

Izabel Maria Montenegro Diniz Macedo

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI
“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”



Universidade Fernando Pessoa
Faculdade de Ciência e Tecnologia
Mestrado em Engenharia e Gestão Ambiental
Porto, 2017



Izabel Maria Montenegro Diniz Macedo

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI
“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”

Universidade Fernando Pessoa
Faculdade de Ciência e Tecnologia
Mestrado em Engenharia e Gestão Ambiental
Porto, 2017

© 2017
Izabel Maria Montenegro Diniz Macedo
“TODOS OS DIREITOS RESERVADOS”

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc. XXI
“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”

Izabel Maria Montenegro Diniz Macedo

Professor Dr. Luis Miguel de Oliveira Branco Teixeira

Dissertação apresentada à Universidade Fernando Pessoa, como parte das exigências para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Ambiental e Desenvolvimento Sustentável, área de concentração Ciência e Tecnologia, sob a orientação do Professor Dr. Luis Miguel de Oliveira Branco Teixeira.

Porto, 2017

“O futuro de uma cidade concebe-se sempre em relação com o seu passado”

Jean Nouvel (2008)

Resumo

Este trabalho tem por objetivo contribuir para um maior conhecimento da realidade do desenvolvimento urbano da cidade de Mossoró, estudando através dos processos históricos, sociais e econômicos e as suas consequências no ciclo de vida da cidade diante dos desafios inerentes ao século XXI, que é a implementação da sustentabilidade urbana. Atualmente enfrentamos vários conflitos face aos interesses divergentes entre as empresas privadas, a administração pública e a sociedade. Precisamos reorganizar a forma de ver e compreender que a expansão urbana identificada nos estudos ora realizados, não pode ser definida como progresso, a mesma contribui de maneira direta para as dificuldades e os problemas enfrentados hoje pela cidade de Mossoró. A dispersão da cidade precisa ser encarada com preocupação e não aceita como algo positivo, pois encontramos nesse processo uma total ausência de um desenho urbano qualitativo, pois a gestão urbana na cidade de Mossoró é uma resposta que é aplicada em paliativos, os mesmos surgem a medida que os problemas se tornam praticamente insolúveis. Seja através da ausência de recursos financeiros ou técnicos, ou mesmo decorrente de interesses políticos e econômicos atuantes no território, o que de concreto acontece é que a cidade vem crescendo de maneira legalizada e totalmente deficitária urbanisticamente. Entendemos que é possível estabelecer critérios e indicadores de sustentabilidade urbana para mensurar e quantificar as áreas prioritárias e as áreas passíveis de ações mais energéticas e/ou compensadoras. A atualidade oferece uma oportunidade histórica para que a sociedade repense onde e como vive, trabalha, se diverte e compra. Espera-se, portanto, que esta pesquisa forneça subsídios ao planejamento urbano regional de Mossoró, como também para as cidades de porte e estrutura similares e que seja esse o caminho escolhido como estilo de vida em Mossoró, com base nos princípios do urbanismo sustentável e nas construções sustentáveis.

Palavras-chaves: expansão urbana, planejamento urbano sustentável, sustentabilidade e urbanismo sustentável.

Abstract

This study aims to contribute to a better understanding of the reality of the urban development of the city of Mossoró, studying through historical, social and economic processes and their consequences in the life cycle of the city in the face of the challenges inherent to the 21st century, which is the implementation of urban sustainability. We are facing various conflicts in the face of divergent interests between private companies, public administration and society. We need to reorganize the way of seeing and understanding that the urban expansion identified in the studies carried out here can not be defined as "progress", it contributes directly to the difficulties and problems faced today by the city of Mossoró. The dispersion of the city needs to be viewed with concern and not accepted as something positive, we find in this process a total absence of a qualitative urban design, since the urban management in the city of Mossoró is a response that is applied in palliatives, the same arise when problems become virtually insoluble. Whether through the absence of financial or technical resources, or even due to political and economic interests in the territory, what is concrete is that the city has been growing in a legalized and totally deficit urbanistic way. We understand that it is possible to establish urban sustainability criteria and indicators to measure and quantify the priority areas and the areas that can be more energetic and/or compensatory. Today offers a historic opportunity for society to rethink where and how it lives, works, has fun and buys. It is hoped, therefore, that this research will provide subsidies to the regional urban planning of Mossoró, as well as to cities of similar size and structure, and that this path is chosen as a way of life in Mossoró, based on the principles of sustainable urbanism and sustainable construction.

Keywords: urban expansion, sustainable urban planning, sustainability and sustainable urbanism.

Dedicatória

*“Quando se sonha sozinho é apenas um sonho.
Quando se sonha juntos é o começo da realidade.”*

Cervantes

Joel,

Desejo que nós possamos continuar a compartilhar sonhos, tornando-os realidade, pois nós sabemos que toda vitória conquistada é fruto de nossa parceria. Obrigado pela paciência e por ser um companheiro incrível ao me acompanhar na busca do conhecer a arquitetura.

Agradecimentos

Primeiramente agradeço a Deus, que nos conduz por caminhos que muitas vezes não o entendemos e nos dá força para enfrentar todos os desafios e a superar todos os obstáculos em prol do nosso objetivo;

E a Deus agradeço a família que construí com Joel. Os nossos filhos Bellinha, Lucy, Mônica, João Daniel e Aninha, que são verdadeiramente meus maiores projetos. Aos meus grandes amores, os netos Bebel, Enzo, Paulinho e Íris, e aos genros João Paulo, Adriano e Ancelis, por todos compreenderem essa minha outra grande paixão, a arquitetura;

Agradeço a Deus a minha grande família: meus pais, minhas irmãs e irmãos, cunhados e cunhadas, lindões e lindonas, que juntos, me proporcionam um porto seguro, sendo exemplos de determinação e estando sempre prontos a abraçar, acolher e defender. Obrigada a todos por permanecerem ao meu lado e que de maneira efetiva ou indiretamente, me acompanham nas descobertas da arquitetura e do urbanismo;

A todos os professores da Universidade Fernando Pessoa, que com ensinamentos, orientações e amizade, me ajudaram neste projeto. Acreditem que vocês foram e sempre serão referenciais para mim;

A Professora Ana Fonseca, Coordenadora do Mestrado em Engenharia e Gestão Ambiental, que sempre esteve presente. Obrigada por toda orientação e apoio ao longo desses anos;

Meus sinceros agradecimentos ao Prof. Dr. Luis Miguel de Oliveira Branco Teixeira, que com maestria conduziu e direcionou os estudos para que esse trabalho se tornasse possível, especialmente por me orientar e ter me corrigido sempre com sugestões;

A todos aqueles que de alguma forma estiveram e estão próximos a mim, fazendo esta vida valer cada vez mais a pena, o meu muito obrigada.

ÍNDICE GERAL

Resumo	vii
Abstract	viii
Dedicatória	ix
Agradecimentos	x
ÍNDICE GERAL	xi
Índice de Figuras	xiii
Índice de Fotos	xiv
Índice de Gráficos	xv
Índice de Mapas	xvi
Índice de Tabelas	xvii
Abreviaturas e Acrônimos	xviii
I. INTRODUÇÃO	1
I.1. Definição do Tema e Objeto de Estudo	1
I.2. Objetivos	2
I.2.1. Objetivo Geral.....	2
I.2.2. Objetivos específicos.....	2
I.3. Procedimentos metodológicos	3
I.4. Problemática e justificativa	4
II. CIDADE E PLANEJAMENTO URBANO	6
II.1. Cidades Brasileiras Contemporâneas	11
II.1.1. Histórico do crescimento urbano da cidade brasileira.....	13
II.1.2. Grandes movimentos migratórios.....	20
II.1.3. Distribuição da população brasileira em relação a zona urbana e rural..	22
II.1.4. Contextualização da cidade média.....	25

II.1.5.	A crise ecológica e o urbanismo sustentável	27
III.	CIDADE DE MOSSORÓ	34
III.1.	Localização da área de estudo	34
III.2.	Mossoró – cidade POLO	35
IV.	EXPANSÃO URBANÍSTICA DE MOSSORÓ	45
IV.1.	Histórico urbanístico de Mossoró	45
IV.2.	Expansão urbanística de Mossoró Século XX	47
IV.3.	Expansão do Município de Mossoró – Séc. XXI	55
IV.3.1.	Crescimento da anticidade	55
IV.3.2.	Alteração do solo na cidade e a Mobilidade Urbana	57
IV.4.	Análise do crescimento URBANO da cidade de Mossoró	64
IV.5.	Corredor Cultural: Preservação, Revitalização e Requalificação	71
IV.5.1.	Manifestações culturais no Corredor Cultural	73
a.	Chuva de Balas no País de Mossoró	73
b.	Auto da Liberdade	74
c.	Oratório de Santa Luzia	75
IV.6.	Estudo de Caso: Bairro Alto do Sumaré	77
IV.6.1.	Acessibilidade no Bairro Alto do Sumaré	86
V.	REFLEXÃO SOBRE O FUTURO URBANÍSTICO DE MOSSORÓ	90
VI.	CONCLUSÃO	95
	Bibliografia	103

Índice de Figuras

Figura II.1.1 - 01 – Conjunto Residencial Vila Guiomar, Santos/SP	17
Figura II.1.1 - 02 – Conjunto IABI, Bairro São Cristóvão, Belo Horizonte/MG	17
Figura II.1.4 - 03 – Rede Urbana do Brasil – REGIC 2007	26
Figura III.1 - 04 – Mapa de localização de Mossoró	34
Figura III.2 - 05 – Mapa – Fortaleza (CE) – MetrÓpole	40
Figura III.2 - 06 – Mapa – Natal (RN) – Capital regional A (2A)	40
Figura III.2 - 07 – Origem dos insumos de produção agropecuária (REGIC 2007)	41
Figura III.2 - 08 – Deslocamento de Compras (REGIC 2007)	42
Figura III.2 - 09 – Deslocamento para cursos superiores (REGIC 2007)	44
Figura IV.2 - 10 – Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, 1772	45
Figura IV.2 - 11 – Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, 1810	46
Figura IV.2 - 12 – Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, 1861-1870	47
Figura IV.6 – 13 – Vista Aérea do Bairro Alto do Sumaré, Google Maps	78
Figura IV.6 - 14 – Bairro Alto do Sumaré – Google Maps	83

Índice de Fotos

Foto IV.5.1 - 01 – Igreja de São Vicente	74
Foto IV.5.1 - 02 – Palácio da Resistência	74
Foto IV.5.1 - 03 – Estação das Artes	75
Foto IV.5.1 - 04 – Catedral de Santa Luzia	75
Foto IV.6 - 05 – Rua Beija Flor, Alto do Sumaré	81
Foto IV.6.1 - 06 – Rua Jardim Ipê (1)	87
Foto IV.6.1 - 07 – Rua Jardim Ipê (2)	87
Foto IV.6.1 - 08 – Foto panorâmica do Bosque dos Pássaros II, Alto do Sumaré	88

Índice de Gráficos

Gráfico II.1.3 – 01 - Crescimento populacional brasileiro com ênfase na relação entre URBANO x RURAL	22
Gráfico II.1.3 – 02 - População URBANO X RURAL	23
Gráfico II .1.3 – 03 - Crescimento populacional de Mossoró	23
Gráfico II.1.3 – 04 - Crescimento populacional de Mossoró, URBANO X RURAL....	24
Gráfico IV.3.2 – 05 – Uso da frota por tipo de veículos	63

Índice de Mapas

Mapa III.2 - 01 – Municípios na área de Influência de Mossoró – REGIC 2007	36
Mapa III.2 - 02 – Área de Influência de Mossoró – REGIC 2007	37
Mapa IV.4 - 03 – Área Urbana do Município de Mossoró, Ano 1985	66
Mapa IV.4 - 04 – Área Urbana do Município de Mossoró, Ano 1995	66
Mapa IV.4 - 05 – Área Urbana do Município de Mossoró, Ano 2005	67
Mapa IV.4 - 06 – Área Urbana do Município de Mossoró, Ano 2016	67
Mapa IV.4 - 07 – Sobreposição da Mancha Urbana do Município de Mossoró, Anos 1985, 1995, 2005 e 2016	68
Mapa IV.6 - 08 – Área Urbana do bairro Alto do Sumaré, Ano: 2005	79
Mapa IV.6 - 09 – Área Urbana do bairro Alto do Sumaré, Ano: 2015.....	80
Mapa V - 10 – Densidade demográfica por bairro, Mossoró/RN	90

Índice de Tabelas

Tabela IV.3.2 - 01 - Frota de Veículos – Ano 2005	59
Tabela IV.3.2 - 02 - Frota de Veículos – Ano 2010	59
Tabela IV.3.2 - 03 - Frota de Veículos – Ano 2016	60
Tabela IV.3.2 - 04 - Habitantes X Área Urbana X Transporte Público	61
Tabela IV.3.2 - 05 - Frota de Veículos – 2010 x 2017	61
Tabela IV.3.2 - 06 – Crescimento da Frota por USO	62
Tabela IV.6 - 07 – Critérios para diagnósticos	84
Tabela IV.6 - 08 – Estudo de nível de completude	85
Tabela IV.6 - 09 – Avaliação dos indicadores de completude do bairro	85
Tabela IV.6 - 10 – Resultado avaliação dos indicadores de completude	86

Abreviaturas e Acrônimos

APP - Áreas de Preservação Permanente

BNH - Banco Nacional de Habitação

CAERN - Companhia de Água e Esgoto do Rio Grande do Norte

CIAM - Congrès Internationaux d'Architecture Moderne

COHAB – Companhia de Habitação

CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas

CNUMAD - Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento

COHAB - Companhia de Habitação

DENATRAN-RN – Departamento Nacional de Trânsito do Estado do Rio Grande do Norte

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ESAM - Escola Superior de Agricultura de Mossoró

FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

IAP - Instituto de Aposentadoria e Pensão

IAPB - Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Bancários

IAPC - Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Comerciantes

IAPI - Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDEMA - Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte

IFRN - Instituto Federal do Rio Grande do Norte

INOCOOP - Instituto Nacional de Orientação às Cooperativas Habitacionais

INPASA - Indústria de Papéis S/A

IPE - Instituto de Previdência dos Servidores Estaduais do Estado do Rio Grande do Norte

MC - Ministério das Cidades

MMA - Ministério Meio Ambiente

ONU - Organização das Nações Unidas

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAR Programa de Arrendamento Residencial

PNDU - Política Nacional de Desenvolvimento Urbano

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PETROBRÁS - Petróleo Brasileiro SA

PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.

REGIC - Regiões de Influência das Cidades

RN – Rio Grande do Norte

SEMURB - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Mossoró

SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SFH - Sistema Financeiro Habitacional

SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

UERN - Universidade do Estado do Rio Grande do Norte

UFERSA – Universidade Federal Rural do Semi-Árido

I. INTRODUÇÃO

O objetivo deste texto é a obtenção do título de mestre em Engenharia e Gestão Ambiental na Universidade Fernando Pessoa, Porto/Portugal e contribuir para um maior conhecimento da realidade do desenvolvimento urbano da cidade de Mossoró, estudando os processos históricos, sociais e econômicos, assim como as suas consequências no ciclo de vida da cidade.

Através dos princípios do urbanismo é possível analisar como a mudança nos aspectos sociais, econômicos e culturais interferem no desenho urbano da cidade. Sendo assim, existe na requalificação do espaço urbano uma especialidade que aparece no sentido de se tornar sustentável e melhorar o conforto dos habitantes que residem naquele sítio, para tanto se faz necessário a participação de toda a população no processo.

Esta dissertação será desenvolvida a partir de pesquisa da história do urbanismo nas cidades, como ocorreram seus desenvolvimentos e todos os métodos e conceitos na concepção da ampliação do território habitado. Dessa forma, será possível avaliar as consequências deste aumento e de como as políticas públicas atuaram dentro desta expansão; organizar apontamentos analisando como este crescimento se refletiu no desenho urbano da cidade; e identificar áreas urbanas críticas de degradação urbana na cidade de Mossoró, podendo assim, compreender e interpretar os pontos abordados para preservar o seu patrimônio histórico arquitetônico e o crescimento dentro dos parâmetros de sustentabilidade.

I.1. Definição do Tema e Objeto de Estudo

A escolha do tema da presente dissertação justifica-se pela necessidade de interromper o processo de degradação urbana da cidade de Mossoró, através de estudos para aprender com o passado, compreender o presente e antecipar o futuro. Segundo Maricato (2000), as características do Brasil urbano impõem tarefas desafiadoras aos arquitetos e planejadores urbanos, exigindo que o desenvolvimento de respostas deve

partir do conhecimento da realidade empírica para evitar a formulação das "ideias fora do lugar" tão características do planejamento urbano no Brasil, na sua maioria causados devido as dificuldades de qualificação dos urbanistas brasileiros. Para tanto, será necessário amplo estudo dos conceitos e princípios do urbanismo sustentável para melhor compreensão dos processos urbanos contemporâneos e a posterior identificação de suas características intrínsecas nos processos de urbanização brasileira, para que no final, seja possível propor ações de planejamento urbano e regional, de forma integrada para o futuro da cidade de Mossoró.

I.2. Objetivos

I.2.1. Objetivo Geral

Com a elaboração desta dissertação pretende-se refletir sobre a expansão urbana da cidade de Mossoró, levando em consideração as transformações econômicas, sociais e tecnológicas ocorridas nos últimos anos e de como as mesmas interferem nos espaços urbanos, tendo como foco a análise de sua dispersão, a densidade e o uso e ocupação do solo.

I.2.2. Objetivos específicos

- Revisar as abordagens e os conceitos no campo de sustentabilidade urbana, e sua aplicação nos estudos urbanos;
- Buscar a conexão entre as áreas de urbanismo, arquitetura e o planejamento urbano e regional, dentro de ligações com o urbanismo sustentável, onde possa melhor compreender as diversas escalas urbanas e seus sistemas integrantes;
- Pesquisar as ferramentas que podem ser aplicadas na cidade dentro de uma gestão urbana voltada para a cidade sustentável;
- Analisar através de como a mudança na economia da cidade nos últimos anos interferiram no desenho urbano da cidade;

- Avaliar as consequências do crescimento urbano de Mossoró e de como as políticas públicas atuaram dentro desta expansão;
- Elaborar um diagnóstico de como este crescimento se refletiu no desenho urbano da cidade, por meio de mapeamentos a partir de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Mossoró - SEMURB;
- Identificar áreas urbanas críticas de degradação urbana na cidade de Mossoró;
- Compreender e interpretar os pontos abordados para preservação do meio ambiente e o patrimônio histórico arquitetônico e ambiental;
- Apresentar à sociedade as discussões e os conceitos sobre sustentabilidade urbana e sua aplicação teórica no futuro da cidade de Mossoró;
- Apontar problemas relevantes, e dentro da conjuntura propor possíveis soluções.

I.3. Procedimentos metodológicos

Buscar nos conceitos do urbanismo contemporâneo as propostas para adequações das cidades é um tema bastante concorrido nas produções científicas, que ocorrem especialmente na área da arquitetura, urbanismo e planejamento. O tema sustentabilidade urbana é atual, requer conhecimento que envolve vários conceitos de outras áreas das ciências, englobando economia, saúde, meio-ambiente, história, cultura, política, gestão e tecnologia.

O conhecimento dos conceitos e da pesquisa procuram, a partir desses preceitos, identificar a expansão urbana na cidade de Mossoró, por meio do estudo de sua configuração urbana e regional, da sua ocupação e densidade, bem como as consequências e desmembramentos diagnosticados. Através da apresentação de mapas, gráficos, tabelas, estatística, etc., utilizando dados obtidos do IBGE, serão ilustrados e interpretados os passos da evolução urbana da cidade. Finalmente, aplicados os conceitos, serão analisados os resultados dentro da teoria do urbanismo sustentável, o que inevitavelmente leva a identificar uma expansão urbana e nos coloca diante de um quadro urbano crítico e insustentável.

Decorrente dos vários fatores atuantes sobre a cidade, optou-se por estudar a cidade e o espaço urbano, em três níveis de escala – macro, meso e micro – os quais foram sendo explanados no estudo de caso específico sobre a cidade de Mossoró, através do processo de dispersão da mancha urbana entre 1985 e 2016, bem como a análise do bairro Sumaré, surgido na década de 80.

I.4. Problemática e justificativa

A cidade de Mossoró-RN, segundo dados do IBGE (2017), já ultrapassou os 290 mil habitantes, e o crescimento urbano tem ritmo acelerado, impulsionado pelo crescente número de estudantes universitários, indústrias do cimento, associados a inúmeras empresas ligadas ao petróleo. Neste contexto, faz-se necessário compreender como ocorreu este crescimento e de como o mesmo tem interferido no novo desenho urbano da cidade. Como acontece em várias cidades do mundo, a cidade de Mossoró tem atualmente em seu espaço urbano áreas onde verifica-se a desertificação residencial, o patrimônio arquitetônico sendo demolido e o crescente nível de violência nesses locais. Características estas que permitem definir a cidade (ou parte) como estando num processo de degradação urbana, provocado por mudanças de uso e ocupação do solo no seu perímetro urbano e por um crescimento desordenado nos subúrbios.

Portanto, esta dissertação busca, através dos conceitos do urbanismo sustentável, propostas que possam ser adequadas a realidade da cidade de Mossoró, levando em consideração as transformações ocorridas nos últimos anos, sejam elas: espaciais, econômicas, sociais ou mesmo tecnológicas, e de como as mesmas interferiram nos espaços urbanos. Observa-se que, muitas vezes, o desenho urbano torna-se ultrapassado e é nesse momento que se constata alguns problemas que ocorreram em muitas cidades no final do século XX, com os quais se faz necessário aprender a conviver, eliminar ou reintegrar (Faria, s/d). Acredita-se que a qualidade urbana da cidade está diretamente interligada a qualidade de vida de seus habitantes, e que, através deste estudo será possível fazer uma análise de quais as consequências deste crescimento e de como as políticas públicas atuaram dentro desta expansão. Portanto, será possível elaborar um diagnóstico sobre como este crescimento se refletiu no desenho urbano da cidade.

Entender a forma urbana da cidade é fundamental para compreender e interpretar os pontos abordados para preservar o seu patrimônio histórico arquitetônico, assim, evita-se as áreas centrais degradadas e faz-se possível atuar na prevenção das mesmas.

Ao abordarmos a definição de cidade e as origens do planejamento urbano, poderemos construir uma forma de pensar a cidade de hoje, suas necessidades e seus desafios. A cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro se constrói nas tramas do presente, o que nos deixa impossibilitados de pensar a cidade separada da sociedade e do mundo histórico analisado.

Historicamente, as cidades cresceram e prosperaram em locais privilegiados onde a geografia, o clima e outros atributos naturais eram mais favoráveis, e durante séculos as cidades evoluíram sem que fosse associado ao seu crescimento nenhum controle relação ao meio ambiente.

Atualmente, temos como certo que as cidades somente poderão continuar a prosperar resguardando os recursos naturais, que são os pilares centrais de suas economias e da sua qualidade de vida. Em 1992, a Conferência Rio-92 produziu um documento conhecido como Agenda 21, onde tornava inseparável pensar em desenvolvimento econômico sem que o mesmo estivesse atrelado a preservação do meio ambiente. Surge então o conceito de cidade sustentável, um lugar onde as conquistas no campo do desenvolvimento social, econômico e ambiental deveriam se estabelecer. Mas, para uma dúvida no ar: de que forma será possível adaptar as cidades aos desafios do Rio-92?

O trabalho culmina dando uma contribuição para o aprofundamento dos conhecimentos urbanísticos sobre a cidade de Mossoró, levando em consideração as transformações econômicas, sociais e tecnológicas ocorridas nos últimos anos e de como as mesmas interferem nos espaços urbanos.

II. CIDADE E PLANEJAMENTO URBANO

Inicia-se o trabalho abordando a definição de cidade e as origens do planejamento urbano, de modo a construir uma forma de pensar a cidade de hoje, suas necessidades e seus desafios. Ora, sabemos que a cidade de hoje, reflete as ações do passado, enquanto o amanhã é definido no hoje, o que nos leva a pensar a cidade através de sua história e de sua sociedade. Durante séculos as cidades foram surgindo onde as condições naturais eram mais favoráveis, geralmente observava-se apenas a geografia e o clima, e, o seu crescimento nunca esteve atrelado ao meio ambiente, não existia nenhum planejamento quanto ao controle do uso dos recursos naturais. Na atualidade, sabemos que somente poderemos atestar desenvolvimento, quando equiparamos o econômico, social e ambiental, de forma a não comprometer o futuro das gerações futuras.

Várias foram as tentativas de definir um conceito de cidade, e durante décadas foram surgindo, com a evolução, definições que foram reescrevendo o significado de cidade. De acordo com Vasconcelos (2015), foi no livro *A Ideologia Alemã* (1846), escrito por Karl Marx e Friedrich Engels, que surge a definição de cidade como sendo a relação entre quatro fatores: população, produção do capital, prazeres e necessidades. Já do ponto de vista de Lefebvre (1991), a definição de cidade está associada aos conceitos de estrutura, função e forma. Ainda segundo Lefebvre (1991, p. 52), o autor também expõe seu pensamento sobre a cidade dentro de suas especificidades, dizendo:

(...) se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais que uma reprodução de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas. As condições, que simultaneamente permitem e limitam as possibilidades, não são suficientes para explicar aquilo que nasce delas, nelas, através delas. (...).”

Portanto, não existe uma definição universal de cidade, embora alguns escritores (Carlos, 2007, p. 19-23; Rolnik, 1995, p. 12), compartilhem da mesma opinião ao afirmar que estamos em uma cidade quando identificamos um núcleo populacional, dentro de um espaço amplo onde existem relações sociais, culturais e econômicas acontecendo. Nesse ponto de vista, observamos que a cidade é estudada apenas como um

mapa, uma prancha aberta, sendo assim, é ignorado a prática sócioespacial que lhe dar forma.

No cotejo entre as expressões, *cidade* e *urbano*, verifica-se que existe um consenso de que deve ser observado tanto o aspecto demográfico quanto a densidade populacional. Considerando o primeiro, recorre-se as noções de dimensão, tamanho, densidade etc. Já com relação ao segundo, ou seja, a densidade populacional, sendo este o critério internacionalmente mais utilizado, considera-se a população absoluta. O que nos leva a um terceiro aspecto muito importante, que é a necessidade de observarmos também a densidade demográfica que consiste na relação de habitantes por km² (quilômetro quadrado).

Por outro lado, e não menos importante, precisamos observar a cidade diante de sua função social, bem como as atividades nela desenvolvidas. Se fez necessário que os urbanistas contemporâneos, estudassem as relações que se apresentam essencialmente no espaço urbano, seja o comércio, os serviços disponíveis, o comportamento social, sem deixar de lado as vivências culturais locais, uma vez que não são apenas as atividades econômicas que fazem do lugar um espaço urbano. Assim, progressivamente, aquilo que passou a distinguir um aglomerado urbano de um rural foi se tornando multifuncional.

Do ponto de vista funcional, a cidade implica um lugar urbano, onde ocorre o desempenho de um conjunto de atividades independentes da exploração direta do solo e que origina uma crescente especialização profissional. É explícito que o estudo do urbanismo precisa ampliar as perspectivas do conhecimento para tentarmos entender a cidade, como ela se desenvolveu, qual a produção social do espaço da cidade, como o seu desenvolvimento interfere no meio ambiente e como esse desenvolvimento compromete o seu futuro. A cidade precisa ser estudada dentro de dois parâmetros, o teórico e o operacional.

Da história, aprendemos que o surgimento das cidades aconteceu há milhares de anos, quando o homem descobriu a agricultura e deixou de ser caçador-recoletor. A agricultura permitiu que o Homem tivesse abundância em comida, o que contribuiu para a sedentariedade e, assim, se deu a ocupação do território e o nascimento das primeiras

idades. Nelas, o ser humano encontrou uma forma de incorporar sinergias usufruindo dos benefícios das economias de escala, posteriormente, a civilização grega e romana, ergueram grandes cidades, e criaram alguns conceitos básicos do urbanismo atual.

Entretanto, mesmo que possamos identificar pelo desenho urbano histórico das cidades antigas a que período se refere o surgimento das cidades, segundo Choay (2003), as raízes do planejamento urbano remontam ao trabalho dos primeiros urbanistas, que se insurgiram contra as consequências advindas da intensa urbanização causada pela Revolução Industrial. Essas cidades acabaram sendo tomadas pelas edificações, gerando um ambiente urbano insalubre, sem condições mínimas de infraestrutura que pudessem dar conta da densidade instalada. Assim, as ruas eram estreitas e malcheirosas e o esgoto ficava a céu aberto.

Esse período é chamado por alguns autores de liberal, uma vez que, na época, não existiam regulações que orientassem a ocupação urbana, deixando para o mercado essa tarefa. Entretanto, como ficou claro, o mercado não era capaz de prover qualidade urbana, uma vez que seu objetivo principal era e é a obtenção de lucro. Sendo assim, espaços abertos, por exemplo, que não traziam lucros imediatos, foram negligenciados.

Os urbanistas que procuraram dar uma alternativa à cidade liberal possuíam concepções muito particulares sobre as cidades e se propunham a “desenhá-la” exatamente da forma como deveriam ser. São dessa época os trabalhos de Le Corbusier (Cidade Radiante), Frank Lloyd Wright (Broadacre City), Ebenezer Howard (Cidade Jardim) e Tony Garnier (Cidade Industrial) (Choay, 2003).

Havia, portanto, a concepção de plano como um design físico, um projeto de cidade a ser alcançado dentro de um certo período de tempo, muito dentro da concepção de projeto arquitetônico. A cidade não era vista como um organismo em evolução, e sim como um objeto, cuja concepção deveria ser realizada pelo arquiteto, a priori. Os instrumentos de intervenção sobre a cidade não levavam em consideração a evolução do sistema urbano, apenas seu estado final desejado.

As teorias sobre o planejamento urbano na década de 30, estavam usualmente preocupadas com projetos ou planos visionários que mostravam como a cidade ideal deveria ser espacialmente organizada. Os debates ocorridos no 2.º e 3.º Congrès Internationaux d'Architecture Moderne – CIAM, estabeleciam relações entre habitação, cidade e sociedade, na habitação para o nível mínimo de vida e nas tipologias habitacionais (edifícios baixos, médios ou altos), eram referências dentro das concepções que eram defendidas (Bonduki, 1998, p. 146). Curiosamente, apesar de se dizer ciência, o urbanismo dessa época baseava-se muito mais em intuição e impressões do que propriamente em teorias construídas e testadas empiricamente. O resultado foram consequências não previstas e, além disso, indesejadas.

Além disso, se faz necessário compreender o significado de urbanização, que é um processo de afastamento das características rurais de um lugar ou região para características urbanas. Geralmente, está associado ao desenvolvimento da civilização e da tecnologia. Demograficamente, o termo significa a redistribuição das populações das zonas rurais para assentamentos urbanos, mas também pode designar a ação de dotar uma área com infraestrutura e equipamentos urbanos, como água, esgoto, gás, eletricidade e serviços urbanos como transporte, educação, saúde e etc.

A urbanização é estudada por várias ciências como: a sociologia, a geografia e a antropologia. Já as disciplinas que procuram entender, regular, desenhar e planejar os processos de urbanização são: o urbanismo, o planejamento urbano, o planejamento da paisagem, o desenho urbano, a geografia, entre outras.

O conceito de urbanização existe em todos os países e ganhou força sobretudo depois da I Guerra Mundial graças à industrialização. Só depois da primeira metade do século XX é que o Brasil passou a ser considerado um país urbano. Mas, infelizmente, a urbanização ocorreu de uma forma rápida e desorganizada. Essa industrialização trouxe muitos progressos de nível técnico, como introdução do sistema hidráulico, de iluminação e saneamento básico. Surgiram também planos para construir logradouros públicos com zonas verdes.

Num contexto mundial, a urbanização acontecia dentro de um planejamento urbano que visava promover o maior proveito social e uma maior comodidade dos habitantes através de planejamento que almejava fazer com que as zonas habitacionais fossem dotadas de espaços verdes, de centros culturais, esportivos etc. E é dentro do planejamento urbano que se encontram os mecanismos necessários para o crescimento e desenvolvimento de uma porção territorial, condicionando a ocupação do solo e regulamentando a capacidade de construir.

A industrialização do século XIX provocou um rápido crescimento das cidades, com o resultado de grandes aglomerações de habitações em péssimas condições, problemas de abastecimento, zonas insalubres e dificuldade de trânsito. O aumento do tráfego e a instalação de indústrias provocam uma contaminação crescente do espaço urbano.

O processo de urbanização descontrolado trouxe graves problemas para o meio ambiente e para as espécies da fauna e flora que nele habitam. Por exemplo, a retirada de vegetações, desvios de rios, construções de barragens e hidroelétricas para abastecer com energia as cidades e outras ações do homem urbanizado contribuíram para o desequilíbrio dos ecossistemas.

É exatamente nas últimas décadas do século XX, diante desse processo de crescimento das cidades com falhas no planejamento urbano, que nos deparamos com sérios problemas ambientais. Sendo esse mais um parâmetro inserido para o arquiteto urbanista, a cidade não pode mais ser avaliada apenas sobre o ponto de vista de território e sociedade, é urgente a implementação de projetos que minimizem os impactos das últimas décadas. Nossas cidades precisam ser avaliadas e compreendidas, dentro das perspectivas: social, econômica e ambiental. Se faz necessário aprender com o passado, compreender o presente, assim poderemos planejar nosso futuro, um futuro onde as decisões e seu crescimento estejam atrelados ao desenvolvimento urbano sustentável.

A realidade urbana nos coloca diante de problemas cada vez mais complexos. Não podemos ignorar que o conhecimento acumulado sobre cidade, que ocorre em um ambiente multidisciplinar e nos apresenta a cidade como obra da civilização e como lugar

de possibilidades sempre ampliadas para a realização da vida humana (Carlos, 2007, p.20). Assim é que estudaremos Mossoró. Uma cidade que se destaca em sua região e em seu estado na condição de cidade média, que assume um importante papel em sua rede urbana, onde centraliza inúmeras funções, onde é imprescindível encontrarmos caminhos apropriados dentro de um contexto socioambiental, principalmente dentro dos princípios de urbanismo sustentável.

II.1. Cidades Brasileiras Contemporâneas

Os apontamentos aqui elencados visam analisar os resultados dos estudos elaborados a partir dos dados do IBGE, onde a ênfase será na cidade contemporânea brasileira a partir da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU ou II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, e da criação do Ministério das Cidades - MC, no dia 01 de janeiro de 2003. Sua concepção é considerada como uma resposta a antigas reivindicações dos movimentos sociais de luta pela reforma urbana, sendo sua competência a de tratar da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e transporte.

Portanto, a tarefa de transformar a realidade de nossas cidades é resultante dessa herança que legitimou o desejo da sociedade brasileira quando se mobilizou na intenção de transformar as urbes brasileiras em ambientes saudáveis e produtivos, no desejo de assegurar o direito à cidade, garantindo que cada moradia receba água tratada, coleta de esgoto, lixo e que cada habitação tenha em seus arredores escolas, comércio, praças e acesso ao transporte público. Isso tudo é muito maior do que a capacidade que tem isoladamente cada uma das esferas de governo. Maior, inclusive, do que a capacidade que possuem, em conjunto, os governos federal, estadual e municipal.

Diz Ermínia Maricato (Maricato et al. 2007):

"A proposta do Ministério das Cidades ocupou um vazio institucional que retirava o governo federal da discussão sobre a política urbana e o destino das cidades. Além da ausência da abordagem mais geral, havia a ausência de marcos institucionais ou regulatórios claros para as políticas setoriais urbanas, caso das áreas de saneamento, habitação e transporte. O Ministério das Cidades teve sua estrutura baseada nos três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas e que estão relacionados

“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”

ao território: a moradia, o saneamento ambiental (água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos) e as questões do transporte da população urbana - mobilidade e trânsito.

[...]

Trata-se de construir uma nova "cultura" para ocupar um vazio de propostas práticas abrangentes, dar espaço para a emergência dos conflitos, propiciar debates democráticos para tratar deles, constituir pactos em torno de conceitos, programas e linhas de ações. Buscou-se edificar um espaço público participativo que pudesse resistir à cultura de privatização da esfera pública bem como ao avanço das imposições anti-sociais da globalização.

[...]

Enfim, há muito por fazer, mas os primeiros passos na retomada do papel do Estado na construção de uma política urbana para as cidades foram dados. O PAC prevê aplicação de 106,3 bilhões de reais em habitação e 40 bilhões de reais em saneamento até 2010. O impacto dessas medidas sobre nossas cidades é de longa maturação e sua intensidade depende de determinações macroeconômicas além da cooperação federativa que supere interesses privados ou partidários."

É de fácil compreensão que as cidades são diferentes. Observamos estas diferenças em muitos aspectos, designadamente em relação ao número de habitantes, ao comércio, ao edificado e também na quantidade de serviços existentes. No Brasil, o IBGE disponibiliza em seu site, todos os dados obtidos de seus estudos sobre a rede urbana brasileira. Os primeiros dados compilados datam de 1966, num estudo que foi intitulado como Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, realizado em pesquisa de campo, tendo como objetivo entender as relações entre as cidades brasileiras com base na análise dos fluxos de bens e serviços. Para que fosse possível checagens intertemporais, outros estudos de campo foram realizados, em 1978 e 1993. Com este banco de dados foram elaborados os estudos das Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2007) que, aliados à versão pioneira, trouxeram importantes contribuições para a compreensão das diferentes formas de organização espacial da sociedade ao longo do tempo.

Nos estudos acima citados detectam-se expressivos significados que definem a hierarquia centros urbanos bem como a delimitação de regiões e sua influência conforme consta no REGIC 2007, considerando os aspectos de gestão federal e empresarial, bem como a dotação de equipamentos e serviços, demonstrando de forma inequívoca os pontos do território de onde são emitidas as decisões e o exercício do comando de uma rede de cidades. Desnecessário enfatizar que nesses estudos foram utilizados dados de pesquisas e levantamentos efetuados pelo IBGE, além da utilização

de registros oficiais e particulares, cujo banco de dados fora acessado e catalogado a exaustão.

Observa-se que a estratificação urbana consiste em um escalonamento que está vinculada a um ordenamento básico que obedece a seguinte forma: as pequenas cidades (que são milhares) são subordinadas e dependem das cidades médias que existem em número menor que as pequenas cidades, estas, as cidades médias, que se subordinam às cidades grandes. Grandes cidades ou metrópoles são poucas no Brasil. Essa teoria está relacionada com o ranking de cidades e abrange desde a menor até a maior, ou seja, aquela com mais serviços e bens considerados, incluído a densidade demográfica.

II.1.1. Histórico do crescimento urbano da cidade brasileira

A urbanização do Brasil aconteceu de forma desordenada, o que acarretou profundas mudanças na organização socioespacial do país, e alguns fatos foram relevantes para o crescimento. A construção de estradas interligando as regiões do Brasil contribuiu para o surgimento e crescimento de muitas cidades. Entretanto o crescimento desordenado do meio urbano provocou diversos problemas ambientais e estruturais. Por exemplo, a formação de favelas, nas quais a população de baixa renda se fixava em razão da baixa valorização dos terrenos, somado a quantidade de pessoas que chegavam a cidade a procura de emprego e que, devido à baixa escolaridade, terminavam desempregados, aumentando os índices de pobreza e de violência nos centros urbanos.

Com o crescimento da cidade, vários problemas surgem e afetam diretamente a população, sendo a deterioração das condições de vida na cidade o que mais preocupa nesse crescimento desordenado e sem planejamento eficaz, e que é provocada pelo afluxo de trabalhadores mal remunerados ou desempregados e pelo crescimento de moradias populares sem a necessária infraestrutura tais como: ausência de escola, hospitais, supermercados, praças, transporte público deficitário e, em algumas situações, até mesmo inexistente. Constatamos também, que essa expansão descontrolada traz a reboque a necessidade urgente da intervenção do poder público como forma de, se não resolver, pelo menos minimizar o caos estabelecido.

Nos estudos realizados por Bondoki (1998, p.28 e 29) na cidade de São Paulo, são descritos os problemas enfrentados pela cidade brasileira no final do século XIX, momento esse em que os profissionais que assumiam a administração do solo urbano eram os médicos, os higienistas e os engenheiros. Foi também neste momento que ocorreu a necessidade de pressionar os órgãos governamentais pela regulamentação do solo urbano e o controle sanitário. Em resposta, o poder público reagiu e passou a implementar um controle sanitário mais eficaz. As intervenções tinham caráter inteiramente sanitaristas, e essas medidas foram marcadas por uma concepção que identificava na cidade e nas moradias as causas das doenças, onde as quais seriam extirpadas por meio da regulamentação do espaço urbano e do comportamento de seus moradores, a partir da fiscalização nas habitações, com base na criação de normas específicas à legislação e códigos de posturas, e obras de urbanização das áreas e implementação de rede de águas e esgotos.

Foi nesse período, diante de uma cidade que se configurava congestionada e com crescimento desordenado, que foi difundido o modelo da cidade-jardim de Howard. Embora a ideia na concepção original apresentasse um projeto de urbanização, com acesso a propriedade e modo de vida, financeiramente se tornava um empreendimento para setores da classe média e alta, quando o objetivo principal era buscar soluções para a baixa renda. Mesmo assim, foi vendida para os trabalhadores a ideia “da casinha na zona rural”, ocasião onde surgiram vários loteamentos clandestinos, sem nenhum planejamento ou projeto urbanístico, onde a ligação viária entre a cidade e o loteamento era muito precária, surgindo um grande problema dentro dessa solução: como seria o acesso desses moradores ao trabalho, a escola, a cidade.

Historicamente, o modelo da cidade jardim descrita por Howard contribuiu para a expansão horizontal, criando dificuldades principalmente para as classes sociais mais baixas, centralizando o comércio, e favorecendo por outro lado as classes médias e altas, à medida que retirava os habitantes de baixa renda do centro da cidade. A cidade central seria destinada ao comércio e as classes mais favorecidas. Segundo Gondoki (1998), pode-se afirmar que

(...) a cidade de crescimento ilimitado é um mal que se perpetua até os dias atuais, que, mesmo equacionando o acesso a casa própria não é contabilizado o custo da urbanização, transportes e infraestrutura que a ocupação acelerada da periferia acaba gerando para a cidade, ou seja, o barateamento da moradia custou caro, sendo um problema hora e ainda sem solução num futuro próximo.”

Durante o período de 1937 até 1964, Bondoki (1998, p.127) afirma que, do ponto de vista qualitativo, a produção de conjuntos habitacionais pelos IAP's merece destaque, tanto pelo nível dos projetos, como pelo impacto que tiveram, definindo novas topologias de ocupação de espaço e introduzindo tendências urbanísticas inovadoras. O que sabemos hoje é que foi nesse período que a arquitetura brasileira começou a articular com o modelo de desenvolvimento nacional em implantação, onde os grandes empreendimentos, conjuntos habitacionais e os equipamentos sociais deveriam ser compreendidos como organismo urbano.

Constata-se que, historicamente, há uma nítida influência da arquitetura moderna no Brasil. Inicialmente a influência acontece nas origens da habitação social; após a divulgação da Carta de Atenas e com as participações dos arquitetos brasileiros em congressos internacionais de arquitetura, surge como uma nova cultura de morar. Os projetos passaram a integrar programas que incluíam uma gama variada de equipamentos coletivos, difundindo-se os ideais apresentada no I Congresso de Habitação, realizado em São Paulo, no ano 1931. Os conceitos modernistas apresentados em São Paulo já haviam sido apresentados no 2.º CIAM em Frankfurt, onde os debates eram centrados, respectivamente, na habitação para o nível mínimo de vida e nas tipologias habitacionais (edifícios baixos, médios ou altos). Os arquitetos passaram então a dividir igual importância a dois pontos da moradia: reduzir os valores na construção das moradias e dos equipamentos comunitários, além do planejamento do mobiliário da casa.

Mas, foi com Le Corbusier, principalmente com as propostas aplicadas nas “unités d’ habitation”, com teto-jardins, pilotins e ruas internas, que moradia passa a estar intimamente vinculada à implantação de equipamentos comunitários. Portanto, modifica-se a relação entre o público e o privado, rompendo-se as fronteiras que os separavam e criando-se a noção de que não se habita apenas a casa, e sim, o conjunto de equipamentos e serviços coletivos, tornando a Arquitetura e o Urbanismo, indissociáveis.

Estudando o processo de crescimento da cidade, do ponto de vista histórico e teórico, podemos identificar o modo como ocorreu a expansão urbana e compreender os problemas atuais. É através do caminho iniciado no centro da cidade histórica em direção a periferia que vamos encontrando a verdadeira história do crescimento urbano da cidade, vemos como aconteceu o uso e ocupação do solo, as mudanças no uso do solo e como a cidade se desenvolveu. Portanto, se faz necessário esse entendimento para planejar o futuro. Já registramos décadas do crescimento urbano brasileiro e, até agora, o que se vê de concreto é o costume de limpeza como planejamento urbano, onde limpeza significa embelezamento da cidade com a retirada dos pobres.

O crescimento da cidade está diretamente ligado à sua população. Dessa forma, quanto maior o número de habitantes, maior será a necessidade de moradia. E como as moradias dentro de programas habitacionais estavam diretamente ligadas ao baixo poder aquisitivo, essa oferta acontece sempre em locais de difícil acesso e onde a falta de estrutura da malha urbana é evidente. É quando a referência à cidade-jardim se torna, à partir dos anos 20, um verdadeiro mito no Brasil, sendo sempre emprestada para legitimar uma gama variada de propostas habitacionais que, de alguma maneira, se contrapusesse aos conjuntos de alta densidade e traçado cartesiano, embora, segundo Bondoki (1998), na historiografia do urbanismo brasileiro, seja ignorado as iniciativas e a produção realizada pelos IAPs, que apenas identifica os empreendimentos de elite, sobretudo os bairros-jardins de São Paulo, com sendo da corrente urbanística de Howard e Unwin.

A influência da arquitetura alemã do período entre guerras é nítida na produção habitacional dos IAPs, tanto do ponto de vista programático como projetual. Mies Van Der Rohe, Walter Gropius, Ernst May, Bruno Taut e Le Corbusier, eram os nomes mais citados. Como podemos registrar com a fotografia abaixo, do Conjunto Residencial Vila Guiomar, em Santo André/SP, o conjunto é um retrato do crescimento da industrialização no Grande ABC e também do Brasil. Construído na década de 40, começou em 1942 com as casas do Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários - IAPI, em plena era Vargas, e mudou o cenário arquitetônico do município. A construção revelava que as soluções propostas para o modelo do conjunto residencial demonstravam forte influência de Le Corbusier, como verificamos nas figuras II.1.1 – 01 e a Figura II.1.1

– 02, que são fotos do Conjunto Residencial Vila Guiomar, Santos/SP e do Conjunto IABI, Bairro São Cristóvão, Belo Horizonte/MG, edificação que se configurava em prédios de três andares e construídos no estilo caixote, em blocos, sobre pilotis e dispostos em uma área com amplos espaços vazios, davam um ar de modernidade no bairro que ainda abrigava plantações de café, criadouros de animais e muitas casas que dependiam de poços no quintal para garantir o abastecimento de água. Um exemplo de segregação em relação ao tecido urbano existente.



Figura II.1-1 – 01: Conjunto Residencial Vila Guiomar, Santos/SP
FONTE: <https://santoandrememoria.wordpress.com/category/habitacao/>

Outro exemplo é o Conjunto IAPI, no Bairro São Cristóvão, Belo Horizonte/MG, que iniciou sua construção em 1944 e foi inaugurado em 1948, com nove prédios. Esse é outro exemplo onde identificamos a forte influência de Le Corbusier.



Figura II.1-1 - 02: Conjunto IABI, Bairro São Cristóvão, Belo Horizonte/MG.
Fonte: <http://gazelagoinha.wdfiles.com/local--files/comunidade/iapi.jpg>

Os cenários das cidades brasileiras na década de 40 a 50 são contraditório. Enquanto os trabalhadores sofrem com a falta de moradia, os centros das grandes cidades brasileiras tiveram grandes transformações, que se caracterizavam pela ampliação das áreas centrais, aberturas de avenidas e, conseqüentemente, renovação urbana e dos edifícios.

O surgimento das favelas durante a crise dos anos 40 é fundamental para compreender as profundas alterações no modo de morar de uma época urbano-industrial. Verdadeiras cidades clandestinas surgem em territórios normalmente não propícios à urbanização e acontece uma crescente ocupação de áreas sob proteção ambiental: morros, fundos de vale, margens de represas, florestas e matas virgens nas periferias urbanas. Inicialmente, as mesmas acontecem com ocupações organizadas ou espontâneas de terrenos ociosos, promovidas por trabalhadores que preferiam (e precisavam) morar próximo ao trabalho e não tinham condições de iniciar a construção de sua casa, que na grande maioria das ocasiões ocorriam fora da malha urbana, mais precisamente, dentro da zona rural. O auto empreendimento da casa própria em loteamentos tornou-se, além de um expediente de sobrevivência, parte de um estilo de vida que identificamos nas cidades brasileiras, incorporado como padrão cultural e cotidiano aceito e desejado pelos trabalhadores de baixa renda e média baixa renda (Bondoki, 1998).

Os espaços não edificados entre os novos loteamentos e a área já urbanizada eram objetos de especulação imobiliária, porquanto nos espaços edificados há custas de terceiros valorizavam os lotes remanescentes, pois a ocupação levava inevitavelmente a uma melhoria de infraestrutura, pois valorizavam os lotes ainda não vendidos, garantindo altos lucros no futuro.

Há de se registrar que a criação do Banco Nacional de Habitação - BNH, no ano de 1964, passou a existir em um período de turbulência sendo alvo de críticas especialmente por estar inserido em um período onde prevalecia uma ditadura militar. Soma-se à imagem do BNH não só os erros cometidos pela instituição, mas todas as conseqüências de um regime militarista. Surge, portanto, a necessidade de um estudo voltado ao conhecimento mais profundo sobre as ações implementadas e quais os méritos

das acusações de que o órgão foi alvo. O BNH se consolidou pela produção de unidades habitacionais em larga escala. Essa foi uma estratégia usada pelo governo militar para aproximar-se e manter o apoio das massas populares. Registra-se que o momento se caracteriza pela intervenção do estado e que o processo decisório era centralizado na burocracia pública federal, dotada de expedientes políticos suficientes para legislar, alocar recursos e definir planos e programas.

No que se refere à arquitetura, os modelos habitacionais adotados pelo BNH deixaram muito a desejar, aja vista que se espelhando nos princípios da arquitetura moderna, onde se preconizava a junção de economia, técnica e estética, mas que agregava valores sociais, apenas alguns princípios foram parcialmente implementados, o que culminou em baixa a qualidade, principalmente dentro da infraestrutura urbana, resultando em uma antipatia e depreciação quanto ao estilo modernista. O que mais se refletiu na produção foi a reprodução de projetos de péssima qualidade, repetitivos, monótonos, onde a principal preocupação era a redução dos custos, o racionalismo arquitetônico era totalmente desprovido de conteúdo, o que agregado a não estarem inseridos no contexto urbano, ainda eram isentos de um projeto social, o que explica a má fama que o urbanismo moderno adquiriu no Brasil justamente pelo fato dos pressupostos do urbanismo moderno terem sido introduzidos equivocadamente (Bondoki, 1998, p. 134-135).

Durante o período que compreende os anos 90, até a primeira década do século XXI, é visível a mudança no gabarito da cidade com o processo da verticalização, o que ocorreu na cidade como um todo, independentemente da realidade econômica vivida em cada bairro, sejam as áreas ocupadas pela população de baixa renda ou áreas de renda alta. É importante ressaltar que na produção na década de 80, um modelo muito repetido foram os blocos de três a quatro andares, na grande maioria construídos pela Companhia de Habitação - COHAB. Nunca é demais frisar que esses eram projetados levando em conta os preceitos urbanísticos da escola moderna, mas, sem a implementação dos equipamentos necessários (Del Rio, 2013, p. 71, 72).

Após a década de 60, quando o Brasil passava por um processo de grande expansão urbana, iniciou-se um trabalho dentro do poder legislativo para regularização

do espaço urbano através de leis e normas que visavam implementar medidas de regularização quanto a recuos, cotas, gabaritos, taxas de ocupação e de arborização, com coeficientes de aproveitamento que, embora houvesse diferenças de índices e variações entre cidades, traziam à tona as discussões outrora ocorridas nas décadas de 30 até 50 relativas aos princípios urbanísticos modernistas adotados (Del Rio, 2013. p. 72).

Concomitantemente, compartilhava-se outras preocupações a nível internacional, onde buscava-se uma homogeneização no campo do desenho urbano passando a experimentar alterações conceituais expressivas, visando acelerar a melhoria da qualidade de vida urbana. Ou seja, o planejamento não mais se destina a projetos de cidades completas (como na época que foi construída Brasília), mas sim, para o desenho de uma estrutura de lugares que marcam o desenrolar da existência humana numa cidade mais complexa. Como consequência, a cidade adquire uma estruturação policêntrica, com uma diversidade de eventos simultaneamente ofertados em lugares igualmente diversificados (Del Rio, 2013, p. 159).

II.1.2. Grandes movimentos migratórios

No Brasil, as migrações inter-regionais estiveram sempre relacionadas a ciclos econômicos, com a população em busca de melhores condições de trabalho e de benefícios sociais. Registramos aqui os ciclos mais significativos desde o século XVII, onde primeiramente se destaca o ciclo da pecuária, onde aconteceu o deslocamento da população em direção ao Sertão, saindo do litoral nordestino. Em seguida, temos o ciclo da mineração, ocorrido no século seguinte, XVIII, onde o êxodo foi da população da região Nordeste e de São Paulo em direção ao estado de Minas Gerais. Já em meados do final do século XIX, após a Proclamação da República, registra-se o ciclo do café que utilizava a mão de obra iminentemente proveniente do trabalho escravo, passando a ser efetivado por estrangeiros, que imigravam da Europa, principalmente italianos. No início século XX, merece destaque o ciclo da borracha, onde o deslocamento populacional ocorria predominantemente dos nordestinos, principalmente do estado do Ceará, em direção à Amazônia. E, já na segunda metade de século XX, no Pós-Segunda Guerra Mundial, onde o desenvolvimento industrial era intenso nas regiões Sudeste e Sul, com

destaque para o polo industrial da cidade de São Paulo, ocorreu um grande movimento migratório dos nordestinos, que fugindo da seca, das péssimas condições de vida na região, buscavam emprego na metrópole.

A migração foi sem dúvida a causa dos maiores problemas estruturais nas áreas urbanas e rurais da região Sudeste do Brasil, devido à falta de política pública adequada as cidades do Sudeste, para onde migravam os nordestinos, fugindo da pobreza do Nordeste, consistiam na principal mão de obra para a construção civil e para os setores industriais que empregavam trabalhadores com menor qualificação.

Na década de 60, dois fatos foram incisivos no êxodo rural: a construção de Brasília, no Centro-Oeste brasileiro; e a implementação da Zona Franca de Manaus, onde outra vez os nordestinos, fugindo da seca e da miséria, partem em duas direções, o Brasil Central e à Amazônia. Como já afirmado anteriormente, nessa época, o país estava passando por uma ditadura militar e o governo militar para dar início a colonização da região amazônica como uma forma de proteger o vasto território, incentivou a colonização da área doando lotes de terra. O que provocou e provoca até os dias de hoje vários conflitos envolvendo os povos da floresta, fazendeiros, garimpeiros, além de grandes corporações ligadas à extração de madeira e minérios.

Após a construção de Brasília e a instalação da Zona Franca de Manaus, até o final dos anos 90, o movimento migratório identificado foi dentro das fronteiras do agronegócio. Quando, os fazendeiros da região Sul, seduzidos pelo baixo preços das terras, migraram em direção as regiões Norte e Centro-Oeste. O que imediatamente ocasionou no Centro-Oeste uma grande especulação agrícola, que supervalorizou as terras da região, o cerrado brasileiro. O crescimento do agronegócio era em monoculturas, principalmente a soja. As monoculturas avançaram em direção à Região Norte, alcançando até mesmo o estado do Amapá.

E, finalmente, já no século XXI, em consequências dos problemas socioeconômicas enfrentados, principalmente por nordestinos, tivemos as migrações de retorno. É explícito que os imigrantes, na sua maioria, viviam precariamente, onde a escassez de emprego aliada ao baixo nível de escolaridade fizeram com que muitos

imigrantes tomassem a decisão de retornarem aos seus estados de origem. Sem deixar de ressaltar, que o crescimento econômico alcançado por alguns centros nordestinos, de acordo com o IBGE, nos estudos realizados durante o Censo 2010, apontam para o crescimento das cidades médias como sendo um dos principais fatores responsáveis pela atração de imigrantes, o que ajuda a explicar o saldo migratório negativo da Região Metropolitana de São Paulo. Ainda de acordo com o IBGE, apesar da continuidade dos fluxos migratórios inter-regionais, o volume das migrações entre as regiões brasileiras tem diminuído nos últimos anos.

II.1.3. Distribuição da população brasileira em relação a zona urbana e rural

A população brasileira, de acordo com os dados do IBGE, de 2010, em comparação com o Censo 2000, teve um acréscimo de 20.933.524. Os dados cadastrados no órgão, do Censo 2000, o número de brasileiros era de 169.798.170 habitantes, onde tínhamos 137.952.959 na zona urbana e 31.845.211 na zona rural. E, para o ano de 2010, os dados populacionais encontrados são de 190.732.694 habitantes, onde tínhamos 160.879.708 na zona urbana e 29.852.976 na zona rural, um percentual de 12,3% de crescimento populacional no período. O Gráfico II.1.3 – 01, ilustra os dados acima, o que nos levam a constatar que houve um aumento de brasileiros que agora residem em áreas urbanas, dado que, no ano de 2000, 81% dos brasileiros viviam em áreas urbanas, e que, no ano de 2010, eram 84%.

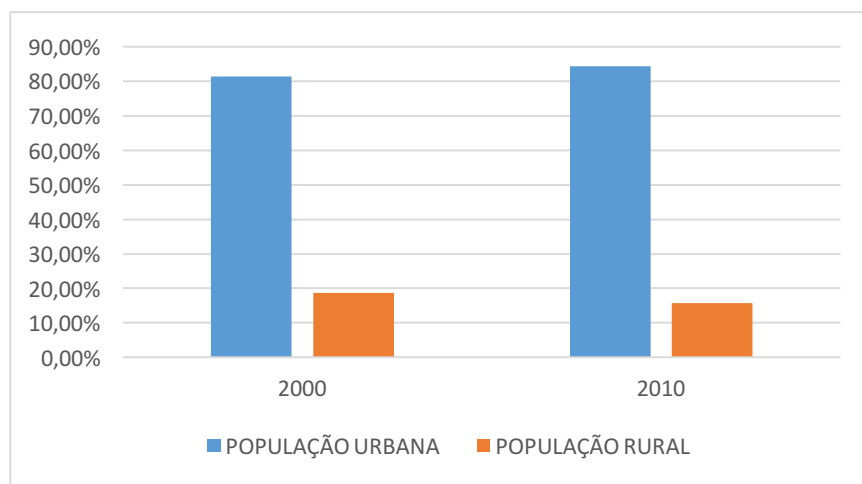


Gráfico II.1.3 – 01: Crescimento populacional brasileiro com ênfase na relação entre URBANO x RURAL. Fonte: Dados do IBGE em 2010 em comparação com o CENSO de 2000.

Para termos uma melhor compreensão sobre o que significa termos um percentual que ultrapassa os 80% de concentração dos habitantes do Brasil na zona urbana, se faz necessário um comparativo com outros países, assim, apresentaremos logo abaixo, um gráfico com os dados de urbanização de alguns países, todos esses dados são de acordo com o The World FactBook da CIA para o ano de 2010.

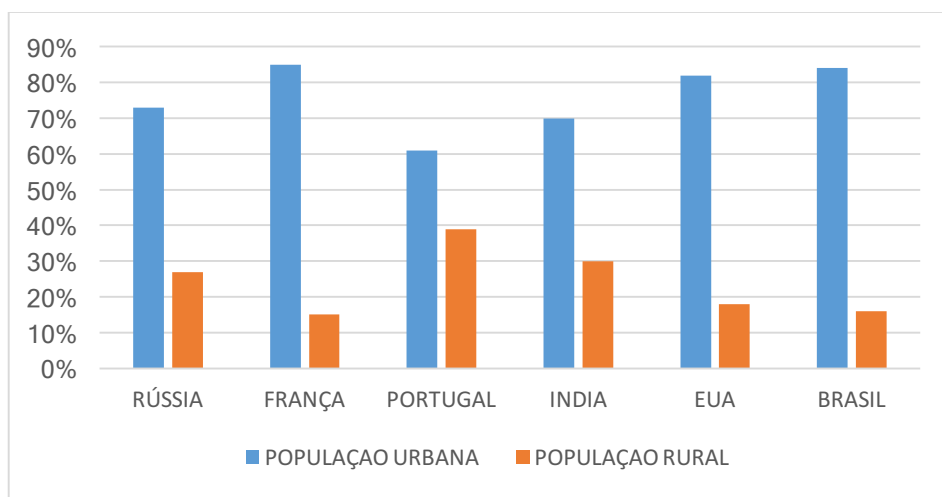


Gráfico II.1.3 - 02: População URBANO X RURAL

Fonte: Dados de acordo com o The World FactBook da CIA para o ano de 2010.

Com a apresentação do gráfico acima (Gráfico II.1.3 – 02), vemos que dentro da União Europeia existem diferenças significativas quanto as taxas de urbanização. Há desde países com 61%, como Portugal, até outros como a França, com 85%. No grupo econômico BRIC, o Brasil é o país que possui maior concentração de urbanização, pois a Rússia tem 73%, a China 47%, e a Índia, apenas 30%. Os EUA possuem um grau de urbanização bem próximo ao percentual brasileiro, de 82%.

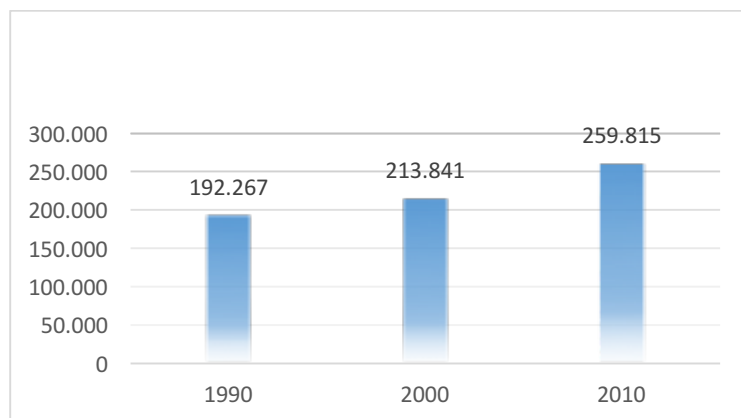


Gráfico II.1.3 - 03: Crescimento populacional de Mossoró

Fonte: Dados do IBGE em 2010 em comparação com o CENSO de 2000

Agora, vemos o Gráfico II.1.3 – 03, que se refere ao crescimento populacional de Mossoró, de acordo com os dados que foram divulgados pelo IBGE nos anos de: 1990, 2000 e 2010, teremos os seguintes resultados: no ano de 1990, a população era de 192.267 habitantes com o percentual de 92,2% no urbano e de 7,8% no rural. No período de 1991 a 2000, a população era de 213.841 habitantes com o percentual de 93,1% no urbano e de 6,9% no rural. E, entre o ano de 2000 e 2010, a população de Mossoró teve uma taxa média de crescimento anual de 1,97%, registrando em 2010 o total de 259.815 mil habitantes, sendo 237.241 na zona urbana e de 22.574 na zona rural, em números percentuais significa que na zona urbana tínhamos 91,3% e na zona rural 8,7%. Conforme o Gráfico II.1.3 - 04 abaixo ilustra, na cidade de Mossoró, durante o período de 1990 a 2010, não houve variação significativa entre os percentuais da população urbana e população rural. Esse crescimento populacional (urbano e rural) foi proporcional pelo fato do município de Mossoró ter uma área de 2.099,36 km², sendo que apenas 87,07 km² é de área urbana, o que influenciou diretamente na implantação de vários assentamentos rurais originários de projetos de assentamento da Reforma Agrária no Estado do Rio Grande do Norte.

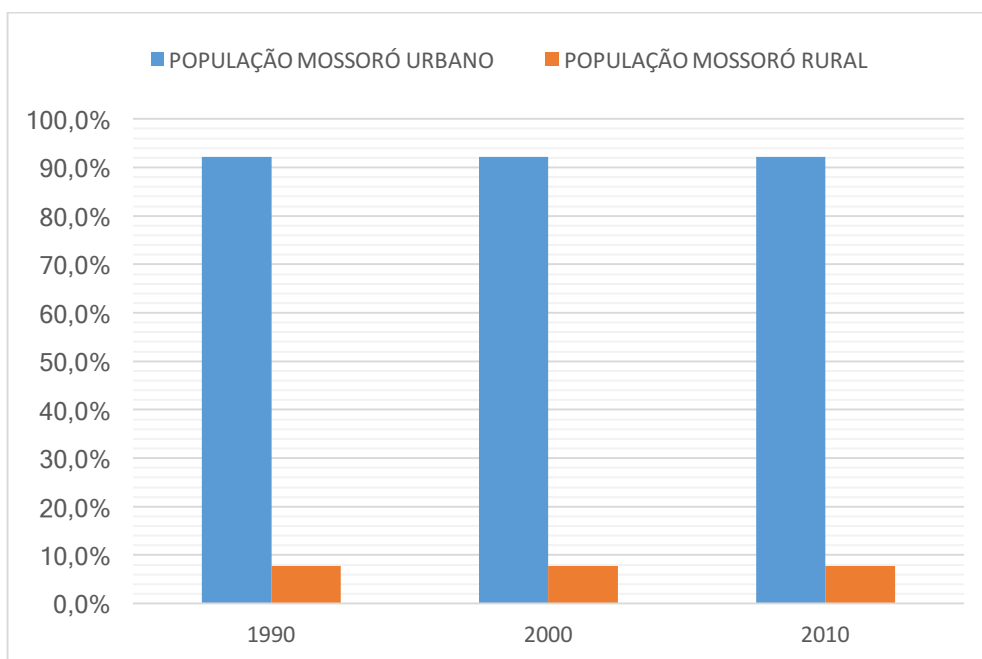


Gráfico II.1.3 - 04: Crescimento populacional de Mossoró, URBANO X RURAL

Fonte: Dados do IBGE em 2010 em comparação com o CENSO de 2000

II.1.4. Contextualização da cidade média

A rede urbana brasileira foi definida através dos estudos realizados pelo IBGE, e a classificação das cidades brasileiras quanto à hierarquia, segue a proposta do próprio instituto, o IBGE. Como sabemos, é através de análise sobre os processos de urbanização das diversas cidades, das relações entre si, que a rede urbana é estudada e classificada, levando em consideração as particularidades de cada uma, avaliando comparativamente dados relacionados a: tamanho, quantidade de habitantes e qual a influência exercida entre elas. Sendo assim, a hierarquia urbana está diretamente ligada ao conceito de rede urbana. A hierarquia urbana é estudada também no âmbito internacional, onde a rede é ligada à interdependência entre as cidades que compõem uma Nação.

Assim sendo, o que é de fácil percepção é a existência de uma estrutura vertical de subordinações e poderes, onde cidade grande exerce ampla influência econômica sobre as médias e pequenas, enquanto as cidades médias influenciam as pequenas. Nessas relações, verificamos o surgimento de uma cadeia interligando serviços e infraestrutura, transportes e comunicação, derivando na rede urbana. Enfatizando que este conceito não está diretamente ligado ao tamanho nem a quantidade de habitantes, e sim à gama de serviços e influência que cada cidade exerce sobre a outra. Segundo a classificação apresentada pelo IBGE na publicação REGIC 2007, a hierarquia urbana no Brasil está dividida basicamente em 5 grupos, sendo que cada um deles apresentam subdivisões: metrópoles (que está dividida em Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional e Metrópole), capitais regionais (Capitais Regionais A, Capitais Regionais B e Capitais Regionais C), centros sub-regionais (Centro sub-regional A e Centro sub-regional B), Centros de Zona (Centros de Zona A e Centros de Zona B) e Centros Locais.

A hierarquia urbana das cidades brasileiras é determinada através dos estudos elaborados pelo IBGE, e, através dos dados obtidos são analisados a estrutura econômica de cada cidade em diversas escalas de organização (e posições), assim é que se institui a rede de ligações e influências entre os centros urbanos, sejam eles: pequenos, médios ou grandes. Dentro deste aspecto, a cidade de Mossoró se encontra hierarquicamente, como uma cidade Capital Regional C.

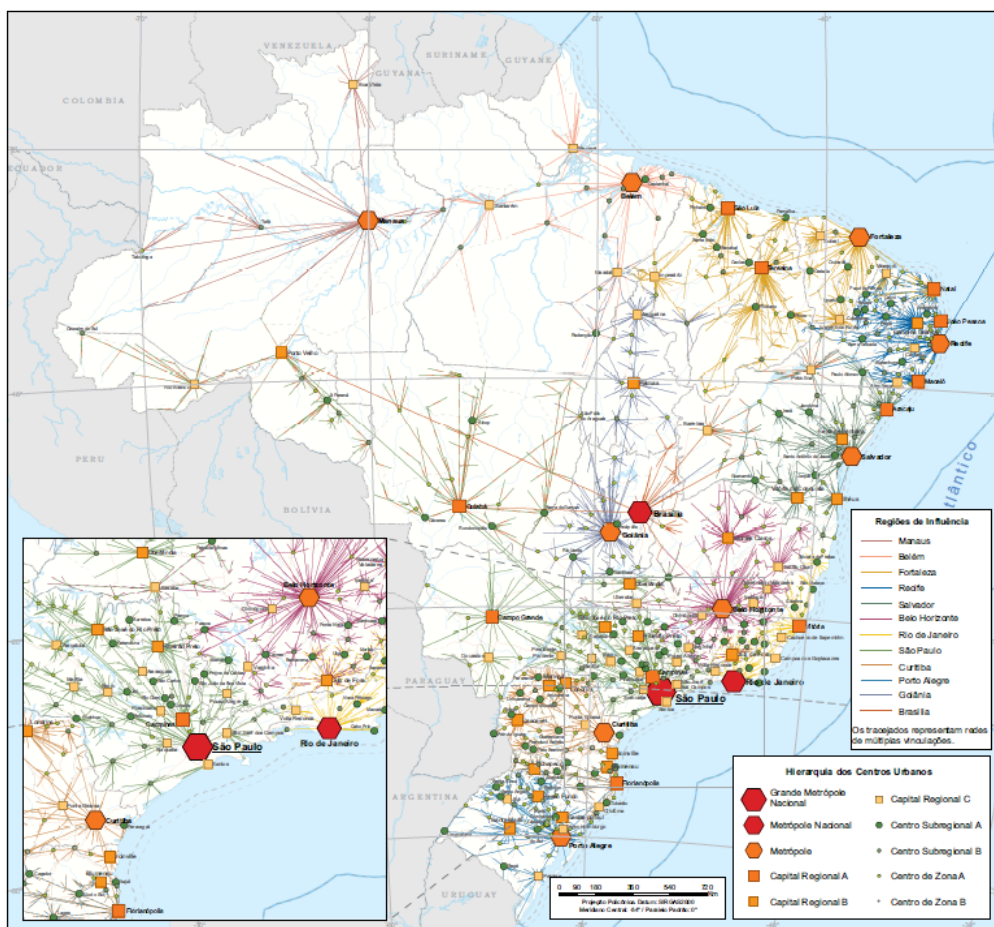


Figura II.1.4 - 03 – Rede Urbana do Brasil – 2007. FONTE: REGIC 2007 (IBGE)

Desde a década de 1960 o IBGE elabora estudos que abordam a centralidade e a hierarquia da rede urbana do Brasil. Com o projeto da Divisão Regional do Brasil, tendo seus estudos iniciados em 1966, foram preparadas abordagens como Divisão do Brasil em microrregiões homogêneas, de 1968; Divisão do Brasil em regiões funcionais, publicado em 1972; esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços polarizados, de 1967; e subsídios à regionalização, de 1968 (Divisão Regional – IBGE).

A metodologia adotada para estes estudos fundamentou-se nas propostas do francês Michel Rochefort, cujos trabalhos produzidos sobre a rede urbana francesa versavam sobre a busca da identificação dos centros polarizadores da rede urbana, a dimensão da área em que ocorria a influência dos centros, assim como do movimento dos fluxos estabelecidos (IBGE, 2008).

O trabalho “A divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas”, de 1972, conclui os estudos do projeto Divisão Regional do Brasil. Baseado na definição da classificação das hierarquias dos centros urbanos, assim como na demarcação de suas áreas de influência, Mossoró foi definida, nesta determinação, no 2.º Nível, a categoria nesta proposição, seria um centro situado entre 150 a 300 relacionamentos, sem atuação extra regional, isto é, apenas realizando relacionamentos com municípios contíguos à sua área (Divisão Regional – IBGE).

II.1.5. A crise ecológica e o urbanismo sustentável

Foi no ano de 1972, após a publicação do livro *The Limits to Growth*, escrito por um grupo de cientistas americanos do MIT, Meadows (cit in Villela, 2007), que o termo “urbanismo sustentável” foi usado. Nesta obra foram abordados pontos importantes que poderiam influenciar e até mesmo limitar o crescimento no planeta: população, produção agrícola, recursos naturais, produção industrial e poluição. Em suas conclusões, eles verificaram que se a sociedade humana mantivesse a mesma tendência de estilo de vida, o limite dos recursos seria atingido em cem anos. Após a publicação desse estudo, seguir-se-ia um gradual declínio da população global e da produção industrial, devido, essencialmente: a crescentes problemas resultantes do esgotamento de recursos, à poluição (incluindo a concentração de dióxido de carbono), à perda de solo arável e ao declínio da produção de alimentos que levariam a uma estagnação do progresso.

Em 1976, a Assembleia Geral das Nações Unidas, convocou a Conferência HABITAT I em Vancouver em 1976, momento em que os governos começaram a reconhecer a necessidade de assentamentos humanos sustentáveis e quais as implicações que a rápida urbanização acarretava, principalmente nos países em desenvolvimento. Na década de 70, a urbanização e seus impactos não estavam sequer em tema a ser considerado pela comunidade internacional, embora o mundo estivesse começando a testemunhar a maior e a mais rápida migração de pessoas para as cidades da história. Após vinte anos, aconteceu a conferência HABITAT II, em Istambul na Turquia, onde Chefes de Estado, de Governo, e as delegações presentes, assinaram a Declaração de Istambul sobre Assentamentos Humanos, adotando a Agenda Habitat II, esta, promovia

o desenvolvimento sustentável em assentamentos humanos, fossem esses, rurais ou urbanos.

Diante desse quadro, a Assembleia Geral da ONU, criou a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - CNUMAD, no ano de 1983, a mesma seria vinculada aos governos e ao sistema das Nações Unidas, mas não estaria subordinada, nem sujeita ao seu controle. A Comissão tinha dentro das suas atribuições três objetivos que são:

- 1 - Reexaminar as questões críticas relativas ao meio ambiente e desenvolvimento, e formular propostas realísticas para abordá-las; após a avaliação;
- 2 - Propor novas formas de cooperação internacional nesse campo, de modo a orientar políticas e ações no sentido de mudanças necessárias;
- 3 - Dar a indivíduos, organizações voluntárias, empresas, institutos e governos uma compreensão maior desses problemas, incentivando-os a uma atuação mais firme.

É na publicação intitulada *Our Common Future* (Brundtland, 1987), onde surge a definição mais generalizada de desenvolvimento sustentável – desenvolvimento que leva em conta as necessidades do presente sem pôr em risco a capacidade das futuras gerações em satisfazer as suas próprias necessidades. No entanto, afirma-se ser possível alterar as tendências do momento através da implementação de uma estabilidade ecológica e económica que fosse sustentável e permitisse o crescimento no futuro.

Motivo de orgulho para os brasileiros é ter sido sede, em 1992, da UNCED (United Nations Conference on Environment and Development – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento), conhecida como a “Rio-92”. No mesmo período, aconteceu o '92 Global Forum, onde foi promovido uma série de encontros com vários setores da sociedade, inclusive com participação de ONG's que coordenavam trabalhos com assentamentos rurais e onde foram discutidos diversos temas relacionados com o binômio homem/natureza.

Junho de 1992, esta data marca definitivamente a forma como a humanidade encara sua relação com o planeta. Foi naquele momento que a comunidade política internacional admitiu claramente que era preciso conciliar o desenvolvimento socioeconômico com a utilização dos recursos da natureza. Na reunião que aconteceu 20 anos depois da primeira conferência do tipo em Estocolmo, Suécia, os países reconheceram o conceito de desenvolvimento sustentável e começaram a moldar ações com o objetivo de proteger o meio ambiente. Desde então, estão sendo discutidas propostas para que o progresso se dê em harmonia com a natureza, garantindo a qualidade de vida tanto para a geração atual quanto para as futuras no planeta.

Na Rio-92 foi produzida uma declaração conhecida como Agenda 21 que estabeleceu os princípios do desenvolvimento sustentável. Ficou acordado que os países em desenvolvimento deveriam receber apoio financeiro e tecnológico para alcançarem outro modelo de desenvolvimento que seja sustentável, inclusive com a redução dos padrões de consumo — especialmente de combustíveis fósseis (petróleo e carvão mineral). Com essa decisão, a união possível entre meio ambiente e desenvolvimento avançou, superando os conflitos registrados nas reuniões anteriores patrocinadas pela ONU, como na Conferência de Estocolmo, em 1972. E, no capítulo 7 da Agenda 21, estabeleceu princípios relativos ao desenvolvimento urbano sustentável e o capítulo 28, que diz respeito à implementação dos princípios então estabelecidos, refere que, em 1996, a maioria das autoridades locais em cada país deveria ter levado a cabo um processo de consulta da sua população a fim de atingir um consenso das suas comunidades em relação à “Agenda Local 21”.

A Agenda 21 pode ser definida como um instrumento de planejamento para a construção de sociedades sustentáveis em diferentes bases geográficas e que concilia métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica (MMA, 2017).

Em 1996 realizou-se em Istambul uma conferência designada por Habitat II ou “Cúpula das Cidades”, a qual teve lugar vinte anos após a primeira (Vancouver, Canadá, 1976). O objetivo principal da reunião foi o de atualizar os temas e paradigmas que fundamentam a política urbana e habitacional, com vista a reorientar a linha de ação dos órgãos e agências de cooperação internacional para estes temas, incluindo a do

próprio Centro das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos – Habitat, onde produziu um documento consensual intitulado “Agenda do Habitat” sobre os princípios do desenvolvimento sustentável dos aglomerados humanos num mundo em crescente processo de urbanização.

No ano 2000, o Ministério Meio Ambiente divulga a “Agenda 21 brasileira: bases para discussões”, onde foi tratado de temas centrais relacionados a sustentabilidade que deveriam ser incorporados nas políticas públicas. Os temas destacados eram: a agricultura sustentável; cidades sustentáveis; infraestrutura e integração social; gestão de recursos naturais; redução das desigualdades sociais; e, tecnologia para o desenvolvimento sustentável.

Segundo Ferreira (s/d), é nos estudos de Virgínia W. Maclaren (2004), que obtemos os conceitos que faz a distinção entre sustentabilidade urbana e de desenvolvimento urbano sustentável. Onde sustentabilidade urbana é o conjunto de condições desejadas: ambientais, socioeconômicas, políticas e culturais que persistem ao longo do tempo; e, desenvolvimento urbano sustentável é o processo de acordo com o qual a sustentabilidade urbana pode ser atingida.

É fundamental compreendermos que não existe uma única e melhor definição de sustentabilidade urbana, pois cada comunidade desenvolve conceitos diferentes de sustentabilidade urbana, pois a contextualização de cada sítio depende diretamente de suas condições: econômicas, sociais e ambientais, levando em consideração também os seus valores éticos e morais. Sendo assim, não podemos usar os mesmos indicadores para medir o progresso em cidades diferentes, pois os critérios usados em uma comunidade podem não ser necessariamente adequados para medir o progresso de outra comunidade. No entanto, o estudo põe em evidência que existem alguns indicadores que devem ser comuns a todas as comunidades e que dizem respeito a aspectos ambientais, econômicos e sociais e que devem possuir as seguintes características: serem integradores, isto é, refletirem as relações existentes entre as dimensões econômicas, ambientais e sociais da sustentabilidade; terem em conta o futuro, pois devem atender aos princípios da equidade intergeracional; terem em conta a equidade intrageracional e, ainda, serem estabelecidos mediante a contribuição de muitos membros da comunidade.

Ainda de acordo com Ferreira (s/d), a década de 2005 a 2014 foi estabelecida pelas Nações Unidas como a década do Desenvolvimento Sustentável. Em um documento produzido em 2005 sobre a Educação para o Desenvolvimento Sustentável é afirmado que o conceito de desenvolvimento sustentável continua a evoluir, mas que compreende a três áreas chave – sociedade, ambiente e economia, sendo a cultura uma dimensão subjacente. Como refere Ferreira (s/d),

“Sociedade: inclui a compreensão das instituições sociais e o seu papel na mudança e no desenvolvimento, assim como os sistemas democráticos e de participação que permitem a expressão de opinião, a escolha dos governantes, a formação de consensos e a resolução das diferenças.

Ambiente: inclui a compreensão da fragilidade do ambiente físico e dos recursos e os efeitos no ambiente da atividade humana e das decisões tomadas, e pressupõe um empenhamento em considerar os efeitos das políticas de desenvolvimento social e económico no ambiente.

Economia: pressupõe uma sensibilidade em relação aos limites e potencialidades do crescimento económico, e um empenhamento em avaliar os efeitos dos níveis de consumo pessoais e sociais no ambiente e na justiça social.

Cultura é considerada como uma forma de estar, de relacionamento, de comportamento, de acreditar e de atuar das populações, que tem que ser tida sempre em conta, mas que está em constante processo de mudança. “

Durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), realizada em Quito - Equador, em outubro de 2016, quarenta anos após a primeira conferência. Para ela foi convocada a participação de todos (...) atores urbanos tais como governos, autoridades locais, sociedade civil, setor privado, instituições acadêmicas e todos os grupos relevantes para revisar as políticas urbanas e de moradia que afetam o futuro das cidades dentro de uma arquitetura de governança internacional, focando na criação da Nova Agenda Urbana para o Século XXI que reconheça as mudanças constantes na dinâmica da civilização humana (Habitat III, 2016).

Os países presentes, adotaram a Nova Agenda Urbana — documento que vai orientar a urbanização sustentável pelos próximos 20 anos. Entre as principais disposições do documento, está a igualdade de oportunidades para todos, o fim da

discriminação, a importância das cidades mais limpas, a redução das emissões de carbono, o respeito pleno aos direitos dos refugiados e migrantes, a implementação de melhores iniciativas verdes e de conectividade, entre outras. A Habitat III reuniu milhares de participantes de governos e da sociedade civil além de jovens e acadêmicos para refletir sobre o futuro de grandes centros urbanos e a qualidade de vida para os moradores das cidades.

O diretor-executivo do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), Joan Clos, afirmou, no último dia da conferência, onde reuniu cerca de 36 mil pessoas de 167 países na capital equatoriana, que analisado e discutidos os desafios que as cidades enfrentam, eles concordaram e elaboraram um roteiro comum para as próximas duas décadas. Ele assegurou que o documento final orientado para a ação — que está agora consagrado na Declaração de Quito Sobre Cidades Sustentáveis e Assentamentos Urbanos para Todos — deve ser visto como uma extensão da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Com o novo acordo, os líderes mundiais se comprometeram a aumentar o uso de energia renovável, proporcionar um sistema de transporte mais ecológico e gerir de forma sustentável os recursos naturais.

Quarenta anos depois, há consenso de que as estruturas das cidades, formas e funcionalidades precisam ser transformadas na mesma medida em que a sociedade se transforma. O legado da cidade do século XX, em termos de padrões espaciais, é de que ela cresça além de suas fronteiras para cidades satélites ou dormitórios e subúrbios. As cidades têm se desenvolvido para além de suas áreas suburbanas, muitas vezes por conta de fatores tais como seu fraco planejamento urbano, aliado ao pobre gerenciamento urbano, somado a crises de regulação fundiária e da especulação imobiliária. E é de conhecimento comum que a favela e os assentamentos urbanos informais são espontâneas formas de urbanização, consistindo em uma série de estratégias de sobrevivência praticadas pelos mais pobres, muitas vezes nascidos na pobreza e na exclusão.

Portanto, a atualidade oferece uma oportunidade histórica para que a sociedade repense onde e como vive, trabalha se diverte e compra. O caminho para um estilo de vida sustentável se constrói com base nos princípios do crescimento urbano inteligente, do Novo Urbanismo e das edificações sustentáveis. Podemos corroborar que

as nossas escolhas de estilo de vida de viver no conforto e ter acesso ao trabalho e ao comércio por meios mecânicos, alteraram, inexoravelmente, nosso ambiente construído. Estamos pagando um preço terrivelmente alto em saúde individual, noção geral de bem-estar e felicidade. Alienamo-nos da natureza, da qual precisamos para nos sustentar. O pior de tudo, talvez, seja que estamos colocando o nosso clima global em risco e não entendemos bem as causas (Farr, 2013, cap I, pag. 11).

Instalar uma iluminação que economize mais energia é essencial e é algo que se pode fazer em um ano ou menos. Com o investimento em estanqueidade e em janelas melhores, as edificações existentes podem economizar energia em poucos anos. A troca da frota de veículos por modelos que economizam combustíveis leva aproximadamente 10 anos. A substituição de eletrodomésticos mais econômicos energeticamente pode ser feita em uma ou duas décadas, o mesmo tempo que os estoques levam para serem substituídos. Reformas maiores e em edificações que visem a melhorar os sistemas de consumo de energia para aumentar a economia energética e reduzir as emissões de carbono são feitas uma vez ao longo de uma geração. Por outro lado, os empreendimentos imobiliários são extremamente persistentes, com padrões de infraestrutura pública e de parcelamento do solo que duram por gerações e até por séculos. É assustador imaginar que os Planos Diretores que hoje delimitam e controlam o crescimento urbanísticos das cidades brasileiras, podem permitir mais décadas de urbanização dispersa, considerando que as mudanças climáticas exijam uma tomada de decisão urgente, para a transformação dos subúrbios dependentes de automóveis em lugares nos quais se possa caminhar – uma tarefa que leva décadas para ser implantada (Farr, 2013).

III. CIDADE DE MOSSORÓ

III.1. Localização da área de estudo

A cidade de Mossoró, está localizada no estado do Rio Grande do Norte, na região do Semiárido Brasileiro. Conforme dados obtidos através de informações do IBGE, a área total do município é de 2.110,207 km² (quilômetros quadrados), o que lhe dá o título de maior município do Estado do Rio Grande do Norte, em termos de extensão territorial. No censo demográfico de 2010, o município de Mossoró estava com o número de 259.815 habitantes, com uma densidade demográfica de 123,76 hab/ km².



Figura III.1 – 04 - Mapa de localização de Mossoró
Fonte: <http://www.google.com.br>

Quanto ao clima, a pesquisa desenvolvida pela equipe do Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte (IDEMA), em 2008, constatou que ele é muito quente e semiárido. O período chuvoso vai de fevereiro a abril. Em média, a temperatura é de 27,4 °C, atingindo 36,0 °C e 21,0 °C, máxima e mínima, respectivamente. A umidade relativa foi verificada em 70%. Conforme estudo divulgado em 2008 pelo IDEMA, o relevo é predominantemente plano, uma média de altitude de 100 metros. Sua formação é composta pela Depressão Sertaneja/São

Francisco, pela Chapada do Apodi, por planícies fluviais e por depressões sublitorâneas. O acesso ao município pode ocorrer através das rodovias federais 110, 304 e 405, além das inúmeras rodovias estaduais que interligam a maior cidade do RN com as demais, além dos municípios situados nos estados vizinhos da Paraíba e do Ceará.

III.2. Mossoró – cidade POLO

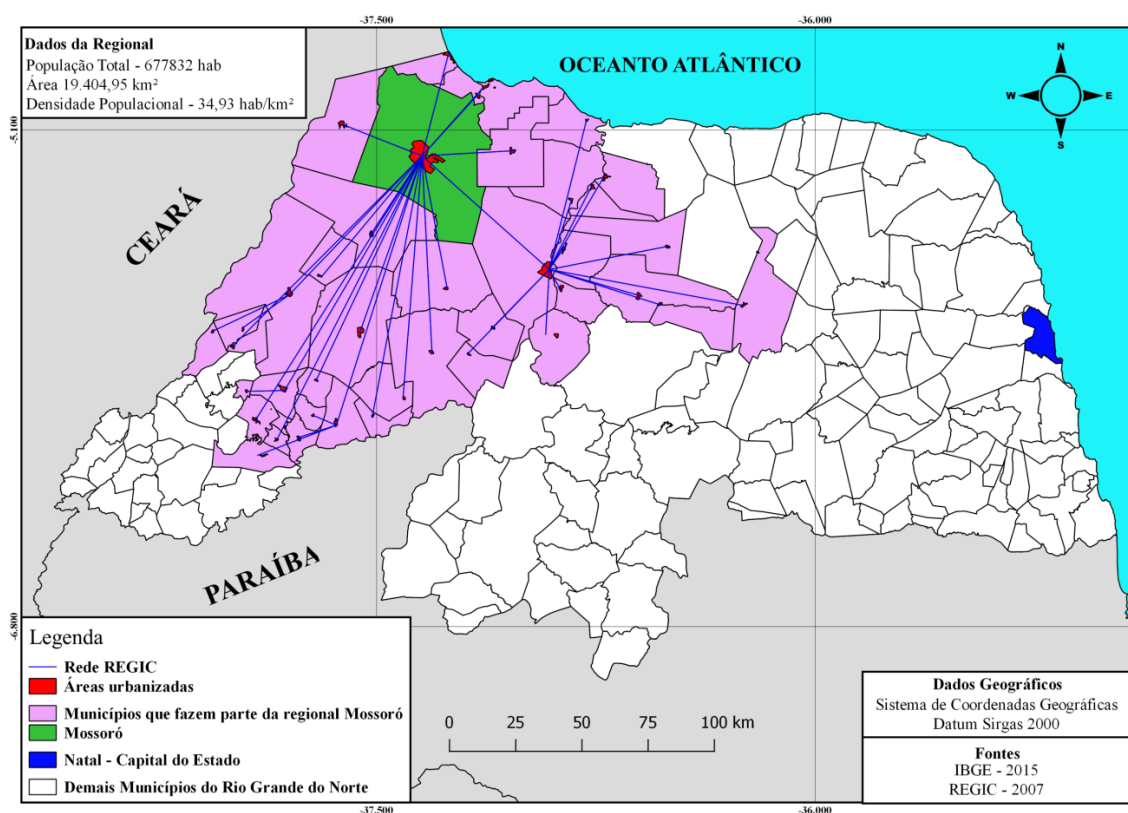
No Brasil, as cidades de porte médio se destacam dentro de uma dinâmica econômica de meio técnico-científico-informacional, que implica na reestruturação do território e da produção, que vem dotando as cidades médias de grande potencial econômico, conforme ressalta Santos (cit in, Nascimento, 2013). Mossoró se insere neste contexto, pois é uma cidade que tem em seu território várias instituições de ensino superior e profissionalizantes, capacitando a mão de obra local e com uma infraestrutura em energia e sistemas de informações que facilita a circulação de mercadoria, aumenta as exportações e sobrepõe competitividade, além de uma variada gama de serviços. As cidades médias hoje se equipam com economias urbanas eficientes e apresentam serviços e oportunidades que só estavam disponíveis em metrópoles, sendo essa uma das principais causas das discrepâncias socioeconômicas típicas das grandes cidades brasileiras.

O IBGE (2008), de acordo com o resultado do REGIC, estabelece uma definição da preponderância regional de Mossoró, com determinadas peculiaridades. Nota-se que na composição do texto são mantidos alguns fundamentos característicos da formação regional, como os tipos de ligações entre os centros e a hierarquia entre eles ao se considerar os fatores de diferenciação, ao mesmo tempo em que é abordado um conjunto de aspectos correlacionados aos novos processos sociais e econômicos da realidade, como o uso de internet, presença de instituições de ensino superior e perfil da gestão territorial (Oliveira, 2012).

O raio de influência do município de Mossoró é bem abrangente, embora dentro do REGIC 2007 seja destacado apenas municípios do estado do Rio Grande do Norte, é nítida a influência em frações do território cearense. Através das atividades

econômicas desenvolvidas no município de Mossoró podemos observar a existência de uma correlação destas atividades com as mesmas que são desenvolvidas em municípios integrantes de microrregiões vizinhas, estabelecendo entre elas fortes articulações comerciais. Considerando as principais atividades econômicas que compõem a base da estrutura produtiva da região de Mossoró, como a extração de petróleo, gás natural, calcário, sal marinho e a fruticultura.

Assim sendo, ao analisarmos a cidade de Mossoró dentro de sua projeção territorial, como bem ilustra o Mapa III.2 – 01, percebe-se que o município é o responsável pela configuração do polo de dinamismo econômico Mossoró/Açu, a qual abrange municípios das regiões de Mossoró, do Vale do Açu e do Médio Oeste. Neste espaço geográfico encontramos diferentes cartografias econômicas, onde se localizam a área produtora de petróleo potiguar; o polo de fruticultura irrigada do Vale do Açu (que é composto pelos municípios do Açu, Alto do Rodrigues, Pendências, Ipanguaçu e Carnaubais); e Mossoró, a zona salinera e o polo de turismo Costa Branca.

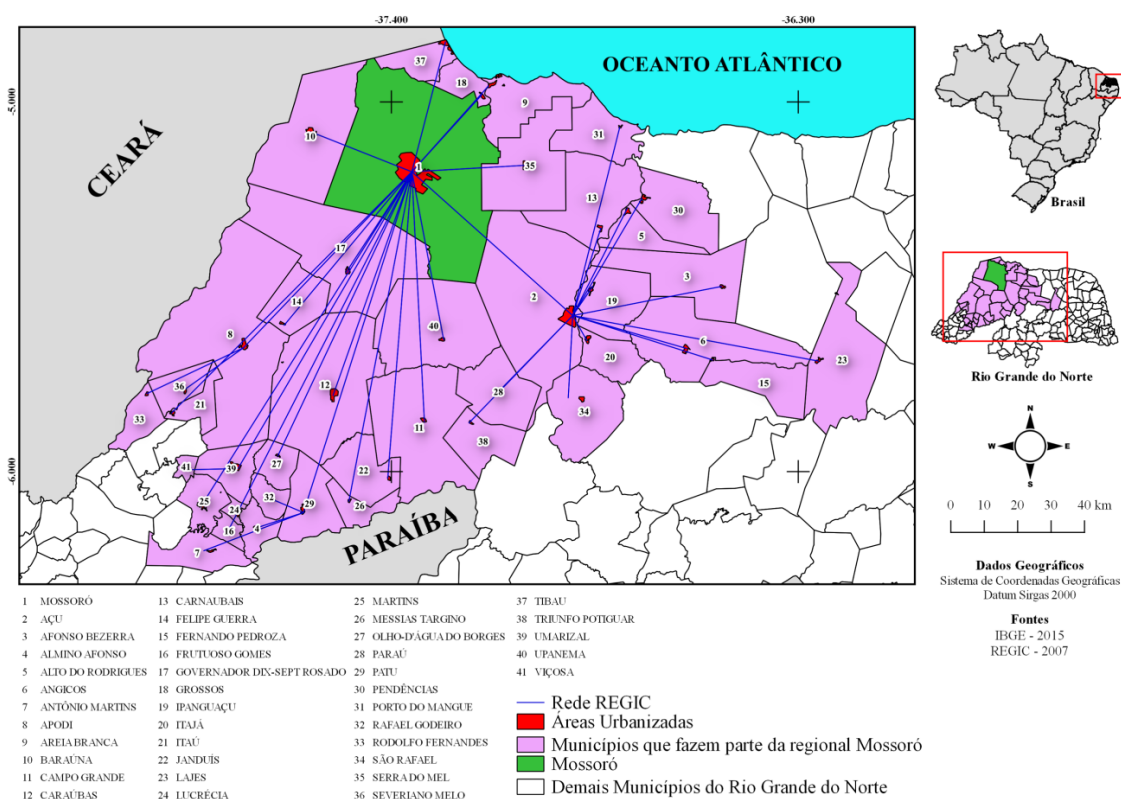


Mapa III.2 - 01 Mossoró – Rede REGIC 2007

Dados Geográficos: Sistema de Coordenadas Geográficas Datum Sirgas 2000. Fonte: IBGE 2015

A região mossoroense é reconhecidamente uma área de recursos naturais abundantes, que associados a tecnologias modernas tem estimulado o desenvolvimento de todo o município, que se consolida como o segundo do Estado e como polo de uma região economicamente estratégica para o processo de desenvolvimento norterriograndense. O que muito contribui para o desenvolvimento do município de região e merece destaque, são os recursos minerais, começando pela água mineral, areia, argila, rochas e minerais industriais (gipsita, calcário, sal marinho e marga dolomítica), além dos recursos minerais energéticos, fazendo da cidade um dos maiores produtores de petróleo e gás natural do Nordeste brasileiro.

O Mapa III.2 – 01, que vemos logo abaixo, foi elaborado segundo dados extraídos do estudo realizado pelo REGIC 2007 (IBGE), sobre a região de abrangência do município de Mossoró. Observa-se que a cidade exerce influência direta sobre 40 municípios, todos localizados no estado do Rio Grande do Norte. Segundo dados relativos ao ano 2015 divulgados pelo IBGE, a área tem uma população de 677.832 habitantes, com 19.404,95 km² e com densidade demográfica de 34,93 hab/km².



Mapa III.2 - 02 Mossoró –Área de influência: Rede REGIC 2007

Dados Geográficos: Sistema de Coordenadas Geográficas Datum Sirgas 2000. Fonte: IBGE 2015

Constitui-se num contexto no qual a maioria das unidades municipais tem como base de sustentação econômica as atividades primárias, com ênfase na agropecuária de subsistência; os serviços, com ênfase nas funções públicas, embora o terciário privado seja considerável; e, também, a concessão de programas assistenciais públicos.

Outro fato que muito impulsiona o município é o destaque no âmbito nacional como uma das melhores cidades do país para se viver, graças ao momento de grande crescimento estrutural e econômico. O município tem uma boa agenda de programação de eventos no setor econômico, como, por exemplo: a Feira Internacional de Fruticultura Tropical Irrigada EXPOFRUIT, que é a mais importante feira do setor frutícola do Estado, onde são reunidos os produtores de frutas irrigadas, como também os demais segmentos da cadeia produtiva, como importadores, exportadores, fornecedores, distribuidores e delegações de diversos países do mundo; a Feira Industrial e Comercial da Região Oeste - FICRO, que é um evento multisetorial que reúne expositores da área da indústria, comércio, turismo e serviços. Com o intuito de possibilitar a realização de negócios impulsionando a economia da região nos setores e trazendo tendências e novidades para o público consumidor; a Festa do Bode, realizada no Parque de Exposição Armando Buá pelo governo do Rio Grande do Norte, em parceria com a prefeitura municipal e associações locais, cuja programação inclui exposições de bovinos, caprinos, ovinos e suínos, bem como de produtos artesanais, além de um festival gastronômico; e a CASAMIX que é uma feira que reúne expositores dos mais diversos segmentos da construção civil, design, decoração, produtos e serviços para quem precisa construir, reformar, decorar ou comprar um imóvel, onde em conjunto com Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado do Rio Grande do Norte - SINDUSCOM a proposta da feira é reunir tudo o que se precisa, do financiamento, construção à decoração, oferecendo tudo em um só lugar.

Sem deixar de ressaltar que o município é conhecido por sua vocação cultural, abrigando grandes espetáculos teatrais e eventos. Merece destaque o Mossoró Cidade Junina, onde através do espetáculo Chuva de Bala no País de Mossoró, musical ao ar livre que conta um dos mais célebres feitos dos mossoroenses: a resistência da população a invasão de Lampião e seu bando. Em setembro a cidade celebra a Festa da Liberdade,

recordando mais fatos históricos que orgulham o povo da cidade: a libertação dos escravos cinco anos antes da Lei Áurea, o primeiro voto feminino da América Latina e o Motim das Mulheres. Os festejos englobam a realização de um grande espetáculo teatral que narra esses acontecimentos históricos, desfile cívico, seminários e grandes shows musicais. E, por fim, o Oratório de Santa Luzia, encenado no adro da Catedral, o espetáculo é o principal evento religioso de Mossoró, sempre atraindo os olhares do público ao contar a história da padroeira da cidade. De cunho mais literário, acontece a Feira do Livro de Mossoró, evento de incentivo à leitura que ocorre desde 2005, com exposições de livros e uma vasta programação cultural.

Outro estudo onde podemos verificar a atual hegemonia de Mossoró dentro da rede urbana brasileira é nos apontamentos do IBGE, mais precisamente no REGIC 2007. Na pesquisa são relacionados os seguintes itens (...) deslocamento para ensino superior, compras, uso de aeroportos em voos de linhas regulares, busca de serviços de saúde, atividades de lazer e frequência de ligações por transporte coletivo, compreendem uma gama variada de aspectos e compõem grande diversidade de relações. Esses dados contribuem para a compreensão da atual dinâmica espacial da cidade. Como esperado, entretanto, tal diversidade configura, no espaço, padrões semelhantes de centralidade, com fluxos de traçado e direção muitas vezes coincidentes. É necessário, primeiramente, considerar que esta concentração, em função das condições históricas reunidas na cidade, são também resultado e reflexo da trajetória de eventos e acontecimentos socioeconômicos, como alguns que já tratamos acima. O que confirma a hipótese da existência de um padrão comum de centralidade e de articulação em rede, que pode ser apreendido por generalização das ligações mais frequentes.

A Figura III.02 - 05, que vemos a seguir, se trata do Mapa 09, do estudo do IBGE, REGIC 2007. Nela podemos localizar a cidade de Mossoró, que é classificada dentro do estudo como ‘capital regional tipo C’, submetida à influência de Natal, capital regional tipo A. Natal, conforme o referido estudo, está sob influência das metrópoles regionais Fortaleza e Recife. Neste sentido, como mantém um vínculo direto com Natal, Mossoró também participa desta interação, tanto com Fortaleza, como com Recife.

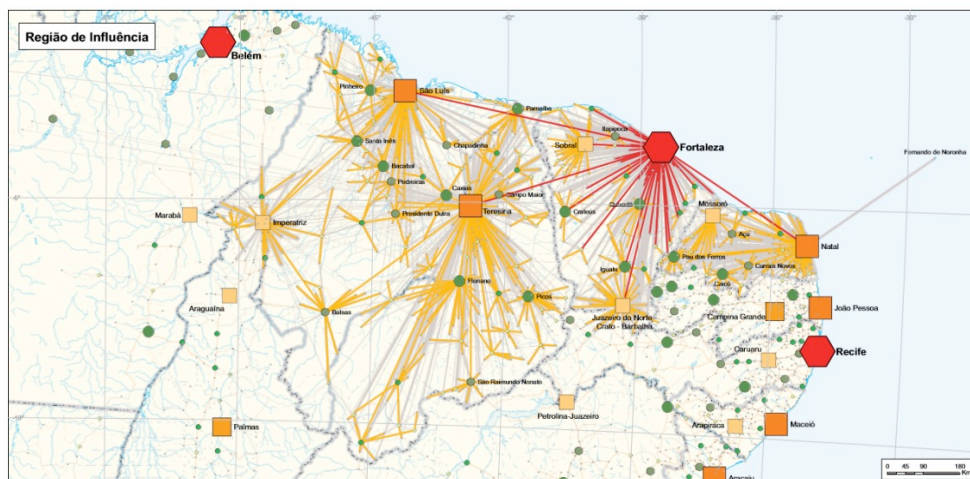


Figura III.2 – 05: Fortaleza (CE) - Metrôpole
 FONTE: REGIC 2007 (IBGE)

A Figura III.2 – 06, extraída do REGIC 2007, Mapa 18 – Natal (RN) – Capital Regional A, ilustra as ligações de influência entre as cidades do estado do Rio Grande do Norte. Conforme o mapa, verificamos os vínculos intermunicipais existentes e como são as relações de dependência, identificando inclusive as interações que Mossoró possui e qual a sua dimensão dentro do território norterriograndense.

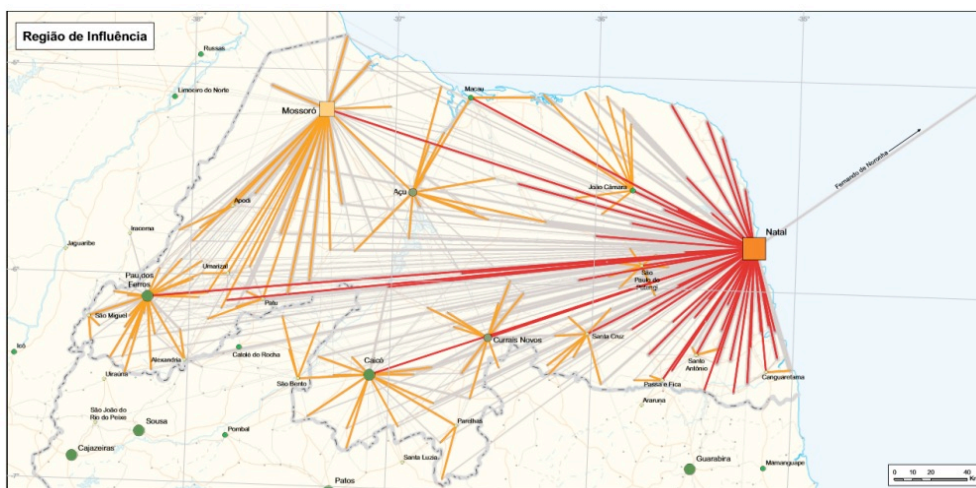


Figura III.2 – 06: Natal (RN) – Capital regional A (2A)
 FONTE: REGIC 2007 (IBGE)

Para melhor compreensão sobre a importância do município para a região, faremos a exposição de três atividades que impulsionam significativamente o capital que aquece a economia local, esses, analisados e publicados pelo IBGE. Todos ilustrados por mapas contidos no REGIC – 2007 (IBGE), sendo eles: 1 – a origem dos insumos da

produção agropecuária, representado pela Figura III.2 – 07; 2 – Deslocamentos para compras, demonstrado pela Figura III.2 - 08; e, 3 – Deslocamentos para cursos superiores, explanado pela Figura III.2 - 09, nas figuras foi destacado o Nordeste brasileiro.

Na metodologia do REGIC – 2007 (IBGE), a variável origem dos insumos agrícolas tem grande importância na definição da área de influência das cidades analisadas. Por meio desses indicadores, podemos observar que Mossoró centraliza a venda de insumos para produção nos Municípios do Estado: Alto do Rodrigues, Carnaubais, Ipanguaçu, Baraúna, Grossos, Tibau, Areia Branca, Caraúbas, Portalegre, Porto do Mangue, Rodolfo Fernandes, Serra do Mel, Severiano Melo; e no Ceará com os municípios de Icapuí, Limoeiro e Quixeré.

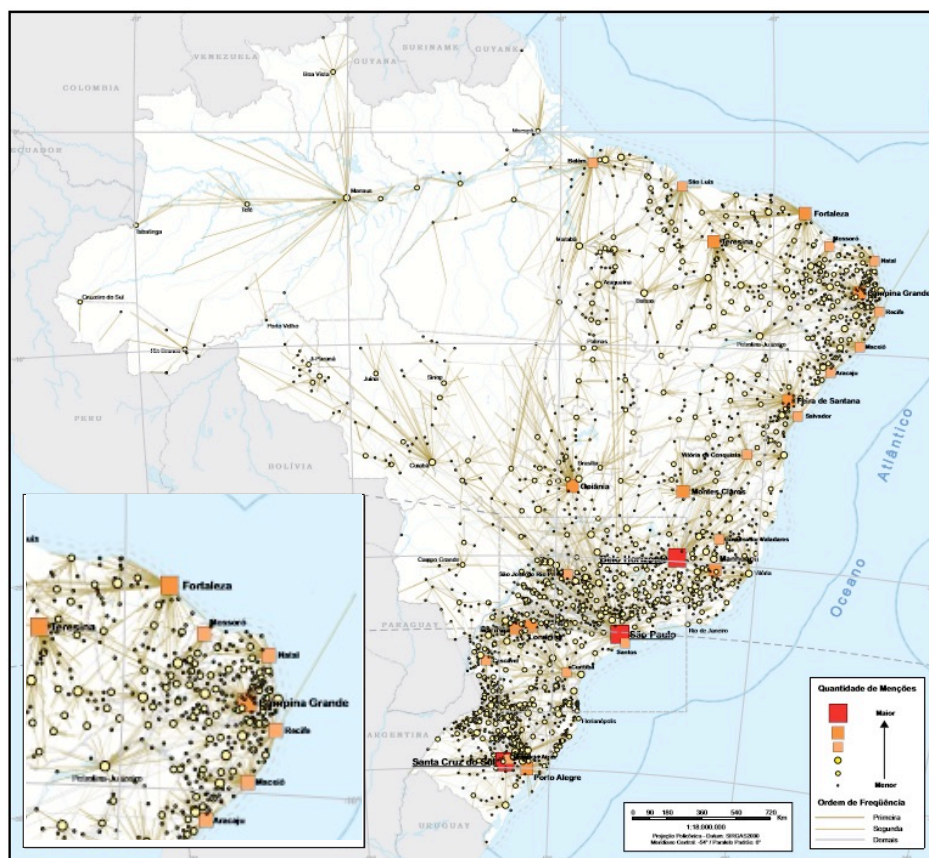


Figura III.2 – 07: Mapa - Origem dos insumos da produção agropecuária - Brasil - 2007
 FONTE: REGIC 2007 - IBGE

O quadro agrícola do Nordeste era basicamente da agricultura de subsistência, onde as atividades tradicionais do sertão que eram os cultivos de feijão, milho, batata, mandioca e ainda o algodão. Todavia, nos últimos anos, o setor agrícola do Estado do Rio

Grande do Norte, assim como da maioria dos estados nordestinos, que era formado por estas culturas de subsistência, vem sendo substituído pela fruticultura irrigada. A partir dos anos 1960, o uso da irrigação e de tecnologias avançadas introduzidas com a difusão dos perímetros irrigados nas microrregiões de Mossoró e Açu impulsionaram a produção de frutas tropicais. O município é um grande produtor e exportador da fruticultura irrigada, concentrando na cidade um vasto comércio de insumos e de materiais necessários a cultura agrícola, como é de fácil compreensão verificar através da Figura III.2 – 07, a sua importância na Região Nordeste.

A colocação aqui da Figura III.2 - 08, que ilustra os percursos que fazem os habitantes quando pretendem adquirir artigos como roupas, calçados, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, móveis, etc., e para comprovarmos a quantidade de habitantes de outras cidades que escolhem Mossoró como destino para suas compras.

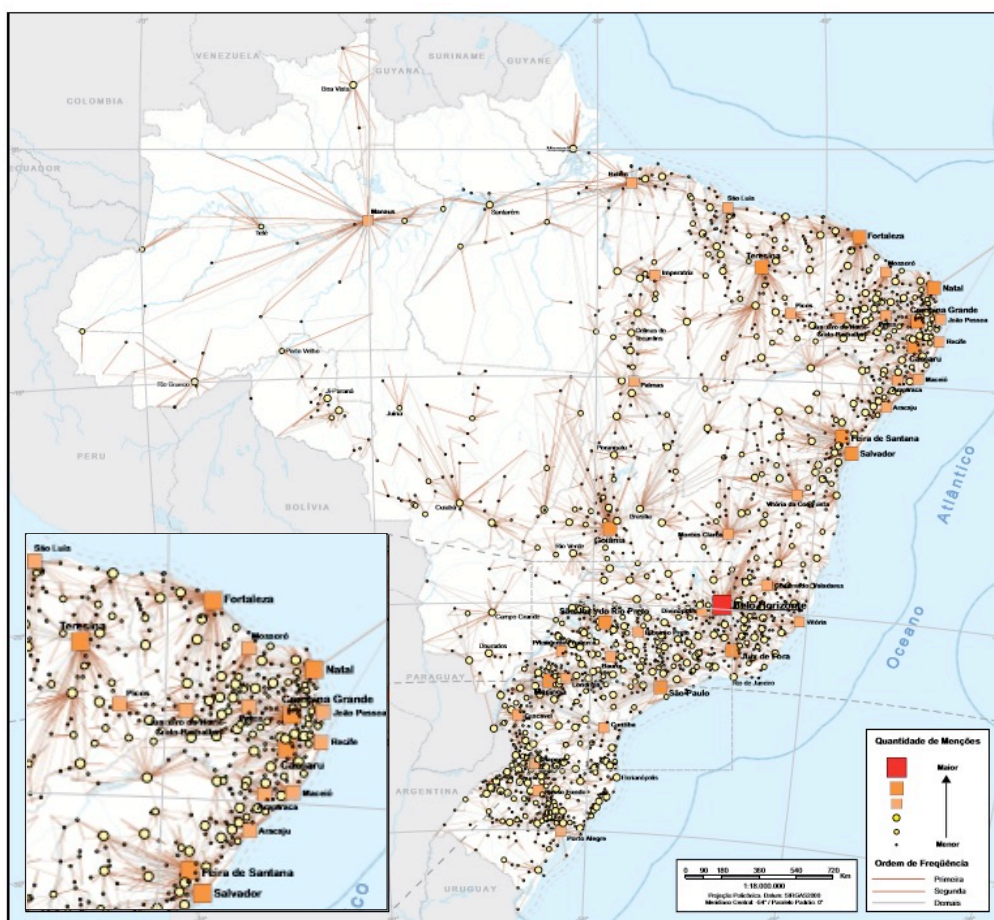


Figura III.2 - 08: Mapa - Deslocamentos para compras - Brasil - 2007

FONTE: REGIC 2007 - IBGE

Um consenso sobre Mossoró, antes de qualquer coisa, é que é uma cidade comercial, independentemente do aval do IBGE, sendo uma de suas peculiaridades o comércio e serviços. Essas são, sem dúvidas, suas relações e não têm sua origem nos setores básicos da economia, como agricultura e indústria, pelo contrário, estes tiveram seu desenvolvimento favorecido pela força da atividade comercial. O comércio e os serviços em Mossoró englobam atividades não apenas na esfera exclusiva da circulação do capital, mas, notadamente, nas esferas da distribuição e consumo.

Na cidade de Mossoró, a presença de universidades públicas e privadas dispendo de cursos e profissionais cujas ações representam a inserção do conhecimento técnico, científico e informacional ao território e voltados aos anseios da economia da região. A presença da Universidade Federal Rural do Semi-Árido - UFERSA tem, na essência de sua criação, a aposta na pesquisa, no desenvolvimento e na difusão das tecnologias voltadas para a agricultura. A UFERSA é uma instituição especializada no desenvolvimento de ciência e tecnologia voltadas para o agronegócio, é a única instituição do gênero que atua na região Nordeste. Atualmente, seu alcance atende a um raio de pelo menos 300 km no entorno de Mossoró, além de interagir com dezenas de comunidades rurais, podemos pontuar sua presença desde o Município de Touros, no Rio Grande do Norte, ao Município de Tabuleiro do Norte, no Ceará, passando pela região do Seridó da Paraíba e ainda atinge o Estado de Pernambuco.

Mossoró conta ainda com a Universidade do estado do Rio Grande do Norte – UERN, que dá suporte à pesquisa e à aprendizagem profissional voltada para as áreas da educação, saúde e exatas. Além e contar com uma universidade federal e uma estadual, Mossoró conta ainda com várias unidades de ensino superior privadas, como a Universidade Potiguar - UnP, Faculdade de Enfermagem Nova Esperança - FACENE, Mater Christer, UniNassau. Dessa forma, vemos na Figura III.2 – 09, como Mossoró se impõe regionalmente, por seu papel na especialização e na qualificação profissional, com a formação de mão de obra para atuar nas áreas de produção, nas packing-houses, na administração e nos serviços em geral. Não podemos deixar de identificar a presença de importantes instituições de ensino técnico, que também cumprem esse papel, como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI e o Instituto Federal do Rio Grande do Norte - IFRN.

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI

“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”

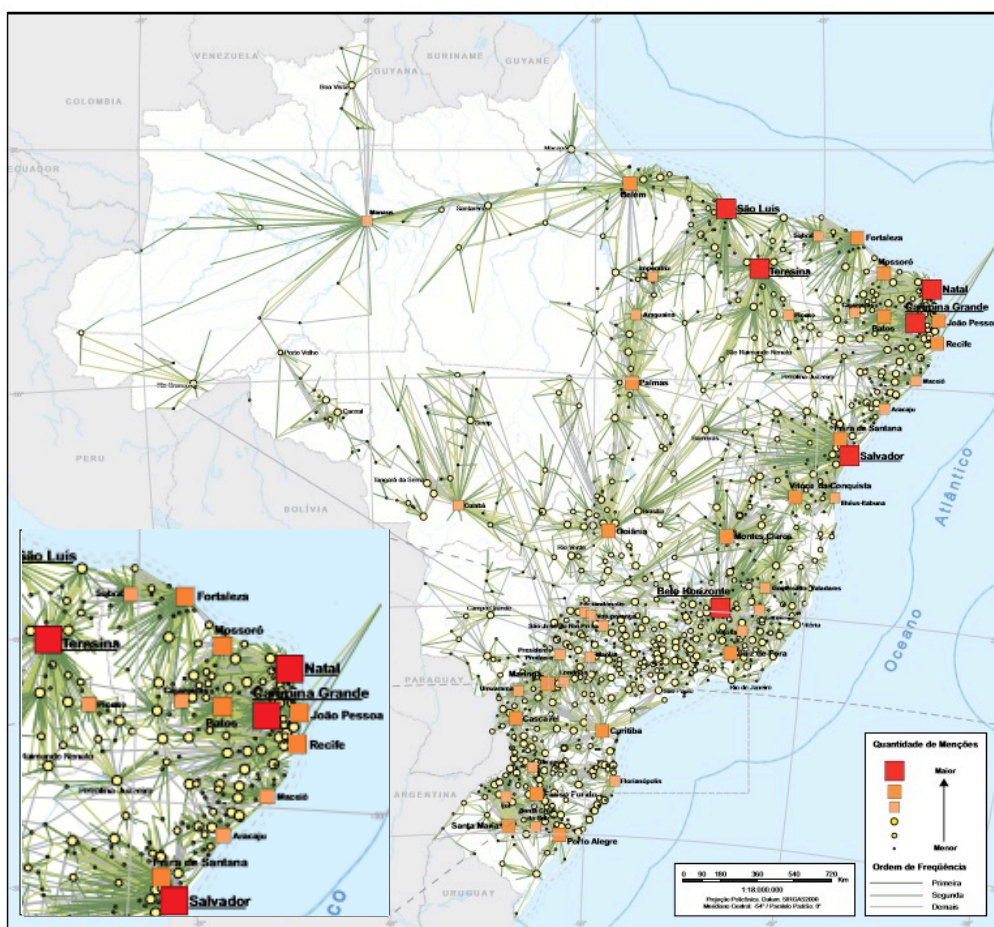


Figura III.2 - 09: Mapa - Deslocamentos para cursos superiores - Brasil - 2007

FONTE: REGIC 2007 - IBGE

IV. EXPANSÃO URBANÍSTICA DE MOSSORÓ

IV.1. Histórico urbanístico de Mossoró

A cidade de MOSSORÓ, se apoia nas tradições e num passado ilustrado de história que demonstram resistência, para espelhar um futuro promissor. Antecipou-se à libertação da escravatura, combateu o bando do cangaceiro Lampião¹ e foi o berço da primeira eleitora da América Latina.

A princípio, era apenas uma fazenda, Santa Luzia, que pertencia antes de 1739, ao Capitão Teodoro da Rocha. Por volta de 1770, a posse estava com o português Antônio de Souza Machado. A fixação demográfica foi iniciada pela criação de gado, oficina de carnes e extração do sal. Segundo tradição, a primeira exploração de Mossoró teria se dado no decorrer do ano de 1633. Embora baseada na tradição, a informação merece atenção segundo historiadores, visto que em 1612 o povoamento chegou até o rio Assu, caminho natural para o Jaguaribe, que, obrigatoriamente, passava por Mossoró.

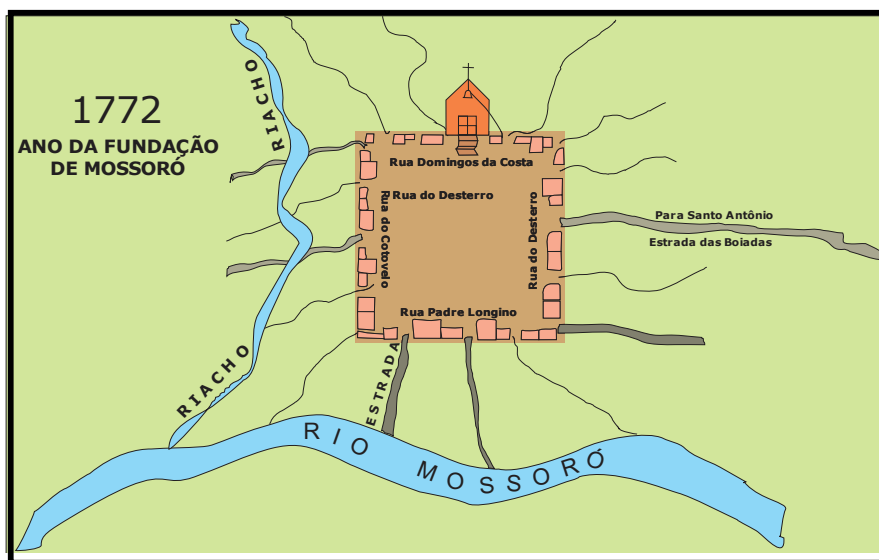


Figura IV.1. - 10: Elaboração própria a partir da Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, 1772.

¹ Virgulino Ferreira da Silva, nasceu em 7 de julho de 1897, ou como é mais conhecido, Lampião. Sua história foi marcada por muita confusão, desde problemas familiares a desavenças com os homens poderosos da época. Odiado por uns e amado por outros, o rei do cangaço como também era chamado, era colocado como um herói pelos pobres e julgado como ladrão sanguinário, pelos ricos, Teve final trágico, em 28 de julho de 1938, quando foi morto e decapitado.

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI
“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”

Fonte: Raimundo Nonato da Silva, em Evolução Urbanista de Mossoró, p 9.

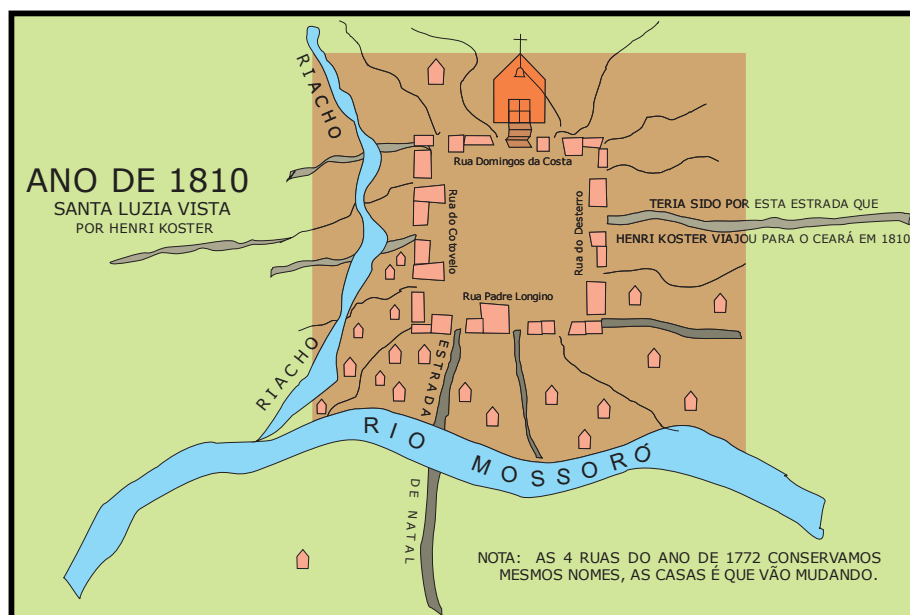


FIGURA IV.1 - 11: Elaboração própria a partir da Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, 1810.
Fonte: Raimundo Nonato da Silva, em Evolução Urbanista de Mossoró, p 15.

Em 13 de fevereiro de 1852 foi lida na Assembleia Provincial uma representação dos habitantes da freguesia de Santa Luzia do Mossoró pedido que elevasse a povoação de Vila a Município.

Segundo Pinheiro, o primeiro Código de Obras da cidade de Mossoró, foi criado através da Resolução 305, em 18 de julho de 1855, que tinha como objetivo normatizar a vida urbana. O Código tinha as normas para as construções, a limpeza da rua, o nível de ruído permitido, as festividades, as jogatinas, o banho de rio, o comércio da carne, do peixe e da cera de carnaúba, a pescaria, a agricultura, a criação de animais, assim como as licenças e os impostos a serem arrecadados em virtude do exercício de qualquer atividade econômica, Cascudo (cit in Pinheiro, 2007).

Durante a vigência do Código de Posturas (Resolução de 18 de agosto de 1855), quanto ao aspecto urbanístico, o Código determinava a altura das edificações, o material empregado, o comprimento dos quintais, a limpeza dos terrenos, e a largura das calçadas, das ruas, dos becos e travessas. E obrigava a reparação ou demolição de edificações que ameaçassem ruína, a caiação das frentes das edificações todos os anos,

no mês de setembro, e a obtenção de licença da Câmara para construir. Nesse momento o traçado urbano se torna mais regular e se expande com ruas largas e praças. Houve até a demolição de choupanas, palhoças e casebres que enfejavam ou atrapalhavam o traçado das novas ruas e a construção de praças e edifícios novos.

Apesar de ter sofrido algumas alterações, o Código refletia preocupação com a organização do espaço urbano e teve suas determinações rigorosamente cumpridas. Como consequência, dentro dos próximos trinta anos, a Vila foi adquirindo uma paisagem urbana normatizada e uniforme.

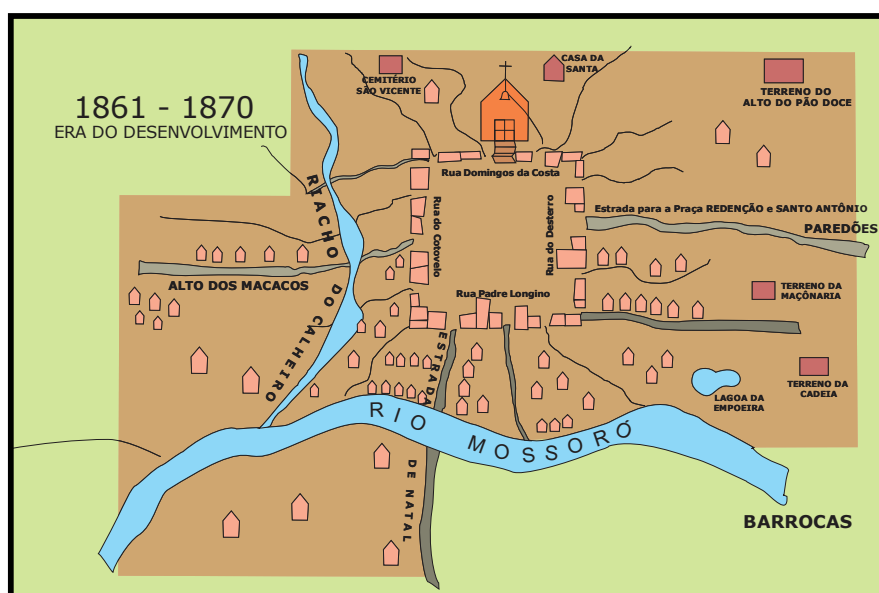


FIGURA IV.1 - 12: Elaboração própria a partir da Planta do Arraial de Santa Luzia de Mossoró, 1861-1870. Fonte: Raimundo Nonato da Silva, em Evolução Urbanista de Mossoró, p 19.

Ao analisarmos esses mapas vemos o crescimento da cidade de Mossoró, tendo no átrio da Catedral de Santa Luzia seu ponto central.

IV.2. Expansão urbanística de Mossoró Século XX

Como bem refere Oliveira (2012), ao analisar a **expansão urbanística da cidade de Mossoró:**

No início do século XX, o espaço urbano da cidade de Mossoró, passou por uma reorganização, relacionada à influência da ferrovia na composição

espacial da cidade. Um primeiro aspecto deste momento pode ser relacionado à influência da ferrovia na composição espacial da cidade. Era comum a localização das indústrias na maior proximidade possível dos isso, até hoje é possível ver grandes armazéns, inclusive com funções redefinidas, remanescentes deste período, assim como ruínas de prédios.

Estas transformações estão inseridas no contexto do desenvolvimentismo, que no Brasil toma corpo com a interpretação que contextualiza a ‘Revolução’ do governo Getúlio Vargas, na década de 1930. Toda uma ideologia é elaborada para difundir os preceitos da modernidade que a industrialização proporcionaria. Porém com a chegada da década de 1960 o processo agroindustrial entra em crise numa tendência em toda a região Nordeste. As principais razões foram a política creditícia que passa a vigorar a partir de 1964 (ano de início da ditadura militar no Brasil), os avanços tecnológicos que promovem a substituição de boa parte dos produtos processados localmente, como foi o caso dos fios sintéticos que substituem os derivados da fibra do algodão, o óleo de soja que toma o lugar do óleo de semente de algodão e de oiticica, a cera de carnaúba perde lugar para as fibras sintéticas.

Juntamente com tais mudanças a indústria salineira é absorvida pela indústria química de capital internacional, que impõe uma completa redefinição de sua atuação, num processo de mecanização e agregação de maquinário e equipamentos que deixa grande quantidade de trabalhadores desempregada. Isso tudo implica novas questões à crise econômica e social que acontecia, impondo seus traços no espaço urbano, os quais manifestam alguns reflexos. Em Mossoró os acontecimentos foram marcantes.

A crise da agroindústria foi o resultado destas transformações e condição para acontecimentos específicos. Com ela, novas implicações são postas e a cidade de Mossoró enfrenta as consequências na busca de redefinições de seu processo econômico, visando a superação dos entraves que emergiam, cujo marco temporal é o final da década de 1960. Trata-se da configuração da nova fase econômica que emergia, definida como terciária. Os serviços passam a ser a principal atividade econômica deste período. Uma das fontes de capital para custear os novos impulsos que surgiram foram as reservas dos empresários industriais, acumuladas ao longo de décadas de empreendimento. Mas grande ênfase também foi dada aos investimentos e financiamentos de origem pública, seja ao setor privados ou aos empreendimentos e obras públicas.

O Programa de Cidades de Porte Médio, um projeto aplicado pelo governo militar nas capitais e cidades de médio porte, que, conforme destaca Corrêa (2007), se tornou uma referência para o direcionamento de políticas de planejamento com interesse em incluir a dimensão espacial nas políticas governamentais, daí o estabelecimento da noção “cidades de porte médio”, compôs o conjunto de intervenções recebido pela cidade de Mossoró. Com ele foram construídos o terminal rodoviário, conjuntos habitacionais, além da ampliação de serviços bancários e assistenciais. Os efeitos destas ações no espaço urbano foram significativos como o referente ao impulso que a expansão urbana adquire, principalmente nos sentidos noroeste e sudeste. Também se fez presente a especulação imobiliária em trechos da cidade que se valorizavam, essencialmente, neste sentido de expansão urbana da cidade. Com estes novos indultos, Mossoró renova sua condição de centro regional, mantendo a característica de atrair pessoas de sua região de influência, que buscavam os serviços oferecidos pela cidade dando ênfase ao comércio, embora também a cidade tenha se mantido como centro de imigração

No presente, a constituição de Mossoró enquanto centro regional é fundamentada, principalmente, no aumento da oferta de atividades econômicas. A economia da cidade, além da força do setor terciário, é composta pela produção salineira, o agronegócio e a produção de petróleo. A interação entre seus processos de reprodução espacial é determinante para a complexidade espacial urbana revelada pela cidade.

O incremento econômico resultante desta dinâmica proporciona alguns efeitos na reprodução do espaço urbano. Um deles é a contraditória desigualdade socioespacial, constituída, entre outras razões, da ausência do acompanhamento desta evolução através de políticas públicas. Assim, embora sejam expressivos os indicadores da produção econômica, cresce espacialmente a fixação da desigualdade e segregação, a partir do aumento no número de favelas, da precariedade da infraestrutura e acesso à serviços essenciais em alguns setores.

Podemos destacar momentos onde a expansão urbana de Mossoró foi mais evidente, primeiramente em sentido sudeste, os bairros Ilha de Santa Luzia e Alto São Manoel na direção de Natal, acompanhando o alinhamento da Av. Presidente Dutra, importante via de acesso ao centro (era a única naquele momento) que havia sido prolongada recentemente até a BR-304, viabilizando o loteamento de grandes áreas a serem ocupadas posteriormente. Vale lembrar que, segundo Felipe (cit in Pinheiro, 2007), a ocupação desses bairros tinha se iniciado na década de 1940, com a construção da Ponte Jerônimo Rosado e da Av. Presidente Dutra, para viabilizar a expansão da cidade em direção a capital estadual Natal; e que sua ocupação tinha sido estimulada na década de 1960 pela construção do primeiro conjunto habitacional de Mossoró – o conjunto da FUNDAP, posteriormente Walfredo Gurgel, com 550 casas, ampliando o bairro Alto São Manoel.

As duas instituições públicas de ensino superior existente na cidade de Mossoró, inicialmente começou como a Escola Superior de Agronomia de Mossoró - ESAM, fundada pela prefeitura da cidade em 1968, sendo dois anos depois (1969) incorporada a Rede Federal de Ensino Superior, hoje, é a UFERSA. A Universidade do Estado do Rio Grande do Norte - UERN, também criada pelo município, no ano de 1968, nasceu com o nome de Universidade Regional do Rio Grande do Norte – URRN, vinculada à Fundação Universidade Regional do Rio Grande do Norte – FURRN, no ano de 1987 a universidade passa a ser estadual. Portanto, ocorreu quase que simultaneamente a edificação de dois grandes centros educacionais universitários na cidade de Mossoró, as escolas superiores foram de grande importância para a cidade de Mossoró e da região oeste do estado do Rio

Grande do Norte, pois além de capacitar a mão de obra local, trouxe a cidade traços de uma nova estrutura territorial.

O final da década de 60 foi realmente um período de investimentos que muito contribuíram para o desenvolvimento da cidade de Mossoró naquela época e com certeza no que hoje a cidade representa para o estado. Merece destaque a concretização da BR-110, que se inicia na cidade de Areia Branca, passa por Mossoró e segue no sentido sul do Estado e a implantação do Distrito Industrial a partir de 1970, que impulsionou a expansão da cidade na direção noroeste (saída para Fortaleza).

Segundo Nascimento (2013), o comprometimento político nas esferas: federal, estadual e municipal, foi determinante no sentido de promover ações que viabilizaram avanços no município e de toda Região Oeste Potiguar, inicialmente associado as potencialidades naturais do local, como o sal marinho e a cera de carnaúba. Com esse crescimento ampliam-se a prestação de serviços impulsionada pela expansão do ensino superior e dos serviços médicos. Assim, vão surgindo novas atividades e surge, então, na década de 70, a produção petrolífera. Com a instalação do escritório da Petróleo Brasileiro S. A. - PETROBRAS, em 1975, na cidade de Mossoró, onde viria a gerenciar a produção de petróleo terrestre de toda região do estado do Rio Grande do Norte e do Ceará, transformando a cidade num centro prestador de serviços.

Com a instalação do escritório da PETROBRAS e de suas subsidiárias no município ocorreu uma expansão urbana desenfreada, notadamente nas áreas periféricas, com a construção de conjuntos habitacionais (Pinheiro, 2007). Além de impulsionar vários setores pelo crescente número de habitantes, que além das moradias, necessitavam de transportes, lazer, serviços especializados e de diversificação do comércio local, a atividade terciária foi incorporada à economia da cidade.

Diante das transformações ocorridas na estrutura econômica de Mossoró durante a década de 1970 e que transformaram significativamente a paisagem urbana, a cidade concebe seu primeiro Plano Diretor, através da Lei 01, de 09 de junho de 1975, numa tentativa de zonestar o uso e ordenar o crescimento da cidade considerando o afluxo de novos contingentes populacionais, o desenvolvimento do sistema de transportes, e a

demarcação econômica da região. O Plano Diretor foi elaborado pela empresa Planos Técnicos do Brasil Ltda, contou com a supervisão da Prefeitura Municipal e com a colaboração técnica da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU (Pinheiro, 2007).

Com a implementação do Plano Diretor, surge o parque industrial, mas, inicialmente poucas indústrias se instalam na região, haja visto que no município as indústrias instaladas eram de pequeno porte. A expansão do Distrito Industrial acontece já no início do século XXI com a presença de grandes indústrias e galpões de terceirizadas na produção do petróleo se instalando no município. Entretanto, como centro regional prestador de serviços, o crescimento foi vertiginoso, acarretando uma mudança no uso e ocupação do solo, criado pela construção de edifícios ligados à sua nova função – bancos, escritórios, clínicas, hospitais, órgãos e instituições públicas –; como consequência dos novos serviços, a cidade recebe inúmeras pessoas vindas de várias partes do país, para trabalhar no município, sejam ligadas ao setor de prestação de serviços – públicos ou privados –, com qualificação e boa remuneração.

Nesse período ocorre uma aceleração de crescimento nos bairros residenciais com investimentos inicialmente oriundos das políticas públicas e, em especial, das políticas habitacionais, alterando o eixo de expansão da cidade, no sentido Natal-SE e Fortaleza-NO, o que interrompe o padrão de crescimento estabelecido desde 1920, que era a expansão dos bairros acompanhando a linha ferroviária, no sentido Governador Dix-Sept-Rosado (Pinheiro, 2007).

Segundo Oliveira (2016, p. 60), a cidade de Mossoró teve o seu crescimento urbano dirigido por um Plano Diretor, o desenho urbano elaborado e adotado foi o padrão radial-concêntrico da malha urbana da cidade, com as principais vias da cidade convergindo para o Centro. Após a implementação do Plano Diretor, a cidade foi incluída no Programa de Capitais e Cidades de Porte Médio, integrante da então Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. As políticas advindas do programa implementaram na cidade atividades produtivas, infraestrutura, e, ao mesmo tempo, instalaram na cidade agentes financeiros como a COHAB e a Caixa Econômica Federal, para financiamentos de moradia.

Embora a presença na cidade do órgão federal, o Sistema Financeiro de Habitação – SFH e do Banco Nacional de Habitação - BNH, que muito contribuíram com o crescimento urbano da cidade, através de órgãos como COHAB, Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais - INOCOOP e Instituto de Previdência dos Servidores Estaduais - IPE, deixou um lapso urbano na cidade, pois reproduziu a segregação social e espacial decorrente dos investimentos nas moradias. A COHAB era responsável por construir conjuntos para as pessoas de baixa renda, e a Caixa Econômica Federal para as pessoas das classes média e alta. E, mesmo com recursos administrados pela COHAB, tínhamos nos conjuntos onde o INOCOOP era responsável, as casas com um melhor padrão de construção e também mais inseridas na malha urbana.

As desigualdades na cidade vão se acentuando, aja vista que os investimentos estatais contemplam de forma desproporcional as classes sociais, oferecendo mais investimentos para as pessoas com maiores rendimentos, enquanto para os assalariados de baixa renda, resta apenas os loteamentos, geralmente localizados já fora da malha urbana. Assim, as classes sociais se adequaram a cidade de forma desigual. Para os de muitos recursos a cidade proporcionava os bens de consumo urbano, tais como transporte, água, luz, saneamento, ensino, saúde, habitação, lazer etc.; enquanto os moradores de baixa renda não usufruíam dos mesmos atributos da cidade.

Em 1980, a cidade continuava em pleno processo de expansão urbana e acelerado crescimento demográfico. Mossoró apresentava os traços da reestruturação espacial ocorrida nos últimos 15 anos e também a mudança na direção da expansão da cidade, além de significativas mudanças na distribuição das classes sociais e dos espaços. A expansão urbana de Mossoró acompanhou o que vinha ocorrendo em inúmeras cidades brasileiras, que era a urbanização de áreas mais distantes, para que os espaços vazios fossem posteriormente valorizadas e presumidamente utilizados para fins comerciais, configurando-se como a tão conhecida especulação imobiliária.

Vale salientar também que, pela primeira vez, o fator ambiental é introduzido no processo de planejamento. Havia a preocupação com as frequentes inundações ocorridas nas margens do rio Mossoró, seus efeitos diretos no espaço físico, e indiretos

no processo socioeconômico da cidade. Portanto, foram criadas as Zonas Especial Ribeirinha (ZE2) e a de Proteção Paisagística (ZPP), onde as margens do rio foram consideradas áreas de interesse paisagístico e, por isso, deveriam ser preservadas (Pinheiro, 2007).

No bairro Centro, as tradicionais ruas do comércio atacadista e varejista de secos, molhados e ferragens, passam a se revestir com prédios novos, rede bancária bastante significativa e serviços especializados. O antigo casario residencial, adjacente às ruas do comércio, abriga consultórios médicos, escritórios de empresas e representações comerciais. Seus antigos moradores transferem-se, em geral, para o bairro Nova Betânia, que se supervalorizou quando o poder público o interligou ao Centro e implantou diversos serviços básicos, transformando-o em local disputado pelas classes privilegiadas (Pinheiro, 2007).

Além do Centro, outros bairros centrais – Doze Anos e Alto da Conceição –, também assistem a uma verdadeira reforma das edificações que estavam a serviços da salicultura e da agroindústria em outras décadas. Com a conclusão da RN 117, que segue em paralelo a estrada ferroviária Mossoró-Souza rumo a Alexandria, no início da década de 1980, instalou-se a crise do sistema ferroviário em Mossoró. Após a conclusão da estrada, as estações começaram a fechar gradativamente, até que ocorreu a suspensão do transporte de passageiros em 1988 e a suspensão do transporte cargueiro em 1995, o que significou a total desativação da Companhia Estrada de Ferro de Mossoró, depois de funcionar durante 80 anos. O transporte de mercadorias passou a ser feito por caminhões e por navios cargueiros no Porto-Ilha (Pinheiro, 2007).

A destruição dos referenciais urbanos fica visível no desaparecimento das marcas do passado histórico na e da cidade. Assim, já na segunda metade da década de 1980, diversos depósitos e armazéns com suas portas voltadas para os trilhos ferroviários, sofreram gradativamente o esvaziamento de suas funções originais e foram abrigando outras atividades, se tornando cada vez mais inviável para seus proprietários mantê-los funcionando, à medida que o solo urbano nas áreas centrais se supervalorizava. Em seu lugar, surgiram oficinas mecânicas, sucatas, centros comerciais, escritórios e lojas de diversos ramos, principalmente no ramo de pneus e peças automotivas, localizadas no bairro Paraíba, trecho limítrofe entre o Centro e o Alto da Conceição (Pinheiro, 2007).

As maiores transformações encontramos nos bairros, onde as características vão sendo modificadas, onde nos terrenos destinados a espaços verdes surgem estacionamentos, quadra de casas são derrubadas para se construir edifícios e com eles a verticalização da cidade. As árvores que nascem em meio aos traçados de vias de trânsito que se quer ampliar, são derrubadas. Acordamos com Carlos (2007), ao afirmar que é desse modo, ao percorrer a cidade sem que se perceba as nuances da história, e estas alterações que mantínhamos nas nossas lembranças, que temos a sensação da perda de memória.

Um ponto que é amplamente debatido por urbanistas em todo o mundo se trata da produção dos conjuntos habitacionais dentro do contexto urbano onde nem sempre a produção da habitação popular acontece em paralelo com planejamento e políticas públicas adequadas. Sabemos que cada local apresenta uma contextura única, dentro do seu território e situações específicas, entretanto se unem para debater as consequências urbanísticas e sociais resultantes da implementação de habitações populares de forma massificada, que são geralmente erguidas em áreas marcadas por alguma forma de precariedade em termos urbanísticos, glebas desvalorizadas pela distância e pela pouca ou nenhuma diversidade funcional.

O impacto urbanístico dessa localização nas cidades e sobre a vida das famílias tem sido trabalhado na literatura com o conceito de segregação socioespacial, tópico que constitui uma das articulações mais frequentes, mais, também, mais difíceis de estabelecer na teoria e na investigação das ciências sociais: a que liga as dimensões econômicas, culturais e políticas com as dimensões espaciais da realidade social (Klintowitz, 2014).

Ao tratarmos da inserção urbana dos conjuntos produzidos pelo Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV, o mesmo pode ser avaliado tanto do ponto de vista da segregação socioespacial, como o de seus impactos nas vidas das famílias moradoras. É de fácil constatação que o programa foi implementado nas mesmas premissas de décadas passadas, embora trata-se de uma política habitacional contemporânea, não é encontrado diferenças significativas. O programa é responsável diretamente pela

expansão urbana dos últimos anos e os projetos arquitetônicos atendem prioritariamente aos interesses do capital, ou seja, das construtoras. Muitos dos empreendimentos encontram-se em áreas sem pavimentação, ausência de transporte público, sem comércio, escolas ou postos de saúde.

IV.3. Expansão do Município de Mossoró – Séc. XXI

Ao se estudar a expansão urbana nas últimas décadas das cidades brasileiras observa-se que o seu crescimento urbano está sempre ligado a programas de habitação, e que os mesmos foram e são coordenados por órgãos governamentais (Amore, 2015). A cidade de Mossoró reflete exatamente o mesmo contexto nacional, no qual identificamos dois momentos de expansão acentuada. O primeiro momento acontece no final da década de 60, durante o regime militar, inicialmente com a construção do Conjunto Walfredo Gurgel, e permaneceu até o final da década de 1980, período em que o BNH foi extinto. E o segundo momento, após o ano 2009, com a criação, do Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV. Nos dois momentos verifica-se a predominância de localizações de exclusão socioterritorial, em que se compromete a qualidade de vida das famílias beneficiadas, devido à ampliação de dificuldades de acesso a equipamentos, serviços e empregos.

IV.3.1. Crescimento da anticidade

O conceito de Condomínios Horizontais Fechados (residenciais intramuros), ganhou forma em São Paulo nos anos 50, despontando na cidade de Mossoró nos últimos 10 anos. Na última década podem-se observar uma crescente tendência das famílias de classe média e alta, que procuram nos condomínios fechados sossego e segurança em áreas distantes das zonas urbanizadas, onde os problemas de violência são cada vez mais sentidos como uma ameaça para a vida pessoal.

Verificamos que esta tendência gera novos problemas e contradições, pois inicialmente produz segregação espacial de determinados grupos sociais. Nos

condomínios onde as casas ocupam a maior parte dos lotes, raramente encontram-se jardins, hortas, ou mesmo árvores do local. Ao contrário das imagens dos condomínios divulgadas pelos empreendedores como ecologicamente corretos, há pouca consciência ambiental, sobretudo, entre os moradores mais recentes.

Sem poder deixar de mencionar que a implantação desses empreendimentos vem contribuindo para o aumento da problemática existente no tecido urbano, pois são áreas precárias e já castigadas pela falta de uma malha viária bem estruturada, sem uma pavimentação de boa qualidade para circulação, o que tende a impulsionar novas formas de informalidade e desigualdades. A predominância do formato condomínio, a precariedade dos espaços coletivos e a ausência de espaços públicos que estimulem a integração e sociabilidade da vizinhança nos empreendimentos reforçam ainda mais uma urbanização privatizada, que tende a exacerbar a segregação e guetificação dos mais pobres na cidade (Amore, 2015).

Na última década ocorreu um pico no alastramento da malha urbana do município de Mossoró, e a implementação do PMCMV, contribuiu de forma efetiva. Pois os empreendimentos imobiliários priorizaram pela inserção em áreas não urbanizadas, nas periferias e, em alguns casos, a ocupação se deu em grandes glebas vazias e contíguas aos tecidos urbanos existentes. Nesses casos as condições de inserção urbanas são bem mais precárias, onde a continuidade urbana é, muitas vezes, apenas aparente, tendo em vista a complexidade das condições topográficas e ambientais das áreas onde foram os empreendimentos implantados. Conforme relata Amore (2015), já foram observados empreendimentos em área de inundação, próximo a Áreas de Preservação Permanente (APP), em áreas de alta declividade e em topo de morro. Após uma década do início do PMCMV, iniciam-se os debates sobre as decorrências do programa. Segundo Amore (2015), quando as discussões acontecem sobre a inserção urbana dos empreendimentos do PMCMV, é nítida a implementação de dois modelos praticados: a inclusão de empreendimentos do Programa em periferias consolidadas e a inserção em áreas não urbanizadas, originando espaços de frentes pioneiras.

Quando o Programa promove transformações nas periferias existentes e já consolidadas, o que é identificado é que os espaços vazios vão sendo ocupados e sendo

imposto um modelo de segregação pela disseminação do modelo de grandes condomínios murados. Em muito dos casos, os empreendimentos do PMCMV foram implantados em áreas próximo aos grandes conjuntos de interesse social oriundos de antigos programas habitacionais, produzidos pelo BNH e construídos pelas COHAB.

Quando o PMCMV é avaliado pelos projetos urbanísticos, a baixa qualidade das áreas públicas dos projetos é impressionante, no caso dos loteamentos e, das áreas coletivas de uso comum, no caso dos condomínios. A necessidade de separação dos espaços público e privado é reforçada pelos próprios moradores, que vêm elegendo, em muitas situações, a prioridade de reformas no sentido de consolidar muros de maiores dimensões e mais espaços investimentos em equipamentos de segurança, como alarmes e câmeras (Amore, 2015).

Quando o empreendimento é de loteamento, geralmente é de baixa densidade, o que resulta nas mais altas demandas per capita sobre sistemas e habitats naturais. Os projetos de urbanização de menor densidade resultaram em aumentos per capita gerais em coberturas impermeáveis do solo, quilômetros rodados, uso de água, uso de energia, poluição do ar e produção de gases com efeito estufa (Farr, 2013, pag. 10).

IV.3.2. Alteração do solo na cidade e a Mobilidade Urbana

Em Mossoró, a construção dos Conjuntos Habitacionais determinados pelo SFH, construídos em meados dos anos de 1960 até a sua extinção e, posteriormente, as habitações construídas dentro dos programas habitacionais até os dias atuais, a princípio, estavam sendo erguidos em áreas ditas rurais, essa que foi sem dúvida a grande causa de impacto na expansão urbana da cidade. Na implantação dos empreendimentos, seja na década de 60, ou nos dias atuais, no caso, os empreendimentos do PMCMV, alterações na legislação urbanística para conversão de zona rural em zona urbana vêm acontecendo, permitindo em muitas situações a flexibilização de parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo, no sentido de possibilitar a criação de novas unidades de habitação, seja em loteamentos ou condomínios. Todavia, o que é notório no município de Mossoró são casas e condomínios em áreas onde não foram realizados o planejamento, nem

tampouco a implementação de infraestrutura urbana, tais como: transporte público, Unidades de Pronto Atendimento de Saúde, escolas, ou até mesmo pontos comerciais e serviços locais. A situação nas frentes pioneiras é ainda mais crítica do que a das periferias consolidadas em termos de monofuncionalidade e segregação, a partir da implantação de grandes quadras fechadas com pouca articulação com o entorno (Amore, 2015).

A Lei N° 10.257, que regulamenta o Estatuto da Cidade, promulgada em 10 de julho de 2001, dispõe em seu Art. 2° sobre política urbana como forma de ordenar o desenvolvimento das cidades e da propriedade urbana como forma de satisfazer as necessidades sociais, ressaltando no Inciso I a “garantia do direito a cidade sustentáveis, entendido como direito a terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, (...), para os presentes e futuras gerações”. Acrescentando ainda no Inciso VIII a adoção de padrões de produções e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites de sustentabilidade ambiental, social e econômica do município (Oliveira, 2016, p. 146).

Um consenso comum nos estudos sobre urbanismo sustentável é o seu comprometimento em integrar a tecnologia de transporte – metrô, bonde, ônibus – com a densidade e a distribuição dos usos de solo adjacentes; um padrão urbanístico essencial para um estilo de vida independente de automóveis, ou seja, aquele com a possibilidade de deslocamento a pé, andar de bicicleta, e com um bom sistema de transporte público para os bairros adjacentes e destinos regionais.

Infelizmente, sendo o uso do transporte público um condicionante do urbanismo sustentável, podemos afirmar que a cidade de Mossoró vive um momento extremamente crítico, haja visto que a frota de carros de uso familiar cresce vertiginosamente. Ao analisarmos os dados coletados em conjunto com o crescimento do perímetro urbano ocorrido no mesmo período é nítido que a expansão na cidade acontece de forma desordenada, paralelamente sem ter sido priorizado o uso do transporte público. Abaixo, poderemos verificar nas tabelas Tabela IV.3.3 – 01, Tabela IV.3.3 – 02 e Tabela IV.3.3 – 03, que apresentam dados do DENATRAN, sobre a frota do município.

FROTA DE MOSSORÓ– ANO 2005	
Automóvel	19.564
Caminhão	2.429
Caminhão trator	264
Caminhonete	1.943
Micro-ônibus	139
Motocicleta	19.754
Motoneta	5.652
Ônibus	120
Trator de rodas	3

Tabela IV.3.2 – 01: Frota de Veículos – Ano 2005

Fonte: IBGE. Acesso em: 23.09.2017.

FROTA DE MOSSORÓ– ANO 2010	
Automóvel	34.201
Caminhão	3.127
Caminhão trator	421
Caminhonete	5.254
Micro-ônibus	253
Motocicleta	35.022
Motoneta	9.687
Ônibus	196
Trator de rodas	8
Utilitário ²	570
Outros ³	1511

Tabela IV.3.2 – 02: Frota de Veículos – Ano 2010

Fonte: IBGE. Acesso em: 23.09.2017.

² É um veículo cuja utilidade principal é o transporte de cargas ou passageiros mais de 6 pessoas, por exemplo, uma Kombi é um veículo utilitário, as vans de modo geral, os caminhões pequenos e grandes, as picapes derivadas de automóvel tipo Saveiro, veículos fechados como Fiorino furgão e as caminhonetes.

³ Outros são: chassi plataforma, trator esteira, trator misto e trator roda

FROTA DE MOSSORÓ– ANO 2016	
Automóvel	54.250
Caminhão	3.956
Caminhão trator	791
Caminhonete	8.298
Camioneta	2.152
Micro-ônibus	313
Motocicleta	48.194
Motoneta	15.615
Ônibus	347
Trator de rodas	17
Utilitário	1.400
Outros	14.096

Tabela IV.3.2 – 03: Frota de Veículos – Ano 2016

Fonte: IBGE. Acesso em: 23.09.2017.

Quanto à mobilidade urbana, os problemas em Mossoró tendem a se acentuar. Como apresentado anteriormente, o quantitativo da frota do município nos últimos doze anos, o número de veículos em Mossoró mais que triplicou. Se somarmos a quantidade de carros, motocicleta e motoneta (149.429, ano 2016), e fizermos uma proporção entre habitantes e veículos particulares, chega-se a uma proporção aproximada de 1,95 de habitante por veículos.

Mossoró classifica-se como um município de médio porte, com população de 291.937 habitantes segundo dados divulgados na plataforma do IBGE, ano 2016. A Tabela IV.3.3 – 04, apresenta os dados de população, área e número de ônibus usados no transporte urbano. É importante se verificar que esses dados refletirão nas necessidades de atendimento do transporte coletivo urbano, afinal são locais de concentração de pessoas que deverão se deslocar pelos diversos motivos. Embora possa apresentar distorções em função da existência de vazios urbanos, também a relação entre a área urbana e a quantidade de habitantes é um bom parâmetro para se verificar a distribuição da população no território de forma comparativa.

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI

“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”

ANO	NÚMERO DE HABITANTES	ÁREA URBANA – km ²	NÚMERO ÔNIBUS
1995	192.267	28,57	56
2005	213.841	39,61	29
2016	291.937	86,07	34

Tabela IV.3.2 – 04: Habitantes X Área Urbana X Transporte Público

Fonte: IBGE 2017 e Sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviários de Mossoró - SINTROM

FROTA	2010	2017	CRESCIMENTO %
Automóvel	34201	55307	62%
Camioneta	1293	2890	124%
Caminhão	3127	3919	25%
Caminhoneta	5254	7943	51%
Ônibus	196	360	84%
Micro-ônibus	253	298	18%
Motocicleta	35022	49405	41%
Motoneta	9687	15386	59%
Reboque	819	2721	232%
Semi-reboque	664	1359	105%
Utilitário	570	1468	158%
TOTAL	91086	141056	64,55%

Tabela IV.3.2 – 05: Frota de Veículos – 2010 x 2017. Fonte: DENATRAN. Acesso em: 28/08/2017, Disponível em: http://www2.detran.rn.gov.br/externo/est_tipo.asp?codcidade=1759

A Associação Nacional de Transporte Coletivo - ANTC, apresenta uma abordagem própria para análise dos dados sobre a frota, eles agrupam a frota levando em consideração o uso da mesma. Neste caso, os dados foram obtidos no site do Departamento Nacional de Trânsito do Estado do Rio Grande do Norte - DENATRAN-RN, onde os numeros vão sendo atualizados em tempo real. O município dispõe de uma frota superior a cento e quarenta mil veículos, tendo um crescimento em números percentuais de 64,55% em relação ao ano de 2010, como podemos verificar na Tabela IV.3.3 - 05, a mesma apresenta a composição da frota por tipo de veículos. Dessa forma, podemos identificar a utilização provável que é dada a frota de veículos, visando avaliar sua importância, não só para o uso de passageiros, mas, para atender ao transporte de mercadorias e produtos, como também verificar como acontece os deslocamentos urbanos dos cidadãos, nesse caso, verifica-se que pouco é usado os transportes coletivos pela população.

Com os mesmos dados coletados junto ao DENATRAN sobre a frota, foi elaborada uma nova tabela, a IV.3.3 - 06, onde os resultados foram agrupados quanto ao uso, levando em consideração quatro grupos: o de uso familiar, os coletivos, o transporte de cargas e o transporte de produção. O de uso pessoal, são os veículos de uso doméstico (automóvel e camioneta), somando-se a motocicleta e motoneta (de uso pessoal com predominância individual), que representam mais de 88% (oitenta e oito por cento) dos veículos em circulação. Esse dado é extremamente relevante, porque está diretamente associado ao problema do trânsito urbano, cuja malha viária não tem acompanhado o incremento da frota, nem tampouco, os espaços públicos podem ser ampliados para suportar a pressão do crescente fluxo de automóveis. Pode-se constatar, ademais, que o transporte coletivo (ônibus e microônibus) é disponível em pequena quantidade (0,47% - quarenta e sete centésimos por cento do total da frota). O Gráfico IV.3.3 – 05, ilustra brilhantemente a discrepância quanto o uso da frota, em função das características e tipos de veículos.

Uso da Frota por Tipo de Veículo	2017	%
Uso FAMILIAR	124456	88,23%
Uso COLETIVO	658	0,47%
Transporte de Cargas	3919	2,78%
Transporte de Produção	12023	8,52%
TOTAL	141056	100%

Tabela IV.3.2 - 06 - Crescimento da Frota, por USO de Veículo (%). Fonte: DENATRAN.

Acesso em: 28/08/2017.

Disponvel em: http://www2.detran.rn.gov.br/externo/est_tipo.asp?codcidade=1759

A leitura se torna fácil diante desses números, primeiro, é possível verificar a deficiência do transporte coletivo (0,47%), quando se sabe que parte dessa frota é composta de ônibus escolares de uso exclusivo no transporte de alunos entre as áreas rurais e urbanas. Outro fator determinante que se faz necessário apresentar é que os números dos transportes coletivos que fazem as linhas intrabairros da cidade não chega a ser 10% da quantidade de ônibus, ou seja, no município de Mossoró, a empresa responsável pelo transporte público é a Cidade do Sol, e atualmente trabalha com 28 ônibus.

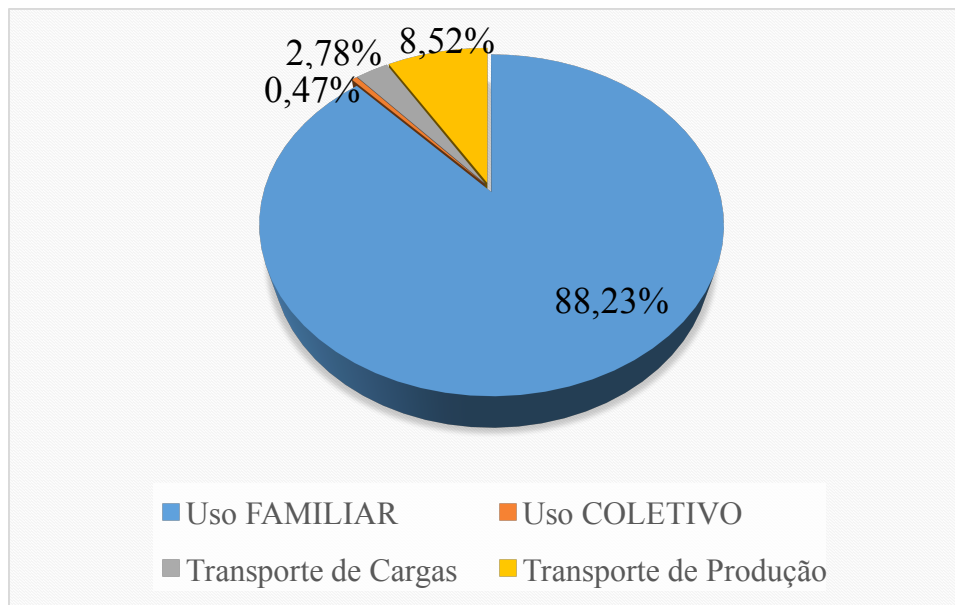


Gráfico IV.3.2 – 05: Uso da Frota, por tipo de Veículo – ANO 2017
Elaborado pela autora (2017).

Pelas atividades econômicas que são desenvolvidas no município, o número de veículos existentes na Região e que pode ser usado no transporte de cargas, com o fim de servir à produção econômica (caminhão e caminhonete, reboque e semi-reboque e utilitários), é ainda pequeno (11,30%), o que torna a cidade dependente de transportes de outros centros. Vale lembrar, que a localização geográfica do município, ser entroncamento de linhas de tráfego importantes – geograficamente localizada entre duas capitais, Natal e Fortaleza, Mossoró fica equidistante, interligando os estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, e usando a BR 110, ligado com a Paraíba, conseqüentemente, com o Sul e o Sudeste. Essa carência em transporte de carga é suprida pela grande quantidade de veículos de carga que pernoitam em Mossoró, muitos já chegam aqui em busca de carga de retorno, o que atende as necessidades do setor da fruticultura, salineiro e das fábrica de cimento da Região.

Podemos acrescentar outro fator crítico da infra-estrutura de transportes em Mossoró que está diretamente ligado a falta de operacionalidade do aeroporto. O aeroporto está localizado dentro do perímetro urbano mossoroense, em uma área populosa e de baixa renda, que favorece o surgimento de lixões, além da presença de criadouros e abatedouros clandestinos de animais, somado a estes problema, temos um muro de isolamento precário, o que termina permitindo a invasão pessoas e animais na pista. Diante da falta de segurança, os pousos e decolagens são desautorizados.

IV.4. Análise do crescimento URBANO da cidade de Mossoró

Segundo Del Rio (2013), foi após a metade do século XX, que as cidades brasileiras passaram por uma rápida urbanização resultante de um período de acelerado desenvolvimento, o que levou a sociedade na virada do século ver estarrecida as consequências negativas de tal processo, proveniente do uso descontrolado dos recursos naturais sem levar em conta a sua natureza finita. Embora as cidades, de um modo geral, hoje cresçam de forma mais lenta, ainda mantêm o seu crescimento de modo centrífugo, espalhando-se em direção da periferia, que é caracterizado por baixa infraestrutura urbana e níveis de pobreza.

O que chama a atenção na cidade de Mossoró é que, a mesma, acompanha a tendência de crescimento lento e contínuo, sempre em direção a periferia. Mesmo com espaços urbanos vazios, foram realizadas três alterações de limites do perímetro urbano na última década (Leis Municipais: 1 - Delimitação de perímetro urbano, Lei n. 2.564, 21 de dezembro de 2009; 2 – Delimitação do Bairro Bela Vista, Lei n. 2774, de 04 de novembro de 2011; e, 3 - Alteração, Inclusão e definição de novas delimitações do Perímetro Urbano, Lei n. 2.935, de 29 de novembro de 2012), o que acarretou em uma expansão territorial de 46,46 km², ficando o município de Mossoró com uma área urbana de 86,07 km², que em apenas 3 (três) anos, por três Leis, o território urbano da cidade de Mossoró aumentou 108,6%. Precisamos compreender o processo de urbanização e, assim, ajudar no planejamento de seu futuro, principalmente coibindo qualquer ação que venha de encontro com ao urbanismo sustentável.

Com o olhar voltado para a sustentabilidade urbana, precisamos, antes de tudo, compreender a esfera social e de comunidade, pois encontramos nas relações humanas os principais problemas urbanos. Também, é necessário entender, que a expansão urbana sem limites exagera em rejeitar a necessidade de proteção dos limites naturais impostos aos recursos finitos do planeta, expondo o conflito vivenciado pelo setor econômico, que impõe um desenvolvimento, levando em consideração apenas o capital.

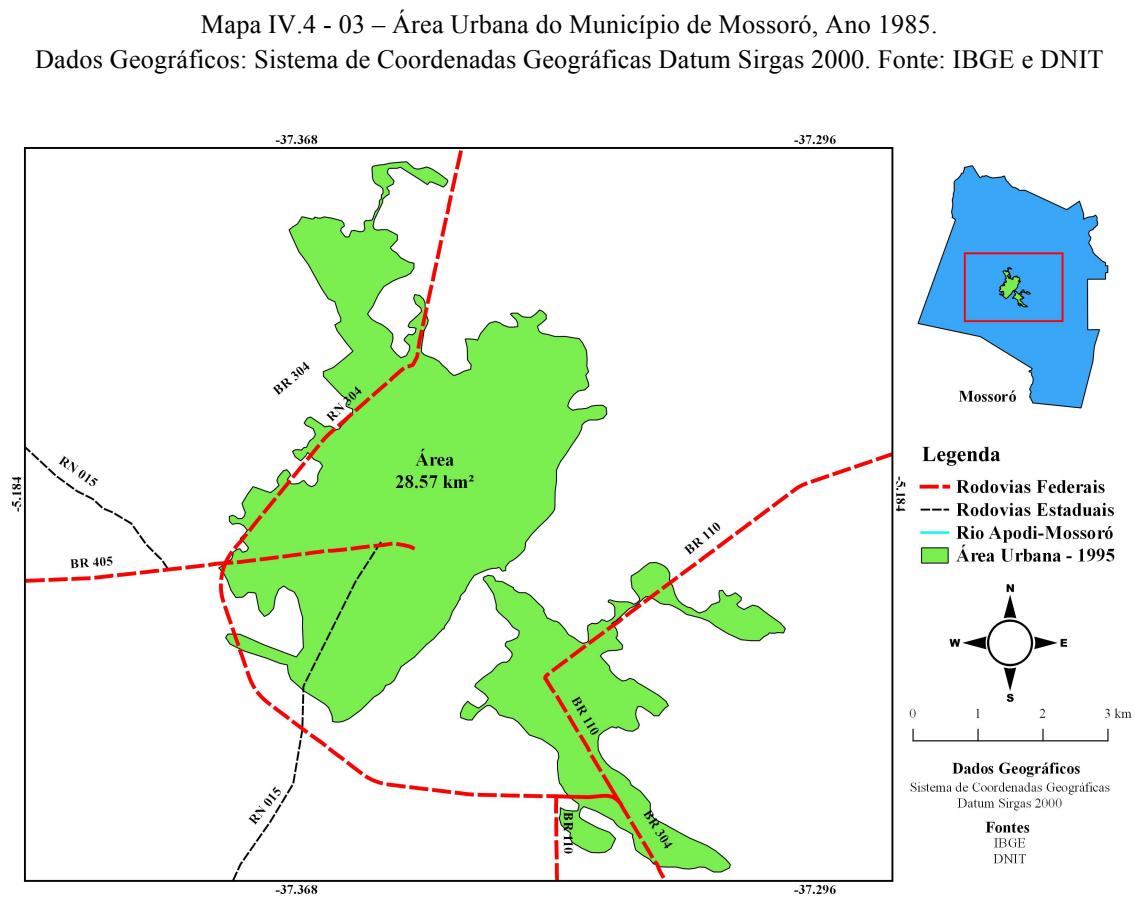
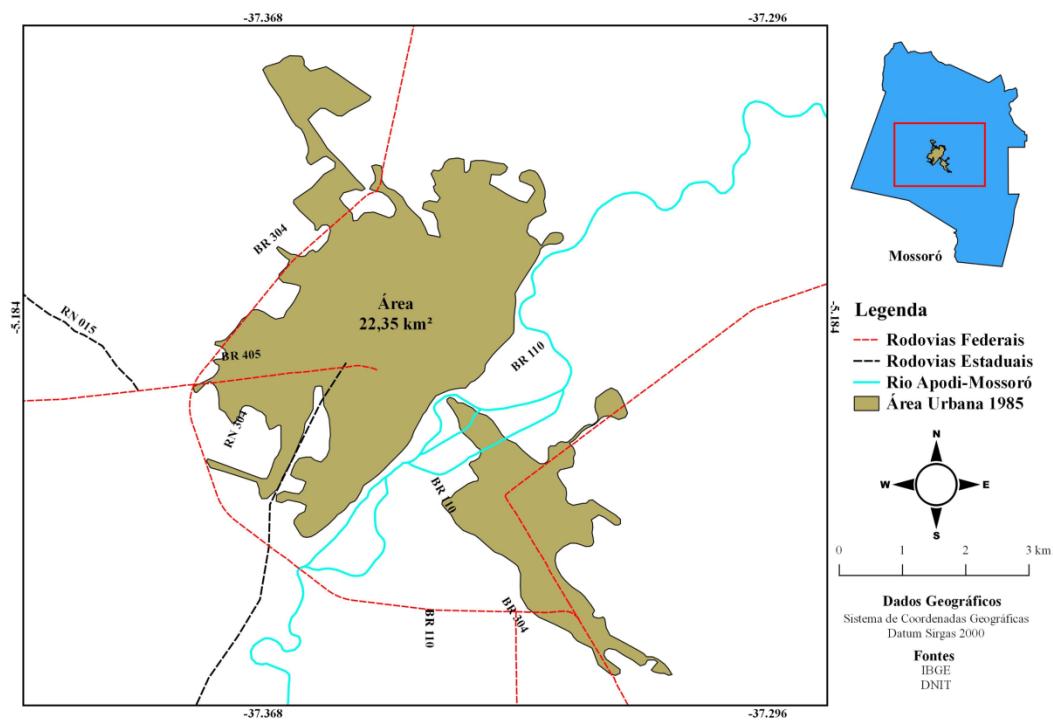
Diante dos dados obtidos na pesquisa, verificamos que no município de Mossoró a implementação urbana que encontramos é do urbanismo disperso e esse continuará gerando problemas ambientais, face ao crescimento da cidade sobre a paisagem natural, eliminando a sua vegetação nativa, se apropriando dos recursos naturais, majorando a demanda por consumo e energia e, cada vez mais, produzindo resíduos em excesso como resultados do modelo de consumo. Esse modelo exige intenso uso de veículos para transporte de mercadorias e de pessoas, o que contribui de maneira efetiva para a poluição do ar através da emissão de gases provenientes de combustíveis fósseis nos diversos meios e redes de transporte, bem como da impermeabilização do solo decorrentes da pavimentação. Todos esses pontos enumerados não bastam, pois ainda provocam mais danos ao ciclo hidrológico, o que aumenta a possibilidade de enchentes face à deficitária infraestrutura urbana, além de comprometer o clima urbano de forma considerável.

Portanto, diante dos mapeamentos que realizamos para a cidade de Mossoró, observamos que o espalhamento urbano aconteceu sem haver uma proporção entre a área ocupada e a população urbana, na qual encontramos a justificativa nos programas habitacionais incrementados por órgãos governamentais. Com a implementação do PMCMV, aconteceu de maneira abrupta a horizontalização da cidade, o que beneficiou de imediato os empreendedores imobiliários ou meros especuladores.

Através dos Mapas (Mapa IV.5 – 03, Mapa IV.5 – 04, Mapa IV.5 – 05, Mapa IV.5 – 06 e Mapa IV.5 – 07) que estão aqui apresentados, visualizaremos de forma ilustrativa os argumentos e estudos aqui registrados. Até agora, o trabalho foi de busca nos registros, nos escritos, na história do município de Mossoró, no seu passado, relatando como foi o início como cidade, como essa se desenvolveu e sobre quais os fatos e fatores que influenciaram este desenvolvimento. Após o estudo do passado, foi feito um apanhado de conceitos e de correlações da importância da cidade de Mossoró em relação a rede urbana estadual, onde através de dados do IBGE e da SEMURB foi possível elaborar em tabelas e gráficos destacando o crescimento populacional, a densidade demográfica, a expansão urbana da cidade. São com esses dados do ontem, até os dias de hoje, que poderemos pensar na cidade do amanhã.

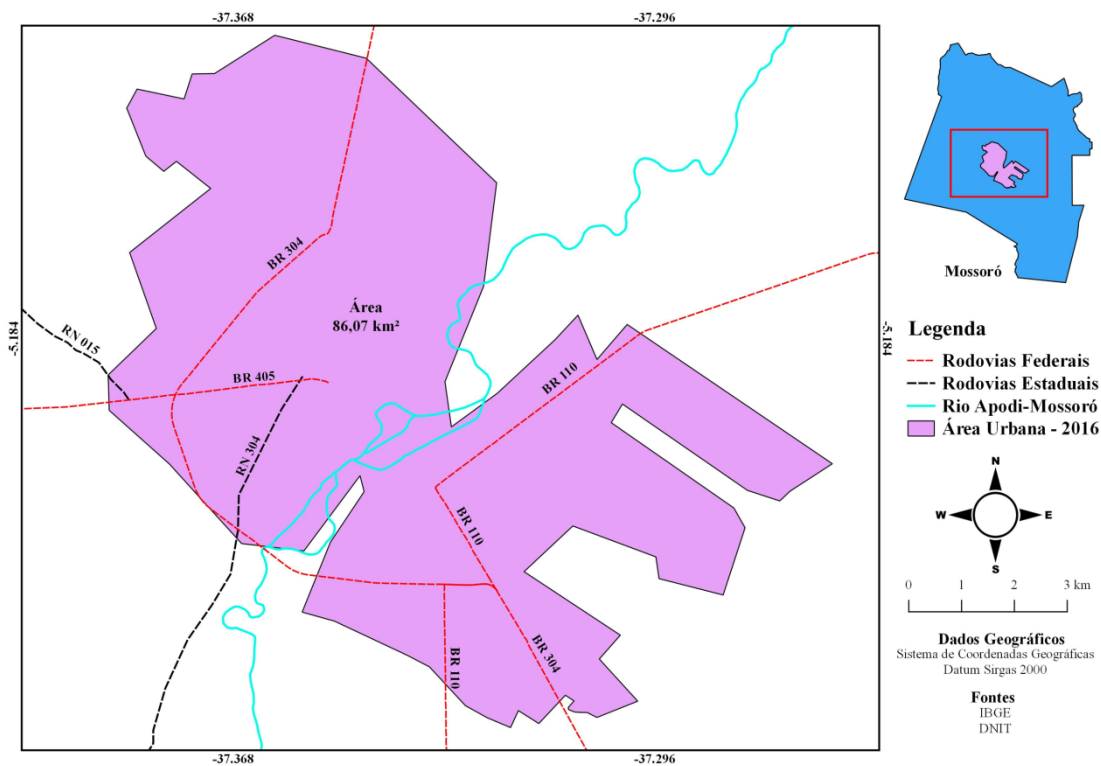
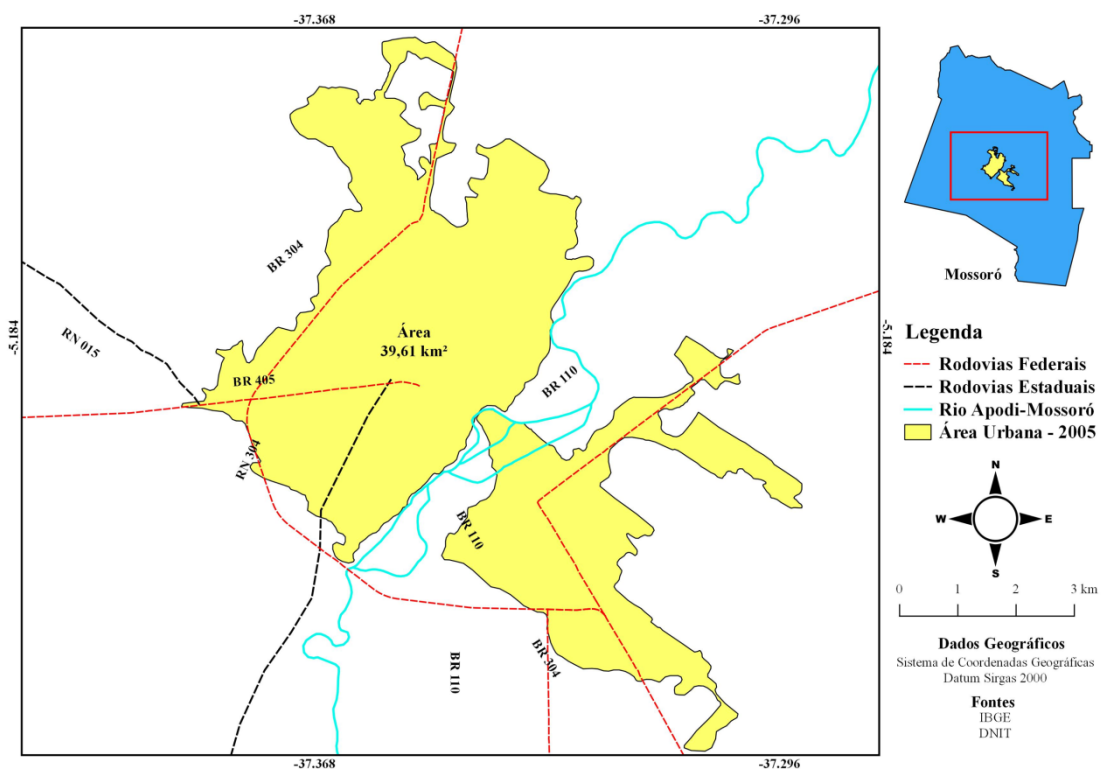
DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI

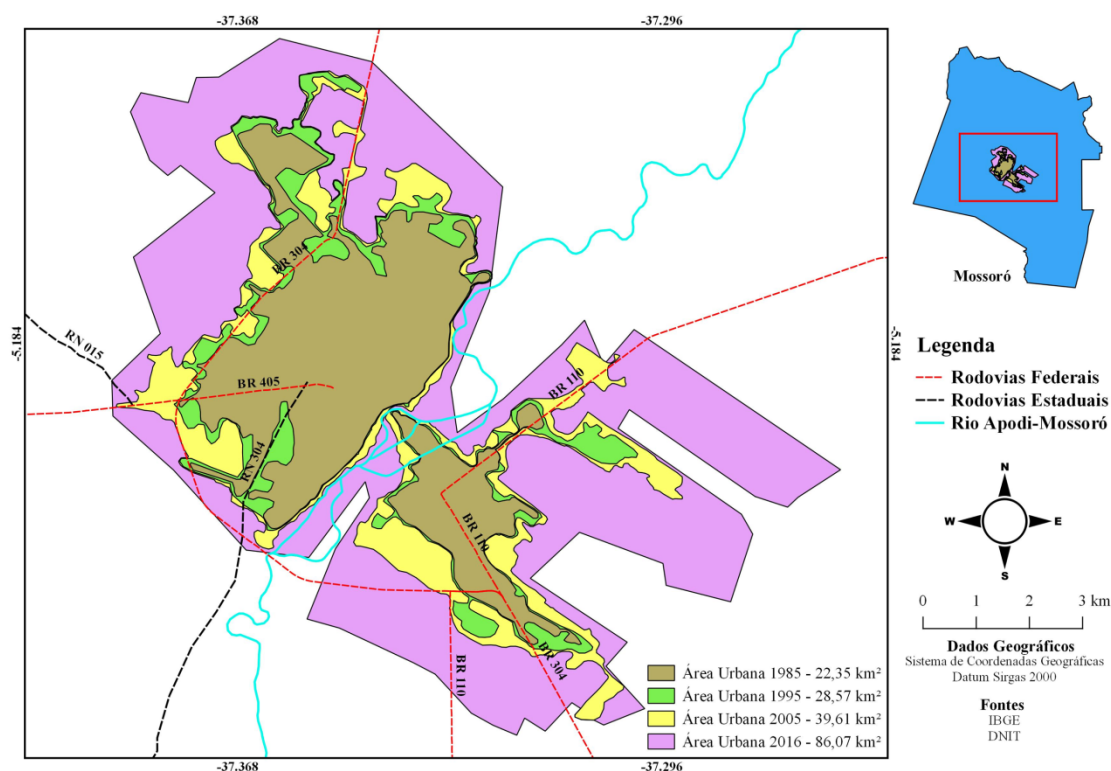
“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”



DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI

“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”





Mapa IV.4 - 07 – Área Urbana do Município de Mossoró, das Áreas Urbanas dos anos: 1985, 1995, 2015 e 2016. Dados Geográficos: Sistema de Coordenadas Geográficas Datum Sirgas 2000. Fonte: IBGE e DNIT

Embora a cidade de Mossoró tenha crescido de forma proporcional para os dois lados do Rio Mossoró, podemos identificar um gargalo provocado pelo Rio Mossoró, pelo fato de que só existem 4 (quatro) vias que cruzam as margens do rio. O Centro da cidade de Mossoró continua o mesmo desde a sua fundação, onde encontramos a concentração do comércio e serviços, embora tenha ocorrido a diminuição do uso do solo para residência. Entretanto, na última década, a expansão urbana do município mais que dobrou a sua área. A cidade se expandiu além dos limites urbanos tradicionais sem estar conectada a um planejamento urbano que tivesse introduzido algum princípio de sustentabilidade urbana. Em alguns locais surgiram centenas de moradias onde não estão sequer inseridas dentro do fornecimento de água potável, sem saneamento, sem nenhuma infraestrutura, o que, no quesito de mobilidade urbana, acarretou, de imediato, o uso cada vez maior de veículos particulares. Esse processo agrava o desequilíbrio ambiental, social e econômico.

Outros aspectos também são interessantes às análises da morfologia urbana do município de Mossoró, pois durante as últimas décadas também podemos identificar a verticalização ocorrida em algumas áreas da cidade, principalmente nos bairros Nova Betânia e Centro. Importante também destacar os novos empreendimentos que foram construídos em área nova de expansão, no prolongamento da Avenida João da Escócia, que são: Partagem Shopping, a UnP, e dois condomínios de alto padrão; enquanto a parte antiga da avenida passa por uma forte mudança no uso do solo, antes totalmente residencial, hoje tem suas antigas residências transformadas em escritórios, serviços, comércio e com alguns edifícios de apartamentos no lugar de antigas residências.

No instante que isolamos o Centro antigo da cidade de Mossoró para o analisarmos pelo olhar do urbanista, observamos que embora tenha uma elevada taxa de ocupação do solo urbano e de área construída, o mesmo apresenta uma baixa densidade ocupacional e funcional. A ocupação hoje é basicamente comercial e de serviços. Apesar de encontrarmos na área antiga e histórica da cidade a maior quantidade de imóveis e de infraestruturas, acontece neste mesmo espaço um processo de unificação do uso, o que termina provocando o esvaziamento em determinados horários do dia. O que nos leva a conviver com a antítese urbanística da contradição nos moldes de se planejar e gerir as cidades.

É inquestionável que na ausência de infraestrutura adequada o impacto ambiental se torna óbvio e as consequências desse modelo impacta diretamente na população mais vulnerável, que são os habitantes que vivem nas áreas limites da dispersão urbana. São eles que estão sujeitos aos piores efeitos de uma cidade difusa num contexto socioeconômico e ambiental. Nas áreas periféricas encontramos a maior concentração da população de baixa renda que, geralmente, surge de loteamentos não regularizados e há um predomínio de ocupação unifamiliar que se traduz numa densidade urbana relativamente baixa. Estando o loteamento irregular, o mesmo não poderá receber destinação de recursos federais para a melhoria da infraestrutura e habitação para essas áreas.

Seguramente, a gestão urbana precisa atuar de forma mais incisiva sobre o setor privado, pois através da regulamentação do uso e ocupação do solo e de

efetivamente uma rigorosa fiscalização pelo cumprimento das normas, os gestores teriam como efetivar investimentos em infraestrutura e ações para uma melhor qualidade urbana. Portanto, mapear a cidade, compreender como a mesma se desenvolveu ao longo do tempo e como os preços da terra foram sendo definidos, os gestores poderiam: controlar a expansão, aplicando critérios de desenvolvimento urbano sustentável através de ações indiretas e diretrizes estabelecidas.

O que acontece muito na cidade de Mossoró é a mudança constante dos gestores a cada eleição. A cada mudança política partidária ocorre uma alteração em toda a gerência da administração pública. Essas alterações, em sua maioria, impedem a continuidade de projetos. De uma forma geral, o que vemos é uma visão simplista do administrador público que ocupa a cadeira do desenvolvimento urbano e que ao olhar para o mapa da evolução urbana da cidade, percebe que as áreas periféricas estão sendo ocupadas e acredita que isso significa desenvolvimento e até usa esse crescimento como marca de uma administração competente e que foi atuante no desenvolvimento urbano da cidade. Na maioria das vezes, sequer faz alguma ressalva para identificar que algumas regiões invadidas estão no mapa como áreas em expansão, que outras são áreas além do perímetro urbano que serão posteriormente regulamentadas e que, algumas, ainda são áreas de proteção ambiental, mas que independente disso, todas são áreas carentes de projetos de infraestrutura e sem nenhuma abordagem de parâmetros sustentáveis efetivos.

É uma contradição tentarmos fazer uma avaliação levando em conta a percepção geral do gestor público, da própria sociedade e o que realmente está ocorrendo. Vivenciamos um verdadeiro faz de conta: para os gestores públicos é de que a cidade está se desenvolvendo, e a participação deles é assinando e regulamentando essa expansão; para os empresários, eles estão sendo visionários e generosos, pois estão investindo em áreas totalmente isoladas do tecido urbano municipal para atender uma população de baixa renda que precisa de habitação, enquanto a maioria da sociedade acredita que a periferia é o lugar das populações menos favorecidas, aceitando sem conhecimento técnico algum que esse modelo urbano disperso é segregador.

IV.5. Corredor Cultural: Preservação, Revitalização e Requalificação

O final do século XX no Brasil foi marcado por projetos que promoveram a renovação e a reestruturação do espaço urbano, por meio de projetos reconhecidos mundialmente e que foram realizados em áreas centrais das cidades e que impulsionaram outros gestores a implementar em suas cidades projetos de requalificação e de revitalização, quando as suas cidades já estavam enfrentando problemas semelhantes. Podemos aqui enumerar os projetos realizados em Salvador (Pelourinho), Recife (área do Marco Zero), Fortaleza (próximo ao porto, o Complexo Dragão do Mar), Rio de Janeiro (projeto do Centro Histórico). Essa percepção é uma referência a nível global e inúmeras cidades passaram por um processo semelhante.

Portanto, o Corredor Cultural surge nessa tendência em que a gestão municipal, influenciada pelos novos paradigmas que vinham sendo difundidos sobre como organizar o espaço urbano através da preservação do patrimônio arquitetônico e, com essa medida, interromper os vários problemas sociais que estavam surgindo no local, foi elaborado o projeto priorizando a preservação do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico da cidade, através de ações que tinham o objetivo de promover a recuperação e a sua renovação, juntamente com a revitalização social e econômica.

A origem desta área na cidade de Mossoró ocorreu na primeira metade do século XX. Diante da ausência de estradas foi instalada a linha ferroviária da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, tendo como objetivo a viabilização do comércio. A linha cruzava toda região Oeste do estado até a cidade de Souza, na Paraíba. Desde sua implantação, a linha ferroviária desempenhou papel de significativa relevância para o município, tanto como meio de transporte, como quanto divisor entre a área urbana e a rural. O traçado longitudinal da linha férrea, sentido norte-sul, que chegava até a Estação Terminal, hoje centro da cidade, entremeado pela dimensionada faixa de domínio, determinou, naturalmente, o surgimento de um complexo binário, conhecido popularmente como Rio Branco, posto que segundo Rocha (2005) somente em 2005 foi promulgada lei municipal instituindo-a como Avenida Rio Branco.

Na década de 80, com a desativação da RFFSA em Mossoró, ocorreu a primeira intervenção urbanística na Avenida Rio Branco. Através do Projeto Cura, do extinto BNH, entre as ruas Coelho Neto e Prudente de Moraes, as vias foram pavimentadas e as áreas correspondentes às faixas de domínio ocupadas com praças. No entanto, paradoxalmente à relevância espacial e histórica da área na estrutura urbana, a desativação da RFFSA e a subtilização dos equipamentos implantados pelo Projeto Cura, produziu uma degradação constante no sítio evidenciando o surgimento de verdadeiros vazios urbanos.

No ano de 1983, foi sancionado pelo Município de Mossoró o Decreto Nº 345/1983, dispondo sobre o projeto corredor cultural. Foi criada uma comissão especial responsável pela programação do referido corredor, relativa às comemorações do Centenário da Abolição. O projeto ficou apenas no campo das ideias durante dez anos, quando em 1993, por meio de um recurso do Ministério da Cultura, o projeto começa a ser outra vez elaborado. Mas apenas no segundo mandato da prefeita Rosalba Ciarlini Rosado (1997/2000), motivado pelo sucesso de outros projetos de Intervenção urbana no país, é que começa a sair do papel.

Portanto, a intervenção urbana da Avenida Rio Branco foi sendo concebida dentro de um processo de desenvolvimento para a cidade, abrangendo no seu planejamento interposições na estruturação espacial, qualidade ambiental e sustentabilidade. Desde o início, projetou-se a Avenida Rio Branco como um grande eixo que interceptaria a cidade no sentido Norte-Sul, que por seu traçado fosse capaz de reestruturar o sistema viário e de transporte, e que, pelos seus equipamentos, democratizasse a cidade, aproximando-a do cidadão, favorecendo o convívio e a inclusão social, através de um uso e ocupação com espaços dinamizadores da arte, cultura e lazer, capazes de educar e, ambiciosamente, incrementar a economia local através do turismo de eventos.

Logo podemos perceber que o projeto de revitalização aplicado na cidade de Mossoró tem um foco bastante específico na Avenida Rio Branco, o mesmo foi construído com recursos do governo do Estado do Rio Grande do Norte em parceria com a Petrobrás e as obras ocorreram durante aproximadamente uma década. A concretização

do projeto foi iniciada em setembro de 1999, com a inauguração da Estação das Artes Elizeu Ventania, prédio da antiga Estação Ferroviária Mossoró-Souza/PB, passando a abrigar o Museu do Petróleo e vindo a ser espaço de realizações dos eventos mais expressivos da cidade. Os outros novos espaços públicos, localizados na Avenida Rio Branco, foram sendo concluídos sucessivamente nos anos seguintes, foram entregues à população a Praça do Skate em 2002; o Teatro Municipal Dix-Huit Rosado, tendo em anexo a Praça Cícero Dias em 2004; a Praça de Eventos em 2007 e o Parque da Criança, a Praça de Convivência, Quadra dos Esportes e o Memorial da Resistência em 2008. No dia 29 de maio de 2008, foi a entrega oficial do maior complexo de lazer e turismo da Região Oeste.

Para a população destaca-se o grande enfoque nos símbolos da resistência e da liberdade. Nesse processo, os habitantes da cidade se apropriam dessa ideia e trazem para si mesmo essas características de herói, valente e liberto. Os eventos associados aos bens patrimoniais, tais como: Chuva de Bala, Auto da Liberdade e o Oratório de Santa Luzia já foram incorporados por grande parte dos habitantes como patrimônio da cidade.

IV.5.1. Manifestações culturais no Corredor Cultural

A cidade de Mossoró vem se despontando como uma cidade de uma forte tradição cultural devido as grandes realizações teatrais apresentadas ao ar livre, dando aos mossoroenses e turistas uma oportunidade para conhecer as histórias e as manifestações artísticas do seu povo. São anualmente três grandes espetáculos teatrais: Chuva de Balas no País de Mossoró, que conta a história da derrota de Lampião naquela cidade; o Auto da Liberdade, onde apresenta a abolição da escravatura, quando Mossoró libertou seus escravos antes da Lei Áurea; e o Oratório de Santa Luzia, narrando a história da padroeira dos mossoroenses.

a. Chuva de Balas no País de Mossoró

Na Avenida Alberto Maranhão, encontramos a Igreja de São Vicente (Foto IV.5.1 – 02) e o Palácio da Resistência (Foto IV.5.1 – 02), palco da batalha histórica entre o povo de Mossoró e o bando de Lampião, no dia 13 de junho de 1927. Durante o duelo,

o prefeito da época, Rodolpho Fernandes, e seus homens afugentaram os cangaceiros que aterrorizavam o Nordeste. O episódio virou a peça teatral *Chuva de Bala no País de Mossoró*, encenada anualmente no mês de junho, no adro da Igreja de São Vicente, uma das principais trincheiras da resistência na época. Ao lado da Igreja de São Vicente temos o Palácio da Resistência, casa do Prefeito Rodolfo Fernandes, atualmente sede da Prefeitura Municipal.



Foto IV.5.1 – 01 – Igreja de São Vicente. Acervo pessoal (2012)



Foto IV.5.1 – 02 – Palácio da Resistência. Acervo pessoal (2012)

b. Auto da Liberdade

Na apresentação do Auto da Liberdade são proclamados o pioneirismo histórico de Mossoró em várias ocasiões. Em ordem cronológica, enumeramos os acontecimentos que são propagados na comemoração: inicialmente o pioneirismo histórico de Mossoró: Motim das Mulheres (1875), a revolta feminina contra o alistamento de mossoroenses na Guerra do Paraguai; a Abolição dos Escravos (1883), cinco anos antes da Lei Áurea; o Voto Feminino (1927), a inscrição da primeira eleitora na América do Sul, a professora Celina Guimarães Viana; e a Resistência a Lampião (1927), vitória da cidade sobre o bando do Rei do Cangaço.

A Estação das Artes, como é hoje conhecida, que foi o prédio da Estação Ferroviária, passou por uma reforma para requalificação, onde o espaço pudesse ser usado pela população para eventos culturais. A administração do imóvel é de responsabilidade

da Fundação de Cultura, Secretaria da Prefeitura Municipal. Foram criados espaços para salas administrativas, biblioteca, auditório, galeria de arte e o museu do petróleo. O átrio é palco de muitos eventos durante o ano, seja para show ou festivais, feiras ou exposições.



Foto IV.5.1 - 03 – Estação das Artes.

c. Oratório de Santa Luzia



Foto IV.5.1 – 04 – Catedral de Santa Luzia. Acervo pessoal (2012)

A história da cidade inicia-se na construção da Capela de Santa Luzia. O templo religioso teve sua edificação iniciada no dia 05 de agosto de 1772. Em 1862, a

capela foi demolida e sob seus alicerces foi construída a Catedral de Santa Luzia (Foto IV.5.1 – 04). Esta vem sendo reformada e ampliada durante toda a sua existência. Ao verificarmos os mapas históricos do desenvolvimento urbano da cidade de Mossoró, constatamos o crescimento da cidade em torno do átrio da Igreja Matriz, onde acontece, no adro da Catedral, a apresentação do Oratório de Santa Luzia.

O discurso da necessidade de conservação do patrimônio está presente nas esferas dos governos federal, estadual e municipal, e até mesmo da população. Entretanto, a grande maioria das cidades brasileiras continuam a margem do processo de valorização dos centros históricos. Neste caso, esses são vistos como obstáculos ao crescimento da cidade e que por isso devem ser destruídos ou modificados, a fim de permitir o estabelecimento de nova forma de construir, com uma estética própria, CHOAY (cit in Costa, 2009).

Podemos afirmar que a cidade de Mossoró, no quesito do crescimento imobiliário, procede da mesma forma que outras cidades do país, pois apresenta a ausência de uma ação mais efetiva do poder público, o que fez com que nas últimas décadas, diversas edificações da cidade tenham sido degradadas ou suprimidas da paisagem mossoroense, embora ainda subsistem algumas edificações de importância histórico e arquitetônica dispersas pela área central da cidade. Todavia, os prédios onde o uso é institucional sofreram poucas modificações, o poder público tem se preocupado em preservar suas características, utilizando-os na formação da memória cultural da cidade, associado pela política cultural da prefeitura municipal, formados com base em acontecimentos históricos da cidade: a luta com o bando de Lampião e a libertação dos escravos.

Nesse sentido, podemos entender que a origem das mudanças, estabelecidas em Mossoró, segue processos históricos contínuos em sua organização social e arquitetônica. Segundo Felipe (2001), “são de certa forma projetadas pelos que exercem o poder local, no sentido de (re)significar o espaço urbano e a cultura no imaginário social”. Assim, podemos utilizá-los como produtos para o turismo, fato que também aponta para a ação política no ato de realizar a intervenção urbana ou a revitalização.

A preservação do patrimônio histórico da cidade, é uma condicionante que encontramos no urbanismo sustentável, não se pode deixar de lado o significado das lembranças na vida de uma pessoa, de um povo, pois as lembranças são uma estratégia do indivíduo para reter memórias referente a pessoas, fatos, coisas e lugares que determinam sua identidade e o sentimento de pertencer a um determinado grupo. Considerando a história do surgimento e do desenvolvimento da cidade, podemos ver a história se repetindo, embora a cidade de hoje, seja diferente da cidade de 1855, onde o Código de Posturas (Resolução de 18 de agosto de 1855) determinava até a demolição de choupanas, palhoças e casebres que enfejavam ou atrapalhavam o traçado das novas ruas e a construção de praças e edifícios novos, Mossoró, infelizmente, não consegue mostrar que é possível avançar sem destruir, sem demolir. Inúmeros imóveis, constante na lista de pontos de interesse do corredor cultural e adjacências e que estão em posse do setor privado são derrubados nos finais de semana, na calada da noite, quando tem indeferidos seus pedidos de reformas.

IV.6. Estudo de Caso: Bairro Alto do Sumaré

O bairro Alto do Sumaré é localizado perifericamente na região Sul da cidade e tem sua delimitação em dois lados com a BR 304, já na saída da cidade de Mossoró em direção a Natal. Além de ter a BR 110, que liga Mossoró a cidade de Upanema cortando o bairro, conforme é verificado no Mapa IV.6 - 08. Esse bairro, inicialmente, surgiu após a construção do Conjunto Habitacional Liberdade III e, após, a inauguração do conjunto habitacional o bairro iniciou um crescimento de forma espontânea. Encontra-se uma base da PETROBRÁS instalada dentro do perímetro nas margens da BR-304, a qual é limite na porção norte e leste.

Fazendo uma análise levando em consideração a centralidade da cidade de Mossoró, o bairro Alto do Sumaré é considerado um bairro de periferia, o qual passa por um processo acentuado de ocupação e expansão. A presença de edificações marca o território a Norte e Nordeste, dentro do perímetro do bairro. Entretanto, através da imagem do Google Maps, a Figura IV.6 - 13, verificamos nitidamente as formas e contornos da especulação imobiliária, onde a vegetação aparece em manchas e onde é

possível identificar grandes áreas destinadas a novas moradias, as quais se encontram praticamente limpas, sem vegetação e com configuração para receberem as edificações, seja em quadras loteadas ou em condomínios residenciais, além de áreas com vegetação esparsa (Silva, 2015).

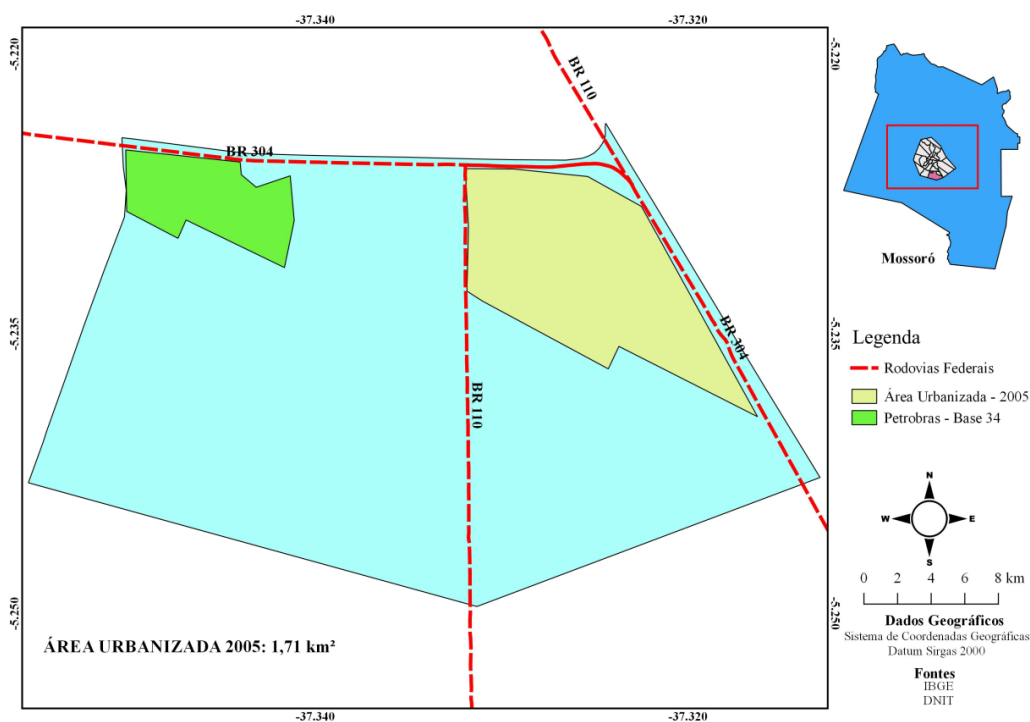


Figura IV.6 - 13: Vista área do Bairro Alto do Sumaré, Mossoró/RN. Fonte: Google Maps (2017)

A atividade que teve uma forte participação no desenvolvimento do bairro Alto do Sumaré foi a petrolífera, influenciando diretamente no uso e na forma do espaço urbano, direcionando decisões e investimentos públicos. No ano de 1980, a Petrobrás adquire 40 hectares de terra na comunidade rural do Bom Jesus, às margens da BR 304, km 44. No mesmo ano, é assinado a Lei Municipal 44/80, que modifica o perímetro urbano do bairro Alto do Sumaré, ampliando o perímetro para contemplar a área rural do Bom Jesus adquirida pela Petrobrás, convertendo-se assim em área urbana. A sede da Petrobras, foi construída definitivamente na década de 90 no bairro Alto do Sumaré, o que acarretou a instalação de várias empresas prestadoras de serviços do ramo da estatal petrolífera no bairro, fato este explicado pela proximidade da Petrobras e pelo baixo preço do solo urbano, em detrimento de outros bairros já urbanizados e dotados de melhores infraestruturas, Rocha (2009, p. 267).

DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE MOSSORÓ – Séc XXI

“aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro”



Mapa IV.6 - 08 – Área Urbana do bairro Alto do Sumaré, Ano: 2005.

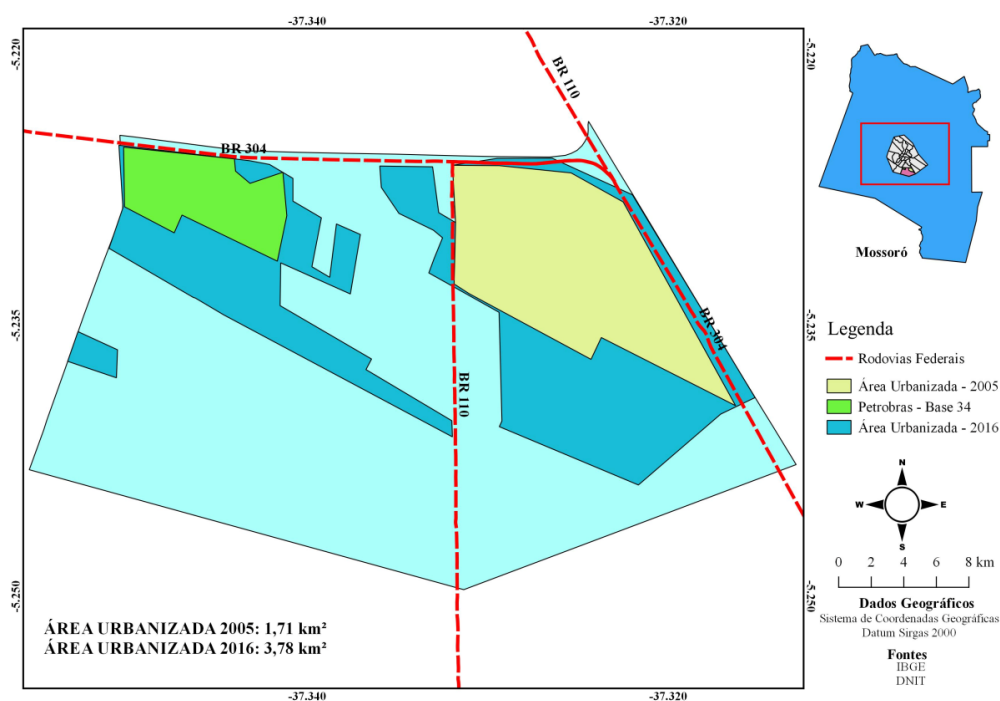
Dados Geográficos: Sistema de Coordenadas Geográficas Datum Sirgas 2000. Fonte: IBGE e DNIT

Mas, é após o ano de 2009, com o lançamento do PMVMV, em março de 2009 pelo Governo Federal, que os empresários da construção civil viram no bairro Alto do Sumaré uma excelente oportunidade para grandes lucros. É importante dizermos que o bairro Alto do Sumaré, até o ano de 2005, praticamente se resumia a área onde estava inserido o Conjunto Liberdade III (Mapa IV.6 – 08) e algumas quadras, em sua maioria, sem registro imobiliário.

Após o PMCMV, o bairro teve sua área amplamente aumentada, inclusive abrangendo toda a área por trás da base da PETROBRÁS e parte do Bom Jesus. Uma área onde a gleba era de valor irrisório por se tratar de uma área fora de toda e qualquer relação dentro do contexto urbano local. Vários empreendimentos foram erguidos no local, o que é fácil perceber pelo aumento da área urbanizada que vemos no Mapa IV.6 - 09, em pouco mais de 07 (sete) anos que o PMCMV atua no município, vemos que a área edificada no Bairro Alto do Sumaré, mais que duplicou. Vimos surgir os condomínios fechados de prédios de apartamentos, os condomínios fechados de casas, além de vários loteamentos. Todos os projetos contemplam apenas imóveis residenciais, e esse é um dado importante

que é usado como marketing de uma das construtoras que investem no local, a Construtora Contrel, que ao anunciar no seu site faz questão de exaltar o ponto:

“São milhares de novas residências, e o mais importante, adquiridos na sua imensa maioria com objetivo de moradia, ou seja, teremos milhares de pessoas morando, utilizando serviços e consumindo na região. Inevitavelmente comércios e serviços serão instalados na área, tornando-a cada vez melhor para se viver e viabilizando outros diferentes projetos, continuando e trazendo ainda mais qualidade para sua expansão.” (Disponível no site: www.contrelconstrucoes.com.br. Consultado em 17.set.2017).



Mapa IV.6 - 09 – Área Urbana do bairro Alto do Sumaré, Ano: 2015.

Dados Geográficos: Sistema de Coordenadas Geográficas Datum Sirgas 2000. Fonte: IBGE e DNIT

Quando a tipologia do imóvel no PMCMV as empresas adotam praticamente a mesma prática. Os imóveis são construídos no mesmo padrão, independentemente da região, oferecem, geralmente, dois tipos de plantas que dificilmente chegam a ter 60,00 m² de área construída e possuem, na maioria das vezes, 2 quartos, 1 WC, sala, cozinha e varanda. A varanda é pequena e a área de serviço não é coberta, o que de acordo com o empresário, este é na verdade um grande benefício para o cliente, pois a área construída privilegia seus cômodos internos, com tamanhos acima do padrão utilizado nesse tipo de imóvel. O terreno é de 150,00 m². E o muro sempre alto com dois portões de chapa ondulada, um para entrada de pedestre e o outro para a entrada de carro. O que como

urbanistas vemos na Foto IV.6 – 05, uma rua que não foi planejada para o uso pelo pedestre, nem tampouco pensada em arborização...



Foto IV.6 - 05: Rua do Beija Flor. Bosque dos Pássaros II, Bairro Alto do Sumaré – Ano 2016
Fonte: site:contrelconstrucoes.com.br Acesso em 23.set.2017.

Quanto ao uso e ocupação do solo, o Bairro Alto do Sumaré é um bairro desenhado e construído para ser exclusivamente residencial, o que aconteceu pelo Brasil se repete aqui na cidade de Mossoró e no bairro Alto do Sumaré. Nas implementações do PMCMV foi sendo construindo centenas de casas com o objetivo da moradia, e que a chegada do comércio e serviços eram um ponto verdadeiramente especulativo, haja visto que nos projetos que foram construídos as quadras edificadas têm apenas um modelo de uso, o residencial. Nada garantia aos compradores das unidades habitacionais que posteriormente chegariam os serviços, nem tampouco quanto tempo eles precisariam aguardar para a chegada dos mesmos. O que de fato é possível verificar são que alguns comércios surgem, sendo oferecidos pelos próprios moradores e, em sua maioria, são serviços de salão de beleza, academias, lanchonetes, marmitarias, mercearias e pequenos estabelecimentos comerciais. Esse modelo é totalmente inapropriado para os dias atuais, além de ser escandaloso, pois se utiliza da necessidade das pessoas com mais dificuldade financeira, e que tem o sonho da casa própria, e as isolam do contexto urbano existente e consolidado.

Podemos fazer referência a dois autores que tratam o planejamento urbano como um instrumento de primeira importância para o desenvolvimento sustentável, que são Mohsen Mostafavi e Gareth Doherty (org.), (2014, p. 364 - 367) e Farr (2013, p. 120 – 127). Os primeiros, em seu livro *Urbanismo Sustentável*, ~~que~~ traz uma coletânea de

textos sobre o assunto. Os autores discorrem sobre os indicadores para medir a sustentabilidade urbana que a Agência de Ecologia Urbana de Barcelona desenvolveu, inicialmente utilizado para a cidade de Sevilha e, posteriormente, utilizado para outras cidades e em outros contextos urbanos, além de testados em diferentes bairros. A vantagem da utilização desses indicadores são duas: primeiro, são reconhecidamente uma nova ferramenta de planejamento e, segundo, podem ser usados para realizar análise quantitativa de uma realidade urbana específica.

Os indicadores foram divididos em grupos temáticos, que são: morfologia; espaço público urbano e conforto; serviços de mobilidade; organização e complexidade urbana; metabolismo urbano; biodiversidade urbana; e coesão social. Ou seja, inicia-se o processo após um diagnóstico do lugar para, posteriormente, sugerir a criação de novas áreas de centralidade, apoiadas por eixos de pedestres, onde é recomendado uma mistura nos novos empreendimentos de imóveis residenciais e empresariais. Vale destacar, que o objetivo mais amplo desse planejamento urbano é assegurar aos habitantes o acesso universal aos espaços públicos, equipamentos sociais, serviços e habitação, estimulando uma convivência entre cidadãos de diferentes áreas. Sem esquecer de priorizar os critérios de: acessibilidade, proximidade, função e serviço. (Mohsen Mostafavi e Gareth Doherty (org), (2014, p. 364 - 367)).

Na abordagem descrita por Farr (2013, p. 122 - 126), o autor também se encontra em sintonia com esses pressupostos, ao afirmar que: “uma variedade de usos permite que os moradores morem, trabalhem, se divirtam, se exercitem, façam compras e satisfaçam suas necessidades diárias a pé”. É de nosso conhecimento que a quantidade de usos não residenciais varia conforme o bairro, daí a necessidade de uma parceria dos órgãos reguladores e de profissionais comprometidos e competentes para assegurar um desenho urbano onde o foco no uso do solo esteja voltado para bairros de uso misto e com bastante variedade na prestação de serviços.

Com essas informações foi elaborada uma tabela (que se encontra no estudo), que contém os critérios que constam no livro *Urbanismo Sustentável*, e que será aplicada para verificarmos a presença de serviços no Bairro Alto do Sumaré. Essa análise servirá como uma análise quantitativa sobre a existência de um equilíbrio proporcional através

do número de destinos acessíveis a pé no raio de um pedestre (400 m). Esses dados demonstrarão o nível de completude do bairro através da quantidade dos usos presentes no bairro e também um indicador de completude do bairro.

Para completar a tabela para a realização da análise de completude do bairro Alto do Sumaré, inicialmente, foi realizado uma visita de campo, onde foi percorrido as ruas do bairro e marcados os pontos institucionais, comerciais e de serviços existentes. Por meio da Figura IV.6 – 14, podemos ver através da ilustração, os raios de distância dos pontos e, finalmente, verificar se existe um equilíbrio proporcional através do número de destinos acessíveis a pé no raio de um pedestre (400 m). Por o bairro ter uma grande extensão, determinamos quatro pontos, dois pontos abrangendo a área construída recentemente pelo PMCMV e os outros dois pontos em áreas mais antigas, com as relações mais solidificadas.

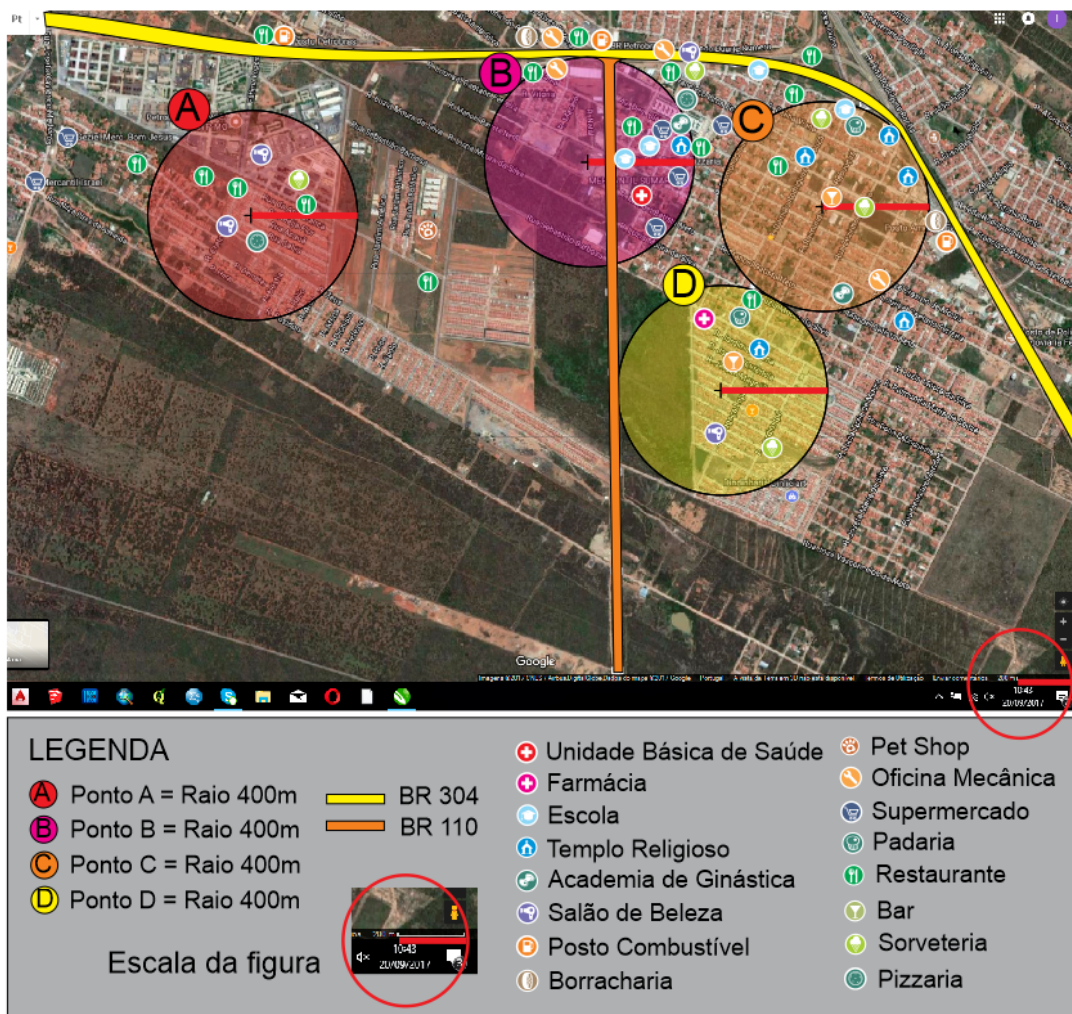


Figura IV.6 – 14: Bairro Alto do Sumaré, Google Maps (20.09.2017). Elaborado pela Autora.

Esta Tabela IV.6 - 07 foi devidamente respondida tendo como informações as visitas de campo, ocorridas no período de 05 a 20 de setembro do ano 2017, no bairro Alto do Sumaré, e está em conformidade com a Figura IV.6 - 14.

		A	B	C	D
01	Banco				
02	Creche				
03	Centro Cívico/Comunitário				
04	Loja de Conveniência				
05	Cabeleireiro	x			x
06	Ferragem				
07	Clube ou equipamento coberto de recreação comunitária				
08	Local para culto		x	x	x
09	Lavanderia				
10	Biblioteca				
11	Habitações com espaço de trabalho				
12	Consultórios médicos e odontológicos		x		
13	Parque				
14	Farmácia				x
15	Delegacia e posto de bombeiro				
16	Terceiro lugar ⁴	x	x	x	x
17	Agência dos Correios				
18	Restaurante	x	x	x	x
19	Escola		x	x	x
20	Lar para idosos				
21	Sistema de automóveis compartilhados				
22	Supermercado	x	x	x	x
23	Loja na estação de transporte de massa				
	Número de destinos acessíveis a pé	4	6	5	7

Tabela IV.6 – 07: Critérios para diagnóstico⁵ do bairro Alto do Sumaré.

⁴ Segundo Farr (2013, p. 142), o termo “terceiro lugar” foi utilizado por Robert Oldenburg, autor de *The Great Good Place*. São estabelecidos por pessoas que os designam, informalmente, como “lugares para verem e serem vistas”. Esses lugares devem ser acessíveis para muitas pessoas e precisam promover lazer, informações e serviços, onde as pessoas possam se encontrar com frequência ou casualmente. São as cafeterias, parquinhos, para de ônibus, bares, lanchonetes, esses são lugares necessários para complementar um bairro e são componentes indispensáveis para um urbanismo sustentável.

⁵ Os dados acima foram transcritos do livro *Urbanismo Sustentável – desenho urbano com a natureza*, p. 126, Douglas Farr.

Fonte: Farr (2013, p. 126)

Com a tabela preenchida, temos no somatório dos usos que foram identificados presentes no bairro os valores que nos fornecerão dois resultados: o primeiro, tem a sua resposta dada em percentual, indicando o nível de completude do bairro; e o segundo resultado, permite saber em valores de 0 – 20, o grau de satisfação de completude do bairro. Usaremos, portanto, as duas tabelas abaixo (Tabela IV.6 - 08 e a Tabela IV.6 - 09) para a avaliação dos quesitos acima elencados.

Nível de completude do bairro	Percentual dos usos identificados presentes no bairro
Excelente	70% ou mais
Satisfatório	30-70%
Mínimo	10-30%
Insuficiente	Menos de 10%

Tabela IV.6 - 08: Tabela para estudo do nível de completude do bairro.
Fonte: Farr (2013, p. 127)

Indicador de completude do bairro	Valor
Excelente	10-20
Satisfatório	5-10
Mínimo	3-5
Insuficiente	Menos de 3

Tabela IV.6 - 09: Tabela para avaliação dos indicadores de completude do bairro.
Fonte: Farr (2013, p. 127)

Esse resultado permite estabelecer critérios de análise que comparam a eficiência dos sistemas. A minimização do consumo de materiais, energia e água, bem como a otimização de infraestrutura, o aumento da complexidade dos sistemas e coesão social, é fácil concluir a supremacia que o modelo compacto exerce sobre o difuso na relação com a necessidade de vivenciarmos a sustentabilidade urbana

Diante dos resultados que estão na Tabela IV.6 – 10 abaixo, temos o bairro do Alto do Sumaré sendo analisado por quesitos, através de uma análise quantitativa sobre

a existência de um equilíbrio proporcional, através do número de destinos acessíveis a pé no raio de um pedestre (400 m). Como vemos, a nossa avaliação obteve o seguinte resultado:

	A	B	C	D
Nível de completude do bairro	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente	Satisfatório
Indicador de completude do bairro	Mínimo	Mínimo	Mínimo	Satisfatório

Tabela IV.6 - 10: Resultado da avaliação de indicadores de completude do bairro Alto do Sumaré.
Elaborado pela autora, em conformidade com Farr (2013, p. 126-127)

Avaliando o nível de completude do bairro, o resultado para os pontos destacados A, B e C, foi um percentual quantificado como mínimo (10-30%). Esse estar relacionado aos diferentes tipos de usos presentes no bairro, onde a disponibilidade dos usos presentes praticamente é definida pela presença de lanchonetes, restaurantes, cabeleireiro e manicure. Quando é empregado o cálculo para termos o valor que corresponde ao indicador de completude do bairro o resultado também foi Mínimo (3-5).

Ao analisarmos o ponto D, verificamos que o resultado é Satisfatório para os dois indicadores, outro fator que colaborou para este resultado é o fato da área analisada ser urbanisticamente antiga, já que é uma parte do Conjunto Liberdade III, construído no início da década de 1980.

IV.6.1. Acessibilidade no Bairro Alto do Sumaré

No Brasil, desde 2015, estamos obedecendo a nova Norma de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos NBR 9050. Por isso é importante salientar que a acessibilidade foi primeiramente implantada nos prédios governamentais e posteriormente passou a ser obrigatória aos locais de trabalho como: escritórios, consultórios, clínicas, lojas, e os transportes público. No Brasil, em empreendimentos imobiliários verticais, é obrigatório ter disponível unidades com adequação para os usuários com problemas de mobilidade. Todavia, quando estamos falando das casas unifamiliares, o que vemos é que continuam a ignorar as necessidades de pessoas com necessidades especiais. Precisamos compreender que as residências sem acessibilidade universal se tornam impeditivas para que algumas pessoas possam visitar

amigos e a família. Em muitos casos, o valor para adaptar o imóvel força a saída da família do bairro ou até mesmo a mudança do próprio portador de necessidades especiais para a casa de outro parente ou para asilos. Nunca podemos deixar de pensar que uma residência acompanha gerações, não é um bem de consumo passageiro, portanto precisa e deve ser projetado como um bem que acompanha a família por décadas, acompanhando também as transformações na vida de seus habitantes.

Segundo Farr (2013, p. 155), há três critérios, cuja indicação deve constar no projeto arquitetônico, e que quando implementados fariam enormes mudanças positivas para os indivíduos. São elas: uma entrada sem degraus; portas internas acessíveis com vão livre de no mínimo 80 cm, e, por último, um banheiro acessível. A inclusão desses três elementos que são específicos para a acessibilidade, se implantados desde o início do projeto, não apenas beneficia a vida dos moradores e a inclusão do mesmo na comunidade, é também fator de economia financeira e de redução de resíduos, pois evita a necessidade de reforma futura para as adaptações dos quesitos acima elencados.



Foto IV.6.1 – 06: Rua Jardim Ipê, Alto do Sumaré. Acervo da autora 2017.



Foto IV.6.1 – 07: Mobiliário urbano na Rua Jardim Ipê, Alto do Sumaré. Acervo da autora 2017.

A NBR 9050 é uma condicionante também para os projetos de urbanismo, não sendo admitido pelo Plano Diretor do Município calçadas sem acessibilidade.

Infelizmente, não é a realidade do município de Mossoró, e muito menos do bairro Alto do Sumaré, onde as estreitas calçadas, que praticamente seria insuficiente para um cadeirante, é ocupada por elementos da iluminação pública, isso sem contar com os desníveis e batentes existentes, conforme podemos verificar na Foto IV.6.1 – 06 e Foto IV.6.1 - 07. Esses imóveis foram construídos no ano de 2014, como verificamos através das fotos, não representam um espaço urbano acessível, não vemos conformidade com a NBR 9050.

Segundo Oliveira (2016, p. 147), a mobilidade urbana está ligada a mobilidade social, tendo em vista que a dificuldade de se locomover nas cidades é encontrada principalmente pela parte da população que não possui renda suficiente para ter um transporte particular e que, por isso, encontra restrições para a sua locomoção. Uma cidade que oferece uma boa mobilidade aos seus moradores, dispõe de equipamentos que possibilitem o acesso da população por meio de diferentes tipos de transporte, não se esquecendo de atender às situações especiais, de forma a permitir que todas as pessoas possam se deslocar a qualquer lugar com segurança. O uso de rampas de acesso, calçadas sem barreiras e niveladas, estão sendo discutidos desde a Constituição Federal de 1988, no seu Art. 182º, que aborda a política de desenvolvimento urbano que for executada pelo Poder Público Municipal, deverá ter como objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.



Foto IV.6.1 - 08: Foto panorâmica: Bosque dos Pássaros II, PMCMV, Bairro Alto do Sumaré – Ano 2016
Fonte: site:contrelconstrucoes.com.br Acesso em 23.set.2017.

Podemos observar com preocupação a total ausência de um planejamento para o uso da calçada pelos moradores, ao percebermos a ausência do espaço contínuo para os portadores de necessidades especiais e sem um espaço destinado a colocação de árvores que poderiam minimizar as altas temperaturas locais. Esse cenário, retira da população o direito de usufruir um espaço urbano de qualidade e de vivências, pois apenas reproduz espaços públicos desérticos e destituídos de vida social, tornando a rua um espaço de circulação de veículos. Neste contexto a rua perde seu sentido social e passa a exercer unilateralmente um aspecto funcional. Quando surgem atividades comerciais ou de serviços, estas se voltam para o interior dos imóveis, e a rua perde seu sentido de sociabilidade urbana.

Quando analisamos um bairro, necessariamente é preciso termos responsabilidade para pensar com os princípios da sustentabilidade. Estamos no ano de 2017, onde a cada dia percebemos os efeitos do aquecimento global pelo uso indiscriminado dos recursos naturais, onde um dos maiores emissores de CO₂ são os transportes. Infelizmente, o município de Mossoró, contradizendo os fundamentos da mobilidade urbana sustentável, tem no automóvel e nas motocicletas uma relação estreita na expansão urbana, onde os programas habitacionais são inseridos em áreas sem a menor infraestrutura urbana. De acordo com Farr (2013, p. 106 - 109), o “urbanismo sustentável é aquele com um bom sistema de transporte público e com a possibilidade de deslocamento a pé integrado com edificações e infraestrutura de alto desempenho”.

O incremento no uso de carros e motos, afeta diretamente o trânsito e provoca problemas na malha urbana. Quando abordamos os dados referente ao Bairro Alto do Sumaré obtemos que o bairro ocupa uma área de 3,78 km², onde os serviços oferecidos são escassos, fazendo a população recorrer a outros bairros em busca dos serviços. Soma-se agora o fato da distância do bairro em relação a outros bairros com maior diversidade de produtos e serviços que atendam as necessidades dos moradores, constatamos que se trata de um bairro distante demais do centro comercial e dos serviços da cidade de Mossoró, para que possa ter acesso a pé e com uma densidade baixa para que o transporte público seja efetivo.

demográfica na última década de 53,98 hab/km² para 33,91 hab/km². O que motivou essa alteração foi o fato de a área urbana ter sido ampliada de 39,61 km² (2005) para 86,07 km² (2016), o que significa um aumento de 108,6%; já a população, no mesmo período, teve um crescimento em menor proporção, pois no ano de 2005, o número de habitantes no município chegava a 213.841, e em 2016 o município estava com 291.937 habitantes, o que demonstra um crescimento populacional de aproximadamente 37%. Os dados dessa informação foram obtidos do IBGE e, por meio dos mapeamentos realizados, podemos verificar que o avanço do perímetro urbano está ocupando mais área para menos pessoas proporcionalmente, o que é um contrassenso ao pensamento urbano pautado na sustentabilidade e manutenção dos recursos.

Segundo Nascimento (2014), o código de obras e a legislação de uso e ocupação do solo devem priorizar o melhor aproveitamento da terra urbana, de acordo com as densidades e à adequada ambiência urbana, atrelando a otimização de investimentos públicos à qualidade de vida e ambiental. É importante, a partir de agora, pesquisar as áreas passíveis de ocupação em toda a cidade, quantificando-as e estabelecendo parâmetros precisos de ocupação em maior densidade, conforme os condicionantes e as limitações ambientais.

Sustentabilidade é um conceito que reconhecidamente admite leituras diversificadas, centralizando em dois aspectos de relevante importância, sendo um deles mais voltado para o aspecto em seu ambiente natural, e, em outra direção, o urbano. No presente estudo, a discussão sobre a sustentabilidade tem um foco no ambiente construído urbano, embora não possamos desassociar o ambiente natural. Segundo Del Rio (2013), dentro dos estudos recentes do urbanismo, destaca-se a defesa da ideia de contenção da expansão da cidade territorial do meio urbano, já que a conservação de territórios em estado natural tem papel fundamental para a redução do recobrimento do solo natural e, por consequência, contribui para um desenvolvimento urbano mais sustentável, ou seja, da permanência da desocupação dessas terras. Essa é, sem dúvida, uma forte conotação com o conceito de sustentabilidade.

Dessa forma, iniciamos uma nova forma de ver a cidade e de pensá-la, pois dentro dos conceitos existentes no urbanismo brasileiro até os dias atuais, o crescimento

das cidades é sempre crescer de forma expandida, continuamente. Entretanto, diante dos novos rumos do urbanismo, hoje se faz necessário conter o crescimento da cidade, conter a extensão dos grandes eixos de transporte, conter o crescimento sem fim das redes de infraestrutura, conter a centrifugação da urbanização. Todas essas são estratégias coerentes com a efetivação de uma política de desenvolvimento urbano sustentável (Del Rio, 2013 p. 160).

Os estudos e a divulgação dos conceitos sobre urbanismo sustentável datam no final do século XX, sendo resultado direto de que é sempre mais econômico dotar de serviços uma cidade compacta do que estender os custosos serviços de infraestrutura as periferias urbanas. Podemos verificar que essa visão bate de frente com as linhas tradicionais do urbanismo britânico, onde as diretrizes apontavam para que o crescimento da cidade mais saudável seria a expansão para áreas suburbanas na construção das cidades jardins (esse modelo teve sem dúvida forte propagação no mundo latino-americano), enquanto que, do ponto de vista americano, o processo de urbanização passou a ser guiado pelas autoestradas e pela localização de grandes e polarizadores shopping centers regionais. Hoje, é comum observamos a presença das duas correntes manifestando-se abertamente a favor da reutilização dos espaços intraurbanos como um modo de pensar novo em favor da sustentabilidade ambiental.

Então, quando se coloca a questão de que expandir cidades não tem a menor possibilidade, é preciso entender que não se está afirmando que edifícios devem ser derrubados para serem reerguidos, nem tampouco o mesmo com as estradas e infraestrutura, é que novos parâmetros dentro do planejamento do urbanismo sustentável propõem atualmente algo mais próximo do conceito do jargão politicamente correto. Dentro do conceito de sustentabilidade é impossível não colocar no planejamento a essência conceitual: “as pessoas devem administrar seu ambiente de forma e que ele sirva às gerações futuras, e não apenas a seu próprio cotidiano” (Del Rio, 2013, p. 161). Embora, o modelo da cidade compacta possa trazer enormes benefícios ecológicos, através do desenho e do planejamento, a mesma pode ser desenhada para aumentar a eficiência energética, consumir menos recursos, produzir menos poluição e evitar a urbanização das áreas agrícolas.

Outra corrente muito forte dentro do urbanismo sustentável, trata-se de uma melhor compreensão do espaço, vista dentro do campo das ciências humanas, onde não basta garantir a permanência dos elementos naturais construídos, é fundamental guardar também o ambiente psicológico que se gera no uso que fazemos a partir do nosso cotidiano. A cidade “velha” pode e deve se tornar em espaço de convivência, pois são locais dotados de boa infraestrutura e pouco utilizado. Podemos afirmar que temos dentro dos espaços esvaziados uma ótima opção de ampliar a cidade, através da reurbanização, ou seja, de projetos de revitalização.

Apesar da melhoria das condicionantes socioeconômicas, pois Mossoró tem apresentado evolução nos indicadores desses aspectos, como também no maior acesso à habitação de interesses social, suprimindo déficits e melhorando a qualidade de vida para a maioria da população, ao considerarmos o parâmetro do aspecto ambiental e climático, a cidade tem se tornado cada vez mais crítica. A diminuição da superfície arbórea na cidade e em suas áreas periurbanas, com a substituição de matas nativas por áreas loteadas, tem acentuado o quadro de piora do microclima da cidade. A impermeabilidade do solo e o aparecimento de mais superfície provoca aquecimento, o adensamento de áreas sem o devido controle e planejamento, a falta de saneamento em áreas periféricas, entre outros fatores, condicionam a cidade de Mossoró à sérios problemas urbanos e refêm de extremos climáticos ao longo do ano.

O século XX terminou com o tácito reconhecimento das perigosas consequências deixadas pela civilização industrial sobre solo, água e ar, e do exagerado recobrimento que a expansão do ambiente construído acarretou sobre o ambiente natural. Esse quadro nos leva a vários questionamentos, tais como: o que fazer com os *brownfields*⁶ urbanos? Quais as soluções que deveremos adotar na área de planejamento das cidades para encarar os novos desafios na implementação dos valores de sustentabilidade urbana? Onde buscar o espaço necessário para acomodar as novas demandas espaciais surgidas com as mudanças trazidas por novos comportamentos da sociedade contemporânea? Como acomodá-las através de um desenho urbano que

⁶ *Brownfields* ("campos marrons") é um termo muito usado no urbanismo contemporâneo, de origem norte-americana, que nomeia velhas instalações industriais e comerciais abandonadas.

consiga acolhê-las adequadamente? Onde buscá-lo? No adensamento, no *infill*⁷, no *brownfields* ou, ainda, na promoção da *exurbia*⁸?

É sem dúvida um desejo visionário do urbanismo sustentável criar um empreendimento urbano onde não tenhamos emissões de CO2 e com zero em produção de lixo. Enquanto não alcançamos essa meta, precisamos de soluções mais eficazes. Atualmente, o que mais se aproxima de um desenvolvimento urbano sustentável é o uso misto do solo urbano, onde a conexão entre lugares ocorra através do transporte público. Portanto, está claro o problema, se faz necessidade resolver, e também reconhecemos algumas resoluções dentro dos princípios do urbanismo sustentável que podem e devem ser implementadas.

Os conceitos de densidade e biofilia (acesso das pessoas à natureza), são de grande importância para o urbanismo sustentável. E conceitos e definições consistem em desafiar os profissionais, como conceituar a cidade sustentável? Será que podemos defini-la como sendo uma cidade que tem a capacidade de impedir a degradação do meio ambiente, preservando-o? Ou é a que promovendo um ambiente saudável a seus habitantes é capaz de diminuir a desigualdade social? O que sabemos é que a sustentabilidade urbana tem como objetivo acabar com a pobreza, permitindo igualdade de oportunidades, prevenindo a degradação e promovendo a qualidade ambiental do espaço.

⁷ *Infill* é o termo utilizado no planejamento urbano para o uso de terras vazias existentes dentro da malha urbana, para nova construção, a utilização dessas áreas gera economia em infraestrutura, tornando-se uma excelente parceria para a expansão urbana sustentável.

⁸ *Exurbia* é o termo que designa a região fora dos subúrbios de uma cidade, constituída por áreas residenciais.

VI. CONCLUSÃO

O grande desafio para as próximas décadas é implementar sustentabilidade urbana diante de tantos conflitos existentes face aos interesses divergentes entre as empresas privadas, a administração pública e a sociedade, essa, que vive as margens das decisões públicas. A presente dissertação buscou compreender os cenários e as respectivas condicionantes e configurações urbanas em escala mundial e, a partir de então, determinar os caminhos alternativos para um urbanismo sustentável factível em âmbito nacional, considerando-se as particularidades inerentes e complexas a esse processo investigativo.

A partir de um repertório teórico e de análises correlatas de cidades, teorias, conceitos e formas de planejamento e gestão urbana, compreendeu-se que alguns preceitos urbanísticos recorrentes podem ser aplicados às cidades brasileiras. É preciso implementar um processo de planejamento urbano que respeite os aspectos regionais, suas particularidades e que seja sustentável, onde a sua continuidade seja independente das mudanças partidárias de poder, para que a sociedade possa usufruir de uma cidade mais ordenada, com melhores indicadores de qualidade de vida, com densidade apropriada em suas partes e que limite o processo de expansão.

Essa tarefa bastante ousada apresentou inúmeras dificuldades e limitações, por se tratar de um assunto complexo – a sustentabilidade urbana – e o entendimento de condicionantes específicas do lugar (em cada realidade e região), para, então, traduzi-las em propostas e diretrizes de planejamento urbano sustentável aplicável à realidade local de Mossoró-RN.

O estudo sistemático da história só tem sentido se pudermos aprender com o passado para compreender o presente e assim, termos condições de interferir na construção do futuro. O objetivo dessa dissertação é aprofundar os conhecimentos dos processos que geraram o atual quadro das cidades brasileiras e, especialmente da cidade de Mossoró, para que possamos ter este conhecimento para repensar as políticas urbanas e ambientais.

A reflexão sobre as origens das políticas habitacionais no Brasil nos permite assentar sobre terreno mais firme e a pensarmos em novos caminhos para enfrentar o desafio da moradia e da cidade do século XXI. Os grandes conglomerados urbanos invadiram e violentaram o espaço da geografia natural e, em muitas grandes cidades do mundo, morros inteiros foram ocupados por construções irregulares e inseguras. Se faz necessário redesenhar o crescimento urbano de forma a associá-lo com a geografia natural, reativar margens de rios e recuperar matas ciliares, para que a cidade proporcione espaços de convivência pacífica e confortável e garanta aos seus habitantes a preservação dos elementos naturais. A formação e manutenção de bairros menores e autosuficientes devem constar nos planos diretores, para evitar a expansão urbana desenfreada do território. É fundamental dá prioridade ao adensamento e desenvolvimento urbano no interior dos espaços construídos e ressaltar a necessidade da recuperação dos ambientes degradados.

Como afirmado anteriormente, a cidade de Mossoró é reconhecida pela sua configuração de cidade polo, através do seu dinamismo econômico, que abrange desde o Vale do Açú e parte do Médio Oeste. A presença da PETROBRAS, que atua em todo espaço geográfico da área acima citada e, ainda, o grande polo de fruticultura irrigada, além da zona salineira e o polo turístico da Costa Branca. Entretanto, se faz necessário pensar no futuro, ao levarmos em conta as reservas minerais, principalmente pelo destaque dado as propostas da análise realizada pela Secretaria de Planejamento do Estado, através do IDEMA, que aponta, as reservas minerais da região como ponto fundamental de crescimento. Sem sombra de dúvidas, o estudo foca o petróleo, o gás natural, o sal e o calcário, o que beneficia, inevitavelmente, as indústrias nos gêneros químicos, petroquímicos, fertilizantes e metalúrgicos.

A cidade de Mossoró tem um Plano Diretor e este é um instrumento que serve como norma regulamentadora para toda e qualquer construção, seja pública ou privada. Entretanto, se faz necessário uma revisão urgente, onde sejam contemplados os conceitos do crescimento urbano sustentável, com implementações de políticas públicas mais reguladoras, restritivas e até mesmo punitivas, para que o urbanismo sustentável prevaleça. É necessária a interrupção urgente desse modo de expansão urbana atual, onde os interesses que prevalessem é o do capital, do ganho fácil por parte das construtoras. O

PMCMV precisa ser reavaliado em suas concessões e que sejam inseridos no programa os critérios para um bairro ideal, ou seja, incrementar o uso misto. O plano diretor do município deve contemplar as ações de sustentabilidade, aplicando as ferramentas (e não apenas deixando-as no papel), de forma a punir os infratores, minimizar a especulação, ocupar e intensificar as áreas subutilizadas ou vazias, enfim, atuar como diretriz de planejamento e ordenação urbana de interesse coletivo.

Precisamos reorganizar a forma de ver e entender que a expansão urbana ocorrida através de uma dispersão ao longo dos anos não pode ser definida como progresso, ou avanço demográfico seguido de avanço econômico (ou vice-versa). Esse crescimento contribui no surgimento de problemas de acesso aos serviços públicos, ao encarecimento da vida na cidade, à dificuldade de mobilidade e proporcional diminuição da qualidade de vida. A dispersão da cidade precisa ser encarada com preocupação e não aceita como algo positivo. Pois compreender que esse modelo de expansão tem apenas um beneficiado: o especulador imobiliário, que atua efetivamente no processo de legislação e regulamentação de novas áreas, onde o solo tem preço vil, e que após lançado os empreendimentos, fica a obrigação da prefeitura de implementar a infraestrutura e os equipamentos urbanos necessários para as novas localidades.

O crescimento da periferia de Mossoró acontece de forma semelhante ao que ocorre em muitas cidades brasileiras. As classes de maior renda também disputam o território, onde são construídos os condomínios fechados, estes estão por toda parte, independente da proximidade com áreas de interesse social ou ambiental. Inicialmente, os condomínios fechados eram uma fatia do mercado imobiliário que se destinava especialmente para a classe alta. Atualmente, com o crescente aumento da violência e a procura por lugares seguros, ocorreu um crescente aumento na disseminação de condomínios fechados, atendendo inclusive programa habitacional, o PMCMV, o que contribui de forma irreversível para um processo de crescente segregação.

O resultado que verificamos, quando vemos prevalecer os interesses oriundos dos empreendedores imobiliários e políticos, é uma perda incalculável na qualidade de vida de seus habitantes. A Prefeitura de Mossoró, como acontece em muitas cidades espalhadas pelo país, não tem em sua gestão pública parâmetros sustentáveis para utilizar

no controle das ocupações (sejam regulares ou não). Vimos na última década uma grande especulação imobiliária ocorrida, principalmente, com o PMCMV, onde interesses econômicos determinaram o atual quadro urbano da cidade, onde o papel do gestor público ficou restrito apenas em autorizar e regularizar os empreendimentos, permitindo as suas construções. Ou seja, foram licenciados pela prefeitura sem que o município tivesse recursos suficientes nem planejamento estratégico para manter um sistema urbano sustentável, nem tampouco fosse combatido as desigualdades na distribuição de investimentos em infraestrutura. Um ponto relevante nesse aspecto é o sistema de transporte público da cidade que é totalmente inoperante, com apenas 34 ônibus fazendo a linha numa cidade com quase 300 mil habitantes e uma área urbana de 86,07 km². Esses números não deixam dúvida da total impossibilidade da população de usar o transporte público coletivo, o que agrava o quadro socioambiental, pois os deslocamentos acontecem através de veículos particulares (táxis e moto-táxis), o que aumenta os impactos com a emissão de gases e maiores consumos de equipamentos, produtos diversos e combustíveis fósseis.

O que vamos obtendo nesse processo é a total ausência de um desenho urbano qualitativo, pois o que temos aqui na cidade de Mossoró é uma gestão de paliativos, onde as intervenções urbanas vão ocorrendo após a expansão do território, seja através da ausência de recursos humanos e técnicos, ou decorrentes de interesses políticos e econômicos atuantes no território. Neste momento, se faz necessário que a cidade seja estudada por uma equipe multidisciplinar, haja vista que estamos nos preparando para uma revisão do Código de Obras do município, portanto é agora o momento para que a cidade inverta a gestão de planejar depois, é o momento onde poderemos definir quesitos para a implementação do urbanismo sustentável, privilegiando uma ocupação em maior densidade, com o uso misto, tudo em conformidade com os requisitos do urbanismo sustentável, onde a otimização de investimentos públicos promova qualidade de vida e ambiental.

O atual processo de crescimento urbano de Mossoró é inverso ao urbanismo com princípios sustentáveis, como vimos exposto ao longo desta dissertação, observamos que o município de Mossoró, através de seus representantes público, empresários e habitantes, sempre visualizou no aumento do território urbano a sua trajetória de

crescimento, de sucesso. Em décadas de discursões sobre como deve ser o desenvolvimento da cidade, em nenhum momento foi questionado a reprodução deste modelo falido de urbanização para a cidade de Mossoró, seja por omissão ou mesmo por ignorância. Sabemos que, hoje, o modelo que precisa ser priorizado nas cidades é o de maior densidade urbana, que está associado ao uso misto nas construções, unindo o habitat ao trabalho num mesmo espaço edificado, onde as relações sociais são incrementadas ao ampliar o fluxo de pessoas e mercadorias nos bairros e subcentros da cidade, onde é necessário intensificar a vida urbana e reduzir a dependência automotiva. A opção pela morfologia policêntrica, no caso de Mossoró, parece ser a mais adequada, conforme a teoria urbana vigente.

A cidade vem crescendo de forma legalizada e totalmente deficitária urbanisticamente. Os empreendedores têm seus lucros ampliados ao não serem cobrados por projetos urbanísticos de qualidade, e a gestão pública tem sua atuação atrelada a um pequeno número de quesitos que são: manutenção de recuos, afastamentos mínimos e área de permeabilidade. Não verificamos nenhum projeto que tenha proposto o uso misto ou que contenha pontos significativos que contribua para uma arborização urbana, onde seja previsto ruas largas com calçadas para passeio e espaço suficiente para arborização. É necessário que, pelo menos, as vias principais proporcionem melhores condições climáticas ao transeunte.

Outro quesito que precisa ser abordado é a questão da diversidade morfológica, em que os arquitetos e urbanistas precisam estar comprometidos com o meio ambiente, pois eles são os responsáveis pela imagem que temos da cidade. Sabemos que projetos que sejam realmente sustentáveis fazem a diferença e podemos melhorar o espaço público ao usarmos novos artifícios ou outros materiais, seja em coberturas, alteração nos gabaritos e nos recuos nas construções, intensificando a arborização, implementando ciclovias, calçadas e espaços sombreados para pedestres, diversificando-se os materiais de revestimento das construções e das pavimentações (preferencialmente de cores claras), usando tecnologias ambientais, entre outras ações, que contribuiriam para melhorar a qualidade urbana, proporcionando mais atrativos aos pedestres e ciclistas em detrimento do automóvel, e também cidadania. É possível estabelecer critérios e

indicadores de sustentabilidade urbana para mensurar e quantificar as áreas prioritárias e as áreas passíveis de ações mais energéticas e/ou compensadoras.

Um problema eminente que Mossoró enfrentará nas próximas décadas é, sem sombra de dúvidas, a total insustentabilidade urbana diante da conjuntura conflituosa que se instaura numa sociedade desagregada e às margens das decisões políticas. É necessário repensarmos um planejamento urbano mais integrado com os parâmetros sustentáveis, que contemplem políticas públicas a longo prazo, independentemente das oscilações partidárias de poder. Isso é necessário para que a sociedade possa desfrutar de uma cidade com melhores indicadores de qualidade de vida, com uma densidade apropriada e que tenha regulamentações que limitem o processo de expansão proeminente que o setor privado impõe sobre suas demarcações, físicas e naturais.

Neste objetivo, segundo Silva (2013), “os aspectos de densidade e dispersão urbana não só influenciam o grau de proximidade das construções e custos de acesso à infraestrutura e serviços, como também impactam na coesão social, no senso de comunidade e na intensidade das manifestações culturais numa cidade.” Ou seja, é preciso que conjuntura atual trabalhe para garantir uma maior densidade nos bairros, na ativação das relações nos subcentros, reduzindo distâncias e deslocamentos diários entre a casa, o trabalho e o lazer, assim transformará a dinâmica urbana e a propiciará qualidade de vida para todos.

O plano diretor do município precisa contemplar as ações de sustentabilidade e também dispor de ferramentas (e não apenas deixando-as no papel) para serem usadas, se necessário, de forma a punir os infratores, no intuito de minimizar a especulação por um maior controle na ocupação do solo. Também deverá se intensificar a ocupação em áreas subutilizadas ou vazias e atuar como um instrumento de planejamento e ordenação urbana de interesse coletivo.

Compreendemos a necessidade do Governo Federal de implementar políticas públicas de habitação, todavia, a atuação do Governo Federal no PMCMV, poderia ter sido muito mais eficaz, embora vejamos nas publicações publicitárias do PMCMV sempre alusão a sustentabilidade, desconhecemos quais critérios sustentáveis foram

implementados. A participação do governo se torna isolada, tendo a CAIXA apenas como agente financiador do programa. Faltou ao programa mais parâmetros a serem fiscalizados, onde os órgãos públicos poderiam ter atuado de forma mais efetiva. O mínimo que o Governo Federal poderia ter estabelecido eram critérios regulamentadores que seriam condicionantes para a escolha do local de implementação dos imóveis, que deviam ter sido construídos em áreas urbanas que estivessem integradas a rede urbana de serviços, já dotadas de infraestrutura.

Necessitamos de uma cidade, onde a mesma:

- cresça conectada à malha urbana existente;
- seja projetada para o uso misto do solo;
- contenha áreas verdes disponíveis para lazer e descanso;
- seja acessível (NBR 9050) a todos;
- tenha o transporte coletivo público ampliado;
- crie corredores verdes para estimular o uso de bicicleta e o passeio para pedestre;
- esteja sempre caminhando voltada para os princípios do desenvolvimento sustentável.

Diante de todo o exposto, diante dos novos rumos do urbanismo, urge que os gestores municipais, através de expedientes legais:

- interrompam a expansão urbana da cidade;
- implementem políticas públicas mais reguladoras, restritivas e até mesmo punitivas para que o urbanismo sustentável prevaleça;
- incrementem políticas que garantam bairros com maior densidade;
- promovam o desenvolvimento urbano atrelado ao uso sustentável da terra;
- priorizarem os projetos de revitalizações e requalificações, antes de incentivarem a produção de novos espaços urbanos, garantindo assim a memória e a identidade, os lugares e as paisagens;
- realizem palestras nas comunidades que proporcionem conhecimentos específicos para que a população possa estar consciente e que seja parceira da gestão pública na implementação dos projetos;

- presumam crescimento demográfico em paralelo ao planejamento urbano de infra-estrutura e dos serviços básicos;

- trabalhem para minimizar as consequências do crescimento da cidade de Mossoró na última década, que sejam utilizadas estratégias coerentes com a efetivação de uma política de desenvolvimento urbano sustentável.

Aos operadores da construção civil, construtores, engenheiros e arquitetos, que invistam em construções sustentáveis. É inquestionável que o futuro urbano de todas as cidades do mundo estão dependendo das adequações e aplicações tecnológicas que surgirão. Portanto é preciso:

- otimizar recursos;
- diminuir desperdícios;
- reduzir o consumo e resíduos;
- priorizar o uso de energias renováveis.

As novas construções precisam estar em consonância com os princípios da construção sustentável, desde a concepção do projeto, onde esses devam ser elaborados prevendo o consumo de energia; o melhor aproveitamento da ventilação e da iluminação natural; que sejam priorizados o uso dos materiais produzidos no local; e que sejam, preferencialmente, ecologicamente corretos.

Essas mudanças parecem fáceis, entretanto, não são simples, pois postula alterações profundas no sistema produtivo atual, bem como mudanças nos hábitos que acompanhou esta sociedade durante todo o século XX, a era industrial. A atualidade oferece uma oportunidade histórica para que a sociedade repense onde e como vive, trabalha, se diverte e compra. Espera-se, portanto, que essa pesquisa forneça subsídios ao planejamento urbano regional de Mossoró, como também para as cidades de porte e estrutura similares e, conseqüentemente, para a sociedade na promoção de urbanidades mais sustentáveis e que este seja o caminho escolhido como estilo de vida em Mossoró, com base nos princípios do urbanismo sustentável e nas construções sustentáveis.

Bibliografia

Amore, C. S., Shimbo, L. Z. e Rufino, M. B. C.(2015). Minha Casa... E a Cidade? Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida, em seis estados brasileiros. Rio de Janeiro. Letra Capital.

Associação Nacional de Transporte Coletivo ANTC. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2011. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/relatorio%202011.pdf. Consultado em 25.jul.2017

Benévolo, L. (1999). História da Cidade. São Paulo: Perspectiva.

Boesiger, W. (1998). Le Corbusier. São Paulo: Martins Fontes.

Bondoki, N. (1998). Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo. FAPESP.

BRASIL. Estatuto das Cidades. Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatístico. Diretoria de Geociências Coordenação de Geografia. .Região de Influências da Cidades – REGIC 2007. Disponível em www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.sht?c=7. Consultado em 22.jun.2016.

BRASIL. Ministério Meio Ambiente. Agenda 21 Global. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21/agenda-21-global> Consultada em 25.ago.2017.

BRASIL. Ministério Meio Ambiente. (2000). Agenda 21 brasileira: bases para discussões. 192 p.

BRASIL. Ministério Meio Ambiente. Cidades Sustentáveis: <http://www.mma.gov.br>
Consultada em 25.ago.2017.

Bruntland, G. H. (editor). (1987). Our Common Future: The World Commission on Environment and Development. Oxford: Oxford University Press. 398 pp.

Carlos, A. F. A. (2007). O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: Labur Edições.

Choay, Y, F. (2003). O urbanismo. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva.

Corbusier, Le. (2006). Cómo concebir El urbanismo. 1.ª ed. 6.ª reimp. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Costa, A. V. F. (2009). Lugares do passado ou espaços do presente? Memória, identidade e valores na representação social do patrimônio edificado de Mossoró. Mossoró/RN. Coleção Mossoroense.

Del Rio, V. e Seembieba, W. (2013). Desenho urbano contemporâneo do Brasil. 1.ª ed. Rio de Janeiro: LTC.

Faria, L. P. de, (s/d). “Emscher Park Iba, corrigir o passado, prevenir o futuro”, in A Obra Nasce, n.01, (s/d): 09-16.

Farr, D. (2013). Urbanismo Sustentável – desenho urbano com a natureza. Porto Alegre: Bookman

Felipe, J. L. A. (2001). A (re)invenção do lugar: os Rosados e o “país de Mossoró”. João Pessoa: Ed. Gradset.

Félix, A. M. M. (2015). “Aplicação de Soluções Sustentáveis nos processos de Reabilitação”. Dissertação de Mestrado de Arquitetura e Urbanismo, apresentada a Universidade Fernando Pessoa, Faculdade de Ciência e Tecnologia. Porto, Portugal.

Ferreira, M. M. M. D. Desenvolvimento Urbano Sustentável: o Papel dos Cidadãos. Universidade Aberta Lisboa – Portugal. Disponível em: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/052.pdf. Consultado em 26.mai.2017.

Frampton, K., et alii. (2008). História crítica da arquitetura moderna. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes.

Gehl, J. (2013). Cidade para Pessoas. 2.^a ed. São Paulo, Perspectiva.

Goitia, F. C. 2014. Breve História do Urbanismo. 9.^a ed. Lisboa, Editorial Presença.

Laschefski, Klemens. Segregação espacial e desigualdade social – fatores determinantes da insustentabilidade do ambiente urbano. IV Encontro Nacional da Anppas. 4, 5 e 6 de junho de 2008. Brasília - DF – Brasil. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT8-1035-940-20080519073316.pdf>. Consultado em 29.mai.2011.

Lefebvre, H. (1991). O direito à cidade. São Paulo, Ed. Moraes.

Lei - n.º 2.935/2012 – Alteração, inclusão e definição de novas delimitações do Perímetro Urbano. Dispõe sobre a alteração, inclusão e definição de novas delimitações do Perímetro Urbano do Município de Mossoró, e dá outras providências. Jornal Oficial de Mossoró, Poder Executivo, Mossoró/RN. Em 30 de novembro de 2012. Ano V, número 175, p. 1.

Lei - n.º 2.774/2011 – Delimitação do Bairro Bela Vista. Dispõe sobre a delimitação do bairro Bela Vista e dá outras providências. Jornal Oficial de Mossoró, Poder Executivo, Mossoró/RN. Em 04 de novembro de 2011. Ano II, número 47-A, p. 1.

Lei - n.º 2.564/2009 – Delimitação do Perímetro Urbano. Dispõe sobre a delimitação do Perímetro Urbano do Município de Mossoró, e dá outras providências. Jornal Oficial de

Mossoró, Poder Executivo, Mossoró/RN. Em 21 de dezembro de 2009. Ano V, número 175, p. 1.

Lei Complementar - n.º 012/2006 – Lei Orgânica do Município de Mossoró. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Mossoró, e dá outras providências. Assinada em 11 de dezembro de 2006.

Lira, A. H. C. de, Ribeiro, E. L. e Negrão, A. G. O Fenômeno dos Condomínios Horizontais Fechados na cidade de João Pessoa – PB, Brasil. Disponível em: <<http://www.unimoron.edu.ar/CLEFA/Contenido/Ponencias/Expuestas/leite%20Rebeio%20y%20otros.pdf>>. Consultada em 27.mai.2011.

Klintowitz, D. C. e Rufino, M. B. C. (2014). A Produção do Programa Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana da Baixada Santista: reafirmação da configuração metropolitana e exclusão socioterritorial. São Paulo.

Malafaya, Felipa, (s/d). “Qualificação ambiental e conservação do patrimônio: discussão dos conceitos envolvidos”, in A Obra Nasce, n.01, (s/d): 60-76.

Maricato, E., Arantes, O. e Vainer, C. (2000). A cidade do pensamento único. Petrópolis, Vozes.

Maricato, E. O Ministério das Cidades e a política urbana no Brasil: quais as ações do Ministério desde sua criação, os problemas e desafios enfrentados. In: Revista AU - Arquitetura e Urbanismo, nº 156. São Paulo: PINI, março de 2007, pp. 64-65. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/156/artigo44395-1.asp>>. Consultado em: 15.abr.2017.

Mendes, J. F. G. (2014). O Futuro das Cidades. 1.ª ed. Rio de Janeiro, Editora Interciência.

Mohsen Mostafavi e Gareth Doherty (org). (2014). Urbanismo Ecológico. Havard University, Graduate School of Design. Barcelona: Editora Gustavo Gili.

Montaner, J. M. (2001). A modernidade superada: arquitectura, arte e pensamento do século XX. Barcelona: Editora Gustavo Gili.

Montaner, J. M. (2002). As formas do século XX. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Montaner, J. M. (2013). Depois do movimento moderno. 1.^a ed. 5.^a Impressão. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Montaner, J. M. (2013). Sistemas Construtivos Contemporâneo. 1.^a ed. 5.^a Impressão. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Nascimento, E. A. do. (2013). Dissertação de mestrado: A expansão do mercado imobiliário em Mossoró: acumulação capitalista e o aprofundamento das contradições socioespaciais. Departamento de Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Norte/RN.

Oliveira, J. P. (2012). Reflexões à respeito da evolução histórica da centralidade regional de Mossoró-RN e suas influências no espaço da cidade. Pau dos Ferros, Rio Grande do Norte, Brasil, v 2, n. 1, p. 73-86.

Oliveira, L. C. S. (2016). De repente tudo mudou de lugar – refletindo sobre metamorfose urbana e gentrificação. Mossoró. Editora Queima Bucha.

ONU-HABITAT. Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos. (2016). Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/agencia/onuhabitat/>>. Consultado em 24.jun.17

ONU. Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Agenda 21. Rio de Janeiro: 1992.

Pereira, P. I. (2009). “Construção Sustentável o desafio”. Monografia apresentada ao Curso de Engenharia Civil da Universidade Fernando Pessoa de Porto, Portugal.

Pinheiro, K. L. C. B. (2009). O Processo de Urbanização da cidade de Mossoró, dos processos históricos à estrutura urbana atual. Mossoró/RN. Coleção Mossoroense.

Rocha, A. P. B. (2009). Expansão Urbana de Mossoró, do período de 1980–2004. João Pessoa/PB. Coleção Mossoroense.

Romero, M. A. B. (2013). Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana a partir de estudos aplicados a Cuiabá, capital do estado de Mato Grosso, Brasil. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 13, n. 3, p. 253-266.

Santos, C. D. dos. (2010). Difusão do consumo produtivo: reflexos na economia urbana de Mossoró (RN). Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e Tecnologia.

Severino, A. J. (2007). Metodologia do Trabalho Científico. São Paulo: Editora Cortez.

Silva, A. A. da. (2015). Classificação orientada a objeto para mapeamento da cobertura vegetal da zona urbana de Mossoró/RN. Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado do Rio Grande do Norte. Mossoró/RN.

Silva, G. J. A. da. (2011). Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana. Estudo de Caso: Cuiabá-MT. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília. Brasília/DF.

Silva, G. J. A. da, Romero, M. A. B. (2013). Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana a partir de estudos aplicados a Cuiabá, capital do estado de Mato Grosso, Brasil. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 13, n. 3, p. 253-266.

Silva, R. N. da. (1983). Evolução Urbanística de Mossoró. 2ª ed. Coleção Mossoroense. Mossoró: ESAM.

Vasconcelos, P. de A. As metamorfoses do conceito da cidade - the metamorphoses in the concept of the city . Mercator, Fortaleza, v. 14, n. 4, Número Especial, p. 17-23, dez. 2015.

Villela, D. S. 2007. A Sustentabilidade na formação atual do arquiteto e urbanista. Dissertação de Mestrado. Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte.

Volpato, L G. (2011). Método lógico para Redação Científica. 1.^a Reimpressão. Botucatu; Best Writing.

Volpato, L G. (2009). Administração da Vida Científica. 1.^a Reimpressão. São Paulo; Cultura Acadêmica.

Volpato, L G. (2013). Ciência: da filosofia à publicação. 6.^a Edição. São Paulo; Cultura Acadêmica.