

## **POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO BAIRRO DA RIBEIRA, NATAL-RN: UMA REFLEXÃO A PARTIR DO PAC 2010-2014**

*PUBLIC POLICY TOURISM IN NEIGHBORHOOD OF RIBEIRA, NATAL-RN:  
A REFLECTION FROM PAC 2010-2014*

*Jennifer Ribeiro da Silva\**

*Lucilélia Lima de Moraes\*\**

*Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega\*\*\**

---

### **RESUMO**

O objetivo central do estudo foi de analisar as potencialidades do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal na diversificação da oferta turística do bairro da Ribeira, situado em Natal, RN. O bairro, predominantemente comercial, teve, na construção do Porto, em 1932, um marco para o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte. Por meio da identificação das políticas públicas vigentes, verificou-se como o equipamento contribuirá na democratização de espaços de lazer, a partir da caracterização de seu projeto original. O desenho metodológico constituiu-se de pesquisa descritiva-exploratória, através de levantamento bibliográfico, análise de documentos oficiais dos principais órgãos executores do projeto, como a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC Copa), aplicação de roteiro de entrevista ao representante da CODERN, comerciantes e residentes do bairro, visita *in loco* ao espaço de acesso livre da obra, para a coleta de informações relacionadas com o posterior uso do espaço, tanto pelos visitantes, quanto pelo público em geral. Os resultados apontaram que o Terminal de Passageiros objetiva não somente o caráter comercial, com a melhoria dos processos de logística de carga e descarga de mercadorias, mas a dinamização da oferta turística da cidade de Natal, que será contemplada com o aumento de navios de cruzeiro, que passarão a incluir a cidade em suas rotas turísticas.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas. Desenvolvimento. Turismo. PAC. Terminal Marítimo de Passageiros.

---

Manuscript first received/Recebido em: 13/01/15 / Manuscript accepted / Aprovado em: 21/04/15

\* Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo da UFRN. Bolsista pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Amazonas – FAPEAM Programa RH-Mestrado – FAPEAM. E-mail: jennisilva@ig.com.br

\*\* Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo da UFRN. E-mail: leialima20@hotmail.com

\*\*\* Doutor em Ciências do desenvolvimento socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará (NAEA/UFPA). Atualmente é professor e pesquisador do departamento de turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: wilkernobrega@yahoo.com.br

## **ABSTRACT**

*The main objective of the study was to analyze the potential of the Maritime Terminal Passenger from Port of Natal city to diversify the tourism offer of the Ribeira district, located in Natal, RN. The neighborhood, predominantly commercial, had, in the construction of Porto, in 1932, a milestone for the economic development of Rio Grande do Norte. By identifying the existing policies, it was found how the equipment will help the democratization of leisure facilities, from the characterization of its unique design. The study design consisted of descriptive and exploratory research, through literature, analysis of official documents of the main implementing agencies of the project, such as Companhia das Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) and the Programa de Aceleração do Crescimento (PAC Cup), interview guide application to the representative of CODERN, merchants and residents of the neighborhood, on-site visit to the free access space of the work, to collect information related to the future use of space, both by visitors and by public general. The results showed that the objective Maritime Terminal Passenger not only commercial character, with improved freight logistics and unloading of goods, but the dynamics of tourism in the city of Natal, which will be awarded with the increase of cruise ships, which will include the city in their tourist routes.*

**Keywords:** *Public Policies. Development. Tourism. PAC. Maritime Terminal Passenger.*

## **1 INTRODUÇÃO**

Turismo é uma atividade reconhecida principalmente pelo seu potencial econômico que pode gerar em diferentes países. Nesse contexto, várias localidades têm percebido, na atividade, a oportunidade para dinamizar a economia local e alcançar níveis satisfatórios de desenvolvimento. Dessa forma, o poder público tem fomentado a atividade através de políticas públicas que atingem direta e indiretamente o setor, como se tem observado em ações como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que envolve obras de infraestrutura, refletindo na qualidade dos serviços ofertados aos visitantes.

O Porto de Natal, inaugurado na década de 1930 e localizado estrategicamente à margem direita do Rio Potengi, teve sua construção pautada no desenvolvimento econômico do estado do Rio Grande do Norte, principalmente no bairro natalense denominado de Ribeira, que, por muito tempo, foi considerado o centro do comércio local. Com a escolha da cidade de Natal como uma das sedes da Copa do Mundo do Brasil em 2014, o porto voltou a ocupar o centro das atenções devido aos investimentos do Governo Federal, através do PAC. Até então considerado obsoleto com relação à qualidade de suas instalações, que prejudicavam desde a distribuição de cargas até a recepção de navios cruzeiros, o porto tem, nesta obra de revitalização, a possibilidade de tornar a cidade do Natal parte integrante das rotas de cruzeiros no Brasil, por empresas nacionais e internacionais, fomentando o desenvolvimento local e regional a partir do turismo. Assim, entende-se que a construção do Terminal Marítimo de Passageiros no porto de Natal, além de impactar em vários aspectos – sociais, ambientais, econômicos e urbanísticos – poderá contribuir para o desenvolvimento da atividade turística em nível local e regional.

Nesse sentido, o estudo analisou as potencialidades do Terminal Marítimo de Passageiros do porto de Natal como oferta turística do bairro da Ribeira, uma vez que, para o alcance do objetivo proposto, foi realizada uma pesquisa que contemplou a caracterização do projeto apresentado pelos órgãos responsáveis pela execução da obra; identificação das principais políticas públicas envolvidas no processo de planejamento e execução do projeto; apresentação deste equipamento na dinamização da oferta turística no bairro da Ribeira e, conseqüentemente, para a cidade do Natal e região. Também foram realizadas entrevistas com comerciantes e moradores do entorno da obra, para verificar suas expectativas em relação ao Terminal. A análise do projeto do Terminal Marítimo de Passageiros do porto de Natal apresenta informações relevantes na compreensão do desenvolvimento do turismo a partir da construção de equipamentos públicos da intervenção do estado nesse processo.

## **2 POLÍTICAS PÚBLICAS E DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO**

As políticas públicas são pensadas para produzirem resultados na sociedade e podem ser de natureza econômica, social e política. Em muitas localidades, elas são consideradas o ponto de partida para o desenvolvimento, envolvendo diversos atores no momento de sua implementação. No Brasil, o desenvolvimento da atividade turística esteve alicerçado em políticas estruturantes e de intervenções, que moldaram a forma de planejar a atividade e conduziram ao desenvolvimento local e regional (FONSECA, 2005). Para Furtado (1980), a ideia de desenvolvimento está diretamente relacionada a um processo de transformação. Assim, considerando que o termo desenvolvimento implica avanço, evolução e inovação, tem-se utilizado o turismo como atividade econômica complementar em vários destinos, uma vez que este “[...] possibilita uma grande transformação da relação de trabalho e mercadoria, repercutindo diretamente na economia local a partir da comercialização do produto turístico” (NÓBREGA, 2013, p.98).

Nesse sentido, a atividade turística, além do seu papel transformador, também foi fruto de um processo de mudanças que ocorreu em todo mundo, notadamente entre os séculos XIX e XX, nos quais fatores como a industrialização, a modernização dos meios de transporte e os avanços tecnológicos influenciaram diretamente a produção, a oferta e a distribuição dos produtos turísticos. De acordo com Nóbrega (2012), o desenvolvimento da atividade pode ser observado em marcos históricos importantes, que contribuíram na formação da sociedade contemporânea e estão relacionados com as Revoluções Industrial, Técnico-científica e Ambiental, como mostra o quadro a seguir.

**Quadro 1 - Relação entre fatos históricos mundiais e o desenvolvimento da atividade turística.**

FATOS HISTÓRICOS	DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE TURÍSTICA
Revoluções Industriais (1ª e 2ª) Meados do século XVIII até o final do século XIX	1ª excursão organizada por Thomas Cook, em 1841 para participação em Congresso no Reino Unido. Avanço nos meios de comunicação e de transportes. Nesse momento o turismo gera poucos impactos sobre o meio dadas as limitações das instalações construídas.
Revolução técnico-científica (início do século XX)	Modificação e degradação rápida – corresponde ao turismo de massa e ocorre a partir dos anos 1950, com apogeu entre 1970 e 1980. A demanda aumenta, há a saturação de locais turísticos, a urbanização de áreas rurais e litorâneas.
Revolução Ambiental (início da década de 1990)	Fase na qual o turismo passa a considerar os problemas do meio ambiente. Considera-se para esta pesquisa meados de 1980, com a ocorrência maior do chamado Ecoturismo ou Turismo Ecológico. Trata-se de uma renovação do turismo e uma revalorização do meio ambiente.

Fonte: Nóbrega (2012, p.43)

A saturação de locais turísticos e a necessidade de um planejamento que considerasse não somente os aspectos econômicos, mas a preservação do meio ambiente, fez com que surgisse a necessidade de se pensar no desenvolvimento da atividade por uma perspectiva sustentável. Segundo Sachs (1993), ao planejar o desenvolvimento, deve-se considerar suas dimensões econômica (gestão eficiente dos recursos), social (crescimento orientado para gerar boas condições à sociedade), ecológica (adequação do uso dos recursos ambientais), cultural (continuidade cultural) e espacial (melhor distribuição territorial e de atividades econômicas). Por conseguinte, o Estado, sendo responsável por organizar essas dimensões da sociedade, inclusive a jurídica, tem papel fundamental na condução do desenvolvimento, principalmente em países que ainda se encontram nesse processo, como o Brasil. Para Nóbrega (2012, p.94):

O processo de intervenção do estado foi estruturado com o intuito de regulamentar a vida dos cidadãos em âmbito mundial, seja no mundo oriental seja no mundo ocidental. O Estado Absolutista, o Estado Socialista, o Estado Capitalista, o Estado Liberal foram exemplos de regimes adotados por diferentes nações no sentido de garantir um maior controle sobre os meios de produção nos mais diferentes países.

Entretanto, a experiência do Estado Nacional Brasileiro com relação à execução de políticas com o objetivo de fomentar a atividade turística foi considerada incipiente e pouco efetiva, principalmente no que se refere à inserção efetiva da população local, na implantação de infraestrutura básica e turística e na capacidade de trabalhar diferentes elementos de forma integrada (FIGUEIREDO & NÓBREGA, 2009). Corroborando, Azevedo *et al.* (2013) mostram que as políticas de turismo possuem duas visões diferenciadas, que estão relacionadas à visão comercial da atividade e a utilização da política como estratégia para o desenvolvimento, ou seja, garantindo não somente as exigências do mercado, mas, também, as necessidades da comunidade receptora. No entanto, ao considerar a lógica contraditória do capitalismo, Becker & Wittmann (2003, p.78) afirmam que não

existe o movimento econômico sem o contra movimento social (autoproteção social), uma vez que “a organização produtiva, enquanto produção de mercadoria (dinheiro), só é real porque antes é produção material das necessidades humanas”.

Nesse sentido, as políticas públicas de turismo auxiliam no desenvolvimento local a partir do momento em que contribuem para a refuncionalização de parcelas do espaço, com a inserção de novos produtos, possibilitando a integração entre áreas consideradas periféricas ou à margem da dinâmica econômica (FONSECA, 2005). Dessa forma, espera-se que a implantação de políticas públicas e de planejamento levem ao sucesso da atividade turística, contribuam para o envolvimento efetivo das populações locais, possibilitando, ainda, a essas comunidades benefícios de caráter socioeconômicos.

### **3 POLÍTICAS PÚBLICAS NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO**

O turismo teve sua expansão através da contribuição de diversos fatos históricos, que possibilitaram os avanços tecnológicos nos meios de transportes e comunicação, tornando mais rápido e fácil o deslocamento das pessoas pelo mundo. Além dos avanços tecnológicos, o aumento do rendimento em uma porção significativa da população, a redução do tempo de trabalho, o aumento do tempo para o ócio, as férias pagas e as necessidades criadas socialmente, como as de viajar, também contribuíram para a expansão da atividade turística, a partir da segunda metade do século XX, especialmente no período Pós II Guerra Mundial (FONSECA, 2005).

As políticas de turismo, assim como a própria atividade turística, vêm passando por períodos de avanços, voltados ao planejamento, estratégias de desenvolvimento das localidades e implementações de novos programas, objetivando a melhoria nossa área, que se destaca pelo papel na economia mundial, conforme se pode observar na literatura existente sobre o tema. Entre as décadas de 1950 a 1970, com a expansão do turismo de massa, as políticas foram voltadas ao fomento da atividade, com objetivo do aumento do fluxo de visitantes. Na década de 1970 a 1985, as políticas focam o turismo como agente de desenvolvimento, com crescente envolvimento do governo para o fornecimento de infraestrutura dos destinos turísticos (SOLHA, 2006).

A partir do ano de 1985, é observada uma preocupação das políticas de turismo, com questões ambientais e o aumento da competitividade, com estímulo ao posicionamento responsável e profissional do setor. O estado passa a diminuir sua interferência, assumindo o papel de coordenação e estruturação da atividade (SOLHA, 2006). Em 1996, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, houve a implantação da nova Política Nacional de Turismo, documento elaborado e atualizado pelo Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur), em que fica evidenciado o papel que a atividade tem na geração de emprego e na economia do país. No entanto, Fonseca (2005) analisa que, mesmo em relação ao suposto potencial de geração de emprego, eles se mantêm em níveis satisfatórios apenas em períodos de alta temporada.

Dessa forma, as políticas instituídas pelo poder público, através da Política Nacional de Turismo (PNT), inicialmente no ano de 1966 e posteriormente reformulada em 1996, passam a focar o desenvolvimento e a melhor distribuição de renda entre as diferentes regiões, com suas particularidades paisagísticas, climáticas, de demanda, como forma de garantir a melhoria na qualidade de vida, tanto para residentes locais quanto para visitantes. A organização urbana é também

influenciada pelo turismo e passa a ganhar conformações diferentes das suas originais, sobretudo no que se refere à entrada da dimensão estética e infraestrutural no planejamento (NÓBREGA, 2012).

Em 2003, o Governo Federal instituiu o Ministério do Turismo (MTUR), através da Medida Provisória nº. 103, de 01/01/2003, tendo como metas: a política nacional de desenvolvimento do Turismo, a promoção e divulgação do Turismo interno e externo, o planejamento, a coordenação e avaliação de planos e programas de incentivo ao Turismo. No ano de 2004, o MTUR lançou o Programa de Regionalização do Turismo (PRT) denominado Roteiros Brasil, pautado no Plano Nacional de Turismo, contando com a parceria do setor público, privado e terceiro setor. O propósito do Programa era de que a interação deveria ocorrer entre os diferentes atores no sistema econômico, através da oferta de produtos e serviços com as características próprias de cada região (Nóbrega, 2012).

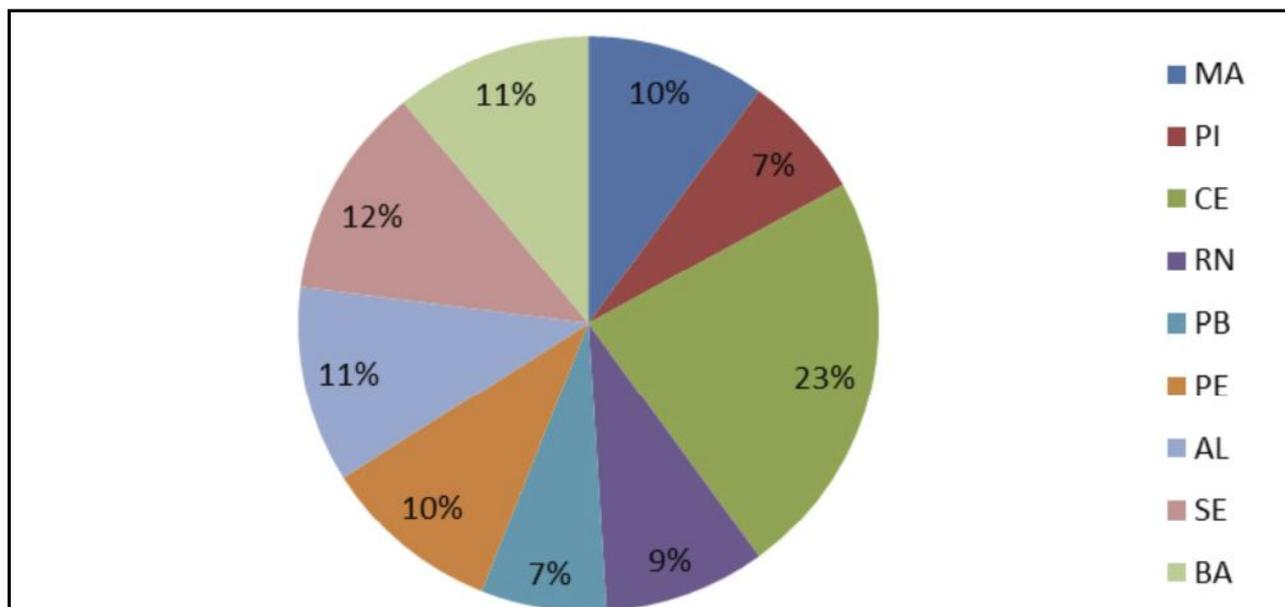
Posteriormente, no ano de 2007, o MTUR lançou outra versão do Plano Nacional de Turismo, com a denominação - “uma viagem de inclusão”, adotando a premissas como a ética e a sustentabilidade, com sete macro-programas estruturais, os quais seriam capazes de gerar impactos positivos no processo de desenvolvimento do país. No Nordeste brasileiro, as políticas públicas implantadas pelo Governo Federal em parceria com alguns estados da região, desde 1980, buscavam fomentar ações que pudessem minimizar ou sanar deficiências que impediam o avanço da atividade turística, muitas delas relacionadas à infraestrutura e outros serviços básicos, na tentativa de incluir os estados do Nordeste na rota de destinos nacionais e internacionais do turismo. Sobre essas políticas no Nordeste, Fonseca (2005) afirma que não basta ter apenas um rico patrimônio natural e cultural se não houver a implantação de infraestrutura adequada para posteriormente transformar a localidade em produto turístico e, em seguida, colocá-lo no mercado para ser desejado e consumido pelos consumidores alvo.

Dessa forma, entende-se que o atrativo turístico não representa o único elemento capaz de desenvolver a atividade. É necessário que ele não seja o fim, mas um meio para a dinamização turística das localidades. Corroborando, Nóbrega (2013, p.98) analisa que

[...] para que a atividade turística vislumbre a possibilidade de desenvolvimento em um determinado lugar, é necessária a existência de alguns elementos essenciais como as características naturais, culturais e econômicas, ou seja, a existência de atrativos, infraestrutura básica e turística, além de um mercado consumidor real ou potencial, grau de desenvolvimento do Estado-Nação, bem como o grau reservado de prioridade política no setor turístico para que a atividade possa desenvolver de forma adequada.

Essas deficiências em infraestrutura passaram a ter maior atenção com a implantação do Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR/NE), em 1991, que objetivava impulsionar o desenvolvimento regional para melhorar e fortalecer a gestão da atividade turística, através da modernização de infraestrutura dos aeroportos, rodovias, saneamento básico, recuperação de prédios históricos, possibilitando o aumento no turismo receptivo dos estados e, como consequência, a geração de emprego e renda nos destinos. Fonseca (2005) destaca que o Rio Grande do Norte, após os investimentos do programa, recebeu, no ano 2000, cerca de 1, 28 milhões de turistas, rivalizando com o estado do Ceará, que, segundo a autora, foi o estado nordestino que mais investiu recursos do PRODETUR/NE. O gráfico abaixo apresenta a distribuição dos investimentos em turismo, considerando os estados beneficiados.

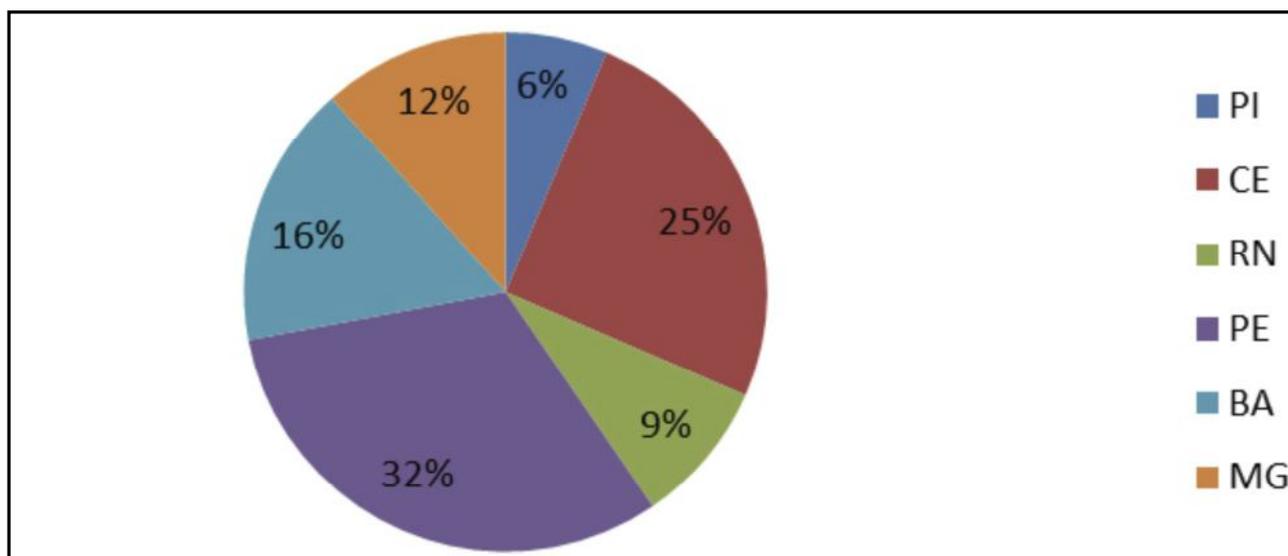
Gráfico 01 - Divisão dos recursos do PRODETUR/NE, por estados do Nordeste



Fonte: adaptado por Fonseca (2005) a partir de Cruz (1998).

Posteriormente, no ano de 2002 foi implantada a segunda fase do programa denominado Prodetur II, dividido em três componentes de atuação: o fortalecimento da capacidade municipal de gestão do turismo; o planejamento estratégico, treinamento e infraestrutura para o crescimento turístico; e a promoção de investimentos do setor privado. Nessa fase, o programa, encerrado em 2012, destinou recursos para a realização de ações que não foram contempladas no Prodetur I. Em relação à divisão dos recursos para investimentos do programa, identificou-se que o montante dos recursos disponibilizados para cada estado não ocorreu novamente de maneira homogênea, como na fase anterior, tendo alguns estados com volumes de recursos superiores a outros, conforme pode ser observado no gráfico a seguir.

Gráfico 02 - Divisão dos recursos do PRODETUR/NE II, por estados do Nordeste e estado do Sudeste.



Fonte: adaptado a partir de Banco do Nordeste do Brasil, 2011.

Observa-se que, apesar da intenção inicial do PRODETUR/NE II de abranger os 09 (nove) estados da região Nordeste, além de polos turísticos no Norte de Minas Gerais e Espírito Santo, em virtude de motivos relacionados às condições para contratação dos subempréstimos pelo Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e os Estados, o total dos recursos do financiamento foi comprometido mediante contratos de subempréstimos em apenas 06 (seis) Estados, dentre os quais o Rio Grande do Norte (com 9% dos recursos destinados), que se encarregaram de executar as obras e projetos componentes do Programa. Dessa forma, não foram contemplados todos os estados nordestinos, sendo incluída a região norte de Minas Gerais – área de atuação do Banco do Nordeste.

De acordo com o Relatório Preliminar do PRODETUR/NE II (2011), a restrição de alguns estados deve-se a não observância das metas do programa, ou seja, irregularidade no que se refere ao atraso de obras, licitações, entre outros fatores.

A atividade turística trouxe para o Rio Grande do Norte, assim como para os outros oito estados nordestinos, a relevância nas políticas governamentais, em virtude das riquezas naturais de seu litoral, presente no binômio sol-praia, e que refletiram no redesenho do planejamento urbano da cidade do Natal, atendendo aos anseios da atividade, como a expansão do segmento hoteleiro, possibilitada pelos incentivos fiscais de financiamentos a projetos de meios de hospedagens. Porém, Cruz (2000 p. 67) afirma que a atividade turística não se resume apenas à hospedagem em hotel:

O fazer turístico é determinado por inúmeras outras variáveis, naturais (clima, paisagem...), infraestruturais (acesso, equipamentos de restauração e de lazer...), econômicas e culturais, e é esse conjunto que define o sucesso ou o insucesso do lugar, do ponto de vista de seu uso pelo turismo.

No ano de 2007, o Governo Federal, com o objetivo de realizar ações que contribuíssem para o desenvolvimento do país, inclusive no setor turístico, lançou o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2007/2010, através do Ministério do Planejamento, como forma de mitigar as crises vivenciadas no país naquele período. Com efeito, o PAC implementou obras de infraestrutura que possibilitaram a dinamização da atividade turística no país. Em sua segunda fase, o PAC 2 (que compreende o período 2011/2014), favoreceu a realização de novas obras, contempladas pelos subprogramas PAC Copa e PAC Cidades Históricas, assim, estabelecendo, nas doze cidades-sedes do megaevento esportivo, qualificação em suas infraestruturas básicas locais, que irão refletir na melhoria de acesso dos turistas nos estados, dentre os quais o Rio Grande do Norte, foco desta pesquisa.

#### **4 O PAC E A REQUALIFICAÇÃO DA OFERTA TURÍSTICA**

O PAC, lançado em 2007, pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva, foi uma resposta tardia às necessidades das localidades, entretanto, não se deve deixar de reconhecer seu importante papel no processo desenvolvimento e transformação espacial. Com objetivo de realizar ações que auxiliassem no desenvolvimento do país, o PAC 2007-2010 abrangeu obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética para promover o desenvolvimento do país. Os efeitos desse programa foram percebidos no âmbito econômico, visto que o país apresentou um crescimento do Produto Interno

Bruto de 3,27% em 2010, superando os índices dos primeiros anos de execução do Programa, que foi de 1,62% (BRASIL, 2014).

No entanto, apesar do bom êxito do programa, confirmado nos índices e relatórios do Governo Federal, percebe-se que, apesar do Brasil possuir um ambiente favorável de investimento e crescimento significativo na economia, verifica-se que ainda há uma infraestrutura local irregular, visto que “[...] a urbanização tenta avançar nas favelas, mas a tarefa é “assustadora” (MOURÃO & COSTA, 2012)”. Observa-se que os entraves existentes nessas regiões, tais como ocupação irregular, por exemplo, acentuam essa realidade do programa. Cruz (2006) & Souza (2002) afirmam que o desenvolvimento econômico não é sinônimo de desenvolvimento social. Para os autores, o conceito de desenvolvimento apresenta múltiplos significados, e estando atrelado à sustentabilidade, ainda mostra-se vazio, uma vez que deve estar baseado na justiça social.

Em 2011, o PAC iniciou a segunda etapa das ações que contemplavam todo o território nacional. O secretário-geral da Associação Contas Abertas e economista, Gil Castello Branco, em recente entrevista ao Portal Instituto Millenium, declarou que

[...] até dezembro de 2013 mais da metade do PAC 2 sequer saiu do papel. Decorrido três anos, dentre os 49.095 empreendimentos, 26.154 (53%) estão nos estágios de “ação preparatória”, “em contratação”, “em licitação de obras” e “em licitação de projetos”. De cada dez iniciativas, menos de quatro estão em “em obra”, ou “em execução” apenas 12% dos empreendimentos estão “concluídos”.

Dessa forma, entende-se que o programa, apesar de favorecer o progresso em várias regiões do país, ainda possui deficiências no que se refere à execução de seus projetos. Além disso, é possível observar que o maior número de ações concentra-se nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, demonstrando que a segunda etapa do programa visa a sua ampliação através de parcerias com os estados e municípios. A figura 01 representa o número de ações realizadas nas Unidades Federativas e se torna relevante para compreendermos a amplitude do Programa em nível nacional, segundo dados do último balanço referente aos anos de 2011/2012.

**Figura 01 - Distribuição espacial das obras do PAC referentes ao 3ª balanço - 12/2011.**



Fonte: Portal Copa Transparente, 2014.

Entre as obras realizadas no PAC 2 e já concluídas, encontram-se: o Terminal Marítimo de Passageiros de Recife (PE), a construção da Avenida Perimetral portuária do Porto de Santos (SP) e a recuperação e ampliação do cais comercial do porto de Vitória (ES). Essas obras contemplam o Eixo Logística de Transportes: Ações Concluídas, presente no Relatório de Ações/2013, em que são descritas 241 ações concluídas no PAC 2, com um investimento total de R\$ 43,8 bilhões (quarenta e três bilhões e oitocentos milhões de reais).

Destarte, observa-se que o país tem vivenciado um intenso processo com vistas ao desenvolvimento, devendo esta política ser compreendida também pela capacidade de transformação, alterando paisagens e fornecendo novas funcionalidades aos espaços públicos, uma vez que estes surgem da dinâmica social, sendo produto e produtor de relações (SOUZA, 2002; FIGUEIREDO, 2008). No contexto de ações que possuem esse caráter transformador, Silva (2002) analisa o caso de Inner Harbor, em Baltimore, nos Estados Unidos. Segundo o autor, a cidade é referência no processo intervenção em áreas centrais, e mais precisamente em áreas portuárias, a partir de sua valorização com a construção de empreendimentos como o Aquário Nacional de Baltimore e a *Fragata Constellation*, que contribuíram para atrair visitantes à área portuária, bem como de moradores e empreendimentos habitacionais para o entorno.

A implementação da revitalização da cidade e de seu centro permitiu que Baltimore transformasse a sua imagem decadente e feia; atualmente oferece alta qualidade físico-espacial, um forte setor de comércio e serviços e uma animada e atrativa mistura de usos recreativos, tornando-a um atrativo turístico regional e nacional (DELL RIO *apud* SILVA, 2002, p. 41).

De acordo com Figueiredo & Nóbrega (2009), alguns espaços tradicionais públicos e semipúblicos na cidade de Belém, no Estado do Pará, através de ações de políticas públicas, foram transformados em espaços de lazer gratuito, que contribuíram significativamente para a turistificação dos espaços e sua valorização.

Espaços como a Estação das Docas, Parque das Residências, Feliz Lusitânia e Mangal das Garças foram construídos para dar resposta às ideias de aumento de áreas de lazer, cultura, turismo e criação de atrações. Nestes espaços de estruturas mistas, é possível encontrar: áreas de lazer gratuito para circulação; equipamentos culturais como cine-teatros, teatros e anfiteatros; tendas de diferentes tipos desde artesanato, livrarias, roupas; cafeterias e sorveterias; restaurantes, bares e museus (FIGUEIREDO & NÓBREGA 2009, p. 136).

Os espaços públicos criados na Estação das Docas em Belém do Pará demonstram os efeitos da intervenção do estado na implantação de políticas que visam beneficiar a comunidade como um todo, mas que refletem na dinamização da oferta turística local a partir da diversificação de produtos. As imagens a seguir auxiliarão a compreender a dimensão desta obra.

Imagem 01 - À esquerda área de lazer da Estação das Docas em Belém/Pa, à direita, vista aérea do local



Fonte: Estação das Docas, 2014.

Para os autores, ações como estas estimulam a turistificação e afirmam que este é um conceito novo e que direciona as cidades para a cadeia de produção da atividade turística, considerando que “a adaptação à atividade turística não ocorre sem a modificação incisiva da paisagem e seus elementos.” (FIGUEIREDO & NÓBREGA, p.137, 2009). Por outro lado, os autores ressaltam que muitos destes modelos que influenciam na turistificação do espaço estão relacionados à perda da essência do lugar, visto que são projetados inicialmente sob um conceito de estetização e espetacularização. Decerto, a presença de novos equipamentos de lazer na cidade eleva a capacidade de atração de visitantes, tornando-a mais competitiva a partir da presença local de vivência e contemplação. Para Wittmann, Dotto & Boff (2008, p.327) “é preciso que a competição evolua da imitação para a inovação e de baixo para altos saltos de investimento, não apenas no atrativo físico, mas principalmente em intangíveis, como habilidade e tecnologias”.

Por isso, ao entender o desenvolvimento como um processo de mudança social positiva, vê-se na revitalização de espaços, como estes citados nos exemplos acima, a possibilidade de torná-los atrativos não somente aos visitantes, mas também aos moradores da região, visto que um autêntico processo de desenvolvimento socioespacial contribui também para um bom posicionamento competitivo do destino turístico a partir da melhoria da qualidade de vida e um aumento da justiça social. Dessa forma, a criação de equipamentos de lazer que permitam a inclusão de turistas e moradores poderá trazer transformações significativas para o desenvolvimento local.

## **5 AÇÕES DO PAC E O PORTO DE NATAL: ANÁLISE DAS POTENCIALIDADES DO TERMINAL MARÍTIMO NA DIVERSIFICAÇÃO DA OFERTA TURÍSTICA DO BAIRRO DA RIBEIRA**

O bairro da Ribeira, localizado na zona leste da cidade de Natal, é referência para compreensão da evolução urbana e desenvolvimento da cidade. Conhecido como zona boêmia, o bairro teve seu apogeu na década de 1940, quando a cidade serviu de base aliada americana durante a II Guerra Mundial, e seu reconhecimento como área comercial foi destacado a partir da construção do Porto de Natal, pela União, em 1932. As imagens a seguir mostram o porto de Natal em seus primeiros anos de funcionamento, assim como o bairro da Ribeira.

**Imagem 02 - Vista parcial do Porto de Natal e do Bairro da Ribeira (década de 1940)**



Fonte: acervo Memória Viva/Natal Antiga.

A Ribeira, além da sua função comercial, também possuía duas outras funções relevantes: como residencial e espaço de atividades lúdicas. A existência de equipamentos de lazer, como os teatros, cinemas e praças, tornaram a região valorizada, levando à urgente elaboração e execução de planos de urbanização que tinham como objetivo modernizar a cidade. Na imagem anterior, é possível ver ainda parte da Praça Augusto Severo e do casario onde se localizava o Cine Politeama, o primeiro cinema de Natal.

Para Figueiredo (2008, p.80), “a história dos espaços públicos urbanos está intrinsecamente ligada aos processos de urbanização pelos quais passaram a Europa”. De acordo com o autor, o alargamento das vias públicas, higienização e embelezamento foram prerrogativas do planejamento urbanístico europeu, que mais tarde influenciaram o modo de planejar os espaços no Brasil. Com o bairro da Ribeira, não foi diferente, a origem europeia dos idealizadores dos primeiros planos de urbanização da cidade reforça esta afirmação, com a participação de profissionais de origem italiana e inglesa.

Com a expansão comercial, estimulada principalmente pela exploração açucareira no século XIX, os bairros Cidade Alta e Ribeira se tornaram centros que contemplavam diversos serviços comerciais, como escritórios, lojas, armazéns, serviços públicos, e que passaram a receber, através de políticas públicas e de planejamento urbano, investimentos em infraestrutura. Tal desenvolvimento começou a ser lentamente dificultado em suas transações comerciais de exportação, no momento em que os grandes navios à vela exigiam aos comerciantes locais suas entradas no Rio Potengi com cargas completas, o que era inviável para alguns comerciantes, que não possuíam capital suficiente para tal acordo (CODERN, 2012); (SILVA, 2002). Além dos aspectos comerciais e turísticos (com embarque e desembarque de navios de passageiros) o porto foi relevante na execução de projetos sociais, como podemos verificar na imagem abaixo, que mostra a chegada do navio americano HOPE ao porto, em uma de suas expedições para atendimento médico à população.

Imagem 03 - Fotografia da chegada do navio americano HOPE; década de 1970.



Fonte: CODERN: 80 Anos do Porto de Natal, 2012.

Muitas vezes, o papel desempenhado pelos mercados não depende somente do que eles podem fazer, mas também daquilo que lhes é permitido fazer. Nesse cenário, é percebido que a liberdade é tolhida por mecanismos que controlam, distribuem e fazem uso da matéria-prima do estado. Nesse sentido, o desenvolvimento baseado em processos desiguais é fruto de diferentes modelos e práticas sociais, individuais ou coletivas – não tem enfoque somente em resultados, mas ao processo como todo (WITTMANN; DOTTO; BOFF, 2008). Portanto, a modernização das zonas portuárias, pela companhia inglesa C.H. Walker & Cia. Ltda atendia, ao decreto Nº 8. 685, de 26 de abril de 1911, no qual o presidente da república autorizava a companhia inglesa a atuar na construção dos Portos e fomentava a modernização das zonas portuárias do país. Nesse contexto, estava inserido o projeto do Porto de Natal (Câmara dos Deputados, 2014).

O quadro a seguir apresenta as ações do porto em um contexto de transformação da cidade e implantação das políticas públicas vigentes em cada período histórico de Natal.

Quadro 02 - Relação entre as principais políticas públicas e a implantação do Porto de Natal.

PORTO DE NATAL - CONTEXTO HISTÓRICO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS PÚBLICAS		
DÉCADA	AÇÃO	CONTEXTO
1920	Aprovação do Projeto de construção do Porto de Natal pelo decreto N.15.277 de 14/11/1922, pela C.H. Walker & Cia, Ltda.	Apresentou, de forma urgente a problemática do abastecimento de água e saneamento da cidade do Natal. Execução do Plano Polidrelli (1901-1904).
1930	Inauguração das instalações do Porto, tendo como responsável o Departamento Nacional de Portos e Navegação.	Elaboração e execução do Plano Palumbo (1929-1940). Implantado pelo intendente Omar O'Grady e elaborado por Giacomo Palumbo, o plano foi uma proposta de expansão da cidade, baseada nos ideais de cidade-jardim.
1970	Órgãos responsáveis (União): Departamento de Portos, Rios e Canais e do Departamento de Portos e Vias Navegáveis e, posteriormente, Portobrás.	Criação da Empresa de Promoção do Turismo do Rio Grande do Norte (EMPROTURN) em 1972. Criação da Companhia das Docas do Rio Grande do Norte (CODERN).
1980	A partir de 1983, a Administração do Porto passa a ser da Companhia Docas do Estado do Rio Grande do Norte (CODERN), nos termos da Assembleia Geral de Acionistas da Portobrás, de 6/4/81.	Criação do Projeto Parque da Dunas/Via Costeira, para dinamização do turismo na cidade de Natal, RN.

Fonte: adaptado a partir de Prefeitura do Natal (2007) e Fonseca (2005).

O Porto foi posicionado estrategicamente à margem direita do Rio Potengi, principal rio da região, a 3 km de sua foz, tendo como autoridade portuária, desde o ano de 1983, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), empresa de economia mista (público-privada), vinculada ao Ministério dos Transportes, criada através do Decreto de nº 66.154, de 03 de fevereiro de 1970, anteriormente denominada de Terminais Salineiros do Rio Grande do Norte (TERMISA). Antes da CODERN, o Porto foi subordinado ao Departamento Nacional de Portos e Navegação. Dentre os principais produtos exportados estão as frutas produzidas no estado, como: melão, açúcar, melancia, manga, mamão, uva, os frutos do mar, como: camarão, peixe congelado, e os produtos importados, como: trigo, equipamentos e caixaria.

Segundo o Relatório Estatístico da companhia, a movimentação geral de cargas nos anos de 2012 e 2013 foi de, respectivamente 412.845 toneladas e de 466.964 toneladas, números que correspondem a cerca de 30% de toda a movimentação com frutas. Isso decorre em virtude do Porto ser o ponto mais próximo do continente europeu (CODERN, 2014). Em seu entorno, situa-se uma das principais ruas históricas da cidade de Natal – Rua Chile (antiga Rua do Comércio), no bairro da Ribeira, que, no decorrer do século XVIII, era o caminho para a Fortaleza dos Reis Magos, um dos principais logradouros públicos da Zona de Preservação Histórica de Natal e cenário de relevantes fatos históricos ocorridos na Província do Rio Grande do Norte, como a adesão norte-rio-grandense à Proclamação da República (NESI, 1997).

A Rua Chile ainda abrigou importantes espaços e empresas comerciais, industriais e exportadoras, como: a sede do Governo Rio Grandense, o jornal político A folha do Povo, as

exportadoras S.A. Wharton Pedroza e Dinarte Mariz. Em 1996, foram restauradas aproximadamente 45 fachadas de imóveis daquela rua, com recursos provenientes do Ministério da Cultura em parceria com a Prefeitura de Natal, através do Projeto Fachadas da Rua Chile, como uma forma de incentivo à refuncionalização do espaço, em virtude do valor histórico de sua arquitetura e para agregar valor à oferta turística do estado, através da diversificação dos equipamentos de lazer.

Entretanto, ainda existe a necessidade de equilíbrio da área com a revitalização das fachadas, possibilitando que a ela seja integrada como roteiro turístico para os moradores e visitantes, pois, com a modernização do Porto, a Rua Chile contrastará com a modernidade da obra e a realidade em que a rua se encontra, com prédios de interesse histórico mal cuidados e com falta de manutenção. Para Silva (2002), a intervenção “Fachadas da Rua Chile” objetivava mostrar à população e às autoridades a relevância da preservação dos prédios históricos da Ribeira, levando ainda a uma possibilidade maior de planejamento urbano para o bairro.

Dessa forma, a construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal/RN poderá dinamizar não somente a oferta turística local, mas também a revalorização de um espaço histórico importante para o Estado. Para compreendermos a relevância desta obra no processo de desenvolvimento da atividade turística no bairro da Ribeira, foi realizada observação e entrevista com Alessandro Jefferson Gomes de Lima – Analista de Marketing, representante da Companhia das Docas do Rio Grande do Norte (CODERN). Também foram realizadas entrevistas com comerciantes e residentes do bairro, para análise dos impactos da obra na rotina dessas pessoas.

Segundo as entrevistas, a CODERN tem como função principal no projeto intervir como fiscalizadora da execução da obra, através de uma comissão formada por engenheiros, responsável pela verificação do andamento das obras no Porto e possui autonomia para interferir, caso necessário, ao longo do processo de implantação do projeto. Ressalta-se que a empresa executora do projeto é a Constremac Construções Ltda., aprovada conforme processo licitatório.

Conforme apresentado pelo entrevistado, todo o tipo de arrendamento, ou seja, todo o processo de locação das áreas destinadas para comercialização e exposição de produtos é de responsabilidade da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), mas, devido à proximidade do início dos jogos da Copa do Mundo, a Agência delegou essa função à CODERN. Nesse sentido, a companhia coordena, nesse ano, todo o processo de licitação e o que mais for necessário para o funcionamento do Terminal Marítimo de Passageiros. Ressalta-se que, após a conclusão da obra, a ANTAQ terá uma sala própria para administração do Terminal, passando a administrar o funcionamento do espaço.

Com relação aos prazos de entrega da obra, o representante da CODERN informou que ela será finalizada em junho de 2014, antes do início dos jogos da Copa do Mundo do Brasil. O entrevistado explicou que o adiamento sucessivo da entrega da obra e, conseqüentemente a alteração final dos valores, ocorreram pela necessidade de correções no projeto inicial, em virtude de problemas de infraestrutura e de fundações, que não foram previstos no Primeiro Estudo de Viabilidade Econômica da Obra (EVTE). Assim, as normas contratuais permitiram a flexibilidade de termos aditivos que alteraram o valor final da obra e seu prazo de entrega, previsto inicialmente para 18 meses (agosto de 2013), conforme dados do Portal Copa Transparente. Em relação aos valores, o Projeto inicial era de R\$ 49.321,019,059 (quarenta e nove milhões, trezentos e vinte e um mil, dezenove reais e cinquenta e nove centavos). Entretanto, após os aditivos, o valor final é de aproximadamente R\$ 72 milhões, conforme dados da CODERN.

Sobre a existência de parcerias para a funcionalidade dos espaços construídos no Terminal Marítimo de Passageiros, na realização de projetos culturais que contemplem o atendimento de turistas e, também, da população natalense, o entrevistado destacou que a CODERN tem interesse em tornar o espaço num local acessível à comunidade, visto que o bairro da Ribeira, diante do seu potencial cultural, necessita de ações que favoreçam a diversificação da oferta de produtos culturais para a população.

Para demonstrar o interesse da companhia nesse aspecto, o entrevistado citou a realização de um projeto entre dezembro de 2013 e janeiro de 2014, que contemplava a recepção dos passageiros e a transmissão de informações sobre a cidade. Segundo Solha (2006), a atuação do poder público se destaca na formulação e implementação de políticas de turismo, caracterizadas pela autora através de cinco elementos: dinamismo, flexibilidade, participação, integração e harmonia.

Para essa ação, a CODERN construiu uma estrutura para atendimento aos turistas, dentro de um antigo galpão, e disponibilizou o espaço também para divulgação do trabalho dos artesãos potiguares. Além disso, contribuíram como parceiros para realização desse projeto a Fundação Cultural Capitania das Artes da Prefeitura do Natal e o Governo Estadual, por meio do Programa Estadual de Artesanato (PROART). O representante da Companhia afirmou que a parceria com artesãos cadastrados foi uma das exigências da Companhia, que priorizava a divulgação e comercialização de produtos locais; e, a CODERN pretende continuar com esta mesma ação no funcionamento do novo Terminal.

Além da melhoria nos processos que envolvem o transporte de cargas, embarque e desembarque de passageiros, o Terminal oferecerá espaços de lazer e entretenimento, que poderão ser direcionados também para usufruto da população natalense, a partir de um planejamento de ações voltadas para o coletivo, as quais podem ser fortalecidas com a parceria do poder público na aplicação de políticas públicas, diversificando o produto turístico e cultural existente. A formulação de políticas de turismo devem contemplar a observação e a análise da situação macro, orientando a tomada de decisões de longo prazo, com informações atualizadas, contando com o envolvimento e compromisso dos diversos segmentos que atuam no turismo (SOLHA, 2006).

Para o entrevistado, os serviços que serão ofertados pelo Terminal continuam sendo os mesmos mantidos no projeto original com restaurantes e atendimento ao público. Ele complementa afirmando que “[...] a ideia é que não seja apenas um Terminal Marítimo de Passageiro. A ideia é que seja um local, um ambiente aberto ao público, aberto ao turismo.” (Analista de Marketing, CODERN, 2014). Foi confirmado, durante as entrevistas com os residentes e comerciantes locais, que todos têm interesse em visitar o espaço após sua inauguração, entretanto fazem algumas ressalvas em relação à limitação do acesso ao Terminal devido a possíveis especulações dos preços dos serviços que serão ofertados.

[...] todos nós aqui temos essa vontade. Vai ser uma coisa diferente. E eu acredito que a maioria, não todos, tem interesse em participar (Morador do bairro da Ribeira, 2014).

Todos nós temos interesse em frequentar. Fizemos a obra e temos que conhecer (Auxiliar de Servente e Ex-operário da obra, 2014).

A companhia almeja que esse não seja apenas um local direcionado para serviços turísticos, mas que o Terminal possa ampliar os serviços ofertados, atendendo ao público em geral. Ele ressalta que o objetivo é fazer com que, ao longo do tempo, a administração do Terminal se torne semelhante a um *shopping center*, o que, segundo ele, auxiliará na democratização do espaço. Entretanto, em entrevista com o proprietário de um restaurante local, foi percebido um descontentamento com a inauguração do Terminal. Como ilustra a fala do Proprietário, quando diz “vai abrir uma praça de alimentação no Terminal e talvez eu perca meus clientes [...] vai ser mais fácil o Terminal retirar do que trazer público pra mim”.

Construções deste formato muitas vezes ocasionam impactos que podem mudar a dinâmica da economia local, podendo fragilizar empreendimentos de pequeno porte, que não terão como competir no mesmo nível dos serviços a serem ofertados no Terminal. O ideal seria que a construção de equipamentos urbanos semipúblicos como este fosse capaz de transformar localidades, podendo se configurar em um espaço viável a socialização e ócio para a comunidade (FIGUEIREDO & NÓBREGA, 2009).

**Imagem 04 - Antigo Frigorífico (à esquerda, restauro concluído e, à direita, projeto original do Terminal).**



Fonte: Pesquisa de campo (2014).

Corroborando, Wittmann, Dotto & Boff (2008, p.325) afirmam que “os interesses passam a ser discordantes, dificultando o comprometimento, na medida em que o desenvolvimento, baseado em processos e distribuições desiguais, é fruto de diferentes modelos e práticas sociais individuais ou coletivas”. A imagem a seguir apresenta o local onde será realizado o embarque e desembarque de passageiros, salientando que este se encontra em fase de conclusão.

**Imagem 05 - Local de Embarque e Desembarque de passageiros, conforme projeto original**



Fonte: CODERN (2014).

O representante da CODERN destaca que a obra será um marco para o bairro da Ribeira. Para ele, há muito tempo tem-se discutido o planejamento e execução de ações para revitalizar essa região da cidade, que possui relevante valor histórico e arquitetônico, mas pouco tem sido feito até o presente momento. O projeto inicial do Terminal Marítimo de Passageiros incluía, entre as suas principais ações, a revitalização da Rua Chile. No entanto, as ações previstas não puderam ser executadas, porque seria necessária uma ação em parceria com a prefeitura, o que não foi possível.

Nesse contexto, a participação da esfera federal através do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) foi fundamental, ao atuar na ação de preservação do prédio do antigo frigorífico.

**Imagem 06 - Rua Chile, Bairro da Ribeira, Natal/RN (casario em frente às obras e entorno do Porto)**



Fonte: Pesquisa de campo (2014); Novo Jornal (2013).

O Governo Federal, dentro das políticas do PAC 2, contempla o subprograma PAC Cidades Históricas, cuja ação intergovernamental tem por objetivo preservar o patrimônio brasileiro, valorizar a cultura nacional e promover o desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade e qualidade de vida para os cidadãos em 44 cidades brasileiras. Por meio do PAC Cidades Históricas, serão investidos um total de R\$ 1,3 (Um bilhão e trezentos milhões de reais) na recuperação das cidades históricas (Brasil, 2014). Apesar da cidade de Natal ter sido contemplada com as ações do programa, na revitalização, em parceria com o governo estadual, municipal e Iphan, em dez espaços públicos como o antigo Hotel Central, as Praças do Centro Histórico, o antigo Armazém Real da Capitania, o antigo Grupo Escolar Augusto Severo, o casarão da Escola de Danças do Teatro Alberto Maranhão,

o casarão do Arquivo Arquidiocesano, o edifício da SEMUT, o Palácio Felipe Camarão, o Teatro Alberto Maranhão e, o Forte dos Reis Magos, a Rua Chile não foi contemplada com as obras e necessita de iniciativas para sua revitalização.

Segundo a CODERN, o Porto não foi criado para fins de turismo, mas para a movimentação de carga e descarga e, ao longo do tempo, ele foi evoluindo como toda a sociedade, tornando-se um misto de carga e transporte de passageiros. A empresa acredita que, a partir da construção do Terminal Marítimo, o Poder Público passará a investir mais no bairro. Além disso, a companhia complementa afirmando que o Terminal ampliará significativamente a rota do turismo marítimo no Estado. Para um empresário local, “a Ribeira tem como ser trabalhada para o turismo. É um dos poucos lugares do Brasil com prédios históricos sem nenhuma melhoria” (Proprietário de um restaurante local, 2014). O bairro possui considerável potencial para o turismo cultural, mas a falta de manutenção dos prédios tem sido um dos principais entraves para que isto aconteça.

Entretanto, durante a realização de entrevista com moradores e comerciantes, notou-se que a ausência de policiamento no bairro foi citada por todos, os quais expressaram a preocupação com a segurança dos turistas que circularão pelo bairro e entorno do Terminal.

Para o turista andar aqui, não é bom. Se esse povo sair não há segurança. Se houvesse segurança, policiamento, aí sim. As únicas delegacias que nós temos mais próximas daqui seriam as localizadas em bairros vizinhos (Cidade Alta e Brasília Teimosa) (Morador do bairro da Ribeira, 2014).

A Associação Comercial entrou em contato com o comando militar e eles ficaram de colocar um efetivo; inclusive seria disponibilizado um telefone para os policiais. Mas nada foi feito. Se você quiser segurança, terá que ligar para o 190, porque não tem um posto policial na Ribeira (Proprietário de um restaurante local, 2014).

Portanto, espera-se que o espaço não se restrinja apenas à elite, e estimule um processo de gentrificação, que, de acordo com Mordue (2005), resulta em uma “dupla” cidade, onde as classes médias são elevadas para o núcleo socioespacial, enquanto camadas sociais mais baixas são exiladas para a periferia socioespacial, criando verdadeiros enclaves, algo que ocorreu com o processo de implantação do projeto Parque das Dunas via Costeira, em Natal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise do avanço das políticas públicas de Turismo implementadas no Nordeste pelo Governo Federal desde 1980, bem como de políticas de incentivo ao desenvolvimento do país, como os programas PAC, em 2007, e PAC 2, em 2011, que refletem em obras de mobilidade, infraestrutura urbana e que contribuem na organização da atividade turística, como a construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal, foi possível identificar que a obra vislumbra, além do desenvolvimento econômico do estado do RN e a melhoria dos processos de logística de carga e descarga de mercadorias, a possibilidade de dinamização da oferta turística da cidade de Natal, que será contemplada com o aumento de navios de cruzeiro, os quais passarão a incluir a cidade em suas rotas turísticas, de acordo com projeções da CODERN.

Entende-se que o Terminal contribuirá nas ações do planejamento turístico e cultural da capital potiguar, possibilitando ainda o surgimento de novos locais democráticos de lazer gratuito e entretenimento tanto para os moradores locais quanto para turistas, nova funcionalidade ao espaço público, mas que, ao mesmo tempo, necessitará passar por processos de planejamento e urbanização de seu entorno, pois as obras do Terminal de Passageiros não contemplaram, por exemplo, a Rua Chile, fato esse que confirma que a referida rua necessita de ações de revitalização dos prédios existentes pelo poder público, permitindo que a área se transforme em um roteiro de lazer e entretenimento tanto aos moradores quanto aos visitantes que pela área circularão.

É importante ressaltar que a obra do Terminal deixa visível o desinteresse dos poderes públicos estadual e municipal no processo de planejamento da atividade turística, pois não houve a sensibilidade de elaboração de um planejamento que contemplasse o entorno do Porto, especificamente a Rua Chile, que está localizada bem a sua frente. O Terminal de Passageiros, para a CODERN, poderá tornar-se atrativo não apenas aos visitantes, mas também aos moradores locais, contribuindo no posicionamento de destino competitivo do estado do Rio Grande do Norte e da cidade de Natal. O espaço, na visão da companhia, terá dupla funcionalidade, oferecendo conforto e comodidade aos turistas, na logística de embarque e desembarque de seus navios e entretenimento, com diversão e lazer aos seus moradores. No entanto, o resultado das entrevistas mostrou que os moradores e comerciantes reconhecem a importância do espaço para o turismo na cidade, mas pontuaram algumas ações que necessitam ser implementadas pelo poder público no que se refere à segurança e à revitalização da Rua Chile, que poderá contribuir na diversificação da oferta turística no bairro, atraindo também novos investidores para a região.

---

## REFERÊNCIAS

---

AZEVEDO, F.F. (Org.). **Turismo em foco**. Belém, PA: NAEA, 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. **Terminais Marítimos de Passageiros. Obras de expansão**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/ApresentacaoWorldCupInfrastructureSummit09.pdf>. Acesso em: 23 abr.2014

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL. **PRODETUR/NE II – Distribuição de recursos por estado e situação atual**. Disponível em: <http://www.bnb.gov.br/web/guest/situacao-atual1>. Acesso em: 22 abr.2015.

BECKER, D.F.; WITTIMAN, M. L. (Orgs.). **Desenvolvimento regional: abordagens interdisciplinares**. Santa Cruz do Sul, SC: EDUNISC, 2003.

BRANCO, G. C. (2014). **O PAC 3 e as eleições**. Disponível em: <http://www.imil.org.br/artigos/pac-3-eleies>. Acesso em: 10 jun.2014

BRASIL. Decreto-lei nº. 8.685, de 26 de abril de 1911. Dispõe sobre a construção dos portos no Brasil. Câmara dos Deputados. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8685-26-abril-1911-525459-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 23 abr.2014

COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DE NORTE (CODERN). (2012). **Porto de Natal: 80 anos**. Material de divulgação.

\_\_\_\_\_. **A história dos portos do Rio Grande do Norte**. Disponível em: <http://www.codern.com.br/>. Acesso em: 02 maio 2014

CRUZ, R. C. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000.

\_\_\_\_\_. **Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço**. En publicação: América Latina: cidade, campo e turismo. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/19cruz.pdf>. Acesso em: 02 maio 2014.

ESTAÇÃO DAS DOCAS - Belém do Pará. Disponível em: <http://www.estacaodasdocas.com.br/>. Acesso em: 02 maio 2014.

FIGUEIREDO, S. L.; NÓBREGA, W. R. M. Políticas públicas y gestión del turismo en la amazonia. **Estudios Turísticos**, v. 180, p. 129-140, 2009.

FIGUEIREDO, S. J. L. (Org). **Turismo, lazer e desenvolvimento urbano e regional**. Belém, PA: NAEA/UFPA, 2008.

FONSECA, M. A. F. **Espaço e políticas de turismo e competitividade**. Natal, RN: EDUFRN, 2005.

FURTADO, C. **Pequena introdução ao desenvolvimento: enfoque interdisciplinar**. São Paulo: Nacional, 1980.

MORDUE, T. Tourism, performance and social exclusion in “Olde York”. **Annals of Tourism Research**, Universidade de Teesside, Reino Unido, v. 32, n.1, p. 179-198, jan. 2005.

NATAL Antiga. In: Acervo Memória Viva. Disponível em: <http://www.memoriaviva.com.br>. Acesso em: 02 maio 2014

NESI, J. F. L. **Caminhos de natal**. Natal, RN: IHGN, 1997.

NÓBREGA, W. R. M. **Turismo e políticas públicas na Amazônia brasileira: instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra, oeste do estado do Pará**. 2012. Tese (Doutorado em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental). Universidade Federal do Pará, Belém, PA, Brasil, 2012.

\_\_\_\_\_. Turismo, desenvolvimento e políticas públicas: limites e avanços no estado do Pará. In.: AZEVEDO, F.F. *et al.* **Turismo em foco**. Belém, PA: NAEA, 2013.

PORTAL COPA TRANSPARENTE. **Terminal marítimo de passageiros: obras civis**. Disponível em: <http://www.copatransparente.gov.br/acoes/terminal-maritimo-de-passageiros-do-porto-de-natal>. Acesso em: 23 abr. 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DO NATAL. **Ordenamento urbano de Natal: do plano polidreli ao plano diretor 2007**. Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo. Natal, RN: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2007.

SACHS, I. **Estratégias de transição para o século XXI**: desenvolvimento e meio ambiente. Trad. Magda Lopes. São Paulo: Studio Nobel: Fundação do desenvolvimento administrativo, 1993.

SILVA, H. A. **Revitalização urbana de centros históricos: uma revisão de contextos e propostas: a ribeira como estudo de caso**. 2002. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil, 2002.

SOLHA, K. T. Política de turismo: desenvolvimento e implementação. In: RUSCHMANN, D.; SOLHA, K. T. **Planejamento turístico**. Barueri, SP: Manole, 2006. p. 89-100.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

WITTMAN, M. L.; DOTTO, D. M. R.; BOFF, V. A. Desenvolvimento regional: análise de processos organizacionais de desenvolvimento integrado. In: WITTMANN, Milton Luiz; BECKER, Dinizar Fermiano (Orgs.). **Desenvolvimento regional**: abordagens interdisciplinares. 2.ed. Santa Cruz do Sul, SC: EDUNISC, 2008. v. 1, p. 319-341.