



FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL E DINÂMICAS URBANO-REGIONAIS NO RIO GRANDE DO NORTE: o lugar da região metropolitana de Natal

*Socio-spatial formation and urban-regional dynamics in Rio Grande do Norte
State: the place of the Metropolitan Region of Natal*

Cilene Gomes

Estagiária de Pós-Doutorado no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Doutora em Geografia Humana (USP), São José dos Campos, SP - Brasil, e-mail: cilenegomes@terra.com.br

Resumo

Adotando a categoria de formação sócio-espacial (Milton Santos), um estudo das relações entre espaço e sociedade no curso da história do desenvolvimento do Rio Grande do Norte foi empreendido com o objetivo geral de identificação dos nexos socioeconômicos, demográficos e espaciais que constituem as diferentes dinâmicas urbano-regionais do Estado, e com o objetivo específico de atribuir à região metropolitana de Natal o seu devido lugar, enquanto núcleo estruturador dessas dinâmicas. Nessa busca, um destaque foi dado à análise do perfil da urbanização, que não apenas revela algumas características da evolução da rede urbana do Estado, como possibilita que sejam entrevistados os contornos de sua regionalização. A título de conclusão, pode-se observar, entre outros aspectos significativos, o acentuado contraste entre o desenvolvimento técnico-econômico do Estado, nas últimas décadas, e as condições precárias da vida de grandes parcelas da sociedade, o que se rebate espacialmente, em uma fraca divisão territorial do trabalho, em uma rede urbana desequilibrada e com apoio em um muito pequeno número de cidades.

Palavras-chave: Formação sócio-espacial. Rio Grande do Norte. Urbanização. Regionalização.

Abstract

Adopting the category of socio-spatial formation (Milton Santos), a study about the relationship between space and society in the course of history of the development of Rio Grande do Norte was undertaken, with the overall aim of identifying socio-economic, demographic and spatial links, that represent the different urban-regional dynamics of the state, and also with the specific aim of giving the metropolitan area of Natal its rightful place, as the structuring core

of these dynamics. In this search, thought was given to the analysis of the profile of urbanization, which does not only show some characteristics of the urban network of the state evolution, which make it possible to glimpse the outline of its regionalization. In conclusion, we can observe, among other aspects, the sharp contrast between the technical-economic status in recent decades, and the precarious conditions in which large parts of the society live, what is spatially represented in a weak territorial division of labor in an unbalanced urban network, supported by a very small number of cities.

Keywords: *Socio-spatial. Rio Grande do Norte. Urbanization. Regionalization.*

INTRODUÇÃO

No estudo da formação sócio-espacial brasileira, pressupõe-se que sua unidade e diversidade devam ser contempladas. Os processos do tempo constituem o fator primordial da unidade da formação sócio-espacial, através das determinações sociais estabelecidas em diferentes períodos. As transformações na instância determinante dos processos políticos, econômicos e sócio-culturais se definem em função das relações do Estado-Nação no plano internacional e segundo as condições internas da organização sócio-espacial em cada período.

Uma comparação entre as distintas formações sócio-espaciais que constituem a estrutura sócio-espacial brasileira, segundo a história da colonização e de uma nação republicana, deve basear-se na expansão do sistema capitalista e, em específico, em seus interesses externos e hegemônicos. Nos estados da federação e seus subespaços, formas semelhantes de organização e funcionamento do espaço-tempo social podem ser identificadas enquanto uma única realidade.

Mas esta evolução de determinações históricas se dá mediante um processo de regionalizações preferenciais e de constituição de centros geográficos que lhes correspondem. Este processo subentende um embate continuado, em cada lugar, entre as heranças do passado e as forças e ações hegemônicas do presente, e subentende a seletividade e as defasagens do desenvolvimento econômico e social. As regiões assim se diferenciam na formação sócio-espacial do país, segundo as condições deste embate que as particularizam em cada período.

Entendendo que na base da formação sócio-espacial estão as relações fundamentais entre espaço e sociedade (SANTOS, 2005a), supõe-se a identificação de variáveis significativas para o estudo de como espaço e sociedade

constituem um todo com o movimento da história. Para entender a sociedade em seu todo, trata-se de considerar as suas instâncias como elementos dinâmicos de sua organização, em suas relações recíprocas e determinações específicas. Tais seriam as instâncias econômico-produtiva, político-institucional, ideológico-cultural e a instância espacial, que também constitui uma mediação relevante para o estudo da formação social, já que o espaço é social, contém as instâncias da sociedade e é contido por elas (SANTOS, 1989).

Considera-se que a formação sócio-espacial brasileira, no quadro dos processos e condições estabelecidos em cada período, pode ser retratada, pela identificação de dinâmicas urbano-regionais, a partir de distintas escalas de organização. Da grande região que subentende o Nordeste (FURTADO, 1964, 1984) às regiões da formação social do Rio Grande do Norte (CLEMENTINO, 1995, 2003; FELIPE; CARVALHO, 2002; SANTOS, 2005b), a análise espacial será bem representada pelos processos concomitantes de urbanização e regionalização e, assim, pela realidade de núcleos urbanos casados a um espaço regional, a partir das inter-relações entre esses núcleos e das relações de cada um dos núcleos com os territórios em seus arredores.

Para a análise das relações entre urbanização e regionalização, diferentes bases de dados foram organizadas em vista de estudos específicos sobre a população, o equipamento do território, a economia e a problemática social do estado potiguar. Além disso, o objetivo deste relato será particularizar, em linhas breves, as características e problemáticas de suas três principais regiões, a saber: a região metropolitana que subentende, hoje, a estatura real da expansão urbana de Natal, e as regiões de Mossoró e do Seridó (MORAIS, 2005).

DESENVOLVIMENTO

O artigo será ordenado a partir de uma leitura da formação sócio-espacial do Rio Grande do Norte e, em seguida, trazendo uma abordagem empírica de algumas dinâmicas urbano-regionais. Alguns resultados serão também objeto de discussão ante o problema da pesquisa, que se identifica, em síntese, na organização sócio-espacial do país, constituída historicamente de modo desigual e com defasagens, segundo suas distintas regiões, o que subentende um quadro similar e, todavia, diferenciado, em cada unidade da federação e no caso do Rio Grande do Norte, em função da sua história de povoamento e ocupação territorial e das trajetórias subsequentes e específicas de seu desenvolvimento econômico e social.

Quanto à metodologia, é preciso ressaltar o pressuposto fundamental de que, na relação entre a formação sócio-espacial brasileira e a formação do estado potiguar, o todo explica a parte, e, contudo, a parte constitui uma forma da diversidade do todo. Considera-se ainda que a urbanização e a regionalização sejam processos indissociáveis na abordagem do desenvolvimento socioeconômico debatido espacialmente, constituindo, assim, variáveis significativas no estudo da formação potiguar. E na menção das técnicas de investigação utilizadas, cumpre destacar a adoção de procedimentos de comparação, quantificação e geoprocessamento das informações.

A formação sócio-espacial do Rio Grande do Norte

Como em outras porções do Nordeste, os processos de ocupação e povoamento do estado potiguar ligam-se às geografias da região litorânea, do agreste e dos sertões, tal como distingue Furtado (1964). Nesta porção de regiões naturais, temos a condição original de uma vasta extensão de terras dadas as determinações dos agentes colonizadores e uma realidade social que tende a se estruturar na base de exploração do trabalho humano, em favor de uma economia extrovertida e na condição de uma desarticulação quase total entre os núcleos urbanos coloniais.

Com cerca de 80% de sua área no Polígono das Secas, o Rio Grande do Norte não foge à regra dos demais Estados nordestinos. As condições

naturais e sociais adversas, incluindo as secas periódicas (desde o século XVII) e, sobretudo, o modelo político-econômico espoliador, terminam por induzir aos frequentes movimentos migratórios, aos imensos contrastes sociais e à pobreza urbana, na medida em que a violenta privação da terra e dos meios para a produção instaura a necessidade de sobrevivência em outro lugar, criando outros problemas estruturais.

De fato, considerando ao menos os primeiros ciclos da economia colonial potiguar (cana-de-açúcar e gado), assentados em uma estrutura fundiária concentrada, de produção extensiva, trabalho escravo e grande pobreza rural, os deslocamentos populacionais tornaram-se uma constante. No litoral, áreas de produção de alimentos perderam espaço para o cultivo da cana, ocasionando movimentos de população para o agreste, que também se tornou uma região acolhedora de retirantes sertanejos, até que mais adiante, as cidades (do Nordeste e de outras regiões) tornam-se mais atraídas para os contingentes desfavorecidos.

Dessa forma, e historicamente, as migrações associaram-se à desorganização e condição precária da vida produtiva e social em meio rural e aos novos dinamismos que tendem a se estabelecer em meio urbano, em razão da falta crônica de autodeterminação política aliada à falta de prioridade para uma reorientação mais propícia aos interesses de toda a sociedade e ao desenvolvimento do ser humano. Os deslocamentos populacionais que, no início, expressavam a busca de melhores condições de vida dos habitantes rurais (em outras áreas rurais e nas cidades), alteraram-se, nas últimas décadas, constituindo o novo padrão urbano-urbano de origens e destinos, mas o jugo do colonialismo terá deixado de subsistir?

Comércio e integração territorial

Outra questão também relacionada à mobilidade populacional e, agora, à circulação de mercadorias, refere-se ao papel que os caminhos do gado desempenharam na integração entre regiões e localidades do Estado. No litoral ou interior, as vias de trânsito mais importantes foram as que pisaram as boiadas, vaqueiros, tropeiros e outros viajantes. Elas foram cruciais para as trocas comerciais e simbólicas inter-regionais do tempo colonial e base para a implantação das primeiras

estradas que, no início do século XX, junto à construção de açudes, constituíram tentativas de socorro (frentes de trabalho e água) às populações atingidas nos períodos de seca.

Na colônia, a necessidade de defesa do território e o direito sobre as terras efetivamente ocupadas encontravam sua força motriz no capitalismo comercial europeu. Como explica Furtado (1984), os holandeses assumiram um papel importante no processo de financiamento e criação de mercados para a empresa agrícola do açúcar. E com os conhecimentos técnicos e equipamentos de navegação e produção disponíveis, mais a coerção do escravocrata, completavam-se as condições primordiais para o empreendimento português nas terras recém alcançadas.

No plano de uma economia guiada por objetivos forâneos e uma condição geográfica original induzindo à ocupação litorânea e em pontos esparsos do interior, desenvolveram-se o comércio do produto exportável e o comércio de abastecimento das regiões geoeconômicas (FURTADO, 1964), incluindo as trocas comerciais nas águas costeiras e as relações entre diferentes áreas de produção e as principais aglomerações urbanas do litoral e interior.

No conjunto das atividades que estruturaram a economia estadual, o sal e o algodão ocupam um espaço comercial de destaque, junto ao açúcar e o gado, sobretudo com os processos de beneficiamento e os mercados criados pela primeira guerra. Não à toa, durante o século XIX e as primeiras décadas do século XX, surgem iniciativas visando o reequipamento produtivo e de integração territorial, o que implicará em uma ampliação das relações econômicas e sociais em geral e das transferências bidirecionais (capital, tecnologia, riquezas) que têm sustentado as relações com países hegemônicos. São elas: a criação da alfândega (1820) em Natal (rompendo com a dependência comercial de Pernambuco); a remodelação de portos e da navegação costeira a vapor (portos de Natal, Macau, Mossoró e Areia Branca); a implantação dos primeiros trechos ferroviários (regiões litorânea, central e oeste do Estado) e estradas carroçáveis; o aparelhamento de usinas do açúcar e de eletricidade e a instalação dos correios e telégrafos (SANTOS, 2005b).

A integração do território, efetivada em alcances variáveis ao longo da história, pelos transportes, as comunicações e as relações comerciais, representaria, assim, como em todo o país, a

condição indispensável para a soberania do Estado, o desenvolvimento econômico e produtivo e a remodelação sócio-espacial. Assim, as estruturas do serviço comercial, instaladas nas cidades-porto e em outros núcleos urbanos, o progresso da industrialização (cana, algodão e alimentos) e o maior potencial de acessibilidade dado pelos sistemas viários de transportes e comunicações em expansão estão na base das interdependências estaduais e extra-locais que sustentarão o modelo do desenvolvimento capitalista dependente, redimensionando, pouco a pouco, os modos de produção, o mercado de trabalho, o consumo de bens e serviços e a vida de relações sociais.

A caminho de grandes transformações

Nas décadas anteriores aos anos 70, tal como apontam Clementino (1995), Felipe e Carvalho (2002) e Santos (2005b), outros fatos exerceram influência decisiva para a formação estadual. A segunda guerra mundial é um deles. No momento em que os minérios (sheelita, berilo) já representavam um segmento econômico importante, a guerra abriria mercados reatualizando as exportações e gerando recursos para investimentos produtivos. A construção da base aérea americana em Parnamirim e de outras instalações militares também acarretou remodelações do espaço social e edificado de notável impacto. Afluxos populacionais, novos capitais, atividades, serviços e construções atestam a expansão urbana de Natal que, desde então, no seu crescimento conexo ao de Parnamirim, tende a constituir o principal eixo de inter-relações do que hoje se define como formação metropolitana.

Dessa forma, o movimento desenvolvimentista reafirma-se com a favorabilidade de circunstâncias externas e, à força do imperialismo, sob o ideal do progresso técnico-econômico e do planejamento do desenvolvimento regional. Como assinalam os mesmos autores, a SUDENE é instituída e novas condições estruturais se estabelecem, nos anos 60, demarcando o início de outra etapa da formação estadual. Energia, transportes, telefonia, habitação e educação são alguns dos serviços públicos que se tornam alvo de políticas e investimentos. Em meio ao predomínio das indústrias de pequeno e médio porte, com formas artesanais de produção, o setor secundário da economia já agregava 10% da renda estadual e surgem novas tendências. Os

processamentos relativos à extração do sal e de minérios e ao ramo têxtil e de confecções tornam-se mais produtivos com os novos recursos tecnológicos disponíveis e a presença de multinacionais do algodão já influía na recomposição das usinas de beneficiamento. Paralelamente, com o setor primário e o terciário respondendo, cada um, por 45% do produto interno bruto estadual, intensifica-se o processo de esvaziamento dos espaços rurais, que tornará a urbanização cada vez mais hierarquizada pela expansão dos serviços, caracterizando, na configuração dos circuitos inferiores da economia, parte da engrenagem do subdesenvolvimento das cidades.

Modernização, industrialização e turismo

Daí as grandes transformações a partir dos anos 70. Enquanto as secas empobrecem ainda mais a agricultura e a pecuária, acirrando o problema econômico secular das atividades de subsistência pela falta ou má utilização dos recursos hídricos, a construção da Barragem Engenheiro Armando Gonçalves, no Baixo Açu, torna-se um marco no trajeto para o atual programa governamental de construção de adutoras. Surgem as primeiras destilarias de álcool, com o PROÁLCOOL. A modernização atinge a produção do sal, através da monopolização das salinas (por grupos estrangeiros), da mecanização dos processos de extração e das exportações pelo novo terminal de Areia Branca, o Porto-Ilha. A mineração da sheelita também se mecaniza. O setor industrial cresce, incluindo a indústria de alimentos e medidas adotadas para a instalação e consolidação do parque de indústrias têxtil e de confecções. Projetos de polos industriais são idealizados e, em fase de grande aspiração pela potência econômica, a Petrobrás descobre os primeiros campos de petróleo no Estado, desencadeando variados investimentos e atividades.

Todas as cidades já se encontravam eletrificadas com a energia de Paulo Afonso e programas habitacionais são propostos. No pretexto de destinar mais atenção para o Nordeste, inserindo-o na lógica da busca de maior rentabilidade, o potencial turístico do Estado é despertado sob a indução do Governo Federal, pela agenda dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, com a construção de hotéis e a implantação da Via

Costeira, em Natal (SANTOS, 2005b). Nasce também o projeto da criação de camarões em cativeiros que, todavia, apenas recentemente, constituiria uma oportunidade de negócios fomentados pela iniciativa privada e o governo estadual, em vista das exportações e do desenvolvimento científico-tecnológico e turístico.

Nos anos 80, ao mesmo tempo em que o turismo torna-se objeto de novos programas e convênios, reafirma-se a prioridade para a industrialização, que prossegue com força, agora, na implantação dos distritos industriais nos arredores de Natal e em Mossoró, onde as atividades relacionadas ao petróleo diversificam-se gradualmente e a fruticultura irrigada se desenvolve para a exportação. As preocupações crescentes com o mercado externo, aliás, ressentiam-se com a inadequação do Porto de Natal, quando boa parte dos produtos era ainda escoada pelos portos de Fortaleza, Recife e Cabedelo na Paraíba (SANTOS, 2005b).

Progresso técnico-econômico e globalização

Nessas dinâmicas de inserção no mundo globalizado, propensas à especulação financeira e às privatizações do maior lucro e ainda, à expansão técnico-científica e informacional, o estado inicia os anos 90, fortemente imbuído pelos mesmos ideais que, ideológica e politicamente, têm sustentado o jogo do livre mercado e os privilégios de minorias, reservando o mesmo lugar secundário que sempre ocuparam, em nossa formação tão desigual, as grandes parcelas de cidadãos espoliados e as políticas mais favoráveis ao desenvolvimento humano e social.

Não é de se estranhar que, na busca de elevação dos níveis de competitividade e conquista de mercados, novos programas, parcerias e investimentos tendem a se firmar, em nome da sustentabilidade do desenvolvimento, através de incentivos, fomentos e equipamentos territoriais, no conhecido espírito de uma guerra dos lugares, para a atração de novas indústrias e outros empreendimentos rentáveis. O Centro Industrial de Macaíba constitui um resultado desta estratégia de sustentação, assim como outros investimentos (realizados e previstos) em infraestrutura, a exemplo da modernização do aeroporto em Parnamirim e, recentemente, do novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante; do gasoduto Açu-

Seridó, de ramais ferroviários e do novo terminal pesqueiro de Natal etc. E com estas investidas, a economia vivencia um acentuado retrocesso na agropecuária (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2006, p. 9-12; 75).

Além desses fatos e iniciativas, e segundo a mesma orientação político-ideológica, os anos 90 caracterizam-se, ainda, no Estado, pelos desdobramentos da atuação da Petrobrás em sua região-sede e em Natal; pelo projeto do polo Gás-Sal em Guamaré; pela retomada da exploração de minérios e pelos saltos de produtividade da fruticultura; pela carcinicultura e pela pesca organizadas em moldes modernos; pelo vigoroso impulso dado ao turismo, por meio dos investimentos do Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste (PRODETUR) em infraestruturas e de convênios com grandes financiadores; pelo *boom* imobiliário e especulativo que, em boa medida, condiz à atividade turística, mas também e, sobretudo, à falta de controle pelo aparato político-normativo de caráter territorial; pela tendência à espetacularização das tradições culturais, a exemplo do Carnatal e das modernas Festas de São João etc.

Defasagens do desenvolvimento social

Mas esta breve leitura da formação sócio-espacial potiguar não estaria completa se deixássemos de contrapor a estas considerações a questão do desenvolvimento social, tão ou mais defasado neste Estado, relativamente ao seu progresso técnico-econômico, como em outra qualquer unidade da federação. Pois, se os investimentos propagados em políticas e programas sociais constituem, aparentemente, uma reorientação governamental da última década, como não concluir que ainda se mostram enquanto ações não prioritárias ou residuais?

São muitas as situações críticas em que se encontram parcelas consideráveis da população estadual, de tal forma que a pobreza, como outras heranças da sujeição política ao poder do capital, parecem ter se tornado, mesmo, partes irremovíveis da estrutura social. Na questão da habitação, do trabalho e dos direitos constitucionais da cidadania, as condições de vida inadequadas e mesmo indignas estão em todas as regiões do Estado. Do contexto da vida rural e seus aglomerados, às pequenas e demais cidades, um retrato mais detido evidenciaria grandes disparidades ante o cenário do crescimento econô-

mico e o quanto há ainda por saldar, no Estado, da enorme dívida social que o Estado-Nação tem acumulado no curso de sua história em razão de ações coniventes a interesses alheios ao bem comum, inspirada nos princípios ideológicos da colonização exploradora e da dependência político-econômica que se perpetuou até hoje.

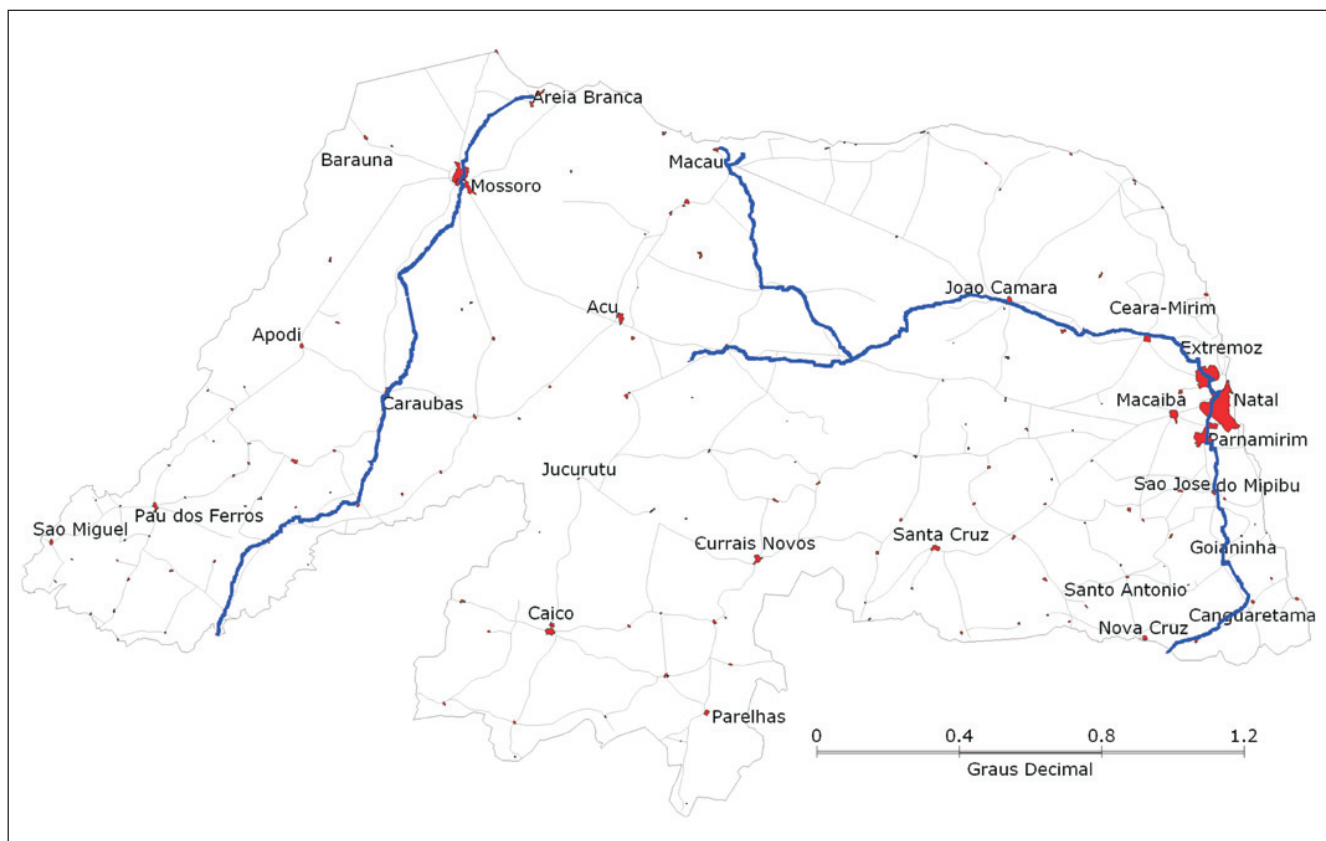
Como não evocar, em meio às paisagens e aos dados disponíveis, os ambientes da moradia, em meio rural e urbano, desprovidos dos recursos mínimos do saneamento básico. Como não pensar nas dificuldades das famílias que tentam subsistir da agricultura ou da criação animal, tais como as de custear e manter essa subsistência e de progredirem em seu trabalho e bem-estar. Por certo, as distâncias sociais entre os diferentes segmentos da população são ainda maiores do que a imobilidade daqueles que não têm nem o acesso físico aos bens, serviços e espaços que agregam e ofertam as oportunidades e os benefícios da vida moderna.

Além disso, a convivência dos diferentes circuitos econômicos, que se diferenciam pelo uso de mais trabalho ou mais capital e de mais ou menos tecnologia e organização, poderia revelar não só o peso dos grandes agentes desorganizadores de uma estrutura de atividades locais, como no caso mais visível do comércio de abastecimento, mas também a perversidade das estruturas de dominação que se fortalecem pela exploração da força de trabalho e da própria condição humana, como na dualidade explícita de uma cena envolvendo um turista estrangeiro e uma jovem que se prostitui, incentivada, às vezes, pela própria família miserável.

Por esses poucos exemplos, entende-se que as demandas e políticas sociais são ainda tratadas sem o devido rigor, cabível às distorções de nossa formação sócio-espacial. Tentativas existem, algumas talvez alentadoras, mas parecem não ter a força da autodeterminação política e moral do Estado e dos cidadãos para tornarem-se ações prioritárias e de real repercussão ante o embate com as forças contrárias ao projeto de uma socialização mais humana.

Perfil da urbanização e contornos da regionalização estadual

Complementando a leitura da formação sócio-espacial, a urbanização e regionalização



FIGURAS 1 e 2 - Mapas dos municípios com população urbana maior que 10 mil habitantes em 2000 (destacados em cinza, p. 157) e Sistema Ferroviário e Rodoviário e Sistema Urbano do Rio Grande do Norte (p. 158)
 Fonte: IBGE e CRN-INPE, Natal, 2000.

Com base na evolução da população urbana, nota-se uma regionalização da urbanização, desde os anos 60 e 70, ao redor de Natal e Mossoró e a emergência de outros centros de destaque regional: Caicó, Macau, Currais Novos, Açú, Ceará-Mirim e Areia Branca. Já nos anos 80, a dinâmica da urbanização intensifica-se ao redor de Natal, Parnamirim e Macaíba, e outros centros se destacam: Santa Cruz, João Câmara, Pau dos Ferros e Nova Cruz. Mas ponderando os resultados anteriores com outra variável da urbanização e o momento da formação sócio-espacial, observa-se a clara relação entre os principais núcleos urbanos e os nós do sistema ferroviário e rodoviário, no sentido longitudinal (a partir de Natal) e no transversal (a leste e oeste, tendo como principais centros, Natal, Mossoró, Açú, Caicó e Currais Novos), como indício de que o acesso físico entre as cidades é condição para a configuração de um espaço de fluxos urbano-regionais, ampliado e interdependente, o que, todavia, atesta a seletividade programática do crescimento.

Nexos socioeconômicos e sistema urbano em transformação

Reavendo, então, os nexos socio-econômicos da formação estadual e apoiando-nos em Clementino (1995, 2003), entende-se que a matriz do sistema urbano potiguar organizou-se, no início, com base na economia agro-exportadora e é só com a industrialização que “o sistema urbano sofrerá modificações adequadas a um desenvolvimento voltado para dentro” (1995, p. 91). Mas as transformações produtivas, a partir dos anos 70, não contribuem para o maior equilíbrio da rede urbana; reforçam o caráter polarizador da urbanização. As novas dinâmicas perpetuam a urbanização corporativa, de um lado, e raquítica, de outro, movendo as ambições do Estado das minorias em detrimento das populações das cidades no seu todo, que prosseguiram sendo as mesmas cidades “de pobres, famintos, desempregados, desesperados” (CLEMENTINO, 2003). Para a autora, as mudanças ocorreram de forma seletiva (setorial e espacialmente) e quase não

contribuíram para a remodelação da rede urbana, que se consolida, historicamente, como um sistema de organização sócio-espacial a um só tempo muito concentrado e muito rarefeito.

Servindo no período colonial como centro do controle metropolitano e suporte à economia mercantil agro-exportadora, ou como centro ligado às atividades de subsistência e sertanejas, as cidades tornam-se, em seguida, a sede das atividades de beneficiamento e dos serviços de apoio às economias fundadoras. Dos anos 30 aos 60, as cidades refletem os novos impactos sobre a urbanização terciária, advindos com investimentos em infraestrutura, o crescimento populacional e as migrações rurais-urbanas. Mas é só dos anos 70 a hoje que, no quadro de reestruturações econômico-produtivas de maior envergadura capitalista, outro segmento de serviços modernos tende a reorganizar os principais núcleos urbanos, em meio a diferentes circuitos informais que se constituem paralelamente e a velhas estruturas urbanas que apenas se revestem de modernidade, incorporando, a rigor, novas defasagens do desenvolvimento.

A expansão dos serviços, em seu espectro geral relacionado ao provimento das necessidades inadiáveis das populações e, em certas situações, de apoio à industrialização e ao turismo, constitui a base do crescimento, da organização, das dinâmicas internas e inter-relações das aglomerações e cidades norte-riograndenses. E assim, por este parâmetro, poderíamos retratar as cidades das regiões açucareiras, regiões criadoras e dos caminhos do gado; das regiões algodoeiras e das imediações de ferrovias e rodovias; das regiões mais modernas e litorâneas etc.

Dinâmicas da regionalização estadual

A respeito ainda dessas transformações urbanas, podemos conjecturar sobre as forças da regionalização estadual, supondo que as regiões se diferenciam por suas dinâmicas relacionais que subsistem localmente, podendo fortalecer sua coesão interna ou estagnando-se em sua condição, e/ou pelas dinâmicas funcionais às determinações extra-locais do sistema socioeconômico hegemônico. Assim, as relações entre as cidades e seus arredores retratariam a vocação de intermediação de uma região ante lógicas externas prevaletentes ou sua vocação mais afeita à autossustentação e/ou à pre-

servação de identidades historicamente constituídas. Daí, a região metropolitana de Natal e a de Mossoró, que visivelmente se inserem nas atuais dinâmicas da globalização, e a região do Seridó, que no entender de Moraes (2005), consolida-se como “uma geografia da resistência”, no sentido de ser uma região que prima pela valorização de seu caráter histórico e cultural e pelo constante reavivamento de seus potenciais e identidades.

A região de Mossoró é, então, uma dessas regiões que se transformou intensamente, graças à sua função histórica, independente da capital, de entreposto comercial de uma vasta região do semiárido (a oeste do Estado), o que se reforça com o cultivo do algodão, tornando-se, hoje, à luz da apropriação capitalista do Estado e outros agentes da economia, a segunda região com maior densidade de modernizações, relativas, entre outros, aos processos de produção do sal, petróleo e gás e à fruticultura e carcinicultura.

Quanto à região do Seridó, também segundo Moraes (2005), sua formação adquiriu consistência e unidade em razão de sua feição paisagística marcada pela caatinga e a seca, e de sua constituição econômica e política, fundada nas determinações históricas engendradas pelo tripé produtivo gado-algodão-minérios e pela referência identitária recriando a vida simbólica regional. Com o auge da sua projeção nos anos 60, o Seridó entra em declínio, vindo a reestruturar seu perfil econômico apenas recentemente, com base em atividades e produtos diversificados (leite, cerâmica, têxteis, minérios, serviços terceirizados), tendo nas cidades de Caicó e Currais Novos seus principais centros e tornando seu patrimônio cultural e capital social em âncoras de sua identidade e da referida reestruturação.

Já considerando a região de Natal, como interpretar sua realidade a partir de sua cidade-polo, subjacente que é ao sistema metropolitano nacional e à rede urbana estadual e, de outro lado, à instituição de uma região metropolitana? Entende-se que a incomparabilidade da formação metropolitana de Natal reside na especial força de convergência que, historicamente, levou à constituição e amplitude do campo de interações da cidade de Natal enquanto capital. Essa posição no conjunto das cidades do Estado tornou-a a mais complexa organização sócio-espacial estadual e uma das principais estruturas de intermediação da metropolização no país. Localizada na costa oriental e, sucessivamente,

núcleo das principais articulações viárias, dos maiores volumes de população e de atividades econômicas estratégicas ou rentáveis, responde pelos dinamismos mais qualificados relativamente aos demais núcleos e regiões, que se desenvolveram, portanto, de forma mais ou menos integrada ou sujeita à sua própria realidade.

Dos primeiros séculos ao início do século XX, a capital já se constituía com um papel decisivo em relação a outros Estados e ao exterior, e como nucleação das interligações terrestres, que serviram de apoio aos circuitos comerciais do Estado (gado, alimentos e algodão), em direção às regiões Nordeste e central, Sudoeste e Sul, tendo Ceará-Mirim e Macaíba como núcleos de maior expressão em sua vizinhança, pela produção açucareira, o primeiro, e o segundo, por sua função de entreposto comercial ligando o interior à capital.

A partir dos anos 70, Parnamirim e Macaíba tornam seu crescimento urbano mais visível, bem como São Gonçalo do Amarante, com “sua” dinâmica industrial transbordada de Natal. Nos anos 90, a formação urbana tende também a ultrapassar os limites de Natal em direção a Extremoz, de modo que até essa data, o tecido urbano de Natal se expande, mediante formas descontínuas de urbanização, ao sul e ao norte, e adensando-se pelos interstícios. Em 2000, a formação urbana de Parnamirim já transborda para Macaíba, enquanto Natal cresce para o oeste e desencadeia a expansão do tecido urbano litorâneo, constituindo uma só organização, no litoral, em direção a Extremoz e Ceará-Mirim, ao norte, e a Parnamirim e Nísia Floresta ao sul.

Na formação metropolitana, podemos caracterizar o nível de integração dos seus municípios e a concentração de atividades no polo, conforme mostra o Observatório das Metrôpoles (2006). Enquanto Parnamirim responde por uma ‘muito alta integração’ ao polo e São Gonçalo revela ‘alta integração’, Macaíba e Extremoz mostram-se com ‘média integração’ e Ceará-Mirim, São José de Mipibu e Nísia Floresta, ‘baixa integração’. À medida que os municípios se distanciam do polo, ou quanto menor o seu nível de integração, os estudos revelam que sua condição social piora e, ainda, quanto maior a concentração populacional, maior o volume de pessoas em condição social mais desfavorecida. O que retrata mais uma vez o padrão sócio-espacial contrapesado, na rede urbana ou no âmbito do espaço intraurbano, por suas formas de favorecimento exclusivo e de exclusão.

Se Natal define-se por sua maior força de centralidade, constitui com Parnamirim o núcleo mais importante gerador da formação metropolitana, admitindo, aqui, a hipótese de uma conurbação, dando origem a esta configuração única, no sentido de que os dois núcleos urbanos tenderam a crescer na direção um do outro. Sob outro ponto de vista, e também em razão de seu exíguo território, o crescimento de Natal transborda para São Gonçalo, Macaíba e Extremoz, bem como outros delineamentos de urbanização contígua tendem a conformar a região metropolitana na direção de Parnamirim a Macaíba e na região litorânea.

Observando as relações funcionais entre o núcleo e a periferia metropolitana, ressalta-se a liderança de Natal, por sua importância econômica ligada aos serviços públicos e serviços educacionais e de produção de ciência e tecnologia. Além disso, a partir dos anos 90, a integração metropolitana pela orla marítima intensificou-se com a infraestrutura turística, decorrendo da intensa transformação da terra rural em urbanizada, pelo processo de parcelamento privado do solo (em boa medida especulativo) e diversos empreendimentos (pousadas, hotéis, resorts, condomínios, flats, casas de veraneio). Nota-se ainda o perfil polarizador de Natal associado à deslocalização industrial para os municípios vizinhos (exceto Ceará-Mirim) e aos novos dinamismos da agropecuária, em Extremoz, Ceará-Mirim e Macaíba, lembrando aqui, não só da tradicional produção açucareira, como também das novas atividades desenvolvidas nos moldes da empresa capitalista, no campo da fruticultura irrigada e da criação de camarão em cativeiro.

Para atribuímos o devido lugar da região de Natal na formação estadual, pode-se consentir com o fato de que as dinâmicas socioeconômicas, demográficas e urbanas do Estado condicionam-se em grande parte pelo peso concentrador da força produtiva e dos equipamentos territoriais aí localizados e, sobretudo, em razão do crescimento da cidade de Natal, que também se aquilata pela expansão rápida das ocupações em atividades não remuneradas, do autoemprego e de empregos sem registro formal (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2006, p. 78).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, observa-se um processo de urbanização de nível mais elevado, conforme visto

em Gomes e Costa (2007), apoiado em apenas sete cidades - Natal, Parnamirim, Macaíba, Mossoró, Açu, Caicó, Currais Novos -, que se destacam em meio a uma vasta região de pequenas cidades. Entretanto, nota-se um princípio de regionalização circunscrito à região metropolitana, nos contornos de Natal, Parnamirim e Macaíba, e à região de Mossoró e Açu, evidenciando o dinamismo ao redor das duas cidades mais populosas do Estado.

Essa situação nos conduz, mais uma vez, a refletir sobre a frágil vida de relações inter-regionais ou urbanas ainda hoje prevaletente, associada a uma precária divisão social e territorial do trabalho entre as cidades e a um papel marcante das principais cidades, que, por hipótese, e exceção feita a Natal, apresentam-se com um caráter multifuncional, sem uma clara especialização produtiva, concentrando a atribuição de distintas atividades terciárias, que podem servir de apoio às indústrias, mas, no geral, devem-se às demandas das populações e das áreas adjacentes de produção agropecuária.

Por fim, cumpre assinalar, ao menos em Natal, as semelhanças com as grandes cidades dos países subdesenvolvidos que, ao mesmo tempo em que concentram população, atividades e riquezas são, igualmente, criadoras de pobreza e discrepâncias de toda sorte, o que representa um aspecto a mais das heranças retrógradas de nossa formação sócio-espacial e, portanto, de sua própria involução.

AGRADECIMENTOS

Ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, pelo apoio institucional, e ao CNPq, pelo apoio financeiro.

REFERÊNCIAS

- CLEMENTINO, M. do L. M. **Economia e urbanização**: o Rio Grande do Norte nos anos 70. Natal: UFRN, 1995.
- CLEMENTINO, M. L. M. Rio Grande do Norte: novas dinâmicas, mesmas cidades. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. São Paulo: Editora da UNESP, 2003. p. 387-404.
- FELIPE, J. L. A.; CARVALHO, E. A. de. **Economia Rio Grande do Norte**: estudo geo-histórico e econômico. João Pessoa: Grafset, 2002.
- FURTADO, C. **Dialética do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964.
- _____. **Formação econômica do Brasil**. 19. ed. São Paulo: Nacional, 1984.
- GOMES, C.; COSTA, A. M. B. Dinâmicas e defasagens sócio-espaciais no Rio Grande do Norte: o uso de técnicas de análise espacial para estudos de regionalização. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 7., 2007, Niterói. **Anais...** Niterói: UFF, 2007. CD-ROM.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo demográfico**: dados gerais, 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.
- MORAIS, I. R. D. **Seridó Norte-Riograndense**: uma geografia da resistência. Caicó: Edição do Autor, 2005.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório de pesquisa**: análise da estruturação intra-metropolitana de natal. Projeto “Observatório das Metrópoles: território, coesão social e governança democrática”. Natal: Núcleo RMNatal, NAPP/CCHLA-UFRN, 2006.
- SANTOS, M. **Espace et methode**. Paris: Publisud, 1989.
- _____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da USP, 2005a.
- SANTOS, P. F. **O RN na história do desenvolvimento brasileiro**. Natal: Departamento Estadual de Imprensa, 2005b.

Recebido: 12/12/2008
Received: 12/12/2008

Aprovado: 11/09/2009
Approved: 09/11/2009

Revisado: 18/12/2009
Reviewed: 12/18/2009