



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO**

FRANCISCO XAVIER DA SILVA JÚNIOR

**ARENA POLÍTICA NO CAMPO TURÍSTICO:
COMPOSIÇÃO, ORGANIZAÇÃO E REFLEXOS DO TERMINAL MARÍTIMO DE
PASSAGEIROS DO PORTO DE NATAL – RN, BRASIL**

**NATAL
2021**

FRANCISCO XAVIER DA SILVA JÚNIOR

**ARENA POLÍTICA NO CAMPO TURÍSTICO:
COMPOSIÇÃO, ORGANIZAÇÃO E REFLEXOS DO TERMINAL MARÍTIMO DE
PASSAGEIROS DO PORTO DE NATAL – RN, BRASIL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Turismo na Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito obrigatório para obtenção do título de Mestre em Turismo.

Professor Orientador: Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega.

**NATAL
2021**

Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Sistema de Bibliotecas - SISBI

Catálogo de Publicação na Fonte. UFRN - Biblioteca Setorial do Centro Ciências Sociais Aplicadas - CCSA

Silva Júnior, Francisco Xavier da.

Arena política no campo turístico: composição, organização e reflexos do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal - RN, Brasil / Francisco Xavier da Silva Júnior. - 2021.
175f.: il.

Dissertação (Mestrado em Turismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-graduação em Turismo. Natal, RN, 2021.

Orientador: Prof. Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega.

1. Turismo - Dissertação. 2. Arena Política - Dissertação. 3. Terminal Marítimo de Passageiros - Dissertação. 4. Ribeira - Natal, RN - Dissertação. I. Nóbrega, Wilker Ricardo de Mendonça. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/UF/Biblioteca CCSA

CDU 338.48:351

Francisco Xavier da Silva Júnior

Arena política no campo turístico:

composição, organização e reflexos do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal – RN, Brasil

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Turismo na Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito obrigatório para obtenção do título de Mestre em Turismo.

Aprovada em:

Natal/RN, 24 de fevereiro de 2021

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega

Presidente da Banca e Orientador – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Mozart Fazito Rezende Filho

Examinador Interno – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Marcelo da Silva Taveira

Examinador Externo ao Programa – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Profª. Dra. María Velasco González

Examinadora Externa – Universidad Complutense de Madrid

Aos meus sobrinhos, Ézio e Pedro Henrique

AGRADECIMENTOS

Diversos são os seres que estendo meus agradecimentos. A Deus, aos espíritos de luz e ao meu espírito guia pelo constante amparo espiritual durante todo o processo da vida. A minha mãe, meus irmãos e meus sobrinhos pela força, suporte e paciência. As minhas amigas e aos meus amigos, de longa caminhada e aos que encontrei nos corredores, pelo carinho. Aos amigos e amigas de vida, pelas cervejas, cachaças, vinhos, cafés e amores. Ao Professor Dr. Wilker Nóbrega, pelas orientações, direcionamentos, indicações, discussões e construções teóricas e práticas para que este trabalho fosse real e acessível. Aos demais professores do PPGTUR, por todo esforço e dedicação. Aos técnicos que nos ajudam nas burocracias institucionais. Aos auxiliares de serviços gerais do CCSA, Setor V e NEPSA II pela educação, sorriso e conforto. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

Obrigado, de coração aberto e leve, a todos.

Que mania tinha de querer saber como
eram feitas as pessoas por dentro.
E Danilo disse que isso também era política,
tentar entender como as pessoas
eram feitas por dentro.

Todos os nossos ontens – Natalia Ginzburg, 1952

Silva Júnior, F. X. (2021). *Arena política no campo turístico: composição, organização e reflexos do terminal marítimo de passageiros do porto de Natal – RN, Brasil* (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

RESUMO

As discussões acerca de políticas públicas e turismo são primordiais para entender o processo de planejamento e desenvolvimento do turismo, pois são essas políticas que induzem, muitas vezes, os caminhos percorridos para o aprimoramento do turismo. No contexto mundial, já é possível sentir reflexos negativos do modelo de desenvolvimento pensando com base no turismo para as comunidades receptoras e, com isso, gerando consequências desafiadoras. Esse movimento tem ocorrido periodicamente em centros históricos do Brasil. Todavia, programas e projetos de teor público que foram lançados desde a década de 1970, buscam oportunizar novas dinamicidades aos centros históricos brasileiros. Inseridos neste contexto urbano, os portos da região Nordeste possuem ligações históricas com as capitais de cada estado. Refletir o movimento econômico, social, político e cultural entre portos e cidades é pensar como as cidades desenvolveram-se sob o entorno dos terminais marítimos. Alinhado as políticas brasileiras supracitadas e com o advento da Copa do Mundo FIFA 2014, teve-se nas cidades de Natal, Salvador, Fortaleza e Recife a implantação dos Terminais Marítimos de Passageiros – TMPs, nos portos. Os TMPs surgem na tentativa de proporcionar uma nova dinâmica para o turismo e entorno, abrangendo-o para além do embarque e desembarque de passageiros por via marítima. Para a análise toma-se o bairro da Ribeira e em específico o TMP do Porto de Natal, para retratar um início de relações mais intrínsecas entre os indivíduos que se somam na arena política, visto que as políticas de revitalização de centros históricos com zona portuária ganham visibilidade ao notar-se essa zona como um potencial para o desenvolvimento social e sobretudo, turístico. Assim, o objetivo desta pesquisa é compreender o lugar do turismo constituição da(s) arena(s) política(s) definida(s) para construção e operacionalidade do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal. As técnicas de pesquisa utilizadas nesta pesquisa são a aplicação da teoria de Offe (1981) no que diz respeito a concepção de uma arena política, bem como a análise de discurso proposta por Pêcheux (1997), tendo o lugar dos sujeitos entrevistados no enredo de suas falas, seus contextos, suas ideologias. Buscou-se, em mesma medida, na teoria de Bourdieu (1989, 2004, 2007, 2011, 2019) o entendimento do *habitus* e campo dos agentes sociais envolvidos no processo de construção da arena política do TMP. Ademais, também o *issue-attention cycle* de Downs (1972) para entender o processo de implementação e execução da política pública de inserção do TMP no Porto de Natal. Além da teoria sobre violência especializada de Lindón (2008, 2008a), para compreender o processo de desvalia do bairro da Ribeira em conexão com o TMP. Com isso, concluímos que é necessário transcender o entendimento de turismo por parte do poder público, devendo encará-lo como um fenômeno complexo e dinâmico que abarca diversos agentes no processo de planejamento e execução. Observamos ainda que os agentes que são envolvidos nas arenas que provinham do TMP, encontram-se aleatórios no campo, com poucas conexões, porém com ideologias aproximadas. Também, como impacto do processo de desvalia do bairro da Ribeira, se averiguou que o TMP se encontra isolado no contexto do bairro e a maioria dos atrativos do circuito histórico está em péssimas condições de limpeza, manutenção e acesso e não possuem equipamentos de segurança.

Palavras-chave: Turismo. Arena Política. Políticas Públicas. Terminal Marítimo de Passageiros. Ribeira.

Silva Júnior, F. X. (2021). *Arena política no campo turístico: composição, organização e reflexos do terminal marítimo de passageiros do porto de Natal – RN, Brasil* (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

ABSTRACT

Discussions about public policies and tourism are essential to understand the tourism planning and development process as it's these policies that often induce the paths taken to improve tourism. In the global context, it's already possible to experience negative reflexes of the development model thought based on tourism in the receiving communities and, with this, generating challenging consequences. This movement has occurred periodically in historic centers in Brazil. However, public programs and projects that have been launched since the 1970s seeks to create new dynamics for Brazilian historical centers. Inserted in this urban context, the ports of the Northeast region have historical connections with the capitals of each state. To reflect the economic, social, political, and cultural movement between ports and cities is to think about how cities developed under the surroundings of maritime terminals. Associated with Brazilian policies and with the advent of the FIFA World Cup 2014 the cities of Natal, Salvador, Fortaleza and Recife had the implementation of Passenger Maritime Terminals - PMTs in the local ports. The PMTs emerge to provide a new dynamic for tourism and surroundings covering it beyond the departure and arrival of passengers by sea. For the research, we take the Ribeira neighbourhood and the PMT of Porto de Natal to portray a beginning of more intrinsic relations between individuals that add up in the political arena since the revitalization policies of historic centers with the port area gain visibility when perceiving this area as a potential for social and, above all, tourism development. The goal of this research is to understand the formation of the political arena defined for the construction and operation of the Maritime Passenger Terminal of Port of Natal. The research techniques used in this research are the application of Offe's (1981) theory regarding the conception of a political arena, as well as the discourse analysis proposed by Pêcheux (1997), taking the place of the subjects interviewed in the plot of their speeches, contexts, and ideologies. In the same measure, Bourdieu's theory (1989, 2004, 2007, 2011, 2019) was also sought to understand the *habitus* and field of social agents involved in the process of building the PMTs political arena. Besides, we also used the issue-attention cycle of Downs (1972) to understand the process of implementation and execution of the public policy for the implementation of the PMT in the Port of Natal. In addition to Lindón's (2008, 2008a) theory of specialized violence to understand the process of depreciation of the Ribeira neighbourhood in connection with the PMT. With this context, we conclude that it is necessary to transcend the understanding of tourism that concerns the part of the public administration and must face tourism as a complex and dynamic phenomenon that embraces several agents in the planning and execution process. We also observed that the agents that are involved in the arenas that came from the PMT are random in the field with few connections but with approximate ideologies. Also, as an impact of the process of devaluation of the Ribeira neighbourhood, it was found that the PMT is isolated in the context of the area and most of the attractions of the historic circuit are in terrible conditions of cleaning, also maintenance and access and they don't have security equipment.

Key words: Tourism. Political Arena. Public Policies. Maritime Passenger Terminal. Ribeira.

Silva Júnior, F. X. (2021). *Arena política no campo turístico: composição, organização e reflexos do terminal marítimo de passageiros do porto de Natal – RN, Brasil* (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

RESUMEN

Las discusiones sobre políticas públicas y turismo son fundamentales para comprender el proceso de planificación y desarrollo turístico, ya que son estas políticas las que, a menudo, inducen los caminos adoptados para mejorar el turismo. En el contexto global, ya es posible sentir reflejos negativos del pensamiento del modelo de desarrollo basado en el turismo para las comunidades receptoras y, con eso, generando consecuencias desafiantes. Este movimiento se ha producido periódicamente en los centros históricos de Brasil. Sin embargo, los programas y proyectos públicos que se han lanzado desde la década de 1970 buscan generar nuevas dinámicas para los centros históricos brasileños. Insertados en este contexto urbano, los puertos de la región Nordeste tienen conexiones históricas con las capitales de cada estado. Reflejar el movimiento económico, social, político y cultural entre puertos y ciudades es pensar en cómo las ciudades se desarrollaron bajo el entorno de las terminales marítimas. En línea con las políticas brasileñas y con el advenimiento de la Copa Mundial de la FIFA 2014 las ciudades de Natal, Salvador, Fortaleza y Recife contaron con la implementación de Terminales Marítimas de Pasajeros - TMP en los puertos. Los TMPs surgen con un intento por dotar de una nueva dinámica al turismo y su entorno, comprendiéndolos más allá del embarque y desembarque de pasajeros por vía marítima. Para esta investigación tomamos el barrio de Ribeira y en particular el TMP del Puerto de Natal para retratar un inicio de relaciones más intrínsecas entre los individuos que se suman en la arena política, pues las políticas de revitalización de los centros históricos con el área portuaria ganaran visibilidad al percibir esta área como un potencial de desarrollo social y, sobre todo, turístico. El objetivo de esta investigación es comprender la constitución de la arena política diseñada para la construcción y operación de la Terminal Marítima de Pasajeros del Puerto de Natal. Las técnicas de investigación utilizadas en esta investigación son la aplicación de la teoría de Offe (1981) con respecto a la concepción de una arena política, así como el análisis del discurso propuesto por Pêcheux (1997), tomando el lugar de los sujetos entrevistados en la trama de sus discursos, contextos e ideologías. En la misma medida, se buscó la teoría de Bourdieu (1989, 2004, 2007, 2011, 2019) para comprender el *habitus* y campo de los agentes sociales involucrados en el proceso de construcción de la arena política del TMP. Además, también el *issue-attention cycle* de Downs (1972) para comprender el proceso de implementación y ejecución de la política pública de inserción de TMP en el Puerto de Natal y la teoría de Lindón sobre la violencia especializada (2008, 2008a), con el objetivo de comprender el proceso de depreciación del barrio de Ribeira en relación con el TMP. Con esto, concluimos que es necesario trascender la comprensión del turismo por parte del poder público, y enfrentarlo como un fenómeno complejo y dinámico que abraza a varios agentes en el proceso de planificación y ejecución. También observamos que los agentes que están involucrados en las arenas que vinieron del TMP son aleatorios en el campo, con pocas conexiones, pero con ideologías aproximadas. Asimismo, como impacto del proceso de desvalorización del barrio de Ribeira, se constató que el TMP se encuentra aislado en el contexto del barrio y la mayoría de los atractivos del circuito histórico se encuentran en pésimas condiciones de limpieza, mantenimiento y acceso y no cuentan con equipos de seguridad.

Palabras clave: Turismo. Arena política. Políticas públicas. Terminal Marítima de Pasajeros. Ribeira.

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1: Quantidade de artigos encontrados nos bancos de dados de artigos científicos da pesquisa.	34
Quadro 2: Portifólio Bibliográfico (PB).....	35
Quadro 3: Representação do universo de pesquisa.	39
Quadro 4: Atas dos Conselhos e Comitês da CODERN de 2010 a 2020.	42
Quadro 5: Ações de natureza pública de revitalização urbana na Ribeira.	67
Quadro 6: Ideologias dos agentes sociais da arena política do TMP.	84
Quadro 7: Entraves da operacionalidade turística do TMP transpassadas pelo issue-attention cycle.....	116
 Tabela 1: Quantidade de casos de CVLI na Ribeira em específico de 2011 a 2018.	135

LISTA DE CARTOGRAMAS

Cartograma 1: Zona especial de preservação histórica da Ribeira.....	37
Cartograma 2: Localização do TMP.	39
Cartograma 3: Porto de Natal em relação a costa potiguar.	100

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Resumo do processo para seleção do PB da metodologia ProKnow-C.....	32
Figura 2: Etapas da análise de discurso.....	47
Figura 3: Fases do issue-attention cycle.....	50
Figura 4: Primeira arena política.	72
Figura 5: Segunda arena política.	76
Figura 6: Arena política do TMP do Porto de Natal.	81
Figura 7: Segundo pavimento do TMP.	82
Figura 8: Área externa do TMP frente ao largo da Rua Chile.....	101
Figura 9: Saguão de recepção do TMP.....	102
Figura 10: Área externa do TMP frente ao cais do Porto de Natal.	102
Figura 11: Terceiro pavimento (mirador) do TMP.....	102
Figura 12: Issue-attention cycle.....	104
Figura 13: Praça Augusto Severo.	139
Figura 14: Antiga Escola Doméstica de Natal.	140
Figura 15: Antigo Grupo Escolar Augusto Severo.....	141
Figura 16: Ocupação Emmanuel Bezerra.....	142
Figura 17: Teatro Alberto Maranhão.	142
Figura 18: Museu de Cultura Popular Djalma Maranhão.	143
Figura 19: Antigo Grande Hotel.....	144
Figura 20: Sede do IPHAN RN.....	144
Figura 21: Rua Dr. Barata.	145
Figura 22: Obelisco da Rua Tavares de Lira.....	145
Figura 23: Rua Chile.	146
Figura 24: Antigo Palácio do Governo.	147
Figura 25: Espaço Cultural Casa da Ribeira.	147
Figura 26: Prédio da Receita Federal	148
Figura 27: Casarão abandonado.	148
Figura 28: Beco entre a Rua Chile e Rua Frei Miguelino.	149
Figura 29: Travessa Argentina, Ribeira.....	149

LISTA DE SIGLAS

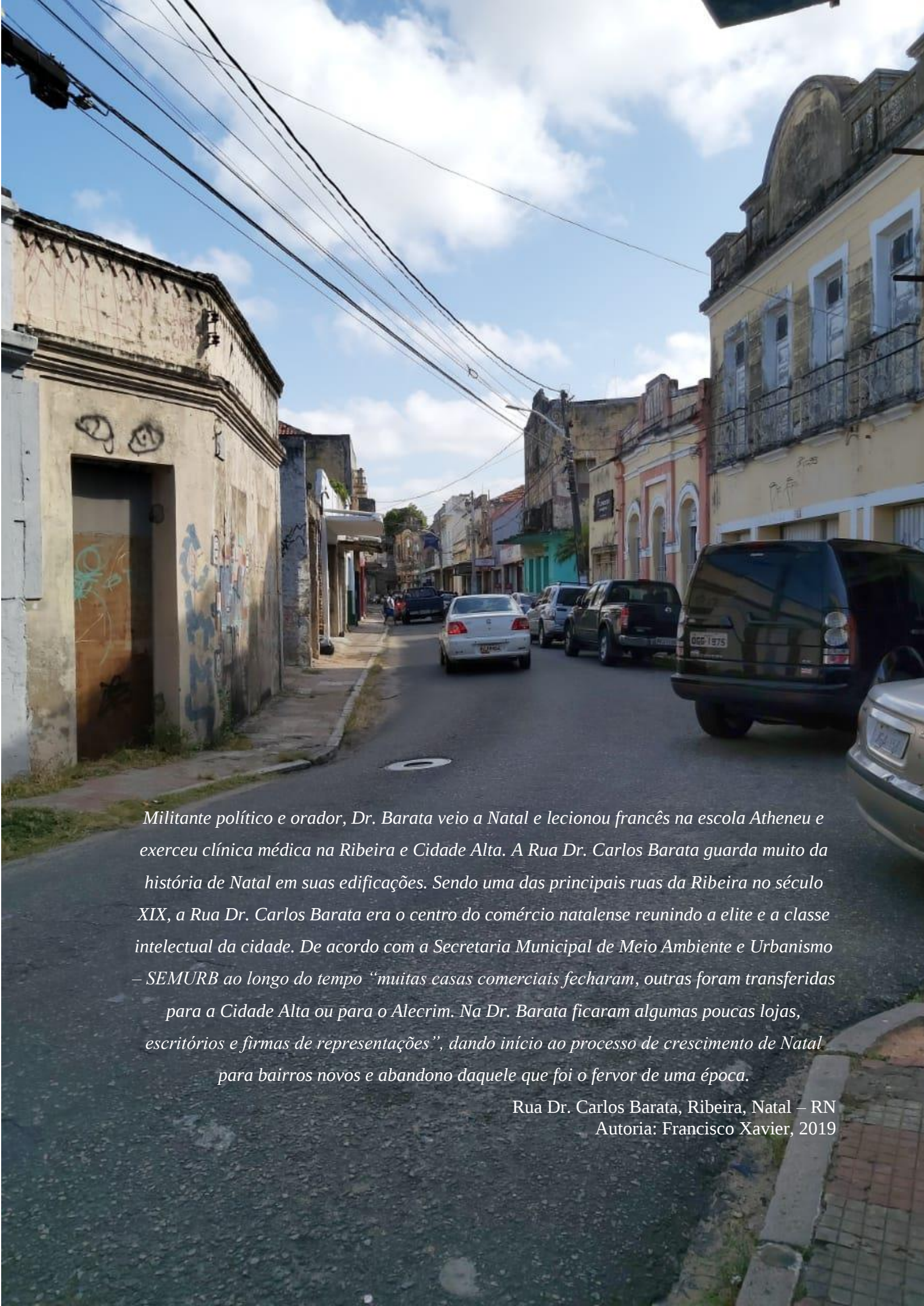
ABIH RN	Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Rio Grande do Norte
ABRASEL RN	Associação Brasileira de Bares e Restaurantes do Rio Grande do Norte
AISP	Área Integrada de Segurança Pública
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAIXA	Caixa Econômica Federal
CAP	Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Natal
CLIA Brasil	Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos
CODERN	Companhia de Docas do Rio Grande do Norte
CONSAD	Conselho de Administração do Porto de Natal
CVLI	Crimes Violentos Letais Intencionais
CVP	Crimes Violentos Contra o Patrimônio
DIREXE	Diretoria Executiva do Porto de Natal
DTC	Diretoria Técnica-Comercial do Porto de Natal
EDTAM	Escola de Dança do Teatro Alberto Maranhão
e-SIC	Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão
FECOMÉRCIO RN	Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do RN
FUNCARTE	Fundação Capitania das Artes
IBAMA	Instituto de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFRN	Instituto Federal do Rio Grande do Norte
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional
ISPS-code	International Ship and Port Facility Security Code
ITEP	Instituto Técnico-científico de Perícia
MCidades	Ministério das Cidades
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
MLB	Movimento de Luta nos Bairros, Vilas e Favelas do RN
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
MTUR	Ministério do Turismo
OBVIO	Observatório de Violência do Rio Grande do Norte
OMI	Organização Marítima Internacional

PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PB	Portifólio Bibliográfico
PE	Pernambuco
PNDU	Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano
ProKnow-C	Knowledge Development Process-Constructivist
RN	Rio Grande do Norte
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMURB	Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo
SENAI SC	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de Santa Catarina
SENASP	Secretaria Nacional de Segurança Pública
SEP	Secretaria Especial de Portos
SESED	Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do RN
STTU	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana
TAM	Teatro Alberto Maranhão
TMP	Terminal Marítimo de Passageiros
UFRN	Universidade Federal do Rio Grande do Norte
ZEPH	Zona Espacial de Preservação Histórica

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	19
1.1 Etapas do percurso metodológico geral da pesquisa.....	30
Etapa 1: Levantamento bibliográfico	30
Etapa 2: Lócus e universo da pesquisa	36
Etapa 3: Levantamento de dados secundários	41
Etapa 4: Instrumento de coleta de dados	43
Etapa 5: Técnica de análise de dados	45
1.2 Nota a(o) leitor(a)	51
1.3 Referências.....	52
2 POLÍTICA PÚBLICA EM TURISMO E REVITALIZAÇÃO URBANA: A CONSTRUÇÃO DA ARENA POLÍTICA DO TMP	57
2.1 Introdução	57
2.2 Arenas políticas e políticas públicas para áreas urbanas: revitalização no contexto do turismo	59
2.3 Políticas públicas de revitalização no bairro da Ribeira	66
2.4 Constituição da arena política: o caso do Terminal de Passageiros do Porto de Natal – RN	70
2.5 Ponderações para o próximo capítulo	87
2.6 Referências.....	88
3 ÓBICES DA OPERACIONALIDADE TURÍSTICA DO TMP: REFLEXÕES TRANSPASSADAS PELO <i>ISSUE-ATTENTION CYCLE</i> DE DOWNS.....	94
3.1 Introdução	94
3.2 As relações porto – centro histórico: A Ribeira, o Porto de Natal e o Terminal Marítimo de Passageiros	96
3.3 Narrativas e entraves da operacionalidade do TMP: cinco fases do <i>issue-attention cycle</i> de Downs (1972).....	103
3.4 Apontamentos para além dos óbices: o que pensar?.....	117

3.5 Referências.....	119
4 O TMP NO ENREDO DO BAIRRO HISTÓRICO: ABANDONO E VIOLÊNCIA	124
4.1 Introdução	124
4.2 Considerações teóricas sobre a violência, medo e o turismo em centro histórico	125
4.3 Sobre a violência na AISP 2 de Natal: retrato do cenário na última década	132
4.4 A espacialização da violência e do medo na Ribeira	138
4.5 Algumas considerações da desvalia.....	152
4.6 Referências.....	153
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS DA PESQUISA	157
APÊNDICES	162
ANEXOS.....	175



Militante político e orador, Dr. Barata veio a Natal e lecionou francês na escola Atheneu e exerceu clínica médica na Ribeira e Cidade Alta. A Rua Dr. Carlos Barata guarda muito da história de Natal em suas edificações. Sendo uma das principais ruas da Ribeira no século XIX, a Rua Dr. Carlos Barata era o centro do comércio natalense reunindo a elite e a classe intelectual da cidade. De acordo com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo – SEMURB ao longo do tempo “muitas casas comerciais fecharam, outras foram transferidas para a Cidade Alta ou para o Alecrim. Na Dr. Barata ficaram algumas poucas lojas, escritórios e firmas de representações”, dando início ao processo de crescimento de Natal para bairros novos e abandono daquele que foi o fervor de uma época.

Rua Dr. Carlos Barata, Ribeira, Natal – RN
Autoria: Francisco Xavier, 2019

1 INTRODUÇÃO

Padilla (1997), já discutia turismo como um fenômeno social por ter em seu cerne o deslocamento de indivíduos entre territórios. Esse deslocamento, portanto, em massa ou em pequena escala é gerador de diferenças socioculturais. Assim como Jafari (2005) que aponta em seu texto os benefícios, malefícios, soluções e o interesse público advindas do turismo, Padilla (1997) no âmbito sociocultural, disserta que o encontro entre culturas diferentes pode gerar uma terceira cultura que não nega as particularidades das demais, mas que se configura em virtude da mescla de diferentes comportamentos concebendo novos padrões sociais na localidade.

Ainda de acordo com o autor, algumas comunidades receptoras sustentam-se pelo intenso fluxo turístico em sua área, pois “sobrevivem prioritariamente graças a este fenômeno, chegando a perder sua própria identidade, para converter-se em uma mistura uniforme de modas e costumes importadas de ‘nenhum país’” (Padilla, 1997, p. 93). Essa dependência do turismo como fator primordial de desenvolvimento socioeconômico, oportuniza mudanças nos diversos campos da sociedade, podendo agravar outros fenômenos como a exclusão social, a violência e transformações nas zonas urbanas para atender um público volátil e em trânsito.

Diversos estudos apontam para a fragilidade que a comunidade tem em participar dos movimentos públicos de inserção do turismo, bem como de ser qualificada para angariar os postos da linha de frente empreendedora e os empregos gerados por esse fenômeno. Em algumas regiões, a população distancia-se da zona turística tornando-se periférica e acometendo a ela problemas socioambientais, econômicos e políticos causados em virtude do intenso fluxo de indivíduos gerado no meio social e dentro desse contexto social complexo de exclusão e favorecimento de uma camada social sobre a outra, o turismo pode ser um fator que frisa ou que põe em esquecimento outros fenômenos sociais.

Isso apresenta-se, pois, alguns indivíduos parecem ter mais influência no processo de elaboração de desenvolvimento de políticas públicas nas cidades do que outros. Na realidade, o que esses indivíduos possuem é mais poder e tendo a cidade como produto da sociedade, os grupos mais influentes (economicamente e politicamente), na configuração do espaço urbano e em decorrência da dinâmica capitalista, ocupam mais espaços e transformam outros, definindo o espaço urbano um ambiente sempre conflituoso e dinâmico (Castrogiovanni, 2000).

Adorno (2002, pp. 3-4), descreve que na sociedade brasileira,

Nas duas últimas décadas, novas tendências de crescimento econômico e desenvolvimento social mudaram profundamente o perfil e a dinâmica desta

sociedade. Foram modernizados importantes segmentos do mercado; ampliou-se o parque industrial e tecnológico; verificaram-se avanços na direção de serviços altamente informatizados; a despeito das enormes carências sociais e da dívida social acumulada, houve progressos nos domínios da escolarização fundamental e mesmo da saúde pública.

As novas tendências evidenciadas pelo autor, oportunizadas pelo avanço da democratização e tecnologia em todos os campos sociais, revela também novos comportamentos, como por exemplo, os conflitos sociais que metamorfosearam seus contextos para uma sociedade de rápido acesso à informação, tornando-os mais proeminentes na exigência dos direitos básicos como acesso à educação, segurança, saúde, lazer e moradia.

Nesse ciclo de uma nova configuração social pós-moderna que tem por significado a decadência das metanarrativas da modernidade que tudo explicam e são universais, assiste-se surgir o fim do conceito de sentimento oceânico elucidado pelo filósofo Rolland e publicado por Freud no século passado, ou seja, o *eu* diluído no todo. Agora o indivíduo social não se vê mais diluído no todo, mas começa a introjetar para si o isolamento de si em relação ao outro, pois a angústia atual não está mais relacionada a frustrações da sexualidade como defendia Freud, mas sim embasada em uma característica da nossa sociedade chamada consumo (Barros, 2018).

O indivíduo *eu* só se reconhecerá como tal se consumir. E é consumindo para sanar suas apreensões e angústias que o indivíduo toma a sua opinião como formadora de sentido. No percorrer do século XX tem-se uma sociedade embasada na eugenia que refletiu em guerras, segregação, totalitarismo e morte, e, agora temos uma sociedade capilarizada e tribalizada em percepções individuais de si.

Na visão de Bauman (1998), a sociedade pós-moderna é polarizada no consumo, dividindo-a em quem pode comprar e quem não pode comprar. Quem pode comprar é feliz, quem não pode é infeliz. A salvação é dada pela aquisição de bens materiais e simbólicos. Passamos mais tempo ajustando os efeitos e focos para foto do que aproveitando o júbilo da viagem. Nesse comportamento, Santos (2004, p. 12) se une as reflexões de Bauman e ilustra bem a pós-modernidade ao dissertar que:

“Que criança linda” — disse a amiga à mãe da garota. — “Isto é porque você não viu a fotografia dela a cores” — respondeu a mãe! Cínica, a piada contém a essência da pós-modernidade: preferimos a imagem ao objeto, a cópia ao original, o simulacro (a reprodução técnica) ao real.

O reflexo do cenário em que a sociedade se encontra é retratado com clareza por Santos (2004). É preferível a imagem, pois o real não é satisfatório. O consumo de bens e serviços que

agreguem e diferenciem o indivíduo dos demais é fundamental para reforçar a posição acima daqueles que não podem consumir o que o *eu* consome, dando assim, ênfase na discrepância social que vivemos.

Dentro da gama de possibilidades de consumo encontradas na conjuntura pós-moderna pela cultura do simulacro, o turismo, enquadrado aqui como fenômeno desse cenário social, em virtude do seu ordenamento complexo, desuniforme e dinâmico encontra na ciência política, em mais profundidade, na política pública um espaço fértil para seu desenvolvimento, pois os cenários de redemocratização na América Latina com políticas neoliberais mais assertivas, sugeriram uma formulação desequilibrada de política em turismo entre os setores público, privado e terceiro setor (Fayos-Solà, 1996). Nesse contexto de um mundo mais complexo, a passagem do Estado de bem-estar social para o neoliberal (Offe, 1984a). gerou novas relações entre público-privado que mudaram radicalmente a gestão do turismo (Hall, 2010).

Com essa lógica, podemos considerar nessa seara social do turismo quatro fontes de turistificação do espaço (Knafou, 2001), sendo eles: os turistas, os agentes de mercado, o Estado e a população local. Tendo cada fonte sua parcela de responsabilidade com o turismo, sem a possibilidade de hierarquização desses, podemos considerar os turistas os indivíduos em deslocamento e permanência temporal entre territórios que consomem o espaço destinado a um fim de uso turístico ou não; os agentes de mercado organizados e concebidos em sua lógica de obtenção de lucro por meio da comercialização e venda dos serviços turísticos; o Estado como planejador e promotor do turismo no local; e, a comunidade local como agente de desenvolvimento e também como “favorecida” das benesses que o turismo provém (Knafou, 2001; Sansolo, 2003).

Assim, o turismo como fenômeno é abordado como reflexão por diversas ciências a fim de elucidar com mais precisão tudo que está envolto nesse campo, como questões sociais abarcadas pelas políticas públicas. Para além dessa perspectiva, o turismo pode abarcar outros campos do saber, mas que não atenderão a proposta desta pesquisa. Refletir o turismo no prisma da fenomenologia ou pelo viés econômico como indústria ou atividade o reduzem a um conceito simplista limitando o campo de visão sobre os estudos em turismo.

Dentre diversos elementos que giram em torno do turismo (ambiental, político, social, econômico), o cultural entra no bojo desta discussão pois é nele que o fenômeno turístico se interliga para ofertar produtos de cunho histórico e patrimonial aos indivíduos motivados a deslocar-se para outros destinos a fim de viver essa experiência. Para Costa (2015),

Turismo, sem fomentar qualquer paradoxo, também vai ao encontro do desejo de diferenciação que as sociedades pós-modernas impuseram como resposta a um

mundo fordista e industrial, em que o turismo era massivo. Assim, as novas tendências do turismo vão ao encontro desta necessidade de procurar a especificidade, tanto do lado da oferta, como da procura, em que se tem tornado mais importante a customização do produto oferecido.

Destaca-se que a discussão sobre cultura – conceito e aplicações vão além das manifestações artísticas, costumes e representações patrimoniais. A cultura está envolta no comportamento do ser, suas transformações individuais e coletivas, e reflexões na sociedade.

O crescimento vertiginoso do turismo tem despertado o interesse público que acaba por enviesar o turismo como uma oportunidade de desenvolvimento econômico. Nessa perspectiva, as políticas públicas em turismo encontram-se subordinadas a uma proposição de política mais ampla de desenvolvimento (Gonzáles & Ruiz, 2007), onde capilariza-se em, por exemplo, na política de revitalização urbana que traceja objetivos diversos tentando juntamente com os agentes de turistificação do espaço, por vezes, dinamizar áreas que estão obsoletas para convertê-las ao uso turístico.

Exemplo dessa movimentação é a cidade de Málaga na Espanha. Berrera-Fernandéz, Bujalance & Scalici (2019), identificaram que críticas voltadas para o turismo urbano se destacam ao fato de o uso turístico passar-se em uma zona muito limitada, com uso intensivo da cidade que podem causar alguns problemas entre turistas e moradores. A refuncionalização da zona portuária de Málaga é fruto desse processo de turistificação do espaço, onde segundo os autores aludidos acima, a zona passou por todo um processo de novas funcionalidades de interesse turístico, assim como elucidam Levy (2014), Giacomet (2008) e Vieira (2011) casos similares de importação de modelo no *Puerto Madero* em Buenos Aires, Argentina.

As discussões acerca de políticas públicas e turismo são primordiais para entender o processo de planejamento e desenvolvimento do mesmo, pois são essas políticas que induzem, muitas vezes, os caminhos percorridos para o aprimoramento do turismo em uma região. Pode-se afirmar, nessa perspectiva, o turismo como sendo um dos setores econômicos de maior envergadura do mundo que tem obtido reflexões sobre seu modo de atuação na gestão pública como um todo (Hall, 2010; González, 2011) e, em específico, nas zonas urbanas.

A Revolução Industrial foi o marco histórico de uma grande mudança na sociedade (comportamental e cognitivo), pois representa para o urbanismo uma série de transformações socioeconômicas que colaboraram incisivamente para o crescimento das cidades. Outro ponto foi o desenvolvimento e aprimoramento dos meios de transporte para que a industrialização se desenvolvesse com mais rapidez e atrelado a esse cenário, tempos depois, a divisão do trabalho com garantias de férias remuneradas e tempo de descanso, contribuíram para o avanço das

cidades na sociedade ocidental (Araújo, 2009). Assim, a atual sociedade pós-moderna caracterizada pelas rápidas e fluidas conexões consumistas (Bauman, 1998), reflete uma nova organização e gestão das cidades e dos espaços públicos urbanos.

O processo de urbanização está cada vez mais globalizado (Richardson & Bae, 2005) tornando as cidades mais competitivas e aumentando o protagonismo para o crescimento populacional nas zonas urbanas como um todo (Casellas, 2016). O inchaço das cidades em termos de população causa problemas como moradia irregular, falta de saneamento básico, limpeza urbana e violência. Esses fatores sociais têm contribuído para dar novas dinâmicas ao tecido urbano como isolamento dos bairros mais antigos em detrimento dos novos e modernos, tornando, por vezes, os bairros mais antigos marginalizados no contexto social.

Na busca para reverter esse quadro, intervenções são realizadas nos centros históricos a fim de dinamizar esses bairros para que se tornem atrativos ao desenvolvimento urbano da cidade, tendo em vista que a globalização das políticas de desenvolvimento urbano aponta para uma preocupação da perda do controle local sobre o desenho urbano dando margem contínua a privatização de espaços públicos e tornando o papel do poder público mais enfraquecido (Herzog, 2006). Projetos de reabilitação, revitalização e requalificação urbana são algumas das medidas tomadas para reviver os centros históricos. Ziakas e Costa (2011) abordam a importância da comunidade hospedeira em utilizar seus recursos para criar um mecanismo de desenvolvimento bem-sucedido, reunindo atores governamentais e privados para traçar objetivos e tomar decisões mais eficazes (Mossberger & Stoker, 2001).

Após o processo de redemocratização brasileiro que ganha mais notoriedade a partir de 1995 no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002), observa-se um cenário amplo para abertura do setor privado nacional e internacional que colaboraram e deram ênfase ao ponto de intersecção existente na relação público/privado no país. A tomar como exemplo, desde da criação do Ministério do Turismo – MTur em 2003, a política pública em turismo no contexto brasileiro tem passado por diversas modelagens, desde do programa de municipalização do turismo ao programa de regionalização do turismo, além da Lei Geral do Turismo nº 11.771 de 2008, já no governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003 – 2010).

No Brasil, apesar do número incipiente de turistas internacionais em comparação com destinos já “consolidados”, ou seja, entende-se esse tipo de destino como aquele que assegura o uso turístico nos meios ambiental, cultural e social de forma mais equilibrada possível para não ocorrer danos em qualquer uma dessas esferas (Marchante, 2011), no contexto mundial, já é possível sentir reflexos negativos do modelo de desenvolvimento pensando com base no turismo para as comunidades receptoras e, com isso, gerando consequências desafiadoras.

Esse movimento tem ocorrido periodicamente em centros históricos do Brasil. Programas e projetos de teor público que foram lançados desde a década de 1970, como o Cidades Históricas (1970-80), Monumenta (1999-2006) e o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC Cidades Históricas (2008-2017), tem impulsionado uma nova harmonização no tecido urbano com o intuito de proporcionar maiores comodidades tanto a comunidade que ali reside e resiste, como ao incremento do turismo como uma nova oportunidade de avanço econômico (Morais, 2016).

No âmbito local, em 2009 foi anunciado um investimento de mais de R\$ 85 milhões no bairro da Ribeira em Natal – RN, por parte do setor imobiliário¹ com incentivo à habitação. De acordo com um estudo desenvolvido pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE (2014) com o objetivo de traçar oportunidades empreendedoras, o bairro continha 2.231 habitantes residentes para uma área de 94,39ha, sendo destes 55,2% do gênero feminino e 44,8% do gênero masculino. Ademais, a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Rio Grande do Norte – Fecomércio RN (2018)² investigou que 52% das pessoas que frequentam a região é por trabalho ou negócio, 51,9% por buscar serviços já que no bairro concentram-se órgãos públicos, 16% pela cultura local, 12% residência e outros 8,2%.

A Fecomércio RN (2018) também identificou que para os empresários locais terem fechado seus comércios estão relacionados a 62,1% falta de investimentos na área, 41,7% a falta de infraestrutura, 39,8% pela falta de segurança e 39,8% pela degradação do patrimônio histórico. Perante esse contexto sociopolítico e frente ao crescimento vertiginoso do turismo como atividade econômica potencial para o desenvolvimento, obtém-se uma variedade de abordagens e conceituações que objetivam proporcionar clareza às mais variadas formas de gestão das políticas públicas formuladas em um mundo globalizado, desarmônico socialmente, complexo e fluido (Faria, 2003; Bauman, 1998; Harvey, 1992).

O cenário de intrínseca relação do turismo com os processos de acumulação e produção do capitalismo, leva-o a compreendê-lo como uma importante ferramenta para entender os processos de dinamicidade produzidos nas cidades pelo poder público, em especial nas capitais nordestinas brasileiras, a fim de diversificar a oferta turística ali encontrada, como pode ser visto nas produções científicas de Muniz (2012), Cunha (2014), Medeiros (2014), Ataíde, Martino, Scheer & Souza (2019) e tantos outros estudiosos da área. Em paralelo com as

¹ De acordo com a Tribuna do Norte: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/investimentos-na-ribeira-somam-mais-de-r-85-mi/130867>.

² De acordo com o portal: <http://fecomerciorn.com.br/noticias/pesquisa-aponta-desafios-e-oportunidades-para-o-bairro-da-ribeira/>.

políticas públicas em turismo que se pretende analisar aplicadas a cidade do Natal, em mais especificamente, no bairro da Ribeira, esta pesquisa tratará de perspectivas de diversificação do produto turístico da cidade no que tange a abertura de possibilidades para além do sol e praia, fortemente promovido em feiras para operadoras, agentes e de promoção turística.

A Ribeira é um bairro localizado na zona administrativa leste, no centro da cidade e por sua formação histórica concentra parte do acervo histórico do Natal. Todavia, toda essa região passou por um processo de isolamento, deixando de ser uma centralidade de comércio e moradia para boa parte da população natalense, para tornar-se zona de comércio popular, serviços públicos e boemia, inclusive para o turismo com propostas e ações de roteiros culturais. Em virtude dessa complexidade, constituem-se nesse bairro uma série de conflitos e mudanças no território no decorrer da história que são importantes de serem analisados para entendermos o quanto pode ser divergente o turismo em sua amplitude.

Fundada em 1599 como resultado da ação colonizadora da coroa portuguesa, a cidade do Natal surge com a criação do Bairro da Ribeira e Cidade Alta às margens do Rio Potengi. A urbanização mais intensa da cidade teve início do século XX que não comportando o movimento migratório de estrangeiros e potiguares vindos do interior do estado, a cidade foi espraiando-se para os bairros do Tirol e Petrópolis. Para Cascudo (2011), a Ribeira nos anos 1920, foco desse estudo, “permaneceu sempre um mixto de commercio e de casas raras que as grandes cercas distanciavam [sic passim]”. Embalados pelo movimento modernista que emergiu no Brasil na primeira metade do século XX, os intelectuais natalenses impulsionavam a cidade ao discurso de progresso por meio de modernização (Furtado, 1980).

Até a década de 1940 a dinâmica urbana girava em torno desses bairros e tendo uma nova perspectiva no período da Segunda Guerra Mundial que culminou em crescimento sociodemográfico vertiginoso alterado a configuração urbana de Natal (Vianna, 2013). Até o final da década de 1940, Natal tinha uma população estimada em 35.242 habitantes, saltando em 1960 para um pouco mais de 200.000 habitantes (Melo & Silva Filho, 2007). Em 2019, a cidade contou com uma população estimada em 884.122 habitantes de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2019).

Por sua localização geográfica na América do Sul, bem como por uma questão geopolítica do Brasil com os Estados Unidos, Natal passa se tornar uma base militar para os norte-americanos no período da Segunda Guerra Mundial. A chegada dos estrangeiros na cidade é dotada de uma nova dinâmica social imposta pelo *American way of life*³, promovendo

³ O *American way of life* é representado no filme *For All* – o trampolim da vitória de 1998 com direção de Luiz Carlos Lacerda e Buza Ferraz.

a expansão da cidade, bem como da cidade de Parnamirim, além de dotar ambas as cidades de um novo modelo de crescimento urbano com ruas mais largas e quarteirões bem definidos (Costa, 2015).

Mas a Ribeira, em específico, passou a ter mais notoriedade anos antes com a construção do Porto de Natal em 1932, que dotou o bairro com o elemento comercial que era tido como residencial à época. Com a expansão dos serviços comerciais, o bairro então passou a se tornar um centro de concentração de serviços por meio de implementação de políticas públicas de caráter urbano que deslocou, no contexto da modernização, parte da população para bairros novos (Silva, Morais & Nóbrega, 2015).

Os portos da região Nordeste possuem ligações históricas com as capitais de cada estado. Devido a uma herança da colonização portuguesa, as cidades – em virtude do comércio exercido entre colônia e colonizador, passaram a crescer em torno do litoral ou dos rios que desaguam no mar. Com o passar dos anos, essas zonas tidas pelos negócios, ganham notoriedade pela expansão da atividade comercial por via marítima nas capitais nordestinas. Exemplo desse modelo de expansão portuguesa no território brasileiro são as cidades de Salvador e Natal, com suas perspectivas urbanas de, por exemplo, Cidade Alta e Cidade Baixa (Holanda 2015).

Refletir o movimento econômico, social, político e cultural entre portos e cidades é pensar como as cidades desenvolveram-se sob o entorno dos terminais marítimos. Em um dado momento, a zona portuária tinha uma densa relação com a cidade, pois estas percebiam o porto como uma parte da vida cotidiana (Rocha Neto & Furtado, 2018). Com o advento da industrialização, o porto e a relação cidade-porto ganham mais força, tornado o porto um espaço necessário para a dinâmica social e sinônimo de modernidade em virtude do escoamento de mercadorias entre povos (Rodrigues, 2007).

Já na globalização e a expansão do comércio de serviços, além da rápida e energética expansão das grandes cidades, os portos expandem sua gama de serviços necessitando de mais espaços para alocação das novas necessidades sociais (Del Rio, 2001). Os portos, possuindo essa ligação com o surgimento e desenvolvimento das cidades, encontram-se situados em sítios históricos urbanos e nesse sentido, entende-se por porto organizado, de acordo com a Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013, como um bem público formatado para atender as utilidades de navegação, movimentação de passageiros e movimentação de cargas e mercadorias no qual o complexo portuário está respaldado por sua jurisdição de autoridade própria.

Os terminais marítimos são compreendidos, então, como um importante mecanismo estratégico de desenvolvimento econômico que “cumprem uma função de interface comercial

mundial, atraindo para sua região e territórios internos, empregos e mais-valia, mesmo que isso não beneficie direta e exclusivamente a cidade e a região” (Collin, 1999). As atividades portuárias expandem-se de tal maneira que não atendem apenas aos negócios de mercadorias entre nações, mas também passageiros que sempre estiveram a bordo das grandes embarcações marítimas, porém algumas praças portuárias como apresenta Collin podem ter relações de vulnerabilidade com o seu entorno, não apresentando perspectivas de conexões intersociais.

Com o percurso da história, no cenário pós-redemocratização brasileiro, no ano de 1994 inicia-se no Brasil um contexto representativo da política neoliberal liderado com mais ênfase pelo presidente eleito Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002), e pela sua equipe econômica. Nesse contexto, as políticas de revitalização urbana passam por uma série de modificações que reverberam nas localidades, em específico nas zonas de interesse patrimonial e portuárias, que contemplam em seu tecido urbano um acervo de patrimônio histórico material representativo, como é o caso de Natal e em especial do bairro da Ribeira.

Alinhado as políticas brasileiras supracitadas e com o advento da Copa do Mundo FIFA 2014, teve-se nas cidades de Natal, Salvador, Fortaleza e Recife a implantação dos Terminais Marítimos de Passageiros – TMPs, nos portos. Essa política é uma iniciativa do PAC Copa 2014 e foi realizado pelo atual Ministério da Infraestrutura em parceria com o Ministério do Turismo, que teve por objetivo garantir leitos em navios para Copa do Mundo de 2014 e como legado, atender a uma demanda turística que chega as cidades por via marítima (CODERN, 2011).

Os TMPs surgem na tentativa de proporcionar uma nova dinâmica para o turismo e entorno, abrangendo-o para além do embarque e desembarque de passageiros por via marítima. No cenário global, o Porto de Miami concentra 9 terminais sendo alguns deles exclusivos de companhias cruzeiristas. Já o Terminal Marítimo de Barcelona possui 7 TMPs e Abu Dhabi tem capacidade para receber 3 cruzeiros no mesmo dia. Os TMPs do Nordeste brasileiro, resultado da política citada anteriormente, foram idealizados na busca de proporcionar as zonas portuárias uma revitalização do entorno, tendo em vista que os portos estão localizados nos ou próximos aos centros históricos dos municípios.

No que se refere a movimentação de passageiros nos TMPs nordestinos, o TMP do Recife movimentou na última temporada (2019-2020) um total de 6.311 embarques, 6.021 desembarques e 14.616 passageiros em trânsito. Desde 2014, o TMP de Fortaleza recebeu 42 embarcações náuticas e uma média de 63,5 mil turistas. Já em Natal, o número é desafiador, em 2016 o TMP natalense havia recebido oito cruzeiros com uma média de 400 a 800 passageiros por embarcação, superando o ano de 2015 e de 2017 que recebeu apenas três. Em

Salvador, o TMP na última temporada (2019-2020), recebeu 135.775 passageiros em trânsito, 10.186 embarques e 10.371 desembarques, sendo o maior destaque da região nordestina.

A relação porto-cidade e de modo mais específico, as atividades desenvolvidas no porto e o entorno onde o porto está localizado ocorrem pela estruturação social, política, econômica e cultural que são concretizadas em um espaço (Rios & Silva, 2011) e proporcionam diferentes modalidades da vida social no decorrer dos anos. A depender das práticas comerciais portuárias, as zonas próximas ao terminal podem sofrer alterações para atender demandas específicas da gestão pública e/ou mercado dando novas ênfases aos centros históricos.

Para análise pretendida toma-se o bairro da Ribeira e em específico o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal, para retratar um início de relações mais intrínsecas entre os indivíduos que somam-se na arena política, visto que as políticas de revitalização de centros históricos com zona portuária ganham visibilidade ao notar-se essa zona como um potencial para o desenvolvimento social por meio da criação de postos de trabalho e melhor qualidade de vida, e crescimento econômico no turismo, como citado anteriormente os casos de *Puerto Madero* na Argentina e Málaga na Espanha.

As arenas políticas que, geralmente, estão meadas em velhas soluções para novos problemas, acabam por gerar uma crise na delimitação de políticas públicas e consequentemente no envolvimento desequilibrado dos indivíduos que compõem a arena, dificultando a concepção de um consenso aos interesses individuais (Pimentel, 2014). A considerar pelo prisma de análise, pode-se tomar arena política por meio do sistema partidário, por influenciadores ou por arenas decisórias, por exemplo. Offe (1981) define três arenas políticas que podem ser abordadas, a primeira arena é a dos processos políticos; a segunda arena é a que produz, distribui e institui o poder político na sociedade; e, a terceira arena é aquela que busca mudar a realidade sociopolítica, ou seja, aquela onde se reverbera em políticas públicas que objetivam a solução de uma demanda do contexto social.

O debate de políticas públicas em consonância com o turismo trata dos meados do século XX como um tema de relevância para a agenda política governamental das nações. Nesse sentido, cabe elucidar **qual o lugar do turismo na(s) arena(s) política(s) desenhada(s) para planejamento, execução e operacionalização do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal – RN, Brasil?**

Na trama do século XX também são observadas mudanças nas funções dos portos. Com o avanço da industrialização e crescimento das exportações, o papel do porto passa de um centro isolado de comércio para cadeias logísticas mais globalizadas, incluindo também os deslocamentos com o objetivo turístico através dos cruzeiros. Logo após ao avanço e

aprimoramento dos portos, nota-se o surgimento e aprimoramento dos aeroportos na maioria das capitais dos países (Rojas, 2014).

Em Natal, o debate acerca da construção do porto data de 1922 no decreto de nº 15.277. Todavia, o funcionamento das atividades operacionais data de dez anos depois conforme o decreto de nº 21.995 que trata da administração e exploração comercial (Gomes, Sobrinha & Silva, 2018). A expansão do porto, atualmente, trata-se de uma temática que vinha sendo discutida há 30 anos como a expansão da área de armazenagem que acarretou o reassentamento da comunidade Maruim, construção do Berço 04 e do Terminal Marítimo de Passageiros, esta última sendo obra consequente do PAC Copa em 2014. Frente a essa reflexão surgem perguntas secundárias para proporcionar subsídios que respondam a pergunta central, bem como para maximizar os resultados a serem encontrados na realidade e racionalidade social, são elas:

- Como se deu a constituição da(s) arena(s) política(s) do TMP?
- Quais são os entraves da operacionalidade do TMP para fins turísticos?
- Quais os reflexos socioeconômicos do TMP no entorno do bairro da Ribeira?

A pesquisa é justificável no âmbito social pois colabora com a reflexão de que é possível realizar o turismo no centro histórico da cidade do Natal com segurança, com base nas motivações de conhecer e valorizar a história afora das praias e eventos de diversas segmentações, como acontece hoje, por exemplo, a intensa visitação no centro histórico no cenário das capitais de Salvador e Recife.

Para dar prosseguimento, faz-se necessário fazer um resgate do cenário objetivando compreender como chegou-se até a construção do TMP. Nesse sentido, fez-se um levantamento dessas políticas públicas de revitalização com conexões com o turismo descrevendo-as para entender as dificuldades dessas políticas em proporcionar dinamicidade ao bairro da Ribeira, pois o TMP é tomado por alguns especialistas em zonas portuárias como um catalizador do processo de revitalização da Ribeira por sua operacionalização de passageiros/turistas.

As propostas de políticas públicas de revitalização urbana com conexões com o turismo serão expostas no capítulo a seguir. Portanto, nele encontram-se as informações do órgão promotor, o ano da política, nome da ação/projeto e o objetivo da ação/projeto. Nesse sentido, visualiza-se uma observação sucinta das políticas públicas e em seguida o desfecho acurado da concepção da arena política do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal. Levantou-se as políticas públicas geradas nas instâncias federal, estadual e municipal. Assim, identificou-se sete propostas de revitalização urbana com conexões com o fenômeno turístico, seja por meio de objetivos de diversificação do produto turístico de Natal, seja para proporcionar um crescimento econômico.

Por essa razão, o objetivo desse trabalho é **compreender o lugar do turismo na constituição da(s) arena(s) política(s) definida(s) para construção e operacionalidade do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal – RN, Brasil.**

Toma-se, portanto, como objetivos específicos:

- Entender como deu-se a concepção da arena política no TMP e quais são os agentes foram contemplados no jogo político;
- Avaliar quais os entraves encontrados no TMP para fins turísticos;
- Compreender o impacto socioeconômico do TMP na Ribeira no processo de desvalia do bairro.

Assim, para atender os objetivos traçados, o processo metodológico geral do trabalho será norteado por **cinco etapas**. A primeira consiste no levantamento bibliográfico por meio da busca de livros, teses, dissertações e artigos que consideram a arena política, política pública de revitalização urbana e o turismo em seu âmbito central. Para tanto, utilizaremos uma ferramenta auxiliar para essa busca tornar-se mais segura com o intuito de não fugir do propósito desta pesquisa. Em seguida, delimitaremos o *lócus* e o universo da pesquisa; esclarecemos a delimitação para utilização de dados secundários; o instrumento utilizado para coleta de dados e, por fim, a técnica de análise para tratamento dos dados obtidos em campo.

1.1 Etapas do percurso metodológico geral da pesquisa

Etapas 1: Levantamento bibliográfico

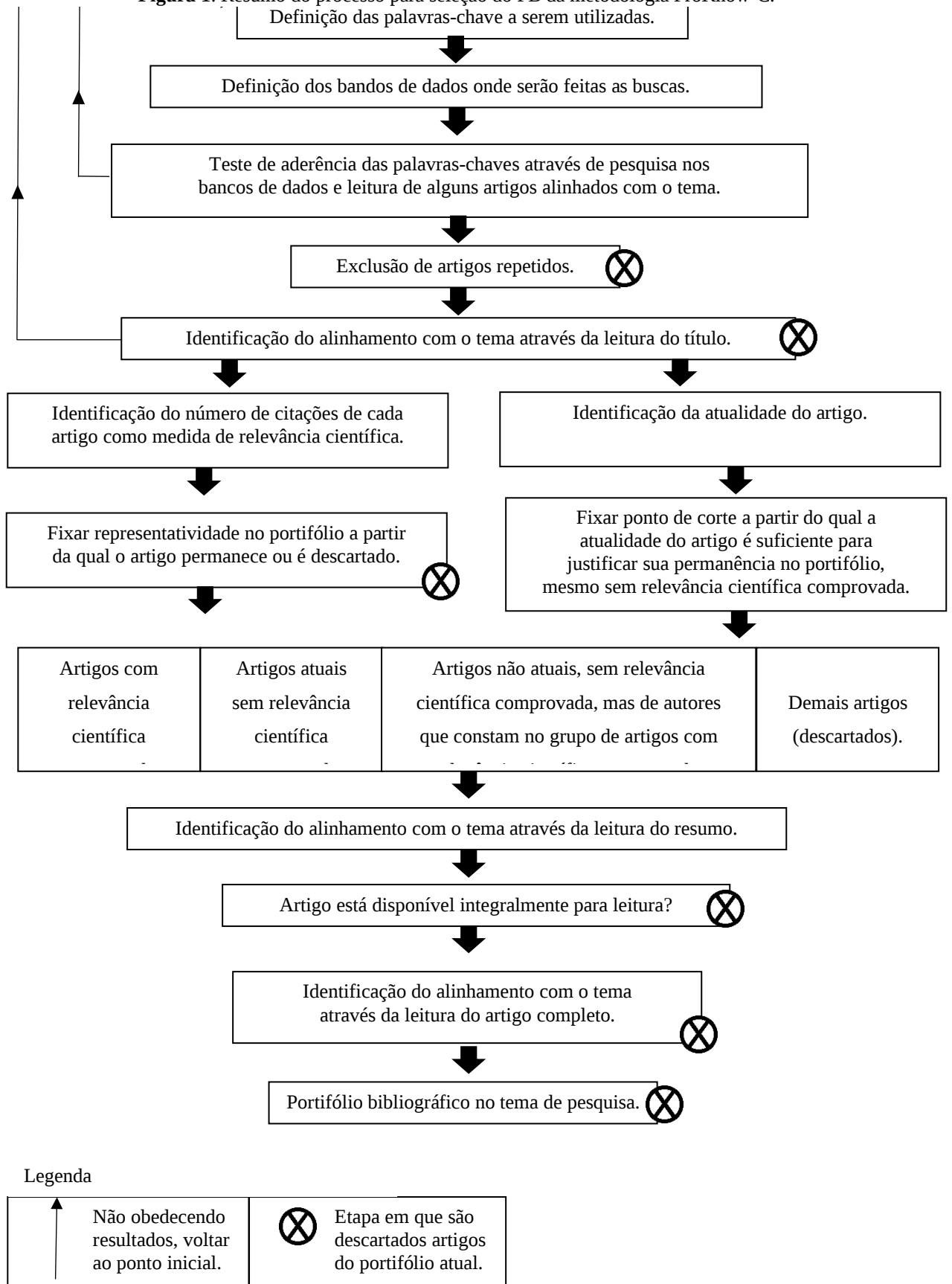
A revisão de literatura envolve um processo consistente que precisa estar de acordo com os objetivos traçados no projeto de pesquisa, definindo as bases conceituais em que o estudo está organizado. Tendo em vista o vasto conteúdo científico disponível nas inúmeras bases de dados de artigos científicos, se faz necessário criar um enfoque específico. Porém, essas numerosas bases podem apresentar alguns entraves para o pesquisador no momento do levantamento bibliográfico, como afirma Afonso *et al.* (2011, p. 48) “é preciso selecionar apenas parte do conteúdo disponível para construir conhecimento sobre o tema de pesquisa”.

O processo de seleção dos textos a serem utilizados como portfólio bibliográfico – PB carece de uma metodologia bem definida para que o pesquisador não se perca em temas avulsos ao proposto em sua problemática (Ensslin, Ensslin, Lacerda & Tasca, 2010). Os dados utilizados para essa perspectiva de levantamento são secundários com tratamento qualitativo, observando que os artigos selecionados foram extraídos de bases de dados acadêmicas

nacionais e/ou internacionais. O *Knowledge Development Process-Constructivist* – ProKnow-C para Afonso *et al.* (2011, p. 51), é uma metodologia que:

Consiste em uma série de procedimentos sequenciais que se iniciam desde a definição do mecanismo de busca de artigos científicos a ser utilizado, seguindo por uma série de procedimentos pré-estabelecidos até atingir a fase de filtragem e seleção do portfólio bibliográfico relevante sobre o tema.

A figura 1 ilustra o passo a passo tomado pelo ProKnow-C na construção do portfólio bibliográfico, utilizado nessa pesquisa.

Figura 1: Resumo do processo para seleção do PB da metodologia ProKnow-C.Fonte: Afonso *et al.*, 2011.

A primeira etapa do processo, de acordo com a figura 1, é estabelecer as palavras-chave para pesquisa que possam atender a temas mais amplos, como por exemplo: políticas públicas de revitalização urbana, arenas políticas e turismo. Após a definição das palavras-chave, o modelo sugere a busca nas bases de dados selecionadas pelo pesquisador. Este estudo ancorou-se em cinco banco de dados de artigos científicos: SciELO, Periódicos Capes, *Oasisbr*, *La Referencia* e *Microsoft Academic*.

Após a busca nos bancos de dados estipulados, é necessário a exclusão dos artigos repetidos, pois esse cenário de repetição é comum ao se fazer uma busca em bancos tão abrangentes. Após a filtragem, o pesquisador deve fazer uma leitura dos títulos dos artigos com o intuito de verificar se o artigo atende à demanda do estudo em questão, posicionando-se como mostra o modelo, na relevância do documento para o pesquisador para permanecê-lo ou descartá-lo na próxima fase.

Identificado o alinhamento dos artigos com o tema da pesquisa, a próxima etapa é fazer uma leitura no resumo do artigo a fim de mensurar ainda mais a importância do alinhamento do objetivo da pesquisa com o suporte teórico que o artigo poderá proporcionar. Após esses levantamentos, o pesquisador deve atentar-se para observar se o artigo está disponível integralmente, se sim recomenda-se sua leitura completa e adesão ou não ao portfólio bibliográfico.

Além de todos os processos seguidos na figura 1, o processo de análise e tomada de decisão dos textos filtrados através do ProKnow-C, permite organizar e mensurar aquilo que o pesquisador julga ser importante para a pesquisa. Desse modo, um passo sugerido a se seguir é o da bibliometria, que pode ser entendida como um mapeamento quantitativo alusivo ao PB selecionado, com o objetivo de coordenar as informações obtidas (Ensslin, Ensslin, Lacerda & Tasca, 2010).

A aplicação do ProKnow-C como estratégia metodológica bibliográfica desta pesquisa atende a todos os requisitos apontados na figura 1. Assim, a escolha das palavras-chave para a pesquisa nas bases de dados passou por um processo mais minucioso de escolha. Essa fase do processo é importante, pois é ela que inicia e que define o PB a ser escolhido pelos pesquisadores. A definição das palavras-chave, portanto, no eixo de pesquisa políticas públicas e turismo atenderam-se aos seguintes termos: política pública de revitalização urbana, arena política e turismo. Cabe ressaltar que também foram realizadas buscas com as palavras-chave em inglês e espanhol, sendo respectivamente: *urban revitalization public policy*, *policy arena and tourism*, *política pública de revitalización urbana*, *arena política y turismo*.

Por tratar-se de um campo de pesquisa relacionado ao turismo de expressiva produção científica, selecionou-se cinco bases de dados para aplicação das palavras-chave dos anos de 2010 até 2019. A seleção das bases de dados a serem utilizadas nesse estudo foram selecionadas, em um primeiro momento, em alinhamento com o eixo de pesquisa definido. O quadro 1 apresenta as bases utilizadas com a quantidade de artigos encontrados por meio da aplicação dos filtros das combinações das palavras-chave e período de publicação.

Quadro 1: Quantidade de artigos encontrados nos bancos de dados de artigos científicos da pesquisa.

Banco de dados	Quantidade de artigos
La Referencia	18
SciELO	0
Periódicos Capes	46
OASISbr	16
Microsoft Academic	31
Total	111

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

A etapa de filtragem inicia, segundo a Figura 1, com a exclusão dos artigos repetidos, reduzindo de 111 para 74 publicações. Dos artigos que restaram, é realizada uma leitura nos títulos para observar a adequação destes ao eixo da pesquisa. Por consequência dessa fase eliminatória, dos 74 artigos sobraram 32 publicações para serem avaliadas na próxima fase do processo ProKnow-C.

No processo de relevância científica foi utilizado o Google Acadêmico como parâmetro para medição da importância do artigo no PB a ser construído. O Google Acadêmico oferece dados secundários dessas publicações como número de citações e as versões de publicação. Empregou-se, portanto, uma representatividade de 64% tendo em vista que os artigos (32 documentos), selecionados em fases anteriores representam 29% do banco de dados total (111 documentos).

Assim, dos 32 artigos restaram 18 artigos de relevância científica comprovada. Os demais artigos foram descartados, pois de acordo com o processo ProKnow-C e aplicação de suas fases, não apresentaram relevância científica e atualidade. Foi efetuado, portanto, como próximo passo do processo, a leitura dos resumos dos 18 documentos listados, na busca por um alinhamento mais intrínseco do artigo com o eixo de pesquisa.

Após a leitura dos resumos e descartes sugeridos pelo processo, identificou-se que os 10 artigos selecionados para compor o PB estão disponíveis para leitura integral adentrando ao alinhamento com o eixo de pesquisa estipulado e compondo o PB final. Feita a leitura completa dos documentos e permanecendo para compor o PB os 10 artigos lidos. Um filtro pessoal para esta busca é o de valorizar os trabalhos acadêmicos de pesquisadoras. Dos 10 artigos selecionados, 9 contam com produção feminina, seja individual ou colaborativa. Desse modo, o quadro 2 explicita o PB construído a partir da aplicação das etapas do processo.

Quadro 2: Portifólio Bibliográfico (PB).

Autor(es)	Ano	Título	Periódico Científico
Jayme, J. G. & Neves, M. A.	2010	Cidade e espaço público: política de revitalização urbana em Belo Horizonte	Caderno CRH
Barreira, I. A. F.	2010	Pulsões no coração da cidade: cenários de intervenção em centros urbanos contemporâneos	Caderno CRH
Appendino, F.	2017	<i>Balancing Heritage Conservation and Sustainable Development – The Case of Bordeaux</i>	IOP Conference Series: Materials Science and Engineering
Maquiaveli, J.	2012	Passando a limpo: um passeio pelos processos e pelos projetos de revitalização urbana do Meatpacking District, em Nova York, e da Região da Luz, em São Paulo	EURE
Borges, A. L. M., Ferreira, L. D. O. & Nóbrega, W. R. M.	2019	Políticas públicas de revitalização urbana: uma abordagem no turismo e lazer das cidades de Natal/RN e Recife/PE	Novos Cadernos do NAEA
Ramos, S. P.	2019	Desafios do planejamento e desenvolvimento do turismo cultural em centros históricos tombados: o caso de Penedo-Alagoas	Revista Brasileira de Gestão Urbana
Amore, A & Hall, C. M.	2017	<i>National and urban public policy agenda in tourism. Towards the emergence of a hyperneoliberal script?</i>	International Journal of Tourism Policy
Barretto, M.	2013	Revitalização urbana, lazer e turismo	Rosa dos Ventos
Guimarães, R. S.	2013	<i>Urban Interventions, Memories and Conflicts: black heritage</i>	Vibrant Virtual Brazilian Anthropology

		<i>and the revitalization of Rio de Janeiro's Port Zone</i>	
Schenkel, E.	2019	<i>Turismo y política turística: un análisis teórico desde la ciencia política.</i>	Reflexiones

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Cabe ressaltar que a construção metodológica do PB é norteadora para outros teóricos que pensam o eixo de pesquisa de forma mais densa, com isso, constituindo o marco teórico e que foram incluídos na discussão. Esses teóricos, todavia, não apareceram nas bases de dados pois suas produções teóricas e empíricas estão em livros e em outros formatos de divulgação do saber (teses e dissertações), mas que, de todo modo, o incremento deles valoriza e enriquece a construção do entendimento sobre arenas políticas, turismo e processos de revitalização urbana em zonas portuárias. Com efeito, foram levantados também Bauman (1998), Arendt (1970), Bourdieu (1989, 2004 2007, 2011, 2019), González (2011), Caldeira (2003), Fayos-Solá (1996), Bignami (2001), Adorno (2002), Di Giovanni (2009), Randolph (2015), Offe (1981, 1894), Swarbrooke & Horner (2002), Moesch (2000), Downs (1972), Pêcheux (1997, 2002), Ramos, Paiva & Nunes (2017) e demais teóricos do eixo de pesquisa.

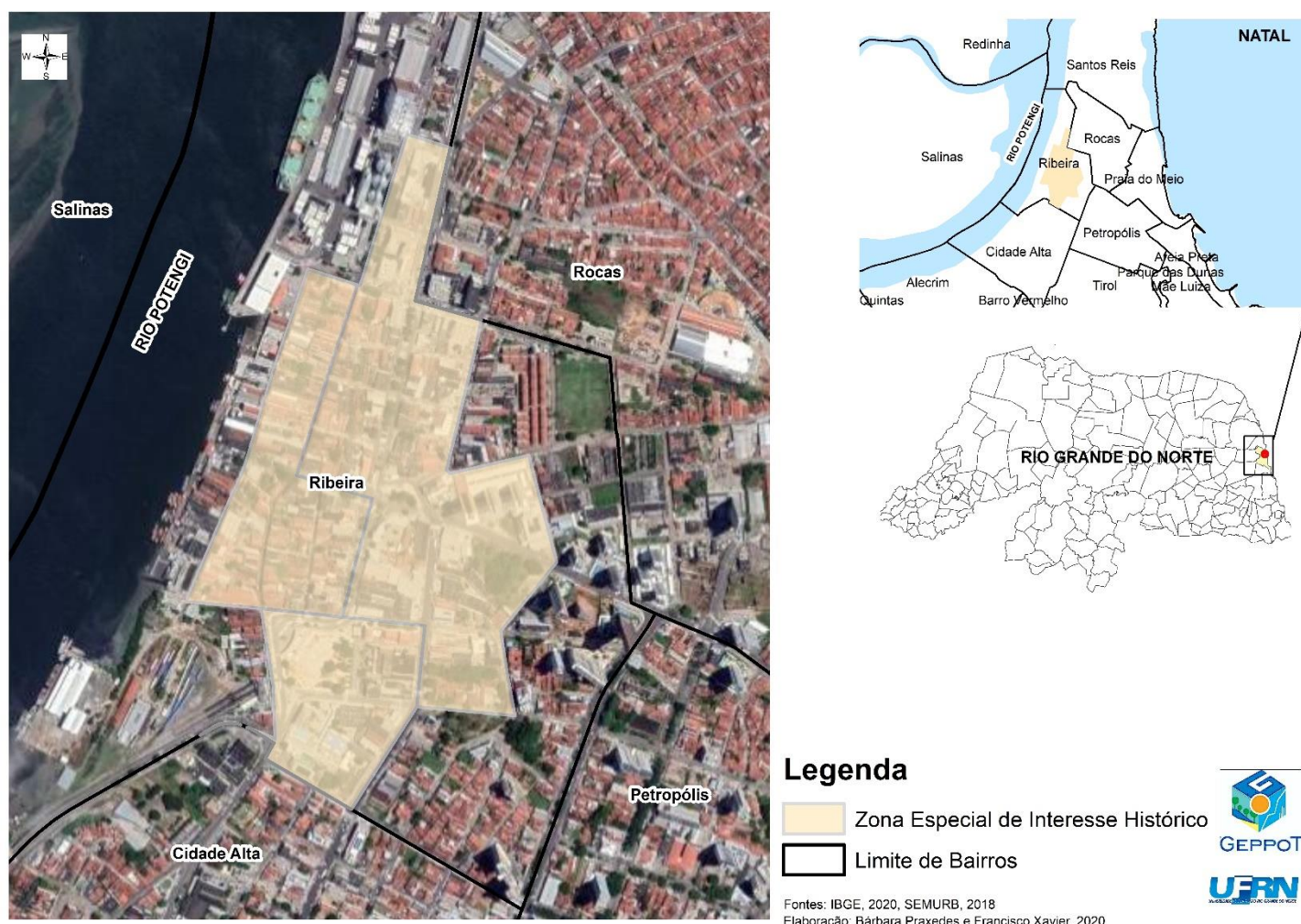
Etapa 2: Lócus e universo da pesquisa

A segunda etapa tem foco no desenho do *lócus* e universo da pesquisa. O centro histórico é uma zona comum na maioria das cidades dos países que receberam forte influência da colonização europeia. Caracterizado por ser uma região de origem da cidade, o centro histórico das cidades brasileiras geralmente concentra o patrimônio histórico material edificado, reconhecido pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN ou não, pois alguns edifícios e espaços são reconhecidos por outras instituições em nível estadual e municipal, configurando um produto turístico comumente intitulado de turismo cultural. Todavia, existem diversas caracterizações do turismo cultural, podendo ser expressado nas manifestações sociais, em bens materiais e não materiais.

Na Ribeira, as peculiaridades dos patrimônios históricos edificados concentram-se na Praça Augusto Severo, Antiga Escola Doméstica de Natal, Antigo Grupo Escolar Augusto Severo, Teatro Alberto Maranhão, Museu de Cultura Popular Djalma Maranhão, Antigo Grande Hotel, Antiga Residência na Avenida Duque de Caxias (Sede do IPHAN RN), Rua Dr. Barata, Obelisco da Avenida Tavares de Lira, Rua Chile, Antigo Palácio do Governo, Espaço

Cultural Casa da Ribeira e no Prédio da Receita Federal. Todavia, atualmente além do acervo de patrimônio histórico edificado, o bairro também concentra um número considerável de entidades públicas como Instituto Técnico-científico de Perícia – ITEP, Receita Federal, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – STTU, entre outros. Dessa forma, pode-se visualizar no cartograma 1 o que concerne à Zona Especial De Preservação Histórica – ZEPH e a sua distribuição no tecido urbano.

Cartograma 1: Zona especial de preservação histórica da Ribeira.



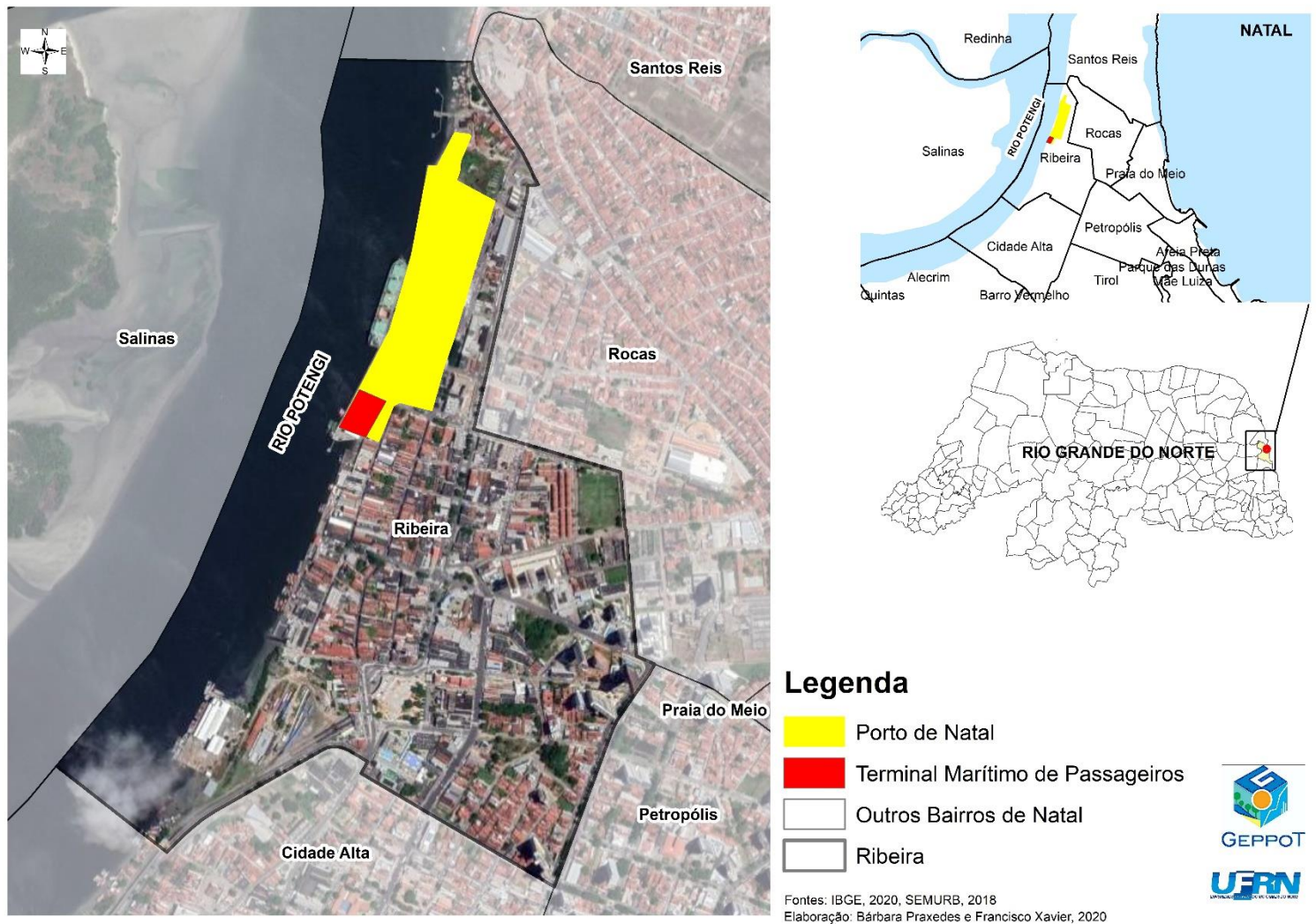
Fonte: Bárbara Praxedes, 2020.

Para além da Zona Especial de Patrimônio Histórico da Ribeira, essa pesquisa infere sob o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal, pois é acerca dele que as ramificações de dinamicidade do bairro serão apontadas nos próximos capítulos. O acesso marítimo ao Porto de Natal é feito por um canal de 3 km de extensão (CODERN, 2011). A implantação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal foi uma iniciativa do PAC

Copa e foi conduzido pelo atual Ministério da Infraestrutura que teve como objetivo garantir leitos em navios para Copa do Mundo de 2014 e como legado, atender a demanda turística que chega à cidade do Natal por via marítima.

O fluxo de passageiros no porto ocorre no período de alta estação (novembro a março). Construído pela empresa Constremac e gerenciado pela Companhia de Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, o TMP ocupa uma área de 5.060m² que corresponde a um galpão antigo e a um antigo frigorífico do porto, atendendo todas as exigências internacionais⁴ como tecnologia, ambientes confortáveis e espaçosos para o público em geral (CODERN, 2011). O TMP iniciou suas atividades em meados de 2014 recebendo embarcações de médio porte em virtude da Copa do Mundo realizada no mesmo ano (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2018). Assim, a fim de visualizar com mais clareza a estrutura espacial, o cartograma 2 mostra a localização do TMP.

⁴ Referências do padrão internacional citado no texto podem ser vistos no *International Ship and Port Facility Security Code* – ISPS-code.

Cartograma 2: Localização do TMP.

Fonte: Bárbara Praxedes, 2020.

Assim, com o propósito de atender ao objetivo central da pesquisa, o quadro 03 aponta os órgãos públicos, privados e da sociedade civil que correspondem ao universo da pesquisa considerando os agentes envolvidos no processo de planejamento, execução e gestão da composição da arena política do TMP, bem como aqueles agentes que possuem ligações com o turismo na cidade do Natal.

Quadro 3: Representação do universo de pesquisa.

Instituição	Justificativa	Representante
Secretaria de Estado do Turismo do Rio Grande do Norte	Essa tríade da gestão pública compreende o cerne do planejamento, gestão e execução das ações voltadas para o turismo e urbanização.	Subsecretária de Política e Gestão Turística

Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento de Natal		Setor de Suporte Logístico e Operacional/Setor de Fomento ao Turismo
Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal		Secretário(a)
CODERN	Entende-se a CODERN como principal autoridade portuária responsável pela manutenção e gestão do Porto de Natal	Ex Diretor-Presidente
		Diretor Técnico-Comercial
		Presidente(a) do Conselho de Autoridade Portuária
Fundação Capitania das Artes	Faz-se importante por planejar e executar a política cultural da cidade do Natal, bem como o patrimônio histórico-cultural	Gerência de Patrimônio Imaterial e Arte Urbana
IPHAN	Pelo seu papel de fiscalização, proteção e restauração dos bens materiais e imateriais tombados.	Superintendente
Trabalhadores(as) formais e informais que atuam na Ribeira	Os(as) trabalhadores(as) são importantes pelas suas atuações no contexto do bairro, seja de maneira formal ou informal.	Trabalhadores(as)
Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Rio Grande do Norte – ABIH RN	Grupo importante na composição das arenas políticas no que tange a reunião de representantes de grupos organizados nos conselhos de turismo.	Presidente(a)
Associação Brasileira de Bares e Restaurantes do Rio Grande do Norte – ABRASEL RN		Presidente(a)
Casas noturnas da Ribeira	O setor privado, no âmbito do lazer e entretenimento, é representado pelas casas noturnas, bares, teatros, pois compreendem o que se aproximam dos empreendimentos de perfil turístico do bairro.	Galpão 29
Teatros		Buraco da Catita
		Casa da Ribeira
		Giradança
		Espaço A3
Total		16

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Nessa perspectiva, entende-se que os agentes implicados no quadro 03 são os necessários para compreender as ações voltadas para o turismo na região proposta pela pesquisa. Optou-se por manter as identidades dos respondentes em sigilo para não comprometer a técnica de análise utilizada na pesquisa, bem como resguardar o direito ao não querer a imagem e voz do cidadão(ã) entrevistado(a) públicos. Os(as) entrevistados(as) responderam aos questionamentos de forma virtual via *Google Meet* e, alguns deles, de forma presencial. As entrevistas duraram cerca de quarenta minutos. Aqueles que não puderam disponibilizar tempo na agenda, foi oferecido a possibilidade de responder o roteiro de entrevista mediante devolução via e-mail.

Os envolvidos responderam a uma entrevista semiestruturada transpassada por meio da análise do discurso abordada por Pêcheux (1997, 2002), pois na análise do discurso a linguagem

é entendida como além do texto, da fala, tratando-se do encontro da ideologia do agente. Ela está envolta em um contexto social, uma ideologia e um cenário pré-construídos e que são verbalizadas com a fala do sujeito. Estiveram ausentes, isto é, durante o processo de coleta não foi possível obter resposta do universo de pesquisa, a ABIH, ABRASEL, SEMURB Natal e FUNCARTE. Convites e lembretes foram enviados via e-mail e não obtivemos respostas há tempo de finalização e formalização desta pesquisa no prazo adequado. Entretanto, algumas visões para análise dessas instituições foram encontradas nas atas e material midiático disponibilizado pela CODERN e buscas nos jornais, respectivamente.

Para além dos sujeitos, a materialidade da política, ou seja, sua forma em planos, leis, programas ou projetos, também se faz necessário para investigar por meio da análise de discurso de Pêcheux (1997, 2002), somado à análise de campo e *habitus* de Bourdieu (1989, 2004 2007, 2011, 2019) tendo em vista que essa materialidade são instrumentos de “efetividade” da ação do poder público sobre a sociedade que foram moldadas em arenas políticas pré-constituídas para tomadas de decisão do Estado sobre uma demanda real ou não da sociedade.

A partir das leituras realizadas dos discursos e dos documentos, Offe (1981, 1984, 1984a), sugere a percepção de três arenas políticas sendo elas a dos processos políticos, forças sociais e as de mudança no contexto da sociedade. Para tanto, o sociólogo alemão sugere que essas arenas podem estar sobrepostas umas sobre as outras, tomando a percepção de categorias temáticas para cancelar a análise do campo de interesse da arena e os *habitus*, bem como como as ideologias encontradas nos discursos, pois essa forma de análise discursiva e textual permite de forma prática e objetiva retirar conclusões do conteúdo analisado reproduzidos no contexto social.

Etapas 3: Levantamento de dados secundários

O levantamento de dados secundários faz-se importante pela dimensão dada a composição da(s) arena(s) política(s) do TMP e aos impactos gerados ou não pela sua conexão com o turismo no contexto social. Os fenômenos aqui estudados dão conotação a sociedade pós-moderna em que nos situamos. Sobretudo, essa perspectiva de turismo cultural, abordada e solidificada no senso comum e na literatura como um turismo consumido e realizado com base na história de um local, com fortes características eurocêntricas e que põe a margem outros fatores determinantes do simbólico, político, ambiental e econômico da região.

O levantamento dos textos por meio do ProKnow-C também se caracteriza como um levantamento de dados secundários, bem como a investigação das políticas públicas elucidadas

e analisadas no capítulo a seguir que foram encontradas nas três instâncias da federação (federal, estadual e municipal).

Também foram coletados dados com a CODERN. A Companhia possui sete setores de organização institucional formada por conselhos e comitês, como mostra o quadro 4. Após uma triagem das atas das reuniões disponíveis no portal eletrônico da Companhia, foi solicitado a Ouvidoria da instituição, por meio do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão – e-SIC, as atas das reuniões de 2010 a 2020 do Conselho de Administração – CONSAD, Diretoria Executiva – DIREXE e Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

Quadro 4: Atas dos Conselhos e Comitês da CODERN de 2010 a 2020.

Quadro 4. Atas dos Conselhos e Comitês da CODERN de 2010 a 2020.											
Setor/Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Assembleia Geral	DESCARTADO										
Comitê de Auditoria	DESCARTADO										
Comitê de Elegibilidade	DESCARTADO										
Conselho de Administração	ND	ND									
Conselho de Autoridade Portuária	ARQUIVOS CORROMPIDOS										
Conselho Fiscal	DESCARTADO										
Diretoria Executiva	ND	ND	ND								
Legenda											
			Não cita o TMP						Cita o TMP		
ND			Não disponibilizado								

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Assim, após a análise identificou-se que dos setes setores de governança da Companhia, cinco citaram o TMP em suas reuniões institucionais. Dos cinco setores, três foram mais expressivos em periodicidade e planejamento do TMP, sendo eles o CONSAD, o CAP e a DIREXE. Ao total foram disponibilizadas 589 atas que após a apreciação e leitura, reduziu-se para 97 documentos dos três setores. Estes nos quais, citam o TMP, interesse desta pesquisa. A Ouvidoria da Companhia informou que as atas solicitadas do CAP haviam sido corrompidas do período de 2010 a 2015, impossibilitando o acesso a estes documentos.

De acordo com o Regimento Interno do Conselho de Administração da CODERN (2018), o CONSAD é o órgão de administração que fixa a orientação geral dos negócios da Companhia, tendo por missão “proteger e valorizar o patrimônio da Companhia e maximizar o retorno do investimento”. O conselho é composto por dois membros indicados do Ministério da Infraestrutura, um membro do Ministério do Planejamento, um representante dos acionistas

minoritários e um representante dos trabalhadores indicado pelo Conselho de Autoridade Portuária, além do presidente.

O Conselho de Autoridade Portuária, segundo Dias, Gasiola, Silva, Scoton, Dias & Lauand (2016), é um órgão consultivo da administração portuária e nele estão previstos 50% de participação do poder público, 25% de representação da classe empresarial e 25% de representação da classe trabalhadora. A Diretoria Executiva, por sua vez, tem sua composição mais sutil, sendo formada pelo Diretor Presidente, Diretor Administrativo e Financeiro e Diretor Técnico-Comercial.

Por esse prisma, o levantamento de dados que nos ofereça base para essa reflexão faz-se importante para a análise e confronto dos dados coletados. Para atender a demanda necessária implicada na teoria de Downs (1972), buscou-se nos periódicos locais e nacionais as reverberações midiáticas sobre a construção e implementação do TMP em Natal a partir do ano de 2009. Também se trabalhou com os dados do Observatório de Violência do Rio Grande do Norte – OBVIO, a partir de séries históricas anuais, de Condutas Violentas Letais Intencionais – CVLI e Condutas Violentas Contra o Patrimônio – CVP na Área Integrada de Segurança Pública 2 – AISP 2 que compreende os bairros da Cidade Alta, Ribeira, Rocas e Santos Reis. Também foram consultados os dados coletados nos planos, diretrizes e documentos oficiais do serviço público em turismo do estado do RN e do município de Natal.

Etapa 4: Instrumento de coleta de dados

Os instrumentos de coleta de dados para atender ao que a pesquisa propõe esclarecer foram: a entrevista semiestruturada com os agentes apresentados anteriormente e *checklist* para os atrativos turísticos elencados no roteiro do centro histórico da cidade. Com as representações do universo da pesquisa, elaborou-se um roteiro de entrevistas que tem por objetivo entender as conexões do TMP com o bairro da Ribeira na conjuntura da arena política envolvida no processo decisório, bem como a percepção da violência dos agentes que atuam profissionalmente no contexto urbano em que estão inseridos.

Dessa forma, os roteiros de entrevistas, dispostos no apêndice, contemplam os seguintes questionamentos, sendo eles direcionados, em alguns casos, de forma mais específica para atuação de alguns agentes do universo da pesquisa: como se deu o processo decisório da construção do TMP? Qual a opinião da instituição/associação acerca da implantação do TMP? Como o TMP pode afetar o bom desenvolvimento das atividades que a instituição/associação desempenha? Quais medidas são tomadas para dialogar com as atividades desenvolvidas pelo

TMP? Existem parcerias públicas/privadas que contribuem para um monitoramento das ações no bairro? Você acredita que essa região tem potencial turístico? Se sim, acredita que o TMP é um fator que impulsiona o desenvolvimento do turismo?

Ademais a pesquisa norteou-se para a análise do espaço por meio da observação onde

As condições de observação são circunstâncias através das quais esta se realiza, ou seja, é o contexto natural ou artificial no qual o fenômeno social se manifesta ou se reproduz. Por sua vez, o sistema de conhecimento é o corpo de conceitos, categorias e fundamentos teóricos que embasa a pesquisa (Belei *et al apud* Reyna, 2008, p. 191).

O mecanismo de pesquisa utilizado para identificar a conjuntura do patrimônio histórico edificado e espaços públicos, foi um formulário dividido em dois instrumentos para atender com mais especificidade as diferenças entre um espaço público como as praças, ruas; e os edifícios privados/públicos, como os casarões e museus. Os *checklists* foram embasados nas teorias de Lindón (2008, 2008a, 2009), que trazem a violência e o abandono do espaço urbano e no *Crime Survey for England and Wales Questionnaire* (2017), que estrutura um questionário extenso sobre os diversos fatores que estão intrinsicamente relacionados a violência em um contexto amplo no urbano.

Fazendo parte do roteiro turístico cultural a Praça Augusto Severo, Antiga Escola Doméstica de Natal, Antigo Grupo Escolar Augusto Severo, Teatro Alberto Maranhão, Museu de Cultura Popular Djalma Maranhão, Antigo Grande Hotel, Antiga Residência na Avenida Duque de Caxias (Sede do IPHAN RN), Rua Dr. Barata, Obelisco da Avenida Tavares de Lira, Rua Chile, Antigo Palácio do Governo, Espaço Cultural Casa da Ribeira e o Prédio da Receita Federal. Salienta-se que alguns dos atrativos elencados são espaços públicos de lazer e outros edifícios onde sediam algumas instituições públicas/privadas.

Assim, para os espaços públicos, o formulário levantou os seguintes pontos: iluminação, pavimentação, manutenção, limpeza, se possui paradas de ônibus nas proximidades, se possui vendedores ambulantes, pedintes, indivíduos consumindo ou vendendo drogas, pessoas em situação de rua, se prostituindo, praticando atos obscenos, se há guardadores de carros ou flanelinhas, bares, restaurantes e demais equipamentos de restauração, terrenos baldios, pontos de táxi, câmeras de segurança e ponto de informação turística.

Já para o edifício, além das questões de manutenção da via em que se encontra (limpeza, iluminação e pavimentação), levantaram-se os seguintes pontos: conservação das paredes, portas e janelas, se possui entrada aberta ou guarita com muros e portões, se há alarme, portão de segurança, câmera de segurança, segurança patrimonial e interfone. Também se levou em consideração se o pesquisador, no momento da visita, encontrou as seguintes situações: entrada

bloqueada, entrada recusada, portões trancados, cão de guarda, qualquer barreira ou restrição para obter acesso dentro do edifício.

Etapa 5: Técnica de análise de dados

A análise e interpretação dos dados obtidos pela pesquisa revelam os propósitos do estudo. Por isso, ambas as fases são cruciais no processo de construção do conhecimento. A análise objetiva a organização dos dados coletados, já a interpretação revela como os dados conversam com a realidade estudada por meio da teoria utilizada para fundamentação e contextualização. Esta pesquisa norteia-se por técnicas distintas de análise de dados, mas que convergem no encontro teórico, pois às abordagens tomadas aqui necessitam de uma ampla exploração não podendo reduzir-se a uma perspectiva.

As técnicas de pesquisa utilizadas nesta pesquisa são a constituição de arenas políticas pela visão de Offe (1981, 1984, 1984a), a análise de discurso proposta por Pêcheux (1997, 2002), tendo o lugar dos sujeitos entrevistados no enredo de suas falas, seus contextos, suas ideologias; buscou-se, em mesma medida, na teoria de Bourdieu (1989, 2004, 2007, 2011, 2019) o entendimento do *habitus* e campo dos agentes sociais envolvidos no processo de construção da arena política do TMP. Ademais, também o *issue-attention cycle* de Downs (1972) para entender o processo de interferência da mídia, percurso histórico e consequências da política pública de inserção do TMP no Porto de Natal e, por fim, a abordagem de Lindón (2008, 2008a, 2009), sobre o processo de desvalia e a violência/medo especializados em centros históricos.

As vertentes possuem similitudes em suas sustentações filosóficas. Dessa maneira, a interpretação dos dados foi contextualizada em uma abordagem crítica objetivando a identificação e categorização das unidades de análise e os contextos ideológicos e sociais previstos nas teorias dos autores utilizados. Para a concretização da análise utilizou-se um levantamento dos documentos de planejamento turístico a nível federal, estadual e municipal, as atas dos conselhos citados anteriormente, bem como entrevistas semiestruturadas, de forma integrada, possibilitando a compreensão das contradições veladas e expostas do turismo em face às arenas políticas e políticas públicas.

A iniciar pela teoria de Offe (1981, 1984, 1984a), ao entender o Estado social no prisma das relações de trabalho na sociedade democrática capitalista, o autor desenha três arenas políticas. A primeira delas, denominada dos processos políticos das decisões no interior do aparato estatal, consiste na tomada de poder em pequenas esferas dificultando a identificação

das forças dos protagonistas específicos, e imposição de políticas públicas na realidade social. A segunda, se refere as forças sociais que induzem diretamente a arena política, suas opiniões e direcionamentos proporcionando modificações à agenda e implementação da política pública, formando um campo de forças convergentes e divergentes. A terceira arena é onde ocorrem às mudanças sociais, é dizer, a implementação da tomada de decisão por uma política pública podendo acarretar soluções ou não para o contexto social.

O fundamento para constituição das arenas políticas, em especial, as arenas políticas em turismo é o de concentrar os mais diversos setores da sociedade com o propósito de debater democraticamente as propostas que apresentem melhores condições de solucionamento para os problemas identificados pela comunidade que receberá as intervenções públicas (Nóbrega, 2012).

Partindo para a análise de discurso, tem-se que o sistema da língua (linguística) é o mesmo para todos os indivíduos. Porém, a partir desta premissa não se pode inferir que esses diferentes sujeitos tenham o mesmo discurso. Embora a língua seja a base comum para a construção dos processos discursivos, o discurso está envolto em um âmbito ideológico. Nesse sentido, não se pode considerar que existe uma distância na fala entre o que é pensado anteriormente e aquilo que está contido na afirmação da fala daquele sujeito (Pêcheux, 1997).

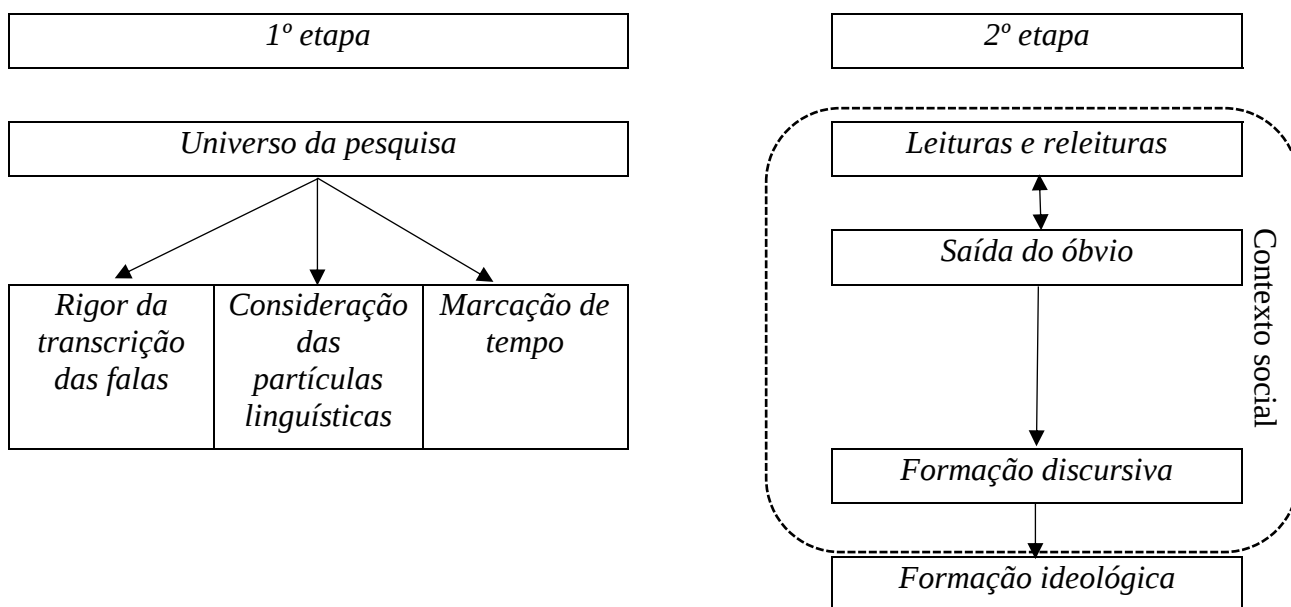
O discurso não tem um único significado. Ele mostra a identidade do sujeito, suas ideologias e conexões do contexto em que está situado por meio da fala. O sujeito e consequentemente seu discurso estão estabelecidos em uma conjuntura sócio-histórica atravessada por relações ideológicas e de poder. Assim a análise de discurso objetiva transcender a formalidade da fala, interagindo com o meio social em que o sujeito está situado (Pêcheux, 2002). Portanto, cabe salientar que esses contextos apresentados estipulam aquilo que é dito e o não dito.

Esse tipo de análise enfatiza que não há uma neutralidade do discurso e a consequência é que o pesquisador supere a ingenuidade de sua relação com a linguagem. Assim, a análise do discurso procura explicitar a maneira como os sujeitos conceberam o sentido de suas falas e a ausência delas, que ideologia está envolta e em que formações discursivas se efetivaram (Pêcheux, 1997). O estudo se apodera da linha francesa para a análise discursiva dos sujeitos elencados no universo da pesquisa, embora intelectualmente Pêcheux não tenha delimitado um processo metodológico, pois esse tipo de análise depende dos sujeitos e seus contextos, ele norteia a exploração do material coletado como mostra a figura 02.

Pondo em evidência o sujeito identificado e responsável que representa sua fala e resultante de um processo de construção do discurso, as duas etapas visam elucidar o processo

analítico da análise de discurso para a formação discursiva e, em seguida, ideológica dos entrevistados. Para o universo da pesquisa apresentado no quadro 03, deve-se considerar o rigor da transcrição das falas durante a coleta de dados através das entrevistas semiestruturadas, a consideração das partículas linguísticas, ou seja, o *né*, *hum*, *ééé* e demais variações e a marcação de tempo de fala.

Figura 2: Etapas da análise de discurso.



Fonte: adaptado de Pêcheux, 1997.

Em um segundo momento, já com esses dados coletados, visa a leitura e releitura do material aspirando a saída da interpretação óbvia do discurso para a identificação de formações discursivas e ideológicas do contexto dos sujeitos. A segunda etapa está permeada pelo contexto social em que os sujeitos se encontram, pois é esse contexto o lugar onde pode-se encontrar a ideologia que envolvem o discurso e onde se constituem, oportunizando uma ligação daquilo que já foi dito e materializado no âmbito da sociedade.

Dando prosseguimento a técnica de análise e para compreender a construção orgânica da arena política de construção do TMP, tomou-se, também, como opção metodológica as proposições dos conceitos de campo e *habitus* de Bourdieu (2007), percorrendo seu aporte teórico-metodológico na formulação dos contextos que levam os agentes sociais a conduzirem-se nas arenas políticas. Bourdieu (2011), entende que o espaço social em que os agentes estão envolvidos é constituído de dois capitais fundamentais: o econômico e o cultural. Quanto mais

afinados essas dimensões estão, mais os agentes têm em comum e quanto menos, quase não há conexões entre os agentes.

Salienta-se que essas dimensões podem sofrer interferências, sendo as conexões com essas dimensões passíveis de dinamicidade e transformação. Nesse sentido, Bourdieu (2011, p. 50), afirma que o espaço social é um campo, ou seja, “um campo de forças, cuja necessidade se impõe aos agentes que nele se encontram envolvidos, e como um campo de lutas, no interior do qual os agentes se enfrentam, com meios e fins diferenciados conforme sua posição na estrutura do campo de forças, contribuindo assim para a conservação ou a transformação de sua estrutura.”

Na constituição de arenas políticas, tomado nesta pesquisa como um campo do espaço social, os conflitos e disputas de forças tornam-se notórios, pois Randolph (2015), esclarece que com o objetivo de trazer resultados políticos, uma arena perpassa não somente por problemas técnicos e/ou financeiros, mas também conjunturais, isto é, forças políticas e sociais que podem ou não sustentar às tomadas de decisões da arena política, entrando em diálogo com Bourdieu (2019), que disserta que em todo campo haverá uma luta.

Entende-se por campo como um “estado de relação de poder entre os agentes ou as instituições engajadas na luta ou, se se preferir, da distribuição do capital específico que, acumulado no decurso das lutas anteriores, orienta as estratégias ulteriores” (Bourdieu, 2019, p. 110). Com essa definição, partimos para a construção desse campo ao qual perpassamos na constituição da arena política de construção do TMP evidenciada por Offe (1981). Essa arena composta pelas instituições e organizações públicas de interesse turístico e urbanístico, entidades representativas da classe empresarial e da classe trabalhadora.

Os agentes sociais envolvidos em um campo do espaço social possuem segundo Bourdieu (2019) um *habitus*. O *habitus* é, de maneira rápida, o modo de agir do agente na sua participação em um determinado campo. Bourdieu (2019, p. 115), define o *habitus* como sendo o “sistema de disposições adquiridas pela aprendizagem implícita ou explícita que funciona como um sistema de esquemas geradores, e gerador de estratégias que podem ser objetivamente conformes aos interesses objetivos de seus autores sem terem sido expressamente concebidas para esse fim”. Com isso, entende-se que as estruturas do campo social, ou seja, as lutas, as forças, tornam-se significativas na construção dos *habitus* dos agentes sendo suas ações não determinadas exclusivamente pelas estruturas em que estão inseridos, pois o *habitus* é uma composição que vai além da participação de apenas um campo.

Assim, de acordo com Bourdieu (1989), os agentes ou os grupos são definidos pelas suas colocações nos espaços sociais, por outra forma, campos. Cada um deles está alocado em

uma posição e/ou classe que determina o seu limite de poder na composição da estrutura do campo em que, na medida que as afinidades e interesses desses agentes se convergem ou divergem, podemos observar a atuação de um campo de forças, dito de uma outra maneira, um conjunto de relações de forças objetivas impostas a todos os agentes do campo resultando em demonstrações de poder simbólico, que para Bourdieu (1989, p. 143), traduz-se “em pôr o senso comum do seu próprio lado apropriando-se das palavras que estão investidas de valor por todo o grupo, porque são depositárias da crença dele.”

Pode-se figurar o poder simbólico nas mais diversas estruturas dos campos sociais. Em virtude do afunilamento científico necessário para tornar a pesquisa aplicável, toma-se, como já exposto, as arenas políticas, pois segundo Bourdieu (1989), são nesses campos onde constituem-se, em virtude das relações estabelecidas mediadas pelos *habitus*, as políticas, os programas, projetos e análises que serão implementados em sociedade.

Para compreender a influência midiática, o percurso histórico e consequências da arena política do TMP, uma outra técnica de análise de dados baseada na teoria de Downs (1972) foi utilizada. O autor sugere cinco fases de identificação e implementação de uma política pública, pois no contexto desta pesquisa pretende-se analisar a política de implementação do TMP no Porto de Natal e suas conexões com o turismo no cenário da arena abordados pelos pensadores anteriores. O primeiro estágio no ciclo de se trata da identificação do pré-problema.

O estágio pré-problema trata de quanto existe alguma condição social indesejável, mas que ainda não aderiu a atenção da comunidade, mesmo que alguns especialistas o tenham identificado. Para o autor “geralmente, condições objetivas em relação ao problema são bem piores durante o estágio pré-problema do que quando o público se interessa por ele” (Downs, 1972, p. 39). O segundo estágio discorre sobre a descoberta do problema e entusiasmo eufórico para solução imediata, pois a comunidade torna-se consciente que existe um problema e busca resolvê-lo junto dos demais agentes de produção do espaço urbano, o mais breve possível.

Perceber o custo de um progresso significativo caracteriza o terceiro estágio. Essa fase do ciclo reflete um crescimento gradual e constante do custo para resolver o problema, não reduzindo a questão econômica apenas, mas também as perdas para alguns grupos da comunidade. Assim, a comunidade começa a perceber que a solução do problema está embasada em um acordo que beneficia a uns em detrimento de outros. O quarto e penúltimo estágio ocupa-se em um declínio gradual e intenso do interesse da comunidade, ou seja, à medida que a população nota o quão custoso pode ser a resolução do problema, ela vai ficando desanimada. Todavia, para Downs (1972, p. 40) “o desejo do público de manter a atenção focada na questão diminui. E a essa altura, outra questão geralmente está entrando no estágio

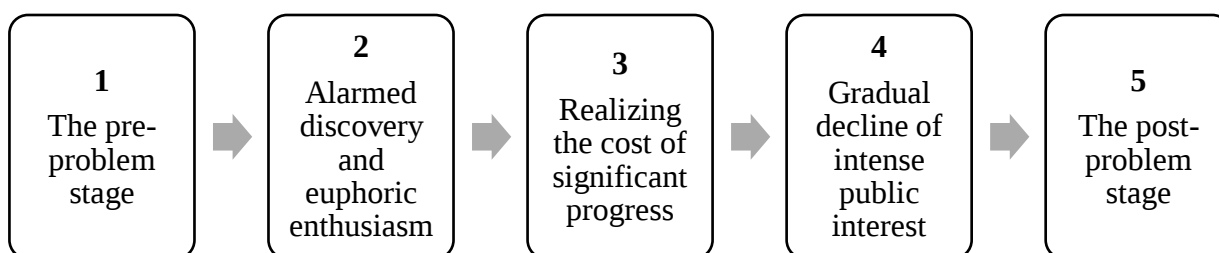
2; por isso exerce uma reivindicação mais nova e, portanto, mais poderosa, sobre a atenção do público.”

O último estágio do ciclo é a fase pós-problema, isto é, o problema já tem uma relação diferente com o público que o cerca. Podem ter surgido instituições públicas, políticas, projetos e programas para atender a demanda, sendo essas entidades quase sempre persistentes na manutenção do seu funcionamento mesmo que a atenção do público tenha se voltado para outro lugar. O autor salienta que nem todos os problemas de conjuntura social passarão pelo *issue-attention cycle*, pois

First, the majority of persons in society are not suffering from the problem nearly as much as some minority. [...] Second, the sufferings caused by the problem are generated by social arrangements that provide significant benefits to a majority or a powerful minority of the population. [...] Third, the problem has no intrinsically exciting qualities – or no longer has them (Downs, 1972, p. 42).

Assim, o *issue-attention cycle* permite entender o contexto de inserção do TMP no Porto de Natal, pois a implantação dessa infraestrutura de cunho turístico ganha notoriedade pela Copa do Mundo FIFA 2014, amplamente discutida na mídia, como uma demanda pré-problema do porto não conseguir atracar embarcações com passageiros nacionais e internacionais na cidade do Natal. A diante, após sua implantação o TMP desdobra-se em novas faces para contemplar as outras fases do ciclo, dado que para Downs (1972, p. 49) “*any issue gains longevity if its sources of political support and the programs related to it can be institutionalized in large bureaucracies. Such organizations have a powerful desire to keep public attention focused on the problems that support them.*” O *issue-attention cycle* pode ser sintetizado na figura 3.

Figura 3: Fases do *issue-attention cycle*.



Fonte: elaborado com base em Downs (1972), 2020.

Por fim, para entender os impactos socioeconômicos do TMP na Ribeira no processo de desvalia do bairro, utilizaremos a teoria de Lindón (2008, 2008a, 2009) que versa sobre a espacialidade da violência/medo sobre o espaço urbano. A autora disserta que a violência/medo

pode estar associada a ambientes antigos, sem uma memória violenta do local. Para Lindón a violência/medo produzem uma simbologia do lugar, dando sentido a este, bem como corporizando no senso comum à imagem degradante e de desvalia do ambiente.

Assim, espera-se que às técnicas teóricas anteriores, bem como a teoria de arena política como um influenciador na tomada de decisão dos direcionamentos das políticas públicas em turismo empregadas na Ribeira, em específico, o TMP do Porto de Natal, tragam uma série de análises da realidade posta pelo TMP nos últimos anos, além de elucidar suas implicações no turismo e em suas ramificações operacionais que refletem o contexto do bairro da Ribeira atualmente.

1.2 Nota a(o) leitor(a)

O(a) leitor(a) já deve ter notado que esta pesquisa de dissertação traz uma proposta diferente dos formatos convencionais. Baseado pelo modelo de pesquisa do Daniel Cerqueira (2014), a discussão tratará de capítulos com introdução, aporte teórico, discussão de resultados, conclusão parcial e referências separadamente. Assim, com a intenção de construir uma estrutura narrativa que assegure o entendimento e a fim de relevar as circunstâncias da realidade social, cada seção é introduzida com uma imagem da Ribeira para trazer o(a) leitor(a) ao contexto real do entorno desta pesquisa.

Nesta jornada, iremos entender a relação entre arena política e suas ramificações no turismo, onde, para ser mais específico, o trabalho articula-se nos tópicos a seguir em que refletiremos sobre a relação entre política pública e turismo em proporcionar novas funcionalidades ao tecido urbano recaindo na(s) arena(s) política(s) do TMP; entender quais são os entraves operacionais do TMP em proporcionar uma dinâmica mais fluida a zona portuária, bem como caracterizar e entender a dinâmica do TMP do Porto de Natal e o impacto dele para o entorno onde está localizado, isto é, no bairro da Ribeira.

Devo ainda salientar, caro(a) leitor(a), que esta pesquisa foi impactada pela pandemia causada pela SARS-Covid-19 (Corona vírus). Apesar de tratar-se de um estudo que recaia sobre um período pré-pandemia, a coleta de dados primários, ou seja, entrevistas com os agentes do universo da pesquisa, foi desafiadora pelas atribulações destes agentes em encontrar um momento oportuno em suas agendas. Enfatizo que a pandemia impulsionou o trabalho na modalidade *home office* para alguns, bem como houve redução da mão-de-obra em alguns setores da sociedade, aumento, conseqüentemente, da carga horária e demanda de trabalho para os que permaneceram frente aos postos.

1.3 Referências

- Adorno, S. (2002). Exclusão socioeconômica e violência urbana. *Sociologias*. 4(8). pp. 84-135.
- Afonso, M. H. F.; Souza, J. V.; Ensslin, S. R.; Ensslin, L. (2011). Como construir conhecimento sobre o tema de pesquisa? Aplicação do processo ProKnow-C na busca de literatura sobre avaliação do desenvolvimento sustentável. *Revista de Gestão Social e Ambiental*. 5(2). pp. 47-62.
- Araújo, L. M. S. (2009). O desenvolvimento urbano: quadro conceptual. *Malha urbana*. 7, pp. 21-45.
- Barrera-Fernández, D., Bujalance, S. G., Scalici, M. (2019). Touristification in historic cities: reflections on Malaga. *Revista de Turismo Contemporâneo*. 7(1). pp. 93-115.
- Barros, J. D. (2018). *História e pós-modernidade*. Editora Vozes: Petrópolis, RJ.
- Bauman, Z. (1998). *O mal-estar da pós-modernidade*. Zahar: Rio de Janeiro.
- Belei, R. A. et al. (2008). O uso de entrevista, observação e videogravação em pesquisa qualitativa. *Cadernos de Educação*. 30. 187-199.
- Bourdieu, P. (1989). *O poder simbólico*. Editora Bertrand: Rio de Janeiro.
- Bourdieu, P. (2004). *Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico*. Editora UNESP: São Paulo.
- Bourdieu, P. (2007). *A distinção: crítica social do julgamento*. EDUSP: São Paulo.
- Bourdieu, P. (2011). *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. Papirus Editora: Campinas, São Paulo.
- Bourdieu, P. (2019). *Questões de sociologia*. Editora Vozes: Petrópolis, Rio de Janeiro.
- Brasil. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (2018). *Plano mestre: complexo portuário de Natal*. Secretaria Nacional de Portos: Brasília, DF.
- Brasil. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. (2014). *Oportunidades para os pequenos negócios de negócios para a copa do mundo: identificação de tendências e oportunidades para os pequenos negócios nos bairros de Natal/RN*. SEBRAE: Natal.
- Casellas, A. Desarrollo urbano, coaliciones de poder y participación ciudadana en Barcelona: una narrativa desde la geografía crítica. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. 70, pp.57-75.
- Castrogiovanni, A. C. (2000). Turismo e ordenação no espaço urbano. In Castrogiovanni, A. C. (Org). *Turismo urbano*. (Cap. 2, pp. 23-33). Contexto: São Paulo.
- Collin, M. (1999). A evolução do estatuto dos portos da Europa. In: G. Silva e G. Cocco (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro.
- Companhia de Docas do Rio Grande do Norte. (2011). *Memorial descritivo da arquitetura: terminal marítimo de passageiros de Natal*. SEP: Natal.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte. (2018). *Regimento interno do conselho de administração*. Natal, RN: CODERN.
- Costa, C. M. (2015). O turismo como arena da globalização. *Janus*. pp. 48-49.

- Costa, J. (2015). *A palavra sobreposta: imagens contemporâneas da Segunda Guerra em Natal*. EDUFRN: Natal, RN.
- Del Rio, V. (2001). Voltando as origens: a revitalização em áreas portuárias em centros urbanos. *Arquitextos*. 2(15). pp. 1-12.
- Dias, E. M., Gasiola, G., Silva, L. T., Scoton, M. L. R. P., Dias, M. R. R. P. & Lauand, R. P. (2016). Aspectos jurídicos da exploração dos portos: regulamentação. In E. M. Dias & M. L. R. P. D. Scoton (Orgs.). *Portos e comércio exterior*. (Cap. 3, pp. 79-134). Rio de Janeiro: FGV Editora.
- Downs, A. (1972). Up and down with ecology: the 'issue-attention' cycle. *The Public Interest*, 28, pp. 38-50.
- Ensslin, L., Ensslin, S. R., Lacerda, R. T. O., & Tasca, J. E. (2010). ProKnow-C, Knowledge Development Process Constructivist. *Processo técnico com patente de registro pendente junto ao INPI*. Brasil.
- Faria, C. A. P. (2003). Ideias, conhecimento e políticas públicas: um inventário sucinto das principais vertentes analíticas recentes. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. 18(51). pp. 21-29.
- Fayos-Solá, E. (1996). Tourism policy: a midsummer night's dream? *Tourism Management*. 17(6). pp. 405-412.
- Gomes, C. W. M., Sobrinha, M. D. P. B. & Silva, A. F. C. (2018). Conflito fundiário e reconfiguração territorial na expansão do porto de Natal e reassentamento da comunidade Maruim. *III Seminário Nacional de Urbanização de Favelas*. Salvador, Brasil.
- Gonzáles, M. O. B., Ruiz, D. F. (2007). La política turística como parte de la política económica. *Revista de Análisis Turístico*. 4(2). pp. 4-21.
- Gonzáles, M. V. (2011). La política turística: una arena de acción autónoma. *Cuadernos de Turismo*. 27(1). pp. 953-969.
- Hall, M. (2010). *Politics and tourism – interdependency and implications in understanding change*. Goodfellow Publishers: Oxford.
- Harvey, D. (1992). *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Blackwell: Oxford.
- Herzog, L. A. (2006). *Return to the center*. University of Texas Press: Austin.
- Holanda, S. B. (2015). *Raízes do Brasil*. Companhia das Letras: São Paulo.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2019). *Cidades*. IBGE: Rio de Janeiro.
- Jafari, J. (2005). El turismo como disciplina científica. *Política y sociedad*. 42(1). pp. 39-56.
- Knafou, R. (1996). Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: Rodrigues, A. B. (org.) *Turismo e Geografia – reflexões teóricas e enfoques regionais*. Hucitec: São Paulo.
- Lindón, A. (2008). Violencia/miedo, espacialidades y ciudad. *Casa del Tiempo*. 1(4). pp. 8-14.
- Marchante, J. S. G. (2011). Cuencia: um destino turístico consolidado. *Cuadernos de Turismo*. 27, pp. 403-418.
- Melo, C. M. S. & Silva Filho, R. O. (2007). *Centro histórico de Natal*. IPHAN: Natal.

- Morais, L.L. (2016). *Turismo e patrimônio cultural: políticas, ações e intervenções no município de Natal-RN*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Turismo, Natal, RN, Brasil.
- Mossberger, K., & Stoker, G. (2001). The evolution of urban regime theory: The challenge of conceptualization. *Urban Affairs Review*. 36, pp. 810–835.
- Nóbrega, W. R. M. (2012). *Turismo e políticas públicas na Amazônia brasileira: instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra, oeste do estado do Pará*. (Tese de Doutorado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém, PA, Brasil.
- Offe, C. (1981). Algumas contradições do Estado social moderno. In Offe, C. *Trabalho e sociedade*. (pp. 112-131). Tempo Brasileiro: Rio de Janeiro.
- Offe, C. (1984). Dominação de classe e sistema político: sobre a seletividade das instituições. In C. Offe. *Problemas estruturais do Estado capitalista* (pp. 140-179). Tempo brasileiro: Rio de Janeiro.
- Offe, C. (1984a). *Problemas estruturais do Estado capitalista*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Padilla, O. (1997). *El turismo: fenómeno social*. 2 ed. Fondo de Cultura Económica: México.
- Pêcheux, M. (1997). *Semântica e discurso: uma crítica à afirmação do óbvio*. 3 ed. Editora da UNICAMP: Campinas, SP.
- Pêcheux, M. (2002). *O discurso: estrutura ou acontecimento*. 3 ed. Editora Pontes: Campinas, SP.
- Pimentel, M. P. C. (2014). A dimensão institucional das políticas públicas de turismo no Brasil, de 1930 a 2010. In Pimentel, T. D., Emmendoerfer, M. L. & Tomazzonni, E. L. (Orgs.). *Gestão Pública do Turismo no Brasil: teorias, metodologias e aplicações*. 1ed. EDUCS: Caxias do Sul.
- Rios, R. B. & Silva, S. B. M. (2011). Porto de Salvador: organização e dinâmica no contexto urbano e metropolitano. *Revista Transporte y Territorio*. 5, pp. 121-136.
- Rocha Neto, J. M. & Furado, E. M. (2018). Os "novos" velhos portos: espaços de metamorfose para o capital imobiliário e para o turismo. *Cadernos de Geografia*. 37, pp. 43-54.
- Rodrigues, R. (2007) As redes logísticas e o novo papel dos portos na economia global. *Revista Geografias: UFMG*. (3), pp. 120-134.
- Rojas, P. (2014). *Introdução à logística portuária e noções de comércio exterior*. Bookman: Porto Alegre.
- Sansolo, D. G. (2003). Turismo e sustentabilidade na Amazônia: um novo conteúdo territorial e a experiência no município de Silves, AM. *Pasos: Revista de Turismo e Patrimônio Cultural*. 1(1). pp. 39-50.
- Santos, J. F. (2004). *O que é pós-moderno*. Brasiliense: São Paulo.
- Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (2003). *Circuito histórico, turístico e cultural de Natal*. SEMURB: Natal, RN.
- Silva, J. R., Moraes, L. L. & Nóbrega, W. R. M. (2015). Políticas públicas de turismo no bairro da Ribeira, Natal – RN: uma reflexão a partir do PAC 2010-2014. *Amazônia, Organizações e Sustentabilidade*. 4(1). pp. 71-92.

- Vianna, A. A. (2013). *O papel do turismo nos conflitos urbanos da cidade do Natal/RN: a história que ninguém quer contar*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Natal, RN, Brasil.
- Ziakas, V., & Costa, C. (2011). Event portfolio and multi-purpose development: Establishing the conceptual grounds. *Sport Management Review*. 14, pp. 409–423.

O Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal foi uma obra do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Copa do Mundo de 2014, que recebeu um investimento de R\$ 74 milhões, sendo a maior parte dos recursos destinados para a recuperação do cais de atracação do Berço 01. O TMP possui uma área total construída de 5.068,67m², seu salão de eventos tem capacidade para 1.500 pessoas e o mirante acomoda outras 600. Está dividido em duas edificações: o armazém histórico localizado no largo da Rua Chile, e um edifício novo, que abriga a estação de passageiros, salões de eventos, cozinhas, toaletes e elevadores. A área faz parte do projeto de revitalização do Bairro Ribeira e já foi delimitada desde 2010 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Rio Grande do Norte (CODERN, s/d).

Imagem aérea do Porto de Natal com TMP em construção
Autoria: Canindé Soares, s/d.



2 POLÍTICA PÚBLICA EM TURISMO E REVITALIZAÇÃO URBANA: A CONSTRUÇÃO DA ARENA POLÍTICA DO TMP

2.1 Introdução

Com o passar dos anos e das diversas tentativas de reviver os centros históricos em situação obsoleta, os governos lançaram diversas políticas públicas de revitalização, requalificação, readequação e reurbanização, sendo importante compreender as principais diferenças dessas abordagens (Barretto, 2013). Revitalizar pode estar voltado para ações de limpeza social, ou seja, modificações sem mudanças significativas na estrutura física da região, mas caracterizando o ambiente para novos grupos sociais circularem.

Requalificar é inserir a comunidade nas atividades de lazer valorizando o patrimônio histórico (Gusmão, 2017). A abordagem de readequação envolve mais do que pontuais aperfeiçoamentos na zona urbana desejada, mas sim um trabalho de planejamento duradouro que objetiva o uso adequado e mais bem planejado para a zona em análise (Choay & Merlin, 1988). Já reabilitação infere sobre os programas, projetos e políticas de melhoria de moradia para comunidades mais pobres ou para zonas da cidade que caíram em desuso com o passar dos anos.

Assim, para este estudo toma-se as políticas de revitalização urbana como cerne de análise por terem como consequência a segregação social em virtude da aplicação desta política para demandas específicas e que atendem poucos grupos de interesse da sociedade. Essas políticas surgem atualmente em um novo contexto social que demandam novas perspectivas de abordagem e comportamento a fim de adequar as cidades e em específico os centros históricos para o uso das demandas nacionais e internacionais de turismo, objetivando recriar usos e funções do passado com toques de atualidade na conjuntura do consumo, característico da sociedade pós-moderna (Leite, 2002).

O turismo no enquadramento do consumo surge na seara das políticas públicas subordinado a outras políticas de desenvolvimento ou crescimento econômico, pois é papel do Estado fornecer recursos e infraestrutura para comercializar a região como destino (Britton, 1991; Amore & Hall, 2017). Assim, a política pública de revitalização urbana em consórcio com o turismo encontra um terreno fértil para aplicação na cidade por justificar o desenvolvimento de uma localidade que antes era tida como abandonada ou perigosa, já que o turismo se torna um argumento para o engrandecimento econômico e consequente melhorias

significativas da região pelo fluxo de uma demanda nacional e internacional disposta a consumir.

No Brasil, o Ministério do Turismo vem formulando e aplicando estas políticas públicas cujo um dos objetivos é desenvolver ou aprimorar o turismo cultural nos centros históricos brasileiros. Por tratar-se de uma tendência internacional, já que o turista com o perfil desse segmento não busca apenas contemplar o atrativo cultural, seja material ou imaterial, mas esse consumidor desloca-se motivado pela experiência que busca sentir um contato próximo as realidades que não existem em seu entorno (Ministério do Turismo, 2010; Ramos, 2019).

Logo, diversas transformações para reviver os centros históricos de algumas capitais brasileiras foram efetivadas nos últimos anos. Como apontado, políticas como Cidades Históricas, Monumenta e PAC Cidades Históricas são alguns dos exemplos das intervenções formuladas pelo setor público para aprimorar o centro histórico e torná-lo competitivo à luz da força do capital, ou seja, a tomada do centro histórico como um produto competitivo no mercado de turismo na cidade. Appendino (2017) reforça em seu estudo a dificuldade em inserir as questões de interesse urbano, em específico, o cunho cultural nos pilares de desenvolvimento em virtude da rápida urbanização das cidades. O movimento exponencial de crescimento das zonas urbanas como um todo, faz tornar um desafio, a inserção dos centros históricos em um processo equilibrado de desenvolvimento urbano pelo valor histórico que esses locais carregam.

Arelado a constituição das políticas públicas em turismo e demais setores associados a ela, deve-se considerar que essas tomadas de decisões são realizadas de maneiras diversas. Este estudo considera a arena política como o palco para elaboração e execução de políticas públicas em turismo, por estarem rodeadas de conflitos de interesse, manipulação, modificação e quebra dos procedimentos considerados padrões no âmbito público (Abuelafia, Berensztein, Braun & Di Gresia, 2010). A depender do prisma de análise (sociológico, economicista, filosófico, por exemplo), pode-se encarar não apenas a constituição de uma arena política, mas de diversas arenas que se sobrepõem em uma dinâmica complexa e difusa.

Neste sentido, o objetivo desse capítulo é entender como deu-se a concepção da arena política no TMP e quais são os agentes que foram contemplados no jogo político. Para atender a esta demanda, tomou-se por percurso metodológico a aplicação de teorias clássicas da ciência política e sociologia para entender a realidade e racionalidade da(s) arena(s) política(s) do TMP de Natal, aplicando-se a teoria do sociólogo Offe (1981, 1984, 1984a) na delimitação da arena política, os conceitos de campo e *habitus* de Bourdieu (1989, 2004 2007, 2011, 2019), bem como a análise de discurso do Pêcheux (1997, 2002) para compreender as formações ideológicas dos agentes inseridos na arena.

Nos tópicos a seguir, discutiremos as teorias da formulação de arenas políticas e das políticas públicas de revitalização urbana no contexto do turismo, levantar as principais políticas públicas que tiveram suas aplicações face ao bairro da Ribeira e, por fim, entender como se configura a constituição da arena política da mais recente intervenção de impacto físico (construção do TMP do Porto de Natal) sob a ótica de Offe (1981, 1984, 1984a).

2.2 Arenas políticas e políticas públicas para áreas urbanas: revitalização no contexto do turismo

As arenas políticas podem ser estudadas por diferentes enfoques. Na teoria estruturalista, formata-se uma conceituação sobre as organizações. Para Etzioni (1974, p. 68) os teóricos estruturalistas “veem a organização como uma unidade social grande e complexa, onde interagem muitos grupos sociais”, e que em detrimento desse cenário as organizações seriam atravessadas de conflitos. Essas variações de conflitos existentes em uma organização/instituição derivam dos interesses pessoais e/ou de grupos seletos que dão origem às negociações e a outros mecanismos de formação de alianças, por vezes recíprocas, que desenham à vida nesses ambientes (Morgan, 2002). A essas alianças podem ser denominadas de arenas.

As arenas podem ser civis, políticas, decisórias, entre outras, podendo haver interações entre elas, isto é, a arena política, por exemplo, pode ser uma arena decisória. Nessa abordagem inicial, Mische & Pattison (2000), inferem que para o quadro analítico de uma arena deve-se considerar os conceitos de *collective projects* que abrange os projetos e demandas oriundos de narrativas de um grupo ou de uma coletividade em particular; o *social settings* definido como os contextos locais caracterizados pelo curto prazo de duração das narrativas e projetos; e, *publics* entendido como a configuração social composta por um misto de atores envolvidos que possuem seus projetos segmentados um do outro.

Essa concepção de arena é baseada na sociedade que possui algum tipo de organização em comum para estruturação dos argumentos, desenvolvimento de ideias, proposições e efetivações e por isso, os autores a definem como sendo “*cluster of 'public' settings in which sectorally diversified actors provisionally suppress their particularistic projects in order to formulate and pursue an emerging common purpose*” (Mische & Pattison, 2000, p. 168). A diversidade é um tema presente nas arenas, pois é dela que procedem as demandas e proposições sociais, porém o fator ‘diversidade’ tanto de representações, como de ideologias é motivo para a criação de alianças e imposição de anseios próprios gerando conflitos.

Baseado nos conflitos das organizações, na intensidade das relações entre os indivíduos, difusão das informações e duração dos conflitos, Mintzberg (1985) traça quatro formas de arenas políticas. A primeira arena traçada pelo autor é a *confrontation* que é caracterizada por conflitos internos e breves. A segunda arena trata-se da *shaky alliance* que é definida por conflitos moderados e possivelmente duradouros. A terceira arena denominada *politicized organization* que se refere aos conflitos comedidos e apoiados artificialmente pelos envolvidos. A última arena é a *complete political arena* evidenciada por um conflito intenso e profundo.

A considerar pela perspectiva de análise, pode-se tomar arena política por meio do sistema partidário, ou seja, pelo conjunto de mecanismos e formas de política no contexto social que definem alianças, ferramentas e ações para desenvolvimento de programas eleitorais visando às eleições em um ambiente federativo democrático (Carneiro & Almeida, 2008; Lima, Daibert, Rompinelli & Cerqueira, 2018). Ao pensar na arena como um espaço democrático de discussão e construção de políticas públicas, Nóbrega (2012, p. 237) disserta que:

Paralelamente aos instrumentos formais da democracia representativa, surgem novos mecanismos de responsabilização que enfatizam a participação dos cidadãos no processo de tomada de decisão das políticas públicas, isto é, a construção de arenas públicas onde as chamadas instituições híbridas podem viabilizar uma aproximação e participação dos cidadãos acerca do controle social e dos serviços públicos em geral.

Apesar desse cenário teórico diverso de construção de arenas políticas e caminhos para soluções dos conflitos, Randolph (2015) enfatiza que se cria a falsa impressão de que conhecemos os nossos problemas sociais e que o que falta é apenas uma “gerência” eficiente – a crença fundamental de toda visão tecnocrática do mundo – quando, na verdade, sequer se sabe do que se está falando. Nessa lógica, Offe (1984a) considera o aparelhamento do Estado um instrumento da classe dominante, pois esta classe utiliza-se do aparelho estatal para desencadear por meio dele interesses comuns, dando a ênfase que a arena política se articula sob princípios próprios dominantes de quem as formula, isto é, excluindo e incluindo perante os benefícios gerados pela composição da arena.

Refletindo sobre o Estado social na perspectiva das relações de trabalho na sociedade capitalista democrático, que está envolta da concepção de políticas públicas para sanar problemas sociais, Offe (1981), desenha três níveis ou três arenas dispostas umas sobre as outras. A primeira arena consiste nos processos políticos que sucedem na tomada de decisão no âmbito do Estado sem retratar um poder, já que é aqui que são produzidas as coligações e orçamentos, sendo nesta primeira arena mais difícil de identificar protagonistas específicos.

A segunda arena trata sobre as forças sociais que influenciam diretamente os políticos, suas opiniões e direcionamentos dando modificações à agenda política, formando um campo de potencialidades e contingências. A terceira e última arena é aquela onde ocorrem as mudanças no contexto da sociedade, tratando-se das lutas pela redistribuição do poder social, que dão a oportunidade de mudar a realidade das políticas, bem como a social, entendendo assim à arena política como um espaço decisório que perpassa por conflitos e interesses passíveis serem analisados nas construções dos campos, *habitus* (Bourdieu, 2011) e no discurso dos atores (Pêcheux, 1997).

O efeito dos discursos políticos adversários é que eles ganham ou perdem em uma arena política definida e esse jogo de ações e argumentos é o que baliza os atos. Os diferentes agentes envolvidos nesse processo são definidos por suas capacidades de reunir recursos e aliados. Como os recursos são limitados, a competição constitui-se fabricando coalizões e por um comportamento político que passa a fomentar todas as ações e direcionamento a serem incrementadas no contexto (em que a arena foi definida), na sociedade (Fazito, Scott & Russell, 2016; Ventura & Nassif, 2016). Nesse teor dos atores envolvidos em uma arena política espera-se, de acordo com Elliott (1997) que a iniciativa privada representada por empresários do ramo em que a política se direcionará tome uma posição anônima e fique em segundo plano na arena, em comparação com o papel do setor público e da comunidade. Porém não é essa a racionalidade que passa para realidade.

A lógica para constituição das arenas políticas é de concentrar os mais diversos setores da sociedade, incluindo o turístico, com o objetivo de discutirem democraticamente as melhores propostas e decisões no campo instaurado para atender as lacunas sociais identificadas no meio social a partir de políticas públicas (Nóbrega, 2012).

Na formulação de políticas públicas há um cenário de intervenções por meio das partes interessadas envolvidas em um processo cíclico de influenciar o pensamento e comportamento de outros participantes da tomada de decisão. Isso ocorre pois, segundo Susskind (2006), alguns indivíduos que compõem a arena política tentam mudar o pensamento dos demais integrantes com base em argumentos ou evidências para que se tenha ganhos mútuos, negociação ou construção de um senso. Novas abordagens teóricas, portanto, tem possibilitado explicar a formulação de políticas públicas por intermédio das arenas políticas que exigem a negociação constante entre os atores que possuem poder de voto ou decisório (Loureiro, Santos & Gomide, 2011).

Como área de conhecimento, a política pública surge nos Estados Unidos com foco nas ações do governo perante a sociedade quebrando o paradigma da abordagem europeia de

enfoque no Estado e suas ramificações (Souza, 2006). Em diferentes níveis de governo, a política pública pode ser desenvolvida e aplicada para proporcionar bem-estar social. De caráter setorial ou intersetorial, essas políticas buscam uma efetividade satisfatória perante o problema que foi posto pela sociedade, à solução. (González, 2011). Dentro dessa conjuntura de pensamentos, diversos intelectuais da ciência política conceituam a política pública em profusas abordagens.

O debate teórico sobre políticas públicas iniciou na década de 1950 e até então pode-se inferir que não há uma única nem melhor definição para refletir sobre o que é política pública (Souza, 2002; Pimentel, 2014), sendo uma área do conhecimento heterogênea e que está alusiva à diversas áreas e camadas sociais por meio da influência do Estado sob a sociedade através de estratégias de planejamento (Quintana, 2010; Nóbrega, 2006). Entendendo o contexto em que o Estado é responsável por diversas esferas da sociedade e que como forma de aproximação e regulação social utiliza-se da política pública para efetivação ou não de suas ações, Dye (2013, p. 3), argumenta que a política pública “é o que o Estado escolhe fazer ou não fazer”.

Kraft & Scott (2018), salientam que a política pública não é feita sem conexões, logo formulações de arenas e ligações de interesses são habituais, pois consideram que diante dos problemas enfrentados pela sociedade, sendo esses problemas as condições em que a população considera inaceitável que perpetue como está e que, portanto, necessita de intervenção, é a definição de política pública, ou seja, é a ação ou não ação do Estado face à dinâmica social. Frente a isso, a definição dos autores é a que tomaremos para fins desta pesquisa, por envolver a conexão de agentes na dinâmica social. As definições para política pública podem tomar um caráter diverso, pois os atores envolvidos em sua formulação possuem ideologias diferenciadas e, por vezes, objetivos distintos na arena política que dependendo do propósito final, o resultado deve levar em consideração o bem-estar social da maioria para quem a política destina-se.

Cada sistema político dispõe de um raio de ação definido que determina quais os materiais e objetos que podem se tornar parte de uma política pública (Offe, 1984) e com esse contexto, a ciência política é uma peça fundamental para compreender o turismo, pois proporciona conceitos e instrumentos metodológicos que enriquecem notavelmente a compreensão do fenômeno (Schenkel & García, 2015, p. 198), principalmente ao tomar o turismo como um fenômeno complexo de estudo ao envolver as relações sociais distintas, fatores econômicos, culturais, geográficos e geopolíticos.

O turismo recebe notoriedade quando deixa de ser uma ação meramente exclusiva das classes abastadas e passa ser mais democrático, considerando o contexto das melhorias da qualidade do trabalho, tempo de lazer e remuneração de férias (Schenkel, 2019). O contínuo

avanço vertiginoso do turismo fez com que o Estado passasse a considerá-lo na agenda pública como alvo de oportunidade para o desenvolvimento, em primordial, econômico (Fernández Miranda, 2011).

Cabe salientar que o turismo não é a única pauta de uma arena política e tampouco a mais importante. Spiller e Tommasi (2003) inferem que outras questões políticas se tornam passíveis ao debate, pois são carregadas por similares manipulações, modificações e erosões dos procedimentos que competem aos agentes sociais de acordo com as preferências de aplicação da política pública e dos envolvidos, além de sua influência na arena. Por esse prisma, pode-se compreender que as reformas neoliberais compactadas em uma sociedade pós-moderna propuseram significativas transformações nas agendas públicas e nos agentes sociais que compõem uma arena política (Rossi & Silva, 2018).

Compreendendo o turismo apenas como um produtor de novos usos ao espaço por viabilidade econômica, o Estado filtra o turismo em uma relação de consumo e conflito, em um processo que envolve sociedade, poder público, iniciativa privada e o turista. Nesse processo dinâmico promovido pelo poder público revela-se uma gama de contrastes sociais, pois o turismo para Gastal & Moesch (2007, p. 27) “ainda estaria reduzido a um instrumento de desenvolvimento econômico, parte de políticas setoriais, as quais não possuiriam clareza dos impactos causados e dos compromissos acarretados junto às localidades, quando de sua implantação”. Pensar o turismo como forte motor econômico é limitar as análises que podem ser feitas sobre o fenômeno acerca de suas ramificações na sociedade pós-moderna, pois reduzem as reflexões apenas às perspectivas monetárias (Zhang & Yan, 2009).

Por isso, as abordagens de política em turismo são relativamente novas e receberam notoriedade no início do século XXI (Dredge & Jenkins, 2011). Definições de política em turismo são diversas. O aporte de Hall (2010) que entende a política pública em turismo como o que o Estado faz ou não faz em relação ao turismo, deixa um amplo campo de reflexão aos pesquisadores de área. A política pública em turismo, em virtude das suas necessárias conexões com outros setores socioeconômicos, depende de uma série de fatores para sua implementação (González, 2011). Após o fim da Segunda Guerra Mundial os Estados Nacionais começaram a criar instituições governamentais específicos para gerir o turismo, dando a esse movimento uma nova dinâmica da intervenção estatal nos processos de gerenciamento do turismo por parte do poder público.

Há uma percepção de que a pesquisa de política pública em turismo, por estar dependente de uma proposição maior, não é tão valorizada quanto as abordagens de outras disciplinas, pois geralmente não abarca os benefícios para a comunidade local, não mudando a

realidade do lugar em detrimento do apelo ao desenvolvimento econômico para as grandes empresas promotoras do turismo (Kerr, 2003). Para Schenkel (2019, p. 133) a política em turismo é a atuação da ação pública em relação ao turismo. Edgell, Allen, Smith & Swanson (2008) interpretam a política em turismo como sendo um traço evolutivo de ações, orientações, metas, objetivos e procedimentos que representam a melhor maneira de cumprir com o planejamento e desenvolvimento do turismo em uma nação.

O Estado na tentativa de organizar e planejar as ações do mercado sobre o turismo toma para si a formulação de diretrizes e permissões que concedem os usos dos espaços para o mercado a fim de desenvolvê-los economicamente e, por vezes, não visualizando as problemáticas geradas pelo uso desordenado. O objetivo da política pública em turismo na organização e planejamento dos destinos para uso turístico, em consórcio com demais políticas como: educação, lazer, saúde e segurança, por exemplo, supostamente deveriam oportunizar um contexto saudável de desenvolvimento para os envolvidos e afetados pela política pública e conseqüentemente manutenção contínua do planejamento dos destinos turísticos, assegurando uma melhor qualidade de vida e experiência para residentes e turistas, respectivamente (Edgell & David, 1990).

Em ordem de compreender os processos objetivos da política em turismo Fayos-Solá (1996) acentua três gerações distintas desses objetivos. A primeira geração está focada em o turismo como contribuinte econômico por meio de capitalização de moeda estrangeira e equilíbrio na balança de pagamento. A segunda geração está voltada para melhorar o bem-estar dos agentes primários e secundários do turismo e, a terceira geração está focada em manter de forma sustentável o fluxo econômico, social e político promovido pelo turismo.

O processo de gerações do autor perpassa por políticas públicas em turismo que reverberam em outras áreas sociais, como as de revitalização urbana em centros históricos para o turismo e vice-versa. Com o propósito de melhoria na qualidade de vida por parte da população que reside nestas zonas e com o intuito de preservar/conservar o patrimônio histórico-cultural, tem-se visto no Brasil uma interferência que dá destaque a revitalização urbana (Silva, Feretti & Sette, 2008). Na literatura, encontram-se uma gama de terminologias que buscam identificar o processo de novas modelagens de viver em zonas urbanas, como requalificação, reabilitação, renovação, promoção urbana e revitalização. Com o objetivo de dar clareza, este trabalho utilizar-se-á o termo revitalização para conceituação e contextualização com o turismo. Entende-se, de acordo com Barretto (2013, p. 593) por revitalização:

Um processo que envolve um esquema abrangente, para solucionar uma série de problemas urbanos, incluindo os de moradias deficientes, obsoletas ou pouco saudáveis, tanto que [...] inclui a melhora do transporte e do trânsito, a regulamentação do uso do solo e o combate à marginalidade.

Nesse enquadramento de processos que envolvem modelos de intervenção urbanística, as políticas públicas de revitalização urbana dialogam com as políticas em turismo no cenário urbano como, por exemplo, o Plano Nacional de Turismo, pois podem servir para dinamizar zonas da cidade obsoletas, em específico centros históricos, para proporcionar novos usos com fins econômicos, permitindo intervenções que melhorem a qualidade de vida, proporcionem ocupação de espaços vazios e intensifiquem a mistura de usos (Del Rio, 2001).

Mesmo assumindo diferentes facetas nos Estados Unidos, Europa e América Latina, o conceito de revitalização aproxima-se em todos os cenários, pois é vinculado ao conceito de desenvolvimento com base no fortalecimento de atividades econômicas que gerem lucro tornando o centro histórico um espaço urbano competitivo (Bidou-Zachariasen, 2006), recaindo sobre o conceito de capitalização do centro histórico para atender demandas de mercado. Clavé (1993) em suas pesquisas na década de 1990 – com as crises e mudanças econômicas; acerca da revitalização já salientava que apesar das diferenças socioeconômicas políticas e culturais existentes entre as nações, a revitalização pode ser planejada em diferentes perspectivas, modelos e dinâmicas de desenvolvimento.

No presente discurso de desenvolvimento econômico aliado ao estilo de vida pós-moderna focado no consumo e voltado exclusivamente aos interesses do domínio capitalista, a política pública de revitalização de centro histórico e de turismo, trazem à tona uma retomada de aspectos encantadores da zona urbana afetada, removendo fatores indesejáveis que não combinam com a nova proposição de espaço (Silva, Feretti & Sette, 2008), pois muitas críticas ao turismo em zonas urbanas são tecidas à sua concentração em uma área limitada da cidade ocasionando um uso intensivo de serviços e instalações (Barrera-Fernández, Bujalance & Scalici, 2019).

De acordo com Smith (1996, p.89), a política de revitalização urbana:

É focado em "tornar as cidades habitáveis", o que significa habitável para a classe média. De fato, e por necessidade, eles sempre foram 'habitáveis' para a classe trabalhadora. O chamado renascimento é anunciado e vendido como trazendo benefícios para todos, independentemente da classe, mas as evidências disponíveis sugerem o contrário.

Pautado na justificativa de concentrar atrativos turísticos culturais relevantes para reforçar a memória coletiva da comunidade, bem como comercializar o patrimônio histórico

material por meio do turismo (Bristow & Jenkins, 2019), as políticas públicas de revitalização urbana que dialogam com o turismo, demandam a readequação desse patrimônio às novas funcionalidades (Pinheiro & Santos, 2012). Assim, as políticas públicas diante da sua magnitude de atuação, em seus resultados se desdobram em planos, programas, projetos ou base de dados apresentando-se como uma deliberação portando objetivos e metas a serem alcançados (Souza, 2006).

Em sintonia com a sociedade atual, programas e projetos derivados de políticas públicas de revitalização urbana e/ou turismo devem ter o elemento integrador presente durante todo o ciclo da política. Integrar funções urbanas, parceiros e recursos a fim de produzir novos espaços saudáveis à qualidade de vida e turismo responsável sem descaracterizar aspectos identitários e culturais locais (Observatório do QCA III, 2005). Assim, buscou-se em Dye (2013), González (2011), Edgell, Allen, Smith, & Swanson (2008), Clavé (1993), Fayos-Solà (1996), Kraft & Scott (2018), Hall (2010), Souza (2006), Schenkel (2019) e demais pensadores da área, aporte teórico para o estudo.

Com efeito, essa pesquisa de cunho qualitativa (Oliveira, 2003), utilizou-se a análise de Offe (1981, 1984, 1984a), Bourdieu (1989, 2004, 2007, 2011, 2019) e Pêcheux (1997, 2002) como técnica para averiguar a concepção da arena política de construção do TMP potiguar. Mediante a literatura e proposta metodológica, obtém-se nos próximos tópicos as políticas mais expressivas de revitalização urbana com vínculo ao turismo no bairro da Ribeira nos últimos anos e, em seguida, as formulações das três fases/níveis de concepções das arenas políticas.

2.3 Políticas públicas de revitalização no bairro da Ribeira

As propostas de ações públicas de revitalização urbana com conexões ao turismo serão expostas no quadro 5. Nele se encontram as informações do órgão promotor, o ano do projeto/ação/programa, nome que recebeu para implantação e o objetivo. Nesse sentido, visualiza-se uma observação sucinta destas ações e em seguida o desfecho acurado da formulação da arena política do projeto do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal.

Os resultados apontam para ações, programas ou projetos formulados nas instâncias federal, estadual e municipal. Assim, identificou-se sete propostas de revitalização urbana com conexões ao fenômeno turístico, seja por meio de objetivos de diversificação do produto turístico de Natal, seja para elevar índices, reabilitar o bairro da Ribeira ou proporcionar desenvolvimento econômico em um contexto mais amplo.

Quadro 5: Ações de natureza pública de revitalização urbana na Ribeira.

Órgão promotor	Plano, Projeto, Programa	Ano	Objetivo
Ministério do Planejamento	Programa de Aceleração do Crescimento Cidades Históricas (Proposta 1)	2007	Restauração do Fortaleza dos Reis Magos, do Teatro Alberto Maranhão e a requalificação das praças do Centro Histórico.
		2010	Reabilitação do antigo Hotel Central, requalificação das praças do centro histórico, restauração do teatro Alberto Maranhão.
Secretaria de Turismo de Natal	Roteiro Natal Sagrado e Histórico (Proposta 2)	2017	O roteiro busca diversificar o turismo em Natal, concentrado em sol e mar, passando por edifícios históricos e outras áreas que retratam o patrimônio histórico da cidade.
Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal	Operação Urbana Ribeira (Proposta 3)	2010	Concede isenção e redução de tributos municipais
	Projeto ReHabitatar (Proposta 4)	2007	Auxiliar na reestruturação urbana de espaços públicos e privados localizados em área que apresenta processos de desequilíbrio urbano no uso da infraestrutura instalada no declínio de funções exercidas de desvalorização imobiliária

Câmara de Vereadores de Natal	Polo Cultural, Gastronômico e de Entretenimento do Bairro da Ribeira (Proposta 5)	2018	Implementar políticas públicas voltadas ao incentivo fiscal para estimular a instalação eventos culturais
Autarquias federais (UFRN)	Olhos da Ribeira (Proposta 6)	2019	A proposta inclui estratégias urbanísticas, arquitetônicas, tecnológicas e de gestão as quais, no esforço de preencher algumas lacunas deixadas pelas intervenções anteriores
Ministério da Infraestrutura	Implantação de Terminal Marítimo de Passageiros (Proposta 7)	2014	Objetiva garantir leitos em navios para a COPA 2014 e, como legado, atender à demanda do turismo marítimo.

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

A Proposta 1 teve forte repercussão dentro do contexto sociopolítico de desenvolvimento encarado pelo Brasil no início dos anos 2000. O Programa de Aceleração do Crescimento teve inúmeras vertentes no decorrer da gestão do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003 – 2010), em todos os estados nordestinos, desde obras de combate à seca a melhoria de infraestrutura nas cidades. O PAC Cidades Históricas foi coordenado pelo, então, Ministério da Cultura por meio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, com base em uma política intersetorial com o Ministério do Turismo, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES. Teve por objetivo promover a requalificação urbanística de sítios históricos brasileiros, buscando dinamizar as economias locais e afirmar o papel simbólico das cidades na relação identitária com a comunidade (IPHAN, 2009).

No bairro da Ribeira, o PAC Cidades Históricas teve foco na restauração e ampliação da Escola de Dança do Teatro Alberto Maranhão (Palácio do Governo), Teatro Alberto Maranhão, Antigo Grupo Escolar Augusto Severo, Casa do Pe. João Maria e Armazém Real da

Capitania. O PAC Cidades Históricas também se enveredou pelo bairro da Cidade Alta que contém em seu espaço uma quantidade considerável de patrimônio histórico material e pelo Forte dos Reis Magos que fica fora da zona de centro histórico da cidade (IPHAN, 2015).

Coordenada pela Secretaria de Turismo de Natal, a Proposta 2 tem por objetivo fomentar a diversidade do produto turístico natalense por meio da promoção de roteiro cultural com visitação em prédios históricos e igrejas que contam a narrativa do catolicismo em Natal. A política pública de promoção do roteiro prevê parcerias público/privado e Igreja Católica para implementar infraestrutura, acessos exclusivos para pedestres e trânsito para o funcionamento operacional da rota.

As Propostas 3 e 4 foram executadas pela Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal – SEMURB. A Proposta 3 traz o bairro da Ribeira como unidade territorial de planejamento urbano instituída pela Lei 3.492/1990 como Zona Especial de Preservação Histórica. A Operação Urbana Ribeira sendo a mais recente, busca criar condições pertinentes para novos investimentos na área, na tentativa de impulsionar os processos de revitalização e recuperação do patrimônio histórico edificado criando ações de incentivo ao empresariado nas áreas de interesse histórico para públicos de interesse turístico e incorporação da atividade aos habitantes locais (Instituto Brasileiro de Administração Municipal, 2010).

Intitulado de Projeto ReHabitatar, a Proposta 4 acontece em seis vertentes distintas, sendo elas: o reuso de imóveis públicos e privados, reabilitação de espaços públicos, dinamização das atividades incluindo o turismo e a cultura, qualificação ambiental, acessibilidade e recuperação das vantagens imobiliárias. Nesse contexto, o projeto que firmou convênio entre a Prefeitura do Natal e o Programa Cidade Brasil da Caixa Econômica Federal – CAIXA, busca dinamizar todo o conceito do bairro histórico da Ribeira com propostas de reuso do espaço pela vertente imobiliária, não sendo necessariamente, um programa voltado para moradia social (SEMURB, 2007).

A Proposta 5 trata sobre a Lei nº 6.771/2018, proposta apresentada pelo vereador Felipe Alves do Movimento Democrático Brasileiro – MDB, da Câmara de Vereadores de Natal. Trata sobre a criação do Polo Cultural, Gastronômico e de Entretenimento do bairro da Ribeira. O Art. 2º dispõe que os eventos culturais realizados no bairro poderão se beneficiar de isenções fiscais para estimular a instalação de bares, restaurantes e realização de eventos culturais. Cabe frisar que as propostas 2 e 5 não refletem necessariamente um processo de revitalização na Ribeira, mas como as propostas pretendem interferir nas zonas de interesse do bairro como a construção de infraestrutura e adaptação de vias públicas, optou-se por mantê-las no quadro de

pesquisa. Ao haver interferência no meio urbano nos espaços físicos, a revitalização torna-se uma ferramenta.

Quanto à Proposta 6 a ser realizada pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN, destaca as intervenções urbanísticas, arquitetônicas, tecnológicas e de gestão a fim de preencher lacunas deixadas por intervenções anteriores com estruturação em três eixos: desenvolvimento, vitalidade e memória. O turismo, na Proposta 6, é visto como um setor potencial no desenvolvimento econômico do bairro (Ataíde, Martino, Scheer & Souza, 2018).

Por fim, a Proposta 7, em virtude de sua magnitude da obra e aplicação visual, obtém mais relevância no contexto social do bairro para esta pesquisa. A Implantação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal – TMP é uma iniciativa do PAC Copa e foi realizado pelo atual Ministério da Infraestrutura, que teve como objetivo garantir leitos em navios para Copa do Mundo de 2014 e como legado, atender a demanda turística que chegar-se-ia à cidade do Natal por via marítima. O acesso marítimo ao Porto de Natal é feito por um canal de 3 km de extensão (CODERN, 2011).

Pode-se inferir que a maioria dos projetos está alinhada à proposta da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU de 2010, que segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2010), compreende que muitas delas buscam conceber uma nova ordem urbanística para o contexto do bairro buscando nortear os investimentos em habitação, saneamento, mobilidade, transporte, turismo e patrimônio, se esforçando para atingir cidades mais equilibradas no âmbito social e cultural, e todas elas fazem conexões com o uso turístico, se justificado no argumento de crescimento econômico.

2.4 Constituição da arena política: o caso do Terminal de Passageiros do Porto de Natal – RN

A partir do levantamento das sete propostas direcionadas para uma melhor gestão no bojo da revitalização urbana e turismo no bairro da Ribeira, nota-se que iniciativas foram ou estão sendo tomadas para reviver o bairro com finalidade para uma nova abordagem urbana da área que se encontra obsoleta. Cabe salientar que alguns espaços de cunho cultural ainda resistem na Ribeira, como teatros, casas noturnas, bares e restaurantes. Todavia, atualmente além do acervo de patrimônio histórico edificado, o bairro também concentra um número considerável de instituições públicas federais e estaduais como o Instituto Técnico-científico de Perícia – ITEP, Receita Federal, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – STTU, IPHAN, entre outros.

Diante das descrições apresentadas anteriormente, foi analisado a Proposta 7 a fim de correlacionar com a teoria de construção de arena(s) política(s) como define Offe (1981, 1984, 1984a) e com a teoria de Bourdieu (1989, 2004, 2007, 2011, 2019), pois o TMP do Porto de Natal é uma obra intrínseca ao turismo que ao mesmo tempo tenta propiciar uma nova dinamicidade na Ribeira pela sua suposta magnitude operacional de fluxo de passageiros, uma vez que de acordo com Tavares (2013, p. 37), o TMP natalense:

Será o catalisador da revitalização do bairro da Ribeira, contribuindo para a integração Porto – malha urbana e, assim, colaborando com o desenvolvimento econômico e social do estado do Rio Grande do Norte. Além de exercer importância histórica, já que o bairro da Ribeira se expandiu a partir do porto, possui importância econômica para o bairro e para a cidade do Natal.

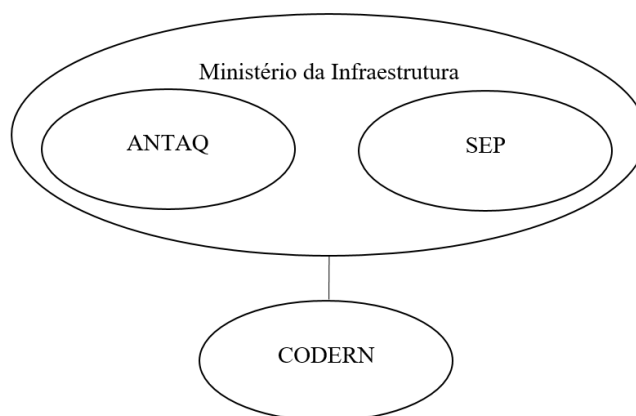
Cabe analisar se as considerações da autora realmente refletem na realidade de desenvolvimento econômico e social no bairro. As arenas específicas e os seus métodos de concepção e intermediação dos interesses individuais e/ou coletivos, evidenciam não haver um singular processo de interação entre os agentes do Estado e dos demais no curso decisório de políticas públicas, ou seja, as estratégias de atuação em arenas políticas tendem a influenciar os processamentos de produção de uma política pública por variadas maneiras (Almeida Junior, 2013). Assim, a seguir evidenciaremos os agentes envolvidos no processo do TMP a fim de elucidar, por meio da teoria de Offe e Bourdieu, o que esteve na retaguarda do real potencial operacional do TMP e sua reverberação para promoção do turismo na Ribeira.

Para o sociólogo alemão Offe (1981), existem três tipos ou níveis de arena política que podem estar sobrepostas umas sobre as outras. A composição das arenas proposta por Offe (1981) dialoga com a composição de um campo de Bourdieu (2019, p. 109) ao autor inferir que “os campos se apresentam a apreensão sincrônica como espaços estruturados de posições (ou de postos) cujas propriedades dependem de sua posição nesses espaços e que podem ser analisados independentemente das características de seus ocupantes (em parte determinadas por elas)”.

A primeira delas refere-se ao âmbito onde acontece a tomada de decisão, ou seja, a formação política onde encontram-se as fontes de ordenamento de poder para implementação de uma ação do Estado. Offe (1984a) salienta que essa arena é formulada dentro do aparelho estatal e que é de difícil compreender quem está por trás desta tomada de decisão pelas diversas frentes que o Estado pode ter. No TMP, nota-se que essa primeira arena é composta pelas duas organizações que compõe o atual Ministério da Infraestrutura, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a Secretaria Especial de Portos – SEP e, consequentemente a Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN, como ilustra a figura 4. Através do

PAC Copa 2014, os terminais marítimos de passageiros no Nordeste foram idealizados para serem construídos com o objetivo de se tornarem mais uma via de acolhimento de turistas nacionais e internacionais.

Figura 4: Primeira arena política.



Fonte: elaboração própria com base em Offe (1981).

Ligados ao atual Ministério da Infraestrutura, a ANTAQ e a SEP são braços da gestão ministerial que atuam com mais proximidade dos portos públicos brasileiros. Essa primeira arena política de tomada de decisão (Offe, 1981) foi composta em um cenário anterior a realização do evento Copa do Mundo FIFA 2014. Em entrevista a esta pesquisa, o antigo Diretor-Presidente da Companhia, declarou que teve a oportunidade de uma conversa junto aos demais presidentes de Companhias Docas com o então Ministro Pedro Brito, onde foi discutido em reunião a construção dos terminais. Em abril de 2012, o CONSAD (composto por presidente e mais cinco conselheiros), registrou em ata que a ordem de serviço para a obra do TMP havia sido assinada. De acordo com o Presidente do CAP do Porto de Natal, a construção dos terminais marítimos de passageiros no Nordeste foi pensada para as cidades de Natal, Salvador, Recife e Fortaleza, cidades hospedeiras de alguns jogos do mundial de futebol.

Para Bourdieu (2019, p. 110) para que um campo atue “é preciso que haja desafios e pessoas prontas para jogar o jogo, dotados do *habitus* que implica o conhecimento e o reconhecimento das leis imanentes do jogo, questões etc.”. Nesse sentido, em 2012 têm-se uma composição de agentes do alto escalão da gestão pública em contato direto com o Ministério, dando ênfase aos semelhantes *habitus* que estes agentes possuem, pois estão nivelados em altos cargos locais e nacionais. As políticas públicas para a adequação das cidades hospedeiras de jogos da Copa de 2014, receberam investimento através de uma série de programas, não apenas para mudanças estruturais na zona urbana, mas para constituição de uma melhor qualidade de vida para os cidadãos pós-evento.

Refletindo por esse viés, o percentual da execução da obra do TMP até julho de 2013 era de 50,8% e em setembro de 58,83%. Em registro de ata o então Presidente da CODERN externalizou preocupação com o prazo da obra que estava prevista para ser entregue em outubro e informa que levou o caso ao conhecimento da SEP. Além das discussões acerca das burocracias encontradas na fase inicial da construção do TMP, a DIREXE debateu acerca da celebração do segundo termo aditivo do contrato com a Constremac, justificando o recálculo da obra que, *a priori*, estava orçada em R\$ 22.442.110,56 (vinte e dois milhões, quatrocentos e quarenta e dois mil, cento e dez reais e cinquenta e seis centavos) para o montante de R\$ 72.536.335,69 (setenta e dois milhões, quinhentos e trinta e seis mil, trezentos e trinta e cinco reais e sessenta e nove centavos)⁵ com o termo aditivo encaminhado a SEP para obtenção de crédito adicional. O ex Diretor-Presidente da Companhia informou que o salto do valor da obra ocorreu, pois além da construção da infraestrutura do TMP com três pavimentos, também se fez necessário construir o cais.

A Secretaria de Turismo do estado do Rio Grande do Norte, por meio da Subsecretária de Política e Gestão Turística que atua no cargo desde 2015, informou que na época, a SETUR RN foi convidada para participar de algumas reuniões com o tema TMP. De acordo com o ex Diretor-Presidente, também estiveram nestas reuniões a SEMURB, a Secretaria de Cultura e Turismo do município de Natal. Ainda no mesmo ano, o então secretário de turismo do estado que também era presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do RN – ABIH RN, mostrou-se contrário a inserção de Natal na rota de cruzeiros. Segundo o portal G1 (2015), o secretário declarou:

Eu acho que é uma concorrência desleal com a rede hoteleira. Hotel paga ISS e ICMS e gera mais de 10 mil empregos em Natal. O navio não paga ISS, só ICMS sobre o combustível e não gera nenhum emprego.

Para Bourdieu (2019, p. 135) “é preciso fazer uma análise das condições sociais de constituição do campo no qual o discurso é produzido, porque é aí que reside o verdadeiro princípio do que podia e do que não podia ser dito aqui”, em diálogo com filósofo francês Pêcheux (2007) no discurso não há neutralidade onde a análise deve recair sobre o dito e não dito. O posicionamento do então secretário de turismo do estado do RN, tendo suas atribuições voltados a vida pública, não reflete a filosofia da base do Estado democrático e neutro em seu

⁵ No dia 23 de abril de 2012, o CONSAD registra em ata a assinatura da ordem de serviço para construção do TMP. Neste dia o dólar norte-americano (USD) estava cotado em R\$ 1,8858, fixando o valor inicial da obra em USD 11.900.578,31. Com a celebração do segundo termo aditivo registrado em ata da DIREXE no dia 15 de julho de 2013 a cotação do dólar norte-americano estava de R\$ 2,2543 fixando a obra no valor final de USD 32.175.877,83.

discurso. Nota-se, em virtude do seu posicionamento frente a ABIH RN, além de ser executivo de um dos principais hotéis de Natal, um enviesamento de interesse privado que vai na contramão ao processo de diversificação e consolidação do turismo na cidade do Natal. Ademais, o *habitus* deste agente que converge com a maioria dos *habitus* dos demais agentes que estão frente à arena política do TMP, não dialoga quando inseridos em um mesmo campo, pois o interesse é o econômico, isto é, os capitais econômicos estão desnivelados de um agente para outro, além da necessária imposição de forças para obter avanços em detrimento de outrem.

Ainda na mesma reunião realizada entre CODERN e representantes do setor privado do turismo de Natal, o Presidente da Companhia em 2015 reforçou a importância econômica advinda de uma escala periódica de cruzeiros ao município, afirmando que:

O Terminal de Passageiros vai impulsionar o turismo e a economia da cidade de Natal e do nosso Estado, nos possibilitando receber novos cruzeiros, além de proporcionar ao natalense, em breve, um novo espaço para o lazer das famílias, com restaurante, lojinhas e um local para festas. Sem falar que é um belíssimo cartão de visita da nossa cidade (G1, 2015).

Na ocasião o Presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – CLIA Brasil, reforçou os números que retratam o desempenho econômico gerado pela rotatividade cruzeirista. O então secretário municipal de turismo de Natal reforçou o apoio a Companhia Docas do RN ao afirmar que a inserção de demanda de cruzeiros para Natal “significa desenvolvimento para a nossa cidade”. Por esse viés, pode-se notar que as aproximações políticas entre as gestões do estado do RN e do município de Natal não possuíam objetivos similares quando o assunto era o engajamento turístico no município de Natal.

A Secretaria de Turismo de Natal – SETUR Natal, por meio da Secretária Adjunta, em entrevista, informou que a atuação junto a CODERN e, conseqüentemente, TMP é fragilizada, pois ambos não possuem projetos em comum. A Secretária Adjunta argumentou que quando se trata de ações de intervenções urbanas na Ribeira, a SETUR Natal é um ator coadjuvante. As intervenções urbanas são protagonizadas por outras secretarias como a SEMURB, e a SETUR Natal é convidada por compor apenas ações de interesse turístico. Ainda em entrevista, a Secretária Adjunta informou que quando havia chegada de cruzeiros, as empresas privadas de receptivo solicitavam, junto à secretaria, a organização e limpeza das ruas e definição de vagas para estacionamento para que o turista desembarcasse do navio, passasse pelos trâmites legais no TMP e logo embarcasse direto nos ônibus que os direcionam para outras zonas da cidade.

Os conflitos ocasionados pelos diferentes interesses na gestão pública quando se trata do TMP mostram que os agentes possuem ideologias similares (capitalista), que tentam impulsionar uns sobre os outros para que adotem para si a convicção de que sua posição seria

a mais favorável, rendendo lucro e produtividade por meio dos serviços, à iniciativa privada (grandes empresas do turismo receptivo natalense). Ressalta-se que esse poder simbólico é exercido sem coerção violenta (física e/ou moral), pois para Hun (2019, p. 81) o poder não carece “aparecer como coerção. Ao contrário, mais poderoso, o mais estável, de todos os poderes está ali onde se produz a sensação de liberdade onde nenhuma violência é preciso.” A liberdade exposta pelo autor é uma simbologia teórica que reflete o controle do Estado sobre as vidas daqueles que o compõe, a sociedade. Quanto mais livres cremos que somos, mais poder simbólico é imposto sobre nossas vontades, anseios.

Nos registros de atas da Companhia Docas do RN, ainda em 2015, a DIREXE deliberava sobre equipamentos e contextos para operacionalização do terminal, como por exemplo, o processo licitatório para a contratação de empresa para interconexão com a sede da Receita Federal, licitação para aquisição de cones e organizadores de fila, licitação para instalações elétricas de suprimento de energia, telecomunicações e tratamento/transmissão de informações nas dependências da Receita Federal e ANTAQ, pós realização da Copa do Mundo FIFA 2014. Nesse contexto conflituoso, para Offe (1981) são sinalizadas as percepções da segunda arena que trata sobre as forças sociais que influenciam diretamente os políticos, suas opiniões e direcionamentos dando modificações à agenda política formando um campo de potencialidades e contingências.

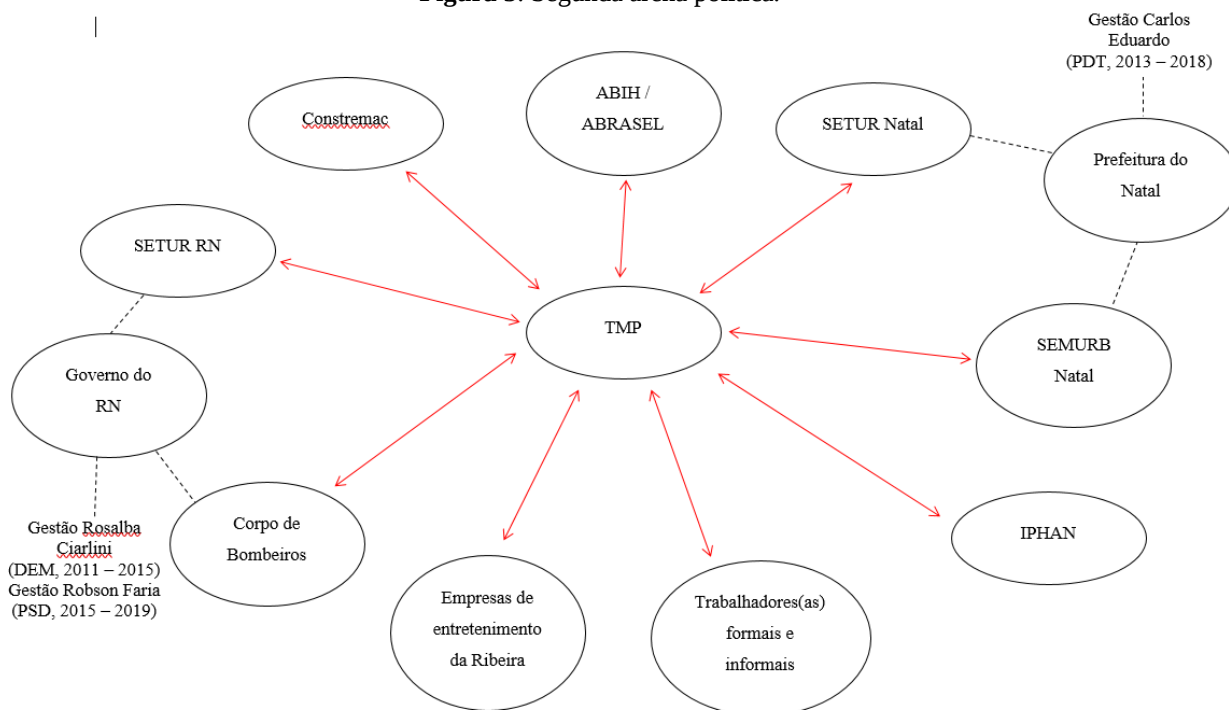
Essas forças que podem ser encaradas como sendo os agentes sociais que compõem as instituições/organizações que influenciam umas às outras na arena, que são definidos segundo Bourdieu (1989, p. 134)

Pelas suas posições relativas neste espaço. Cada um deles está acantonado numa posição ou numa classe precisa de posições vizinhas, quer dizer, numa região determinada do espaço, e não se pode ocupar realmente duas regiões opostas do espaço – mesmo que tal seja concebível. Na medida em que as propriedades tidas em consideração para se construir este espaço são propriedades actuates, ele pode ser descrito também como campo de forças, quer dizer, como um conjunto de relações de forças objectivas impostas a todos os que entrem nesse campo e irreduzíveis às intenções dos agentes individuais ou mesmo interações directas entre os agentes [sic passim].

Com esse contexto, concebe-se a segunda arena proposta por Offe (1981) ilustrada na figura 5. Os agentes envolvidos na segunda arena concentram-se em sua maioria na gestão pública. SETUR RN, Corpo de Bombeiros correspondentes ao Governo do Estado do RN; SETUR Natal e SEMURB Natal relativos à Prefeitura do Natal; Constremac, empresa licenciada para construção do TMP; ABIH RN, Associação Brasileira de Bares e Restaurantes do Rio Grande do Norte – ABRASEL RN, empresários de entretenimento do bairro da Ribeira correlato aos

interesses da iniciativa privada, o IPHAN aliado aos interesses de preservação do patrimônio histórico e, por fim, os(as) trabalhadores(as) formais e informais que atuam nas proximidades do Porto de Natal.

Figura 5: Segunda arena política.



Fonte: elaboração própria com base em Offe (1981).

As setas de pontas duplas entre os agentes sociais e o TMP são uma referência da influência direta/indireta causada entre os componentes. Bourdieu (2019) ressalta para a indissociabilidade entre o campo e *habitus*, isto é, os agentes que representam as instituições referidas na figura acima sofrem influência do campo e o campo também recebe as influências dos *habitus* individuais de cada agente. Assim, para além dos conflitos que estão no âmbito da gestão pública, como as secretarias do estado e do município do Natal, os empresários de entretenimento (bares e teatros) da Ribeira, relatam que não fizeram modificações em seus estabelecimentos em virtude da implantação do TMP no bairro. Primeiro, porque segundo os agentes entrevistados(as) não houve contato por parte da gestão pública sobre os processos de revitalização, incluindo o TMP, para com os empresários; segundo, os mesmos não notaram um aparecimento ou crescimento de turistas no entorno, tornando as conexões do TMP e empresários locais enfraquecidas.

Em janeiro de 2016 o Porto de Natal, por meio do TMP, recebeu quatro cruzeiros, superando o mesmo período de 2015 que recebeu menos. A CODERN (2015), enfatiza que os cruzeiros *Amadea*, *Ocean Princess*, *MV Insigna* e *Silver Spirit* foram as embarcações de maior

relevância para o período, pois os cruzeiros poderiam transportar até 400 passageiros e 300 tripulantes, contendo em suas estruturas, restaurantes incluindo de comida japonesa, *spa*, áreas de lazer, piscina e academia de ginástica. Para a Companhia, os cruzeiros que ficaram atracados por volta de 10h a 12h em Natal, poderiam ter injetado até R\$ 500 mil na economia local.

Para o IPHAN, até o momento atual, de ambas as gestões (IPHAN e CODERN) não houve comunicação para articulação com o intuito desenvolver atividades atreladas ao TMP. Porém, houve articulações para outros projetos que envolviam o TMP por um outro ângulo. A instituição relata que estiveram junto da CODERN no Grupo de Trabalho para Projetos Estruturantes da Ribeira e entorno, o COOPERE, criado pela Prefeitura Municipal do Natal em 2015 que teve como um dos temas para debate, os conflitos em torno do uso do largo da Rua Chile diante da demanda de estacionamento do Terminal Marítimo de Passageiros. As ligações com do IPHAN com o TMP ainda são enfraquecidas, porém o *ex* Diretor-Presidente da Companhia relatou que houve contato com o IPHAN para discutir a preservação do antigo galpão frigorífico que é conectado com a estrutura concebida para o TMP no decorrer de 2013 a 2014.

Para compreender a reflexão da ABIH e ABRASEL foi solicitado entrevista e encaminhado e-mails com convite e e-mails de lembrete a ambas as instituições, porém sem sucesso de retorno. O mesmo ocorreu com a Fundação Capitanias das Artes – FUNCARTE que não retornou aos nossos contatos. Acredita-se que a pandemia causada pelo Corona Vírus tenha sobrecarregado as instituições, sobretudo por se tratar de setores rapidamente atingidos economicamente, tendo em vista que a ABIH e ABRASEL representam os interesses da iniciativa privada hoteleira e de alimentos e bebidas, respectivamente e, a FUNCARTE que atende aos profissionais da arte que atuam com mais diversas formas de expressões artísticas.

Ademais, em registro de ata da CODERN, o Corpo de Bombeiros solicitou um sensor de alarme que não era encontrado no mercado brasileiro, bem como solicitando às plantas de toda área portuária. Um conselheiro sugeriu intervenção do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para que cedesse a competência do uso das áreas do TMP a CODERN. Os trâmites com o Corpo de Bombeiros e Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil seguiram até novembro de 2017, onde foram adquiridos e instalados os sensores solicitados pelo Corpo de Bombeiros e em fevereiro de 2018 foi dada a entrada na instituição para vistoria e emissão da autorização. Ano que inicia com mais ênfase no aluguel do TMP para eventos. Até este ponto, conseguimos visualizar as influências dos demais agentes da segunda arena no TMP. Discussões sobre operacionalização são o cerne das intervenções.

O Presidente do CAP e Coordenador de Novos Negócios Portuários da SEP, em entrevista, afirmou que desde a concepção dos TMPs do Nordeste (Salvador, Recife, Fortaleza e Natal), se foi pensado no arrendamento destes espaços para iniciativa privada, como aconteceu com o TMP de Salvador, com ações voltadas na realização de eventos na baixa temporada de cruzeiros para que o empreendimento não ficasse sem operações e sem gerar verba.

Entre agosto e novembro de 2018 foram realizados seis eventos dos mais variados tipos, como festivais, recepção para casamento e festas temáticas. Em 2019, cinco eventos foram registrados nas atas da DIREXE da Companhia. No discurso do *ex*-diretor-Presidente da Companhia Docas, a razão pela qual o TMP foi se refuncionalizando partiu-se do exemplo do TMP cearense. No Ceará, a Companhia Docas do Ceará já vinha alugando o TMP para eventos, mostrando-se com um excelente desempenho. Em Natal, pensou-se na mesma proporcionalidade, bem como previa-se o retorno de investimento na construção do TMP, além da tentativa de construir uma relação mais próxima com a população. Na visão técnica do Diretor Técnico-Comercial, o TMP tem uma função clara: embarque e desembarque de passageiros. Na visão comercial do Diretor, o TMP não gera lucro com eventos e além disso, quando há eventos nos espaços do TMP, há também danificação do ambiente.

Para os(as) empresários(as) de entretenimento da Ribeira, o TMP não tem reflexo em seus empreendimentos. Vide falas:

Entrevistado(a) 1: Não houve nenhum investimento em nosso trabalho em função do TMP.

Entrevistado(a) 3: Nada. Até porque o terminal de passageiros nunca funcionou de fato. Parece-me que nasceu morto pois não se adequou a certas normas ou mesmo certos cruzeiros deixaram de fazer sua rota, parando em Natal. Soube de eventos que foram promovidos, mas tudo ainda muito tímido e/ou elitizado.

Os(as) empresários(as) reforçam que a chegada de passageiros é ainda muito pequena e tímida e, que esses turistas não influenciaram em um crescimento de clientes. A realização de eventos do TMP configura-se como a intervenção social que reflete as mudanças na sociedade, pois ao arrendar o espaço para outros fins, o TMP consegue trazer para o contexto natalense mais uma opção de espaço para entretenimento na tentativa de resgate da relação porto-cidade. Porém, o espaço conflituoso de ideologias encontradas no campo bourdieusiano, fazem com que o TMP operacionalize na vertente turística ou na perspectiva dos eventos apenas quando se tem um ambiente favorável para tal.

Na visão dos trabalhadores(as) que atuam formalmente e informalmente da Ribeira, em específico, aqueles mais próximos da localização do TMP, estes afirmaram que nunca

receberam convites para atuarem na implementação do projeto. Eles(as) informaram que o TMP não tem colaborado com a renda mensal e consequentemente não receberam turistas advindos de cruzeiros que realizaram escala em Natal. Os trabalhadores, de forma unânime, acreditam que a periodicidade de cruzeiros é péssima, como pode-se observar na fala de um dos(as) entrevistados(as) a seguir.

Entrevistado(a) 1: o movimento é fraco. A gente sabe que chegam navios, mas eles nunca passam por aqui. Meus clientes são mais o pessoal que trabalha por aqui.

Acerca dos eventos que são realizados no TMP, os(as) entrevistados(as) relatam que são eventos privados e isolados do contexto social do bairro. Eles(as) relataram que a comunicação com a CODERN é ruim e que alguns deles, os(as) trabalhadores(as), não atuam comercialmente nas proximidades, com *trailers*, do TMP quando acontecem os eventos privados e que tomam conhecimentos do acontecimento dos eventos por boca a boca e cartazes. Os respondentes enfatizaram que era mais interessante quando aconteciam os eventos de rua no bairro, pois geralmente são públicos e conseguem atrair um número maior de participantes, como relata o(a) entrevistado(a) 3 que mora e trabalha na Ribeira há 28 anos.

Entrevistado(a) 3: Bom era quando acontecia os eventos aí na Rua Chile. A Ribeira tá esquecida, morta.

A fala do(a) entrevistado (a) 3 reforça a teoria bourdieusiana das forças atuantes dentro de um campo. Para o autor as chances que um agente social tem de apresentar junto às diferentes forças do campo os seus anseios, são igualmente proporcionais à sua força em relação ao campo, ou seja, é o capital cultural, científico, econômico e, mais precisamente, à sua posição frente a dos demais agentes que compõem o campo que determinará o atendimento dos desejos ou não (Bourdieu, 2004). Os discursos dos(as) respondentes transpassam também na pouca influência deles(as) na arena política constituída para implementação do TMP.

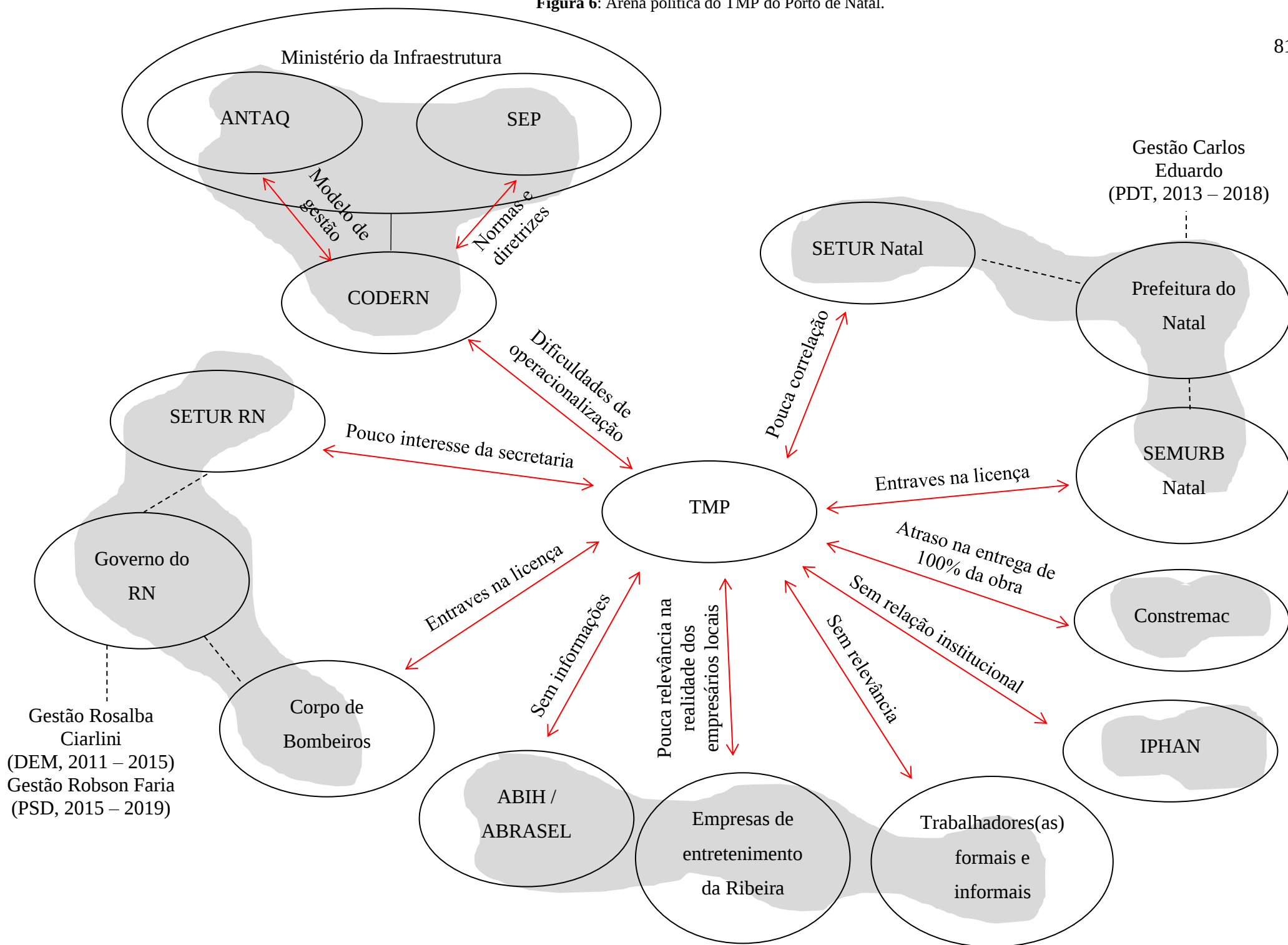
A segunda arena política traçada por Offe (1984), a das forças sociais que influenciam a arena, pouco ou nada teve de relevância quando transpassada pela realidade e racionalidade destes(as) trabalhadores(as). Estes indivíduos encontram-se isolados em seu contexto quando analisados à luz da arena política do TMP. Atrelado a isso, soma-se o constante processo de desvalia da Ribeira que atinge diretamente estes(as) trabalhadores(as), pois além de estarem isolados do principal equipamento turístico de via marítima do Estado do RN, eles(as) ainda precisam resistir a um bairro que está perdendo todo o seu atrativo histórico-cultural com prédios abandonados, ruas sujas e pouca iluminação.

No que se refere ao perfil social básico dos(as) questionados(as) trabalhadores e trabalhadoras formais e informais do bairro, a maioria possui uma faixa etária entre 31 e 50 anos de idade, com renda familiar entre 1 a 3 salários-mínimos⁶.

A terceira e última arena é aquela onde ocorrem as mudanças no contexto da sociedade, dando a oportunidade de mudar a realidade das políticas, assim como da sociedade, entendendo assim à arena política como um espaço decisório que perpassa por conflitos e interesses que podem ser analisados no discurso dos atores. Na figura 6, podemos ilustrar como constitui-se, por fim, essa arena complexa a partir dos óbices da operacionalidade do TMP que partem da relação dual TMP – Instituição. Os agentes elencados, compõe microcampos (destacados em cinza), que espraiam em um macrocampo, onde a constituição da arena do TMP se esboça.

⁶ Em 30 de dezembro de 2020, a Medida Provisória nº 1.021/20 reajustou o salário mínimo para R\$ 1.100,00. No mesmo dia a cotação do dólar norte-americano estava de USD 5,189. Assim, o salário mínimo brasileiro reajustado no valor do dólar norte-americano, considerando a data do reajuste do Governo Federal é de USD 211,98.

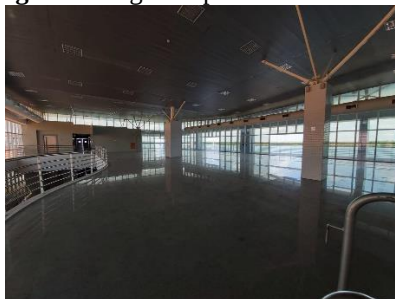
Figura 6: Arena política do TMP do Porto de Natal.



Observa-se que as manchas que identificam os agentes são composições de microcampos e a totalidade destes microcampos são, por fim, a concepção da arena política do TMP. Para Bourdieu (2004, p. 20), a noção de campo “está aí para designar esse espaço relativamente autônomo, esse microcosmo dotado de suas leis próprias”, logo um espaço permeado por conflitos em percepção dos diversos *habitus* que compõe cada um dos agentes do campo. A arena política do TMP revela-se autônoma por não apresentar uma constância da reunião destes agentes elencados, bem como por representar um espaço aberto e sem conexões de relevância entre os agentes amparando-se em leis próprias. As vozes dos agentes mais influentes, isto é, as de nível público como Ministério da Infraestrutura, SEP, ANTAQ e CODERN são as que configuram a tomada de decisão quando perpassadas aos interesses do TMP natalense.

Assim, os conflitos derivados dos diferentes *habitus* dos agentes envolvidos neste jogo político, se enviesam para os próprios agentes públicos, partindo da conclusão analítica de que são eles(as) que ocupam os cargos que detêm o poder sobre o TMP, conseqüentemente sobre a arena política. Esse cenário de constante interferência pode variar de acordo com quem está na gestão destas instituições. Na perspectiva do atual Diretor Técnico-Comercial, o TMP não deve ser arrendado, pois além de ser objeto da Companhia Docas do RN, a mesma pretende ocupar o segundo pavimento (figura 7) da infraestrutura do TMP, pois o atual prédio administrativo não se encontra em bom estado de conservação; visão contrária à do Presidente do CAP, onde enfatiza que o arrendamento do TMP tornar-se-ia a melhor opção para todos os TMPs instalados na região Nordeste citando o caso baiano como um sucesso a ser seguido⁷.

Figura 7: Segundo pavimento do TMP.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Ademais, apesar de poucas reuniões terem sido realizadas antes e durante a construção do TMP, estes mesmos agentes não mantiveram uma agenda constante de encontros. O ex

⁷ Para além do TMP de Salvador, o TMP de Fortaleza chegou a entrar em processo para arrendamento, mas foi interrompido pela pandemia causada pelo SARS-Cov-2.

Diretor-Presidente ressalta que o último encontro foi em 2015 com a SETUR RN, SETUR Natal e junto da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos para pensar novas rotas de cruzeiros para a cidade do Natal. Importante destacar o olhar técnico dos(as) gestores da CODERN entrevistados(as) no que diz respeito a Ponte Newton Navarro. Para os gestores, a ponte é um dos principais problemas da chegada de cruzeiros na cidade, pois sua altura e largura entre os pilares não permitem a entrada de cruzeiros de grande porte (mais de 1.500 passageiros), selando a entrada apenas de cruzeiros médios e pequenos (400 a 800 passageiros).

A chegada de cruzeiros de porte pequeno e médio se destacam no grau de relevância que estes transportes têm no turismo natalense. Apesar de tratarem-se, em sua maioria, de escalas, isto é, Natal não se configura como destino final de rotas, a CODERN avalia que os turistas que desembarcaram para conhecer Natal, injetam em média, R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) em uma escala de 12 horas. No período de alta estação da chegada de cruzeiros, se Natal fosse um destino de escala e, primordialmente um destino final, consolidado para as empresas marítimas e se o TMP operasse em sua total funcionalidade, os números seriam mais animadores, tendo em vista que a chegada de turistas por via marítima tornar-se-ia mais uma opção de recepção à cidade e ao Estado do RN, interligando-se com outros modais como o ferroviário (com destino às cidades do interior do litoral norte da zona metropolitana de Natal), rodoviário (com destino às cidades do interior do Estado do RN) e aeroviário (com destino às demais cidades do país e destinos internacionais).

Tomando esta conjuntura de ampla discussão acerca da concepção da arena política do TMP natalense, pode-se inferir que o TMP recebeu e recebe diversas influências externas e internas, permeadas por ideologias diferenciadas, por isso, revelando-se um entrave de sua operacionalidade turística, bem como um objeto urbano esquecido para o aprimoramento do turismo na cidade do Natal e no Estado do RN. Ideologias estas que são identificadas pela análise de discurso de Pêcheux (2002) o qual afirma que as ideologias não são feitas de ideias, mas sim de práticas. Para o autor, a ideologia não se reproduz na forma da mentalidade de uma época, costumes e espírito de tempo, mas sim na formulação de práticas que se encontram nas relações sociais onde só há ideologia pelo sujeito e para sujeitos.

Reproduzindo a figura 6 anterior em forma de quadro, acrescentando-se a ela as ideologias encontradas dos agentes espalhados nos microcampos em destaque cinza. Para Pêcheux (1997), toda prática discursiva leva ao encontro de ideologias, pois os discursos são expressões da prática social compreendendo que o “sistema da língua é o mesmo para todos os indivíduos, porém não se pode auferir que as diferentes pessoas tenham o mesmo discurso (Pêcheux, 1997, p. 91).

Ao conceber discursos distintos, os agentes sociais envolvidos neste processo encontram ideologias também diferenciadas. A elas podemos denominar os interesses intrínsecos a cada instituição que buscam atender as suas próprias demandas e que possuem pouco diálogo com os demais integrantes da arena política. Ao longo da história o conceito de ideologia ganhou notória complexidade, onde não há uma única definição do que é ideologia (Chauí, 2008). A palavra *idéologie* que surgiu com a Revolução Francesa, estava condicionada a um grupo que compartilhavam dos mesmos ideais (Cassels, 1996).

Para Chauí (2008, p. 13) uma das fundamentais particularidades da ideologia consiste em “tomar as ideias como independentes da realidade histórica e social, quando na verdade é essa realidade que torna compreensíveis as ideias elaboradas e a capacidade ou não que elas possuem para explicar a realidade que as provocou”, com isso compreender o contexto por trás do processo discursivo dos agentes da arena política do TMP potiguar ajuda a refletir as concepções ideológicas destes agentes.

Com o percorrer das mudanças sociais causadas por uma série de fatores culturais, econômicos e políticos, o conceito de ideologia abrange-se para diversas frentes que concentram as principais formas de pensamento social e político. Cassels (1996), os tipos de ideologias existentes são focadas, principalmente, em: ideologia democrática que preza pelo bem-estar social; a ideologia comunista que utiliza por base os conceitos do Marxismo; a ideologia conservadora baseada na ideia dos princípios morais mais conservadores de uma sociedade; a ideologia anarquista que prega o fim do Estado por seu controle social; a ideologia fascista caracterizada por um governo autoritário; a ideologia liberal que busca a preservação da liberdade individual e a ideologia capitalista orientada pelo acúmulo de riqueza.

Importante ressaltar que o debate conceitual acerca das ideologias citadas por Cassels (1996), não é o tema central desta pesquisa. A este ponto, a nossa reflexão busca elucidar alguns apontamentos sobre o que motiva os discursos, isto é, o por trás das palavras ditas ou escritas, que respaldam posicionamentos esclarecedores sobre os agentes sociais envolvidos na arena política do TMP, sejam eles com intensa relevância ou pouca no processo, dando mais uma convergência e/ou divergência aos *habitus* que estes agentes demonstram utilizar no jogo político. Assim, o quadro 6 busca exprimir uma síntese dos tipos de ideologia de cada agente da arena.

Quadro 6: Ideologias dos agentes sociais da arena política do TMP.

Grupo de agentes	Agentes	Ideologias
Órgãos públicos	Ministério da Infraestrutura	
	SEP	

	ANTAQ	Movidos por uma força hegemônica global ⁸ , os agentes públicos na construção do TMP, atuam, em conjunto ou por determinação de quem tem mais poder sobre o outro, para atender uma demanda de mercado turístico que desdobraria o turismo potiguar em uma nova vertente. Com a construção do TMP, pôde-se ofertar as empresas privadas novas opções de obtenção de lucro e expansão dos negócios. O posicionamento do Estado frente a iniciativa privada atende a uma ideologia capitalista, comum na inserção de políticas públicas em turismo na sociedade.
	CODERN	
	Governo do RN	
	Prefeitura do Natal	
Instituições privadas do ramo turístico	ABIH/ABRASEL	Frente ao descaso e desvalia que o bairro enfrenta, a sobrevivência é o principal motivador. Do ponto de vista filosófico, observa-se de um lado a busca pela liberdade, isto é, o senso do “trabalho para mim e sou meu próprio chefe”, do outro a necessidade do amparado do Estado para melhor promover qualidades urbanísticas ao bairro dando-lhes a oportunidade de uma possível ascensão dos negócios, sejam eles formais ou informais, refletindo as ideologias liberal e capitalista que tem por base a preservação das liberdades individuais e o livre comércio.
	Empresários do setor de entretenimento da Ribeira	
	Trabalhadores formais e informais	
Órgão de interesse de preservação do patrimônio	IPHAN	A autarquia federal vinculada ao Ministério do Turismo que tem por objetivo proteger e promover os bens culturais do país, atende, neste sentido, com o papel de manutenção do patrimônio. O IPHAN apesar de refletir a ideologia nacionalista, buscando concentrar a conservação e preservação do patrimônio histórico, encontra a Ribeira em um cenário de descaso, abandono e desvalia.

⁸ No que se refere ao papel do Estado para o capitalismo, Poulantzas (2000, p. 14) ressalta que deve-se tomar cuidado de “não considerar assim o Estado um simples apêndice-reflexo do econômico”, refletindo apenas o viés economicista, pois considera que o Estado passa por constantes modificações ao longo do tempo de acordo com as demandas sociais, políticas, culturais e econômicas da cada contexto social.

Empresa privada de construção do TMP	Constremac	Por tratar-se de uma empresa privada, a Constremac vislumbra a obtenção de lucro e aprimoramento, bem como expansão, dos seus negócios, refletindo uma ideologia capitalista contextualizado na concorrência com demais empresas do segmento.
--------------------------------------	------------	---

Fonte: elaboração própria com base em Pêcheux (1997, 2002).

Ressalta-se que a ideologia não se efetua nos aparelhos ideológicos do Estado, isto é, tomada por uma dominância resultante de contradições sociais (Pechêux, 1996). Ela é passível de mudanças e com isso, pode-se inferir que a maioria dos agentes sociais da arena política do TMP atualmente atendem a uma ideologia capitalista. Ao tomar o turismo como um motor econômico, o setor público acaba por atuar para atender as demandas do mercado capitalista. Frente a esse processo, a inserção de políticas públicas em turismo é voltada para esta perspectiva e com o TMP não foi diferente. Buscando atrair mais mercado turístico para o Estado, a implementação do TMP acabou condicionando-o a mais um centro de eventos na cidade do Natal. Seja pelas burocracias encontradas para sua operacionalidade, ou por ser resultado de um grupo de interesse, ou ainda, pela arena política enfraquecida, o TMP não vem proporcionando uma nova perspectiva urbana para Ribeira e tampouco é encarado como um importante terminal de passageiros para captação de cruzeiros nacionais e internacionais nos discursos dos agentes públicos de turismo locais. Cabe salientar que, atualmente, o TMP está sob gerência da CODERN, mas segue normas e diretrizes de diversas instituições como se pode observar na licença do Corpo de Bombeiros, SEP, SEMURB Natal e no tarifário que é autorizado pela ANTAQ, por exemplo.

Ainda se observa que as principais dificuldades para operacionalização do TMP revelam-se no processo de execução e diálogo entre os agentes da arena política, pois estes atuam em trabalho individual, não exercendo um espaço amplo para discussão de frentes de atuação do TMP em contraste com turismo potiguar, bem como para além da realização de eventos. Se constatou que a arena política do TMP, que negociou sua implementação e operacionalidade, está aferrada a um processo de integração de preferências individuais, não incorporando uma dimensão consultiva e deliberativa para o melhor aproveitamento do terminal.

2.5 Ponderações para o próximo capítulo

A Ribeira que tem sua importância para manutenção da memória da cidade do Natal, passa por um momento de desvalia. Isso porque, além das políticas públicas de revitalização urbana não terem atendido seus objetivos pautados na primazia do desenvolvimento econômico, o cenário social pós-moderno e o crescimento desordenado das cidades colaboram para criar zonas obsoletas na cidade que concentram os mais variados dilemas sociais.

Pode-se inferir, no entanto, que apesar das propostas de políticas públicas estejam alinhadas com o PNDU, entendendo a reorganização urbanística do bairro e objetivando crescimento econômico por meio do aprimoramento do turismo, essas políticas públicas não vem induzindo a um processo de efetivação turística no local. Isso se dá, porque o turismo é encarado unicamente como uma frente de avanço monetário para iniciativa privada, não dialogando com os demais agentes do campo.

Tendo as políticas públicas de revitalização urbana encarado apenas o aspecto econômico do turismo, faz com que a efetivação da política pública não consiga impulsionar uma melhoria urbanística da Ribeira. É necessário transcender o entendimento de turismo por parte do poder público, devendo encará-lo como um fenômeno complexo e dinâmico que abarca diversos agentes no processo de planejamento e execução.

Quando partimos para análise da constituição da arena política do TMP natalense, pois encaramos a concepção dessa arena um estágio pré-implementação e pós-implementação da política pública, observamos que os agentes que são envolvidos nos interesses que provinham do TMP, encontram-se aleatórios no campo, com poucas conexões, porém com ideologias aproximadas, por isso reforçando os interesses individuais. Apesar de terem interesses similares, os agentes ainda não conseguem uma convergência que impulse o TMP à demanda para o qual foi construído, reduzindo-o a um espaço local de eventos particulares.

Os diferentes *habitus* desse campo complexo, reflete também a pouca interferência social do TMP no contexto urbano em que está inserido, isto é, quando a demanda cruzeirista se apresenta no período de alta estação, as empresas de receptivo não envolvem o turista na interação com um dos bairros históricos de Natal, acentuando, atrelado a outros fatores além do turismo, o processo de desvalia da Ribeira. O processo de enfraquecimento da relação porto-cidade, conota de uma perspectiva histórica abrangente em entender, a expansão das cidades portuárias para novas zonas de comércio, a expansão do mercado de serviços e o esquecimento do patrimônio histórico-cultural que os bairros de zonas portuárias enfrentam.

Por isso, para entender com mais profundidade os impactos provindos desse processo da arena política, no próximo capítulo abordaremos o turismo como fenômeno buscando-o alinhar e ponderar suas considerações no contexto social pós-moderno. Conquanto, o estudo relativo aos vínculos do TMP com o bairro da Ribeira não se exaure neste tópico. A seguir, após a análise do material midiático e das atas dos conselhos e das ideologias dos agentes do campo citados anteriormente, partiremos para uma investigação do histórico e dos entraves operacionais do terminal a partir da teoria do *issue-attention cycle* de Downs (1972).

2.6 Referências

- Almeida Junior, J. C. (2013). Arenas de produção de políticas públicas: a nova política nacional de saúde mental. *Revista Direito GV*. 9(2), pp. 659-680.
- Amore, A. & Hall, M. C. (2017). National and urban public policy agenda in tourism. Towards the emergence of a hyperneoliberal script? *International Journal of Tourism Policy*: 1-20.
- Appendino, F. (2017). Balancing Heritage Conservation and Sustainable Development – The Case of Bordeaux. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, pp. 1-10.
- Ataíde, R. M. C., Martino, N. S., Scheer, M. L. F. & Souza, D. T. M. (2018). Olhos da Ribeira: proposta integrada de requalificação para o bairro da Ribeira. *Revista Projetar*. 3(2). pp. 146-153.
- Barretto, M. (2013). Revitalização urbana, lazer e turismo. *Rosa dos Ventos*. 5(4). pp. 591-601.
- Bidou-Zachariassen, C. (2006). *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de 'revitalização' dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume.
- Bourdieu, P. (1989). *O poder simbólico*. Editora Bertrand: Rio de Janeiro.
- Bourdieu, P. (2004). *Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico*. São Paulo: Editora UNESP.
- Bourdieu, P. (2007). *A distinção: crítica social do julgamento*. EDUSP: São Paulo.
- Bourdieu, P. (2011). *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. Papirus Editora: Campinas, SP.
- Bourdieu, P. (2019). *Questões de sociologia*. Editora Vozes: Petrópolis, RJ.
- Brasil. Ministério da Infraestrutura. Secretaria Nacional de Portos. (2018). *Plano mestre: complexo portuário de Natal*. Secretaria Nacional de Portos: Brasília, DF.
- Brasil. Ministério do Turismo. (2010). *Turismo Cultural: orientações básicas*. Brasília, DF: Governo Federal.
- Brasil. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (2018). *Plano mestre: complexo portuário de Natal*. Secretaria Nacional de Portos: Brasília, DF.
- Bristow, R. S. & Jenkins, I. S. (2019). Geography of fear: fright tourism in urban revitalization. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*. pp. 1-14.
- Britton, S. (1991). Tourism, capital, and place: towards a critical geography of tourism: environment and planning. *Society and Space*, 9(4), pp. 451 - 478.

- Carneiro, L. P. & Almeida, M. H. T. (2008). Definindo a arena política local: sistemas partidários municipais na federação brasileira. *Revista de Ciências Sociais*. 51(2), pp. 403-432.
- Cassels, A. (1996). *Ideology and international relations in the modern world*. Routledge: New York City.
- Chauí, M. (2008). *O que é ideologia*. Brasiliense: São Paulo.
- Choay, F. & Merlin, P. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et l'aménagement*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Clavé, S. A. (1993). Consideraciones sobre la reordenación y revitalización de núcleos turísticos: revisión de procesos y experiencias. *Papers de Turisme*. 11. pp. 33-47.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte (s/d). *Terminal marítimo de passageiros*. Recuperado de: <https://codern.com.br/tmp-terminal-maritimo-de-passageiros/>.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte. (2011). *Memorial descritivo da arquitetura: terminal marítimo de passageiros de Natal*. Natal: SEP.
- Del Rio, V. (2001). Voltando as origens: a revitalização em áreas portuárias em centros urbanos. *Arquitextos*. 2(15). pp. 1-12.
- Dredge, D. & Jenkins, J. (2011). New Spaces of Tourism Planning and Policy. In D. Dredge & J. Jenkins (Ed.). *Stories of practice: tourism policy and planning*. Ashgate: Surrey, England.
- Dye, T. R. (2013). *Understanding public policy*. 14 ed. Pearson Education: New Jersey.
- Edgell, D., Allen, M. D., Smith, G & Swanson, J. R. (2008). *Tourism policy and planning: yesterday, today and tomorrow*. Elsevier: Oxford.
- Edgell, S. & David L. (1990). *Charting a course for international tourism in the nineties: an agenda for managers and executives*. US Department of Commerce, US Travel and Tourism Administration: Washington, DC.
- Elliott, J. (1997). *Tourism: politics and public sector management*. Routledge: London.
- Etzioni, A. (1974). *Organizações modernas*. 4 ed. Pioneira: São Paulo.
- Fayos-Solá, E. (1996). Tourism policy: a midsummer night's dream? *Tourism Management*. 17(6). pp. 405-412.
- Fazito, M., Scott, M. & Russell, P. (2016). The dynamics of tourism discourses and policy in Brazil. *Annals of Tourism Research*. 57, pp. 1-17.
- Fernández Miranda, R. (2011). *Viajar perdiendo el sur: crítica del turismo de masas en la globalización*. Libros en Acción: Madrid.
- Frey, K. (2000). Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. *Planejamento e Políticas Públicas*. 21(1). pp. 212-259.
- Gastal, S. & Moesch, M. (2007). *Turismo, políticas públicas e cidadania*. Aleph: São Paulo.
- Gioria, B. M. I. (2003). Refuncionalización de terrenos del puerto y ferrocarril en la ciudad de Santa Fe, Argentina. *Biblio3W Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. 8(448). pp. 1-29.
- González, M. V. (2011). La política turística: una arena de acción autónoma. *Cuadernos de Turismo*. 27(1). pp. 953-969.

- Gusmão, R. (2017). Requalificação pela desqualificação: o discurso de reurbanização no “novo” Rio Vermelho. *Geosp – Espaço e Tempo*. 21(2), pp. 531-549.
- Hall, M. (2010). *Politics and tourism – interdependency and implications in understanding change*. Goodfellow Publishers: Oxford.
- Hun, B. (2019). *O que é poder?*. Editora Vozes: Petrópolis, RJ.
- Instituto Brasileiro de Administração Municipal. (2010). *PL 24: versões finais para o tratamento de operações urbanas consorciadas*. IBAM: Natal.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (2009). *Patrimônio, desenvolvimento e cidadania*. IPHAN: Brasília.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (2015). *PAC cidades históricas: Natal/RN*. IPHAN: Natal.
- Kerr, W. R. (2003). *Tourism public policy, and the strategic management of failure*. Elsevier: Oxford, UK.
- Kraft, M. E. & Scott, R. F. (2018). *Public policy: politics, analysis and alternatives*. CQ Press: Thousand Oaks.
- Leite, R. P. (2002). Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Mangue-town. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. 17(49), pp. 115-135.
- Lima, R. M. S., Daibert, A., Rompinelli, R. G. & Cerqueira, T. (2018). O lugar do turismo na arena política: um estudo sobre as eleições municipais 2016 em Juiz de Fora. *Revista Eletrônica de Ciências Sociais*. 27, pp. 287-301
- Loureiro, M. R., Santos, F. P. & Gomide, A. A. (2011). Democracia, arenas decisórias e política econômica no governo Lula. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. 26(76), pp. 63-76.
- Mintzberg, H. (1985). The organization as political arena. *Journal of Management Studies*. 22(2), pp. 133-154.
- Mische, A. & Pattison, P. (2000). Composing a civic arena: publics, projects, and social settings. *Poetics*. 27, pp. 163-194.
- Morgan, G. (2002). *Imagens da organização*. 2. Ed. Atlas: São Paulo.
- Nóbrega, W. R. M. (2006). *Participação popular e as políticas públicas de turismo na Amazônia: o PROECOTUR no distrito de Mosqueiro, Belém – PA*. (Dissertação de Mestrado). (Programa de pós-graduação em Cultura e Turismo). Ilhéus, BA, Brasil.
- Nóbrega, W. R. M. (2012). *Turismo e políticas públicas na Amazônia brasileira: instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra, oeste do estado do Pará*. (Tese de Doutorado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém, PA, Brasil.
- Observatório do QCA III. (2005). *Políticas públicas de revitalização urbana: reflexão para a formulação estratégica e operacional das atuações a concretizar no QREN*. (Relatório final). Coimbra, Portugal.
- Offe, C. (1981). Algumas contradições do Estado social moderno. In C. Offe. *Trabalho e Sociedade*. (pp. 112-131). Tempo Brasileiro: Rio de Janeiro.
- Offe, C. (1984). Dominação de classe e sistema político: sobre a seletividade das instituições. In C. Offe. *Problemas estruturais do Estado capitalista* (pp. 140-179). Tempo brasileiro: Rio de Janeiro.

- Offe, C. (1984a). *Problemas estruturais do Estado capitalista*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Oliveira, M. M. (2003). *Como fazer projetos, relatórios, monografias, dissertações e teses*. Edições Bagaço: Recife.
- Pêcheux, M. (1996). O mecanismo do (des)conhecimento ideológico. In S., Žižek (Org.), *Um mapa da ideologia*. (Cap. 6, pp. 143-152). Rio de Janeiro: Contraponto.
- Pêcheux, M. (1997). *Semântica e discurso: uma crítica à afirmação do óbvio*. 3 ed. Editora da UNICAMP: Campinas, SP.
- Pêcheux, M. (2002). *O discurso: estrutura ou acontecimento*. 3 ed. Editora Pontes: Campinas, SP.
- Pimentel, M. P. C. (2014). A dimensão institucional das políticas públicas de turismo no Brasil, de 1930 a 2010. In Pimentel, T. D., Emmendoerfer, M. L. & Tomazzonni, E. L. (Orgs.). *Gestão Pública do Turismo no Brasil: teorias, metodologias e aplicações*. 1ed. EDUCS: Caxias do Sul.
- Pinheiro, R. C. S. & Santos, C. A. J. (2012). Revitalização urbana e turismo: o caso do centro histórico de Aracaju (Sergipe, Brasil). *Turismo & Sociedade*. 5(1). pp. 275-294.
- Portal G1. (2015). *Secretário de Turismo do RN é contra inclusão de Natal na rota de cruzeiros*. Recuperado de: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2015/05/secretario-de-turismo-do-rn-e-contra-inclusao-de-natal-em-rota-de-cruzeiro.html>.
- Poulantzas, N. (2000). *O Estado, o poder, o socialismo*. 4 ed. São Paulo: Paz e Terra.
- Quintana, C. (2016). Políticas públicas de turismo en Uruguay (1986-2010). *Pasos Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. 14(3). pp. 725-736.
- Ramos, S. P. (2019). Desafios do planejamento e desenvolvimento do turismo cultural em centros históricos tombados. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*. 11, pp. 1-14.
- Randolph, R. (2015). Arenas de formulação de políticas regionais: uma proposição metodológica. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*. 3(1), pp. 5-26.
- Rossi, F. M. & Silva, E. (2018). Introduction: Reshaping the Political Arena in Latin America. In E. Silva & F. M. Rossi (Eds.). *Reshaping the political arena in Latin America*. (Cap. 1, pp. 3-22). Estados Unidos: University of Pittsburgh Press.
- Schenkel, E. & García, F. A. (2015). La política turística y la intervención del Estado: el caso de Argentina. *Perfiles Latinoamericanos*. 23(46). pp. 197-221.
- Schenkel, E. (2019). Turismo y política turística: un análisis teórico desde la ciencia política. *Reflexiones*. 98(2). pp. 129-140.
- Secretaria Municipal de Meio-ambiente e Urbanismo. (2007). *Rehabitar em Natal*. SEMURB: Natal.
- Silva, G. P., Feretti, S. F. & Sette, E. (2008). Gentrificação e políticas de revitalização nos centros históricos do Brasil: processos que levam ao déficit habitacional. *Revista Políticas Públicas São Luis*. 12(2). pp. 83-91.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city*. Routledge: New York.
- Souza, C. (2002). *Políticas públicas: conceitos, tipologias e sub-área*. Fundação Luís Eduardo Magalhães: São Paulo.

- Souza, C. (2006). Políticas públicas: uma revisão de literatura. *Revista Sociologias*. 8(16). pp. 20-45
- Spiller, P. & M. Tommasi. 2003. The Institutional Foundations of Public Polixcy: A Transactions Approach with Application to Argentina. *Journal of Law, Economics, and Organization* 19(2), pp. 281-306.
- Susskind, L. (2006). Arguing, bargaining, and getting agreement. In Moran, M., Rein, M. & Goodin, R. E. (Eds). *The oxford handbook of public policy*. (Cap. 13, pp. 269-296). Oxford University Press: New York.
- Tavares, A. C. O. K. (2013). *O Porto de Natal: sua importância para o comércio exterior do RN*. (Monografia). (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária). Florianópolis, SC, Brasil.
- Ventura, R. C. M. O. & Nassif, M. E. (2016). Poder e compartilhamento da informação: relações e implicações na arena política organizacional. *Em questão*. 22(2), pp. 9-35.
- Zhang, H. Q. & Yan, Q. (2009). The Effects of Power, Ideology, Interest Groups, and the Government on Tourism Policy Making. A Conceptual Model. *Journal of China Tourism Research*. 5. pp. 158-173.



A Rua Chile, outrora, Rua da Alfândega, era uma das principais ruas do bairro da Ribeira, no início do século XIX. A partir de 1850, são construídos prédios de pedra e cal, na sua maioria armazém destinados ao recebimento de algodão, açúcar, tatajuba e peixe seco, entre outros produtos. Nesse bairro concentra casas e prédios, que possui valor histórico e característica arquitetônica, constituem, atualmente, a zona da preservação histórica. Nela encontra-se o prédio onde funcionou o Palácio do Governo- 1869 e 1902, e que hospedou o conde D' Eau, Consorte da princesa Isabel, construído em estilo neoclássico, era o sobrado mais alto da época, em edificação e em três pavimentos.(Costa, Silva & Galdino, 2008).

3 ÓBICES DA OPERACIONALIDADE TURÍSTICA DO TMP: REFLEXÕES TRANSPASSADAS PELO *ISSUE-ATTENTION CYCLE* DE DOWNS

3.1 Introdução

Os portos brasileiros, em especial, os portos da região Nordeste, possuem ligações históricas com as capitais de cada estado. Devido a uma herança da colonização portuguesa, as cidades – em virtude do comércio exercido entre colônia e colonizador, passam a crescer em torno do litoral ou dos rios que desaguam no mar. Com o passar dos anos, essas zonas tidas pelo mercadejo ganham notoriedade pela expansão da atividade comercial por via marítima nas capitais nordestinas. Exemplo desse modelo de expansão portuguesa no território brasileiro é a cidade de Salvador, e para esta pesquisa, Natal, com suas perspectivas urbanas de, por exemplo, Cidade Alta e Cidade Baixa (Holanda, 2015).

Os terminais marítimos são compreendidos, então, como um importante mecanismo estratégico de desenvolvimento econômico para as cidades, que de acordo com Collin (1999, p. 57) “as praças portuárias cumprem uma função de interface comercial mundial, atraindo para sua região e territórios internos, empregos e mais-valia, mesmo que isso não beneficie direta e exclusivamente a cidade e a região.” As atividades portuárias expandem-se de tal maneira que não atendem apenas aos negócios de mercadorias entre nações, mas também passageiros que sempre estiveram a bordo das grandes embarcações marítimas, porém algumas praças portuárias como apresenta Collin (1999) podem ter relações de vulnerabilidade com o seu entorno, não apresentando conexões intersociais.

Refletindo por essa obliquidade, os terminais marítimos de passageiros – que são parte do complexo portuário, da região nordeste, em restrito, aqueles constituídos pelo PAC Copa 2014 nas cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal, surgem na tentativa de proporcionar uma nova dinâmica para o turismo e entorno, abrangendo-o para além do embarque e desembarque de passageiros por via marítima. Os TMPs, resultado dessa política foram idealizados na busca de proporcionar as zonas portuárias uma revitalização dos arredores, tendo em vista que os portos estão localizados nos centros históricos dos municípios.

A relação porto-cidade e de modo mais específico, as atividades desenvolvidas no porto e o entorno onde o porto está localizado ocorre pela estruturação social, política, econômica e cultural que são concretizadas em um espaço (Rios & Silva, 2011) e proporcionam diferentes modalidades da vida social no decorrer dos anos. A depender das práticas comerciais portuárias,

as zonas próximas ao terminal podem sofrer alterações para atender demandas específicas do mercado dando novas ênfases aos centros históricos.

No modelo de gestão pública brasileira, tem-se os municípios como os executores da Política Urbana estabelecida na Constituição de 1988. Com a criação do Ministério das Cidades – MCidades no governo do Luiz Inácio Lula da Silva (2003 – 2010), observou-se uma nova aproximação entre os entes da federação e sociedade em torno dos centros urbanos brasileiros, em especial os centros históricos. Nas grandes e médias cidades com centros históricos marcados pela colonização por meio da costa do país, como em Natal, que no contexto das crises urbanas do século passado teve um déficit habitacional, existem uma série de empreendimentos e casas ociosas que trazem consigo uma série de problemas de ordem urbana e social (Rocha, 2015).

A partir dos anos 2000 vê-se uma preocupação do Governo Federal, em virtude da pressão internacional desde a década de 1990, em revitalizar os centros históricos das cidades a fim de torná-las em cenários mais competitivos da cidade, podendo tornar essas zonas, locais de expansão econômica proporcionando uma melhor qualidade de vida para a população em moradia que para o MCidades (2004) a política de reabilitação urbana tinha como objetivo “promover a diversidade de usos e de atividades voltadas para o desenvolvimento urbano, social e econômico, compreendendo a reutilização de edificações ociosas, de áreas vazias ou abandonadas, subutilizadas ou insalubres, bem como a melhoria da infraestrutura, dos equipamentos e dos serviços urbanos”.

O turismo entra no bojo da discussão por meio do TMP que, encarando-o como um modal que concentra uma grande quantidade de passageiros no período de alta estação de cruzeiros, parte-se do pressuposto que o TMP e suas atividades operacionais proporcionariam uma dinâmica favorável e equilibrada para o aprimoramento e revitalização do bairro da Ribeira. Com esse contexto, a relação porto-cidade dar-se-ia por meio, não apenas do comércio entre países, mas também, por meio da oferta/demanda do turismo.

Partindo desta inferência, o objetivo deste capítulo centra-se em avaliar quais os entraves encontrados no TMP para fins turísticos. Para fundamentar o debate no âmbito metodológico, explorou-se sobre os diversos teóricos que pensam zonas portuárias e suas conexões com o centro histórico, complementarmente foram utilizados o material midiático de comunicação (jornais, entrevistas, artigos, colunas), as atas das reuniões do CONSAD, CAP, DIREXE do Porto de Natal e entrevistas com o universo da pesquisa a fim de identificar as relações entre os agentes sociais compactados nessa seara, bem como para distinguir os entraves enfrentados pelo TMP no decorrer dos anos desde sua construção.

As diferentes linhas teóricas e metodológicas para analisar políticas públicas tornaram-se um amplo campo que atua em diversas frentes para auxiliar os pesquisadores da área (Todesco, 2019). Com efeito, essa pesquisa utilizou-se a análise *issue-attention cycle* de Downs (1972) como técnica para averiguar os traços da política de implementação do TMP, encarada como uma política de revitalização urbana, correlacionada com o turismo mediante proposições de uma nova dinâmica no bairro da Ribeira. Salienta-se que a conexão, consequentemente categorias entre revitalização urbana e turismo, justifica-se nos objetivos utilizados em programas, projetos e ações como ferramentas para atrair turistas e dinamizar o bairro para criação e/ou promoção de atrativos históricos.

Recorrendo a literatura e proposta metodológica de Downs (1972), obtém-se no próximo tópico leituras e diálogos teóricos que refletem a relação porto-cidade no âmbito da Ribeira, do Porto de Natal e do TMP, além das análise das cinco fases do ciclo de Downs (1972) compostas pelo *the pre-problem stage, alarmed discovery and euphoric enthusiasm, realizing the cost of significant progress, gradual decline of intense public interest, the post-problem stage*, que propõem elucidar os resultados por meio do TMP natalense, firmada como a política pública de mais relevância para o contexto atual da Ribeira, pois envolve uma série de questões sociais que reverberam em mudança no espaço urbano do bairro.

3.2 As relações porto – centro histórico: A Ribeira, o Porto de Natal e o Terminal Marítimo de Passageiros

Os estudos sobre as relações de porto e cidade são variados e podem abarcar diversas perspectivas nas ciências, desde projetos voltados à engenharia, como também as relações sociais que permeiam essas zonas (Girard, 2013). Contudo, a substituição parcial das funções industriais dos portos para novas abordagens de uso não leva, necessariamente, a um ambiente mais “sustentável” como argumenta McCarthy (2003), pois segundo o autor sempre haverá uma tensão entre a demanda de preservação do patrimônio e o desenvolvimento econômico.

As tensões estão embasadas nas relações entre os agentes sociais. Os mais comuns são o Estado, a iniciativa privada, a própria administração portuária, os(as) trabalhadores(as) e os cidadãos que moram ou vivenciam essa zona. Por ser um território marcado por interesses, os acordos gerados em virtude das variações no espaço, isto é, programas/projetos/ações de revitalização urbana levam um tempo lento para implementação e abarcam a necessidade de criação de leis e regulamentos que devem ser cumpridos por todos os agentes (Pérez & Salinas, 2017).

Os agentes sociais fazem-se significativos na relação porto-cidade, por esses agentes serem os produtores e modificadores do espaço social, pois o espaço social é constituído de tal forma que os agentes são distribuídos simbolicamente dentro de suas atribuições no que se refere as relações uns com os outros, com o espaço e ao que se atribui do espaço para os agentes (Bourdieu, 2011). Pode-se considerar, por essa reflexão, que o espaço social é produzido por determinados propósitos que se manifestam pelas formas de uso, sendo essa dinâmica complexa e contribuinte, também, para rearranjar os processos sociais, políticos, culturais e econômicos (Ferreira, 2010).

Cabe salientar que o espaço social não é imutável como afirma Bourdieu (2011), em virtude da constante dinâmica dos agentes sociais munidos de *habitus*, o espaço social torna-se um terreno intelectual passível de análise, configurando o espaço social como um campo de forças que concentra um conjunto de recursos simbólicos e materiais (Bourdieu, 1989). Ao considerar as relações entre os agentes sociais e o espaço social, deve-se ponderar qual espaço social e quais agentes são esses. Para esta pesquisa, consideramos o Porto de Natal e o bairro da Ribeira como espaços sociais aparelhados de agentes que permeiam as relações sociais densas ou fragilizadas.

Ao considerar a Ribeira como parte do espaço urbano do centro histórico de Natal, em virtude da sua concentração territorial de patrimônio histórico edificado representativo para a história da cidade, precisa-se compreender o que se entende por centro histórico. Ao iniciar essa discussão faz-se necessário frisar que o conceito está desgastado em virtude de a história perpassar por todas as zonas da cidade. Concentrando parte das ruas e dos edifícios antigos, o centro história é uma pequena parte da zona urbana (Whyte, 1993) que, em virtude do processo de modernização das cidades, tem passado por uma série de intervenções urbanas pautadas desde a preservação a novas funcionalidades para o uso (Fernandes, 2011).

Para Souza (2013, p. 17), os centros históricos concentravam “estabelecimentos destinados ao lazer, [...], além de hotéis, órgãos e repartições públicas.”. Ainda para a autora, a ocupação de imóveis para fins residenciais era considerável em relação a outras zonas da cidade, centralizando a maior parte dos serviços ofertados na urbe. O centro histórico que é protegido pelas instâncias federal, estadual e municipal de Natal encontra-se espraiado entre os bairros da Cidade Alta, Ribeira, Rocas e Santos Reis.

A Ribeira no início do século XX passa, então, a receber projetos de modernização que competem a Natal o desenvolvimento urbano mais acentuado com a expansão da cidade para novos bairros, como a drenagem e aterramento da área alagada da Ribeira para interligação com a Cidade Alta (Medeiro & Luna, 2012). Com sua relação intrínseca com o bairro Cidade Alta,

a Ribeira começa a concentrar o patrimônio histórico edificado com mais ênfase, em virtude do processo de influência portuguesa na cidade no período colonial marcado pela arquitetura e pelas relações econômicas/exploratórias geradas por esse processo. Ainda nesse recorte histórico, a zona portuária de Natal e suas ramificações econômicas mostram a ligação diária entre cidade-porto. Medeiros (2014, p. 88) aponta que:

O espaço portuário da Ribeira localizado as margens do Rio Potengi, que exerceu forte influência no desenvolvimento de tipologias edílicas ligadas as atividades comerciais portuárias. Aqui, o Rio Potengi e o próprio Porto apresentam-se como elementos estruturadores deste meio urbano.

Nesse período histórico de meados do início do século XX, as transformações urbanísticas em Natal ganharam mais força como o asseio das ruas, iluminação, bondes, comunicação, escolas, hospitais, cadeias públicas, teatros, construindo novos edifícios e iniciando as obras do Porto (Oliveira, 2008). Com enfoque no bairro da Ribeira, em 1990, a Prefeitura do Natal, através da Lei Municipal de nº 3.942 institui a Zona Especial de Patrimônio Histórico – ZEPH, que situava os bairros da Ribeira, parte da Cidade Alta e Rocas (Prefeitura do Natal, 1990).

Refletir o movimento econômico, social, político e cultural entre portos e cidades é pensar como as cidades desenvolveram-se sob o entorno dos terminais marítimos. Em um dado momento, a zona portuária tinha uma densa relação com a cidade, pois estas percebiam o porto como uma parte da vida cotidiana (Rocha Neto & Furtado, 2018). Com o aparecimento da industrialização, o porto e a relação cidade-porto ganham mais força, tornado o porto um espaço necessário e sinônimo de modernidade em virtude do escoamento e recebimento de mercadorias entre povos (Rodrigues, 2007).

Já na globalização e a expansão do comércio de serviços, além da rápida e energética expansão das grandes cidades, os portos expandem suas gamas de serviços necessitando de mais espaços para alocação das novas necessidades sociais (Del Rio, 2001). Nesse sentido, entende-se por porto organizado, de acordo com a Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013, como um bem público formatado para atender as utilidades de navegação, movimentação de passageiros e movimentação de cargas e mercadorias no qual o complexo portuário está respaldado por sua jurisdição de autoridade própria. Para Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010), os portos devem adotar um planejamento estratégico de desenvolvimento de modo que possam ser competitivos no cenário internacional em parceria com o desenvolvimento social, tecnológico, político e econômico. De acordo com Falcão & Correia (2012, p. 136), o porto é:

A porta de entrada e saída de mercadorias e passageiros, servindo de abrigo e ancoradouro das embarcações, além de estar munido de instalações necessárias para

o embarque e desembarque de cargas e passageiros e, sobretudo, o mais importante elo da cadeia logística que supre a humanidade.

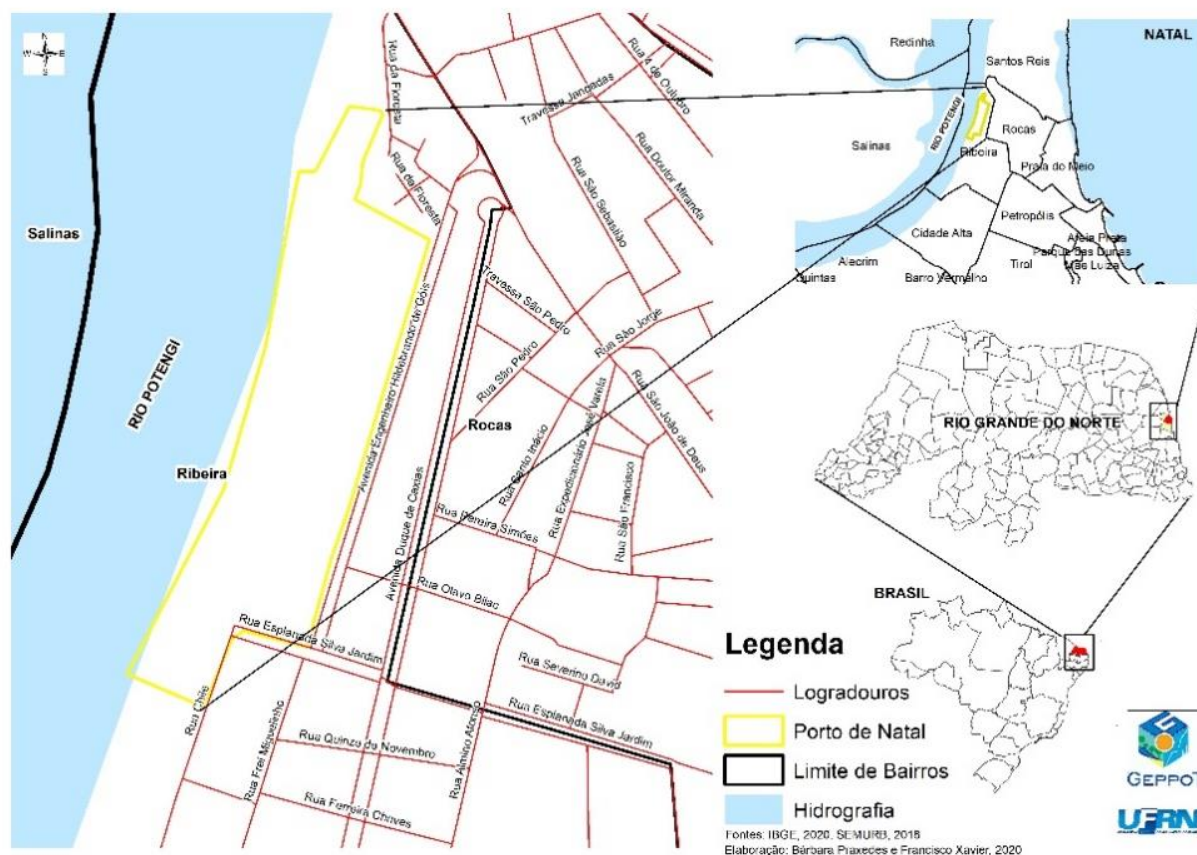
O setor comerciário portuário vive em constante evolução e mudança a fim de atender as necessidades de mercado nacional e internacional. No que se refere as instalações portuárias, essas transformações complexas dirigidas pelas demandas de mercado, por meio de avanços tecnológicos, fazem do porto um espaço para além do envio e recebimento de cargas, como também um agente logístico do setor de transportes para o turismo com as demandas das rotas de cruzeiros ao redor do globo (Tavares, 2013).

Exemplo desse planejamento estratégico de desenvolvimento apontado pelos autores acima, é o que reporta desde 1985 os estudos de Mescon & Vozikis (1985) sobre o Porto de Miami que era responsável por 76% da demanda de cruzeiros no sul da Flórida. Atualmente, o Porto de Miami continua sendo referência para rota de cruzeiros contando com mais de três terminais marítimos de passageiros, por exemplo. O mesmo ocorre segundo Klein (2005) com a cidade de Vancouver no Canadá que concentra 72% de todos os cruzeiros que passam pelo Canadá, gerando uma economia de aproximadamente \$1.2 bilhão por ano.

Para além do contexto do setor de cruzeiros pelo mundo, alguns portos passaram por um processo de total revitalização, por meio da importação de modelos de política pública, com a intenção de integrar mais as relações com a sociedade. Com esse apanhado pode-se seguir a compreender as relações traçadas entre os portos e as cidades que – em alguns casos, chegam a ter processos harmoniosos com uma estável ligação das relações sociais com o porto, mas também podem dispor de relações mais fragilizadas, onde a zona portuária é isolada e desconectada do dia a dia social; podem atender demandas diversas e o turismo logra espaço seja no setor cruzeirista (Chen, Petrick, Papathanassis & Li, 2019), seja proporcionando lazer ou outros serviços nos espaços portuários e históricos refuncionalizados (Britto, 2016).

O Porto de Natal teve suas obras iniciadas em 1922 por Decreto, tendo suas obras sendo finalizadas em 1932, onde foi construído o primeiro cais do porto e dois prédios administrativos. Arelado a isso, linhas férreas também foram criadas para os serviços de embarque e desembarque de mercadorias (Tavares, 2013). Inicialmente o porto natalense foi administrado pela União (Tinoco, Bentes Sobrinha & Trigueiro, 2017), passando a administração para a Companhia Docas do Rio Grande do Norte – CODERN em 1983 (Brasil, 2015), empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura. O Porto de Natal é o porto brasileiro mais próximo da Europa e do Norte da África sendo sua principal operação logística o envio de frutas dos estados nordestinos, como Paraíba, Pernambuco e Ceará (CODERN, 2011). Assim, o cartograma 3 localiza o Porto de Natal.

Cartograma 3: Porto de Natal em relação a costa potiguar.



Fonte: Bárbara Praxedes, 2020.

De acordo com o Plano Mestre do Complexo Portuário de Natal do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2018), o cais do Porto possui uma extensão de 577m, sendo dividido em três berços com as instalações de armazenagem compostas por: dois armazéns de carga geral, dois galpões sendo um para carga geral e outro utilizado pela Receita Federal, quatro pátios para armazenagem de contêineres, silos verticais pertencentes a Moinho Potiguar para o armazenamento de trigo a granel e o Terminal Marítimo de Passageiros. Este último foco central de análise dessa pesquisa. Com este sumário, a CODERN, administradora do porto e do TMP, tem por missão:

Disponibilizar infraestrutura portuária eficaz que atenda à transição de cargas e passageiros com o modal marítimo e fazer cumprir o conjunto normativo nacional dentro dos portos organizados sob sua responsabilidade, a fim de, respectivamente, contribuir para o desenvolvimento sustentável, econômico e social do Estado do Rio Grande do Norte e do Brasil e garantir um ambiente de igualdade de oportunidades aos seus clientes.

Para Jobim (2015, p. 16), o porto de Natal é “uma construção humana, histórica, envolvendo percepções do que deveria ser esse espaço e sua relação com a cidade ao longo do

tempo.” Ao longo da história portuária da cidade, observa-se uma constante preocupação com a necessidade de modernização de Natal (Gomes, 2019). Nesse viés, diversas intervenções urbanísticas foram pensadas que incluíam o porto nessa conjuntura. A mais recente delas, apontada por esta pesquisa, é a construção do Terminal Marítimo de Passageiros que tinha por objetivo primordial proporcionar um novo desempenho para o porto e para a cidade do Natal.

Nessa premissa, construído pela empresa Constremac Construções LTDA., empresa reconhecida por obras do segmento marítimo⁹, através do contrato nº 009/2012 e fiscalizado pela CODERN, o TMP caracterizado pela ANTAQ como uma obra de expansão, ocupa uma área de 5.060m² que corresponde a um galpão antigo e a um antigo frigorífico do porto (prolongamento do Berço 03), atendendo todas as exigências internacionais como apontadas no *International Ship and Port Facility Security Code* (CODERN, 2011). O TMP iniciou suas atividades em meados de 2014 recebendo embarcações de pequeno e médio porte em virtude da Copa do Mundo realizada no mesmo ano (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, 2018).

De acordo com a CODERN (2019), a construção conta com três andares distribuindo, assim, internamente, saguão de embarque e desembarque de passageiros, salão multiuso (eventos), espaços para restaurantes e lanchonetes, mirante e salas operacionais. Além da estrutura da edificação, também estiveram previstos o prolongamento do Berço 03 (em 26 metros), construção de *dolphin* de amarração com passarela de acesso, bem como a recuperação e readequação do frigorífico interligado ao TMP, como ilustram as figuras 8, 9, 10 e 11. Ainda de acordo com a CODERN (2019), toda a infraestrutura tem capacidade para receber 1.600 passageiros, navios com até 240 metros de comprimento, área comercial para lojas de artesanato e prestadores de serviços turísticos e um gerador de 500 kVA.

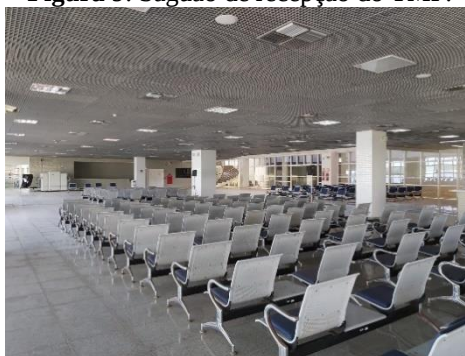
Figura 8: Área externa do TMP frente ao largo da Rua Chile.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

⁹ De acordo com o portal eletrônico da empresa, a Constremac já realizou 106 projetos nos setores marítimo e portuário, bem como 25 terminais marítimos (passageiros e cargas).

Figura 9: Saguão de recepção do TMP.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Figura 10: Área externa do TMP frente ao cais do Porto de Natal.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Figura 11: Terceiro pavimento (mirador) do TMP.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Resultado do investimento advindo do PAC Copa 2014, o TMP foi contemplado para construção em 2012, pois de acordo com a ANTAQ (2009) os critérios para adesão das cidades ao programa eram: ser cidade-sede da Copa e portos com dragagem de aprofundamento no PND/PAC. Assim, o objetivo dessa diligência foi oferecer leitos e atender a demanda advinda do turismo marítimo por meio da implantação ou adaptação dos TMPs nas cidades sedes, atendendo as ações de vigilância sanitária, alfandegária e de segurança.

Em função de sua localização geográfica singular em relação ao hemisfério sul do globo, o Porto de Natal e consequentemente o TMP, de acordo com o Memorial Descritivo da Arquitetura do TMP (2011), deveria funcionar e operacionalizar com mais destaque as escalas

de cruzeiros com outros destinos às cidades do Nordeste vindos do hemisfério norte, além daqueles que possuem como destino “final”, o arquipélago de Fernando de Noronha.

O fluxo de passageiros no porto ocorre no período de alta estação (novembro a março). Atualmente, a gestão do TMP está sob a responsabilidade da CODERN até que o terminal seja arrendado à iniciativa privada, como aconteceu com o TMP do Porto de Salvador. Em estudo realizado para avaliar a viabilidade econômica do TMP do Porto de Natal, Silva (2015), argumenta que os resultados não são interessantes em virtude de logísticas operacionais-financeiras e da baixa demanda cruzeirista que o terminal recebe.

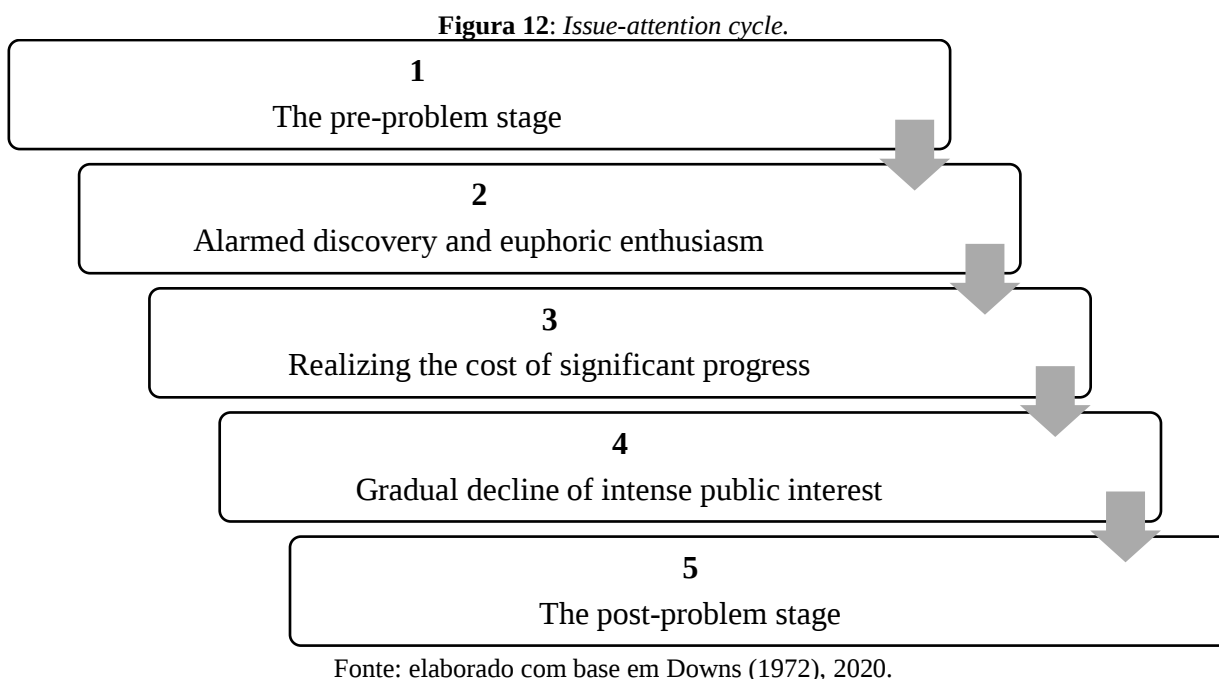
Mediante esse apanhado de informações teóricas e técnicas, convém refletir o resgate acerca das relações porto-cidade de maneira macro. Compreendo que o porto, em principal medida, os portos que surgiram com uma relação histórica de relação com a cidade, isto é, que estiveram presentes na dinâmica social, ao longo da história, perderam suas conexões com o entorno (Carmona Pérez, 2017). Isso ocorre em medida, pela modernização instituída pelo processo capitalista global (Harvey, 2005), além do arranjo social composto por agentes que modifica o espaço na conformidade de suas necessidades (Cunha & Queiroz, 2014).

Nessa perspectiva, entender às pressões midiáticas comunicacionais e as narrativas históricas do TMP por meio das atas da Companhia Docas do RN e das entrevistas do universo de pesquisa, faz-se importante instrumento atravessado pelo *issue-attention cycle* de Downs (1972), dado que, ao considerar as cinco fases propostas pelo autor, conseguiremos esclarecer os entraves operacionais encontrados ao longo dos anos desde a concepção da primeira arena política formulada para implementação do TMP em solo natalense.

3.3 Narrativas e entraves da operacionalidade do TMP: cinco fases do issue-attention cycle de Downs (1972)

A análise da política pública por meio do ciclo de Downs (1972) não é feita apenas por uma justaposição de realidades expostas ao longo do ciclo, mas através de sua relação com o que há por trás da política pública que culminou, em um processo de múltiplas interferências dos agentes envolvidos, em um determinado resultado expresso no meio social. Por isso faz-se importante entender em um primeiro momento, o papel da mídia televisiva/jornalística na divulgação das obras votadas para a Copa do Mundo de 2014, em específico, as obras do TMP e, em um segundo momento, quais foram os indivíduos que estiveram envolvidos no processo decisório da implementação do TMP. Utilizou-se, respectivamente, a busca em jornais e matérias disponíveis *online* nos portais dos principais meios de comunicação locais e nacionais,

bem como nas atas do CONSAD, CAP e DIREXE do Porto de Natal para sobrepor com a teoria de Downs (1972), como ilustra as cinco fases propostas pelo autor na figura 12.



Para o autor, o ciclo que apresenta as cinco fases ilustradas acima, pode variar de duração, a depender do tema que será abordado, mas que quase sempre a política pública a ser analisada, atende os cinco elementos em sua ordem. A primeira fase do ciclo, o *pre-problem stage*, o autor entende como alguma situação social indesejável, mas que ainda não captou a atenção social e midiática mesmo que pesquisas já comecem a apontar o problema. O segundo estágio, *alarmed discovery and euphoric enthusiasm*, se refere a descoberta do problema e entusiasmo por parte do ramo comunicacional na intensa divulgação do programa para que a gestão pública e comunidade busquem alternativas em solucioná-lo o mais breve possível. Aqui uma série de medidas são levantadas junto com o objetivo de, euforicamente, dar fim ao problema que incomoda os agentes sociais.

A terceira etapa do ciclo chamada de *realizing the cost of significant progress*, os agentes sociais percebem que a solução do problema demanda tempo e custo. Por isso, se reconhece, muitas vezes, o alto investimento necessário para resolver o problema elencado na fase um. O reconhecimento do custo não é apenas econômico, é também, social, ou seja, no jogo político grupos sociais com menos força tendem a perder na disputa de poder. A quarta fase, *gradual decline of intense public interest*, ressalta o desinteresse dos agentes na solução do problema em virtude da demora, muitas vezes emplacada por processos administrativos

burocráticos. Nesta fase os agentes perdem o interesse e outro problema está entrando na massiva divulgação nos meios de comunicação na fase 2, enfatizando o desânimo daquele encontrado na fase 4. Por fim, o *post-problem stage*, quinta fase do ciclo se trata sobre as modificações que a tentativa ou sucesso da solução do problema pode ter deixando na sociedade.

1) *The pre-problem stage*

Para Downs (1972) esta fase recai sobre alguma lacuna da condição social na qual não foi atendida pela competência pública e ainda não chamou, de forma enfática, a atenção dos meios de comunicação. Mesmo que alguns estudiosos já o identifiquem, a comunidade ainda não deteve total atenção acerca do problema. Anteriormente a construção do TMP, a recepção de turistas no complexo portuário era realizada em uma estrutura montada para a ocasião. De acordo com a CODERN (2010), em 2010 o Porto de Natal não possuía instalações específicas para embarque e desembarque de passageiros. Esse procedimento era realizado em um armazém seco de número 3, onde a estrutura era adaptada com *stands* para vendas de produtos artesanais, empresas de alugueis de veículos e agências operadoras de serviços turísticos.

No jornal local, Tribuna do Norte, é possível visualizar matérias¹⁰ sobre os cruzeiros que chegam a Natal ainda em 2011/2012 que mostram as tendas e os ônibus de receptivo já disponíveis para acolherem os passageiros. Em abril de 2012, o CONSAD (composto por presidente e mais cinco conselheiros), registrou em ata que a ordem de serviço para a obra do TMP havia sido assinada. Ao decorrer dos próximos meses não há menções sobre andamento das obras do terminal ou outras deliberações que faça interface com o mesmo, porém uma observação faz-se pertinente: em outubro do mesmo ano o então Diretor-Presidente da Companhia, após apreciação do Plano Emergencial sugerido pelos consultores do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de Santa Catarina – SENAI SC, notou uma situação crítica no quadro de funcionários, onde não havia engenheiros disponíveis para acompanhar as obras do TMP, bem como de ampliação do Berço 04.

É possível checar dois pré-problemas neste contexto. O primeiro decorre da falta de infraestrutura necessária para o embarque e desembarque de passageiros por via marítima na cidade do Natal. A cidade que entrou no rol das sedes da Copa do Mundo FIFA 2014, entra no

¹⁰ Tribuna do Norte (09 de dezembro de 2012), com manchete “turistas encerram cruzeiro em Natal”. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/turistas-encerram-cruzeiro-em-natal/238559>.

bojo da discussão de melhorias urbanísticas¹¹ e dentro dessa seara o TMP é engajado como obra do PAC Copa 2014, com o objetivo de operacionalizar a demanda turística marítima para Copa e para além do evento mundial, deixando um “legado” para o turismo do estado. O segundo pré-problema decorre da falta de colaboradores para acompanhamento das obras do TMP. Ao ter essa falha no quadro de funcionários, a CODERN, pós identificação do problema, abre concurso para o preenchimento da vaga.

2) *Alarmed discovery and euphoric enthusiasm*

Nesta fase, a comunidade toma ciência do problema e suas consequências. Conforme o autor, junto da consciência da existência do problema vem o entusiasmo eufórico para solucioná-lo em uma janela de curto prazo. Downs (1972, p. 39) afirma que:

The implication is that every obstacle can be eliminated, and every problem solved without any fundamental reordering of society itself, if only we devote sufficient effort to it. In older and perhaps wiser cultures, there is an underlying sense of irony or even pessimism which springs from a widespread and often confirmed belief that many problems cannot be “solved” at all in any complete sense. Only recently has this more pessimistic view begun to develop in our culture.

O senso comum de que a implementação de uma política pública trará resultados imediatistas e visíveis faz-se presente neste contexto. No âmbito midiático, já se observa uma severa movimentação sobre a construção do TMP. Com o advento do PAC Copa 2014, tem-se não apenas a construção do TMP com toda infraestrutura necessária para receber turistas nacionais e internacionais, mas também uma série de intervenções urbanas foram realizadas na cidade do Natal, como, por exemplo, a modificação e criação de vias públicas e construção de um novo estádio de futebol. Em 2009, o jornal Tribuna do Norte noticiou que 16 obras de melhorias urbanísticas foram desenhadas para Natal, com o intuito de preparar a cidade para a competição. Todas as novas propostas urbanas e construção do TMP foram amplamente divulgados na mídia local e nacional, como se pode observar nas *headlines* expostas a seguir.

ESPN (31 de maio de 2009): *Fifa anuncia sedes da Copa de 2014, e Manaus, Natal e Cuiabá vencem disputas*¹².

Tribuna do Norte (22 de maio de 2011): *Natal quase pronta para o mundial*¹³.

Tribuna do Norte (07 de agosto de 2011): *Turismo de Natal aposta na copa*¹⁴.

¹² Disponível em: http://espn.com.br/noticia/53170_fifa-anuncia-sedes-da-copa-2014-e-manaus-natal-e-cuiaba-vencem-disputas.

¹³ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/natal-quase-pronta-para-o-mundial/182122>.

¹⁴ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/turismo-de-natal-aposta-na-copa/191392>.

Tribuna do Norte (26 de abril de 2014): *Atenção! Estamos em obras*¹⁵.

No âmbito da CODERN, as discussões sobre o TMP seguiram em março de 2013, onde o Diretor Técnico e Comercial informou aos demais conselheiros que a obra estava prevista para ser entregue em outubro e que a obra estava atrasada em apenas 50 dias. Em maio do mesmo ano, um conselheiro informou sobre as reuniões com todos os órgãos que estariam envolvidos na operacionalização do TMP, bem como o lançamento do edital para contratação de uma empresa a fim de prestar concurso público para suprimento das vagas de trabalho noticiadas em 2012. O percentual da execução da obra até julho de 2013 era de 50,8% e em setembro de 58,83%. Um detalhe é que o Presidente da CODERN externaliza preocupação com o prazo da obra que estava prevista para ser entregue em outubro e informa que levou o caso ao conhecimento da SEP.

3) *Realizing the cost of significant progress*

Uma percepção gradual é tomada pelos agentes envolvidos. Esta percepção encontra-se envolta nos custos necessários para resolver o problema. Downs (1972) salienta que o público começa a notar, pelo expressivo poder midiático, o quão significativo, não apenas economicamente, mas também socialmente, tendo em vista que a solução do problema pode afetar determinados grupos de agentes. Assim, começa-se a notar que parte do problema resulta de acordos que beneficiam grupos de agentes isolados da comunidade. Alguns jornais de ênfase local e nacional já salientavam o custo e a demora das obras voltadas para atender as demandas da Copa do Mundo de 2014, como por exemplo:

Tribuna do Norte (28 de março de 2013): *Terminal será aberto no segundo semestre*¹⁶.

Portal do G1 (08 de dezembro de 2014): *Obras continuam inacabadas seis meses após Copa do Mundo em Natal*¹⁷.

BBC News (13 de junho de 2018): *Copa da Rússia chegou e Brasil ainda não terminou 41 obras de 2014*¹⁸.

Folha de São Paulo (14 de junho de 2018): *Obras para Copa de 2014 seguem inacabadas em oito capitais do país*¹⁹.

¹⁵ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/atencao-estamos-em-obras/280201>.

¹⁶ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/terminal-sera-aberto-no-2o-semester/246331>.

¹⁷ Disponível em: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2014/12/obras-continuam-inacabadas-seis-meses-apos-copa-do-mundo-em-natal.html>.

¹⁸ Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44472647>.

¹⁹ Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/esporte/2018/06/obras-para-a-copa-de-2014-seguem-inacabadas-em-oito-capitais-do-pais.shtml>.

O TMP de Natal foi um dos pontos abordados pela intensa transformação urbanísticas que a cidade de Natal se submeteu para atender as demandas da competição mundial de futebol. Outras obras de ordem urbana foram elencadas e algumas delas ainda seguem em andamento a mais de cinco anos de finalização da copa no Brasil, como o prolongamento e duplicação de vias.

De acordo com o Tribunal de Contas da União – TCU, para execução da obra foi firmado convênio entre a CODERN e Constremac Construções LTDA em setembro de 2012. A Constremac, empresa criada em 2000, é uma organização especializada em engenharia marítima e portuária. De acordo com a instituição (s/d), 80% das obras portuárias do país foram realizadas pela empresa. Foram realizados pela Constremac em Natal a execução da construção da primeira etapa do Terminal Pesqueiro Público de Natal e a construção do cais de atracação, *dolphin* de amarração, estacionamento, edificação do prédio de 2 andares do TMP.

Além das discussões acerca das burocracias encontradas na fase inicial da construção do TMP – neste âmbito, já estava sendo discutido na mídia projetos de melhorias de acesso ao TMP em construção, na tentativa de dar uma ênfase de interconexão do modal com os demais modais disponíveis para residentes e turistas em Natal, como pode-se observar na matéria:

Tribuna do Norte (30 de agosto de 2012): *Projeto não prevê melhoria nos acessos*²⁰.

De acordo com a matéria, estavam previstos para o entorno da Ribeira uma série de intervenções que dialogariam com o TMP, como por exemplo: a inserção de uma unidade do Instituto Federal do Rio Grande do Norte – IFRN, Terminal Pesqueiro e Museu da Rampa. Além disso, a matéria ainda aborda a necessidade de a iniciativa privada voltar os olhos para as zonas mais antigas da cidade, na busca por investimentos e oportunidades.

Em 2013, a DIREXE debateu acerca da celebração do segundo termo aditivo do contrato com a Constremac justificando o recálculo da obra que, *a priori*, estava orçada em R\$ 22.442.110,56 (vinte e dois milhões, quatrocentos e quarenta e dois mil, cento e dez reais e cinquenta e seis centavos) para o montante de R\$ 72.536.335,69 (setenta e dois milhões, quinhentos e trinta e seis mil, trezentos e trinta e cinco reais e sessenta e nove centavos)²¹, com o termo aditivo encaminhado a SEP para obtenção de crédito adicional. No contexto de atraso

²⁰ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/projeto-nao-preve-melhoria-nos-acessos/230210>.

²¹ No dia 23 de abril de 2012, o CONSAD registra em ata a assinatura da ordem de serviço para construção do TMP. Neste dia o dólar norte-americano (USD) estava cotado em R\$ 1,8858, fixando o valor inicial da obra em USD 11.900.578,31. Com a celebração do segundo termo aditivo registrado em ata da DIREXE no dia 15 de julho de 2013 a cotação do dólar norte-americano estava de R\$ 2,2543 fixando a obra no valor final de USD 32.175.877,83.

das obras para entrega e operacionalização do TMP natalense em 2014, a mídia institucional e local já cobrava avanços na entrega da obra. Vide:

Ministério da Infraestrutura (23 de janeiro de 2014): *Copa 2014: Ministro pede agilidade nas obras do Porto de Natal*²².

Portal G1 (26 de dezembro de 2013): *Codern entrega anexos do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal*²³.

As matérias falam dos avanços que a obra obteve ao longo de 2013, chegando a dezembro com 78% de conclusão. Todavia, em mesma proporcionalidade, é cobrado o aceleração da obra do TMP pela aproximação da data de realização do mundial de futebol. Também foram discutidos no âmbito da DIREXE a contratação emergencial de serviço de vigilância ostensiva armada, bem como a celebração de um terceiro termo aditivo com a empresa construtora.

4) *Gradual decline of intense public interest*

À medida que o público começa a notar o quão custoso – em diversos âmbitos, é a solução do problema, três reações se manifestam, segundo Downs (1972). A primeira trata-se do desânimo, a segunda é o sentimento positivo ameaçador de pensar sobre o problema e a terceira recai sobre o sentimento de tédio quando o assunto é a solução do problema traçado no estágio um do ciclo. No contexto social, um novo problema está em voga no início do ciclo, dando um novo olhar a uma outra realidade que deterá a atenção social.

Observou-se que as políticas públicas de revitalização urbana que dialogam com o turismo são promovidas por diversas entidades públicas no bairro da Ribeira. A Secretaria de Turismo do Estado do Rio Grande do Norte – SETUR RN, expôs alguns exemplos de intervenção urbanística na Ribeira com interface no turismo, sendo elas: a elaboração de projetos para reurbanização do Centro Histórico com recursos do Convênio com o Ministério do Turismo, executadas pela Secretaria de Infraestrutura – SIN, a execução de obra de recuperação de 14 pontos praças no Centro Histórico, com recursos do PAC das Cidades Históricas, executadas pela Secretaria de Infraestrutura – SIN, onde a SETUR RN faz o acompanhamento.

²² Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/noticias-portos/copa-2014-ministro-pede-agilidade-nas-obras-do-porto-de-natal>.

²³ Disponível em: <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2013/12/codern-entrega-anexos-do-terminal-maritimo-de-passageiros-de-natal.html>.

Execução de obra de reforma do Teatro Alberto Maranhão com recursos do Projeto Governo Cidadão, contrato de Empréstimo com o Banco Mundial, executada pela Secretaria Extraordinária de Gestão de Projetos e Metas de Governo. A Secretaria de Turismo também faz o acompanhamento. Execução de obra de reforma da Escola de Dança Teatro Alberto Maranhão com recursos do Projeto Governo Cidadão, contrato de Empréstimo com o Banco Mundial, executada pela Secretaria Extraordinária de Gestão de Projetos e Metas de Governo com acompanhamento da SETUR RN. Sobre o TMP, a SETUR informou, em entrevista, que foi acionada para algumas reuniões, mas que não houve mantimento dos encontros pós-construção.

No decorrer do final de segundo semestre de 2013 e primeiro semestre de 2014, a mídia local inicia uma série de postagens nos periódicos *online* sobre a pressão externa sofrida para finalização e inauguração da obra, realizada por diversos agentes que compuseram a segunda arena do TMP, como se pode observar nas manchetes a seguir:

NatalPress.com (09 de outubro de 2013): *Presidente da Codern recebe visita de Rosalba às obras do Terminal de Passageiros*²⁴

Tribuna do Norte (23 de janeiro de 2014): *Ministro dos Portos visita Terminal de Passageiros*²⁵.

NoMinuto.com (26 de fevereiro de 2014): *Codern recebe representantes da Secretaria de Portos para visita ao terminal*²⁶.

A mídia tem um papel fundamental em fornecer a comunidade informações fidedignas que retratem a atual situação do tema abordado na matéria. Neste bojo, a pressão encarada pela Companhia Docas do RN no que se refere a entrega do TMP é um movimento natural, pois pode sugerir que a obra se tornasse um resultado positivo para as demandas da Copa de 2014, bem como fosse relevante para grupos de interesse específicos da arena do TMP.

A entrega da obra estava prevista para abril de 2014 visando uma inauguração em maio, porém embora o TMP estivesse em condições de operacionalidade em junho, a obra foi definitivamente concluída em julho, isto é, a obra foi entregue com 100% de conclusão no período de realização da Copa do Mundo FIFA 2014²⁷. O Diretor Administrativo Financeiro da Companhia reforçou junto a DIREXE que as obras estavam em 96% de conclusão com os setores de embarque e desembarque, espaços para os órgãos intervenientes mobiliados e concluídas para operação. Até o mês de julho de 2014, foram celebrados mais 3 termos aditivos

²⁴ Disponível em: <http://www.natalpress.com.br/site/natal/29-home/destaques/2617-presidente-da-codern-recebe-visita-de-rosalba-as-obras-do-terminal-de-passageiros>.

²⁵ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/ministro-dos-portos-visita-terminal-de-passageiros/272515>.

²⁶ Disponível em: <https://nominuto.com/noticias/economia/codern-recebe-representantes-da-secretaria-de-portos-para-visita-ao-terminal/107278/>.

²⁷ A Copa do Mundo FIFA 2014 foi realizada no Brasil entre os dias 12 de junho e 13 de julho do mesmo ano.

com a Constremac. A mídia local traz à tona a inauguração da obra que só veio a ser operacionalizada após a finalização do mundial de futebol.

Tribuna do Norte (18 de novembro de 2014): *Terminal Marítimo de Passageiros inicia operações e recebe cruzeiro internacional*²⁸.

A CODERN (2015), enfatiza que os cruzeiros *Amadea*, *Ocean Princess*, *MV Insigna* e *Silver Spirit* foram as embarcações de maior relevância para o período, pois os cruzeiros poderiam transportar até 400 passageiros e 300 tripulantes, contendo em suas estruturas, restaurantes incluindo de comida japonesa, spa, áreas de lazer, piscina e academia de ginástica. Para a Companhia, os cruzeiros que ficaram atracados por volta de 10h a 12h em Natal, podem ter injetado até R\$ 500 mil²⁹ na economia local.

De acordo com a CODERN (2017), o cruzeiro *Seabourn Quest* – que deu início a temporada de cruzeiros de 2017, portando 225 suítes luxo, seis bares e salões, centro fitness, salão de shows, piscina, sauna e 428 pessoas (passageiros e tripulantes), tenha deixado até R\$ 300 mil, tendo em vista a visita dos turistas à atrações e passeios locais, sendo a média diária de US\$ 200 por passageiro.

O estudo levantado pelo então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA (2018) revela um dado preocupante. O complexo portuário de Natal recebeu oito atracações de navios em 2016 e três em 2017. Desde 2010 tem ocorrido uma queda no número de navios atracados em portos brasileiros. Apesar da volatilidade de navios nos portos do país, as expectativas do estudo são otimistas para os próximos anos. Com esse reflexo de diminuição, o TMP tem passado por um processo de refuncionalização, ou seja, entende-se por esse movimento como uma mutação de função sem modificação da forma/estrutura do edifício (Gioria, 2003).

É no ano de 2016 que surge pela sugestão do Diretor Presidente a proposta de Tarifa Portuária para espaços públicos do TMP que foi inaugurado em 2014 e, desde então, a CODERN aguardava diretriz conjunta da ANTAQ e SEP³⁰, sobre a gestão que seria aplicada ao terminal, tendo tal proposta de Tarifa Portuária a possibilidade de gerar uma receita operacional adicional, sendo esse tema o mais enfático de todo o ano, tendo sido mencionado

²⁸ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/terminal-mara-timo-de-passageiros-inicia-operaa-a-es-e-recebe-cruzeiro-internacional/298836>.

²⁹ No dia 28 de dezembro de 2015, a CODERN lançou uma matéria sobre a chegada de cruzeiros em Natal. Neste dia a cotação do dólar norte-americano (USD) estava em R\$ 3,9180, fixando a média citada em USD 127.616,13.

³⁰ A ata de nº 615 do CONSAD de 2014 informa que a Portaria SEP nº 409/2014 de 27/11/2014 e a Resolução nº 07/2016 de 30/05/2016, retificada pela Resolução nº 4843/2016 de 06/06/2016 da Antaq, respaldam a possibilidade de a CODERN ofertar áreas configuradas “hall de entrada, primeiro e segundo piso do TMP” para finalidade pretendida pela proposição do Diretor Presidente.

em outubro de 2016. No mês fevereiro de 2017, um dos conselheiros do CONSAD ressalta que o formato de gestão a ser aplicado ao funcionamento do TMP não tem avançado na SEP.

O movimento de refuncionalização, ou seja a mudança sem câmbio da estrutura do TMP reflete diretamente na dinâmica do bairro da Ribeira, pois ao concentrar eventos particulares de diversas vertentes, o TMP brevemente oportuniza um novo desempenho às proximidades de onde está localizado, pois apesar de dar vivacidade do complexo portuário, o TMP não vem induzindo a um novo processo de dinamização em vertentes a revitalização e ao turismo, ou seja, não se observa empresas de receptivo recebendo passageiros nacionais e/ou internacionais ou *citytour* no bairro, mas sim, em virtude dos eventos, observa-se uma concentração momentânea de vendedores ambulantes e trabalhadores(as) informais. Por esse ângulo, importante refletir que Frey (2000), salienta que a política pública pode ter variações ao longo de sua aplicação, bem como no decorrer das mudanças de governo.

Ao abrir o TMP para realização de eventos, a mídia local faz uma leitura benéfica, ao inferir em matérias jornalísticas que Natal ganhou mais um espaço para eventos. Os textos se voltam, principalmente, para apelação paisagística que o terminal tem (frente ao Rio Potengi), podendo fazer e estimular o diferencial em comparação aos demais espaços disponíveis na cidade. A CODERN também enfatiza em sua mídia institucional, a abertura do TMP para aluguel de espaços com objetivo de ofertar um espaço diferenciado para realização de eventos particulares e institucionais. Vejamos alguns exemplos de manchetes apresentadas:

Turismo por Cristina Lira (05 de janeiro de 2017): *Salão de eventos do Terminal de Passageiros do Porto de Natal está disponível para aluguel*³¹

CODERN (06 de agosto de 2018): *Terminal Marítimo de Passageiros está consolidado como novo espaço de eventos de Natal*³².

Tribuna do Norte (07 de setembro de 2018): *Terminal marítimo abre para eventos culturais*³³.

A transversalidade entre urbanização e turismo apreciado nas políticas públicas apresentadas, em especial na construção e implementação do TMP, mostram as tentativas da gestão pública em dinamizar o bairro em uma perspectiva macro pautada apenas na manutenção do patrimônio histórico e aprimoramento monetário. O discurso permanece semelhante em todas as propostas em inferir o turismo como uma alternativa ao desenvolvimento econômico

³¹ Disponível em: <https://cristinalira.com/salao-de-eventos-do-terminal-de-passageiros-do-porto-de-natal-esta-disponivel-para-aluguel/>.

³² Disponível em: <https://codern.com.br/terminal-maritimo-de-passageiros-esta-consolidado-como-novo-espaco-de-eventos-de-natal/>.

³³ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/terminal-mara-timo-abre-para-eventos-culturais/423493>

por meio da implantação de empreendimentos de alimentos e bebidas, eventos e agenciamento através de propostas de *citytours*.

5) *The post-problem stage*

Agora, o problema tem uma relação distinta com a comunidade de quando estivera na primeira fase do ciclo, isso se justifica, em primordial, pela baixa intervenção midiática sobre o problema. Downs (1972) destaca que, pelo tempo em que o problema foi foco de toda atenção, pode-se ter criado instituições, programas ou outras políticas adjacentes para resolvê-lo e que esses “braços” de solução podem até perpetuar para além da solução do problema, gerando algum impacto para os agentes envolvidos no processo.

Todavia, o TMP apesar de não ter induzido a criação de instituições ou segmentos públicos que perpetuassem na sociedade, uma vez que a própria estrutura é o resultado final, até sua total implementação (antes e depois da refuncionalização), alguns entraves foram observados, em especial, aqueles encontrados pós implementação de toda infraestrutura necessária para o funcionamento do TMP para fins de fluxo turístico e de eventos.

Em mediações com a SEP, no mês de abril de 2017, três anos após a finalização da construção do TMP, o Diretor Presidente informou que procurou a Prefeitura do Natal para tratar sobre a licença de operação do TMP e a instituição municipal comunicou a necessidade da CODERN adaptar as alterações constantes em Norma Regulamentadora do ano de 2015 que trata sobre rampas de acesso e outros itens relacionados à mobilidade, porém a Prefeitura informou que a licença será concebida com prazo adicional para os ajustes. Na oportunidade, em maio do mesmo ano houve uma reunião com a SEMURB de Natal e tomou-se conhecimento que seria concebido o “habita-se” de forma provisória.

Apesar de terem resolvido os trâmites com a Prefeitura do Natal, o então Diretor Presidente comunicou que o Corpo de Bombeiros exigiu um sensor de alarme que não era encontrado no mercado brasileiro, bem como solicitando às plantas de toda área portuária. Um conselheiro sugeriu intervenção do então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para que ceda a competência do uso das áreas do TMP a CODERN. Os trâmites com o Corpo de Bombeiros e Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil seguem até novembro de 2017, onde são adquiridos e instalados os sensores solicitados pelo Corpo de Bombeiros.

Em fevereiro de 2018 foi dada entrada no Corpo de Bombeiros para vistoria e emissão de autorização. Em abril, toda documentação solicitada pela Prefeitura do Natal para o programa Habita-se havia sido entregue e a vistoria do Corpo de Bombeiros para emissão de

autorização ocorrida. Em maio de 2018, a Diretoria Executiva da Companhia informou que o TMP estava em plena condição de uso administrativa e legal. As mesmas falas sobre o andamento do processo do TMP foram condicionadas ao CAP. Cabe ressaltar que não fica claro nas atas do CONSAD nem do CAP, como se deram os trâmites com o Ministério ao qual a Companhia é atrelada, se foi ou não foi necessária intervenção do órgão federal na operacionalização do TMP por parte da CODERN. Importante evidenciar que o Diretor Administrativo e Financeiro submeteu uma proposição para um estímulo de tarifário promocional no período de agosto a setembro de 2018 para realização de eventos e aumentar a visibilidade do TMP no cenário natalense.

O Conselho Fiscal da Companhia em reunião no ano de 2018, reforça a importância de utilização do TMP como fonte de receitas alternativas para a CODERN. No contexto do CAP, um conselheiro, representante do setor comercial, apresentou as informações sobre o retorno das operações dos navios de passageiros para Fernando de Noronha, com uma previsão de 64 escalas em 2019. Com o objetivo de fidelizar a escala periódica e alavancar o turismo em Natal, foi pensada uma escala de descontos para as companhias. Ainda no mesmo ano no mês de setembro, o Diretor Presidente elucidou todo o processo do PAC Copa 2014 no que se referiu aos Terminais Marítimos de Passageiros de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal dando ênfase que estes não foram pensados apenas para embarque e desembarque de passageiros, mas que foram estruturados, também, como centro de eventos, possibilitando viabilidade econômica para além do período de cruzeiros. Na mídia local, é possível sinalizar já em 2014 que o TMP passaria por um processo licitatório após inauguração.

Tribuna do Norte (23 de setembro de 2014): *Codern espera licitar 'áreas comerciais' ainda este ano*³⁴.

A matéria explicita que as partes arrendadas para dizem respeito às áreas de restaurantes e lanchonetes. A parte operacional do terminal não sofrerá alterações, pois de acordo com a Organização Marítima Internacional – OMI, da qual o Brasil é integrante, a administração deve ser realizada pela autoridade portuária.

Em 2020 por meio de entrevista concedida, o Diretor Presidente informou que as escalas previstas para Fernando de Noronha foram barradas pelo Instituto de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, sob a justificativa de que o arquipélago pernambucano estava recebendo mais que sua capacidade de carga, tendo em vista que chegavam turistas por via aérea e marítima simultaneamente. Cabe frisar que o órgão do

³⁴ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/codern-espera-licitar-a-a-reas-comerciais-a-ainda-este-ano/293901>.

IBAMA responsável pelo arquipélago de Fernando de Noronha está sediado no estado de Pernambuco – PE e, por dificuldades operacionais e logísticas ocasionadas pela pandemia do Corona Vírus, o IBAMA PE não foi contactado.

Em 2018 ainda iniciam com mais destaque os eventos no TMP. Entre agosto e novembro foram realizados seis eventos dos mais variados tipos, como festivais, recepção para casamento e festas temáticas. Também entra em pauta um desconto escalonado para a empresa Cruzeiros Pampa *Cruises* que faria até 32 escalas no primeiro semestre de 2019, podendo repetir-se no segundo semestre. Durante 2019, não há reflexões sobre o TMP no CONSAD e CAP, porém a DIREXE deliberou sobre autorização de mais cinco eventos durante o ano.

Destaca-se que as ligações do TMP com o bairro da Ribeira ainda são pouco relevantes. Apesar da infraestrutura está montada para uso por parte de passageiros nacionais e internacionais, o TMP não vem operando com frequência a sua função e com o propósito de dar vivacidade ao uso do TMP, a CODERN vem refuncionalizando o espaço com eventos culturais privativos produzidos por produtores locais e nacionais. É possível até acessar a agenda de eventos a serem realizados no TMP no site da CODERN³⁵.

Pela baixa operacionalidade no que se refere a embarque e desembarques de passageiros, o TMP tem concentrado eventos de cunho cultural da iniciativa privada para dinamizar estrutura do TMP, como também para angariar recursos opcionais vindo destes aluguéis temporários. O Presidente do CAP informou que os TMPs nordestinos já foram construídos pensando nesta demanda de eventos, pois os cruzeiros que realizam suas rotas pela costa brasileira são temporários, ou seja, são sazonais, não ocorrendo durante todo o período do ano.

Salientado por Tavares (2013), o TMP como um catalisador de revitalização do bairro, acaba por exercer seu papel para outras demandas. O espaço para não se tornar obsoleto é alugado para eventos³⁶ que não acontecem com frequência, ou seja, na maior parte do tempo o TMP não desempenha suas funções operacionais. Consequentemente, pela falta da movimentação de passageiros que o TMP deveria receber para dialogar temporariamente com os atrativos culturais do bairro, a Ribeira continua com características de abandono dando margem a problemas sociais como a violência e o medo. Assim, o quadro 7 busca sintetizar cada estágio do *issue-attention cycle* trazendo consigo a arena política do TMP como objeto de análise pela teoria.

³⁵ <http://codern.com.br/tmp-terminal-maritimo-de-passageiros/>

³⁶ <https://codern.com.br/terminal-maritimo-de-passageiros-esta-consolidado-como-novo-espaco-de-eventos-de-natal/>

Quadro 7: Entraves da operacionalidade turística do TMP transpassadas pelo *issue-attention cycle*.

The pre-problem stage	Falta de infraestrutura para receber turistas por via marítima.
<i>Alarmed discovery and euphoric enthusiasm</i>	Diante do cenário para receber uma quantidade considerável de turistas em virtude do evento esportivo promovido pela FIFA, obras por toda cidade do Natal foram iniciadas para melhoria da infraestrutura da cidade. Vias foram modificadas, um novo aeroporto foi construído e na realidade do Porto de Natal, a proposta de construção do TMP foi incluída no PAC Copa 2014.
<i>Realizing the cost of significant progress</i>	De acordo com o Tribunal de Contas da União – TCU, para execução da obra foi firmado convênio entre a CODERN e Constremac Construções LTDA em setembro de 2012. A obra custou aos cofres públicos no valor total inicial R\$ 22.442.110,56 e terminou orçada e paga no valor de R\$ 72.536.335,69.
<i>Gradual decline of intense public interest</i>	O Plano Mestre do Complexo Portuário informa que o TMP havia recebido oito cruzeiros em 2016 e três em 2017. Ao longo dos anos, o TMP potiguar passou a receber um número cada vez menor de cruzeiros. Em 2020, com a pandemia causada pelo Corona Vírus, essa capacidade de acolhimento reduziu drasticamente. Todavia, mesmo antes deste período pandêmico, o TMP já vinha apresentando quedas nos números, mostrando que recebe poucas atracções de cruzeiros.
<i>The post-problem stage</i>	Como salientado por Tavares (2013), o TMP como um catalisador de revitalização do bairro, acaba por exercer seu papel para outras demandas. O espaço para não se tornar obsoleto é alugado para eventos ³⁷ que não acontecem com frequência, ou seja, na maior parte do tempo o TMP não desempenha suas funções operacionais. Consequentemente, pela falta da movimentação de passageiros que o TMP deveria receber, o bairro continua com características de abandono dando margem a problemas sociais como o medo e a violência.

Fonte: elaboração própria com base em Downs (1972), 2020.

³⁷ <https://codern.com.br/terminal-maritimo-de-passageiros-esta-consolidado-como-novo-espaco-de-eventos-de-natal/>

Reflexões sobre o pós-problema, ainda sustentaram-se na mídia como um todo, essencialmente, ainda fazendo fortes ligações com a Copa de 2014. O Instituto Ethos (s/d) e periódicos técnicos voltados para atuação portuária abarcaram as situações pós a consolidação do TMP no solo potiguar, como por exemplo:

Instituto Ethos (s/d): *E qual será o legado da Copa para Natal?*³⁸.

Portogente (10 de junho de 2014): *Ponte atrapalha uso de terminal de passageiros em Natal e Recife vira alternativa*³⁹.

Tribuna do Norte (15 de maio de 2015): *Navios maiores encontram obstáculos*⁴⁰.

Com esse contexto, podemos inferir que o papel da mídia em todo o processo, do pré-problema ao pós-problema, é realizado de forma intensa. Os jornais locais e alguns periódicos de nível nacional (incluindo os institucionais), alertaram suas notícias com o TMP na base do texto, sobretudo ao utilizar a Copa de 2014 como pano de fundo de toda circunstância. Todavia, importante refletir que, acreditamos que os interesses e motivações maiores na construção do TMP são, em mesma medida, parte de justificar a necessidade de melhores empreendimentos e equipamentos turísticos para o mundial futebolístico, parte para estimular as dimensões específicas de grupos de interesse que compõem e se aproximam pelos seus capitais econômicos, culturais e sociais.

3.4 Apontamentos para além dos óbices: o que pensar?

Refletir a dinâmica de um porto, sua magnitude operacional e suas atribuições perante a sociedade é pensar no poderio social que o porto tem na logística que perpassa não somente entre os muros do porto, mas também na sua influência no meio em que está instalado. Os portos, em virtude das mudanças e avanços nas teorias capitalistas, passaram, ao longo do tempo, por transformações em suas funcionalidades, operando em cada época com demandas distintas e hoje, incluindo o setor de serviços em sua logística.

Atentar para além dos entraves encontrados no TMP, é pensar novas proposições ou novas abordagens para o terminal. Com essa aproximação, conseguimos oportunizar reflexões que tragam benefícios e equilíbrio para a operacionalidade do TMP. É sabido que o Porto de Natal possui um corpo de colaboradores voltados para a melhor operacionalização e

³⁸ Disponível em: <https://jogoslimpos.ethos.org.br/destaques/qual-sera-legado-da-copa-para-natal/>

³⁹ Disponível em: <https://portogente.com.br/noticias/noticias-do-dia/82381-ponte-atrapalha-uso-de-terminal-de-passageiros-em-natal-e-recife-vira-alternativa>.

⁴⁰ Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/navios-maiores-encontram-obsta-culos/346254>.

desempenho das atividades do porto e, por isso, técnicos e gestores estão alinhados com as demandas e oportunidades que o espaço produz/proporciona.

Pensando nesta linha de raciocínio, elencamos uma série de tópicos, com o objetivo de sintetizar o que pensar para além dos óbices. Sendo eles:

- Para Jiménez, Illescas & Sánchez (2010), o mercado de cruzeiros tornou-se consolidado no mundo globalizado e, por isso, uma importante segmentação para desenvolvimento do turismo. Sugere-se que o TMP, isto é, os gestores que o administram, articulem-se com empresas do ramo marítimo de cruzeiros para receberem um número mais atrativos de embarcações durante a alta estação;
- Por essa perspectiva, recomenda-se a manutenção de descontos escalonados para as empresas de cruzeiros que pretendem atracar em Natal, seja por um período específico, seja como destino final;
- Sugere-se que a articulação com as empresas seja realizada com mais representações do poder público, como o Governo do Estado do RN e Prefeitura do Natal, a fim de facilitar a entrada desse segmento no mercado turístico potiguar;
- Recomenda-se que arena política do TMP seja articulada com mais estabilidade. Todos os agentes envolvidos no processo e os afetados por ele deveriam predispor de encontros mensais ou trimestrais com o objetivo de melhor aproveitarem a zona que compete ao TMP e a Ribeira;
- Ao produzir um diálogo mais amplo e democrático na arena política, se deve atribuir maior comunicação com o entorno em qual o TMP está inserido;
- Ponderar atividades que reforcem e valorizem a Ribeira e incluam a sociedade, para além da realização de eventos isolados;
- Introduzir profissionais bacharéis em turismo no corpo de colaboradores de responsabilidade do TMP para propiciar uma melhor gestão do terminal;
- Discutir, junto as empresas de turismo receptivo, que ao tomar os passageiros no TMP, seja necessário a realização de *tours* pelo centro histórico de Natal, tendo em vista que o TMP está inserido nele;
- Recomenda-se a não ocupação do segundo pavimento do TMP pelo setor administrativo da CODERN, pois isso dificultaria um possível processo de arrendamento do terminal;

- Também, aconselha-se o uso equilibrado do terminal para eventos, isto é, ao período de baixa estação cruzeirista, a articulação para captação de eventos em um calendário escalonado de descontos, onde o período semanal que compreende segunda à quinta-feira tenha um valor menor do que sexta-feira à domingo;
- Pensando na divulgação do espaço para realização de eventos privados, orientar-se, mediante os padrões legais, a criação de páginas oficiais nas redes sociais como *Facebook*, *Instagram*, *Twitter* e demais para maior aproximação com a comunidade, bem como captação de possíveis clientes;
- Propõe-se refletir, dentro das medidas legais, sobre uma articulação com demais Companhias Docas do Nordeste com o objetivo de articular roteiros que possam atrair as escalas de cruzeiros pelos portos de Fortaleza, Natal, Recife e Salvador;

Para Gomez e Wilson (2001) a capacidade de tomada de decisões e atribuições em uma arena política está conectada à sofisticação política, ou seja, os agentes mais sofisticados (providos de maior capital econômico e cultural), têm maior probabilidade de conferir atribuições aos demais agentes da arena. Necessário enfatizar que os tópicos elencados acima são sugestões perante os resultados encontrados nesta pesquisa. A adoção ou não destas medidas fica a cargo da CODERN que, atualmente, é quem faz a administração do TMP e tem maior força de atribuições sobre o terminal. Outros pontos podem ser elencados, levando em consideração a aproximação do estudo, como por exemplo, estudos que sejam voltados ao melhor aproveitamento dos recursos do TMP, usos do espaço, engenharia, lazer, dentre outros.

3.5 Referências

- Bourdieu, P. (1989). *O poder simbólico*. Editora Bertrand: Rio de Janeiro.
- Bourdieu, P. (2011). *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. Papirus Editora: Campinas, SP.
- Brasil. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2009). *Terminais marítimos de passageiros: obras de expansão*. Brasília, DF.
- Brasil. Ministério das Cidades. (2014). *Política Nacional de Desenvolvimento Urbano*. Caderno do Ministério das Cidades, nº 1, Brasília, DF: Governo Federal.
- Brasil. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (2015). *Plano mestre*. Secretaria Nacional de Portos: Brasília, DF.
- Brasil. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (2018). *Plano mestre: complexo portuário de Natal*. Secretaria Nacional de Portos: Brasília, DF.

- Britto, M. V. B. (2016). *O lugar como estratégia de projeto: análise da relação entre espaço e lugar em Puerto Madero* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, Brasil.
- Carmona Pérez, C. (2017). La seguridad y protección portuaria: un subespacio de políticas públicas de seguridad y gobernanza convergente. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*. 18, pp. 81-93.
- Chen, J. M., Petrick, J. F., Papathanassis, A. & Li, X. (2019). A meta-analysis of the direct economic impacts of cruise tourism on port communities. *Tourism Management Perspectives*, 31, pp. 209-218.
- Collin, M. (1999). A evolução do estatuto dos portos da Europa. In: G. Silva & G. Cocco (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte. (2010). *Plano de desenvolvimento e zoneamento*. Natal: CODERN.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte. (2011). *Memorial descritivo da arquitetura: terminal marítimo de passageiros de Natal*. Natal: SEP.
- Companhia Docas do Rio Grande do Norte. (2019). *Plano de desenvolvimento e zoneamento*. Natal: CODERN.
- Cunha, G. B. & Queiroz, A. (2014). Os impactos das obras da copa de 2014 no porto do Mucuri (Fortaleza- Ceará): a implantação do terminal marítimo de passageiros. *VII Congresso Brasileiro de Geógrafos*. Vitória, ES.
- Del Rio, V. (2001). Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*. (15). Recuperado de: www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp.
- Downs, A. (1972). Up and down with ecology: the 'issue-attention' cycle. *The Public Interest*, 28, pp. 38–50.
- Falcão, V. A. & Correia, A. R. (2012). Eficiência portuária: análise das principais metodologias para o caso dos portos brasileiros. *Journal of Transport Literature*, 4, pp. 133-146.
- Fernandes, J. A. R. (2011). Centro histórico e urbanismo: questões, reflexões e inquietações, a propósito do Porto. *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente*, pp. 12-25.
- Ferreira, A. (2010). O projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro: os atores sociais e a produção do espaço urbano. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 15(331), pp. 1-14.
- Frey, K. (2000). Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. *Planejamento e Políticas Públicas*. 21(1). pp. 212-259.
- Girard, L. F. (2013). Toward a smart sustainable development of port cities/areas: the role of the "historic urban landscape" approach. *Sustainability*, 5, pp. 4329-4348.
- Gomes, C. W. M. (2019). *Agentes, agenda e território à luz dos regimes urbanos: expansão do porto de Natal e reassentamento da comunidade do Maruim*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais, Natal, RN.

- Gomez, B. T., & Wilson, J. M. (2001). Political sophistication and economic voting in the American electorate: A theory of heterogeneous attribution. *American Journal of Political Science*. 45, pp. 899-914.
- Harvey, D. (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.
- Holanda, S. B. (2015). *Raízes do Brasil*. Companhia das Letras: São Paulo.
- Jiménez, S. M., Illescas, R. A. & Sánchez, R. A. (2010). Aproximación al comportamiento de compra del turista de cruceros en Málaga. *Tourism & Management Studies*, 6.
- Jobim, K. (2015). *Do ancoradouro à sala de espera: as obras de melhoramento do porto e a construção de uma Natal moderna (1893-1913)*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em História, Natal, RN.
- Klein, R. A. (2005). *Playing off the ports: BC and the cruise tourism industry*. Canadian Centre for Policy Alternatives: Vancouver, BC.
- McCarthy, J. (2003). Spatial planning, tourism and regeneration in historic port cities. *disP - The Planning Review*, 39(154), pp. 19-25.
- Medeiros, A. L. & Luna, I. J. (2012). Memória e patrimônio: um estudo do centro histórico de Natal. *Congresso Norte Nordeste de Pesquisa e Inovação*. Palmas, TO.
- Mescon, T. S. & Vozikis, G. S. (1985). The economic impact of tourism at the port of Miami. *Annals of Tourism Research*. 12, pp. 515-528.
- Oliveira, G. P. (2008). *A cidade e a guerra: a visão das elites sobre as transformações do espaço da cidade do Natal na Segunda Guerra Mundial*. (Tese de Doutorado) Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, Recife, PE.
- Pérez, R. S. & Salinas, V. F. (2017). El patrimonio en la reinención de Málaga: agentes, instrumentos y estrategias. *Investigaciones Geográficas*, (67), pp. 81-100.
- Pizzolato, N. D., Scavarda, L. F. & Paiva, R. (2010). Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação. *Gestão e Produção*. 17(3), pp. 553-566.
- Prefeitura do Natal (1990). *Lei nº 3.942 – Dispõe sobre a Zona Especial de Preservação Histórica – ZEPH*. Natal, RN.
- Rios, Ricardo B. & Silva, S. B. M. (2011). Porto de Salvador: organização e dinâmica no contexto urbano e metropolitano. *Revista Transporte y Territorio*. 5, pp. 121-136.
- Rocha Neto, J. M. & Furtado, E. M. (2018). Os "novos" velhos portos: espaços de metamorfose para o capital imobiliário e para o turismo. *Cadernos de Geografia*. 37, pp. 43-54.
- Rocha, L. R. N. (2015). *Reabilitação urbana no bairro da Ribeira: perspectivas de um centro urbano em transformação*. (Monografia). Departamento de Políticas Públicas, Natal, RN, Brasil.
- Rodrigues, R. (2007). As redes logísticas e o novo papel dos portos na economia global. *Revista Geografias: UFMG*. 3(1), pp. 120-134.
- Silva, V. N. R. (2015). *Modelo de análise da viabilidade econômico-financeira de terminais marítimos de passageiros*. (Projeto de Graduação). Departamento de Engenharia de Produção, Brasília, DF.

- Souza, D. M. (2013). Gestão de centros históricos: uma avaliação da política de requalificação urbana de Natal/RN. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-graduação de Ciências Sociais, Natal, RN.
- Tavares, A. C. O. K. (2013). *O Porto de Natal: sua importância para o comércio exterior do RN*. (Monografia). Especialização em Engenharia e Gestão Portuária, Florianópolis, SC, Brasil.
- Tinoco, M. B. M., Bentes Sobrinha, M. D. P. & Trigueiro, E. B. F. (2017). *Plano de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais: PRAC/Ribeira*. Natal: Edufrn, 2008.
- Todesco, C. (2019). Reflexões teóricas sobre Estado e a dimensão territorial da política. *Research, Society and Development*. 8(12), pp. 1-25.
- Whyte, W. (1993). *The exploding metropolis*. University of California Press: California, CA.



(Perita interroga o suspeito.

Busca a confissão como quem tira cascas da cebola)

A carne.

O que vai acontecer é:

Perguntas/Respostas da cozinha-interrogatório.

“Eu gostei do cheiro doce, rude e espesso de homicídio em lugar fechado. Gostei de ouvir o som dos ossos se quebrando sob minhas mãos. Gostei de vê-las se contorcere assim tão indefesas. Gostei porque me senti muito poderoso. É como chutar um gato, gritar com uma criança, imobilizar alguém numa briga. É sobre se sentir poderoso. Eu não sou o único. Estamos por todos os lados, na rua ou na escola de seu filho, sempre haverá alguém disposto a matar.” (Cunha em texto para o Teatro das Cabras, 2019)

Beco entre a Rua Chile e a Rua Frei Miguelino

Autoria: Francisco Xavier, 2020

4 O TMP NO ENREDO DO BAIRRO HISTÓRICO: ABANDONO E VIOLÊNCIA

4.1 Introdução

Envolto em um conjunto de experiências territoriais, naturais e culturais, o turismo pode despertar no viajante pressentimentos capazes de influenciar na decisão de visitar um destino em detrimento de outro. Manifestando-se nas mais variadas formas de ação, o turismo caracterizado como um fenômeno social complexo, desempenha funções no território capaz de motivar indivíduos a conhecer as peculiaridades de outros grupos sociais como a história, cultura e a natureza. O deslocamento acentuado de pessoas entre territórios provoca mudanças nas zonas receptivas, isto é, a zona receptora, modifica, em virtude da presença de indivíduos flutuantes, parte da sua conjuntura espacial (Santana, 2009).

Nesse contexto, os espaços urbanos concentram os mais diversos fatores motivadores e determinantes. Henriques (2003, p. 164), considera que “na relação entre turismo e urbanização, há que considerar, finalmente, o efeito de atracção que é a própria cidade, isto é, a ‘cidade tradicional’, quer seja mais ou menos antiga, quer seja de maior ou menor dimensão, exerce sobre os turistas”. São variadas as motivações na escolha de um destino urbano. Incluído no cenário urbano, o centro histórico é, portanto, uma fonte de motivação para viajar, tendo em vista que esses espaços são enriquecidos com patrimônio material, imaterial e acontecimentos históricos característicos daquela sociedade.

As cidades turísticas passam constantemente por mudanças no tecido urbano pela reestruturação do capitalismo em uma perspectiva globalizada e pós-moderna como consequência das adaptações do consumo (Espasa, Fittipaldi & Michalijos, 2015). Cada vez mais veloz e fluido (Bauman, 1998), o indivíduo tem acesso a uma gama de informações sobre o destino que deseja visitar, como por exemplo: a melhor época do ano, atrativos e lugares considerados perigosos naquela localidade. Com esse contributo, a abordagem dos estudos do turismo se espalhou para além do prisma econômico, podendo o turismo ter sua aplicação na sociedade por diferentes vertentes e segundo quem o comanda, podendo gerar impactos econômicos, sociais, naturais, políticos e culturais.

Para Picornell (1993), os impactos do turismo são resultados de uma complexa interação de fenômenos. Esse capítulo tem por objetivo compreender o impacto socioeconômico do TMP na Ribeira no processo de desvalia do bairro. Eusébio & Carneiro (2012) afirmam que a maximização dos impactos positivos do turismo e a minimização dos impactos negativos passa, obrigatoriamente, pelo desenvolvimento de ações de planejamento que faça a integração dos

agentes que estão envoltos na dinâmica do turismo a fim de que o turismo possa desempenhar o papel de desenvolvimento de uma região na qual, em discurso, lhe foi atribuído.

Esse eixo de discussão também perpassa pela política pública ao já discutir que o turismo, após ganhar notoriedade pelo seu exponencial de crescimento econômico no decorrer da história, ganha o interesse do viés público no que concerne a administração e controle do fenômeno que tem um impacto positivo imediatista. Porém uma política pública não necessariamente desencadeia apenas soluções, pois estas estão pautadas em posições filosóficas, políticas, sociais e ideológicas, tendo em vista que a necessidade de conquista territorial, eleitorado, aumento da lucratividade, aumento dos negócios motivam políticos a atos bárbaros (Vargas, 2012; Marcondes Filho, 1987).

O TMP, fruto de uma política pública para infraestrutura turística, inserido no bairro da Ribeira, centro histórico e zona portuária da cidade do Natal, como observou-se no capítulo anterior, não vem desempenhando uma função de proporcionar uma nova dinamicidade frente aos problemas que o bairro enfrenta. A operacionalização do TMP para fins turísticos é pouco efetiva e com isso, a administração do porto busca alternativas para o empreendimento que custou milhões de reais aos cofres públicos. Porém, o incentivo a eventos culturais e privados tampouco oportuniza uma nova vida ao bairro. Nesse sentido, partimos da desvalia de todos os instrumentos turísticos do bairro para a violência espacializada que é refletida no abandono da Ribeira.

Para este processo, aplicaremos como metodologia a contribuição teórica de Lindón (2008, 2008a, 2009) que caracteriza o espaço urbano, ou seja, suas edificações, terrenos baldios, iluminação pública, entre outros como um fator de violência. Pensar por esta premissa é refletir que o espaço urbano, mesmo que não apresente altos índices de violência, o descaso e a desvalia destas zonas criam no senso comum o aspecto do medo e da violência na sociedade. Portanto, analisaremos o patrimônio histórico concentrado na Ribeira que soma treze atrativos entre edifícios e espaços públicos.

A seguir, este capítulo transcorrerá em mais quatro seções. A primeira, logo após a introdução, discutiremos sobre centro histórico e turismo transpassado pela violência. Então, partimos para a caracterização do centro histórico de Natal e sua atual configuração, seguido das discussões do patrimônio que repele caracterizado pela violência no bairro da Ribeira, tendo por fim, as considerações sobre a desvalia.

4.2 Considerações teóricas sobre a violência, medo e o turismo em centro histórico

De caráter complexo, o turismo propõe-se, no discurso político arreigado, elevar os índices econômicos, gerar empregos e compartilhar trocas culturais por meio do incremento dos equipamentos turísticos como os meios de hospedagem, restauração e agenciamento, além dos serviços de uso comum como hospitais, áreas de lazer e segurança, para poder estimular o consumo por outrem da cultura, do meio social e dos recursos naturais.

Nesse processo dinâmico promovido pelo turismo revela-se uma gama de contrastes sociais. Esses contrastes, todavia, se dão pois “o turismo cria novos objetos nos lugares, mas também se apropria de objetos preexistentes, como objetos naturais (rios, praias, montanhas, etc.) e objetos culturais (infraestruturas, edifícios, patrimônio histórico material), atribuindo-lhes novos significados e, muitas vezes, novas feições” (Cruz, 2003, p. 25), ou seja, o turismo apropria-se dos recursos naturais e culturais para comercializá-los a um público de interesse gerando benefícios e malefícios para as comunidades e meio ambiente inseridos neste processo.

Compreender a ação do turismo como fenômeno na sociedade, é entender que este encadeamento de ações dos agentes sociais é passível de gerar benefícios e malefícios para a comunidade receptora. A inserção do turismo com base no discurso de desenvolvimento econômico pode ser capaz de gerar perniciosidades como degradação do meio natural, inflação, esquecimento da memória coletiva da comunidade, violência, medo, insegurança e desigualdade social, por exemplo (Jafari, 2005).

A busca por uma sociedade mais justa e igualitária é conceito chave no discurso dos políticos brasileiros. Enquanto argumenta-se para ter essa utópica igualdade entre os cidadãos, as cidades do país refletem em seu território uma expressiva desigualdade social (Hayeck, 2009). Contrastes que se encontram da comunidade ao asfalto, da orla ao mangue, do centro histórico abandonado aos *shoppings centers*. Mais além, observa-se que essas disparidades acabam por influenciar na forma de funcionamento da cidade (Rolnik, 1999).

Nesse sentido, famílias tem se isolado em condomínios fechados que são equipados com áreas de lazer e desportiva, muros altos, cercas elétricas, câmeras de segurança e vigilância 24 horas por dia com portaria e realizado por empresas especializadas no serviço de segurança privada, pautada pelo medo da violência e do crime que assola as cidades brasileiras. Esse movimento de disparidade socioespacial afeta, em prioridade, as classes mais baixas que ficam desprovidas das políticas públicas de segurança pública que, por sua vez, objetivam combater a violência nas suas mais variadas formas (Caldeira, 2003).

Dentro desse contexto social complexo de exclusão e favorecimento de uma camada social sobre a outra, o turismo, que ocorre socialmente e gera e/ou condiciona a ênfase em impactos negativos, pode ser um fator que frisa outros fenômenos sociais como a violência e o

medo. Viver com medo não é normal. A violência gerada e reproduzida diariamente na mídia nos dá a sensação constante de que as nossas cidades estão cada dia mais violentas e comandadas por facções criminosas. A reprodução massiva desse conteúdo na TV e nas redes sociais colabora, de forma associada, com outras experiências para gerar um medo individual coletivo da violência e do crime.

O medo é mais assustador quando difuso, disperso, indistinto, desvinculado, desancorado, flutuante, sem endereço nem motivo claros; quando nos assombra sem que haja uma explicação visível, quando a ameaça que devemos temer pode ser vislumbrada em toda parte, mas em algum lugar que se pode vê-la. (Bauman, 2008, p. 8).

O medo é um sentimento comum a todos os seres. Entretanto, cabe salientar que a disseminação massiva de conteúdo violento na mídia criando-se estereótipos negativos não é o único e mais notável indicador para o isolamento social nos últimos anos (Bignami, 2002). Situações de nossa vivência e dos próximos a nós também ajudam a construir e fomentar o medo, em notório de violência, o medo do crime em nosso cotidiano, fazendo com que indivíduos se isolem cada vez mais em ilhas de concreto que são equipados por forte aparatos de segurança que “asseguram” a proteção nesses ambientes dos males externos.

O medo é o pão cotidiano dos cidadãos. As casas não mais expõem suas fachadas românticas, pois cercam-nas muros muito altos. As pessoas trafegam em seus automóveis com os vidros bem fechados para evitar abordagens perigosas em cruzamentos e semáforos e, dependendo de por onde andem à pé, sentem-se como se estivessem em plena prática da ‘roleta russa’. E em parte alguma há segurança (Morais, 1990, p. 12).

Embora já nos chegue ao conhecimento, o medo não é alvo em nossa empreitada. Parte dessa conjuntura do medo está associada à violência, pois a violência em seu contexto amplo (física, moral, ao patrimônio), gera medo. O conceito de violência, portanto, transcende o entendimento casual da agressão física ou moral. Ela também é formada por uma porção de descomedimento. Em alguns casos a violência pode denominar poder sendo desempenhada pela ação humana e estando vinculada, por vezes, a interesses pessoais ou coletivos. Também pode ser consensual na sociedade e qualificar o capital de acordo com os interesses de quem a pratica, não sendo, portanto, uma necessidade primária da sociedade expressá-la. A violência é uma capacidade intrínseca humana e fruto de uma conjuntura político-social que varia em consoante dos interesses (Arendt, 1970).

A princípio, a violência é encontrada na esfera dos meios, não na dos fins tendo a violência transformando-se, de fato, no sentido físico e simbólico da palavra quando esta interfere nas relações éticas. A violência é um produto da natureza e por isso torna-se uma

matéria-prima para diversos fins, estimulando-se e requalificando-se no discurso do poder. É no poder e em específico, no uso do poder (físico, simbólico, discursivo, entre outros modos de poder) que a violência se personifica com justificativa para sua efetivação (Benjamin, 2003; Bourdieu, 1989).

Nessa corrente filosófica, Chauí (2017) sintetiza cinco sentidos que a violência pode tomar na sociedade. A primeira remete-se aquilo tudo o que age usando a força para ir contra a natureza de algum ser. A segunda é a violência observada como o ato de força contra a naturalidade, a liberdade de outrem com o objetivo de pressionar, coagir, torturar. O terceiro sentido que a violência pode tomar, de acordo com a autora, tem a ver com o sentido de violar alguém ou algo que é visto de forma positiva pela sociedade. O quarto sentido recai sobre a desobediência como um ato de transgredir o que a sociedade decreta como justa. A quinta e último sentido da violência refere-se sobre um ato de brutalidade, abuso físico ou psíquico contra alguém levando a violência para categorias subjetivas e sociais.

Para Žižek (2014) a violência tem três modos: subjetiva, objetiva e simbólica. O filósofo esloveno entende que o capitalismo, desde a concepção de Marx até a sua roupagem neoliberal, sustenta o discurso de que a violência física e direta à violência ideológica (incitação ao ódio), parece ser a única e maior preocupação na atualidade, onde todo o resto, isto é, demais modos de violência podem esperar. As demais violências evidenciadas pelo autor são o real foco de preocupação, ao questionar se não seriam esses demais modos o foco sintomático da violência? Para Žižek (2014) “estamos falando sobre a violência inerente a um sistema: não só da violência física direta, mas também das formas mais sutis de coerção que sustentam as relações de dominação e de exploração”, e o capitalismo é a força motriz desse cenário, pois apesar de assistirmos degradação ambiental e miséria, o que importa é o equilíbrio do sistema econômico.

Marcondes Filho (1987) em conexão das relações do capital com o Estado, traz mais uma conceituação de violência ao estabelecer que a violência é, acima de tudo, política, ou seja, o Estado. A violência política que transcorre sobre o campo social de acordo com o autor “deve-se ter sempre em mente que ela nunca é só política. Quando grupos totalitários ou extremistas tomam o poder, então pode-se contar que seus atos vão se alastrar. O político é apenas um meio para se chegar a outros territórios.”

As narrativas de violência no campo social, sentido que toma este trabalho, são susceptíveis de criar guerras silenciosas distintas, seja por grupos sociais díspares, por viés ideológico, por disputa do mercado narcótico ou por vingança, a violência perpassa como uma manifestação intrínseca ao comportamento da sociedade (Ramírez & Costa, 2012). O desejo por vingança, base da conduta violenta, transforma grupos e espaços sociais mais fragilizados

em campos minados, conduzindo-os as zonas da criminalidade em virtude do enfraquecimento das instituições detentoras da ordem e aumentando a reação ilegal e privada de vingança pelas próprias mãos (De la Torre & Escobedo, 2018; Caldeira, 2003).

Os ataques terroristas no mundo ocidental, por exemplo, são práticas violentas que nutrido de ideologias extremistas religiosas e políticas agravam e enfatizam o mundo violento que compartilhamos na TV, nas redes sociais e no nosso cotidiano. A concepção dos países emergentes de desenvolvimento e modernidade, por suas políticas de Estado, de estereótipo dos lugares onde se concentram os altos índices de violência e crime, homogeneiza cidades e regiões que padecem com o crime organizado, corrupção e forte segregação socioespacial.

Assistimos hoje, nos meios de comunicação e nas redes sociais, uma disseminação massiva dos indicadores de violência por todos os lugares com *rankings* que levantam as cidades mais violentas. A produção em massa de conteúdos midiáticos que utilizam como pano de fundo a violência são alguns exemplos de como tem crescido esse movimento de forma desmedida em todo o mundo e, em especial, no Brasil. Os programas televisivos voltados unicamente à transmissão de conteúdo violento como assaltos, latrocínios e homicídio são moldes para disseminação do cenário pavoroso, que no Brasil colabora para a criação de estereótipos de cidades inseguras e violentas (Ramos, Paiva e Nunes, 2017).

Para Carvalho (1995) pode-se dizer, então, que a discussão sobre a violência e em específico a violência urbana, tem deixando a preocupação única com o crime e visualizado para “questões mais amplas, tais como a da sociabilidade e seus limites, em grande parte suscitadas pela pressão objetiva da emergência de novos seres trazidos à tona pelo processo de democratização social verificado nas últimas duas décadas”. Atrelado às adversidades da violência e sobretudo conjugado com a disseminação massiva de conteúdo violento, o medo, segundo Tomé Machado (2013, p. 226) vem “alterando profundamente o território e o tecido urbano de muitas cidades no Brasil e consequentemente a vida das suas populações, seja a população fixa (moradores) ou a população flutuante (visitantes/turistas)”.

Nessa lógica, De la Torre & López (2016, p. 211) esclarecem que a “violência é o que se exerce ou se experimenta, o medo se sente”, e dentro desse conjunto imaginário pré-concebido pelo turista mediante suas experiências, mídia, amigos, familiares e todo o círculo social que o cerca, o medo se apresenta como um fator limitante na viagem. Partindo dessa perspectiva, o medo é uma emoção que

socialmente foi criado, e paradoxalmente ganhou sua própria autonomia e agora dominam, encarnam em objetos, em espaços, nos “outros” causando isolamento, perda de convivência, perda do uso do espaço público, uma autolimitação de

experimentalizar novos lugares, sensações e opções. (De la Torre & López, 2016, p. 210).

Em uma reflexão mais além, o medo envolto em sociedade pode ser expressado em zonas urbanas nos ambientes em que se configuram como de mau uso, violentos e que ponham em risco a vida dos indivíduos, considerando esses lugares como mal iluminados, sujos, abandonados e que passam a percepção de desvalia. Barbero (2003, p. 71), infere que “os medos são a chave dos novos modos de habitar e comunicar, são a expressão de uma angústia mais profunda, de uma angústia cultural”, isto é, o medo pode-se projetar no social envolto no exercício da violência e do crime, fazendo transformar o território e aplicando novos usos a zonas ditas como de risco nos meios urbanos, dando visibilidade a concentração de maiores índices de violência e criminalidade.

O rápido e desarmônico processo de urbanização de maneira descontinuada é outro fator para surgimento e aumento da violência e do nas cidades, pois fragiliza os mecanismos de segurança pública e, com efeito, a violência vem alterando significativamente a dinâmica da sociedade. Lindón (2008, p. 8), acentua que o medo e a violência podem ser especializados no meio urbano ao inferir que “também acontece que atos violentos se manifestam indiretamente, como comportamentos que prejudicam diferentes objetos, patrimônio, construções”.

Nesse parâmetro de análise da violência e medo, os espaços urbanos englobam em seu tecido um fértil terreno para análise. No contexto brasileiro, os centros históricos passaram, em sua maioria, por um processo de ressignificação do lugar. Centros históricos que antes tinham aspectos residenciais, hoje passam a serem zonas de comércio popular ou de marginalização. Para Vasques e Mendes (2006, p. 247) “quando as velhas formas não cumprem mais a função para a qual foram designadas, elas permanecem como um legado do passado para um tempo futuro”.

Todavia, o legado assinalado pelos autores está passível de mudanças radicais. Isto porque quando não há a valorização do centro histórico (patrimônio e memória), tende-se a transformar esse lugar a uma zona de esquecimento, dando-lhe características visuais e sensoriais de violência e medo. Tomando como consideração o contexto do centro histórico na visão residencial que um dia lhe foi atribuída, Lindón (2008, p. 11), infere que “a violência/medo pode ser associada a lugares antigos sem uma memória violenta específica do local, ou seja, sem uma memória de ações violentas específicas”.

A autora ainda salienta que a violência/medo produzem uma simbologia do lugar, dando assim não somente sentido ao lugar, mas também corporizando o contexto social daqueles que fazem uso do lugar (Lindón, 2009). No que tange a violência, Lindón (2008) salienta que os

lugares podem tomar essa corporização em virtude dos atos de violência lá cometidos que abrangem um leque diverso. Já pelo medo, a escritora traça que as experiências individuais ou coletivas que relacionam corpo-espaço, estão imbuídas de imaginários coletivos de experiência que vivemos ou ainda não vivemos com o lugar, mas que podem ascender tensões, anseios e não validação de uma experiência ou possível experiência em determinado lugar (Lindón, 2008a).

Esse pensamento da autora nos ajuda a refletir que apesar de não terem um histórico de espaços violentos, os centros históricos, em especial das cidades brasileiras que dão prioridade para outros produtos turísticos e outras formas de desenvolvimento do lugar, que outrora foram espaços de convivência social, residência e lazer, ganham novos significados pela marginalização e crescimento desordenado das cidades, fazendo com que a população migre para outros bairros e torne o centro uma zona esquecida e passível de um processo de desvalia, isto é, um espaço sem valor com falta de proteção.

Se anteriormente os centros históricos eram marcados por sua heterogeneidade nos serviços, habitação e lazer, abrangendo as diversas vertentes econômicas e político-sociais, hoje essas zonas urbanas são desenhadas como centros esquecidos, degradados e excluídos, passando por uma vertiginosa desvalorização em detrimento de novos usos do espaço urbano como bairros novos com grandes condomínios fechados – horizontalizados e verticalizados, concentrando lazer e serviços para as elites homogeneizadas, favorecendo às desigualdades sociais (Jaenisch, 2010).

Alguns planejamentos consideram as zonas naturais, outros os centros urbanos como um todo. Porém, cabe salientar a dimensão tomada pelo centro histórico das cidades como produto comercializável em grande escala pelo turismo, como acontece na maioria dos destinos europeus e alguns casos pontuais no Brasil como Salvador, Olinda e Ouro Preto, apenas para citar alguns. Nesse sentido, os centros históricos possuem um estigma associado a violência e ao medo de difícil desvinculação ao considerar o rápido crescimento das cidades e a não inserção dessas zonas no desenvolvimento urbano.

Fatores que acrescentam o estigma da desvalia no centro histórico são os bairros vizinhos que já envolvidos em um processo de modernização, atuam fortemente na influência de estereótipos vinculados. Em Natal, a Ribeira é um bairro que surge às margens do Rio Potengi e com o decorrer do avanço urbano com o surgimento de novos bairros, a Ribeira recebe a denominação de cidade baixa e ao bairro vizinho de Cidade Alta, o nome firmado até hoje, caracterizando a ideologia portuguesa de urbanização e diferenciação de usos e classes dos dois bairros (Holanda, 2015).

Com o surgimento da Cidade Alta, bem como dos bairros de Petrópolis e Tirol em Natal, tem-se então uma nova zona próspera ao progresso. O bairro torna-se mais residencial e a Ribeira, pela sua zona portuária e histórica, torna-se o recanto histórico de surgimento da cidade. Contudo, com o progresso advém também problemas sociais refletidos até hoje na conjuntura da Cidade Alta. Veremos no próximo tópico que apesar dos números, os dois bairros entendidos como bairros históricos, sofrem múltiplas influências de um para o outro criando uma imagem única de que toda a zona, isto é, Cidade Alta e Ribeira são uma só e por isso compartilham dos mesmos sinais, não considerando seus diferentes contextos paisagísticos, históricos e representativos na configuração urbana de Natal, entendendo a cidade como espaço das realizações humanas diversificadas (Araújo, 2003; Trigueiro, Elali & Veloso, 2007).

4.3 Sobre a violência na AISP 2 de Natal: retrato do cenário na última década

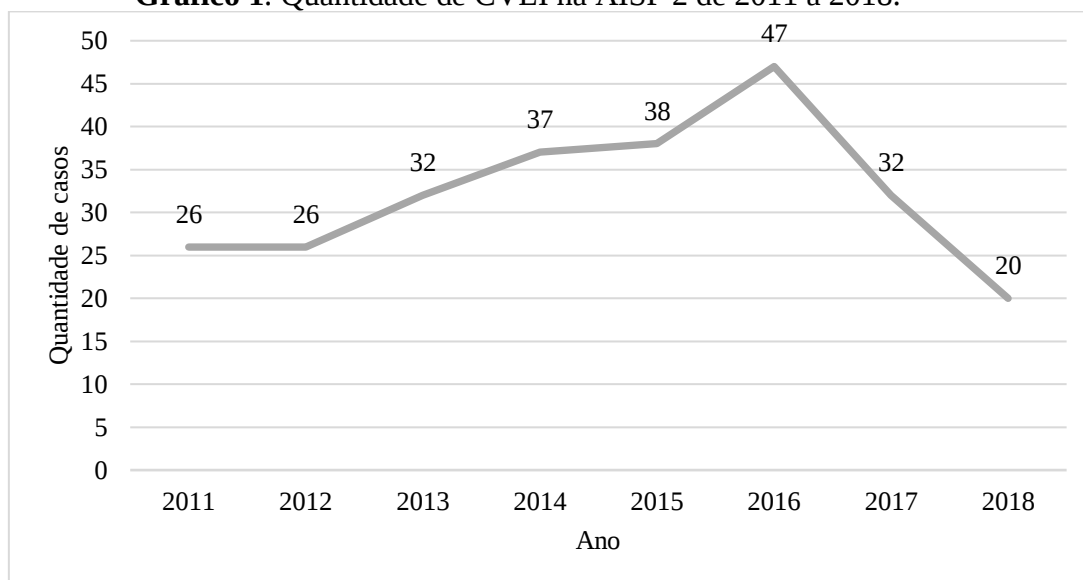
Inserido neste contexto, o TMP está alocado em um bairro histórico da cidade do Natal como já discutido anteriormente. Para entender o processo de abandono e violência e sua correlação com o TMP, faz-se necessário um levantamento dos dados de violência ocorridos de 2010 a 2020 para entender como a conjuntura de abandono foi constituída na Ribeira. O Observatório de Violência do Rio Grande do Norte – OBVIO, órgão que cedeu os dados para esta pesquisa, realiza uma série de pesquisas no âmbito da segurança pública e violência no Estado do RN.

Esta pesquisa utiliza, por orientações já definidas pela Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do RN – SESED, a Área Integrada de Segurança Pública – AISP. As AISP's foram resultado de uma soma de estudos que compreenderam área territorial, população, indicadores sociais e infraestrutura urbana. Em Natal foram definidas quinze áreas de acordo com a SESED (2015).

Esta pesquisa deterá sobre os Crimes Violentos Letais Intencionais – CVLI e os Crimes Violentos contra o Patrimônio – CVP, como parâmetro de análise dos indicadores no bairro da Ribeira. Para melhor entender os conceitos, a sigla CVLI surgiu em 2006 pela Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP, com o objetivo de agrupar os crimes de maior relevância social, sendo alguns exemplos: lesão corporal seguida de morte, roubo seguido de morte e homicídio doloso. Já os CVP concentram todos os crimes classificados como roubo, com exceção do roubo seguido de morte que já pertence ao grupo de CVLI (Hermes & Brandão, 2016).

Os dados de casos de CVLI desde 2011 a 2018 (gráfico 1) referem-se a AISP 2, correspondente a Zona Administrativa Leste da cidade do Natal que contempla os bairros Rocas, Santos Reis, Praia do Meio, Cidade Alta e Ribeira.

Gráfico 1: Quantidade de CVLI na AISP 2 de 2011 a 2018.

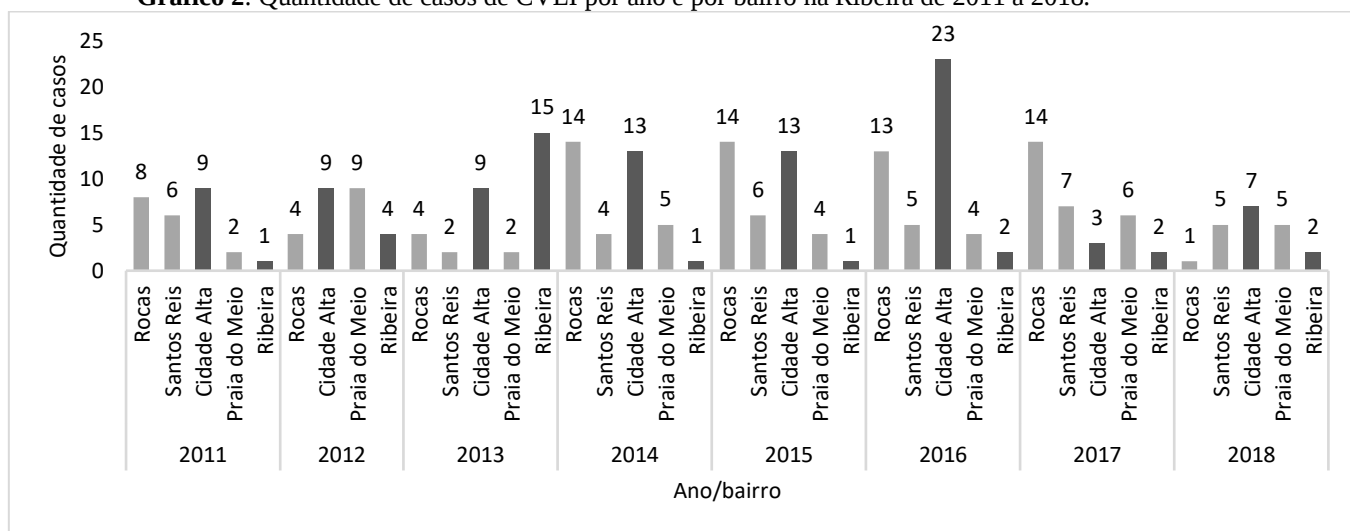


Fonte: OBVIO, 2020.

Entre 2011 e 2018 a AISP 2 de Natal contabilizou 258 casos de violência. Desse total, 93% correspondia dos crimes correspondiam ao gênero masculino e 7% ao gênero feminino. Sua grande maioria (51%) tratava-se da cor parda, seguida de 35% da cor negra, 13% branca e 1% ignorada. Nota-se que há crescimento e um ápice na linha do tempo em relação a quantidade de casos no gráfico 1, o ano de 2016 o evento das guerras de facções na penitenciária de Alcaçuz⁴¹ configurou o maior número de casos em oito anos.

Logo após, visualiza-se uma queda gradual no número de casos. Nesse contexto, do total de 258 casos registrados entre 2011 e 2018 pelo OBVIO, 28 aconteceram no bairro da Ribeira correspondendo a 11% dos casos. Dentro do contexto da Ribeira, cabe salientar que o bairro da Cidade Alta (vizinho a Ribeira), obteve 86 casos registrados correspondendo a 33% do valor total sinalizando a maior concentração de casos de CVLI da AISP 2. Assim, o gráfico 2 mostra o número total de casos distribuídos por ano e por bairro.

⁴¹ Localizado no município de Nísia Floresta, zona metropolitana de Natal – RN.

Gráfico 2: Quantidade de casos de CVLI por ano e por bairro na Ribeira de 2011 a 2018.

Fonte: OBVIO, 2020.

É possível visualizar nas colunas com contraste cinza mais acentuado os bairros da Cidade Alta e Ribeira que entre 2011 e 2016 tem-se um número considerável de casos no bairro da Cidade Alta. Esse comportamento não reflete na Ribeira, que tem índices baixos comparados ao bairro vizinho, mas que tem em 2013 um número de 15 casos registrados tornando-se a maior concentração de casos na AISP 2 e logo após apresenta uma queda brutal nos índices, mas o bairro da Cidade Alta permanece com números consideráveis no até 2016. Quando o bairro passa a receber políticas públicas de revitalização urbana (caso Beco da Lama⁴²) e de segurança pública, atrelado a uma série de movimentos sociais que dão vivacidade ao bairro nota-se uma queda no número de casos em registro.

Dos 258 casos registrados na AISP 2, 99 aconteceram no período da noite, 77 na madrugada, 49 no período da tarde e 33 no período da manhã (OBVIO, 2020). Esse dado é importante, pois apresenta a desconexão que a AISP 2 tem no período diurno com o noturno mostrando e enfatizando a periculosidade da área nesta zona, bem como a desvalia que a área tem no período noturno por serem bairros comerciais e pouco residenciais, mal iluminados, pouco frequentados neste período do dia. Em conexão com o *lócus* dessa pesquisa a tabela 1 aponta em detalhes os casos de CVLI acontecidos na Ribeira e que tipo de locais esses casos de homicídio aconteceram.

⁴² Localizado na Rua Vaz Gondim, Beco da Lama é parte da história da boemia natalense. Com o objetivo de revitalizar parte do centro histórico localizado no bairro da Cidade Alta, a Prefeitura do Natal utilizou do grafitti de artistas locais para proporcionar uma nova harmonia ao espaço (Tribuna do Norte, 2019; G1, 2019). Atrelado a esse cenário, os empresários locais, lançaram o projeto Viva o Centro que tem por objetivo reforçar e qualificar a atratividade da sociedade para que volte a frequentar o bairro da Cidade Alta (FIERN, 2018).

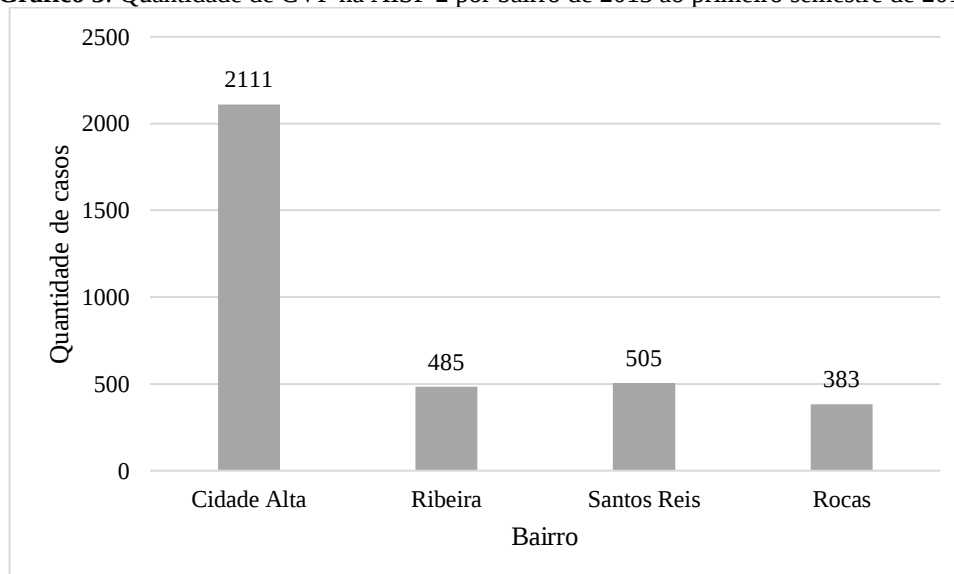
Tabela 1: Quantidade de casos de CVLI na Ribeira em específico de 2011 a 2018.

Rocas	72
Santos Reis	35
Cidade Alta	86
Praia do Meio	37
Ribeira	28
Vias públicas	20
Hospitais e Pronto Socorro	1
Equipamentos públicos	2
Terrenos baldios	3
Interior de edificações	1
Beira-rios e mangue	1
Total	258

Fonte: OBVIO, 2020.

Nota-se que dos 28 casos registrados pelo observatório, 20 aconteceram em vias públicas. Porém, um número de 3 casos ocorreu em terrenos baldios e 2 casos em equipamentos públicos. O dado que aponta o somatório de 25 casos de CVLI em vias, terrenos e equipamentos corrobora com o quão deserto a Ribeira pode-se tornar durante a noite/madrugada. Os demais em hospitais e pronto socorro, interior de edificações e beira-rios e mangue.

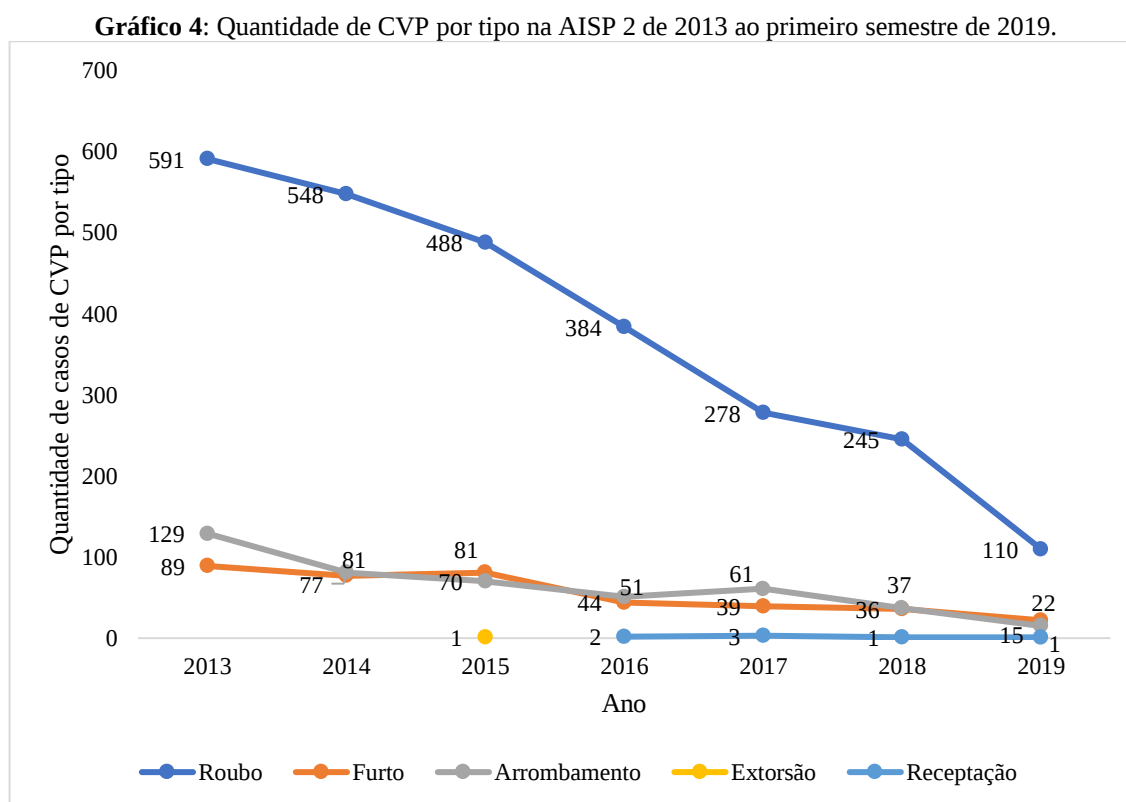
Nos casos de CVP contabilizados pelo OBVIO que caracterizam os casos violentos que tangem ao patrimônio tem-se um número absoluto, entre 2013 ao primeiro semestre de 2019, de 3.484 casos registrados. Desse total, o bairro da Cidade Alta é o que concentrou maior número de casos de CVP, como visualiza-se no gráfico 3.

Gráfico 3: Quantidade de CVP na AISP 2 por bairro de 2013 ao primeiro semestre de 2019.

Fonte: OBVIO, 2020.

Os casos de CVP caracterizados na AISP 2 foram registrados em roubo, furto, arrombamento, extorsão e receptação. Os casos designados a roubo são relativos a subtração de algo mediante ameaça ou uso de violência. Já o furto trata-se de subtrair, para si ou para outrem, coisa alheia móvel. Extorsão são voltados para constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, e com o intuito de obter para si ou para outrem indevida vantagem econômica, a fazer, tolerar que se faça ou deixar de fazer alguma coisa. E a receptação são os casos que em o indivíduo passa a adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar, em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro, de boa-fé, a adquira, receba ou oculte (Código Penal Brasileiro, 1940).

Nesse contexto, entre os anos analisados tem-se no gráfico 4 o seguinte cenário com relação aos tipos de CVP praticados na AISP 2.

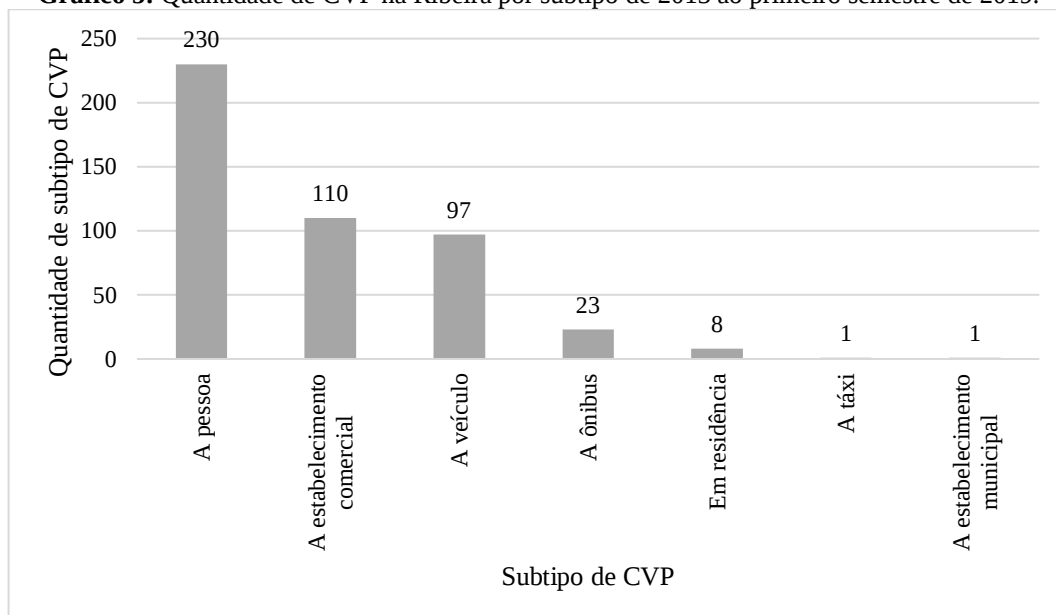


Fonte: OBVIO, 2020.

Nota-se um destaque para os casos de roubo ao longo dos anos. Apesar da queda significativa de roubos na AISP 2 de Natal, ainda se mantém em destaque em comparação aos demais tipos de CVP. É possível inferir que os demais tipos (furto, arrombamento, extorsão e receptação) mantiveram um certo nivelamento similar em comparação ao roubo entre o ano de 2013 e o primeiro semestre de 2019. Com esse dado geral da AISP 2 e por este trabalho volta-

se para as reverberações do TMP na Ribeira, faz-se jus afunilar o cenário para a realidade do bairro por meio dos subtipos que enfatizam numericamente às vítimas dos CVP, como visualiza-se no gráfico 5.

Gráfico 5: Quantidade de CVP na Ribeira por subtipo de 2013 ao primeiro semestre de 2019.



Fonte: OBVIO, 2020.

Observa-se que os casos tiveram um contingente maior no subtipo “a pessoa” com 230 casos, seguido de “a estabelecimento comercial” com 110 casos e “a veículo” com 97 casos registrados. Esse contexto mostra que o processo de desvalia da Ribeira atinge em maior grau as pessoas que frequentam o bairro por trabalho, moradia ou lazer. Como apontado anteriormente, a Ribeira concentra um número considerável de edifícios históricos de uso público e privado que estando dentro da ZEPH fica a depender de políticas públicas de revitalização urbana que são regidas por normas e diretrizes dos órgãos competentes na área. Todavia, em virtude de burocracia ou desinteresse por parte do Estado, a Ribeira passa por um processo de esquecimento e abandono, configurando-se no senso comum em um bairro violento embora os índices mostrem outra demanda.

Para Costa (2008, p. 54), os “objetos fixados ao solo exprimem a espacialidade de organizações sociopolíticas pretéritas, que se articulam sempre numa funcionalidade do presente”, assim as residências, espaços públicos históricos e os edifícios institucionais ou particulares de uma cidade são uma verbalização material de caráter econômico, político e social, pois outrora esses objetos foram marcos de uma passagem histórica ou, por vezes, início de desenvolvimento urbano dando origem à cidade.

Com a necessidade de segmentação de mercado, imposta pela força do capital na sociedade pós-moderna, esses espaços urbanos tornam-se parte de um produto do turismo cultural que é comercializado na venda de passeios e *tours* por centros históricos, imersão em manifestações religiosas, folclóricas, costumes de outrem. Todavia, esses espaços urbanos, em especial, o centro histórico das cidades brasileiras é, por vezes, negligenciado pelo poder público, deixando à margem das políticas de promoção e marketing, favorecendo o desenvolvimento de outras significações nesses espaços como o comércio popular e marginalização para a violência e o medo.

Caracterizado em um fenômeno volátil em virtude dos acontecimentos que influenciam diretamente ou indiretamente sua atuação no campo socioespacial, o turismo desencadeia uma série de impactos onde está situado em virtude da relação complexa e uniforme causado por ele no meio social. Assim, dentro dessa perspectiva de impactos sociais do turismo, tem-se como seus diversos fatores restritivos, o destaque para a violência e o medo. Cabe destacar, que o turismo e a violência são fenômenos sociais distintos um do outro, mas que podem causar direta influência no turista, sendo a violência passível de impossibilitar a execução do turismo e o turismo capaz de trazer situações adversas de violência a uma localidade (De la Torre & Escobedo, 2013; Ávila, 2002). Porém há, todavia, o senso comum de que os turistas e o setor produtivo do turismo estão posicionados, a certa medida em lugares seguros. Isto pode acontecer pois, a migração do turismo para estas zonas “seguras da cidade” é vinculado aos interesses de um ou mais grupos que demandam e detém poder de decisão no planejamento e organização do espaço urbano.

4.4 A espacialização da violência e do medo na Ribeira

O centro histórico na América Latina é uma zona comum na maioria das cidades dos países que receberam forte influência da colonização europeia. Caracterizado por ser uma região de origem da cidade, o centro histórico geralmente concentra o patrimônio histórico edificado, reconhecido ou não, configurando um produto turístico comumente comercializado a um público que usufrui do que o mercado denomina de turismo cultural.

O circuito histórico de Natal inicia no bairro da Cidade Alta e finaliza no bairro vizinho, Ribeira, podendo estender-se até ao bairro das Rocas pela localização do Forte dos Reis Magos. De acordo com o IPHAN, a Ribeira, bairro que deu origem a cidade do Natal, “historicamente, serviu ao comércio e trânsito de pessoas para a capital e se estabeleceu como o local de cultura e lazer da cidade.”

É nesse bairro onde está o Porto de Natal e por isso, hoje, além de concentrar uma série de serviços para o comércio náutico, a Ribeira aglomera oficinas mecânicas para motos e carros, mercado de peixe, alguns poucos bares, restaurantes, casas noturnas e teatros dando uma baixa visibilidade para os empresários locais de cultura e lazer traçado pelas diretrizes do IPHAN. Como apontado na metodologia do estudo, os parâmetros para análise desse capítulo perpassam pela teoria abordada, bem como no *Crime Survey for England and Wales Questionnaire* (2017).

Foram elencados em uma visita *in loco* aspectos externos aos edifícios como iluminação (sem, um pouco ou bem iluminado); pavimentação e limpeza (péssimas condições, trafegável ou boas condições); conservação das paredes, portas e janelas especificando detalhes; se o edifício possui entrada comum com fechadura, sem fechadura, privada (guarita); se possui alarme, portão de segurança, câmeras, interfone ou outros dispositivos de segurança visíveis; e, se o pesquisador teve dificuldades na primeira visita, como: entrada bloqueada, portões trancados, animal de patrulha, qualquer barreira ou restrições para obter acesso.

Já se acentuou nos espaços públicos com visita *in loco* as mesmas condições de iluminação, pavimentação e limpeza públicos; se o espaço possui parada de ônibus/táxi; se há vendedores ambulantes, pedintes, indivíduos consumindo/vendendo drogas, indivíduos em situação de rua, se prostituindo, praticando atos obscenos, flanelinhas/guardadores de carro, equipamentos de restauração, terrenos vagos/baldios, câmeras de segurança do sistema público de segurança; e, pontos de informação turística.

Nesse sentido, o circuito histórico proposto pela SEMURB na Ribeira, inicia na Praça Augusto Severo (figura 13), antiga Praça da República, localizada entre a Rua Sachet e a Rua Henrique Castriciano, que está rodeada de mais quatro atrativos propostos no circuito.

Figura 13: Praça Augusto Severo.



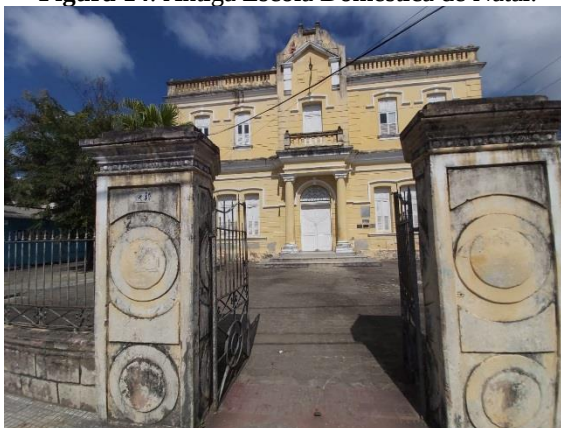
Fonte: dados da pesquisa, 2020.

A praça tem uma estrutura simples, pouco iluminada, sem manutenção nos bancos, estátua, postes e jardins. Há várias pichações por toda a praça, além de concentrar muito lixo.

Porém, nas proximidades foi possível visualizar seis paradas de ônibus e a estação ferroviária da Ribeira. Por ter uma escola ao lado, no espaço estão vendedores ambulantes de água de coco, água mineral e lanches. Há pedintes, pessoas consumindo drogas lícitas e ilícitas, pessoas em situação de rua, flanelinhas e guardadores de carro.

O espaço da praça na sua atual situação não é convidativo. Não foi observada a presença de policiais pela zona no momento da pesquisa e a sensação de insegurança é constante pela circulação de moradores em situação de rua, pessoas sob efeito de drogas lícitas e ilícitas e pedintes. Por outro lado, é um espaço movimentado por ter a estação de trem, muitas paradas de ônibus e escola próximo. Ao lado da praça, tem-se a Antiga Escola Doméstica de Natal, como pode-se visualizar na figura 14.

Figura 14: Antiga Escola Doméstica de Natal.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Criada em 1914, a Antiga Escola Doméstica de Natal, foi pioneira em educação para atender a elite potiguar do período. Atualmente o prédio é da prefeitura do município e tem desempenhado a função de centro clínico para atendimento de saúde a comunidade. Por fora, o edifício não tem iluminação. As paredes, portas e janelas estão em péssimas condições, ou seja, sujas e quebradas. A entrada é mantida apenas por um cadeado no portão da frente e não possui sistema de segurança externo que tenha sido observado como câmeras, guarita ou segurança patrimonial.

Ao lado da Antiga Escola Doméstica, encontra-se o Antigo Grupo Escolar Augusto Severo (figura 15), localizado na Praça Augusto Severo, o Grupo Escolar inaugurado em 1908 foi o primeiro construído no estado do Rio Grande do Norte e abrigou a Faculdade de Direito de Natal.

Figura 15: Antigo Grupo Escolar Augusto Severo.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

No momento da pesquisa o edifício que pertence a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, encontrava-se abandonado, com muros baixos, portão com cadeado, sujo, com janelas e portas quebradas. O enorme edifício assusta pelo abandono em virtude da sua representação histórica para a cidade do Natal. Não há nenhum sistema de segurança externa como câmeras, guarita, nem sinais de reforma por parte do poder público. Não possui iluminação, estando à noite em completa escuridão, deixando a zona com a percepção de mais insegura e vazia.

O prédio foi ocupado por famílias desabrigadas do Movimento de Lutas nos Bairros – MLB em outubro de 2020. De acordo com a frente militante são cerca de sessenta famílias que ocupam o prédio. Intitulada Ocupação Emmanuel Bezerra⁴³, a situação entre o MLB e UFRN encontra-se conflituosa. Uma ordem de despejo foi entregue em novembro de 2020 ao MLB solicitando a desocupação do prédio, porém na data da ordem emitida, em resistência, os manifestantes ainda ocupavam o espaço.

O movimento que luta por moradia digna informou por meio de nota ao G1 (2020), que o “MLB quer que esses imóveis vários virem moradia, mas precisamos ter um programa de habitação para sanar esse déficit”. Para o MLB o prédio está sem função social há muitos anos, assim como vários outros prédios do centro histórico de Natal, como ilustra a figura 16.

⁴³ De acordo com o perfil da rede social *Instagram* do MLB, o nome Emmanuel Bezerra se deu em “homenagem ao lutador do povo brasileiro que deu sua vida defendendo a democracia. Em tempos de avanço do fascismo lembremos os nossos heróis que lutaram contra a ditadura.”

Figura 16: Ocupação Emmanuel Bezerra.



Fonte: MLB, 2020.

Em nota divulgada na rede social *Instagram* do movimento, o Governo do Estado do RN, a Prefeitura do Natal e representação do poder legislativo do estado e do município reuniram-se para discutir a ocupação. Foi decidido a inclusão das famílias ocupantes no programa habitacional do Governo do Estado Pró-moradia, porém a remoção das famílias para um terreno na Zona Norte de Natal não foi recebida com entusiasmo, sendo a alternativa de remoção imediata recusada pelo MLB.

Quatro anos antes da abertura do Grupo Escolar Augusto Severo, o Teatro Alberto Maranhão (figura 17), foi inaugurado originalmente com o nome de Teatro Carlos Gomes. Cabe salientar que o teatro está na lista de patrimônio tombado pelo IPHAN que contempla os bairros da Cidade Alta, Ribeira e Rocas.

Figura 17: Teatro Alberto Maranhão.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Nos últimos anos do século XIX, o Bairro da Ribeira começava o seu desenvolvimento, e no início do XX, despontava como o principal centro cultural e

comercial da cidade. Surgiu o teatro da Praça Augusto Severo, cujas obras foram iniciadas em 1898 e inaugurado em 1904, em estilo chalé e uma composição clássica. Em 1910, foi reformado pelo arquiteto Herculano Ramos e reinaugurado em 1912, com dois pavimentos, em arquitetura eclética e elementos art nouveau (IPHAN, s/d).

No momento o teatro passa por uma restauração em toda sua estrutura que dura mais de cinco anos. Bloqueado por uma cerca de alumínio, o teatro conta com a péssima iluminação externa da Praça Augusto Severo. Por fora janelas e portas estão em sua maioria quebradas e pintura desgastada. Não foram identificadas câmeras de segurança, vigilância e outros dispositivos de segurança visíveis.

Esses quatro primeiros atrativos junto com o Museu de Cultura Popular (figura 18), estão concentrados no mesmo quarteirão. Nota-se um completo abandono por parte do poder público em mantê-los conservados para valorização da memória do povo natalense, bem como para o aprimoramento do turismo cultural nesses ambientes.

Figura 18: Museu de Cultura Popular Djalma Maranhão.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

O museu está localizado na parte superior do complexo que antes era a Rodoviária Presidente John Kennedy. Administrado pela Fundação Capitania das Artes, o museu concentra um acervo que remonta a cultura popular do povo do RN. Com estrutura simples, há no entorno o mesmo cenário dos atrativos anteriores, porém há vigilantes na portaria do museu. Não foram identificadas câmeras e demais equipamentos de segurança. A pintura, manutenção e limpeza do edifício estão em bom estado.

Saindo dessa concentração da praça, tem-se o Antigo Grande Hotel (figura 19), que foi um marco na hotelaria potiguar, sendo uma notória infraestrutura no contexto da Segunda Guerra Mundial, hospedando diversas personalidades do ramo militar e artístico da época.

Figura 19: Antigo Grande Hotel.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Hoje, o prédio do Grande Hotel pertence ao Tribunal de Justiça do Estado do RN e concentra os serviços de informática da instituição. Pela contextualização funcional do prédio, quesitos como manutenção, pintura, limpeza e acesso possuem uma qualificação positiva na avaliação. A estrutura conta com câmeras de segurança e vigilância, destoando do abandono visto nos atrativos anteriores. Do outro lado, a então intitulada Antiga Residência na Av. Duque de Caxias (figura 20), residência do Sr. Fortunato Aranha e funcionou como Instituto do Açúcar e do Alcool, no presente momento é a sede do IPHAN no estado.

Figura 20: Sede do IPHAN RN.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Também em contraste com os demais atrativos do roteiro, a residência encontra-se em perfeito estado de conservação. Pintura, manutenção, limpeza e acesso estão com avaliação positiva na pesquisa. Não foi observado câmeras de segurança no lado externo, porém há vigilantes monitorando a entrada e saída.

Figura 21: Rua Dr. Barata.

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

A cartilha do turismo cultural em Natal, informa que a Rua Dr. Barata foi uma importante rua do município na conjuntura dos anos 30 do século XX. A rua que tinha intenso movimento concentrava os serviços comerciais da época. Atualmente, apesar de não ser tão movimentada como antes, a Rua Dr. Barata concentra alguns serviços de mecânica e bares. Muitos casarões estão fechados. A rua é estreita, suja, com calçadas curtas e está com os edifícios pichados como ilustra a figura 21. Iluminação de péssima qualidade. Não há paradas de ônibus, pontos de táxi e câmeras de segurança. Porém é possível visualizar no percurso da rua moradores em situação de rua, pessoas consumindo e/ou vendendo drogas e prostituição. Salienta-se que a presença de moradores em situação de rua, indivíduos vulneráveis à atos violentos, não inibe o funcionamento dos poucos estabelecimentos comerciais que atuam na Rua Dr. Carlos Barata em horário comercial.

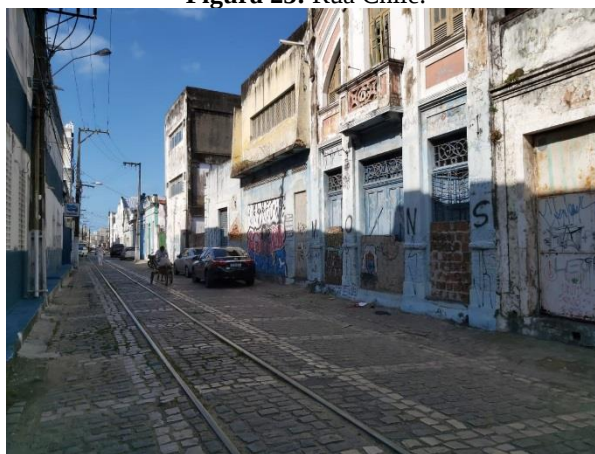
Figura 22: Obelisco da Rua Tavares de Lira.

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

O Obelisco está localizado no final da Rua Tavares de Lira, já próximo ao Rio Potengi. Encontra-se em completo estado de abandono. Não foram vistas pichações, mas o canteiro central que onde está fixado contém lixo e eletrodomésticos abandonados, como vê-se na figura

22. A pintura está totalmente desgastada. Não tem iluminação, nem um cordão de segurança. Uma condição importante é o cheiro. Por estar localizado próximo a várias peixarias, o cheiro de peixe é forte no local onde está localizado, que cruza ao início de uma das ruas famosas pela boemia, a Rua Chile (figura 23).

Figura 23: Rua Chile.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Apesar do cheiro intenso de peixe no início da rua, atualmente toda a via contém casarões e galpões que estão abandonados ou atuam com o comércio marítimo e entretenimento. A Rua Chile também é famosa por manter os trilhos do bondinho, fazendo dela uma das principais ruas no século XX. A dinâmica da via é diferente das demais, pois durante o dia não se vê pedintes, moradores de rua, vendedores ambulantes, pessoas se prostituindo e consumindo drogas. Porém, durante a noite, em especial fins de semana, onde as casas noturnas abrem para ofertar entretenimento, esses indivíduos são todos visíveis nas proximidades.

A rua não possui ponto de ônibus, táxi e informação turística, tampouco câmeras de segurança e demais equipamentos de vigilância. A iluminação é razoável, porém é suja e pichada. No final da Rua Chile está o chamado Largo da Rua Chile, onde são encontrados o TMP e a CODERN. Exemplo de pichação e abandono, o Antigo Palácio do Governo (figura 24), ilustra bem a situação dos casarões localizados na rua.

Figura 24: Antigo Palácio do Governo.

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Servindo de sede para o Poder Executivo do estado de 1869 a 1902, o antigo Palácio do Governo está cercado e chegou a ser bloqueado para reforma. Até a data da pesquisa *in loco*, se havia retomado a reforma por meio do Governo do Estado do RN. Chegou abrigar a Fundação José Augusto, mas atualmente encontra-se desocupado. Não possui iluminação, nem segurança no sentido operacional. Está visivelmente em péssimas condições de limpeza, manutenção e pintura.

Figura 25: Espaço Cultural Casa da Ribeira.

Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Localizado na Rua Frei Miguelino, número 52, o Espaço Cultural Casa da Ribeira (figura 25), é administrado pela iniciativa privada. O edifício possui auditório e café oferecendo um calendário de espetáculos e atividades culturais durante o ano. A fachada e o interior do edifício estão em boas condições. Possui câmera de segurança, interfone e portas de vidro que para Bauman & Lyon (2013) os principais meios para obter segurança, são as novas técnicas e tecnologias de vigilância, que supostamente nos protegem, não de perigos distintos, mas de riscos nebulosos e informes. O ambiente é limpo, iluminado e com acesso trafegável. Por fim,

localizado vizinho a CODERN, o prédio da Receita Federal (figura 26), foi inaugurado em 1928 para funcionar como a Alfândega de Natal.

Figura 26: Prédio da Receita Federal



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Apesar de o edifício estar em condições razoáveis de manutenção no que tange a pintura e iluminação, ainda apresenta algumas janelas desgastadas que não foram reparadas. Foram identificadas câmeras de segurança, vigilantes e uma guarita para o estacionamento. Possui uma entrada comum com fechadura e não há impedimentos para entrada de usuários ou visitantes.

Em uma perspectiva geral, ao tomar as teorias apresentadas, a Ribeira ainda apresenta outros pontos importantes na espacialidade do medo e violência que vão além do circuito histórico. Em uma perspectiva geral, o bairro é sujo e não tem boas condições de tráfego para automóveis. A maioria das ruas são estreitas e pichadas. Lindón (2008, p. 11), salienta que a “espacialidade da violência/medo pode derivar de formas - objetos que integram materialmente um lugar. Por exemplo, uma construção abandonada, casas degradadas, uma área ferroviária abandonada”, como observa-se na figura 27.

Figura 27: Casarão abandonado.



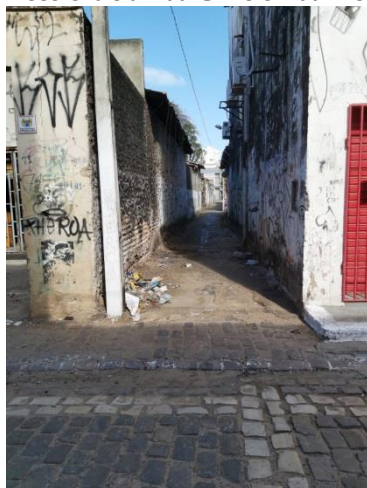
Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Essa cena de casarões e galpões abandonados na Ribeira é comum, colaborando para a estereotipação da violência e medo no bairro. Outro ponto que se deve levar em consideração é o que autora aponta para os terrenos baldios, bem como ruas, becos estreitos.

A autora reflete que esses espaços estreitos, como mostra a figura 28 e 29,

A espacialidade fechada, estreita e reduzida está associada ao perigo e à insegurança, pois é concebida como uma espacialidade que isola o indivíduo e possibilita sua vitimização sem visibilidade ou com baixa visibilidade. Em suma, o espaço fechado, estreito e estreito passa a ser representado como o que a violência pode esconder (Lindón, 2008, p. 10).

Figura 28: Beco entre a Rua Chile e Rua Frei Miguelino.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Figura 29: Travessa Argentina, Ribeira.



Fonte: dados da pesquisa, 2020.

Na Ribeira, não é comum ter terrenos baldios, porém ruas e becos estreitos, em especial entre uma rua e outra, é mais habitual, até pela formação do bairro no início da urbanização de Natal. Esses espaços não são iluminados, são sujos e de extenso percurso, dando a sensação de total insegurança ao transitar. Embora o bairro da Ribeira não tenha uma memória de um local

de violência, ele carrega esse estigma pelos índices apontados no tópico anterior de influência da Cidade Alta sobre a Ribeira e por sua configuração espacial ser incoerente com os atuais padrões de segurança.

Lindón (2008, p. 11), nos ajuda a entender que a violência e o medo

Pode ser associada a lugares antigos sem uma memória violenta específica do local, ou seja, sem uma memória de ações violentas específicas. São casos em que parece que os longos tempos (com a multiplicidade de eventos que isso implica) que foram criptografados em um só lugar representam necessariamente uma referência à violência/medo.

Podendo voltar-se problemático, os espaços urbanos vazios como salienta Silva (2017), caracterizados como prédios abandonados, vielas, becos, ruas estreitas sem movimento nas áreas centrais da cidade, qualificam um problema, pois estes podem pôr em risco à segurança de pessoas que transitam por estes espaços, também pode haver desabamento das edificações em estado precário de manutenção, além de representar perdas de exemplares arquitetônicos únicos constituintes de uma memória coletiva.

O abandono notório do poder público com o bairro colabora nessa configuração. A SETUR RN, em entrevista, relata que projetos para os edifícios da Ribeira estão sendo articulados. De acordo com a secretaria “encontra-se em elaboração projetos para reurbanização do Centro Histórico. Em execução as obras de reforma dos seguintes equipamentos: recuperação de 14 pontos, incluso praças no Centro Histórico, Teatro Alberto Maranhão – TAM; Escola de Dança do Teatro Alberto Maranhão – EDTAM.” Essas ações são articuladas com recursos do Ministério do Turismo, PAC Cidades Históricas e Projeto Governo Cidadão contrato de Empréstimo com o Banco Mundial. Embora os projetos/ações sejam similares ao de recuperação de patrimônio que ocorreram em outrora, eles ainda não dialogam fortemente com o Porto de Natal, tampouco colaboram para uma nova roupagem urbana na Ribeira.

Para o IPHAN, a partir da segunda metade do século XX, houve nas cidades brasileiras uma considerável expansão e descentralização urbana que resultou no esvaziamento populacional e de atividades (comercial, residencial, institucional etc.) das áreas urbanas centrais. Em Natal, em específico, a retirada da Rodoviária do bairro da Ribeira que gerava um dinamismo na área também é fator de desvalia do bairro. O processo de esvaziamento e abandono dos imóveis também colaboram para degradação do casario perante a falta de manutenção por parte dos proprietários.

Para os empresários(as) de entretenimento do bairro que atuam a 10 anos e menos de 20 anos (75% dos respondentes), consideram que as pichações, vandalismo e outros danos deliberados a propriedade como um problema muito grande. 50% dos respondentes acreditam

que as pessoas usando ou traficando drogas, bêbadas ou turbulentas em locais públicos são um problema muito grande. Todos(as) já sofreram algum dano como janela quebrada, pichações, sujeira, quebra de mobiliário, furto ou invasão, mas nenhum sabe informar a causa dos incidentes. 75% dos entrevistados(as) informaram que investem em segurança privada e 50% deles(as) evitam trabalhar no turno noturno.

Para estes empresários(as), as revitalizações ocorridas na Ribeira citadas pela SETUR RN, não interferem no comércio de serviços dos(as) mesmos(as). Na fala dos entrevistados(as), vê-se:

Entrevistado(a) 1: “Sem força, sem ação, muito potencial e pouca atitude”.

Entrevistado(a) 2: “As reformas compreenderam, na década de 1990, o casco histórico de alguns prédios da Rua Chile, no tangente a pintura e pequenos reparos. No começo dos anos 2000 houve uma intervenção em calçadas e, depois de 2015, instalações de novas luminárias e postes em poucas ruas. Além claro, do objeto desta pesquisa que é o porto marítimo. Analiso que essas reformas não levaram em conta a reabilitação ou ocupação do bairro, mas sim o aspecto estético e visual. Um pouco de segurança e tráfego de pedestres, mas de forma quase ornamental, uma vez que não houve um projeto de integração das ruas com calçadas e postes novos ao terminal de passageiros da Ribeira, antiga rodoviária velha.”

Entrevistado(a) 3: “Infelizmente não sentimos mudanças significativas na Ribeira. O bairro é considerado marginal e poucas são as pessoas que se aventuram a conhecê-lo. Há reformas pontuais e isso não é bom. Seria preciso uma articulação maior entre os aspectos culturais e geográficos no tocante a alguma mudança significativa. Por ora, a ribeira é invisível. Houve um momento em que ela era viva, pulsante artístico-culturalmente, o que influenciava na paisagem como um todo. Atualmente, há o desaparecimento de uma Ribeira que já foi e que deveria ser.”

É possível identificar na fala dos respondentes a preocupação com a manutenção da Ribeira como um todo. A gestão pública acaba atuando pontualmente no espaço urbano que corresponde ao bairro, atrelado a isso, há pouco diálogo com o empresariado de entretenimento local. Não obstante das dificuldades encontradas pelo próprio contexto de abandono do bairro, em 2020 a pandemia causada pelo Covid-19 alterou completamente a rotina de trabalho, pois devido ao isolamento social necessário para contenção do vírus no ambiente social, todos tiveram que fechar as portas, impactando profundamente.

Por outro lado, embora a Ribeira seja rica em história e patrimônio, ainda é pouco explorada pela iniciativa privada do turismo, por carregar esses estigmas de violência e medo, não é visível no bairro agências de receptivo, hotéis bem organizados, restaurantes com infraestrutura adequada. O que se vê são estabelecimentos comerciais destinados a atender a demanda de trabalhadores que circulam pelo bairro, dando-o a característica de um bairro que

possui atividades durante o dia devido às diversas instituições públicas e a noite abandono pela escassa população residente, bem como pelos poucos estabelecimentos comerciais noturnos. Cabe ressaltar que não foram identificados, durante todo o percurso e demais ruas do bairro, ponto de informações turísticas. Quase todos os elementos envolvidos no circuito estão à mercê da gestão pública, salvo aqueles que são administrados pela iniciativa privada.

Pode-se inferir que o sistema capitalista – força maior do mundo pós-moderno, e o rápido e desarmônico crescimento urbano de Natal, asseveram o processo de desvalia do bairro e conduz as iniciativas do TMP a um outro ramo tendencioso do turismo já enraizado em Natal, isto é, as empresas de receptivo não conduzem os turistas pelo centro histórico, pois ao receber o turista, as empresas já o levam para realizar passeios pelo litoral enfatizando o turismo de sol e mar como o único diferencial atrativo da cidade no contexto mais amplo.

4.5 Algumas considerações da desvalia

Como considerado anteriormente, as políticas de revitalização urbana não estão induzindo a um novo processo dinâmico turístico no bairro. O entendimento do turismo apenas como motor de crescimento econômico vertiginoso converge as consequências das políticas públicas para problemas sociais como a violência e o medo. Na Ribeira foi possível visualizar a violência espacializada e no senso comum, mesmo tendo índices baixos de CVLI e CVP em comparação com os bairros vizinhos.

A maioria dos atrativos do circuito histórico está em péssimas condições de limpeza, manutenção e acesso, não possuem equipamentos de segurança e nos arredores ainda há moradores em situação de rua e pedintes. Silva Júnior & Nóbrega (2020, p. 83961), enfatizam que “que a grande maioria dos elementos envoltos no circuito histórico do bairro ou estão abandonados, ou desempenham outra função que não é de atender uma demanda turística.” É necessário estabelecer uma agenda de revitalização para o bairro, oferecendo recursos para reviver os aspectos culturais da história da Ribeira e sua importância para a memória do povo natalense.

A conjuntura da arena política formulada para proporcionar novas dinamicidades ao bairro da Ribeira também é um fator de entrave para o bairro. Apesar da aplicação de políticas públicas assertivas no combate ao processo de desvalia, essas políticas não vêm induzindo um novo funcionamento e dinâmica, mas sim enfatizando o estigma de medo e violência que o bairro possui por direcionar ações públicas para outros bairros da cidade, por sofrer influência da Cidade Alta e demais bairros, bem como pelo seu baixo número de moradores.

Com esse contexto, o TMP não tem induzido, por outro lado, a iniciativa privada do ramo turístico a investir, reformar, revitalizar os empreendimentos desse cunho a fim de atrair turistas internacionais e nacionais que chegam ao TMP e passam pela Ribeira, tendo seu primeiro contato com a cidade do Natal. O TMP se encontra isolado do contexto urbano local que não vem proporcionando, através da movimentação de passageiros no local, novas oportunidades de aprimoramento equilibrado do turismo em Natal.

4.6 Referências

- Araújo, L. M. (2003). *Visões da cidade: da cidade histórica aos bairros da Cidade Alta e Ribeira em Natal/RN*. (Dissertação de Mestrado). (Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais). Natal, RN, Brasil.
- Arendt, H. (1970). *On violence*. Harcourt Inc: Orlando.
- Ávila, V. R. F. (2002). El impacto del terrorismo en las llegadas de turismo internacional – algunos ejemplos. *Turismo y Sociedad*. 70-79.
- Barbero, J. M. (2003). Los labirintos urbanos del miedo. *Universitas Humanística*. 56. 69-79.
- Bauman, Z. (1998). *O mal-estar da pós-modernidade*. Zahar: Rio de Janeiro.
- Bauman, Z. (2008). *Medo líquido*. Zahar: Rio de Janeiro.
- Bauman, Z., Lyon, D. (2013). *Vigilância líquida*. Zahar: Rio de Janeiro.
- Benjamin, W. (2003). Crítica da violência: crítica do poder. *Revista Espaço Acadêmico*. 2(21), pp. 1-7.
- Bignami, R. (2001). *Imagem do Turismo no Brasil: construção, desafios e vantagem competitiva*. São Paulo: Editora Aleph.
- Bourdieu, P. (1989). *O poder simbólico*. Editora Bertrand: Rio de Janeiro.
- Brasil. Casa Civil. (1940). *Código penal*. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm.
- Caldeira, T. P. R. (2003). *Cidade de muros*. EDUSP: São Paulo.
- Carvalho, M. A. R. (1995). Cidade escassa e violência urbana. *Série estudos*. pp. 1-10.
- Chauí, M. (2017). *Sobre a violencia*. Autêntica Editora: Belo Horizonte.
- Costa, E. B. (2008). Refuncionalização do patrimônio cultural e a nova racionalidade da organização sócio-espacial em núcleos urbanos tombados. *Revista Estudos Geográficos*. 53-74.
- Cruz, R. C. A. (2003). *Introdução a Geografia do turismo*. São Paulo: Rocca.
- Cunha, F. (2019). *Teatro das Cabras: a tragédia mais insignificante do mundo*. Espaço A3: Natal, RN.
- De la Torre, M. I.; López, E. H. (2016). Turismo y violencia: los nuevos imaginarios del miedo. *Revista de Ciencias Humanas y Sociales*. 32(13). 203-227.

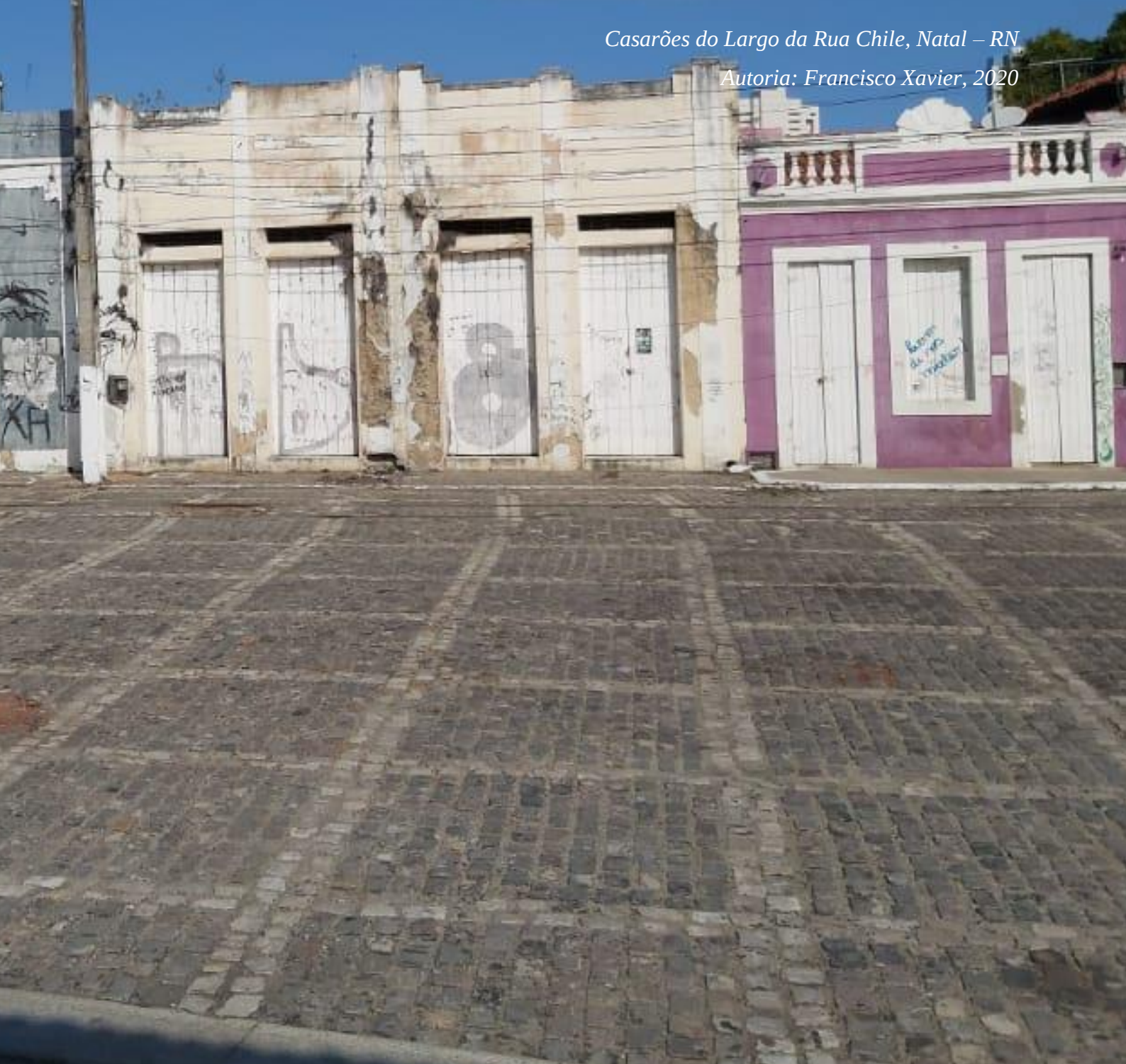
- De la Torre, M.; Escobedo, D. N. (2013). Turismo, violencia y vulnerabilidad. *Kairos: Revista de temas sociales*. 17(31). 1-14.
- De la Torre, M.; Escobedo, D. N. (2018). Turismo y narcotráfico en México. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. 24(4). 867-882.
- Espasa, L., Fittipaldi, R. A. & Michalijos, M. P. (2015). Impacto del turismo y del modelo neoliberal en las transformaciones urbanas de ciudades menores: el caso de Monte Hermoso, Buenos Aires, Argentina. *Pampa*. 13(15), pp. 107-129.
- Eusébio, C. & Carneiro, M. (2012). Impactos socioculturais do turismo em destinos urbanos. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*. 30, pp. 65-75.
- Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte. (2018). *Empresários lançam “Projeto Viva o Centro” para revitalizar a Cidade Alta*. Recuperado de: <https://www.fiern.org.br/empresarios-lancam-projeto-viva-o-centro-para-revitalizar-cidade-alta/>.
- Governo do Rio Grande do Norte. Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social. (2015). *Governador define áreas para atuação integrada das polícias militar e civil*. Recuperado de: <http://www.defesasocial.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=74681&ACT=&PAGE=&PARM=&LBL=Materia>.
- Hayeck, C. M. (2009). Refletindo sobre a violência. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*. 1(1), pp. 1-8.
- Henriques, E. B. (2003). A cidade, destino de turismo. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. 1(19.). pp. 163-172.
- Hermes, I. & Brandão, T. (2016). *Observatório Potiguar 2016: O mapa da violência letal intencional do Rio Grande Do Norte*. Natal, RN.
- Holanda, S. B. (2015). *Raízes do Brasil*. Companhia das Letras: São Paulo.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Natal (RN)*. Recuperado de: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/356/>.
- Jaenisch, S. T. (2010). Entre cercas, muros e alarmes: sobre o medo da violência urbana e a criação de espaços segregados na cidade. *Grupo de pesquisa identidade e território*. II Simpósio Internacional Diálogos da Contemporaneidade. Lajedo, Rio Grande do Sul.
- Jafari, J. (2005). El turismo como disciplina científica. *Política y sociedad*. 42(1). pp. 39-56.
- Lindón, A. (2008). Violencia/miedo, espacialidades y ciudad. *Casa del Tiempo*. 1(4). pp. 8-14.
- Lindón, A. (2008a). El imaginario suburbano: los sueños diurnos y la reproducción socioespacial de la ciudad. *Iztapalapa, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. 64(65), pp. 39-62.
- Lindón, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Cuerpos, Emociones y Sociedad*. 1(1), pp. 06-20.
- Marcondes Filho, C. (1987). *Violência política*. Moderna: São Paulo.
- Morais, R. (1990). *O que é violência urbana*. Brasiliense: São Paulo.
- Picornell, C. (1993). Los impactos del turismo. *Papers de Turisme*. 11, pp. 65-91.

- Portal G1. (2019). *Beco da Lama renasce*. Recuperado de: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/especial-publicitario/prefeitura-do-natal/natal-a-nossa-cidade/noticia/2019/02/19/beco-da-lama-renasce.ghtml>.
- Portal G1. (2020). *Famílias desabrigadas ocupam prédio histórico da UFRN em Natal*. Recuperado de: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2020/10/30/familias-desabrigadas-ocupam-predio-historico-da-ufrn-em-natal.ghtml>.
- Ramírez, I. D. & Costa, G. (2012). Para além da guerra e da paz: territórios de violência em Medellín. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. 96, pp. 117-132.
- Ramos, S.; Paiva, A.; Nunes, P. (2017). *Mídia e Violência: o que mudou em 10 anos*. CESEC: Rio de Janeiro.
- Rolnik, R. (1999). Exclusão territorial e violência. *São Paulo em Perspectiva*. 13(4). pp. 100-111.
- Santana, A. (2009). *Antropologia do turismo: analogias, encontros e relações*. Aleph: São Paulo.
- Silva Júnior, F. X. & Nóbrega, W. R. M. (2020). Violência e medo no contexto urbano do circuito histórico de Natal/RN. *Brazilian Journal of Development*. 6(10), pp. 83943-83964.
- Silva, E. R. (2017). *Vazios urbanos nas áreas centrais: os casos do Porto-PT e Natal-BR*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia, Natal, RN.
- Tomé Machado, M. B. (2013). Turismo, medo e violência. *Turismo e Sociedade*. 6(1). 225-228.
- Tribuna do Norte. (2019). *O beco da festa*. Recuperado de: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/o-beco-da-festa/441974#:~:text=O%20Beco%20da%20Lama%20est%C3%A1,encontrando%20para%20conhece%20Dlo%20melhor>.
- Trigueiro, E., Elali, G. & Veloso, M. (2007). Urbanismo modernizador, consolidação modernista, reuso pós-moderno: a dinâmica de transformação urbana em Natal e a dilapidação de seu acervo arquitetônico. *Anais do 7º Seminário Docomomo Brasil*. Porto Alegre, RS.
- United Kingdom. Office for National Statistics. (2017). *Crime Survey for England and Wales Questionnaire (from April 2017)*. Kantar Public: London.
- Vargas, C. S. (2012). La definición de política pública. *Dossier*. pp. 47-52.
- Vasques, A. R., Mendes, A. A. (2006). Refuncionalização de brownfields. In Gerardi, L. H. O., Carvalho, P. F. (Orgs). *Geografia: ações e reflexões*. (pp. 247-261). Agateo: Rio Claro.
- Žižek, S. (2014). *Violência*. Boitempo Editorial: São Paulo.

O crescimento do bairro se deu a partir de 1850, quando da construção de vários prédios na rua do comércio, hoje conhecido como Rua Chile, e da construção do porto. O início do século XX presenciou também a formação de importantes espaços de sociabilidade, como o Teatro Carlos Gomes, atual Alberto Maranhão; o Cine Polytheama; o Grupo Escolar Augusto Severo, onde funcionou o Atheneu e a primeira Faculdade De Direito; a Estação Rodoviária, hoje Museu De Cultura Popular Djalma Maranhão e a Praça Augusto Severo. Natal completa seus 420 anos em 2019 e apesar de saudar e comemorar essa data, seus habitantes testemunham o abandono do bairro que é marco da cultura e memória da cidade (Brasil de Fato, uma visão popular do Brasil e do Mundo, 2019).

Casarões do Largo da Rua Chile, Natal – RN

Autoria: Francisco Xavier, 2020



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS DA PESQUISA

Ponderar sobre arenas políticas é tomar como premissa que a arena é desenhada com um determinado objetivo, usualmente, a concepção de políticas públicas ou a construção de um campo para entender os braços de poder e, ainda, para fazer frente a uma disputa eleitoral. Este estudo tomou a arena política como um campo definido e articulado para formulação de política pública em turismo, sendo a ênfase, a implementação do TMP do Porto de Natal.

Lançado pelo PAC Copa 2014 com o propósito de oportunizar mais um modal para embarque e desembarque de passageiros no Estado do RN, o TMP foi construído pela construtora Constremac e foi um dos quatro modais construídos pela região do Nordeste do Brasil com o mesmo intuito. O TMP passa a ser pensado e estruturado para receber um número considerável de passageiros ao longo da alta temporada cruzeirista. Porém, a fim de entender como se deu a formulação da arena política pensada pelo TMP, esta pesquisa identificou uma série de dificuldades que transpassam o histórico do terminal e do bairro da Ribeira.

Baseados pela teoria de Offe (1981, 1984, 1984a) que aborda a concepção de três arenas políticas que podem estar sobrepostas umas sobre as outras, observou-se que a primeira arena política do TMP se concentra no alto escalão do Governo Federal Brasileiro, isto é, o atual Ministério da Infraestrutura e seus braços (ANTAQ e SEP) junto da CODERN. Pelas narrativas encontradas *in loco*, podemos compreender que o TMP foi concebido por uma reunião interna entre os Diretores-Presidentes das Companhias Docas de Salvador, Recife, Natal e Fortaleza com o então Ministro da gestão do Governo do Ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003 – 2010).

Ao partir para a segunda arena desenhada por Offe (1981), a que se tem as influências sociais da sociedade, se notou que os diversos agentes que compuseram as interferências pouco tinham relação com o TMP. Foi possível notar, analisando a fala dos entrevistados(as), que o Governo do Estado do RN por meio da SETUR RN foi o agente que mais enfatizou a não operacionalização do TMP pós construção por motivos ligados ao empresariado turístico local. A SETUR do município de Natal pouca relação tem com a arena política, pois em entrevista, percebeu-se que só há envolvimento desta secretaria com algo relacionado do TMP quando há algum projeto ou ação em que ambas as instituições estão inseridas na discussão.

Ao IPHAN também cabe pouca relação institucional. Apesar do projeto arquitetônico do TMP preservar parte de um galpão com traços históricos, o IPHAN e a CODERN não mantiveram relações entre instituições para conciliar o TMP no contexto histórico edificado do

bairro, tendo em vista que a entrada e saída de passageiros do TMP se encontra no largo da Rua Chile (caracterizada por seus casarões coloniais ilustrada na figura que abre este capítulo final).

Além dos entraves ideológicos dos agentes inseridos nesta segunda arena, também foram identificadas dificuldades burocráticas como o longo processo de liberação do TMP para funcionamento por parte do Corpo de Bombeiros do RN e da SEMURB do município de Natal. Entraves estes que retardaram o aprimoramento do TMP para seu objetivo funcional e operacional no que diz respeito ao turismo.

Aos empresários(as) de entretenimento locais e aos trabalhadores(as) formais e informais que atuam nas proximidades ao TMP, o empreendimento tem pouca ou nenhuma relevância no cotidiano deste segmento. Em pesquisa de campo, os entrevistados(as) relataram que apesar de saberem que há cruzeiros que chegam no terminal, os turistas não passam um tempo considerável pela Ribeira e são levados a outras zonas da cidade, dificultando o acesso dos turistas ao primeiro contato com Natal, reforçando o processo de desvalia do bairro da Ribeira.

Com esse apanhado de concepções, entendemos que a terceira arena, aquela que causa a modificação na sociedade, do TMP, é complexa e desuniforme. Os diversos agentes que perpassaram pela segunda arena impactaram cada um em sua medida, isto é dizer que alguns puseram maior influência do que outros, refletindo a terceira arena em microcampos isolados de interesses comuns com poucos diálogos com os demais agentes e pouca pertinência para aprimoramento do TMP e, sobretudo, para novas oportunidades para o turismo potiguar.

Após analisar a concepção das arenas políticas de Offe (1981, 1984, 1984a) na realidade do TMP natalense, passamos para compreender os óbices da operacionalidade turística através do *issue-attention cycle* de Downs (1972) com o objetivo de compreender, por meio da produção massiva midiática, das atas dos conselhos do Porto de Natal e das entrevistas com o universo da pesquisa os reflexos do pré ao pós-problema como definido pelo autor. Neste sentido, o autor propõe cinco fases do ciclo onde é possível contemplar o: *pre-problem stage, alarmed discovery and euphoric enthusiasm, realizing the cost of significant progress, gradual decline of intense public interest, the post-problem stage*.

No que confere ao primeiro estágio, podemos identificar que o Porto de Natal não possuía uma estrutura específica para o embarque e desembarque de passageiros. O que havia era uma estrutura que a equipe técnica montava temporariamente para tal objetivo. Com o advento da Copa do Mundo FIFA 2014 e os investimentos por parte do PAC Copa, Natal foi contemplada com uma série de obras urbanísticas e dentre elas a construção do TMP no porto.

Na época noticiado pela mídia efusivamente como um novo mecanismo de atração de turistas para a cidade do Natal, se configurando o segundo estágio do ciclo.

O entendimento do custo para construção do TMP é o terceiro estágio desenhado por Downs (1972), onde nos registros de atas dos conselhos do porto, a DIREXE debateu acerca da celebração do segundo termo aditivo do contrato com a Constremac, justificando o recalcule da obra que, *a priori*, estava orçada em R\$ 22.442.110,56 (vinte e dois milhões, quatrocentos e quarenta e dois mil, cento e dez reais e cinquenta e seis centavos) para o montante de R\$ 72.536.335,69 (setenta e dois milhões, quinhentos e trinta e seis mil, trezentos e trinta e cinco reais e sessenta e nove centavos), com o termo aditivo encaminhado a SEP para obtenção de crédito adicional.

Após a finalização de 100% (cem por cento) das obras do TMP, percebe-se uma série de entraves, dificuldades e complicações em sua operacionalidade para fins turísticos o que o fez perder o interesse social, bem como governamental no impulsionamento do modal para catalisar uma nova dinamicidade ao bairro da Ribeira, além da perda de interesse do terminal com o objetivo de desenvolvimento turístico. Após o declínio de interesse, o TMP passa, então, a operar no período de baixa estação cruzeirista como centro de eventos, o que retoma, há certo ponto, o interesse público em conhecer mais uma alternativa de espaço para eventos em Natal, analisadas pela quarta e quinta fase do ciclo de Downs (1972).

Há uma proposta em andamento para ocupação do segundo pavimento do TMP por parte do setor administrativo da CODERN, em virtude das dificuldades encontradas na atual sede da Companhia. O que, em certa medida, dificultaria um processo de arrendamento do TMP por parte da iniciativa privada. Isso contextualiza que a CODERN não tem interesse em arrendar o TMP e que pretende permanecer gerindo o terminal. O que não se aproxima com o que já aconteceu com o TMP de Salvador e o que está para acontecer com o TMP de Fortaleza, o primeiro foi arrendado e o segundo está na fase de estudos. Recife e Natal ainda não possuem estudos voltados ao arrendamento. Nota-se, portanto, que apesar de serem do mesmo campo, isto é, SEP, CODERN e ANTAQ, os interesses são divergentes.

Arelado a isso, nos dirigimos para entender como o encadeamento da implementação da arena política sob o olhar da teoria de Offe (1981), os bastidores da implementação com Downs (1972), recaem no processo de desvalia do bairro da Ribeira, reforçando o abandono, violência e medo especializados em parte do circuito histórico.

Apesar da Ribeira não concentrar os maiores índices de violência (CVLI e CVP) da AISP 2, sua conexão com o bairro da Cidade Alta e as fortes características de abandono cria um senso comum que a Ribeira é violenta, perigosa. Ao analisar o circuito histórico que

perpassa pelo bairro cruzando com a teoria de Lindón (2008, 2008a, 2009), notamos atrativos turísticos completamente abandonados, em processo de reforma há longas gestões, falta de policiamento, pouca iluminação, concentrando uma quantidade considerável de moradores em situação de rua, terrenos baldios com vegetação elevada e lixo.

Também encontramos empresários(as) desmotivados(as), porém que resistem aos atravessamentos que o bairro enfrenta no que diz respeito a inserção de medidas palpáveis com foco em soluções práticas para uma revitalização que conecte os diversos segmentos culturais, turísticos, sociais, políticos e econômicos que a Ribeira possui.

Com esse apanhado, podemos compreender que a arena política no campo turístico, tomando por *lócus* o TMP do Porto de Natal, se compõe e reflete um cenário já habitual no que diz respeito a formulação de políticas públicas em turismo no Brasil. A arena se compõe para imposição de políticas públicas sem respaldo da realidade social encontrada na aplicação desta política, é dizer, a tomada de decisão e implantação é feita sem o conhecimento factual do problema que a política irá atender. Bem como, por vezes, essa política pública é implementada para atender demandas de grupos limitados e específicos, aqueles que compõem determinados microcampos e que possuem forte influência sobre os demais.

O TMP, no contexto urbano da Ribeira e no contexto do turismo histórico-cultural de Natal, se depara isolado e incongruente frente a severa desvalia que o bairro enfrenta. Por esse ângulo, o lugar do turismo na(s) arena(s) política(s) desenhada(s) para planejamento, execução e operacionalização do TMP do Porto de Natal é secundário em relação ao objetivo primordial que está por trás do discurso político baseado em turismo que recai de cima para baixo, é dizer, a implementação da obra é dotada de mais valor no campo político-turístico, pois é visual e tátil, do que a utilização da obra para operacionalização e real funcionamento de demanda de fluxo turístico para localidade trazendo os impactos benéficos e maléficos que o fenômeno carrega indissociavelmente.

Resultado dessa dinâmica complexa e desuniforme, se encontra em mais uma obra de cunho turístico e urbano que desencadeia o favorecimento de grupos de interesse que dominam a proposição e concretização de políticas públicas em turismo no Brasil. Demandas que aparecem sem um estudo prévio que indiquem a viabilização e real necessidade da efetivação da política no contexto social, reforçando políticas direcionadas para suprir demandas pontuais que não dialogam com o entorno em que são aplicadas, frisando a desconexão do turismo como fenômeno heterogêneo passível de conexões múltiplas na sociedade.

Como consequência e atrelado a este contexto, encontramos um TMP desconexo com o contexto urbano local que tampouco proporciona, por meio do desembarque e embarque de

passageiros, novos caminhos para uma abordagem turística equilibrada ligando os agentes interessados na arena nesta perspectiva. A obra de interesse turístico, reflete a utilização do turismo como mecanismo econômico sem considerá-lo como um meio propício para o desenvolvimento social, oportunidades econômicas balanceadas, favorecimento e manutenção da memória natalense e operacionalidade turística para novos públicos de interesse.

Fatores limitadores foram encontrados durante a execução desta pesquisa. É comum, ao pesquisar políticas públicas em turismo, encontrar dificuldades no âmbito da gestão pública. Isso se dá pela mudança nas gestões, ocasionando uma rápida alternância nos cargos que, vista pelo lado democrático, é essencial e de igual maneira importante, mas que dificulta a busca pelos agentes que estiveram na linha de frente no espaço temporal em que a pesquisa se propôs analisar. Outro entrave, foi a pandemia causada pelo Corona Vírus que iniciou no ano de 2020. O isolamento social e as relevantes medidas para contenção do vírus no mundo, impulsionou uma nova dinâmica social e com isso, colocando às pesquisas novos desafios, como a ausência de alguns entrevistados do universo de pesquisa.

Assim, a contribuição deste estudo foi proporcionar mais um olhar para a abordagem de pensamento de políticas públicas em turismo com foco na formulação de arenas políticas. Futuras pesquisas podem se encaminhar para diferentes vertentes após o entendimento das arenas políticas no campo turístico, podendo analisar outras políticas públicas implementadas na sociedade e abarcar outros agentes sociais envolvidos nesta dinâmica. Sugere-se refletir, neste ponto, sobre um modelo de análise teórico e metodológico de arena política no campo turístico. Além de desenvolver pesquisas que abordem as conexões e desconexões com os demais terminais marítimos de passageiros dos portos do Brasil, além de poder considerar outros modais como aeroportos, rodoviárias e ferroviárias, igualmente importantes mecanismos para o fluxo turístico.

APÊNDICES

APÊNDICE A – FICHA AVALIATIVA DE EDIFÍCIO PÚBLICO E PRIVADO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO

INSTRUMENTO DE PESQUISA – FICHA AVALIATIVA DO EDIFÍCIO

Essa ficha avaliativa tem por objetivo compreender o real estado físico do edifício selecionado pela pesquisa. Nesse viés, propõe-se, de modo observador, o preenchimento completo de todos os pontos levantados.

1 IDENTIFICAÇÃO DO EDIFÍCIO

1.1 Nome: _____

1.2 Endereço: _____

2 ASPECTOS EXTERNOS

2.1 Iluminação da via em que se encontra:

- (1) Sem iluminação
- (2) Um pouco iluminado
- (3) Bem iluminado

2.2 Pavimentação, limpeza e manutenção da via e calçada em que se encontra:

- (1) Péssimas condições
- (2) Trafegável
- (3) Boas condições

2.3 Conservação das paredes, portas e janelas:

- (1) Péssimas condições. Detalhar: _____
- (2) Boas condições. Detalhar: _____

2.4 O edifício possui:

- (1) Entrada comum: com fechadura
- (2) Entrada comum: não pode ser trancada
- (3) Entrada Privada/Guarita
- (4) Incapaz de codificar

2.5 Quais das seguintes opções são visíveis no edifício?

- (1) Alarme
- (2) Portão de segurança/Grade sobre a porta da frente
- (3) Câmera de segurança
- (4) Portão de segurança na entrada da propriedade
- (5) Segurança patrimonial/Guardas
- (6) Interfone

(7) Outros dispositivos de segurança visíveis

(8) Nenhuma dessas

(9) Outra: _____

2.6 O pesquisador teve alguma das seguintes situações neste edifício em sua primeira visita?

(1) Entrada bloqueada controlada pelo interfone de entrada

(2) Entrada recusada pelo pessoal de segurança, porteiro, diretor

(3) Portões trancados

(4) Cão de guarda/Animal patrulha

(5) Qualquer outra barreira ou restrição para obter acesso _____

(6) Sem impedimentos ou barreiras físicas

APÊNDICE B – FICHA AVALIATIVA DE ESPAÇO PÚBLICO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO

INSTRUMENTO DE PESQUISA – FICHA AVALIATIVA DO ESPAÇO PÚBLICO

Essa ficha avaliativa tem por objetivo compreender o real estado físico e dinâmico do espaço público selecionado pela pesquisa. Nesse viés, propõe-se, de modo observador, o preenchimento completo de todos os pontos levantados.

1 IDENTIFICAÇÃO DO ESPAÇO

1.3 Nome: _____

1.4 Endereço: _____

1.5 Horário de preenchimento:

- (1) Manhã (06h01 às 12h) (2) Tarde (12h01 às 18h) (3) Noite (18h01 às 00h)
(4) Madrugada (00h01 às 06h)

2 ASPECTOS GERAIS

2.1 Iluminação da via em que se encontra:

- (1) Sem iluminação
(2) Um pouco iluminado
(3) Bem iluminado

2.4 Pavimentação, limpeza e manutenção da via e calçada em que se encontra:

- (1) Péssimas condições
(2) Trafegável
(3) Boas condições

2.5 Possui paradas de ônibus visivelmente próxima?

- (1) Sim. Quantas? _____
(2) Não

2.4 Possui vendedores ambulantes?

- (1) Sim. O que comercializam? _____
(2) Não

2.5 Há pedintes?

- (1) Sim
(2) Não

2.6 Pessoas consumindo ou vendendo drogas?

- (1) Sim
(2) Não

2.7 Pessoas vivendo ou dormindo nas ruas?

(1) Sim

(2) Não

2.8 Pessoas se prostituindo?

(1) Sim

(2) Não

2.9 Pessoas praticando atos obscenos?

(1) Sim

(2) Não

2.10 Flanelinhas ou guardadores de carro?

(1) Sim

(2) Não

2.11 Bares, restaurantes e demais equipamentos de restauração?

(1) Sim

(2) Não

2.12 Terrenos vagos visivelmente próximos?

(1) Sim. Quantos? _____

(2) Não

2.13 Pontos de táxi?

(1) Sim. Quantos? _____

(2) Não

2.14 Câmeras de segurança?

(1) Sim

(2) Não

2.15 Ponto de informação turística?

(1) Sim. Funcionando normalmente? _____

(2) Não

**APÊNDICE C – ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA O UNIVERSO DA PESQUISA
(COLABORADORES DA CODERN)**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO

INSTRUMENTO DE PESQUISA

Esse questionário tem por objetivo compreender o perfil e a realidade expressa pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte, no que tange às implicações reveladas antes e após a implementação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal na Ribeira. Nesse viés, propõe-se o preenchimento completo de todos os pontos levantados.

1 PERCEPÇÃO DE CONSTRUÇÃO DA ARENA POLÍTICA DO TMP

1.1 Qual a sua formação profissional?

1.2 Qual sua atuação profissional? Desde quando atua nessa área?

1.3 Qual cargo o Sr.(a) ocupa? Desde quando ocupa este cargo?

1.4 Quais as ligações do setor que o Sr.(a) atua com o TMP?

1.5 Antes da construção do TMP, como era feita a acolhida de turistas que chegavam ao porto em cruzeiros?

1.6 Quais as ações desenvolvidas pelo/para o TMP fora efetivado entre 2010 e 2020?

1.7 Como se deu a tomada de decisão para construção do TMP?

1.8 Para a construção do TMP, houve articulação com outros agentes da sociedade como Ministérios, Agências Federais, Secretarias Estaduais, Secretarias Municipais, Representações da Sociedade Civil, Representações da Iniciativa Privada? Se sim, quais agentes estiveram envolvidos?

1.9 Em caso afirmativo da pergunta 1.8, como se deu a articulação desses agentes? Houve uma manutenção dos encontros após o término de construção do TMP?

1.10 Quando se deu a inauguração do TMP?

1.11 A CODERN é a responsável pela total operacionalização do TMP? Em caso parcial ou negativo, quais agentes estão envolvidos na operacionalização do terminal?

1.12 Como o Sr.(a) analisa a demanda de cruzeiros para o destino Natal?

1.13 Quais foram as razões para a utilização do TMP com objetivo de realização de eventos?

1.14 Quais serão as ações tomadas para operacionalização do TMP pós-pandemia?

1.15 Caro(a) entrevistado(a), deixo este espaço para observações e/ou sugestões que não foram contemplados nesta entrevista.

2 PERFIL BÁSICO DO ENTREVISTADO(A)

2.1 Gênero: (1) Homem cis
(2) Mulher cis
(3) Homem trans
(4) Mulher trans
(5) Outro: _____

2.2 Faixa etária:
(1) Entre 18 e 30 anos (2) Entre 31 e 50 anos
(3) Entre 51 e 70 anos (4) Mais de 70 anos

2.3 Escolaridade:
(1) Fundamental incompleto (2) Fundamental completo
(3) Médio incompleto (4) Médio completo
(5) Superior incompleto (6) Superior completo: área/curso _____
(7) Pós-graduado(a): área/curso _____

2.4 Renda familiar:
(1) De 1 a 3 salários mínimos
(2) De 4 a 6 salários mínimos
(3) Acima de 7 salários mínimos

**APÊNDICE D – ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA O UNIVERSO DA PESQUISA
(INICIATIVA PRIVADA)**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO

INSTRUMENTO DE PESQUISA

Esse questionário tem por objetivo compreender o perfil e a realidade expressa pelo setor privado, no que tange às implicações reveladas após a implementação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal na Ribeira. Nesse viés, propõe-se o preenchimento completo de todos os pontos levantados.

1 PERCEPÇÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO EM CONEXÃO COM O TMP

1.1 Como o(a) Sr. (Sra.), analisa as reformas e revitalizações propostas pelo poder público no bairro da Ribeira?

1.2 Houve contato por parte do poder público antes do início das obras de revitalização para saber sua opinião?

1.3 As reformas/revitalizações interferiram nas suas vendas ou no seu dia a dia? De que forma?

1.4 O que o(a) Sr.(a) fez de investimento em seu estabelecimento em virtude da implementação do TMP?

1.5 O(a) Sr.(a) tem percebido um crescimento no número de turistas advindos do TMP visitando seu estabelecimento?

1.6 Como a pandemia do Covid-19 tem afetado o funcionamento do seu estabelecimento?

1.7 Como seria a Ribeira ideal para você?

2 PERCEPÇÃO PESSOAL DA VIOLÊNCIA

2.1 Há quanto tempo você atua profissionalmente neste bairro?

(1) Menos de 12 meses

- (2) 12 meses mas menos de 2 anos
- (3) 2 anos mas menos de 3 anos
- (4) 3 anos mas menos de 5 anos
- (5) 5 anos mas menos de 10 anos
- (6) 10 anos mas menos de 20 anos
- (7) 20 anos ou mais

2.3 E o que você acha que aconteceu com a violência neste bairro nos últimos anos?

- (1) Aumentou muito
- (2) Aumentou um pouco
- (3) Permaneceu praticamente o mesmo
- (4) Caiu um pouco
- (5) Caiu muito

2.4 Como você configura o vandalismo, pichações e outros danos deliberados a propriedade?

- (1) Um problema muito grande
- (2) Um grande problema
- (3) Não é um problema muito grande
- (4) Não é um problema

2.5 Como você configura as pessoas usando ou traficando drogas, bêbadas ou turbulentas em locais públicos??

- (1) Um problema muito grande
- (2) Um grande problema
- (3) Não é um problema muito grande
- (4) Não é um problema

2.6 Em média, com que frequência você vê os policiais na Ribeira?

- (1) Mais de uma vez por dia
- (2) Uma vez ao dia
- (3) Cerca de uma vez por semana
- (4) Cerca de uma vez por mês
- (5) Menos de uma vez por mês
- (6) Nunca

2.7 Em que bairro você mora? _____

2.8 Como faz para chegar até aqui? _____

3 PERCEPÇÃO DA VIOLÊNCIA NO EMPREENDIMENTO E NA GESTÃO

3.1 Seu estabelecimento já sofreu algum dano por dentro ou por fora? Se sim, quais?

- (1) Quebrou uma janela
- (2) Quebrou / danificou uma porta externa
- (3) Danos na fechadura da porta
- (4) Pichações
- (5) Sujeira
- (6) Quebra/danificação de mobiliário
- (7) Dano causado por fogo
- (8) Furto

- (9) Roubado
- (10) Invadido
- (11) Outros _____

3.2 Você acha que o incidente foi motivado pela atitude do agressor em relação a algum desses fatores?

- (1) Sua religião ou crenças religiosas
- (2) Sua sexualidade ou orientação sexual
- (3) Sua idade
- (4) O segmento do seu negócio
- (5) Não sei
- (6) Outra: _____

3.3 Seu estabelecimento já necessitou solicitar ajuda policial? Se sim, qual canal utilizou?

3.4 O que você deixou de fazer em sua gestão por causa do medo da violência?

3.5 Você investe em segurança privada? De que forma?

4 PERFIL BÁSICO DO ENTREVISTADO(A)

4.1 Gênero: (1) Homem cis

(2) Mulher cis

(3) Homem trans

(4) Mulher trans

(5) Outro: _____

4.2 Faixa etária:

(1) Entre 18 e 30 anos

(2) Entre 31 e 50 anos

(3) Entre 51 e 70 anos

(4) Mais de 70 anos

4.3 Escolaridade:

(1) Fundamental incompleto (2) Fundamental completo

(3) Médio incompleto (4) Médio completo

(5) Superior incompleto (6) Superior completo: área/curso _____

(7) Pós-graduado(a): área/curso _____

4.4 Renda familiar:

(1) De 1 a 3 salários mínimos

(2) De 4 a 6 salários mínimos

(3) Acima de 7 salários mínimos

OBS: Caro(a) entrevistado(a), deixo este espaço para observações e/ou sugestões que não foram contemplados nesta entrevista.

**APÊNDICE E – ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA O UNIVERSO DA PESQUISA
(SETOR PÚBLICO – SECRETARIAS E FUNDAÇÕES)**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO

INSTRUMENTO DE PESQUISA

Esse questionário tem por objetivo compreender o perfil e a realidade expressa pelo setor público, no que tange às implicações reveladas após a implementação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal na Ribeira. Nesse viés, propõe-se o preenchimento completo de todos os pontos levantados.

1 PERCEPÇÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO EM CONEXÃO COM O TMP

1.1 Qual a sua formação profissional?

1.2 Qual sua atuação profissional? Desde quando atua nessa área?

1.3 Qual cargo o Sr.(a) ocupa? Desde quando ocupa este cargo?

1.4 A instituição realizou alguma ação de intervenção urbana no bairro da Ribeira entre 2010 e 2020? Se sim, quais ações foram desenvolvidas?

1.5 Em caso afirmativo da questão 1.4, quem elaborou essas ações?

1.6 Há articulação com outros setores da sociedade para elaboração e execução das ações de intervenção urbana na Ribeira? Se sim, quais setores?

1.7 A secretaria já foi convidada pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte com o objetivo de articulação no período de implantação (ou após) do Terminal Marítimo de Passageiros?

1.8 As intervenções urbanas feitas entre 2010 e 2020 dialogaram com o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal?

1.9 Em caso afirmativo, como se deu a comunicação com a Companhia Docas do Rio Grande do Norte?

1.10 Como seria a Ribeira ideal para você?

1.11 Caro(a) entrevistado(a), deixo este espaço para observações e/ou sugestões que não foram contemplados nesta entrevista.

2 PERFIL BÁSICO DO ENTREVISTADO(A)

2.1 Gênero: (1) Homem cis

(2) Mulher cis

(3) Homem trans

(4) Mulher trans

(5) Outro: _____

2.2 Faixa etária:

(1) Entre 18 e 30 anos

(2) Entre 31 e 50 anos

(3) Entre 51 e 70 anos

(4) Mais de 70 anos

2.3 Escolaridade:

(1) Fundamental incompleto (2) Fundamental completo

(3) Médio incompleto (4) Médio completo

(5) Superior incompleto (6) Superior completo: área/curso _____

(7) Pós-graduado(a): área/curso _____

2.4 Renda familiar:

(1) De 1 a 3 salários mínimos

(2) De 4 a 6 salários mínimos

(3) Acima de 7 salários mínimos

**APÊNDICE F – ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA O UNIVERSO DA PESQUISA
(TRABALHADORES FORMAIS E INFORMAIS)**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
MESTRADO EM TURISMO

INSTRUMENTO DE PESQUISA

Esse questionário tem por objetivo compreender o perfil e a realidade expressa pelos trabalhadores informais, no que tange às implicações reveladas após a implementação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal na Ribeira. Nesse viés, propõe-se o preenchimento completo de todos os pontos levantados.

1 PERCEPÇÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO EM CONEXÃO COM O TMP

1.1 Como o Sr.(a) avalia a construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal?

1.2 A realização de eventos no Terminal Marítimo de Passageiros tem colaborado com sua renda mensal?

1.3 Como o Sr.(a) toma conhecimento da realização de algum evento no Terminal Marítimo de Passageiros?

1.5 Como o Sr.(a) toma conhecimento da chegada de cruzeiros no Terminal Marítimo de Passageiros?

1.6 O Sr.(a) já teve a oportunidade de aproximação com turistas no Terminal Marítimo de Passageiros?

1.7 Como o Sr.(a) avalia as condições de trabalho no Terminal Marítimo de Passageiros?

- a) Espaço para trabalho: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo
- b) Venda de produtos: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo
- c) Perfil do cliente: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo
- d) Duração do evento: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo
- e) Periodicidade dos eventos: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo
- f) Periodicidade dos cruzeiros: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo
- g) Comunicação com a CODERN: () Péssimo () Ruim () Regular () Bom () Ótimo

1.8 Caro(a) entrevistado(a), deixo este espaço para observações e/ou sugestões que não foram contemplados nesta entrevista.

2 PERFIL BÁSICO DO ENTREVISTADO(A)

2.1 Gênero: (1) Homem cis

(2) Mulher cis

(3) Homem trans

(4) Mulher trans

(5) Outro: _____

2.2 Faixa etária:

(1) Entre 18 e 30 anos

(2) Entre 31 e 50 anos

(3) Entre 51 e 70 anos

(4) Mais de 70 anos

2.3 Escolaridade:

(1) Fundamental incompleto (2) Fundamental completo

(3) Médio incompleto (4) Médio completo

(5) Superior incompleto (6) Superior completo: área/curso _____

(7) Pós-graduado(a): área/curso _____

2.4 Renda familiar:

(1) De 1 a 3 salários mínimos

(2) De 4 a 6 salários mínimos

(3) Acima de 7 salários mínimos

ANEXOS

ANEXO A – FORMULÁRIO DE ACESSO À INFORMAÇÃO À CODERN

Formulário para pedido de acesso à informação		Acesso à Informação	
Pessoa natural			
Dados do requerente - obrigatórios			
Nome: <u>FRANCISCO XAVIER DA SILVA JÚNIOR</u>			
Documento de identificação (CPF, RG, CNH, Passaporte, RNE ou outro documento válido. Se a opção for por RG, indicar órgão emissor e UF)			
Tipo: <u>RG</u>	Número: <u>002.072.779</u>		
Endereço físico:			
Cidade: <u>SANTA CRUZ</u>	Estado: <u>RU</u>		
CEP: <u>59.200-000</u>			
Endereço eletrônico (e-mail): <u>XAVIER.SILVA2@GMAIL.COM</u>			
Dados do requerente – não obrigatórios*			
Telefone (DDD + número): <u>(84) 99601-0155</u>			
() _____			
Sexo: Masculino ☒ Feminino ☐			
Data de nascimento: <u>12 / 11 / 1993</u>			
Escolaridade (completa)			
☐ Sem instrução formal	☐ Ensino fundamental	☐ Ensino Médio	
☐ Ensino superior	☐ Pós-graduação	☒ Mestrado/Doutorado	
Ocupação principal			
☐ Empregado - setor privado	☐ Profis. Liberal/autônomo	☐ Empresário/empreendedor	
☐ Jornalista	☒ Pesquisador	☐ Servidor público federal	
☒ Estudante	☐ Professor	☐ Servidor público estadual	
☐ Membro de partido político	☐ Membro de ONG nacional	☐ Servidor público municipal	
☐ Representante de sindicato	☐ Membro de ONG internacional		
☐ Outras	☐ Nenhuma		
* Os dados serão utilizados apenas de forma agregada e para fins estatísticos			

Especificação do pedido de acesso à informação**Órgão/Entidade Destinatário(a) do Pedido:**

OUVIDORIA : SERVIÇO DE INFORMAÇÃO AO CIDADÃO

Forma preferencial de recebimento da resposta:

☒ Correspondência eletrônica (e-mail) ☐ Correspondência física (com custo) ☐ Buscar/Consultar pessoalmente

Especificação do pedido:

PREZADO ALESSANDRO,

ENCAMINHO ATRAVÉS DA SECRETARIA DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, A QUAL PERTENÇO COMO ALUNO DE MESTRADO, O ACESSO AS ATAS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO (2010 - 2017), CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRUA (2010 - 2015) E DIRETORIA EXECUTIVA (2010 - 2013), BEM COMO SOLICITAR UMA ENTREVISTA COM OS ATUAIS REPRESENTANTES DOS SETORES ESTADOS E COM A GERÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E SUPORTE OPERACIONAL EM AGOSTO DE 2020 POR MEIO DE PLATAFORMAS ONLINE.

DESDE JÁ, AGRADEÇO A COLABORAÇÃO E COLOCO-ME A DISPOSIÇÃO PARA SABER EVENTUAIS DÚVIDAS.

ATENCIOSAMENTE,

FRANCISCO XAVIER DA SILVA JUNIOR

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

This research was carrying out with the support of the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Financing Code 001.

Este trabajo se realizó con el apoyo de la Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) - Código de Financiamiento 001.