespacial ocasionadas pela ação destes grupos, influenciando até na construção dos complexos viários, os quais acabam atendendo os interesses de certos agentes sociais, como os representantes do capital imobiliário, que acentuam a valorização do solo urbano em determinadas áreas a partir da construção destas obras viárias.

Apesar das naturais dificuldades a serem superadas durante uma pesquisa, particularmente na busca pelos documentos oficiais sobre o complexo viário, esta acabou tendo um efeito positivo, uma vez que esta abre um relevante caminho para o entendimento do sistema de trânsito natalense, além de demonstrar a importância que as obras viárias possuem na configuração urbana das cidades, como é o caso do complexo

viário Ulisses de Góis e a sua influência na Zona Norte e na capital potiguar como um todo.

Torna-se necessário reiterar a importância da construção de uma rede verdadeiramente integrada de transporte, onde os meios de locomoção de massa, como os ônibus e trens, possam atender plenamente a população desta porção da capital natalense, gerando uma dependência cada vez menor do transporte individual de passageiros, um dos relevantes fatores que geram a formação de congestionamentos.

Assim, percebe-se a necessidade de dotar a cidade de um planejamento voltado para a sua realidade, com vistas a oferecer uma infra-estrutura e serviços básicos adequados em toda a sua extensão, onde os complexos viários situem-se nas áreas em que realmente ocorra necessidade, de acordo com profundos estudos técnicos, tendo efeitos menos nefastos no desenvolvimento sócioespacial. Somente assim, teremos uma cidade mais justa e igualitária para todos os natalenses.

5. Referências Bibliográficas

AQUINO, Adília Maria Montenegro Diniz Correia de Aquino (Org.). **Coletânea da Legislação Urbanística do Município do Natal**. Natal: Ed.do Autor, 2004.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPOTES PÚBLICOS. **Projeto transporte humano**. São Paulo: Editora ANTP, 1999.

BRASIL. **Lei federal 10.257/2001**. Dispõe sobre o Estatuto da Cidade. Brasília: DOU, 2001.

CARLOS, Ana Fani . **A reprodução do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CORRÊA, Roberto lobato. **O espaço urbano**. 3 ed. São Paulo: Editora Ática, 1997.

COSTA, Ademir Araújo da. **A verticalização e as transformações do espaço urbano de Natal-RN**. Rio de Janeiro. UFRJ, PPPG, 2000 (Tese).

GADRET, Hilton. **Transito: Superfunção Urbana**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1969.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE. **Dados estatísticos do trânsito em 2006**. Natal: RN ECONÔMICO, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Demográfico Estimativo 2006*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

KOWARICK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro, Ed.Paz e Terra. 1979.

LIMA, Dália Cavalcanti de. **Nos Caminhos do lazer: A infra-estrutura urbana e o lazer norte-riograndense**. Natal, RN: Edição Independente, 2002.

MARICATO, Ermínia. **A produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial**. São Paulo. Ed. Alfa – Omega, 1982.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Manual de Identificação, análise e tratamento de pontos negros no trânsito urbano**. Brasília: Editora do DENATRAN, 1986.

_____. **O trânsito do Brasil: Uma visão Sistêmica, Depoimentos e Perspectivas**. Brasília: SETRAN, 1994.

MIRANDA, João Mauricio Fernandes. **Evolução urbana de Natal em 400 anos: 1599-1999**. Natal: Governo do estado do Rio Grande do Norte e Prefeitura do Natal, 1999.

NATAL. Secretaria Especial de meio ambiente e urbanismo. **Conheça melhor nossa cidade**. Natal-RN: Prefeitura do Natal, 2003.

OLIVEN, Ruben George. **Urbanização e mudança social no Brasil**. 2. ed., Petrópolis: VOZES, 1982.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1998.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: HUCITEC, 1988.

SAULE, Júnior Nelson. **Novas perspectivas do direito urbanístico brasileiro: ordenamento constitucional da política urbana: aplicação e eficácia do Plano Diretor**. Porto Alegre: SAFE, 1997.

SOUZA, Itamar de. **Nova história de Natal**. Diário de Natal. Natal/RN: 2001.

www.sttu.natal.rn.gov.br. Web Site da Superintendência de Transporte e Trânsito Urbano de Natal/RN. Acessado em: 02 de Dezembro de 2007.