



III SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE URBANIZAÇÃO DE FAVELAS - URBFAVELAS
Salvador - BA - Brasil

CONFLITO FUNDIÁRIO E RECONFIGURAÇÃO TERRITORIAL NA EXPANSÃO DO PORTO DE NATAL E REASSENTAMENTO DA COMUNIDADE DO MARUIM

Cicero Wildemberg Matias Gomes (UFRN) - arq.wmatias@gmail.com

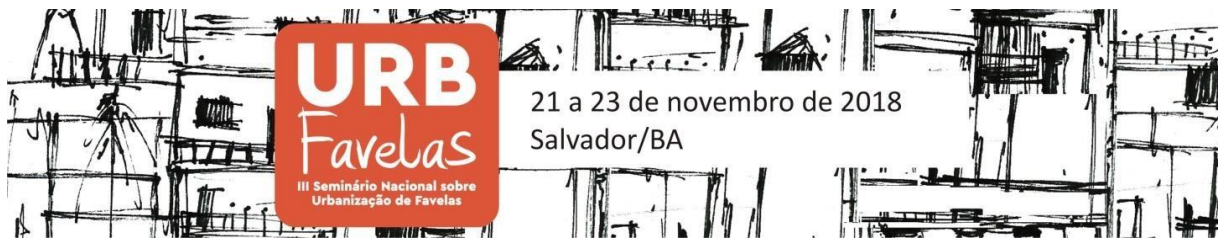
Arquiteto e Urbanista. Mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR/UFRN)

Maria Dulce Picanço Bentes Sobrinha (UFRN) - dubentes@gmail.com

Arquiteta e Urbanista. Professora do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/UFRN)

Alexsandro Ferreira Cardoso da Silva (UFRN) - alexandroferreira@hotmail.com

Arquiteto e Urbanista. Professor do Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR/UFRN)



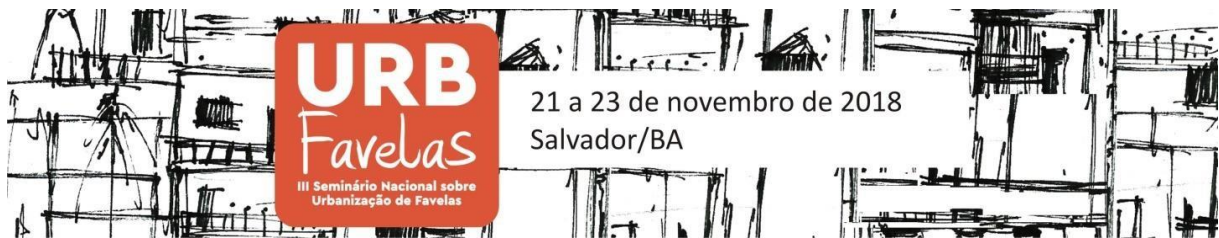
CONFLITO FUNDIÁRIO E RECONFIGURAÇÃO TERRITORIAL NA EXPANSÃO DO PORTO DE NATAL E REASSENTAMENTO DA COMUNIDADE DO MARUIM

RESUMO:

A lógica de expansão econômica da atividade portuária demanda do território transformações que em grande parte resultam em conflitos com as configurações e dinâmica urbanas pré-existentes. Considerando o caráter desigual e excludente do processo de urbanização no Brasil, observa-se a recorrência de casos em que a expansão da atividade econômica evidencia conflitos com a moradia social. Com base na pesquisa “Dinâmicas territoriais na perspectiva dos regimes urbanos: o Porto de Natal e o reassentamento da comunidade do Maruim” apresentam-se no presente artigo conflitos e configurações territoriais resultantes das ações de reassentamento da comunidade do Maruim no contexto de expansão do Porto de Natal.

Palavras-chave: Conflito Fundiário; Reassentamento; Configuração Territorial

ST – 1: Projeto, Processo, Superação de Limitações



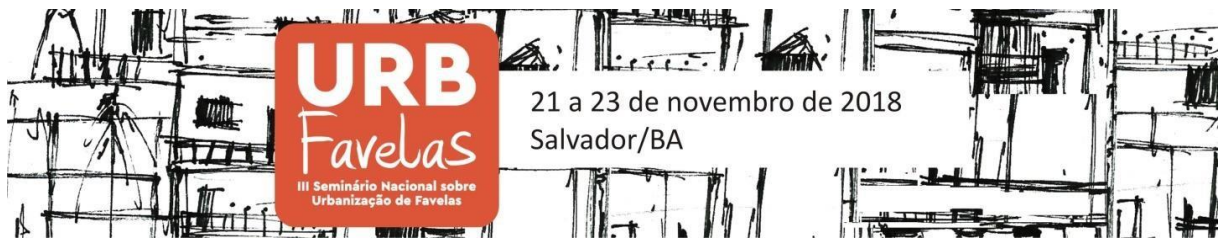
1 INTRODUÇÃO

No presente artigo aborda-se o tema conflito fundiário e reconfiguração territorial em áreas portuárias urbanas. Na experiência brasileira, observa-se a recorrência de conflitos que se definem entre as necessidades de expansão econômica da atividade portuária e a aquelas apresentadas pelas dinâmicas urbanas pré-existentes. Ou seja, face ao caráter desigual e excludente do processo de urbanização no Brasil, verifica-se a recorrência de casos em que a expansão da atividade econômica conflita com a moradia social, impactando negativamente populações socialmente vulneráveis que constituíram seus territórios em áreas contíguas aos Portos. Modalidades, conflitos e ações de resolução nessa relação são vistos aqui considerando estratégias adotadas pela gestão pública e pelas comunidades envolvidas, além de transformações verificadas no espaço a partir das disputas territoriais.

A análise dessa problemática tem como base empírica o processo de expansão das instalações físicas do Porto de Natal e sua relação com a comunidade do Maruim, cuja formação tem origem na atividade tradicional de pesca. Ambos se constituíram a partir do início do século XX, às margens do Rio Potengi, na cidade de Natal, RN.

O debate sobre a construção de um porto em Natal data do século XIX, porém sua construção foi iniciada em 1922, passando a funcionar efetivamente após uma década, conforme decreto nº 21.995 que trata da sua administração e exploração. Inicialmente a gestão do Porto esteve a cargo da União e a partir de 1983 foi assumida pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN. O Porto de Natal está inserido no Centro Histórico de Natal, sendo um marco relevante na paisagem associada ao Rio Potengi. Desempenha importante papel para a economia local considerando sua atuação na exportação de frutas e, além disso, com oferta de linha direta para a Europa.

O assentamento do Maruim, por sua vez, em toda sua trajetória foi caracterizado por abrigar uma comunidade tradicional de pesca, tendo iniciado o seu processo de ocupação no início do século XX, no âmbito da dinâmica de construção do Porto. Por exemplo, há registros da presença de famílias que buscavam trabalho principalmente como lavadeiras. Porém, foi a partir dos anos de 1940 com a implantação da Colônia de Pesca que essa comunidade se desenvolveu e afirmou sua identidade relacionada à pesca artesanal e à comercialização do peixe que contribuiu decisivamente para a formação do *Canto do Mangue*, na área adjacente.

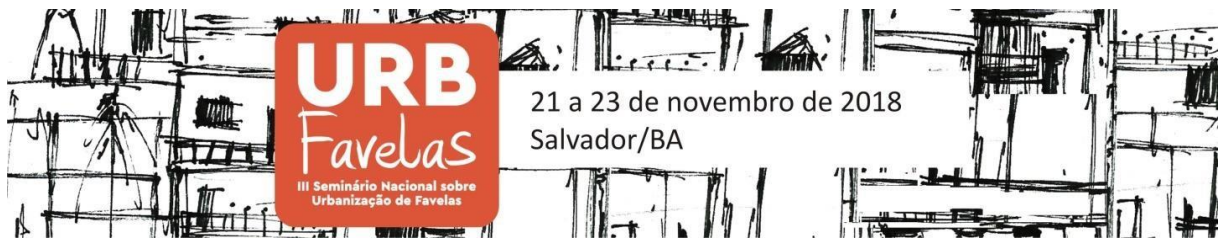


Assim, o Rio Potengi, a atividade de pesca e a comercialização de seu produto tornaram-se a base econômica principal de sustento das famílias que ali se desenvolveram, além de se confirmarem como elementos marcantes da paisagem de Natal, com forte caráter simbólico, ao longo do tempo.

As tensões entre a atividade portuária e a de moradia envolvendo Porto de Natal e comunidade do Maruim, foram marcadas historicamente pelos objetivos de expansão da infraestrutura Portuária. Ressalta-se, porém, que esse não foi o único fator de conflito fundiário verificado na área. Com o início das obras de instalação da Companhia Brasilgás em 1966, na área adjacente ao Porto e onde se encontrava inicialmente a comunidade do Maruim, os moradores passaram a ocupar o limite da área marginal do mangue. Face ao contexto da ditadura militar, não se encontram registros de resistências a essa intervenção. Já no final dos anos de 1970 quando a Petrobrás construiu um Terminal no rio Potengi, incorporando uma fração do assentamento do Maruim e interferindo na paisagem do rio Potengi e mercado de peixe, houve mobilização social, mas principalmente em defesa dos atributos tradicionais e simbólicos do Canto do Mangue.

Nos últimos 30 anos, se sucederam outras propostas de expansão do Porto de Natal sinalizando a remoção da Comunidade do Maruim, não se verificando, contudo, a sua efetivação. Porém, no contexto de incentivos governamentais gerados pelo Programa de Aceleração do Crescimento, PAC, lançado pelo Governo Federal em 2007, foi que se intensificaram as tensões acerca do reassentamento do Maruim.

O PAC se definiu como um “Programa constituído de medidas de estímulo ao investimento privado, ampliação dos investimentos públicos em infraestrutura e voltadas à melhoria da qualidade do gasto público e ao controle da expansão dos gastos correntes no âmbito da Administração Pública Federal” (BRASIL, 2007). Embora tenha incluído entre seus componentes um programa de caráter social, a urbanização de assentamentos precários, com alocação de recursos orçamentários relevantes para o setor da habitação, o que predominou na Região Metropolitana de Natal foram as ações no campo da infraestrutura urbana, a exemplo da construção do aeroporto de São Gonçalo do Amarante, do Estádio Arena das Dunas e da intervenção no Porto de Natal.



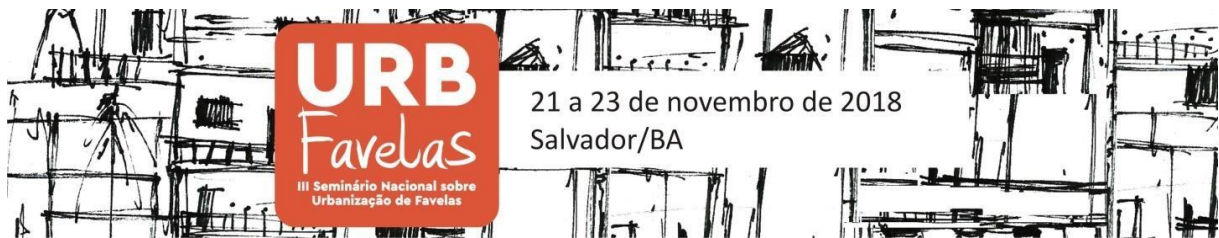
Quanto à política de habitação social, de acordo com dados da Prefeitura Municipal de Natal¹, em 2009, foi assinado um protocolo de corporação federativa entre o Governo Federal e a Prefeitura de Natal. Este documento garantiu a inclusão das obras de reassentamento da comunidade do Maruim no âmbito do PAC (NATAL, 2009). Nesse período, o investimento do PAC em Natal correspondeu a R\$ 12 milhões, que foram oriundos do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), contemplando a segunda etapa do projeto que envolvia, além do reassentamento da favela do Maruim, investimentos nas comunidades São José do Jacó, no bairro das Rocas, e Sopapo, no bairro de Mãe Luiza, Natal/RN. Ainda que tenham sido gerados estudos preliminares de projetos de arquitetura e urbanismo para tais áreas, estes não foram implantados.

Entre 2007, quando se intensificaram as demandas do Porto de Natal sobre a área do Maruim, e 2016, quando ocorreu o reassentamento dessa comunidade, foram realizadas ações pontuais, sem efeitos significativos sobre os objetivos de desocupação da área do Maruim para fins da atividade portuária. São exemplos, a compra de imóveis e as negociações caso a caso entre prefeitura e moradores.

Porém, em 2016, a prefeitura de Natal realizou o reassentamento dos moradores da comunidade do Maruim para o Residencial São Pedro, bairro Rocas, no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida. Em terreno próprio localizado à aproximadamente 1,2 Km do assentamento original, a solução adotada em relação ao Maruim se diferenciou dos demais casos ocorridos na cidade de Natal, nos quais a população passou a morar em áreas distantes do seu local de origem e periféricas em relação às centralidades de bairro onde viviam. São exemplos os reassentamentos das favelas do Fio, do Alemão, do Baldo, entre outras.

Considerando a trajetória de formação do Maruim, a sua identidade como comunidade tradicional de pesca e o valor que a área desocupada passou a ter na economia portuária, os moradores dessa comunidade poderiam ter conquistado bem mais que um apartamento no mesmo bairro. Contudo, o atendimento à agenda principal dessa comunidade constitui um diferencial na política de habitação social de Natal.

¹ NATAL, Prefeitura Municipal de. Prefeitura consegue incluir remoção do Maruim no PAC. 2009. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-1897.html>>. Acesso em: agosto de 2017.



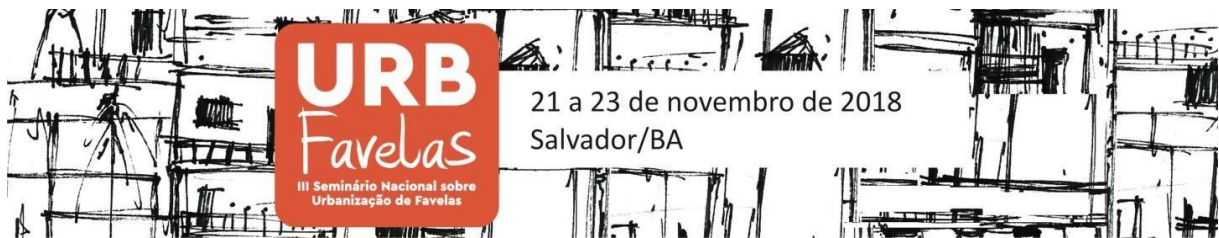
Identifica-se que o reassentamento do Maruim foi viabilizado por meio de uma coalizão de grupos de interesse, governo-empresa- comunidade, baseada em uma disputa de terras, que resultou na reconfiguração de frações urbanas das margens do rio Potengi, e na redefinição e ressignificação dos territórios de moradia, da atividade portuária e da pesca artesanal.

Diante desse processo e das evidências de ações diferenciadas na gestão social da moradia em Natal, a pesquisa intitulada “DINÂMICAS TERRITORIAIS NA PERSPECTIVA DOS REGIMES URBANOS: o Porto de Natal e o reassentamento da comunidade do Maruim”² desenvolve análises sobre as estratégias utilizadas pelos grupos de interesse para compatibilizar as principais agendas envolvidos na disputa da terra, e sobre a incidência dessas ações no território.

Os pressupostos teóricos que orientam a pesquisa sustentam-se na relação entre o poder nas cidades e a produção do espaço, destacando princípios da literatura sobre os regimes urbanos, a partir das contribuições e discussões realizadas por Stone (1989), Casellas (2006), Mossberger e Stoker (2001) e Silva, Clementino e Almeida (2017), por exemplo. Torna-se importante destacar que, nesta pesquisa, o regime urbano é compreendido como método de análise, levando em conta, entre outros, o seu alcance para orientar a leitura sobre a economia política local e sobre mecanismos de poder político na cidade.

Com base na referida pesquisa, apresentam-se no presente artigo resultados parciais sobre as configurações territoriais resultantes das ações de reassentamento da comunidade do Maruim no contexto de expansão do Porto de Natal. A análise abrange o período de 1997, quando se registra o início das solicitações de regularização de áreas de interesse do Porto de Natal pela CODERN, até 2016, quando o processo de reassentamento da comunidade do Maruim foi concluído.

² Dissertação em desenvolvimento junto ao Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, PPEUR/UFRN. Apoio Fundação CAPES/ Modalidade de bolsa INCT. Pesquisa vinculada ao projeto “Caracterização dos Regimes Urbanos das Metrôpoles Brasileiras”, desenvolvido pelo Observatório das Metrôpoles (integrante do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, INCT/CNPq), através do programa “As Metrôpoles e o Direito à Cidade: conhecimento, inovação e ação para o desenvolvimento urbano - 2015-2020”.



2 O PROCESSO DE EXPANSÃO DO PORTO DE NATAL E O REASSENTAMENTO DA COMUNIDADE DO MARUIM

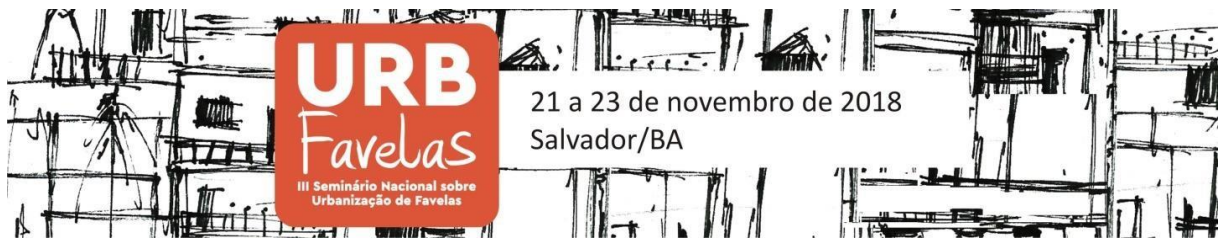
Notas sobre o Porto de Natal

Localizado à margem direita do Rio Potengi, no tradicional bairro da Ribeira, Região Administrativa Leste de Natal/RN, o Porto de Natal se limita com o largo da Rua Chile, com o Clube de Remo Náutico, o Rio Potengi e atualmente com a praça que abrange o Canto do Mangue.

Com origem no século XIX, o debate sobre a construção de um porto em Natal/RN foi provocado pela crescente produção de açúcar, de algodão e de sal que, em termos quantitativos, destacavam-se como os principais produtos para exportação do Rio Grande do Norte (MACEDO, 2014, p.64). A ideia de construir o Porto de Natal partiu com base na demanda de empresários potiguares “para o escoamento da produção açucareira do Rio Grande do Norte, que teve, na metade do século XIX, uma fase de grande expansão” (BRASIL, 2015).

O Porto teve seu projeto e orçamento aprovado através do decreto nº 15.277 de 14 de janeiro de 1922, ano correspondente ao início da sua construção. Sua operação, entretanto, iniciou apenas uma década após, a partir de 1932, através do decreto nº 21.995 que dispõe sobre sua administração e sua exploração. Vale destacar que, inicialmente, o Porto de Natal foi administrado pela União, passando a ser administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) em 1983 através da determinação de uma Assembleia Geral de acionistas da Portobrás, em abril de 1981. Sobre o processo de gerenciamento da obra, a CODERN (2010, p. 8) infere que “a obra foi gerenciada pelo engenheiro Hildebrando de Góis, que na época chefiava a extinta Inspetoria Fiscal dos Portos, Rios e Canais com sede no Rio de Janeiro. O engenheiro Décio Fonseca foi o primeiro administrador do Porto de Natal” (CODERN, 2010, p. 8).

Inicialmente denominada TERMISA - Terminais Salineiros do Rio Grande do Norte S. A., a CODERN foi criada através do Decreto nº 66.154, de 3 de fevereiro de 1970, porém, em janeiro de 1978, com base em decisão da assembleia geral de acionistas, foi atribuída a sua atual denominação: Companhia Docas do Rio Grande do Norte (BRASIL, 2015). Tomando como



base o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN) caracteriza-se como:

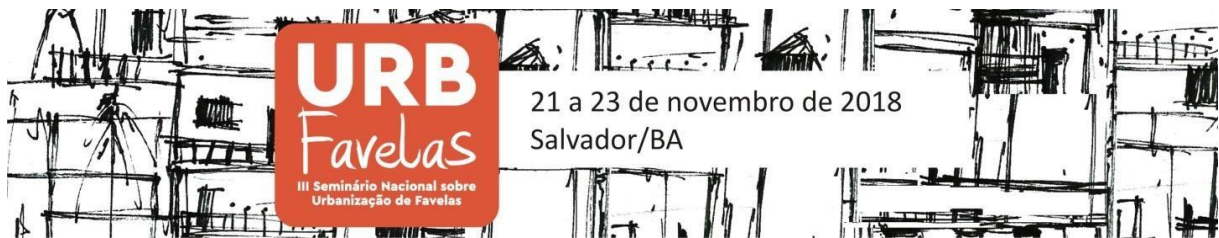
Uma sociedade de economia mista vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República e exerce o papel de Autoridade Portuária, nos termos da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, no Porto de Natal e no Terminal Salineiro de Areia Branca, instalações portuárias do Estado do Rio Grande do Norte, além de, mediante convênio, exercer este papel na administração do Porto de Maceió – APMC (CODERN, 2010, p.7).

Em 1984, através do Plano Diretor (Lei nº 3.175/84), o município de Natal definiu a Zona Especial Portuária – ZEP. No entanto, foi apenas em 21 de maio de 1992, através da Lei municipal nº 4.069/92, sancionada pela então prefeita de Natal Wilma Maria de Faria que a Zona Especial Portuária - ZEP foi regulamentada. A Lei discorre sobre os usos do solo e prescrições urbanísticas correspondentes à ZEP, que é dividida em duas subzonas: SZ-1 - Subzona de Atividades Portuárias e SZ-2 - Subzona de Atividades Múltiplas (SZ-2).

Considerado o principal ponto de escoamento de mercadorias existentes no Rio Grande do Norte (MACEDO, 2014), a zona de influência do Porto de Natal se estende para além do território estadual, alcançando os estados vizinhos da Paraíba, Pernambuco e Ceará. Possui como principais produtos exportados o melão, o açúcar, a melancia, a manga, o mamão, a uva, o camarão e o peixe congelado (CODERN, 2017), destacando assim, dentre os demais produtos de fluxo, sua característica peculiar na exportação de frutas. Além disso, o porto possui como principais produtos importados o trigo, equipamentos e caixaria. O Porto de Natal oferece uma linha com destino direto para Europa, com paradas em Algeciras, na Espanha, em Sheerness, na Inglaterra, e Rotterdam, na Holanda.

Dados recentes mostram que as movimentações nos portos de Natal e Areia Branca têm sido crescentes nos cinco primeiros meses de 2017, registrando-se um fluxo de 248 mil toneladas no terminal de Natal e 958 mil toneladas no porto Ilha, em Areia Branca. É sugerida, dessa forma, uma linha ascensional até o final de 2017, obtendo valores superiores relacionados ao fluxo registrado em 2016, que totalizou um valor de 715 mil toneladas no Porto de Natal e 2.073.904 milhões de toneladas no porto de Areia Branca (NOVO, 2017).

Em que pese a relevante função econômica que exerce para o estado do Rio Grande do Norte, o Porto de Natal enfrenta diversos desafios para manter a competitividade no setor.



Nesse sentido, um dos problemas que enfrenta é a disponibilidade de área para atender às necessidades de expansão e aumento dos fluxos. Segundo Hanna Yousef, um Porto para ser competitivo deve apresentar condições de fazer carregamentos de grandes quantidades em pouco tempo e a custos competitivos e, nesse sentido, precisa dispor de uma retro-área grande para o armazenamento de mercadorias (DANTAS, 2013, p.43).

Acerca dos projetos de expansão, o Plano Mestre do Porto de Natal (2015)³ apresentou três projetos para o Porto de Natal, visando a sua expansão e, dessa forma, demandando a reestruturação do território, em algum nível: (i) a construção do Berço 04; (ii) a ampliação da área de armazenagem; (iii) e a ampliação do Porto de Natal na margem esquerda do Rio Potengi (BRASIL, 2015).

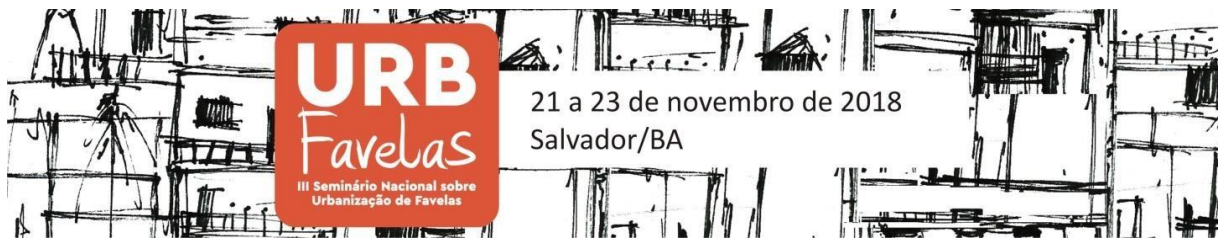
Dentre essas demandas territoriais, destacou-se a ampliação da área de armazenagem, correspondente a área onde se encontrava a comunidade do Maruim.

O referido Plano identificou o seguinte: “o Porto de Natal tem limitações quanto à capacidade de armazenagem de cargas, que se torna mais evidente no período de safra, entre os meses de agosto e abril”, e, (...) diante disso, com vista a atender essa demanda, o projeto “visa à ampliação da capacidade de armazenagem em duas áreas, uma no Pátio Norte e outra no Pátio Sul” (BRASIL, 2015).

Ocorre que a ampliação da área de armazenagem do Porto de Natal ao norte afetava diretamente a comunidade do Maruim. Assim a disputa territorial por essa fração do território se tornou histórica e a pressão exercida pela CODERN sobre a área da comunidade do Maruim se estendeu por mais de 20 anos, conforme o Processo nº 10489.000427/97-98 de 20 de fevereiro de 1997. A CODERN solicitou à Gerência Regional do Patrimônio da União, GRPU/RN, a regularização de áreas do seu interesse, incluindo a área correspondente à comunidade do Maruim, porém, inicialmente não obteve retorno. De acordo com o PRAC/Ribeira (2008),

A complexidade da relocação da comunidade do Maruim, considerando-se os impactos sociais econômicos e culturais, constitui uma das principais questões apontadas nos pareceres técnicos expedidos pelos órgãos públicos nos processos de solicitação citados. (TINOCO, BENTES SOBRINHA E TRIGUEIRO, 2008, p.180).

³ Relatório elaborado pelo Laboratório de Transportes e Logística, LabTrans, da Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, através da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR).



Esses apontamentos encontraram resistências igualmente históricas por parte dos moradores do Maruim e da Colônia de Pesca instalada nessa Comunidade, conforme o seguinte.

Notas sobre a comunidade do Maruim

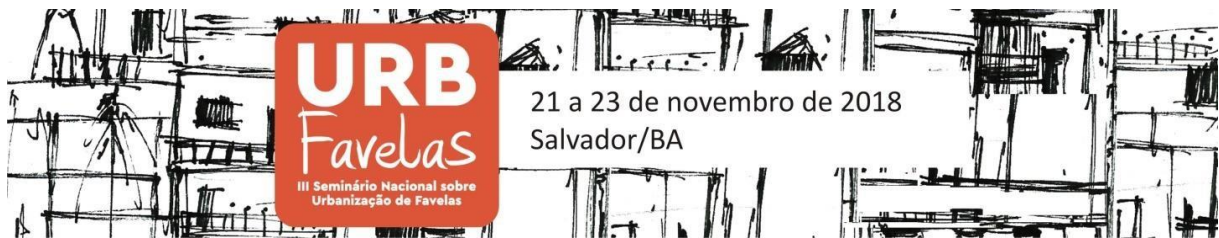
Conforme visto anteriormente, o processo de formação da comunidade do Maruim data do início do século XX, junto ao processo de construção do Porto de Natal, sendo os anos de 1940 um marco importante da sua história devido a implantação da Colônia de Pesca.

De acordo com o PRAC Ribeira (2008), “inicialmente o terreno foi sendo ocupado por casas de taipa e palha, em precárias condições físico-ambientais, tendo sido ignorado seu risco de inundação em função da proximidade com a área de mangue” (TINOCO, BENTES SOBRINHA E TRIGUEIRO, 2008, p.169).

Sobre a regulação do uso e ocupação do solo na comunidade do Maruim, é dado que a partir de 1984 essa área foi reconhecida como Área Especial, através do Plano Diretor de Natal, Lei Municipal nº 3.175/84 que a instituiu como Área Especial de Recuperação Urbana (AERU). Após dez anos, através da Lei Municipal nº 07 de 1994, a comunidade do Maruim foi reconhecida como uma Área Especial de Interesse Social (AEIS) inserida na Zona Especial Portuária (ZEP). Em 2007, com base na lei municipal nº 07/94, a comunidade do Maruim foi confirmada como AEIS.

O PRAC/Ribeira (2008) sinaliza que a comunidade do Maruim foi caracterizada inicialmente como uma “favela ocupada por invasão de foreiros em área de mangue”, não havendo referências à situação de risco. Foi visto que a comunidade do Maruim possuía, em 2002, 140 habitações, onde moravam 147 famílias, compreendendo uma população de 685 moradores (TINOCO, BENTES SOBRINHA E TRIGUEIRO, 2008, p.174).

No âmbito do PRAC/Ribeira (2008), a pesquisa socioeconômica e demográfica realizada em 2006 inferiu que a população era de 381 habitantes, assentada em uma área de aproximadamente 1,5ha (15.183,52), com densidade de 254hab/ha. A pesquisa identificou ainda que as casas apresentavam baixo número de cômodos. 85,4% dos domicílios possuíam até dois cômodos utilizados como dormitório. A infraestrutura era bastante precária e apenas



67,4% dos domicílios deste setor possuíam abastecimento de água através da rede geral e 29% não tinham água canalizada para pelo menos um cômodo.

Com base na pesquisa realizada pela Secretaria Municipal de Habitação, Regularização Fundiária e Projetos Estruturantes – SEHARPE em 2007, verificou-se que a maior parte dos moradores da comunidade do Maruim era formada por pessoas solteiras (45,58%) e que possuem imóvel próprio (49,56%). Outra fração significativa da comunidade era casada (23,45%) e morava em casa alugada (33,19%).

Ainda segundo a referida pesquisa, grande parte dos moradores (58,51%) declararam possuir algum tipo de documento referente a casa ou ao terreno, destacando-se nesse caso, a escritura particular (61,94%) e o recibo de compra e venda (23,88%). A maior parte dos moradores que responderam a pesquisa referente ao tempo de moradia (18,58%) alegou morar na comunidade no período de tempo de 21 a 30 anos. 16,37% afirmou um tempo de moradia correspondente ao período de 31 a 40 anos e, em menor proporção, 7,96% dos moradores revelaram morar na comunidade a mais de 50 anos. Além disso, a maior parte destes moradores (23,45%), no período de realização da pesquisa, mostraram ter uma renda conjunta correspondente a um salário mínimo, enquanto outras menores parcelas da população alegaram possuir uma renda conjunta acima de 3 até 4 salários mínimos (2,65%) e acima de 4 salários mínimos (3,98%). Cabe dizer que um número considerável de moradores (20,35%) da comunidade afirmou possuir, no período, uma renda conjunta inferior a 1 salário mínimo.

De acordo com ‘Lima (2015), a comunidade do Maruim evidenciava diversos problemas de ordem ambiental, social, econômica, entre outros. Porém, o maior problema era o conflito fundiário verificado pela pressão do Porto de Natal sobre a área do assentamento’ (LIMA, 2015, p. 63), conforme visto na Figura 1.

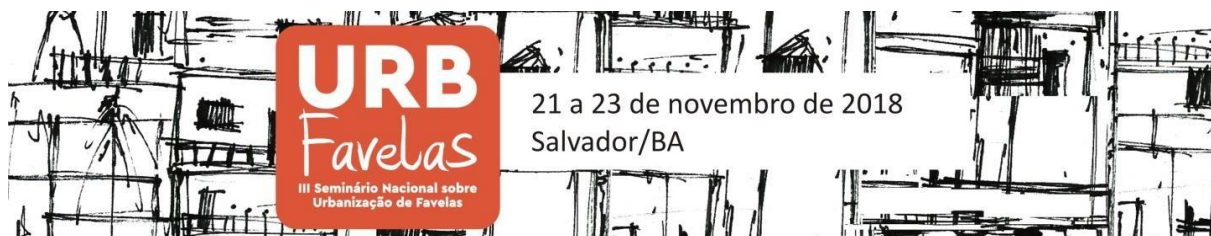


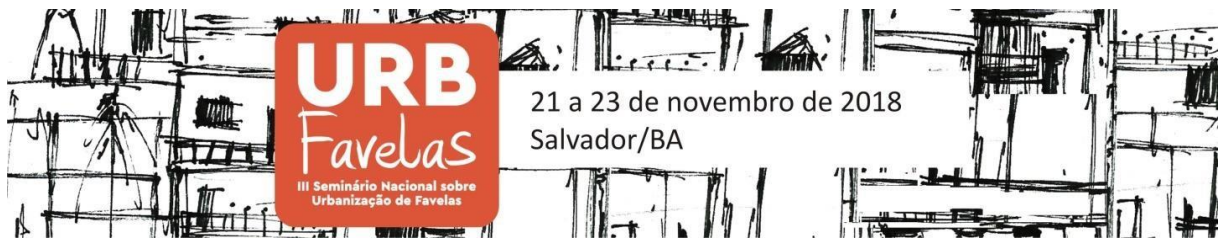
Figura 1: Localização do Porto de Natal e comunidade do Maruim em 2008



Fonte: Google Earth Pro – Image Landsat/Copernicus. Elaboração: Cicero W. M. Gomes (2018)

Sobre o referido conflito, o PRAC/Ribeira (2008) destacou (...) as questões que se colocam sobre a comunidade do Maruim em sua relação com os objetivos de expansão do Porto de Natal se inserem na tipologia de conflito fundiário urbano por: (i) localização, (ii) precariedade no atendimento do direito à moradia (ex: baixa habitabilidade das moradias, insegurança da posse)” (TINOCO, BENTES SOBRINHA E TRIGUEIRO, 2008, p.184).

Verificou-se que de um lado, a CODERN disputava a área correspondente à comunidade do Maruim argumentando seu interesse com base na função econômica exercida pelo Porto de



Natal. Por outro lado, a comunidade do Maruim definia-se como comunidade tradicional, com fortes relações econômicas com o Rio Potengi e seu entorno.

Numa trajetória de muitas pressões, em 2016 ocorreram as ações de resolução do referido conflito, cujo processo de negociação e transformações territoriais resultantes se apresentam a seguir.

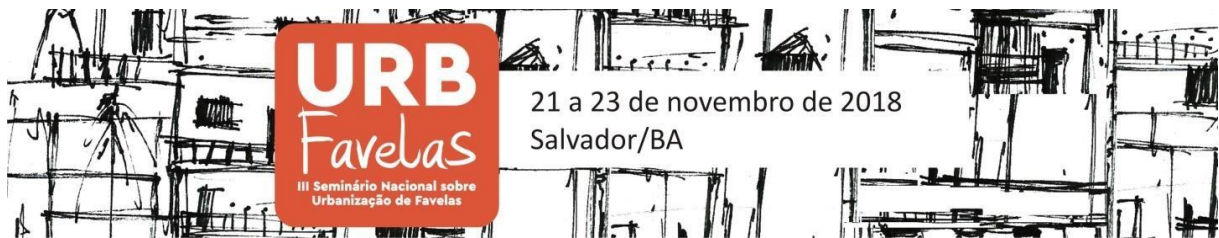
Caracterização do conflito fundiário urbano, agentes e configurações territoriais

A noção de Conflito Fundiário Urbano adotado no presente estudo se pauta pela Resolução Recomendada nº 87, de 8 de dezembro de 2009, do conselho das cidades – CONCIDADES, conforme o seguinte:

Art. 3º. Para fins da Política Nacional de Prevenção e Mediação de Conflitos Fundiários Urbanos, considera-se: I. conflito fundiário urbano: disputa pela posse ou propriedade de imóvel urbano, bem como impacto de empreendimentos públicos e privados, envolvendo famílias de baixa renda ou grupos sociais vulneráveis que necessitem ou demandem a proteção do Estado na garantia do direito humano à moradia e à cidade.

De acordo com a linha do tempo desenvolvido pelo PRAC/Ribeira (2008), o Porto de Natal e a comunidade do Maruim historicamente ocupavam terreno da União e adquiriram, ao longo do tempo, direitos iguais à terra em virtude do cumprimento de sua função social. Se por um lado o Porto de Natal cumpria função social na perspectiva da economia, por outro lado, a comunidade do Maruim desempenhava função social no âmbito da moradia. Portanto, qualquer ação de expansão do Porto que implicasse a área da comunidade do Maruim deveria ser função de acordo entre as partes, com participação no mínimo da Secretaria do Patrimônio da União como gestora das terras envolvidas no conflito fundiário, da gestão municipal responsável pela implementação da Política de Habitação Social no município de Natal, das representações dos moradores, da Colônia de Pesca e da CODERN.

Acatando as recomendações do PRAC Ribeira, foi constituído um comitê de resolução sob a coordenação do Município de Natal, através da Secretaria Municipal de Habitação, Regularização Fundiária e Projetos Estruturantes – SEHARPE.



Considerando que a construção do Porto de Natal praticamente coincide com a chegada dos primeiros moradores da comunidade do Maruim, na década de 1920, a tensão entre esses dois territórios remonta o percurso histórico de ambos. Contudo, conforme mencionado anteriormente, a sinalização de recursos pelo Programa de Aceleração do Crescimento, PAC, lançado pelo Governo Federal em 2007, aprofundou as pressões sobre a comunidade do Maruim, uma vez que o Porto de Natal se inseriu na agenda do PAC, com possibilidades concretas de obtenção de recursos para sua expansão.

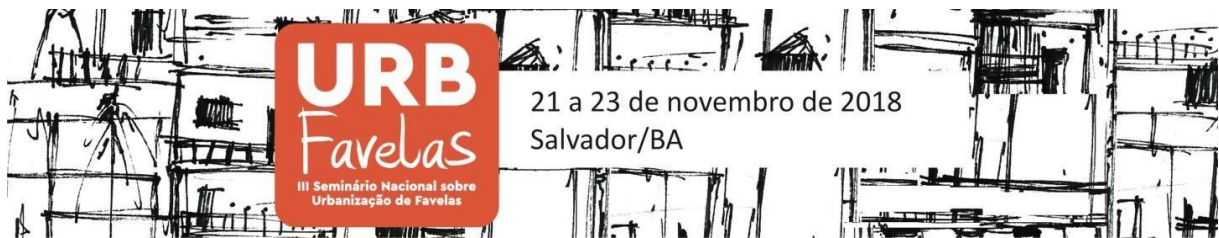
Entre 2008 e 2015 se desenvolveram várias ações por parte da Prefeitura de Natal, no sentido do reassentamento dessa comunidade. Porém, foram iniciativas pontuais de aquisição de imóveis na região ou em outros bairros da cidade e que não lograram êxito. De acordo com entrevista realizada com técnicos da SEHARPE que atuaram nesse projeto⁴, foi visto que a primeira ação consistiu na transferência de algumas famílias para outros bairros da cidade - entre 2009 e 2010, orientada conforme a preferência dos moradores. Esta ação contou com a iniciativa da Prefeitura de Natal na aquisição de imóveis para 17 famílias que aceitaram a proposta de transferência. Esse processo ocorreu durante a gestão da prefeita Micarla Araújo de Sousa Weber (gestão 2009-2012).

Conforme Lima (2015), algumas famílias transferidas retornaram à comunidade do Maruim argumentando a difícil adaptação à “nova vida” distante do Rio Potengi, local de desenvolvimento da atividade pesqueira, importante para a subsistência dessas famílias.

Conforme dados da referida entrevista, além dessas ações não foram realizadas novas transferências até o final do mandato da referida Prefeita no final de 2012. Foram evidenciados os problemas na aquisição de imóveis e a dificuldade em encontrar unidades habitacionais tituladas e com preço compatível com o orçamento do programa.

Nesse contexto a prefeitura de Natal, através da SEHARPE, identificou a necessidade de investir na construção de novas habitações. Nesse sentido, a Prefeitura de Natal atuou junto à Caixa Econômica Federal e o Ministério das Cidades no sentido de alterar o contrato que tratava sobre o reassentamento da comunidade do Maruim, revisando assim a proposta de aquisição dos imóveis. A nova proposta consistiu na articulação dos recursos do Programa de

⁴ Entrevista realizada no dia 20 de março de 2018 junto à equipe técnica da SEHARPE/PMN.



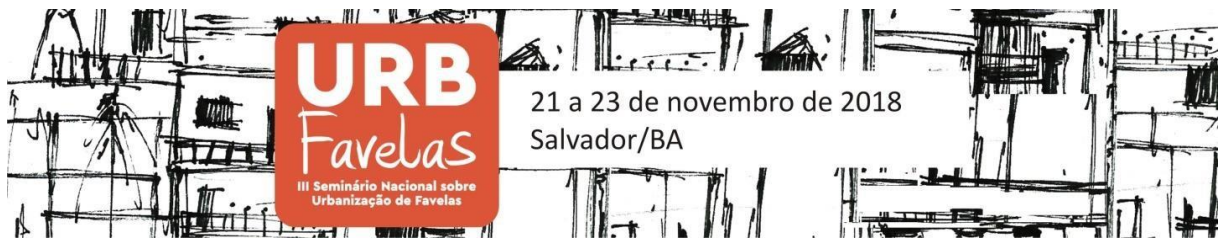
Aceleração do Crescimento – PAC com o Programa Minha Casa Minha Vida 2 (PMCMV), que havia sido lançado em 2009 pelo Governo Federal.

Inicialmente a Prefeitura de Natal identificou três terrenos potenciais para o reassentamento da comunidade do Maruim na área de entorno. O primeiro não logrou êxito, pois ao se apresentar, nominalmente, como pertencente à empresa *Engequip* tornou duvidosa a parcela do terreno pertencente à União. O Segundo terreno estava sob a gestão da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo - SEMURB, contando com uma área de aproximadamente dois mil e setecentos metros quadrados, enquanto o terceiro terreno estava sob a gestão da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos – SEMSUR, possuindo uma área de aproximadamente oito mil e setecentos metros quadrados. Por fim, esse último terreno foi definido por possuir maior área para construção e por atender aos critérios de localização, ou seja, próximo à comunidade do Maruim.

Assim, o reassentamento da comunidade do Maruim foi efetivado para o Residencial São Pedro em 2016, sendo a área do assentamento anexada ao Porto de Natal. Ressalta-se que a Prefeitura de Natal, através da SEHARPE, se colocou como agente importante nesse processo de negociação entre a Comunidade do Maruim e o Porto de Natal, consolidando uma ação de reassentamento diferenciada daquelas que historicamente vinha realizando no município, caracterizadas pela remoção para áreas periféricas e distante dos assentamentos de origem.

Em que pese à conclusão do reassentamento da comunidade do Maruim, o mesmo não se verificou com relação à Colônia de Pesca implantada praticamente no centro do citado assentamento. Em meio a escombros de demolição das casas da comunidade do Maruim, a direção da Colônia de Pesca ainda aguarda a solução por parte da CODERN, segundo o acordo firmado, sobre as novas instalações em área igualmente próxima. Até a finalização do presente artigo, a pesquisa em desenvolvimento registrou a permanência da Colônia de Pesca em sua área de origem.

No âmbito dessas relações foram configurados novos arranjos territoriais às margens do Rio Potengi, cujas particularidades são apresentadas a seguir.



3 TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS: o redesenho das Margens do rio Potengi na expansão do Porto de Natal e reassentamento da comunidade do Maruim

Como visto, o Porto de Natal localiza-se no bairro da Ribeira, à margem direita do Rio Potengi, e suas instalações ocupam a Zona Especial Portuária – ZEP (Lei municipal nº 4.069/92) A comunidade do Maruim ocupava uma fração de terras limites entre o bairro Ribeira e Rocas.

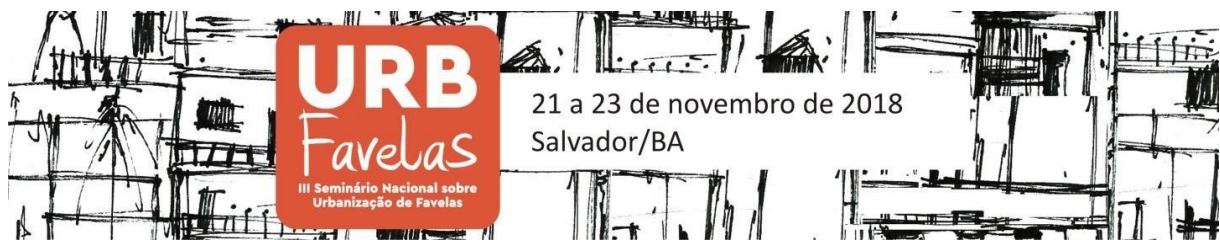
Considerando o processo de evolução urbana de Natal e as tipologias arquitetônica e urbanística, o bairro da Ribeira se caracteriza principalmente como centro histórico de Natal, possuindo estreita relação com o bairro de Cidade Alta, que se inscreve como marco zero da cidade. Este abriga um tecido urbano cujo traçado revela características coloniais que remontam aos séculos XVI, XVII e XVIII. O bairro da Ribeira por sua vez constituiu o segundo núcleo de ocupação da cidade, caracterizado como motor inicial do crescimento territorial e desenvolvimento socioeconômico a partir do início do século XX (CRUZ et al., 2012).

Tais características fundamentam a aplicação do conceito de centro histórico para o perímetro atualmente delimitado por esses dois bairros e o bairro das Rocas. Apesar do reconhecido valor patrimonial e das recorrentes propostas de intervenção em nível de planos e projetos desde final da década de 1980, apenas parte dessa área é objeto de proteção patrimonial, seja em âmbitos municipais desde finais da década de 1980, por meio das Leis 3.942 /1990 e 4.069 /1992, que instituíram a Zona Especial de Preservação Histórica (ZEPH) e a Zona Especial Portuária (ZEP), respectivamente, seja pela poligonal de tombamento, instituída pelo IPHAN/RN, em 2010, ambas envolvendo parte dos bairros da Cidade Alta e da Ribeira (CRUZ et al., 2012, p. 7).

Portanto, o universo onde se verificaram as relações entre Porto de Natal e Comunidade do Maruim abrange os bairros da Ribeira, Cidade Alta e Rocas articulando-se o centro histórico de Natal.

É nesse contexto que se insere a discussão sobre a nova configuração do Porto de Natal frente ao reassentamento da comunidade do Maruim para o Residencial São Pedro.

Ao olhar para a Ribeira é possível identificar a diferença existente no traçado urbano do bairro que compreende a) uma porção caracterizada pela existência e influência dos equipamentos portuários, localizada na Zona Especial Portuária – ZEP, mencionada anteriormente; b) outra porção do bairro caracteriza-se em seu traçado urbano pelos equipamentos históricos, de preservação patrimonial, localizados na parte central do bairro e,



c) uma terceira porção revela a existência de um traçado urbano localizado nos limites dos bairros adjacentes – Rocas, Petrópolis e Cidade Alta, apontando, portanto, características similares do traçado (Figura 2).

Figura 2: O bairro da Ribeira e seu traçado urbano



Fonte: Google Earth Pro (2017). Elaboração: Cicero W. M. Gomes (2018)

Na trajetória de formação e desenvolvimento da comunidade do Maruim o rio Potengi se destacou como um relevante ativo para os moradores que tinham a pesca como meio de subsistência. Apesar da situação precária de parte das habitações, a configuração urbanística do assentamento do Maruim dialogava em algum nível com o padrão urbanístico das Rocas, bairro popular de base operária que possui um traçado com frações significativas de origem informal. Em termos tipológicos, a Residencial São Pedro que passou a abrigar a comunidade do Maruim (Figura 3) rompeu com os padrões de origem do referido assentamento, tendo sido confirmada a demanda dos moradores de permanecer na área entorno, com estreita relação principalmente como o Rio Potengi e o Canto do Mangue (mercado de peixe).

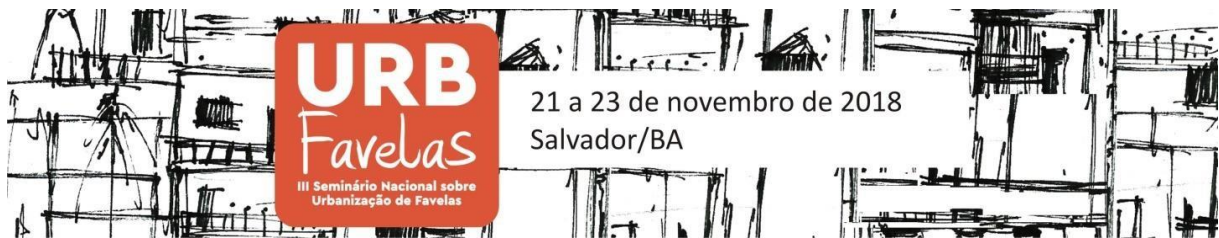


Figura 3: Mapa de localização da comunidade do Maruim e foto do Residencial São Pedro



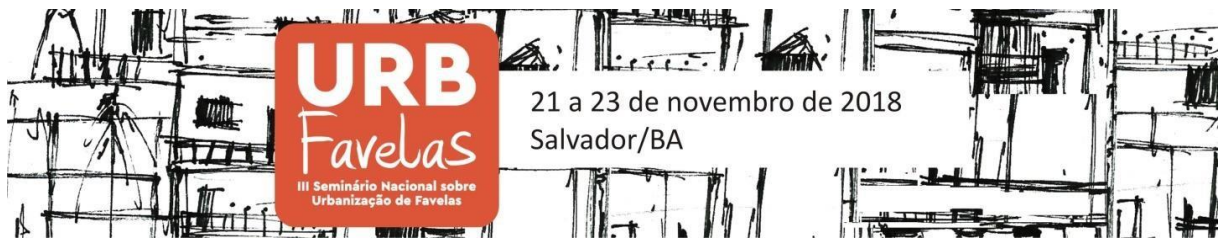
Fonte: Google Earth Pro (2017). Elaboração: Cicero W. M. Gomes (2018)

Concluindo, ressalta-se o Residencial São Pedro, na perspectiva da solução engendrada pela administração pública frente ao conflito fundiário urbano, revelou-se um projeto de êxito do ponto de vista das estratégias territoriais face ao êxito dos moradores quanto na escolha da localização do empreendimento. Contudo, seguem os processos que abrangem o projeto de ampliação do Porto incorporando a área do antigo assentamento Maruim, além daqueles voltados à reestruturação urbana do Canto do Mangue, que em algum nível, envolve o ancoradouro da pesca artesanal afeta em grande parte os moradores do antigo assentamento, agora Residencial São Pedro. A pesquisa segue buscando verificar como a ressignificação das margens do rio Potengi à luz desses projetos define novas relações e mecanismos de poder político na cidade.



REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Francisco Fransualdo de; LUIZ, Thatiana Bezerra. A SOLIDARIEDADE DO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICOINFORMACIONAL NO PORTO DE NATAL-RN. **Ra´e Ga: O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 1, n. 28, p.86-105, jun. 2013. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/raega/article/view/32302/20512>>. Acesso em: 21 ago. 2017.
- BRASIL. Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007. **Institui o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, O Seu Comitê Gestor, e Dá Outras Providências**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6025.htm>. Acesso em: 23 ago. 2017.
- BRASIL. **Plano Mestre: Porto de Natal**. Florianópolis: Ufsc, 2015. 268 p.
- CASELLAS, Antònia. Las limitaciones del “modelo Barcelona”. Una Lectura desde Urban Regime Analysis. In. **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, 48, 2006, p.61-81.
- CODERN (RN). **CODERN discute com fruticultores logística para aumentar exportação na nova safra**. 2016. Disponível em: <<http://codern.com.br/codern-discute-com-fruticultores-logistica-para-aumentar-exportacao-na-nova-safra/>>. Acesso em: 15 set. 2017.
- CODERN. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento**. Natal: Codern, 2010. 100 p.
- CRUZ, Luana Honório et al. O WORKSHOP- A NORMA DE PRESERVAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE NATAL: Relato de uma experiência de educação patrimonial. In: URBCENTROS, 3., 2012, Salvador. **Anais do III Seminário Internacional Morte e vida dos centros urbanos**. Salvador: Ppgau Ufba, 2012. p. 1 - 21.
- DANTAS, Manuela Lins. **Conflituosidade de Direitos e Interesses na Desocupação e Regularização Fundiária da favela do Maruim em Natal/RN**. 2013. 62 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Departamento de Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013.
- FREIRE, Flávio Henrique M de A. (Coord.). **PLANO DE REABILITAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS – Ribeira: pesquisa socioeconômica e demográfica – com famílias residentes**. Relatório sócio-demográfico 2. Natal, FUNPEC/UFRN, 2006.
- LIMA, Haniel Carlos de Souza. **O Processo de desapropriação da comunidade do Maruim em Natal-RN: um embate entre a identidade territorial e o crescimento econômico**. 2015. 110 f. TCC (Graduação) - Curso de Licenciatura em Geografia, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.
- MACEDO, Maxsuel de Moura. **Fluidez Territorial e Logística: o PAC no Rio Grande do Norte**. 2014. 203 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação e Pesquisa



em Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

MARQUES, Eduardo Cesar Leão. EM BUSCA DE UM OBJETO ESQUECIDO: A política e as políticas do urbano no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, [s.l.], v. 32, n. 95, p.01-18, 2017.

MOSSBERGER, K.; STOKER, G. The Evolution of Urban Regime Theory: The Challenge of Conceptualization. **Urban Affairs Review**, v. 36, n. 6, p. 810-835, jul. 2001

NATAL, Prefeitura Municipal de. **Prefeitura consegue incluir remoção do Maruim no PAC**. 2009. Disponível em: <<http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-1897.html>>. Acesso em: agosto de 2017.

NOVO. RN **aumenta exportação de melão no primeiro semestre**. 2017. Disponível em: Acesso em: 16 set. 2017.

OUBIÑA, Daniel Casal. **La organización de los juegos olímpicos como elemento de configuración de regímenes urbanos**: Barcelona 1992 como estudio de caso. 2016. 466 f. Tese (Doutorado) - Curso de Gobierno y Administración Pública, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 2015. Disponível em: <<http://eprints.ucm.es/37749/1/T37242.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

SEIXAS, João. **A Cidade na Encruzilhada**: Repensar a Cidade e a sua Política. Porto: Edições Afrontamento, 2013. 351 p.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da; CLEMENTINO, Maria do Livramento Miranda; ALMEIDA, Lindijane de Souza Bento. Regimes Urbanos e Governança Democrática: abordagens sobre o Poder na cidade. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 17., 2017, São Paulo. **Anais...** . São Paulo, 2017.

STONE, Clarence. **Regime politics**: Governing Atlanta, 1946-1988. Lawrence, Kf? University Press of Kansas, 1989.

TINOCO, Marcelo Bezerra de Melo; BENTES SOBRINHA, Maria Dulce Picanço; TRIGUEIRO, Edja Bezerra Faria (Org.). **Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais: PRAC/Ribeira**. Natal: Edufrn, 2008. 250 p. TRIBUNA DONORTE, CMA pede melhorias no Porto de Natal. 2008. Acesso em: 23 ago. 2017.