

A INFLUÊNCIA DA AVENIDA DR. JOÃO MEDEIROS FILHO NA DINÂMICA URBANA ESPACIAL DA REGIÃO ADMINISTRATIVA NORTE DE NATAL-RN

Élida Thalita Silva de Carvalho - UFRN – Natal – Rio Grande do Norte - Brasil
elidathalita@hotmail.com

RESUMO

O objetivo deste artigo é descrever como o espaço se (re) produz a partir das relações sociais que acontecem na avenida Dr. Joao Medeiros Filhos, objeto de estudo desta pesquisa. Essa avenida é uma das principais vias do espaço de circulação do município de Natal e nela estão concentrados os supermercados, universidades, escolas, shoppings, equipamentos públicos de lazer e de saúde, dentre outros sendo um *nó* atrativo para a instalação de inúmeros pontos comerciais e dos novos tipos de moradias a exemplo dos condomínios verticais. Gomes (2013) pergunta “Como a disposição espacial eventualmente colabora para o fenômeno da visibilidade?” ao trazer essa pergunta para a realidade do campo de estudo, reelaboramos uma nova pergunta “Como a localização da avenida Dr. João Medeiros Filhos influencia no modo como a Região Administrativa Norte de Natal é percebida?” A partir desse questionamento e das imagens que a avenida transmite e de como vemos e interpretamos, a resposta seria que a localização da Avenida Dr. João Medeiros Filho assume uma função social de atratividade para o espaço urbano da parte norte da cidade de Natal. As ruas enquanto espaço público e consequentemente lugar de exposição de fenômenos, objetos e pessoas não só os nossos olhares, mas da maioria das pessoas que transitam por ela.

Palavras-chave: Avenida Dr. João Medeiros Filho. Região Administrativa Norte de Natal. Relações sociais.

THE INFLUENCE OF AVENUE DR. JOÃO MEDEIROS FILHO IN THE SPACE URBAN DYNAMICS OF THE NORTH CHRISTMAS-RN ADMINISTRATIVE REGION

ABSTRACT

The aim of this article is to describe how space is (re) produced from the social relations that take place on Dr. Joao Medeiros Filhos Avenue, the object of this research. This avenue is one of the main thoroughfares in the circulation area of the city of Natal, and it is home to supermarkets, universities, schools, shopping malls, public leisure and health facilities, among others, being an attractive node for the installation of numerous commercial and commercial points. new housing types such as vertical condominiums. Gomes (2013) asks “How does spatial arrangement eventually contribute to the phenomenon of visibility?” By bringing this question to the reality of the field of study, we re-elaborate a new question “How does the location of Dr. João Medeiros Filhos Avenue influence the way in Is the North Administrative Region of Natal perceived? ”From this questioning and the images that the avenue transmits and how we see and interpret, the answer would be that the location of Dr. João Medeiros Filho Avenue assumes a social function of attractiveness to space. of the northern part of the city of Natal. The streets as a public space and consequently a place of exhibition of phenomena, objects and people not only our eyes, but of the majority of people who walk through it.

Keywords: Dr. João Medeiros Filho Avenue. Northern Administrative Region of Natal. Social relationships

INTRODUÇÃO

Descrever, compreender e analisar o espaço geográfico é uma característica da ciência geográfica. Assim, para que possamos descrever a Região Administrativa Norte de Natal e mais precisamente a influência exercida da avenida Dr. João Medeiros Filho na dinâmica urbana dessa região administrativa é necessário analisarmos os principais elementos que compõe a área a ser estudada. Esta avenida que até meados anos 1950/60 se constituía apenas como ponto de ligação entre dois povoados, nos dias atuais vem se constituindo em uma das principais avenidas da área norte do município de Natal, abarcando diversos estabelecimentos que vão desde pequenos pontos comerciais a shoppings centers.

A produção e a reprodução do espaço urbano evidenciam constantes modificações e o surgimento de utilidades e funcionalidades ao espaço urbano. Sendo assim, definimos o espaço urbano como o local onde são desenvolvidas distintas atividades, as quais estão interligadas entre si, mantendo-se sempre relações espaciais com as demais, sendo, portanto reflexo da sociedade capitalista que reflete as ações no presente como também daquelas que se realizaram em tempos pretéritos e que estão impressas nas formas espaciais, constituindo-se a materialização das ações sociais. Nesse sentido, podemos afirmar que o espaço urbano é modelado a partir da reprodução das relações sociais que em diferentes momentos e com determinadas técnicas que reproduzem seu modo de vida.

Na sua obra “*A Produção do Espaço*” Lefebvre se dedicou a refletir sobre o urbano, considerando que o espaço é uma produção da sociedade que envolve as relações sociais e a produção de coisas, ou seja, o espaço social é o *locus* central. Para ele esse espaço “[...] organiza, produz, ao mesmo tempo em que certas relações sociais, seu espaço (e seu tempo) [...] projeta sobre o terreno estas relações [...], e a sociedade se apropria do espaço, ou seja, organiza (ordena) para seus fins” (LEFEBVRE 2006, p. 13). Nesse sentido, não podemos pensar apenas no processo de produção *lato sensu* que seria o processo da reprodução do humano (relações sociais) e nem apenas na forma *stricto sensu* referindo-se apenas ao processo de produção de objetos e, sim a partir do contexto no qual as relações capitalistas perpetuam nas dimensões da vida social.

O espaço urbano é o produto da materialização de relações sociais que se realizam por meio de diferentes usos da terra justapostos entre si (CORRÊA, 1989). Estes usos definem áreas como sendo o centro, o local de concentração de atividades comerciais, áreas

de lazer entre outros que formam um complexo de conjuntos de utilizações da terra que se organizam espacialmente na cidade e se traduzem no espaço urbano. Segundo Cavalcanti (2001, p.16)

Colocar como meta compreender a cidade e explicar a produção do espaço urbano implica entender esse espaço como relacionado à sua forma (a cidade), mas não se reduzindo a ela, à medida que ela expressa muito mais que uma simples localização e arranjo de lugares, expressa um modo de vida. Esse modo de vida não está ligado somente ao modo de produção econômica, embora sofra seu constrangimento, mas está ligado a todas as esferas da vida social, cultural, simbólica, psicológica, ambiental e educacional.

Desta forma, para compreender a configuração do espaço, é relevante estudar a produção do espaço urbano a partir dos seus objetos e ações que estão relacionados de forma articulada. Para tanto, no presente artigo, pretendemos estabelecer conexões escalares entre o ponto e a teia, ou seja, entre a avenida e o espaço de circulação na cidade de Natal/RN, para assim revelar através de narrativas imagéticas espaciais, o papel desempenhado pela Avenida Dr. João Medeiros Filho no tecido urbano na cidade, especialmente na Região Administrativa Norte.

Essa avenida é uma das principais vias do espaço de circulação do município de Natal e nela estão concentrados os supermercados, universidades, escolas, shoppings, equipamentos públicos de lazer e de saúde, sendo um nó atrativo para a instalação de inúmeros pontos comerciais e dos novos tipos de moradias, a exemplo dos condomínios verticais que vem se instalando nas proximidades desta avenida desde o ano de 2011.

Sendo assim, o objetivo deste artigo é descrever como o espaço se (re)produz a partir das relações sociais que acontecem na supracitada avenida, objeto de estudo desta pesquisa. Para isso, adaptando o questionamento de Gomes (2013) “Como a disposição espacial eventualmente colabora para o fenômeno da visibilidade?” para a nossa realidade do campo de estudo, reelaboramos uma nova pergunta “Como a localização da avenida Dr. João Medeiros Filhos influencia no modo como a Região Administrativa Norte é percebida?” A partir desse questionamento e das imagens que a avenida transmite e de como a vemos e a interpretamos, a resposta seria que a localização da Avenida João Medeiros Filho e a sua importância para os serviços públicos e privados existentes na localidade, condicionam não só os nossos olhares, mas o da maioria das pessoas que transitam por ela.

As ruas são um espaço público, e conseqüentemente lugar de exposição de fenômenos, objetos e pessoas. Olhar os processos inseridos nessa avenida devem subsidiar a interpretação da trama das posições desses objetos localizados no espaço. Através de um

ponto de vista, da análise da composição dessa paisagem e o modo como se é exposto ao grande público, é possível ver essa dimensão da visibilidade das imagens construídas nos cenários onde os fenômenos, pessoas e objetos estão incluídos. Assumindo essa postura metodológica da visibilidade explicitada por Gomes (2013), construímos uma narrativa da visibilidade na Avenida João Medeiros Filho, partindo da composição do espaço, observamos na paisagem elementos com formas, cores, materiais, que trazem na sua leitura possibilidade de entender a atual configuração da paisagem urbana nessa via, e as relações com a norma, as ações, os objetos ali situados com a produção do espaço urbano da própria região norte.

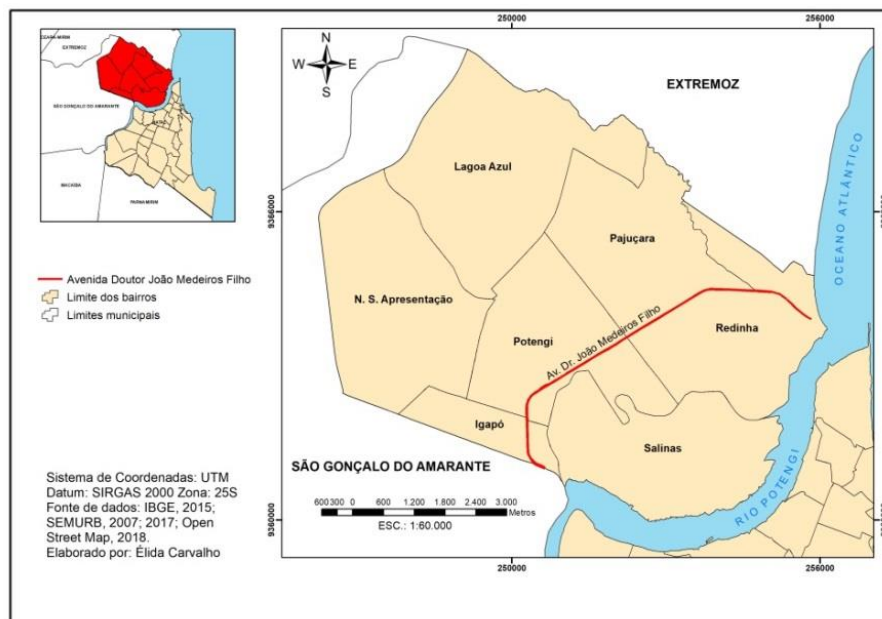
Portanto, objetivando entender a importância da avenida Dr. João Medeiros Filho no contexto urbano da Região Administrativa Norte de Natal delineamos este artigo a partir da análise das principais funções que a presente avenida tem, além de expor as principais transformações espaciais que condiciona/condicionaram a morfologia local. Para isso, realizamos a pesquisa bibliográfica que contribuiu como subsídio teórico-conceitual, a pesquisa de campo com observações diretas e registros fotográficos e a produção cartográfica para representar a área de estudo e a sua espacialização.

ÁREA DE ESTUDO

A avenida Dr. João Medeiros Filho é comumente conhecida pelo público em geral como Estrada da Redinha, pois é a via que vai da Ponte Presidente Costa e Silva (conhecida como Ponte de Igapó) até a Ponte Newton Navarro que esta localizada no bairro Redinha que é a praia litorânea da Região Administrativa Norte de Natal. Essa região administrativa é composta por sete bairros, são eles: Pajuçara, Lagoa Azul, Igapó, Nossa Senhora da Apresentação, Potengi, Redinha e Salinas.

Segundo os dados do IBGE-Censo 2010, a área territorial desta zona administrativa é de 58,885 Km², apresentando uma população de 303.543 habitantes e uma densidade demográfica de 51,54 (hab/km²), de forma que se torna a mais populosa e a maior em extensão territorial em comparação às demais regiões administrativas. A supracitada avenida pode ser observada no mapa , possui extensão de 7,12 km e passa por quase todos os bairros da mencionada região administrativa com exceção apenas dos bairros de Lagoa Azul e Nossa Senhora da Apresentação, porém serve como via de acesso a estes bairros.

Mapa 1 - Localização da Avenida Dr. João Medeiros Filho



Fonte: Elaboração Própria

A opção desse recorte espacial se justifica por esta avenida atender as necessidades de populações de diversos municípios, além de Natal. Essa via faz parte do cotidiano dos indivíduos que buscam espaços para residir, trabalhar, consumir e viver, uma vez que as utilizações desta avenida favorecem as modificações da área em que ela se localiza, fazendo com que espaços sem vitalidade se transformem em espaços atrativos. Entretanto, observamos que apesar destes apontamentos no que tange ao atendimento da população, a infraestrutura e a mobilidade da avenida em questão apresenta uma condição problemática, precária e insatisfatória.

A AVENIDA DR. JOÃO MEDEIROS FILHOS E A DINÂMICA URBANA DA REGIÃO ADMINISTRATIVA NORTE DE NATAL-RN

O espaço urbano enquanto condição dos processos sociais se (re) produz a partir da atuação dos agentes sociais determinadas pelas dinâmicas da sociedade. Nas palavras de Castells (1983, p.147) “o espaço urbano é estruturado, quer dizer, ele não está organizado ao acaso, e os processos sociais que se ligam a ele, exprimem, ao especificá-los, os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social”.

Dessa forma para o estudo da estrutura urbana devemos elaborar instrumentos teóricos aptos de entender o concreto de um modo mais expressivo e utilizar estes instrumentos nas sucessivas análises visando torna mais claro os fenômenos históricos.

Sendo assim, o resgate histórico evidencia os processos de formação de cada lugar e de cada sociedade, tornando mais claro a compreensão da realidade. Para isso, esses períodos devem ser analisados à luz das coexistências e simultaneidade do espaço social, já que este não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos; ele engloba as coisas produzidas, e compreende suas relações, podendo resultar em uma sequência de conjunto de operações, que não pode se reduzir a um simples objeto (LEFEBVRE, 2006).

A estrada da Redinha (atual av. Dr. João Medeiros Filho) existe oficialmente desde o ano de 1952 e era a principal estrada que ligava o povoado Igapó até a comunidade pesqueira da Redinha. Percebemos que bem antes da Região Administrativa Norte se constituir como área urbana de Natal, a referida avenida contribuía significativamente na mobilidade entre os dois povoados. A instalação de uma Colônia Penal¹ na década de 1960 na margem da avenida em questão fez com que alguns serviços beneficiassem a região. Sendo assim, a abertura desta via possibilitou ainda mais o desenvolvimento dessa região administrativa, principalmente quando no de 1975 ela foi pavimentada com paralelepípedo que facilitou o acesso aos conjuntos habitacionais que também vinham sendo construídos na localidade (CARVALHO, 2014). A figura 1 mostra a avenida ainda constituída com sua primeira melhoria, o calçamento de paralelepípedo.

Figura 1: Av. Dr. João Medeiros Filho no ano de 1981.



Fonte: Anuário de Natal do ano de 2013-(SEMURB).

¹ Colônia Penal é o termo que se refere a um antigo presídio que se localizava na margem da av. Dr. João Medeiros Filho, que também recebia o nome de Colônia Penal Dr. João Chaves. No ano de 2006 o regime fechado masculino foi desativado e os pavilhões demolidos.

No ano de 1989 esta avenida foi devidamente asfaltada e iluminada, atraindo assim, além de moradias, diversos estabelecimentos comerciais. A visibilidade apresentada pela avenida em questão se dá pelo fato de que nos últimos 15 anos, diversos empreendimentos vêm sendo inseridos na mencionada via, além de que estes elementos tem alterado a dinâmica urbana da Região Administrativa Norte de Natal, principalmente nos aspectos socioeconômicos. Silva (2003, p.100) ao se referir sobre esta via afirma que a mesma se constitui como

[...] o principal eixo de ligação entre bairros da zona norte², além de apresentar como característica principal um uso do solo onde predomina a atividade comercial na região. É nesta avenida que o processo de “redefinição” de residencial para comercial ocorre de forma mais intensa, indicando uma “elitização” interna.

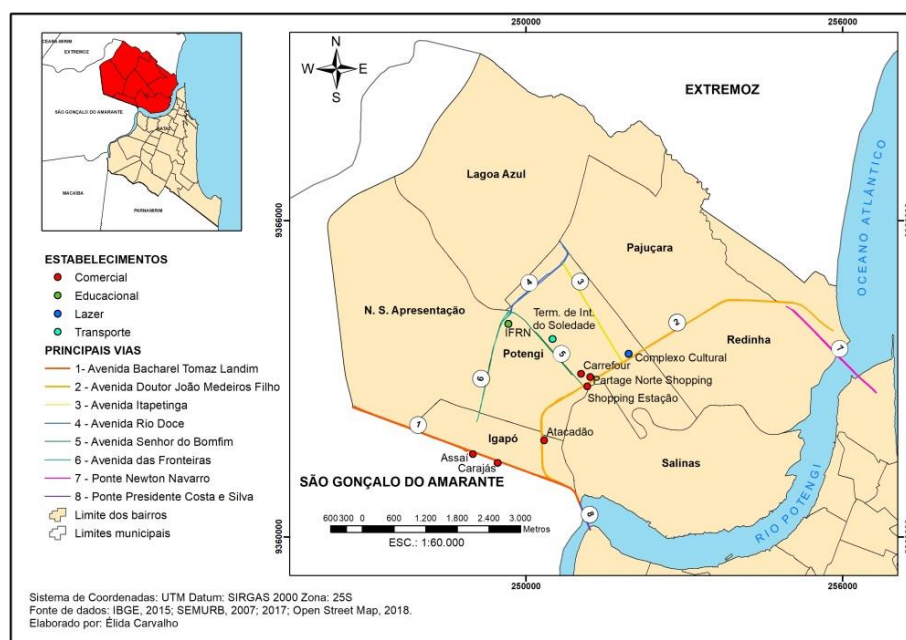
Estes empreendimentos tem possibilitado uma nova reestruturação do espaço urbano, uma vez que, percebemos a intensa presença do comércio varejista e atacado que tem dinamizado a localidade. No entanto, ressaltamos que ainda temos uma presença acentuada também de residências do tipo casas, além de construções de condomínios verticais na margem da avenida em estudo. Sobre o comércio salienta-se a importância da inserção do supermercado Nordestão que faz parte de uma rede de [supermercados brasileira](#) com atuação na [Região Metropolitana de Natal](#).

Destacamos que essa empresa foi instalada na área em estudo ainda no ano de 1981 na área que hoje pertence ao conjunto Santa Catarina, bairro Potengi. Este supermercado oferece um maior dinamismo econômico, por abrigar ainda diversos estabelecimentos no seu prédio, o que oferece uma diversidade de serviços à população local.

Outros estabelecimentos que estão instalados na Avenida Dr. João Medeiros Filho e consequentemente contribuem para a dinâmica urbana da avenida são: escolas, a exemplo do Colégio Hipócrates (unidade zona norte); unidades de saúde como a Clinorte, consultórios dentários, entre outros; a presença marcante de estabelecimentos de pequeno porte voltado para o comércio, mas também de grande porte como, por exemplo, Carrefour inaugurado no ano de 2006, o Natal Norte Shopping inaugurado em 2007 (posteriormente denominado de Partage Norte Shopping Natal), Atacadão Auto Serviço em 2008 e o Shopping Estação inaugurado também em 2008, conforme podemos observar no mapa 1 (CARVALHO, 2019).

² Zona Norte é o nome popular atribuído a Região Administrativa Norte de Natal-RN

Mapa 1: Principais estabelecimentos econômicos na Avenida Dr. João Medeiros Filho.



Fonte : Carvalho, 2019.

Na análise da imagem percebemos que há uma concentração de estabelecimentos na parte oeste da Região Administrativa Norte de Natal próximo a Ponte Rodoferroviária Presidente Costa e Silva (comumente conhecida como Ponte de Igapó). Isso pode ser explicado devido a maior disponibilidade de pontos comerciais para alugar/comprar e devido a esta ponte ter sido durante muitos anos (aproximadamente 31 anos) o único elemento de ligação entre esta região administrativa e as demais regiões de Natal. Apesar de a segunda ponte denominada Newton Navarro (conhecida popularmente como Ponte Nova) ter sido inaugurada no ano de 2007 depois de 11 anos de inauguração, os empreendimentos localizados nas proximidades desta ponte ainda são incipientes em relação à Ponte de Igapó.

A IMPORTÂNCIA DA AV. DR. JOÃO MEDEIROS FILHO PARA A MOBILIDADE URBANA

A mobilidade é um tema discutido principalmente nos estudos sobre a cidade, tendo em vista que é nesse espaço urbano que se concentram cada vez mais a população brasileira. A necessidade de se locomover em distintas áreas dentro da cidade em um curto período de tempo têm sido um dos grandes desafios da sociedade e dos gestores. Esse fato se deve, sobretudo a distância casa-trabalho-casa, uma vez que a busca por moradias com preços

mais acessíveis acabam designando a população para áreas distantes do centro da cidade e consequentemente requerem maiores trajetos.

A expansão da cidade faz com que o planejamento sobre a mobilidade urbana se torne um elemento indispensável, uma vez que a locomoção dos indivíduos dentro deste espaço ocasiona grande pressão sobre o espaço urbano. A falta de um planejamento que envolva as questões de mobilidade e acessibilidade pode contribuir para o surgimento de danos no tempo de deslocamento da população e podem afetar ainda a qualidade de vida, acarretando problemas sociais a exemplo das dificuldades de conseguir emprego pela localização da moradia e da distância para o trabalho, o aumento do estresse devido ao tempo do deslocamento e a acessibilidade a outros locais da cidade (JÚNIOR; NASCIMENTO, 2016). Ressaltamos que os conceitos de acessibilidade e mobilidade embora sejam próximos, não são sinônimos. O primeiro corresponde à possibilidade que as pessoas têm de atingir os destinos desejados e o segundo corresponde à capacidade de pessoas e cargas se deslocarem nas cidades visando à execução de suas atividades (ICETTRAN, 2017).

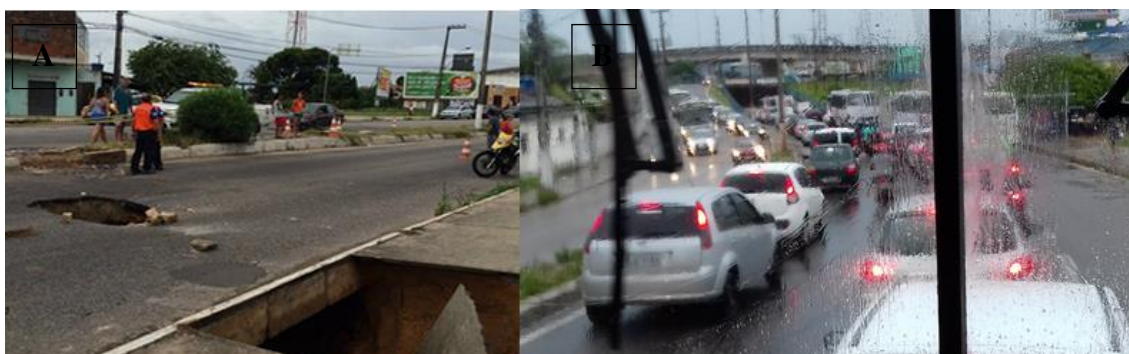
O Ministério da Cidade tem em pauta o Programa Avançar Cidades pensando exatamente na melhoria da mobilidade urbana. Esse programa objetiva melhorar a circulação das pessoas nos ambientes urbanos por intermédio do financiamento de ações de mobilidade urbana voltada às melhorias viárias, ao transporte público coletivo sobre pneus, ao transporte não motorizado (transporte ativo) e à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos executivos. Esse projeto está dividido em 2 grupos, conforme o porte populacional do município. O Grupo 1 é composto por todos os municípios com população igual ou inferior a 250 mil habitantes. O Grupo 2 inclui os municípios com população superior a 250 mil habitantes (BRASIL, 2017). Os dados normativos de orientação estão presentes no site do Ministério da cidade e possibilitam que os municípios observem as condições para participar do programa.

A Lei N° 12.587, de 3 de janeiro de 2012 dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana objetivando contribuir para o acesso universal a cidade, por meio da efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Essa mobilidade corresponde a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano sejam por meio de transportes motorizados ou não.

Assim, compreendemos que a mobilidade se constitui em uma ação indispensável e natural com o desenvolvimento das cidades, porém o que percebemos nas avenidas do Brasil é que falta um planejamento eficiente e é nesta contextualização que a avenida Dr. João Medeiros Filho objeto de estudo deste artigo se encontra, pois observamos que a precarização desta via tem apresentado deficiência não apenas em sua estrutura física mais também em seu planejamento. Esta avenida constantemente está congestionada, aonde o sistema de transporte coletivo divide o espaço cada vez mais com veículos particulares.

A figura 3 (A) mostra problemas estruturais frequentes na via principalmente quando chove na cidade de Natal. Outro problema diário na avenida são os constantes congestionamentos por falta de planejamento uma vez que a Região Administrativa Norte se desenvolveu e as estruturas das vias não acompanharam esse processo, na figura 3 (B) é perceptível observar o congestionamento por meio de um registro fotográfico no interior de um ônibus que faz o trajeto na avenida em estudo. A expansão urbana e a reprodução do capital em áreas da cidade como valor da terra mais barato em comparação as demais se constitui como refúgio para a população com menor poder aquisitivo que tendem a se fixarem em áreas afastadas dos centros, gerando a necessidade de buscar vias que sirvam para a mobilidade de um local para outro.

Figura 3(A) - Problemas estruturais na Av. Dr. João Medeiros Filho; 4 (B) Registro do congestionamento na Av. Dr. João Medeiros Filho



Fonte: (A) Globo.com, 17/03/16. (B) Famara Lemos, 11/04/2017.

O aumento de fluxo de veículos tem se agravado ainda mais pela ineficiência do transporte coletivo, fazendo com que a população passe a utilizar veículo próprio para chegar em tempo hábil a seu destino, uma vez que comodidade e disponibilidade de tempo são condições que os indivíduos estão prezando cada vez mais. Santos Júnior; Nascimento (2016) ao analisar a avenida em questão faz a seguinte ressalva

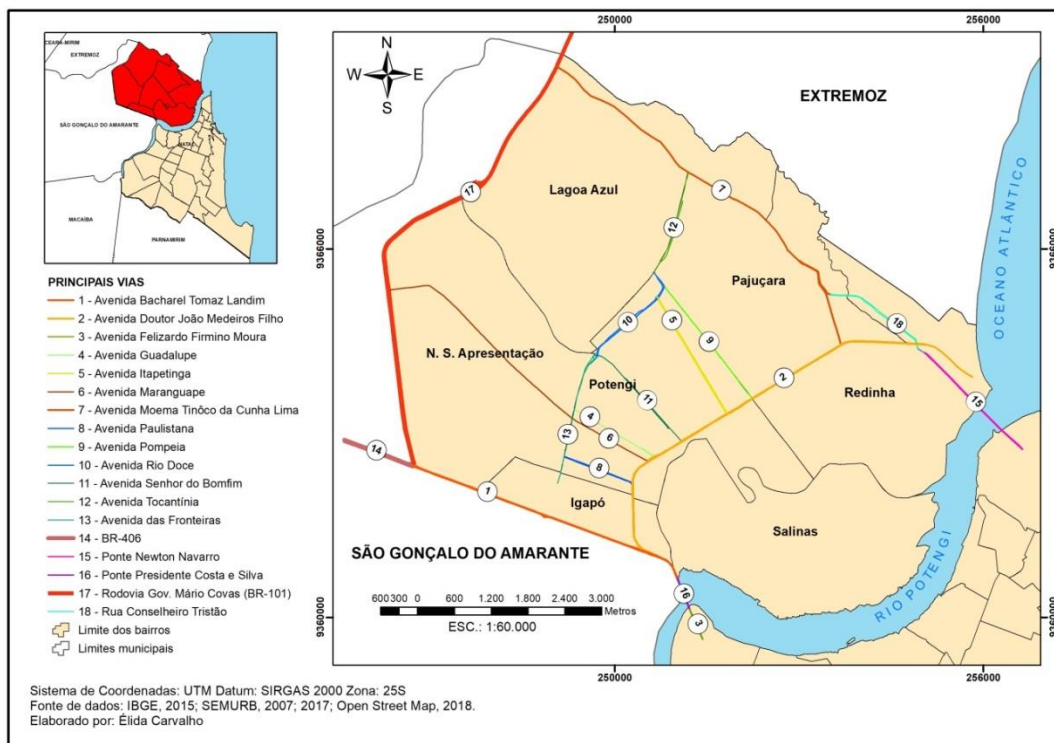
Algumas vias quando criadas e bem estruturadas acabam se tornando indispensáveis na articulação do fluxo de um determinado espaço, é nesse contexto que se insere a Avenida Doutor João Medeiros Filho, visto que uma considerável parcela do tráfego da Região Administrativa Norte de Natal ali circula. Todavia, com a expansão dessa área, esta via não recebeu, ao longo de décadas, os investimentos necessários em infraestrutura para que fosse possível o desempenho do seu papel enquanto via estrutural arterial de circulação, como assim é classificada pelo poder público municipal.

Apesar de não ter o investimento necessário do poder público para a sua constante reestruturação e manutenção, a avenida Dr. João Medeiros Filho apresenta um significado importante tanto no espaço urbano da área em que se localiza como no quesito da acessibilidade onde este se torna fundamental na configuração do espaço, pois se tornou ao longo dos anos uma área atrativa que tem contribuído para uma nova visibilidade da Região Administrativa Norte.

Esta avenida é rota de aproximadamente 35 linhas de ônibus, incluindo ônibus de municípios vizinhos, como São Gonçalo do Amarante e Extremoz. Essas rotas de ônibus condicionam o olhar e a percepção dos usuários em relação aos locais que passam, haja vista que as formas espaciais exprimem as identificações e padronizações dos determinados setores.

Além de ser uma avenida importante para as rotas de ônibus, esta avenida é responsável por articular e receber fluxos provenientes de outras avenidas principais que são consideradas corredores de intenso tráfego. Entre essas vias secundárias, podemos citar a Avenida Moema Tinoco da Cunha Lima, Avenida Itapetinga, Avenida Governador Antônio Melo de Souza, Avenida Maranguape, Avenida Paulistana e Avenida Senhor do Bonfim, conforme podemos observar no mapa 2.

Mapa 2: Principais avenidas da Região Administrativa Norte de Natal-RN



Fonte: Carvalho, 2019.

Essas avenidas são responsáveis por fornecer acessibilidade aos bairros da região administrativa em estudo e a avenida Dr. João Medeiros Filho é o principal elo para que esse público possa desenvolver atividades do seu cotidiano, seja na própria área norte ou em outra localidade da cidade. Isso resulta em constantes congestionamentos, haja vista que essa a estrutura dessa via não acompanhou o crescimento urbano local.

A lentidão na avenida Dr. João Medeiros Filho acontece nos horários considerados de “pico” pela manhã entre 06h30min às 08h00min e no final do dia entre 17h30min às 19h30min, período em que a maioria dos indivíduos sai e retornam para suas residências. A avenida em questão sofre com os mais adversos efeitos da mobilidade urbana, principalmente com relação à falta de infraestrutura e ao planejamento eficaz. É importante ressaltar que um projeto foi designado para melhorar os serviços de mobilidade e acessibilidade desta parte da cidade, foi o projeto pró-transporte lançado no ano de 2005. No entanto, as obras deste projeto só começaram após aproximadamente 10 anos do lançamento, em meados de 2013, tendo ocorrido várias paralisações por causa de contratos interrompidos pelas empresas que ganhavam a licitação. A finalização destas obras ocorreu

no ano de 2018, sendo liberada para a mobilidade urbana. Na figura 4 podemos observar o processo de construção desse projeto que previa viadutos, passarelas e ciclovias nas proximidades da Ponte Newton Navarro.

Figura 4 - Obras do Pró-Transporte



Fonte: Canindé Soares, 2018.

Apesar das melhorias realizadas a partir da construção dos elementos presentes no projeto de mobilidade na Região Administrativa Norte de Natal, é importante destacar que os problemas de congestionamentos nesta avenida próximos a Ponte Costa e Silva permanecem, uma vez que a mencionada ponte ainda é utilizada como ponto de saída da supracitada região administrativa e de diversos municípios. Contudo, é relevante destacar que esse projeto contribui ainda no acesso rápido aos municípios do litoral norte e ao Aeroporto Internacional Governador Aluísio Alves localizado no município de São Gonçalo do Amarante. Quando as obras foram concluídas, a Região Administrativa Norte ganhou um novo significado no que diz respeito à mobilidade e a acessibilidade, uma vez que proporcionou uma diminuição no tráfego na avenida Dr. João Medeiros Filho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a expansão e o desenvolvimento das cidades compreende-se que os locais podem ter diferentes métodos de abordagem e de visibilidade quando analisados sobre a perspectiva da disposição espacial e do grau de influência que este elemento possui dentro

do contexto urbano. Assim, uma avenida pode ser um elo fundamental para que a dinâmica urbana local ocorra, principalmente quando esta via ganha importância no contexto histórico.

Durante o seu desenvolvimento urbano, a cidade de Natal seguiu modelo segregacionista das cidades capitalistas. Desta forma, alguns locais se desenvolveram de forma intensa e rápida em contraposição de outros que mantiveram seu desenvolvimento de forma pacato. Essa forma fragmentada de se desenvolver fez com que a Região Administrativa Norte de Natal fosse rotulada e observada sob a ótica da estigmatização de área periférica e marginalizada com pouco ou nenhum tipo de investimentos público-privados, principalmente nas avenidas de grande importância na mobilidade urbana.

No entanto, a partir do ano de 2005 há uma dinamização econômica da avenida Dr. João com a instalação de diversos estabelecimentos comerciais que contribuíram para um novo olhar e uma nova valorização da mencionada região administrativa que surge no contexto urbano como um local propício para a reprodução do capital. Outro atrativo para a avenida em questão tem sido a recente expansão imobiliária representada pela inserção de condomínios verticais nas margens ou em proximidade desta via que impulsiona a necessidade de melhorias na acessibilidade e na mobilidade da área de estudo.

Diante destes apontamentos e fazendo a correlação com o nosso questionamento central- **Como a localização da avenida Dr. João Medeiros Filhos influencia no modo como a Região Administrativa Norte é percebida?**- podemos afirmar que esta via é elemento primordial para a produção do espaço urbano na qual esta inserida. Isso é evidenciado quando observamos a quantidade de estabelecimentos que estão se fixando a esta via, além disso, como foi possível observar ao longo deste artigo esta avenida tem um significado histórico permitindo a simultaneidade e coexistência dos elementos. Neste sentido, a avenida em questão que outrora serviu apenas como via de ligação entre dois povoados, nos dias atuais (2019) contribui significativamente para a visibilidade, desenvolvimento, mobilidade e reprodução das relações sociais da supracitada região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, MINISTERIO DA CIDADE. **Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana**. Disponível em: <https://cidades.gov.br/informativos-semob/5277-avancar-cidades-mobilidade-urbana>. Acesso em 20/03/2019.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em 25/05/2019.

ICETTRAN, Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte. **Análise de Mobilidade Urbana**, 2017. Disponível em: <https://icetran.org.br/blog/mais-sobre-mobilidade-urbana-no-brasil/>. Acesso em 23/01/2019.

CARVALHO, Élide Thalita Silva de. **Evolução temporal da ocupação do solo da zona norte de Natal/RN**. Monografia (Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal-RN, 2019.

_____. **Protoverticalização**: os novos produtos imobiliários na Região Administrativa Norte de Natal-RN. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Programa de Pós Graduação em Geografia. 2019. 193f.: il.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio De Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CAVALCANTI, L. de S. **Uma geografia da cidade – elementos da produção do espaço urbano**. In: CAVALCANTI, L.de S. (ORG.). Geografia da Cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia. Goiânia: Editora Alternativa, 2001

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 2ed. São Paulo: Ática, 1989.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade . Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 2013. 319 p.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Grupo RAs (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: La production de l'espace . 4e éd. Paris: Éditions Anthropos), 2006).

SANTOS JÚNIOR, A.F.; NASCIMENTO, G.G. **Mobilidade urbana**: uma análise dos problemas de infraestrutura na Avenida João Medeiros Filho em Natal-RN. Revista GEOCONEXÕES, Ano 2, Vol. 1 2 ISSN: 2359-6007

SILVA, Alexandre Ferreira Cardoso da. **Depois das fronteiras**: A formação dos espaços de pobreza na periferia Norte de Natal-RN. 2003.212 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2003.

SOARES, Canindé. **Fotojornalismo**: Banco de Imagens. Disponível em: <http://canindesoares.com/?s=imagens+a%C3%A9reas+natal>. Acesso em 12/08/2019.

Élide Thalita Silva de Carvalho - Mestra, Geógrafa e Licenciada do curso de Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Técnica em Estradas pelo Instituto Federal do Rio Grande do Norte. Foi bolsista de Iniciação Científica no grupo de pesquisa do Departamento de Geografia da UFRN, intitulado Estudos Sócio-Espaciais e Representações Cartográficas com o projeto: Formação de recursos humanos e materiais para o ensino de geografia com apoio de geotecnologias com utilização do software SPRING, ARCGIS e QGIS sob a orientação do professor Dr. Sebastião Milton. Atualmente desenvolve pesquisas em

Recebido para publicação em 23 de setembro de 2019.

Aceito para publicação em 10 de dezembro de 2019.

Publicado em 10 de dezembro de 2019.