

REVISTA
**PAISAGENS
HÍBRIDAS**

TURISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO

VOL 2 - Nº 2 | JUL-DEZ/2022 - ISSN 2495-9638

PAISAGENS HÍBRIDAS

REVISTA DO GRUPO DE PESQUISAS PAISAGENS HÍBRIDAS

R454 Revista Paisagens Híbridas: turismo e produção do espaço litorâneo – [periódico eletrônico] – Paisagens Híbridas V. 2; nº. 2: Grupo de pesquisas Paisagens Híbridas/Rubens de Andrade; Jackeline de Macedo; Luciano Muniz Abreu (Organizadores).-- Rio de Janeiro: Grupo de pesquisas Paisagens Híbridas/Escola de Belas Artes, EBA/UFRJ, 2022.

186 p.

V. 2, nº. 2- Jul-Dez/2022

Recurso *online*

Publicação Semestral a partir de 2022 e – ISSN: 2595-9638

Disponível apenas *online*: Título abreviado: Revista Paisagens Híbridas.

Sigla da publicação: RPH

Títulos, resumos e textos em português e espanhol.

1. PAISAGEM 2. TURISMO 3. TERRITÓRIO 4. CIDADE 5. LITORAL 6. PRODUÇÃO DO ESPAÇO I. Andrade, Rubens de II. Macedo, Jackeline de III. Abreu, Luciano Muniz IV. Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas V. Escolas de Belas Artes VI. Universidade Federal do Rio de Janeiro

CDD: 712

CDU: 712

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE LETRAS E ARTES
ESCOLA DE BELAS ARTES

Reitora

Prof^ª. Dr^ª. *Denise Pires de Carvalho*

Vice-Reitor

Prof. Dr. *Carlos Frederico Leão Rocha*

Decano do Centro de Letras e Artes

Prof. Dr. *Afranio Gonçalves Barbosa*

Vice-Decano

Prof. Dr. *Guto Nobrega*

ESCOLA DE BELAS ARTES

Diretora

Prof^ª. Dr^ª. *Madalena Grimaldi*

Vice-Diretora

Prof^ª. Dr^ª. *Larissa Cardoso Feres Elias*

NUCLEO EDITORIAL

Produtor Editorial

Rafael Laplace de Andrade

Agoobook, Rio de Janeiro, Brazil | contato@agooodigital.com

Assistente Editorial

Rodrigo Martins | rodrigopereira0182@gmail.com

Bibliotecária

Nara Ferreira Oliveira | naraoliveira.2007@gmail.com

Conselho Regional de Bibliotecários - CRB2/1313

Projeto Editorial

Rubens de Andrade

FOTO DA CAPA

Samuel Alves Vieira, Nova Almeida, Serra-Esperito Santo, 2013.

Site da Revista

www.revistas.ufrj.br/index.php/ph

Correio eletrônico

revistapaisagenshibridas@eba.ufrj.br

Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas

www.paisagenshibridas.eba.ufrj.br



eba
ESCOLA DE
BELAS ARTES

PAISAGENS
HÍBRIDAS

EDITORES RESPONSÁVEIS

Prof. Dr. *Rubens de Andrade* | EBA/UFRJ

Prof^ª. Dr^ª. *Jackeline de Macedo* | GPPH-EBA/UFRJ

CONSELHO EDITORIAL

Prof. Dr. *Affonso Zuin* | UFRJ

Prof^ª. Dr^ª. *Alda de Azevedo Ferreira* | GPPH-EBA/UFRJ

Prof. Me. *Aldones Nino* | PPGAV-EBA/UFRJ

Prof^ª. Dr^ª. *Aline Stefânia Zim* | CEUB e UnB

Prof^ª. Dr^ª. *Cristiane Maria Magalhães* | AME Cultura

Prof^ª. Dr^ª. *Débora Santana de Oliveira* | GPPH-EBA/UFRJ

Prof^ª. Dr^ª. *Diana Alberto* | UFPa

Prof. Dr. *Esdra Araças* | UFRSA

Prof^ª. Dr^ª. *Eliana Kuster* | IFES

Prof^ª. Dr^ª. *Flavia Teixeira Braga* | EAU-UFF

Prof. Dr. *Guilherme Araujo de Figueiredo* | EAU/UFF

Prof^ª. Dr^ª. *Jane Santucci* | EBA-UFRJ

Prof^ª. Dr^ª. *Jeanne Almeida da Trindade* | GPPH-EBA-UFRJ

Prof. Dr. *Jorge Baptista de Azevedo* | EAU-UFF

Prof^ª. Dr^ª. *Karla do Carmo Caser* | UFES

Prof. Dr. *Luciano Muniz Abreu* | UFRRJ

Prof. Dr. *Mauro Dillmann* | UFPEL

Prof^ª. Dr^ª. *Vera Regina Tângari* | PROARQ-FAU/UFRJ

VOL. 2 - Nº 2 | JUL-DEZ/2022 | ISSN 2595-9638

REVISTA
**PAISAGENS
HÍBRIDAS**

TURISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO
LUCIANO MUNIZ ABREU (Org.)

PAISAGENS
HÍBRIDAS

COLABORADORES AD HOC

- Prof^ª. Dr^ª. *Adriana Carla de Azevedo Borba* | UFPE
Prof^ª. Dr^ª. *Adriana Schueler* | UFRRJ
Prof. Dr. *Alamo Pimentel* | UFSB
Prof. Dr. *Alexandre Queiroz* | UFC
Prof. Dr. *Ayrton Portilho Bueno* | UFSC
Prof^ª. Dr^ª. *Beatriz Helena Nogueira Diógenes* | UFC
Prof. Dr. *Carlos Alberto Lidizia Soares* | UFF
Prof^ª. Dr^ª. *Cláudia Corrêa de Almeida Moraes* | UFF
Prof. Dr. *Claudio Cristino* | UFRPE
Prof^ª. Dr^ª. *Cristina Pereira de Araujo* | UFPE
Prof. Dr. *Cristóvão de Cássio da T. de Brito* | UFBA
Prof. Dr. *Décio Tubbs Filho* | UFRRJ
Prof^ª. Dr^ª. *Denise Silva Magalhães* | UFBA
Prof^ª. *Eloise Silveira Botelho* | UNIRIO
Prof^ª. Dr^ª. *Fábia Trentin* | UFF
Prof^ª. Dr^ª. *Fabiana Izaga* | UFRJ
Prof^ª. Dr^ª. *Goreti da Costa Tavares* | UFPA
Prof^ª. Dr^ª. *Heliana Comin Vargas* | USP
Prof^ª. Dr^ª. *Ilana Barreto Kiyotani* | UFPB
Prof^ª. Dr^ª. *Isabela de Fátima Fogaça* | UFRRJ
Prof^ª. Dr^ª. *Izabella Galera* | UFPE
Prof. Dr. *José Almir Farias Filho* | UFC
Prof^ª. Dr^ª. *Julieta Leite* | UFPE
Prof. Dr. *Luís Henrique de Souza* | UFPE
Prof^ª. Dr^ª. *Luciana Nemer* | UFF
Prof. Dr. *Luiz Alexandre Mees* | UNIRIO
Prof^ª. Dr^ª. *Manoela Rossinetti Ruffinoni* | UNIFESP
Prof. Dr. *Márcio Borges* | UFRRJ
Prof. Dr. *Márcio Moraes Valença* | UFRN
Prof. Dr. *Marcos Favero* | PUC-Rio
Prof^ª. Dr^ª. *Maria Angélica Maciel Costa* | UFRRJ
Prof. Dr. *Nelson Poppini Vaz* | UFSC

SUMÁRIO

- 6 [Editorial](#)
Luciano Muniz Abreu
- 12 [O paraíso turístico enquanto forma urbana particular no litoral brasileiro](#)
Tiago da Silva Castro
- 46 [A produção do espaço litorâneo em Pernambuco: entre conflitos e contradições](#)
Ingrid K. Barbosa | Otávio A. Santos
- 64 [Turismo y desarrollo desigual en México: evolución del centro integralmente planeado \(CIP\) Los Cabos, de 1980 al 2010](#)
Valenzuela G. Kasandra A.
- 96 [O Airbnb e suas repercussões na região central do Rio de Janeiro](#)
Fernanda De Sales Fernandes | Luciano Muniz Abreu | Josiane Nascimento Andrade
- 110 [Turismo e planejamento urbano: estudo do Plano Diretor de São Luís \(MA\)](#)
Stephanni Gabriella Silva Sodre | Fernando Campelo Pãozinho | Meiriane da Trindade Lopes
- 126 [Palácio Anchieta: destino para turismo de um dia na capital capixaba](#)
Luciana Nemer
- 138 [Os usos litorâneos da região metropolitana de Fortaleza: mapeamento e reflexões sobre a urbanização turística](#)
Raquel Ferreira Leite | Beatriz Helena Nogueira Diógenes
- 152 [Urbanização turística no litoral fluminense: geotecnologias aplicadas a conflitos socioespaciais](#)
Priscila Almeida De Oliveira | Luciano Muniz Abreu
- 166 [Urbanização turística e infraestrutura na região metropolitana de Fortaleza: impactos e conflitos](#)
Ricardo Alexandre Paiva | Beatriz Helena Nogueira Diógenes

EDITORIAL

AMULTIPLICIDADE, A TRANSDISCIPLINARIDADE

e o hibridismo dão a tônica ao escopo da Revista Paisagens Híbridas (PH) e ao grupo de pesquisa homônimo, que têm como matriz de trabalho a ideia da paisagem inventada, que, por sua vez, considera *a priori* as dinâmicas orgânicas e inorgânicas produzidas pelo encontro entre o homem, a cultura e natureza, implicando a materialização e a manifestação de ações de caráter híbrido sobre o ambiente, de modo a se desvendar, construir ou desconstruir a compreensão e o conceito de Paisagem que contemple seus múltiplos aspectos e abordagens em um campo ampliado.

Tal encontro, concretizado na produção do espaço, é mediado pelo meio técnico, pelo estágio de desenvolvimento econômico e valores culturais manifestos, que se transfiguram em diferentes paisagens que podem ser lidas a partir de diferentes bases interpretativas.

Mesmo que em diferentes abordagens, a Paisagem tratada neste dossiê temático, com recorte no Turismo, tem suas bases conceituais assentadas na Geografia, onde ela é encarada enquanto reflexo de um tempo e de modo de interação entre homem e seu meio (natural ou urbano) que, por sua vez, revela seu caráter híbrido.

Diferentes grupamentos, diferentes formas de interação refletem-se em diferentes paisagens, sempre em constantes mudanças. Tais paisagens também podem trazer consigo ou representar testemunhos de um outro tempo e formas de organização e interação social (as rugosidades miltonianas), servindo, portanto, também como chave de leitura do passado. A paisagem reflete assim, ainda que momentaneamente, a síntese das relações entre sociedade e o meio onde tais relações se estabelecem.

Frutos do encontro de pesquisadores de diferentes áreas, os trabalhos aqui reunidos são oriundos de resumos expandidos (desenvolvidos exclusivamente para esta publicação sob a forma de artigos científicos completos) apresentados no III Colóquio Internacional sobre Cidades Litorâneas e Turismo – III CILITUR, que promoveu o tema “Turismo e Produção do Espaço Litorâneo: processos, conflitos e contradições”. O Colóquio foi uma devolutiva social dos conhecimentos e trabalhos produzidos pelo grupo de pesquisa homônimo (CILITUR), em seus núcleos regionais e estaduais, reunindo também trabalhos de pesquisadores externos envolvidos com a temática.

Pioneiro, em termos nacionais, na sistematização da discussão em rede da temática Turismo e Produção do Espaço Litorâneo no Brasil, o Grupo Cilitur

figura, atualmente, como um dos maiores grupos interdisciplinares dedicado ao estudo do tema.

Neste sentido, o dossiê trata da produção do espaço litorâneo a partir do Turismo reunindo trabalhos que abordam, em suas sínteses, as alterações da paisagem litorânea em função dessa atividade. Traz a apresentação, discussão e reflexão de ideias, pesquisas e análises críticas a respeito de políticas públicas, intervenções físico-espaciais e práticas socioespaciais que têm como ponto de inflexão e interseção a complexa, intrincada e dialética relação entre o turismo e a produção do espaço litorâneo, sob uma perspectiva multiescalar e periférica. Incluindo assim, processos socioespaciais, econômicos e ambientais relacionados ao turismo e à produção do espaço em escala macrorregional, metropolitana e intraurbana, sem perder de vista sua contextualização dentro do atual estágio de acumulação e reprodução do sistema capitalista em nível global.

Entendemos que as relações entre turismo e território devem ser pensadas para além de seu viés econômico, considerando o jogo de práticas e disputas socioespaciais em que esta atividade se insere. Faz-se importante compreender que relações o turismo estabelece com as políticas públicas, com mercado e com os residentes, bem como seus reflexos na produção social dos espaços litorâneos, enfatizando em que medida essas transformações têm contribuído para a geração de desenvolvimentos desiguais, alterações de rendas reais e outros impactos socioeconômicos e ambientais, expressos em distintas escalas e paisagens diversas.

Assim os trabalhos aqui apresentados, frutos de pesquisas em diferentes contextos socio geográficos dão cabo de ilustrar e apresentar o que se tem discutido, atualmente, a respeito da produção do espaço litorâneo latino-americano, abordando questões relacionadas à ressignificação do espaço e paisagens em função do turismo, por meio da imposição de práticas

econômico-espaciais, de políticas públicas (planejamento) e da evocação da memória, enquanto elementos norteadores da (re)configuração espacial dos lugares turísticos litorâneos. Traz ainda trabalhos com metodologias que permitam visualizar, por meio da cartografia, as alterações empreendidas em tais espaços.

É com imensa satisfação que disponibilizamos o dossiê para que o profícuo debate sobre sua temática seja divulgado e publicizado à toda a comunidade científica e aos demais interessados pela temática. Esperamos que sua publicização enseje novas reflexões e pesquisas que contribuam para a evolução e entendimento de questões e conceitos envolvidos nesta importante área do saber.

Luciano Muniz Abreu

Professor Adjunto da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Departamento de Arquitetura e Urbanismo-DAU/UFRRJ

Seropédica, dezembro de 2022.



O PARAÍSO TURÍSTICO ENQUANTO FORMA URBANA PARTICULAR NO LITORAL BRASILEIRO

TIAGO DA SILVA CASTRO¹

tiagogeogeo@gmail.com

RESUMO

As funções urbanas da costa brasileira são diversificadas conforme novos significados são inseridos nesta parcela do território. A partir de 1950, contribuintes bastante específicos são responsáveis pela ressignificação das zonas de praia enquanto paraísos litorâneos turísticos. A pesquisa investiga a formação das imagens turísticas de paraísos litorâneos brasileiros e os impactos desta nas dinâmicas existentes, utilizando o levantamento de metadados de folksonomia das plataformas colaborativas para discutir a imagética turística, os fluxos e as ações de planejamento turístico.

Verifica-se que a ressignificação do termo paraíso denota importantes estratégias de associação das imagens turísticas a valores eternos, funções urbanas e possibilidades de encaminhamento de ações de planejamento urbano e territorial.

Palavras-chave: Paraísos litorâneos, urbanização litorânea, turismo, folksonomia.

ABSTRACT

The tourist paradise as a particular urban form on the brazilian coast.

The urban functions of the Brazilian coast are diversified as new meanings are inserted in this part of the territory. From 1950 on, very specific contributors are responsible for the re-signification of beach areas as seaside tourist paradises. The research investigates the formation of tourist images of Brazilian coastal paradises and the impacts of this on existing dynamics, using the folksonomy metadata survey of collaborative platforms to discuss tourist images, flows and tourism planning actions. It is verified that the re-signification of the term paradise denotes important strategies of association of tourist images to eternal values, urban functions and possibilities of routing urban and territorial planning actions.

Keywords: coastal paradises, coastal urbanisation, tourism, folksonomy.

¹ Pesquisador do Observatório das Metrópoles Núcleo Fortaleza e Grupo de Pesquisas CILITUR - Universidade Federal do Ceará-UFC.

NÃO É EXAGERO CITAR QUE A COSTA

brasileira trata-se de parcela do território nacional na qual realizam-se as formas sociais mais diversas de produção e reprodução. Pode-se afirmar, pouco mais de cinco séculos após a chegada das grandes navegações e funções ligadas à economia europeia, que a zona costeira nacional se tornou um extenso territorial repleto de formas diversas de uso e ocupação.

Referidas formas urbanas são constituídas por metrópoles provenientes das fixações lusas, francas e flamengas, vilarejos litorâneos associados às comunidades tradicionais, áreas metropolitanas recentes de vilegiatura

marítima, núcleos de ocupação ligados à geração eólica, à carcinicultura e às atividades industriais associadas às zonas portuárias, bem como destinações turísticas consideradas enquanto paraísos litorâneos turísticos.

Mencionadas formas urbanas, notadamente associadas ao mito bíblico e seus respectivos contribuintes, denotam processo de produção que não evidencia o Estado ou o setor privado enquanto agentes de turistificação, mas sim os discursos religiosos, as visões dos exploradores da antiguidade, os turistas e a imagética moderna reproduzida por estes, gradualmente constituindo destinações singulares em termos de formas e funções urbanas. São estes os casos de Jericoacoara (CE), Maragogi (AL), Morro de São Paulo (BA), Pontal do Atalaia (RJ) e Bombinhas (SC), bem como outros em escala global, como Bali, na Indonésia, Goa, na Índia, Pukhet, Tailândia, e Ambergris Caye, em Belize (CASTRO, 2021).

Citadas destinações constituem-se não apenas enquanto importantes polos receptores de fluxos turísticos em suas escalas regionais, mas sobretudo enquanto pontos fundamentais da rede de espaços turísticos globais, denotando dinâmicas bastante singulares de turistificação, caracterização espacial, configuração da paisagem e morfologia urbana, formação da imagem turística, dinamização de mercado e planejamento urbano.

Entende-se assim ser fundamental a mencionada discussão, posto essa evidenciar a produção de formas urbanas e turísticas que mesmo distantes dos sistemas de objetos metropolitanos, encontram-se fundamentalmente associadas ao sistema estrutural de ações provenientes de metrópoles em escala global.

Referidas ações perpassam inicialmente pelas leituras religiosas de mundo, que são ressignificadas pelas visões dos viajantes e navegadores, desembocam nas demandas e fluxos de turistas aloctônicos, desdobram-se na posterior constituição de cadeias produtivas locais, na massificação do número de visitantes e na propagação de imagens turísticas por intermédio da popularização das redes sociais e das plataformas colaborativas.

O ÉDEN, AS AFORTUNADAS E OS ELEMENTOS DO PARAÍSO TERREAL

A elaboração dos significados, do imaginário e da paisagem do que é hodiernamente aceito enquanto paraíso transita pela influência de considerável número de visões e discursos naquilo que é compreendido enquanto significativo dos elementos qualificadores e dos valores eternos concernentes ao paraíso mítico.

Conforme Aoun (2003), são cultural e espacialmente diversas as contribuições religiosas naquilo que atualmente é aceito e propagado enquanto paradisíaco, e isto denota não apenas o potencial de aceitação espaço-temporal do paraíso enquanto meta de vida, mas sobretudo as aproximações simbólicas entre crenças provenientes de 4.000 a.C. nos continentes asiático, africano e americano.

Mencionadas visões gradualmente conformam o que no texto bíblico é finalmente chamado de Éden, que para Heinberg (1991), trata-s de um amálgama dos principais elementos considerados benéficos nas diversas visões e crenças sobre o paraíso. Segundo Castro (2021, p. 50):

[...] poderiam ser ressaltados inúmeros outros mitos e representações ocidentais e orientais, apenas para reafirmar os elementos comuns que remetem à existência de localização capaz de suprir as necessidades humanas ao passo que refuta todos os possíveis males existentes.

Há assim algumas características comuns às descrições e relatos sobre a existência do paradisíaco: a ideia de espaço amplo, dotado de beleza cênica excepcional, localizado em montanhas, praias, prados ou desertos, coberto por uma natureza quase intocada e com recursos abundantes disponíveis aos indivíduos dignos de frequentá-los.

Constitui-se assim um sistema de representações fortemente pautado em crenças religiosas, teocráticas e mesmo aborígenes nas quais o

pós-vida se configura enquanto busca por estadia ideal em espaço prometido, sagrado, protegido dos males e repleto de possibilidades àqueles e àquelas que fizerem por merecê-lo (HOLANDA, 2000).

Apesar das consideráveis aproximações, é notório que apenas alguns destes tiveram êxito de propagação ao longo dos últimos milênios, sobretudo quando analisados os respectivos contribuintes e elementos associados. São estes o Éden cristão, portador do jardim eterno e capaz de conferir a liberdade ao casal escolhido, as Ilhas Afortunadas da Antiguidade Clássica, guardiãs dos Campos Elíseos e do tempo de descanso dos heróis da Idade do Ouro.

O ideal de paraíso fundamental se configura a partir destes dois mitos, unindo assim as paisagens e elementos do jardim floresta, os vastos campos e as praias desertas, os quais, formados por conjuntos de elementos compreensíveis, são perfeitamente plausíveis de existência no mundo real e, portanto, cerne o ideário medieval sobre a suposta existência do paraíso terrestre (HOLANDA, 2000).

Isto é, as leituras religiosas e mitológicas sobre o Éden, as Ilhas Afortunadas e seu conteúdo, os Campos Elíseos, bem como as análises científicas dos mitos e signos associados, ressaltam que muito do que se entendia durante a Antiguidade Clássica e o período das grandes navegações enquanto paraíso era composto por elementos e fenômenos representados pela força do mar, por mistérios que envolviam as regiões insulares, pela aversão diluviana pelas zonas de praia e por lendas que envolviam o mar e os ambientes a este associados.

Não é incomum, portanto, que muitos dos navegadores e exploradores que permeiam a história dos séculos XIV ao XVIII ressaltem elementos costumeiramente associados ao imaginário fantástico arraigado na Europa, casos da existência de navios fantasmas, monstros marinhos (Il. 1), ilhas cobertas por névoa intransponível, seres fantásticos

habitantes de novos continentes e montanhas que reluziam à distância (DELUMEAU, 2009).



Il. 1: Carta Marina de Olaus Magnus de 1539.
Fonte: FLICKR, 2013.

Referida representatividade dos elementos litorâneos e as respectivas associações é historicamente tão considerável, que estes foram gradualmente incorporados às leituras que tratam da existência do paraíso na superfície terrestre, aos desafios de sua conquista e às vontades divinas diante da movimentação oceânica, através de escritos sacros, artes plásticas, diários de bordo, relatos de viagem, discursos religiosos e poemas.

Não se estranha o fato de que o imaginário social europeu, fortemente associado à religiosidade, tenha o mar enquanto principal fonte de medo. Corbin (1989) ressalta que enquanto elemento profilático dos pecados humanos, o mar constitui-se enquanto portador do poder diluviano de destruição.

Da mesma maneira, Delumeau (2009) denota que os temores em relação ao mar não se constituem apenas por intermédio do relato bíblico sobre o dilúvio, mas sobretudo por acontecimentos históricos – casos das invasões bárbaras, da maresia destrutiva, dos ataques piratas no Mar do Caribe e da inconstância dos ventos e ondas que abandonava navios ao mar – e as representações artísticas destes.

Na constituição dos gatilhos do medo em relação ao mar, somam-se a tais contribuintes a suposta existência de monstros habitantes do elemento líquido, navios fantasmas que circulavam nos diversos oceanos, ilhas de criaturas e maldições que poderiam ocasionar o desaparecimento de embarcações ou frotas inteiras (TOMÁS, 2013). Conforme Tomás (2013, p. 5), o mar é:

[...] a expressão de sentimentos tão dicotômicos como são a serenidade e a raiva; a esperança e a angústia; a felicidade e a tristeza. O mar provoca igualmente o sentimento de medo ao evocar a imensidão, os poderes da natureza, da força cósmica e da glória divina. Os oceanos representam o perigo e a sedução: por um lado

as tempestades e os monstros marinhos, por outro lado o sonho de riquezas exóticas, de terras desconhecidas, de liberdade.

Como analisado, são muitas as razões para que o mar inspire medo e incerteza, ocasionando assim que muitas das grandes navegações realizadas a partir do século XV seguissem geralmente as mesmas rotas náuticas em direção às Américas e às ilhas do Caribe já ocupadas.

A dissociação entre a paisagem marítima e os aspectos negativos detentores do medo perpassa por considerável contribuição de algumas visões de mundo diversas, interpretações estas que gradualmente associam a paisagem litorânea aos valores considerados qualificadores desta enquanto benéfica à humanidade (CORBIN, 1989). Paulatinamente, referidas leituras sobre as zonas de praia incorporam elementos constituintes do mito paradisíaco, como a ideia de dádiva divina, as benesses da ambiência litorânea e os valores eternos que evocam tranquilidade, abundância e grandiosidade da obra divina.

O processo de modificação das bases de pensamento sobre a zona costeira se constitui mediante sucessivas assimilações e interpretações por parte de diversos agentes. A primeira destas define-se a partir da compreensão dos paraísos míticos por parte dos grandes navegadores. Assim, não é incomum encontrar interpretações atribuídas a Cristovão Colombo, Marco Polo, Vasco da Gama e John Cabot que destacam as paisagens encontradas e as características das ilhas e continentes recém-descobertos enquanto regiões retratadas nas descrições litúrgicas sobre o paraíso (HOLANDA, 2000).

Fontes da juventude, árvores de frutos dourados, habitantes pacíficos, rios repletos de joias, terras férteis e longevidade natural são apenas algumas das propriedades que as ilhas e as novas porções de terra reservavam aos navegadores corajosos o bastante para alcança-las. Quando tais elementos não estavam nos relatos, certamente o local se constituía enquanto parte de algum fato histórico considerado sagrado.

A partir do século XVI são outras as leituras sobre o mar que irão transpor os símbolos do glossário mítico para o espaço. Corbin (1989) ressalta ao

menos quatro interpretações: a teologia natural, para a qual a praia e o mar representam dádivas divinas e provêm alimento e testemunho do divino; os poetas românticos que consideram a imensidão do mar enquanto fonte de inspiração; o discurso médico higienista, responsável pela elaboração de tratamentos a problemas físicos e psicológicos; os viajantes desejosos pela aventura robinsoniana¹, desejosos por emoção, riscos e um escapismo material das realidades vigentes.

Mencionadas interpretações sobre a praia são responsáveis pela resignificação de elementos componentes do edênico, o que notadamente constitui uma sequência de signos e valores favoráveis às zonas de praia até meados do século XX. Se para a teologia natural as praias e o mar representam a grandeza da obra divina, só esta visão não é capaz de conformar novos modelos de apreciação destes ambientes, apesar de contribuir para o processo em curso.

A busca por inspiração e as práticas estabelecidas pelos poetas dão o tom sobre novos usos da praia, realizando caminhadas, contemplação, banhos de sol e de mar, descrições sobre as cores durante o nascer e o pôr do sol. O discurso médico não apenas foi responsável pela atribuição de propriedades curativas ao usufruto da ambiência litorânea, mas também atribuiu aos banhos de mar e de sol as capacidades terapêuticas sobre tumores, tuberculose, asma, impotência sexual e mesmo melancolia (CORBIN, 1989; WILLIAMS, 2011).

Tais visões sobre as zonas de praia são inicialmente responsáveis pela apropriação dos signos que denotam a pureza divina contida neste ambiente, a exclusividade no ato de visita-lo, as dádivas concedidas pelo usufruto da paisagem, das correntes de ar, dos banhos de mar e, em última instância, o reestabelecimento das condições de saúde durante a fruição deste.

No entanto, referidas leituras apenas ressaltam parte de um sistema de representações que, a partir dos anos de 1950, irá receber influências

¹ De acordo com Cordeiro (2007), a figura de Robinson Crusóé é a que melhor representa a busca pelo destino paradisíaco, denotando assim aventura, riscos e busca pela descoberta de um local inviolado pelas mãos e desejos do mercado.

fundamentais para a conformação do que atualmente é chamado de paraíso turístico, casos da atuação dos viajantes alocêntricos – em suas mais diversas formas e práticas -, dos magazines de turismo e dos turistas da atualidade, detentores da capacidade de produção de mídia turística.

VIAJANTES ALOCÊNTRICOS E A BUSCA PELO PARAÍSO TURÍSTICO

Se até o século XIX o prazer impelido pelo mar se constitui pela ambiência a ser usufruída a distância, no século seguinte o calor suscita a mudança nos horários de utilização, a edificação de estruturas para uso prolongado, a redução das roupas e o enaltecimento, ainda inconsciente, dos desejos sexuais (MACHADO, 2000).

Ainda, pode-se afirmar que há uma gradual secularização dos sentidos das zonas de praia enquanto representativas de busca por significados de vida, autenticidade, conexão espiritual do ser com a natureza, denotando assim importante atuação da racionalidade científica na redução das cargas religiosas das ações humanas. Segundo Jarratt e Sharpley (2017), os conteúdos religiosos incorporados nas ações são gradualmente substituídos por representações mitológicas fundamentais e nisto estão inclusos os ideais de interação com a natureza em geral, as viagens, o paraíso enquanto estado de espírito.

Neste contexto, Sharpley (2009) enfatiza a praia enquanto espaço com a mais relevante carga espiritual da atualidade, citando algumas motivações que tornam este ambiente enquanto predileto socialmente na realização de atividades lúdicas e recreativas em geral. São estas a sensação de bem estar físico e espiritual, a correspondência entre os ritmos da vida e o ritmo do mar, a noção de liberdade ilimitada, a ideia de liminaridade da praia (caos e estabilidade, fúria e serenidade), a evocação da aventura e o regresso à infância.

O litoral reúne materialmente diversos elementos referentes ao ideal de paraíso terreal, ao passo que historicamente adquire caráter de benéfico à sociedade, passando assim por ressignificações impelidas por diferentes visões e usos cada vez mais específicos. O paraíso terreal, largamente procurado nos séculos anteriores, se constitui nos ideais de abundância, de

cura, do descanso e das liberdades concedidas. Não seriam estes os benefícios verificados na leitura da praia enquanto espaço com funções espirituais, terapêuticas e recreativas?

Se inicialmente poetas, religiosos e médicos denotam a importância do contato com as zonas de praia na busca por inspiração, admiração da obra ou mesmo tratamento de males físicos e espirituais, são os viajantes alocléricos² – mochileiros, surfistas e aventureiros – e os frontier travellers³ que suscitam a dissociação entre a praia e os aspectos negativos de outrora, buscando constantemente o usufruto do isolamento e a descoberta destas.

Ao pautarem o deslocamento enquanto percurso espacial e psicológico, citados agentes gradualmente incorporam sentidos espirituais às viagens realizadas (SHARPLEY, 2009). Desta maneira, as viagens dos mochileiros e dos frontier travellers acontecem por motivações que consideram percurso de compreensão de determinadas situações impostas pela sociedade ao viajante e, assim sendo, citados deslocamentos suscitam o afastamento da realidade, buscando uma ruptura com o que é seguro, confortável, conhecido.

Na busca pelo entendimento de seus lugares no mundo, os viajantes alocléricos acabam por realizar as viagens enquanto sinônimos de provação, busca pelo desconhecido, aproximação ao que é sublime e essencial na vida, adotando um caráter de peregrinação aos deslocamentos realizados e buscando, sobretudo, destinações que ainda não foram descobertas pelos grandes fluxos de visitantes (LAING; CROUCH, 2009).

De acordo com Laing e Crouch (2009), citados agentes conformam um sistema de representações a serem buscadas enquanto objetivo da viagem, notadamente a incorporação do perigo e da incerteza enquanto desafios, a busca por transformação de seus padrões sociais e de consumo, o enriquecimento das experiências de viagem, a busca por um sentido de

² Plog (1973) ressalta as práticas, os tipos de destinações e as tipologias de serviços turísticos utilizados por estes viajantes.

³ Termo utilizado por Laing e Crouch (2009) para definir os viajantes dispostos a correr riscos e buscar transpor as fronteiras da segurança durante as viagens.

comunidade com outros viajantes e residentes, bem como a possibilidade do retorno ao local de partida e o relato de viagem enquanto parte deste itinerário.

Os mochileiros tornam-se assim responsáveis pela criação de novas formas de apreciação de muitos espaços litorâneos e, conseqüentemente, são os agentes iniciáticos do processo de turistificação de considerável número de destinações. Estas encaixam-se, segundo Butler (1980) notadamente num espectro de destinações alocêntricas, ou seja, nas quais haviam pouquíssimas ou nenhum tipo de infraestrutura turística e condições de acesso.

São estes elementos que denotam os estágios iniciais de turistificação dos balneários litorâneos de Bali, Indonésia, Goa, na Índia, de Pukhet, na Tailândia, Ambergris Caye, em Belize, e Nungwi, na Tanzânia (Il. 2). Cabe ressaltar que a abertura turística destas destinações se efetiva entre as décadas de 1960 e 1970, denotando o importante papel dos mochileiros, surfistas e hippies enquanto únicos capazes fomentar a criação destes paraísos litorâneos turísticos.



Il. 2: Praia de Nungwi e uma das hospedagens locais.
Fonte: THE Z HOTEL, 2020.

A relação entre os backpackers e as destinações aloccêntricas não acaba aí, pois estas vão gradualmente se constituir enquanto reflexos dos anseios destes agentes (JESUS, 2018). Por se tratarem de áreas de difícil acesso, apenas os viajantes aloccêntricos estão dispostos a enfrentar as caminhadas por trilhas e praia para alcançá-las.

Ao realizarem o mencionado feito, os mochileiros necessitam interagir com a cultura local, objetivando assim a obtenção de alimentação e hospedagem (AOQUI, 2005). Gradualmente são também responsáveis pela criação do estágio embrionário da cadeia produtiva do turismo nos destinos, além de suscitarem a conformação de um sistema de signos que denota o aspecto bucólico das destinações, das relações de trabalho, das possibilidades de usufruto dos atrativos existentes.

Nota-se que, ao contrário do que é socialmente difundido, o impacto dos viajantes aloccêntricos é bastante relevante, sobretudo quando tratadas as vilas litorâneas e seus ainda atuais contextos de isolamento em relação aos núcleos urbanos. Mas as particularidades desta relação não se restringem ao processo de descoberta turística e se estendem ao sistema de representações que irá povoar discursos e imagéticas presentes na popularização do paraíso turístico litorâneo na atualidade.

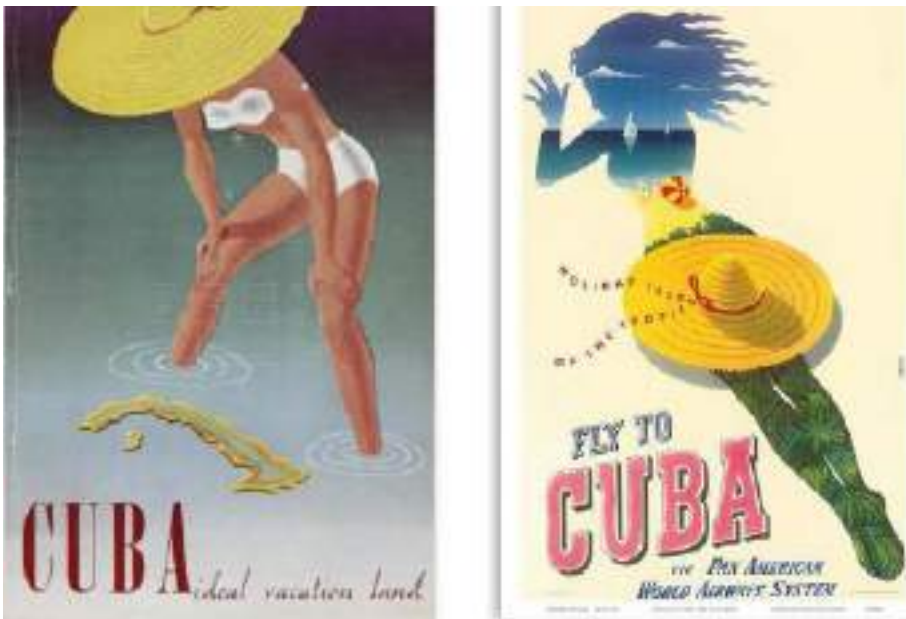
PARAÍÇOS DOS MAGAZINES DE VIAGEM E DAS REDES SOCIAIS

O processo embrionário de constituição do paraíso turístico pode ser descrito, como anteriormente afirmado, enquanto uma sobreposição das diferentes formas de fruição da praia. Mas chegado o final do século XX, apenas a corrida dos viajantes aloccêntricos às diversas partes do planeta não justifica a popularização do mencionado termo enquanto definidor de tantos desejos e formas de apreciação das zonas de praia.

Foi necessário mais: mais capacidade de propagação, mais possibilidades de aceitação coletiva em relação a ideia recém-formulada, mais estratégias de consolidação de imagem turística. E isto aconteceu com os magazines de viagens, responsáveis pelo processo de apropriação e divulgação de destinações recém-descobertas.

PAISAGENS HÍBRIDAS

Ao unir-se ao mercado e apropriar-se da imagética das destinações, a mídia turística adota como função primordial a publicização de destinos e dos atrativos. Inicialmente, por intermédio da criação dos anúncios (Il. 3) que denotam as características singulares de destinações, produtos ou mesmo serviços turísticos, buscam suscitar a experiência sublime ao alcance dos consumidores desejosos pelo prazer proporcionado pelo consumo (URRY, 1996).



Il. 3: Cartazes de promoção turística de Cuba em 1940.

Fonte: MINTUR, 1940.

No entanto, a partir da década de 1990, torna cada vez mais comum o uso de revistas de viagens como instrumentos de transmissão de notícias sobre novas destinações, novas práticas e novas formas de nomear o paraíso. E isto acontece, segundo Urry (1996), mediante uso de dois tipos de olhares turísticos: um olhar romântico, concernente à percepção do destino enquanto representação do paraíso deserto e preservado, enquanto o olhar coletivo considera a importância do fluxo de pessoas como elemento denotador das qualidades turísticas da destinação.

Conforme Long e Robinson (2009, p. 99):

A função da mídia como forma de comunicação ou distribuição de mensagens e imagens de pessoas, lugares e eventos, é central para o funcionamento do turismo internacional. No entanto, existe outra dimensão importante da mídia a qual precisa ser discutido; é o papel da mídia além da noção de um mero mecanismo distributivo e como forma de entretenimento em si que alimenta a produção de gêneros culturais populares. Esta função de lazer da mídia e como nosso lazer e extração de prazer por parte da mídia pode alimentar e moldar nossas descobertas sobre o mundo como turistas é frequentemente esquecido, mas é digno de mais pesquisa.

Esta função de causar encantamento e produzir interesses em seus potenciais clientes realiza-se com o uso de imagética que media os dois olhares citados por Urry (1996) e discurso que aciona constantemente valores eternos que, para Rocha (1996), significam termos que fazem referências a desejos de grande parte da sociedade em geral, como amor, felicidade, beleza, abundancia, riqueza e mesmo paraíso.

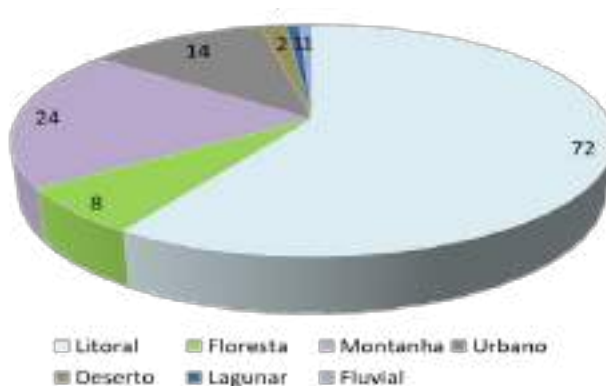
Como ressaltado na discussão, o paraíso não é apenas um termo capaz de ocasionar interesse, mas denota um conjunto de representações que nas mais diversas crenças religiosas e representações seculares de mundo significa aquilo que há de mais sagrado no céu ou na terra e, portanto, é facilmente compreendido. Segundo Aoun (2003, p. 116):

O turismo, hoje, transforma a ideia de paraíso perdido numa forma terrena e atraente ao alcance de todos. Ele a vende no presente, por meio de novas e atualizadas formas de discurso. Ressurge, assim, o turismo como um mago que, com poderes especiais, consegue promover o reencontro do indivíduo com o paraíso, e realiza, dessa forma, o antigo e acalentado desejo de voltar ao jardim do Éden, ao lugar da origem humana.

Mas nem toda destinação é considerada enquanto paraíso por parte dos magazines de viagem, pois existem algumas características que podem ou não contribuir para tal adjetivação. É isto que acontece no levantamento de matérias que tratam do paraíso turístico realizado junto às revistas *National Geographic Brasil*, *Go Outside* e *Qual Viagem*.

Mencionadas publicações, em virtude de suas tiragens consideravelmente longas e de seus acessos facilidades através de mídias digitais e impressas, tornam-se importantes ferramentas na busca por compreender os signos e elementos que compõem o paraíso destes veículos de comunicação. A ilustração 4 denota o gráfico sobre os principais ambientes ressaltados nas 122 matérias verificadas nestes magazines

De acordo com os levantamentos realizados, 60% das matérias selecionadas ressaltam o litoral como ambiente paradisíaco mais representativo na atualidade. Ainda, dentre os atrativos ressaltados nas 122 matérias das três revistas, os principais atrativos ressaltados são a presença de natureza (69 menções), a prática de esportes de aventura (24), a combinação de sol e praia (21), o acesso à cultura local (16), as possibilidades para esportes náuticos (13) e a presença de importantes equipamentos turísticos.



Il. 4: Gráfico de representatividade dos ambientes nas matérias das revistas GoOutside, National Geographic e Qual Viagem com o uso do termo "paraíso".
Fonte: GO OUTSIDE, 2020; NATIONAL GEOGRAPHIC, 2020; QUAL VIAGEM, 2020. Elaboração: CASTRO, 2021.

Pode-se afirmar, a partir dos dados sobre o paraíso das revistas de viagens, que este se constitui enquanto espaço litorâneo com considerável disponibilidade de patrimônio natural preservado que permite, por suas características naturais, a realização de esportes de aventura e náuticos. Este paraíso moderno possibilita aos turistas contatos com a cultura dos destinos visitados e usufruto de importantes equipamentos turísticos, usufruindo assim de importantes momentos de descanso e serviços turísticos.

Mencionada definição torna-se importante face à compreensão das características valorizadas ao longo da construção dos signos turísticos permeados pelos símbolos sacralizados, o que não significa dizer que a análise dos magazines possa ser tratada enquanto regra geral, posto sua natureza ser fundamental publicitária.

Mas a importância deste veículo de informação não deve ser minimizada, posto ser um dos primeiros notadamente voltados para a divulgação dos destinos turísticos, importância esta verificada nas palavras de um repórter da *Go Outside* sobre o impacto de uma de suas reportagens sobre Belize (GO OUTSIDE, 2014):

Será que ajudei a infestar Belize de um turismo de massa bruto e sem alma? Eu já havia visto isso acontecer em lugares como Patpong, na Tailândia, que era um pacato subúrbio de Bangcoc, antes de se tornar um labirinto de neon, clubes meia-boca, show sexuais estranhos e tráfico de humanos.

Não que eu pudesse tomar para mim todos os créditos do que acontecera em Belize. Mais cedo ou mais tarde, o lugar seria descoberto pelas massas. Mas, como eu disse para Alex durante nosso voo de São Francisco, nos EUA, até Ciudad de Belice: *As palavras podem ser poderosas – até mesmo as palavras idiotas de uma revista de viagem.*

Existem ainda outros meios de propagação das imagens turísticas de maneiras cada vez mais efetivas na atualidade. Estes, nas palavras de Gretzel e Fesenmaier (2009), tornam-se cada vez mais convencionais diante

da redução de custos verificada pelo uso das plataformas digitais e das possibilidades gestadas pela facilitação do acesso à internet, tornando-se cada vez mais convencionais.

Outro aspecto que contribui para a gradual informatização das mídias turísticas é a transformação do consumidor enquanto veículo de propaganda, o que também inclui a atividade turística. Mencionado processo acontece a partir ação de sujeitos capazes de criar conteúdos e influenciar a audiência destes a realizar determinadas ações, realizando assim um *marketing* de influência (ANDRADE *et al*, 2018).

São estes influenciadores digitais que na atualidade, para Andrade et al (2018), representam importante nicho de produção de mídias turísticas, introduzindo nos conteúdos sobre viagens e experiências interesses mais alinhados com uma audiência específica, linguagem mais próxima daquela utilizada no cotidiano, maior interação entre influencer e espectador, assim como posicionamento enquanto consumidor e, portanto, uma opinião mais confiável.

Ao usarem valores eternos na referência ao espaço turístico, os influencers não apenas qualificam os locais visitados e serviços utilizados, algo já realizado pelas revistas e campanhas publicitárias há anos, mas também criam avaliações, conferindo certificados de qualidade e transmitindo uma mensagem de confiabilidade aos espectadores em geral. São nas plataformas colaborativas digitais que mencionados conteúdos são inseridos, constituindo assim um conjunto de informações turísticas cada vez mais disponível à consulta dos usuários, casos do *YouTube* e do *Instagram*.

Pautadas como plataformas folksonômicas, tratam-se de base de dados composta pelos próprios usuários e, portanto, levam em consideração os sistemas linguísticos destes para estabelecimento de categorias, ou seja, etiquetas (MEIRA *et al*, 2012). Dito isso, é importante considerar o que os usuários das mencionadas plataformas consideram enquanto paradisíaco.

Considerando o alcance do *YouTube* enquanto plataforma mais proeminente na exibição de vídeos de longa duração sobre viagens, foram inclusos 35

vídeos⁴ que revelam importantes informações sobre o paraíso turístico dos produtores de conteúdo, como o ambiente e os atrativos que o representam, gráfico presente na Ilustração 5.

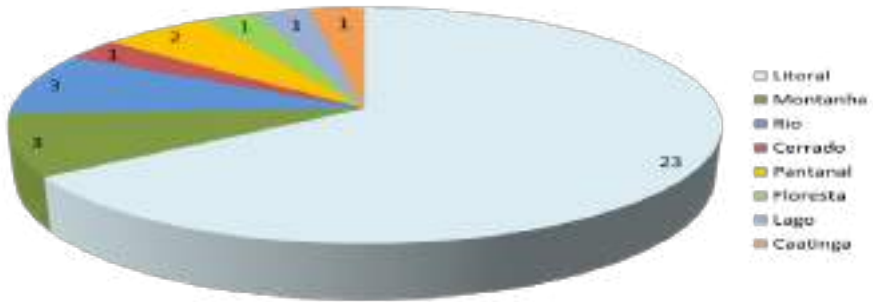
Dentre os trinta e cinco conteúdos em vídeo inclusos na amostra, 68,5% destes faz clara referência às zonas litorâneas como representações do paraíso turístico. Ao analisar os atrativos dos vídeos, as praias (23), a realização de passeios (20), a natureza (19), a possibilidade de realização de esportes náuticos (8) e de aventura (7) constituem-se enquanto primordiais. Assim, o paraíso turístico dos influenciadores é essencialmente litorâneo e, mesmo quando não é, possui alguma praia fluvial ou lacustre. Este edênico tem importante relação com as características naturais, sendo estas imprescindíveis para a realização de passeios, esportes náuticos e aventura.

O Instagram também se evidencia enquanto ferramenta importante na compreensão da imagética do paraíso turístico e os usos turísticos das zonas de praia. Por se tratar de base de dados colaborativa, conforme Pereira e Santiago (2017), os usuários incluem conteúdos desvinculados grandes compromissos publicitários com a cadeia produtiva do turismo e, portanto, notadamente carregados apenas de seus conteúdos simbólicos e imagética atrativa.

Assim, a divulgação digital de fotos e vídeos faz parte não apenas dos momentos posteriores à viagem, mas de parte da diversão durante a realização dos momentos de lazer dos turistas, tornando estes agentes importantes no processo de promoção de diversas destinações, enquanto as fotografias representam efetivamente as materializações das imagens turísticas das destinações (URRY, 1996). A Ilustração 6 ressalta gráfico do levantamento realizado no *Instagram*.

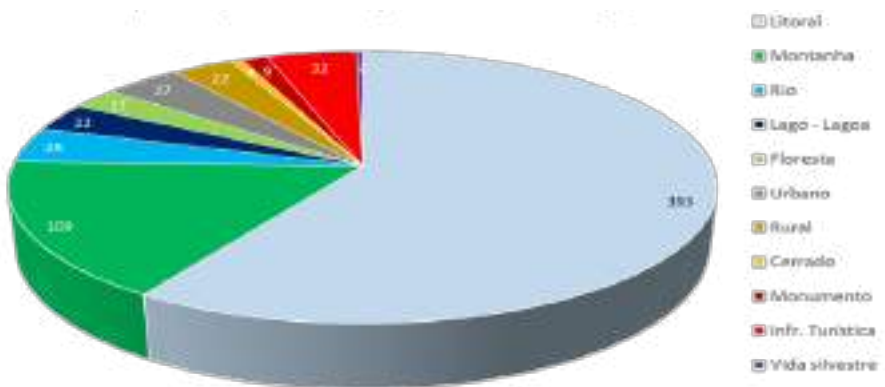
O levantamento feito na base de dados do Instagram ressalta que o litoral é a representação mais fiel do paraíso turístico moderno em 59% das 665

⁴ São onze critérios de inclusão com base em estudo semelhante realizado por Silva (2017): amostra; tags; data; duração; visualizações; responsável pela postagem; destinos brasileiros; número de postagens; curtidas/descurtidas; inscritos no canal; três vídeos por destino.



Il. 5: Gráfico de representatividade dos ambientes nos conteúdos publicados por vloggers com o uso do termo "paraíso" no YouTube.

Fonte: YOUTUBE, 2020. Elaboração: CASTRO, 2021.



Il. 6: Gráfico de representatividade dos ambientes nas publicações do Instagram com a hashtag "paraíso".

Fonte: INSTAGRAM, 2019. Elaboração: CASTRO, 2021.

postagens inclusas. Mencionada análise também denota as segmentações turísticas expostas nos conteúdos da plataforma, destacando o turismo de sol e praia (264), o ecoturismo (63) e o turismo de esportes (20), todas associadas aos ambientes naturais para realização das práticas características.

Ainda, é importante ressaltar a situação geográfica, política e administrativa dos paraísos litorâneos do Instagram. Dos 393 itens que se referem ao litoral, 239 ressaltam localidades costeiras nacionais. Destes, 64% referenciam paraísos turísticos que não estão inseridos em Regiões Metropolitanas, o que denota a interiorização dos paraísos litorâneos turísticos da mencionada rede social.

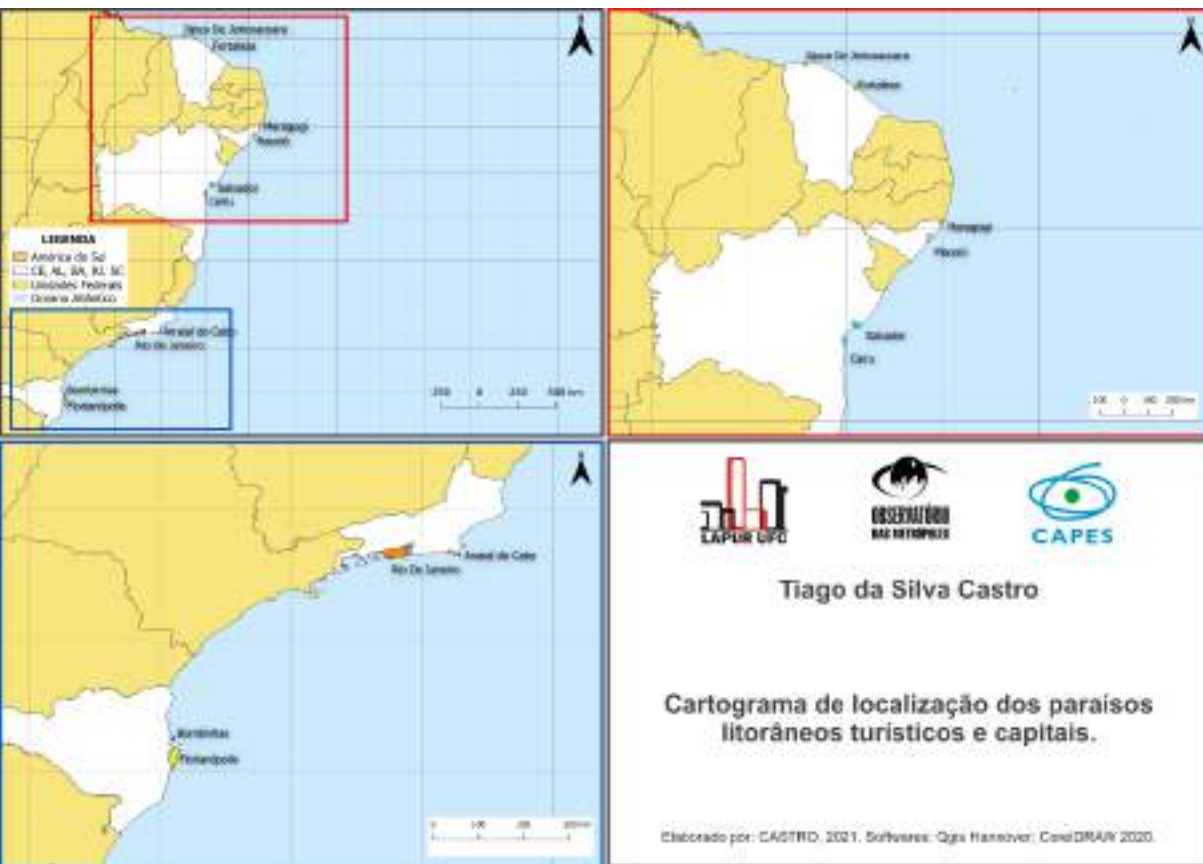
Considerando as regiões mais presentes no mencionado levantamento, tem-se o Nordeste (107), com destaque para Jericoacoara (15), no Ceará, Morro de São Paulo (9), na Bahia, Maragogi/AL (5). Já o Sudeste (80) tem em Arraial do Cabo/RJ (15) a destinação mais presente, enquanto o Sul (43) conta com as destinações de Imbituba (7) e Bombinhas (4). A partir destas destinações, têm-se importante base para abordagem dos elementos e dinâmicas que efetivamente contribuem para uma definição do paraíso turístico enquanto forma urbana.

PARAÍÇOS TURÍSTICOS LITORÂNEOS: UMA CATEGORIA DE ANÁLISE

Conforme os dados produzidos a partir do levantamento realizado no Instagram, nota-se que o paraíso dos usuários desta plataforma possui características bastante particulares, sendo possível inferir a condição litorânea, interiorana, não-planejada e aloccêntrica destas destinações. Diante disto é possível definir alguns casos para análise mais aprofundada, presentes nos mapas da Ilustração 7.

Os balneários de Jericoacoara (CE), Maragogi (AL), Morro de São Paulo (BA), Pontal do Atalaia (RJ) e Bombinhas (SC) são selecionados com objetivo de analisar os elementos definidores destes paraísos litorâneos turísticos no Brasil, compreendendo assim as singularidades deste tipo de forma urbana litorânea. São analisados então as condições de acesso, a constituição da morfologia urbana, a patrimonialização natural, as dinâmicas de visitação, a imagem turística e a materialidade socioespacial dos paraísos litorâneos.

PAISAGENS HÍBRIDAS



Il. 7: cartograma de localização dos paraísos litorâneos e capitais.
 Fonte: IBGE, 2021. Elaboração: CASTRO, 2021.

ACESSO E FLUIDEZ

Todos os balneários selecionados, bem como os exemplos em escala global, tiveram turistificação iniciada por viajantes aloclêntricos entre as décadas de 1950 e 1970, com destaque para os mochileiros. A fluidez inexistente à época denota que a aventura era elemento primordial na busca dos paraísos litorâneos, denotando assim que a chegada às vilas de Jericoacoara, Maragogi ou mesmo Bombinhas dependia de trilhas, estradas de terra e travessia de rios, o que não chega a constituir empecilhos na busca dos viajantes até o século XXI.

Gradualmente mencionados paraísos recebem importantes sistemas de objetos destinados à criação de uma fluidez virtual no território, como estradas, serviços de traslado particular, terminais aeroportuários e hidroviários, o que suscita maior atração de outros tipos de turistas e modifica o perfil das destinações, paulatinamente deslocadas para um espectro psicocêntrico, ou seja, de turismo de massa.

Ainda assim a aventura e a ideia de exclusividade estão incorporadas às dinâmicas dos paraísos litorâneos por intermédio de discursos, imagéticas e práticas, nos quais ainda são necessários o traslado por campos de dunas, o uso de estradas de terra, a navegação por rios e inclusive o pagamento de taxas ambientais de permanência. Conforme ressalta Castro (2021, p. 223):

Os turistas que viajam à Jericoacoara buscam não somente os serviços turísticos existentes na vila, mas também realizar o trajeto de meia hora pelas dunas do Parque Nacional de Jericoacoara e caminhar por toda a vila, assim como os viajantes que procuram a insular Morro de São Paulo como destino de férias não desistem da ida por conta do trecho realizado em embarcação, pois isto faz parte do percurso simbólico da viagem ao paraíso turístico desejado.

MORFOLOGIA URBANA

Conforme ressaltam Netto *et al* (2014), as imagens turísticas são mediadas pelo resultado do trabalho humano sobre a natureza no processo de conformação da paisagem urbana. Isto denota a importância da leitura sobre a morfologia urbana e suas características, responsáveis por evidenciar os regimentos da gestão urbana, as propriedades do sítio urbano e as dinâmicas de uso e ocupação do solo.

A constituição da forma urbana dos paraísos litorâneos é notadamente diferenciada frente à outras tipologias de balneários litorâneos, casos dos municípios metropolitanos e dos seaside resorts⁵. Enquanto nos casos metropolitanos é a dinâmica da metrópole que suscita a valorização das zonas de praia e adensamento das redes técnicas (PEREIRA, 2012) e nos seaside resorts é a instalação de equipamentos âncora que promove a dinamização da localidade (PEARCE, 2003), nos paraísos litorâneos são os turistas alcêntricos e suas práticas recreativas que denotam a manutenção do caráter bucólico das destinações durante o curto e médio prazo.

Tal dinâmica, promovida pelo isolamento territorial, suscita uma paisagem composta por símbolos do modo de vida rústicos das vilas litorâneas, o que inclui o uso de infraestruturas domiciliares enquanto formas de obter hospedagem e alimentação. Somam-se a isto ações voltadas à patrimonialização natural, que notadamente nos casos de Jericoacoara/CE, Maragogi/AL, Morro de São Paulo/BA, Pontal do Atalaia/RJ e Bombinhas/SC são importantes formas de coibir vetores de expansão urbana nas referidas destinações.

Desta forma, o tecido urbano dos paraísos litorâneos turísticos define-se por ser descontínuo aos centros urbanos próximos, o que denota a relevância do isolamento para a imagem turística utilizada por setores estatais e privados. Ainda, são formados por fragmentos urbanos simples e compostos com

⁵ Conforme a bibliografia de língua inglesa, o resort trata-se de cidades e localidades onde o turismo é a base socioeconômica, inclusive possuindo equipamentos turísticos e serviços complementares, mas não necessariamente grandes cadeias hoteleiras.

padrão horizontal (até quatro andares), sem verificar nenhuma morfologia de linha consolidada dentre os casos analisados.

Possuem diferentes estágios de ocupação em vias de consolidação, indicando não somente a dinâmica de turistificação verificada nos últimos cinquenta anos, mas também as limitações territoriais ao processo de expansão. Tal redução na força dos vetores de urbanização acontece mesmo com a constante valorização do solo, em virtude da existência de aspectos naturais patrimonializados.

Isto denota a importância que os elementos naturais possuem na constituição da imagem turística dos paraísos litorâneos juntamente à conservação do aspecto de vila, de oásis isolado, o qual é mais importante que apenas permitir crescimento desenfreado do tecido urbano. Diante disto, os processos de verticalização na orla não se verificam como atrativos e vendáveis ao turismo de sol e praia nos paraísos litorâneos, ainda que sejam importantes para os mercados fundiário e imobiliário.

PATRIMONIALIZAÇÃO NATURAL

Os aspectos ambientais presentes nos paraísos litorâneos têm íntima relação com as paisagens turísticas destes, haja vista a natureza ser um dos principais atrativos citados nos magazines de viagem (presente em 56,55% do levantamento total), pelos criadores de conteúdo digital sobre viagens (79%) e nas postagens dos usuários do Instagram. Mais ainda, a natureza é elemento presente nas diversas visões religiosas e míticas sobre o paraíso em geral, sendo assim condição imutável deste.

A presença de unidades geoambientais em territórios turísticos é motivo mais que importante para contenção de fluxos de pessoas e de investimentos, cobrança de taxas de permanência, assim como controle de uso e ocupação do solo. Assim, a paisagem turística se constitui pela junção entre a morfologia urbana e o sítio urbano (relevo), a drenagem (corpos d'água) e a cobertura vegetal.

No caso dos paraísos turísticos litorâneos, a paisagem é notadamente composta por áreas naturais patrimonializadas por políticas públicas voltadas à preservação dos recursos naturais. Jericoacoara, Maragogi e Pontal do Atalaia possuem Áreas de Proteção Ambiental (APA) com legislações bastante restritivas, impedindo assim a expansão das malhas urbanas previamente existentes e regrido as práticas turísticas terrestres e marinhas. Já nos casos de Morro de São Paulo e Bombinhas as APA se constituem como instrumentos de manutenção das condições ambientais existentes, ainda que verifiquem-se impactos importantes às áreas de vegetação de Mata Atlântica.

Os elementos ambientais, assim com o aspecto aloccêntrico das destinações e as condições de acesso, se constituem enquanto fundamentais na atração turística destas, tornando-se partes da imagética turística promovida pelos setores estatal e privado. Portanto, apesar do paraíso bíblico não ser alcançável em vida, ainda existem jardins, mirantes, montanhas, florestas e planícies fluviomarinhas prontas para receber os merecedores.

DINÂMICA TURÍSTICA

O caráter turístico dos lugares remonta, conforme ressalta Knafou (1996), à presença de turistas na prática social e na formação da imagem turística das destinações. A globalização adota assim discurso sobre a sustentabilidade do planejamento territorial e concilia os processos de valorização territorial aos elementos que conferem singularidade às destinações.

É desta forma que áreas de patrimonialização ambiental como os paraísos turísticos litorâneos não se constituem enquanto entraves à acumulação capitalista, mas sim produtos com valor agregado disponibilizados no mercado turístico. Desta forma, de acordo com Cazes (1996) pereniza-se a demanda de visitação das destinações e o processo de acumulação.

De acordo com o Mapa do Turismo Brasileiro (MTUR, 2021), que sintetiza dados de destinações nacionais com foco na estimativa do número de

visitantes (nacionais e internacionais) em 2019 e na categorização destes no mercado nacional, os paraísos turísticos são destinações fundamentais para o turismo nacional, conforme a tabela na figura abaixo.

Tabela 1 - de demanda turística estimada dos paraísos pesquisados, 2019

Município	Turistas nacionais	Turistas internacionais	Categoria do município	Arrecadação de impostos federais
Jijoca de Jericoacoara/CE	94.707	58.592	A	R\$ 13.913.007
Maragogi/AL	297.357	19.347	A	R\$ 24.773.850
Cairu/BA	125.021	93.253	A	R\$ 9.104.867
Arraial do Cabo/RJ	260.542	40.933	B	R\$ 4.168.108
Bombinha/SC	395.872	245.813	A	R\$ 11.468.537

Fonte: MTUR, 2021. Elaboração: CASTRO, 2021.

Importa ressaltar que as destinações, com exceção de Maragogi/AL, recebem importante taxa de visitantes internacionais, o que supera a média histórica nacional (entre 5% e 10%). Isto denota a importância destes paraísos turísticos enquanto no mercado turístico nacional e global, a qual se torna ainda mais evidente quando, ao analisar os fluxos internacionais, constata-se que quatro dos cinco paraísos litorâneos – Jeri, Maragogi, Morro de SP e Bombinhas – são os segundos colocados entre os destinos de suas respectivas UF.

Diante disto, verifica-se que tais paraísos são considerados fundamentais para a polarização de turistas internacionais ao território nacional. Em relação a Arraial do Cabo, mesmo com percentual de turistas internacionais acima da média nacional, este acaba sendo ofuscado pela proximidade ao paraíso de Armação dos Búzios/RJ. Outro motivo para que as Prainhas do Pontal não ocupem a segunda posição no RJ é o diminuto número de hospedagens e a relação com o menor número de turistas e arrecadação de impostos.

Confirma-se assim que os paraísos turísticos litorâneos efetivamente polarizam fluxos bastante singulares de turistas nacionais e internacionais, algo que apenas é alcançado excepcionalmente por algumas metrópoles. Isto significa que os aspectos singulares destas destinações são atrativos relevantes na escolha de viagem não apenas de turistas domésticos, mas também na atração de visitantes estrangeiros.

IMAGEM E MATERIALIDADE TURÍSTICA

A análise da imagem turística denota não apenas a paisagem geográfica das destinações enquanto instrumento de promoção, mas sobretudo como os sistemas de ações e de objetos são manejados em função da manutenção das dinâmicas dos paraísos litorâneos. Assim cabe ressaltar que imagem das destinações pode mediar alterações nas formas, no planejamento turístico, nos usos dos atrativos e inclusive na integração de pessoas na atividade.

Pode-se afirmar então que as características dos paraísos litorâneos conformam imagens atrativas que retroalimentam o processo de planejamento e a produção dos espaços turísticos em voga, o que torna mencionadas destinações particularmente únicas frente às demais formas urbanas costeiras. Se a imagem produzida pelo processo particular de turistificação, morfologia urbana, patrimonialização natural e dinamização turística dos paraísos litorâneos já ressalta singularidades concernentes a estas destinações, a imagem turística se revela tão importante quanto, posto ser composta pelos signos que conferem atratividade e evocam sentimentos nos turistas em potencial.

Nos casos abordados o número de turistas anuais supera muito a quantidade de residentes, sendo esta proporção tão importante que em Bombinhas/SC os residentes correspondem a apenas 3,16% do total anual de turistas, enquanto a média mensal de turistas do paraíso catarinense corresponde 260% da população residente. Nos casos de Jericoacoara (13,1%), Maragogi (10,4%), Cairu (8,4%) e Arraial do Cabo (10,1%) os residentes possuem maior representatividade frente aos turistas que anualmente visitam tais destinos (IBGE, 2021).

Isto já evidenciaria a função turística destes territórios, mas quando analisados os PIB municipais, nota-se que o setor de serviços se torna mais vultoso ao passo em que a atividade turística se desenvolve. A tais dados soma-se a imagética produzida pelos agentes de turistificação dos paraísos litorâneos, capaz de avocar sentimentos e valores eternos valorizados por grande parte da sociedade, como exclusividade, isolamento das massas e status social.

E tais valores são evocados mesmo que não sejam reais, haja vista ser comum que por trás das lentes e fotógrafos exista uma verdadeira multidão de turistas desejosos por reproduzir as mesmas poses e os mesmos cliques ininterruptamente. Mencionada dinâmica é tão comum que, ao passo em que o turista se torna também um instrumento de propagação das imagens dos lugares, amplia-se a capacidade de criação de paisagens instagramáveis⁶. Desta forma, as paisagens turísticas e práticas oportunizadas por estas são importantes desde que gerem algum tipo de lembrança mental e visual e, portanto, virtualmente compartilhável. Explicam-se assim os milhares de usuários que registram as mesmas paisagens e os mesmos ângulos, poses e ideias quanto a visitar o paraíso. A Ilustração 9 denota tais paisagens específicas dos paraísos aqui abordados.

A Pedra Furada de Jericoacoara, as galés de Maragogi, o mirante de Morro de São Paulo, a escadaria de acesso às Prainhas do Pontal do Atalaia e o

⁶ Referidas paisagens, conforme Castro (2021), são criadas com claro intuito de fazer com que os turistas reproduzam e propaguem continuamente a imagem dos paraísos turísticos litorâneos, se tornando agentes de popularização das destinações. São cartões postais artificializados que inspiram a reprodução fotográfica, como letreiros, balanços, murais, mirantes, esculturas, portais e outros.

PAISAGENS HÍBRIDAS

mirante do Morro do Macaco de Bombinhas são exemplos de paisagens que são diariamente reproduzidas nas redes sociais e estão, claramente, entre os principais cartões portais destas destinações. Tais imagens denotam não apenas as paisagens turísticas destes cinco paraísos, mas evocam também ideias como exclusividade, aventura, imersão na natureza e acesso ao edênico terreal.



Il. 9: Atrativos dos paraísos litorâneos inclusos na pesquisa.
Fonte: INSTAGRAM, 2021. Elaboração: CASTRO, 2022.

Materialmente, verifica-se que somente a partir dos anos de 1990 as ações de planejamento turístico são implementadas nos paraísos litorâneos, o que denota duas características fundamentais sobre tais políticas públicas. A primeira se refere à importância turística demonstrada por estes casos desde meados do século XX, considerados casos exitosos a serem replicados e fortalecidos futuramente.

Uma segunda característica denota a disparidade entre as componentes das imagens turísticas dos paraísos litorâneos, notadamente alocêntricos, frente às destinações selecionadas para as primeiras políticas de turismo, objetivando encaixá-las no espectro meiocêntrico (centro-seguro), no qual também se situam o litoral mexicano, o Havaí e o Caribe.

Na busca por suprir carências municipais existentes, apenas Maragogi recebe investimentos na década de 1990 com objetivo de alocar sistema de saneamento básico para manutenção da qualidade das águas oceânicas. Somente a partir dos anos 2000 os demais paraísos litorâneos são inclusos nas ações de planejamento setorial, as quais possuem como foco a resolução de questões pontuais referentes ao acesso às imagens turísticas.

As condições de acesso a Jijoca de Jericoacoara – rodovia e aeroporto regional – e o esgotamento sanitário de Jeri são os focos do planejamento no paraíso cearense, enquanto Morro de São Paulo recepta ações que buscam facilitar a chegada – terminal marítimo – e embelezar o destino, como a reforma da praça. Pontal do Atalaia institui a Reserva Extrativista Marinha do Arraial do Cabo e moderniza o cais de atracação, de onde saem as embarcações turísticas e de pesca. Já Bombinhas recepta importantes recursos destinados à ampliação do sistema de saneamento básico, da fluidez no acesso ao município e dos serviços de saúde.

Nota-se assim, conforme Hall (2001), que o êxito turístico dos paraísos litorâneos se deve essencialmente às imagens popularizadas, não cabendo ao planejamento turístico a conquista de soluções abrangentes. Assim, o que

se busca de fato é possibilitar a manutenção das imagens turísticas e não necessariamente resolver problemas crônicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nota-se assim que os paraísos litorâneos turísticos, para além de possuírem um paralelo com os mitos religiosamente difundidos, constituem-se enquanto formas urbanas fundamentais na compreensão do processo de urbanização litorânea. Isto porque por possuírem processos de formação que lhes são próprios, suscitam também importantes particularidades no processo de planejamento e gestão.

Convém ressaltar ainda que diante do panorama exposto, os turistas ganham relevância considerável enquanto agentes de turistificação, não apenas pelas aventuras empreendidas em meados do século XX, mas também na atualidade das mídias sociais da instantaneidade da informação. Ao passo em que a viagem aos paraísos litorâneos ainda se reveste enquanto ritual, a praia é considerada a paisagem enquanto espaço sagrado que melhor representa este paraíso da modernidade.

Afirma-se então, conforme a análise aqui empreendida, que o paraíso turístico se constitui enquanto forma urbana de localização notadamente interiorana e não-metropolitana, com clara função e base econômica turísticas. Possui ainda importantes aspectos naturais preservados e a morfologia urbana caracteriza-se pela presença de manchas isoladas e orla horizontal, com notória alusão ao aspecto aloccêntrico buscado pelos visitantes iniciais.

Tais destinações possuem relevante êxito turístico na escala nacional e inclusive global, compondo assim importante rede de espaços turísticos, os quais não parecem ser reproduzíveis por intermédio do planejamento turístico ou outras dinâmicas notáveis em destinações metropolitanas ou metrópoles.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Bruna Laura; MOTA, Dambergh; FERREIRA, Hanuzia Pereira; PERINOTTO, André Riani. As mídias sociais e os influenciadores digitais na promoção de destinos turísticos *In: Revista Anais Brasileiros de Estudos Turísticos*, Juiz de Fora, V. 8, nº. 2, Mai/Ago, 2018. (p. 32-42).
- AOQUI, Cássio. *Desenvolvimento do segmento backpacker no Brasil sob a ótica do marketing de turismo*. 2005. Monografia de Graduação - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- AOUN, Sabáh. *A procura do paraíso no universo do turismo*. Campinas/SP: Papyrus, 2003.
- CASTRO, Tiago da Silva. *Ao som do mar e à luz do céu: dinâmica das imagens turísticas dos paraísos litorâneos no Brasil*. 2021. Tese de Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza, 2021.
- CORBIN, Alain. *O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- DELUMEAU, Jean. *História do medo no ocidente (1300 – 1800): uma cidade sitiada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- GRETZEL, Ulrike; FESENMEIER, Daniel. Information technology: shaping the past, present, and future of tourism. *In: JAMAL, Tazim; ROBINSON, Mike (Orgs.). The SAGE handbook of tourism studies*. London: SAGE, 2009. (p. 558-580).
- HEINBERG, Richard. *Memórias e visões do paraíso explorando o mito universal de uma idade de ouro perdida*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *Visão do paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- HALL, Colin Michael. *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo: Contexto, 2001.
- JARRATT, David; SHARPLEY, Richard. *Tourists at the seaside: exploring the spiritual dimension*. *Tourist Studies*. London, V. 17, 2017. (p. 349-368).
- JESUS, Juliana Carneiro de. *Mochila cultural: o mochileiro e as relações entre viagem e cultura*. 2018. 85 f. Trabalho de Conclusão de Curso - Graduação em Produção Cultural, Universidade Federal Fluminense, Rios das Ostras/RJ, 2018.
- KNAFOU, Remy. Turismo e território. Por uma abordagem científica do turismo *In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (Org.). Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: HUCITEC, 1996. (p. 62-74).
- LAING, Jennifer; CROUCH, Geoffrey. Lone wolves? Isolation and solitude within the frontier travel experience *In: Geografiska Annaler, Series B, Human Geography* nº 91, London, 2009. (p. 325-342).
- LONG, Philip; ROBINSON, Mike. Tourism, popular culture and the media *In: JAMAL, Tazim; ROBINSON, Mike (Orgs.). The SAGE handbook of tourism studies*. London: SAGE, 2009. (p. 98-114).
- MACHADO, Helena Cristina. A construção social da Praia *In: Revista Sociedade e Cultura* 1, Cadernos do Noroeste. Série Sociologia, Goiania, V. 13, 2000. (p. 201-218).

Mapa do Turismo Brasileiro 2019-2021. *MINISTÉRIO DO TURISMO*, 2021. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 25.mar.2021.

MEIRA, Silvio Romero; SILVA, Edeilson Milhomem da; COSTA, Ricardo Araújo; JUCÁ, Paulyne Matthews. Folksonomia In: PIMENTEL, Mariano; FUKS, Hugo. *Sistemas colaborativos*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, (p. 221-229).

NETTO, Maria Manoela; COSTA, Staël de Alvarenga; LIMA, Thiago Barbosa. Bases conceituais da escola inglesa de morfologia urbana In: *Paisagem e Ambiente: Ensaios*, São Paulo, nº. 33, 2014. (p. 29-48).

PEARCE, Douglas. *Geografia do turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens*. São Paulo: Aleph, 2003.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. *A urbanização vai à praia: contribuições da vilegiatura à metropolização no nordeste do país*. 2012. Tese de Doutorado - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Fortaleza, Ceará: Universidade Federal do Ceará, 2012.

PEREIRA, Luciana Noronha; SANTIAGO, Alina Gonçalves. Redes sociais e paisagem da destinação turística: fotografias *online* na construção da imagem da cidade In: *Paisagem e Ambiente: Ensaios*, São Paulo, nº. 40, 2017. (p. 9-3).

PLOG, Stanley. Why destination areas rise and fall in popularity: an update of a Cornell Quarterly Classic. Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly In: *Ithaca*, V. 42, 2001. (p. 13-24).

ROCHA, Everardo. *Magia e capitalismo: um estudo antropológico da publicidade*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

SHARPLEY, Richard. Tourism, religion and spirituality In: JAMAL, Tazim; ROBINSON, Mike (Orgs.). *The SAGE handbook of tourism studies*. London: SAGE, 2009. (p. 237-253).

SILVA, Michel Jairo Vieira da. *O turismo de massa e a cidade: processos de integração versus segregação socioespacial em capitais nordestinas (Recife-PE e Natal- RN) a partir de registros (vlogs) de viagem de turismo doméstico*. 2017. Tese de Doutorado - Programa de Pós-Graduação em Turismo. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), 2017.

TOMÁS, Júlia. *Ensaio sobre o imaginário marítimo dos portugueses*. Braga: Universidade do Minho, 2013.

URRY, John, *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO EM PERNAMBUCO: ENTRE CONFLITOS E CONTRADIÇÕES

INGRID K. BARBOSA¹
OTÁVIO A. SANTOS²

ingridklebyane@gmail.com
otavio.augusto@ufrpe.br

RESUMO ABSTRACT

O espaço litorâneo tem sido alvo de um intenso processo de valorização, que remonta desde a incorporação do hábito social dos banhos de mar até a formação de uma cultura de lazer concentrada nas praias. Absorvido pela dinâmica do capital que atua em constante processo de geração de valor mediante a necessidade de acumulação, a produção imobiliária de segundas residências, a urbanização e as atividades de turismo e lazer ao redor das praias vêm criando novas demandas por infraestruturas que possibilitem o consumo desses espaços, o que tem resultado em conflitos de diferentes naturezas. O presente trabalho busca identificar e analisar tais conflitos existentes no litoral de Pernambuco, apontando seus agentes e os fatores que concorrem para seu surgimento, tendo como recurso metodológico o levantamento e a revisão bibliográfica disponível, bem como a classificação e localização geográfica dos conflitos encontrados.

Palavras-chave: Espaço praiano, conflito, urbanização, Pernambuco.

The production of coastal space in Pernambuco: between conflicts and contradictions

The renovated space has been the subject of an intense process of valorisation, from the incorporation of the social habit of bathing in the sea to the formation of a culture of leisure concentrated on the beaches. Absorbing by the dynamics of capital that constantly acts through a second generation energy generation and consumption processing infrastructure, urbanization and tourism activities that meet the needs of tourism and new demands for demands that make these spaces possible, which has resulted in conflicts of different natures. The review will identify and present such conflicts on the coast of Pernambuco, guide its agents on the factors that contribute to their study and have as a methodological resource the survey and available literature, as well as the classification and geographic location of the conflicts found.

Keywords: Beach space, conflict, urbanization, Pernambuco.

¹ Mestranda em Sociologia - Universidade Federal de Pernambuco, UFRPE.

² Prof. Adjunto da Universidade Federal Rural de Pernambuco. Doutor em Desenvolvimento Urbano, UFPE.

A OCUPAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS

espaços litorâneos se deu inicialmente com a incorporação do hábito social dos banhos de mar entre o final do século XIX e início do século XX (SANTOS, 2020a). Vistos inicialmente como medida terapêutica, tais banhos foram disseminados pelas elites nacionais, ajudando a construir uma nova dinâmica social e espacial com a praia e o mar (ARAÚJO, 2006), o que resultou em uma nova sociabilidade.

Tal novidade também ajudou a construir uma imagem positiva das praias, vista desde então como ambiente de lazer e apropriada ao descanso. Isso tornou premente a dotação de infraestruturas e serviços que possibilitasse o seu

desfrute. Assim, de forma acelerada, o ambiente praiano assumiu um papel de destaque na dinâmica das transformações socioespaciais do território, ao mesmo tempo que foi absorvido pela lógica da acumulação de capital.

Caracterizado como um ambiente raro e dotado de qualidades geográficas particulares (MORAES, 1997), o espaço litorâneo passou a receber investimentos públicos e privados, tais como infraestruturas de acesso viário, segundas residências, redes de hotéis e atrações turísticas. Esse movimento se deu em diversas localidades, não se restringindo a qualquer região. Mas é inegável que no Nordeste tenha sido mais evidente.

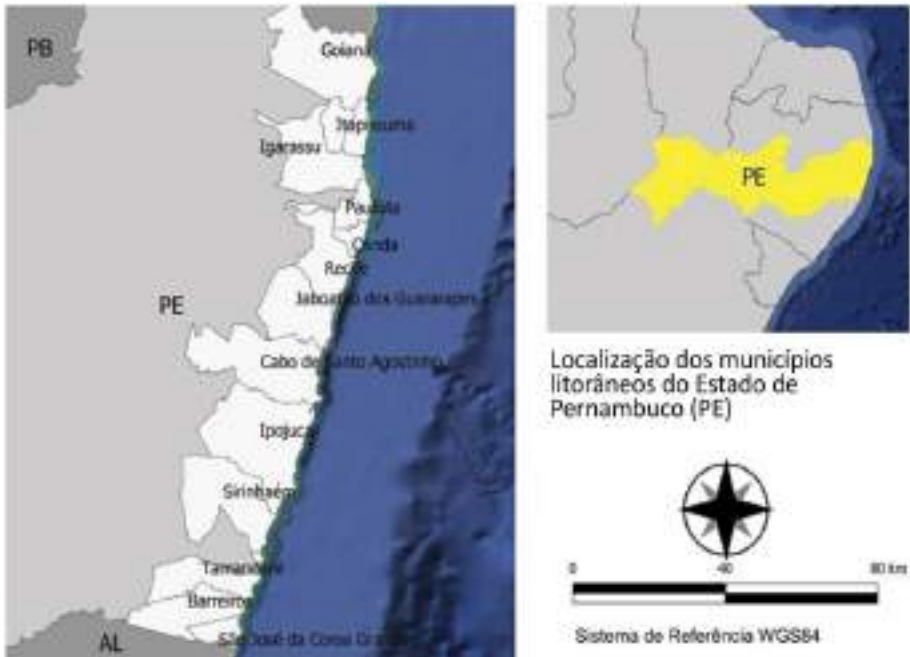
Essas transformações estão calcadas em um esforço de modernização, resultando na constituição de vetores de urbanização e de crescimento metropolitano. Além disso, o espaço litorâneo vem cada vez mais sendo consumido e estruturado a partir de demandas de serviços atrelada ao estabelecimento do turismo (PEREIRA, 2012).

O turismo no litoral brasileiro se desenvolveu como resultado da ação do Estado, mediante a elaboração de programas como o de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR). Tal programa teve por objetivo o direcionamento de recursos para a produção de infraestrutura voltada para o turismo. Pernambuco figurou como um dos Estados que captou uma das maiores quantidades de recursos.

A maior parte dos investimentos ocorreram no sentido de viabilizar o aporte de grandes capitais imobiliários, alguns dos quais de origem internacional, ajudando a construir destinos turísticos e o imaginário social dos “paraísos tropicais”. Tal processo envolveu diferentes agentes e territórios, quase todos atuando organicamente no sentido da privação e valorização espacial, objetivando atender demandas mercadológicas do turismo internacional. Isso tem ocasionado diferentes conflitos, alguns dos quais objeto da pesquisa que por ora apresentamos.

Este trabalho resulta de um esforço de pesquisa que se concentrou em identificar e analisar criticamente os conflitos socioespaciais e as contradições existentes

no espaço litorâneo de Pernambuco (Il. 1). Por conflito socioespacial buscou-se compreender todo tipo de *divergência estabelecida entre dois ou mais agentes em torno do uso de determinados espaços ou dos recursos contidos neles.*



Il. 1: Delimitação da área de estudo

Fonte: COSTA, 2021.

Devido à crise sanitária decorrente da pandemia da COVID-19, os conflitos foram identificados de forma remota por meio de levantamento em diretórios e bases indexadoras de artigos científicos, bem como em banco de teses e dissertações ligados aos programas de pós-graduação brasileiros. As áreas temáticas pesquisadas foram: Geografia, Antropologia, Sociologia, Arquitetura, Turismo e Planejamento Urbano e Regional.

Quanto às categorias de análise, foi definida uma *Tipologia de conflitos*, com base na compreensão de que o “espaço praiano”¹ (principal espaço

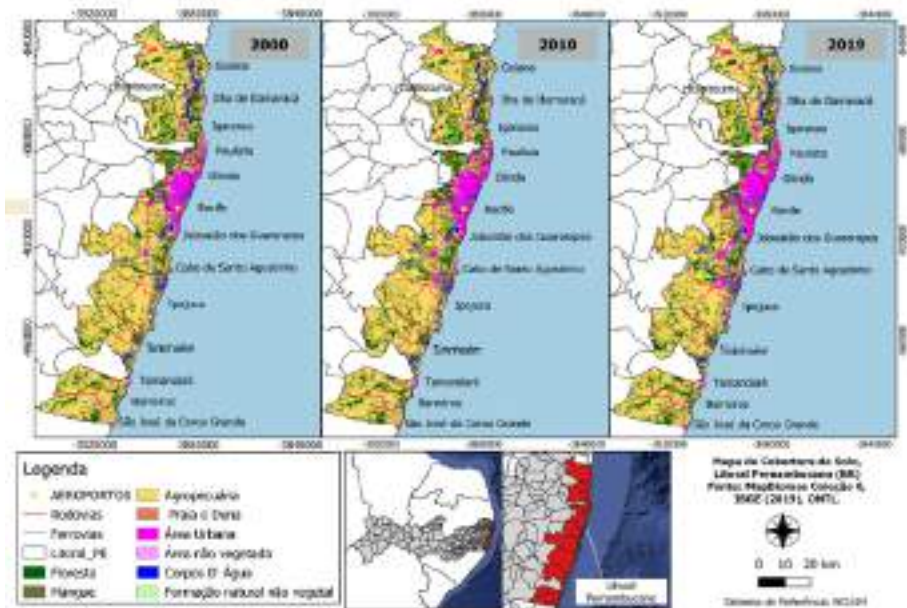
¹ Conforme ponderações apresentadas em Santos (2021), o espaço praiano é aquele que tem no ambiente da praia um vetor para seu processo constituinte (qual seja, de apropriação, valorização e consumo). A confusão muitas vezes feita entre o espaço “praiano” com o “litorâneo” faz com que se generalize o entendimento de processos que deveriam ser vistos como específicos. Da mesma forma, tratar tudo como litorâneo faz com que sejam desconsideradas especificidades essenciais ao entendimento de diferenças, pois o conceito de litoral diz respeito a uma porção territorial muito maior e que comporta muitos elementos e processos.

ou recurso em disputa) se constituiu quanto local de embates entre diversos agentes, dentre os quais se destaca o Estado, os promotores imobiliários, investidores, vilegiaturistas, moradores locais e comunidades tradicionais.

Os respectivos tipos foram criados com a finalidade de mapear quais os conflitos estão mais presentes no espaço litorâneo brasileiro. Essa identificação tem possibilitado apreender não só processos de transformação do espaço, como tem tornado evidente a disputa desigual por sua apropriação.

PRODUÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO EM PERNAMBUCO

Com uma extensa faixa de praia, e uma costa de aproximadamente 187 km de extensão, o litoral de Pernambuco tem sido lugar de grandes empreendimentos imobiliários, ao que tem culminado em intenso processo de ocupação do solo e crescimento urbano (Il. 2).



Il. 2: Cobertura do Solo do Litoral de Pernambuco.
Fonte: CILITUR, 2021.

É possível apreender na tendência acima representada que o crescimento urbano nos municípios litorâneos pernambucanos tem se dado em áreas majoritariamente litorâneas. Esse fenômeno pode ser justificado devido ao fato de que as praias são cada vez mais vetores seja para o processo de urbanização, como para o de crescimento metropolitano (SANTOS, 2020b). Além disso, alguns municípios estão intensificando o seu perfil turístico com a atração de investimentos hoteleiros, como são os casos de Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho e Tamandaré. A praia de Porto de Galinhas, em Ipojuca, atualmente tem sua faixa de praia quase completamente tomada por hotéis e resorts (ANJOS, 2005). Movimento semelhante está sendo observado em Tamandaré (CANDIDO, 2017). No município do Recife, a dinâmica de turistificação segue mantendo a sua intensa atuação. Hoje, suas praias já se encontram inteiramente urbanizadas e vêm seguindo a tendência de forte verticalização (SANTOS, 2020b).

O espaço praiano segue mantendo sua dinâmica de valorização vertiginosa, ainda mais diante do quadro de financeirização da atividade turística, que tem recebido vultosos capitais nacionais e internacionais, muitas vezes na promoção de novos lugares turísticos e de lazer ao longo do litoral, mas distantes dos grandes centros. A constituição de novas propostas turísticas e imobiliárias em espaços afastados dos núcleos metropolitanos passou a compor a atual dinâmica de apropriação do espaço praiano de Pernambuco. A paisagem vai se diferenciando ao longo do litoral, desde o núcleo metropolitano, passando por sua periferia, até as áreas não-metropolitanas. Percebe-se uma primeira área de forte densidade populacional e verticalização consolidada que marcam toda paisagem urbana ao redor das praias do Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Depois uma área de expansão dessa malha urbana densamente povoada ao longo do litoral, dando fortes indícios de verticalização, como em localidades ao redor das praias de Paulista e Cabo de Santo Agostinho. E, por fim, tem-se outras localidades que se constituíram como destinos turísticos e onde se tem visto um forte crescimento urbano. Essas localidades ainda se desenvolvem em forte relação com o núcleo metropolitano, tendo em vista ser este um centro de recepção e dispersão dos fluxos nacionais e internacionais, sejam de capitais ou de turistas.

Entre as novas propostas turísticas e imobiliárias afastadas do núcleo encontram-se os chamados Complexos ou Empreendimentos Turístico-imobiliários (CIRSs ou ETIs). Este tipo de empreendimento geralmente surge a partir de uma associação entre Resorts e segundas residências, promovidos por grandes construtoras.

Esse tipo de complexo geralmente possui um empreendimento âncora, geralmente um hotel, que oferece serviços de alimentação, spa e boutiques (BARBOSA, 2016). Em Pernambuco os ETIs Reserva do Paiva, Nannai *Resort & Spa*, Marulhos Resort, Beach Class, Resort Muro Alto pertencem a grandes proprietários imobiliários ou grandes grupos de investimento, tais como o Grupo Ricardo Brennand, o Grupo Cornélio Brennand, Meira Lins Hoteis LTDA, Frederico Loyo e Atlantica Hotels International Brasil LTDA.

A sua constituição e consolidação acaba por produzir espaços privados e essencialmente excludentes, o que tende a ocasionar uma intensa elitização do espaço praiano, resultado de um processo de valorização desigual e fragmentado. Santos (2020c) explica que a fragmentação é consequência de uma valorização e de um consumo do espaço em que os grupos sociais tendem a se auto segregar em enclaves, minando a possibilidade do encontro e do espaço público. Os ETIs, portanto, contribuem para esse estado de coisas, na medida em que encerra entre seus muros um conjunto de atividades e pessoas, não importando a relação estabelecida entre os enclaves e seu entorno.

A CONTRIBUIÇÃO DO PRODETUR PARA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E OS CONFLITOS RELACIONADOS

A vertiginosa ocupação do litoral de Pernambuco também está ligada a políticas de desenvolvimento econômico fomentadas pelo Estado no final do século XX, que contribuiu para inserção deste Estado (e de outros do Nordeste) na dinâmica de valorização do espaço praiano com a transformação das capitais (Recife, Salvador, Fortaleza e Natal) em pontos de recepção de fluxo turístico. Pernambuco também está inserido no imaginário social de um Nordeste como uma “região de vocação turística”, resultado da estetização de seus belos “paraísos tropicais” (DANTAS, 2020).

A principal política voltada para o desenvolvimento nesta região foi o PRODETUR-NE. Criado em 1992, este programa foi dividido em duas fases, tendo recebido apoio da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), mas com financiamento do Banco do Nordeste (BN).

O PRODETUR-I se concentrou em ações de investimentos em infraestrutura urbana como o melhoramento da rede de esgoto, abastecimento de água e rodovias a nível regional. Também forneceu serviços de apoio na administração pública, por meio de fortalecimento dos órgãos estaduais e municipais, construindo um ambiente captador de novos investimentos. Na Tabela 1 é possível observar os recursos que foram direcionados inicialmente para implementação dos projetos nos estados.

Tabela 1 - Investimentos do PRODETUR-NE I

UF	TOTAL DE RECURSOS
Bahia	139,06 Milhões
Ceará	88,339 Milhões
Pernambuco	30,763 Milhões
Rio Grande do Norte	22,333 Milhões

Fonte: PEREIRA, DANTAS e GOMES, 2016.

Pernambuco ficou entre os estados nordestino que recebeu as maiores somas de recursos para serem investidos em obras de saneamento básico, construção e melhoramento de aeroportos, bem como vias primárias e secundárias, a fim de tornar mais acessível às localidades turísticas:

Tabela 2 - PRODETUR I: investimentos no melhoramento dos aeroportos e do sistema sanitário

UF	Investimento em Aeroporto	Investimento em Sistema Sanitário
Bahia	105.084.218,89	46.617.830,00
Pernambuco	3.104.380,43	9.784.867,39
Rio Grande do Norte	20.180.612,56	5.675.622,16
Ceará	73.187.239,58	31.641.130,85

Fonte: Dantas, 2010.

Os recursos investidos ajudaram a estabelecer uma lógica de organização espacial próximo ao espaço praiano que resultou no processo gradativo de transformação do litoral, com a produção inicial de empreendimentos hoteleiros e aparelhos de lazer, que tornou a praia uma mercadoria nobre. Em 2007 foi iniciada a sua segunda fase, em que o foco estava no fortalecimento de órgãos municipais ligada à promoção do turismo, fomentando parcerias entre os setores público e privado, além da oferta de cursos de capacitação.

Tabela 3 - Investimentos do PRODETUR-NE II

UF	Valor
Pernambuco	75 milhões
Ceará	60 milhões
Bahia	39 milhões
Rio Grande do Norte	21,3 milhões

Fonte: DANTAS, 2010.

Pernambuco recebeu a maior soma de investimentos desta segunda fase, o que fez intensificar a dinâmica já estabelecida de forte valorização. Algumas obras realizadas com esses recursos foram a do Sistema de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário em Tamandaré; Elaboração do projeto de Sinalização Turística do Polo Costa dos Arrecifes e Implantação e Pavimentação de Ciclovias; e, por fim, a construção da Pista de Cooper e Interseções na Rod PE 009 – N. Sra. do Ó/Porto de Galinhas.

São notáveis as transformações ocasionadas pelo PRODETUR-NE no litoral Pernambucano. Todavia, cabe ressaltar que este programa também representa o processo de racionalização e gerenciamento do espaço praiano realizado pelo Estado, promovendo uma lógica de fragmentação com a contração de investimento privados. Por isso, uma das problemáticas observadas na implementação do programa foi o benefício dado à iniciativa privada por meio de investimentos públicos. Um outro problema tem sido o aumento do preço do solo, que transformou o espaço litorâneo em uma mercadoria rara, o que resultou também na expulsão de comunidades pré-existentes.

Esse cenário culminou no fortalecimento dos agentes ligados ao mercado imobiliário no processo de produção do espaço praiano, ao que tem reforçado contextos de segregação e criado fragmentação. Esses agentes adequaram determinadas localidades para atender a um consumo específico das praias, gerando uma artificialização do espaço, não importando a natureza e as culturas existentes.

CONFLITOS SOCIOESPACIAIS NO LITORAL DE PERNAMBUCO

Neste item apresentamos de forma sucinta os conflitos encontrados a partir do levantamento bibliográfico realizado. Conforme exposto, não foi possível realizar visitas in loco devido a crise sanitária decorrente da pandemia da COVID-19. Assim, o trabalho limitou-se a identificar os conflitos com base na produção científica disponível.

Foram identificados sete trabalhos (Tabela 4) acadêmicos relacionados a conflitos socioespaciais decorrentes da implementação e funcionamento de atividades relacionadas ao turismo e ao lazer.

Entre os primeiros conflitos a serem expostos estão os que se encontram localizados na Ilha de Fernando de Noronha, arquipélago situado 545 km de Recife (PE), 360 km de Natal (RN) e 710 km de Fortaleza (CE). Em seu processo de ocupação, a região já foi sede de um presídio e teve uma forte presença de militares. Um dos mais belos atrativos turísticos do Estado teve o seu primeiro hotel construído em 1965, com cinquenta apartamentos e

cento e vinte leitos, tornando-se efetivamente meio de hospedagem em 1969 (CORDEIRO, 2016; CORDEIRO e GOMES, 2016).

Tabela 4 - Conflitos encontrados em Pernambuco

LOCAL	QUANTIDADE
Fernando de Noronha	1
Ilha de Itamaracá	1
Porto de Galinhas	3
Tamandaré	2

Fonte: os Autores, 2021

O seu “povoamento” se deu inicialmente por famílias nucleares trazidas por militares para trabalhar em funções básicas, como agricultura e pesca (os atuais ilhéus). O perfil de ocupação se transformou à medida que a ilha passou a desempenhar forte atrativo turístico. O Estado também deixou de fornecer assistência aos ilhéus, o que induziu a necessidade de se integrarem na economia local, especialmente nas atividades turísticas.

Há um forte controle sobre o uso da terra e a construção de imóveis na ilha. Inicialmente, as licenças só eram dadas aos ilhéus, o que lhes dava a segurança de poder explorar economicamente o território. Todavia, esse cenário passou a se transformar com o aumento da atividade turística e com a ação de investidores externos representados por empresários que passaram a ter o direito de residente temporário (CORDEIRO, 2016).

Além disso, outras formas de hospedagem foram se estabelecendo, em que os ilhéus passaram a arrendar parte de seus próprios imóveis. Muitas vezes, todo o imóvel é arrendado, e os moradores se dirigem a localidades mais precárias. Essas práticas têm contribuído a uma espécie de gentrificação, levando os moradores locais a ocuparem áreas escassas de infraestrutura. Cabe destacar que um dos maiores fatores disso tem sido o Estado, cuja ação tem se dado no sentido de facilitar o acesso de empresários a terras para construção de pousadas e hotéis.

O que se percebe na dinâmica da produção do espaço em Fernando de Noronha é que a mesma não pode ser adequadamente compreendida sem que se recorra à relação entre poderes e favores. Segundo um entrevistado, para certas (grandes) pousadas, os alvarás de funcionamento são dados mais como retribuição a um favor prestado do que como o resultado de um trâmite legal pelo qual todos deveriam passar (CORDEIRO, 2016, p. 161).

Diante desse cenário, vários ilhéus deixaram para trás o seu vínculo com o espaço da ilha, transformando sua dinâmica social e desencadeando processos de privação, em que o objetivo é a garantia da acumulação capitalista.

Na ilha de Itamaracá foi identificado como uma das maiores problemáticas a ausência de infraestrutura e gerenciamento do uso do solo local sobretudo em área de praia, o que tornou possível avanço do setor imobiliário e desencadeou uma forte densidade de construção no espaço litorâneo e uma forte poluição visual (CANDIDO, 2017).

Um outro problema existente na localidade é a poluição ambiental ocasionada pelo acúmulo de lixo descartado pelos turistas, sobretudo nas áreas das praias. Como resultado, temos danos à fauna e à flora local, além de problemas do solo, que afetam a qualidade de vida da população local. Essa situação é resultado da ausência de lixeira nos espaços públicos de grande atração turística, refletindo a ineficiência da gestão municipal.

[...] o turismo acontece na ilha de forma não condizente com paradigmas da sustentabilidade, refletidos pela má gestão e pela falta de infraestrutura que se destacam na colaboração do quadro caótico do destino, onde não há melhoria do bem-estar da comunidade nem preocupação com o meio ambiente, além de um fraco desempenho econômico mesmo diante das riquezas naturais e culturais. (CANDIDO, 2017, p. 74).

Entre outros conflitos localizados na ilha de Itamaracá estão aqueles provocados pelas segundas residências, que, segundo Candido (2017) tem

afetado de modo negativo a economia local, uma vez que os turistas preferem alugar de terceiros ao invés de desfrutarem dos meios de hospedagem local. Isso, segundo avaliação do autor, tem impactado diretamente na oferta de emprego e no desenvolvimento do município.

Alguns outros conflitos foram identificados em Porto de Galinhas, no município de Ipojuca. Caracterizado como uma localidade essencialmente voltada para o turismo, as problemáticas que atingem o município são a ausência de regularização sobre as licenças de construção e falta de controle sobre o uso e ocupação do solo. Percebe-se a invasão de áreas ambientalmente frágeis promovidas sobretudo por agentes imobiliários, que passam a ocupar de forma desordenada a faixa litorânea, principalmente áreas estuarinas (FRANÇA, 2007). Trata-se de herança de uma ocupação inicialmente realizada de forma desordenada, tendo em vista que os loteamentos se deram sem muito controle. Esse contexto resultou na produção de conflitos por espaços estratégicos e uma ocupação vertiginosa, que não poupou sequer os espaços públicos. Observamos, desse modo, que:

A transformação de Porto de Galinhas teve como uma das consequências a valorização imobiliária da área e consequentemente, a necessidade de aproveitar cada vez mais os espaços, gerando uma ocupação, no núcleo central, de média a alta intensidade. Com a valorização principalmente das áreas à beira mar, a partir da pressão imobiliária exercida, identificou-se ao longo desse processo, a ocupação progressiva dessa área [...]. Estes avanços tem ocasionado um processo de erosão acentuada em vários trechos do litoral [...] (ANJOS, 2005, 141).

Sua paisagem atualmente é caracterizada com a forte presença de meios de hospedagem que a torna uma região de forte atração de turistas. Como consequência desse processo está o acúmulo de lixo tanto nas praias como no mar devido ao descarte inadequado do lixo realizado pelos turistas, que afeta diretamente a população residente ao resultar na formação de um ambiente contaminado.

Outro impacto decorrente das atividades turísticas é a transformação dos costumes tradicionais, como a pesca, que resulta na modificação da identidade dos indivíduos. A população é levada a se adequar à nova demanda local gerada pelo turismo, seja no fornecimento de serviço ou na construção de ambientes específicos, comunidades vão perdendo também suas identidades e a relações com o espaço que ocupam.

Em Porto de Galinhas os conflitos decorrentes da atividade turística tornam-se evidentes no significativo impacto sócio-cultural na localidade que, até a chegada do turismo era um lugar sossegado, cuja população ativa trabalhava predominantemente no setor primário (agricultura e pesca)(FRANÇA, 2007, p. 124.)

Essa realidade nos leva a um outro conflito estabelecido entre ambulantes e os empreendimentos formais. Os proprietários de estabelecimentos como restaurantes e áreas próximas a hotéis reclamam do acesso dos trabalhos a esses espaços, com o discurso de que eles atuam como poluidores da região, impactando na imagem da cidade e impedindo o desfrute dos turistas (BRANDÃO, 2013).

Por fim, o último conflito identificado está localizado em Tamandaré que se constitui entre agentes privados e públicos na implementação do espaço sobretudo na praia dos carneiros, cujo atrito se expressa por meio do uso e ocupação do solo frente ao controle e respeito às delimitações legais, o que reflete conseqüentemente na vida das populações locais que o direito e controle do espaço o fogem das mãos (FIRMINO, 2006).

Esse cenário culmina no processo de privação dos espaços praianos tornando-os inacessíveis ao público em conjunto com a problemática dos impactos ambientais ocasionados nessa área, com a construção dos grandes empreendimentos hoteleiros trazendo para ação as grandes organizações privadas e organismos internacionais de desenvolvimento (LIMA, 2006). A construção dessa realidade implica na produção de um espaço verticalizado, disputado pelos pequenos proprietários que reivindica a manutenção da sua ocupação frente aos grandes capitais nacionais e internacionais.

É possível observar que a atividade do turismo modifica as diversas realidades, com a transformação do espaço e ressignificação das relações sociais, além de afetar diretamente as condições ambientais. Todavia, sua atuação parte de um conjunto de agentes que atuam sobre esse espaço praiano, impondo suas vontades e formas de apropriação, o que resulta em diversas formas de conflito, como é possível observar no Quadro 1

Podemos observar a localização de cinco conflitos com maior repetição na região de Porto de Galinhas, onde os agentes centrais de formação de conflito se dão por meio da ação dos turistas e da população residente. Isso é devido às diferentes formas de uso desse espaço para a recepção desse público que perpassa questões estruturais e sociais a fim de tornar as localidades mais atrativas e propícias para o consumo, o que influencia diretamente a realidade e a dinâmica da população que se encontrava estabelecida nas regiões litorâneas. Esse contexto se repete nas demais regiões, seja com as mesmas roupas ou através de novas ações, mas que não se desassociam da condição transformadora que o turismo impõe ao espaço praiano.

Quadro 1 - Locais e agentes envolvidos nos conflitos/PE

MUNICÍPIO	AGENTES ENVOLVIDOS	TIPO DE CONFLITO
Porto de galinhas Ipojuca	<ul style="list-style-type: none"> • População residente • Agentes imobiliários • turistas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turismo 2. poluição ambiental (lixo); 3. Turismo 4. Práticas tradicionais 5. Turismo 6. Mercado imobiliário de segundas residências
Porto de galinhas Ipojuca	<ul style="list-style-type: none"> • Estado • turista • população • residente 	
Porto de Galinhas (PE)	<ul style="list-style-type: none"> • Trabalhadores informais • Estabelecimentos formais • População local • Turistas. 	

Fernando de Noronha	<ul style="list-style-type: none"> • Estado • Ilhéus • Investidores externos 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turismo 2. Mercado imobiliário de segundas residências
Ilha de Itamaracá	<ul style="list-style-type: none"> • Prefeitura • População residente • Turistas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turismo 2. Práticas tradicionais; Turismo 3. Mercado imobiliário de segundas residências; 4. Turismo 5. lazer 6. poluição ambiental (lixo)
Tamandaré	<ul style="list-style-type: none"> • Poder público (Federal e Estadual) • Agentes privados • Proprietários locais • Capital internacional 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turismo 2. Mercado imobiliário de segundas residências
Tamandaré	<ul style="list-style-type: none"> • mercado imobiliário; • população local 	

Fonte: Elaboração Própria, 2020.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A transformação e valorização do espaço praiano está atrelado à cultura de lazer desenvolvida com a naturalização dos banhos bar. Como fruto desse processo o espaço praiano se tornou a representação da modernização dos costumes citadinos e logo se consolidou como vetor do desenvolvimento urbano. A urbanização e as atividades de turismo/lazer ao redor das praias vêm fabricando novas demandas por infraestruturas que tornem possível o consumo desses espaços, o que tem resultado em conflitos de diferentes naturezas.

Esse cenário se consolida com a produção de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento do turismo como o PRODETUR-NE, que investiu em obras de embelezamento e infraestruturas das cidades litorâneas com a finalidade tornar as metrópoles mais acessíveis e conseqüentemente facilitar o fluxo

do turismo em conjunto com a ampliação dos laços da relação entre público e privado que culminou em uma modificação vertiginosa do espaço praiano que passa ser representado pela produção de meios de hospedagem e segundas residências.

Como fruto desse processo, Pernambuco se torna uma região de forte expressão turística com o espaço praiano tomado pela ampla atuação do mercado imobiliário que detém o controle da ocupação e parcelamento do espaço praiano cujo resultado é uma orla verticalizada e privatizada. Alvo dos investimentos do PRODETUR-NE, o estado direcionou os recursos para o embelezamento da cidade e ampliação das suas vias de acesso cujo resultado foi a intensificação da verticalização e privatização dos seus espaços praianos. Todavia, esse cenário se estabelece como representação do processo de racionalização e gerenciamento do espaço praiano realizado pelo Estado e os agentes imobiliários ao construir uma lógica de fragmentação via privatização e apropriação das praias, que tem como resultado a formação de espaços privados e essencialmente excludentes.

Essa realidade é apreendida na Praia de Porto de Galinhas, Fernando de Noronha, Itamaracá e Tamandaré, cujo cenário se desenha mediante a atuação central dos agentes privados, que em graus e contextos distintos devido a formação singular de cada região, atuam como causador de contextos de segregação e expulsão, assim como desencadeia diversas tensões nos espaços praianos. Em conjunto com a ação dos turistas que modificam a dinâmica social das populações locais e desencadeia diversos impactos no meio ambiente.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maria. TURISMO E OS NOVOS TERRITÓRIOS NO LITORAL CEARENSE In: Rodrigues, Adyr (Org). *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoque regionais*. São Paulo: Hucitec, 1999. (p. 184-191).

ARAÚJO, Rita de Cássia. A vida ao ar livre: os banhos de rio, de mar e de sol In: *CLIO – Revista de Pesquisa História*, nº. 24, 2006. (p. 155-184).

ANJOS, Kainara. *Turismo em cidades litorâneas e seus impactos ambientais urbanos: o caso porto de galinhas*. Dissertação (Mestrado em desenvolvimento urbano), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.

CORDEIRO, Itamar; GOMES, Edivânia. A dinâmica da produção do espaço pelo turismo em Fernando de Noronha (Pernambuco/Brasil) e suas consequências *In: Revista turismo y desarrollo local*, nº. 20, 2016. (p. 164-181).

BRANDÃO, Paulo. *Território do turismo, território de todos?* Um estudo comparado sobre a urbanização e formação de territórios em balneários turísticos no Nordeste do Brasil. Tese (Doutorado em geografia), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

CORDEIRO, Itamar. *O turismo no processo de (re)produção de espaços insulares pela acumulação por despossessão*. Tese (Doutorado em geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

CANDIDO, Jefferson. *Turismo e impactos socioambientais: uma proposta de gestão pública sobre o prisma da sustentabilidade para a Ilha de Itamaracá-Pernambuco*. Dissertação (Mestrado em desenvolvimento e meio ambiente). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

DANTAS, E. W. C. Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no nordeste Brasileiro *In: GEOUSP - Espaço e tempo*. São Paulo, nº. 22, 2007. (p. 9-30).

DANTAS, Eustógio. Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste Brasileiro (1995 a 2005); PRODETUR-NE, O Divisor de águas *In: FERREIRA, Angela e CLEMENTINO, Maria (Org.). Turismo e imobiliário nas metrópoles*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. (p. 35-55).

FRANÇA, Ana. *Turismo em Porto de Galinha-PE: políticas de desenvolvimento e os desafios da sustentabilidade*. Dissertação (Mestrado em gestão em políticas ambientais). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007.

FIRMINO, Fabiana. *Dinâmica do turismo na zona costeira nordestina: questões conflitantes do desenvolvimento turístico da praia dos carneiros (TAMANDARÉ/PE)*. Dissertação ((Mestrado em gestão em políticas ambientais). Universidade Federal de Pernambuco), Recife, 2006.

LIMA, Clarice. *Dinâmica do turismo na zona costeira nordestina: questões conflitantes do desenvolvimento turístico da praia dos carneiros (TAMANDARÉ/PE)*. Dissertação (Mestrado em geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

MORAES, A. C. R. Beira do Mar, Lugar Comum? A valorização e a Valorização dos Espaços Litorâneos *In: Paisagens Ambientais: ensaios*, São Paulo, nº. 10, dez. 1997. (p. 51-69).

PEREIRA, A. Q. Das cidades às metrópoles litorâneas: o papel da vilegiatura marítima moderna no Nordeste do Brasil. *GEOUSP- Espaço e Tempo*, São Paulo, nº 31, 2012. (p. 5-15).

RODRIGUES, Adyr. Percalços do planejamento turístico: o PRODETUR-NE *In: _____ (Org.). Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoque regionais*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1999. (p. 147-162).

SANTOS, O. A. A. Da incorporação dos banhos salgados de mar à balnearização das praias do Recife: um “período denso” na produção do espaço praiano *In: GEOUSP - Espaço e Tempo*, nº. 1, 2020a. (p. 13-35).

_____. Os vetores praianos na produção do espaço metropolitano do Recife *In: Movimentos sociais e dinâmicas espaciais*, nº. 2, 2020b

_____. *A fragmentação do espaço no Recife*. Recife: UFRPE, 2020c.

_____. As praias pedem passagem: prelúdio da produção do espaço praiano do Recife (1840-1950) *In: PONTES, B. M. S; CASTILHO, C. J. M (Org). Cidades históricas do Nordeste brasileiro. Recife*. UFPE, 2021. (p. 86-112).

TURISMO Y DESARROLLO DESIGUAL EN MÉXICO: EVOLUCIÓN DEL CENTRO INTEGRALMENTE PLANEADO (CIP) LOS CABOS, DE 1980 AL 2010

VALENZUELA G. KASANDRA A.¹

kasandraavg@gmail.com

RESUMO ABSTRACT

Este artículo tiene como objetivo entender los procesos urbanos manifestados en uno de los destinos de playa más importantes en México, Los Cabos; fundado como parte del fomento institucional a la actividad turística a nivel nacional presentado durante los años 1970's del siglo pasado. Metodológicamente, se toman los apartados propuestos por David Harvey (2010) en sus notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual, para realizar la aproximación al caso de estudio, dado que el fomento al turismo ha representado un crecimiento poblacional y por tanto urbano acelerado, lo que, como se verá más adelante, manifiesta graves contradicciones y desigualdades en dimensiones ligadas a la ciudad, como la económica, la urbana y la social.

Palavras-chave: Desarrollo Geográfico Desigual, desarrollo urbano-turístico de litoral, empresrialismo urbano, Los Cabos.

Tourism and uneven development in Mexico: evolution of an integrally planned center (CIP) Los Cabos, from 1980 to 2010

This article aims to understand the urban processes manifested in one of the most important beach destinations in Mexico, Los Cabos; founded as part of the institutional promotion of tourist activity at a national level presented during the 1970 of the last century. Methodologically, if we take the sections proposed by David Harvey (2010) in his notes for a theory of uneven geographical development, to approach the studio case, since the promotion of tourism represented popular and therefore accelerated urban growth, lo which, as will be seen later, manifests serious contradictions and inequalities in dimensions that are harmful to the city, such as economic, urban and social.

Keywords: *Desigual Geographic Development, coastal urban-tourist development, urban entrepreneurship, Los Cabos.*

¹ Maestrante del Posgrado en Urbanismo, campo Desarrollo Urbano y Regional, por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Licenciada en Arquitectura, por la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS).

MÉXICO ES BIEN CONOCIDO POR SER UN

destino turístico de preferencia internacional, recibiendo 41 millones de visitantes en el año 2018 (OMT¹). Gracias a distintas políticas y planes desarrollados por instituciones como FONATUR² y SECTUR³, esta actividad se ha logrado consolidar como un eslabón fuerte de la economía nacional, constituyendo una parte importante del PIB del país; sin embargo, este desarrollo representa más que nada un crecimiento económico para la escala nacional, a diferencia de la escala local, donde este crecimiento propiciado por la actividad turística

¹ Organización Mundial del Turismo

² Fondo Nacional de Fomento al Turismo

³ Secretaría de Turismo

genera procesos contradictorios dentro de las dimensiones físicas y sociales, lo que condiciona su estructura socioeconómica, su planeación urbana y por tanto su configuración socio-espacial.

En el caso de México, luego de la segunda guerra mundial y la apertura al mercado internacional, el turismo comenzó a presentarse de manera espontánea y con ello aparecieron los primeros balnearios localizados en puertos comerciales como Acapulco, Mazatlán y Puerto Vallarta, estos destinos luego serían conocidos como Destinos Tradicionales. Sin embargo, luego de 1960 estos destinos se encontraban en punto de declive, por lo que en se creó el primer Plan Nacional de Turismo de 1963, donde se planteó la estrategia de generar nuevas centralidades turísticas, poniendo énfasis en la explotación del litoral, pues se cuenta con más de 11 mil km (CONABIO⁴) que son accesibles y demandados por uno de los mayores mercados del mundo, el de Estados Unidos.

De este modo, se comenzó con el desarrollo de los llamados Centros Integralmente Planeados (CIP), que se caracterizan por ser grandes conjuntos turísticos-urbanos implantados ex novo en localidades o poblados basados originalmente en el autoconsumo, y que no contaban con fuentes de explotación económica además de sus características naturales o de “paraíso tropical”, por lo que estas ciudades han tomado forma o se han urbanizado en torno a la explotación turística.

Fueron 5 los primeros CIP desarrollados, mismos que se localizaron estratégicamente para servir a distintos mercados: Cancún, en el Caribe, Los Cabos y Loreto en el Mar de Cortés, Ixtapa y Huatulco en el Pacífico. De ellos, los dos primeros son los más destacables y que representan un caso de éxito en términos de explotación económica gracias al fomento. Sin embargo este éxito será apreciado a través de distintas lentes para darnos cuenta de las contradicciones que se presentan dentro de las realidades locales.

⁴ Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.

Como sabemos, en una ciudad que se encuentre dentro del sistema económico capitalista (sin importar la función urbana que esta tenga) es suficiente con que se identifique cierto grado de potencial y se fomente su desarrollo económico a través de él, teniendo como objetivo (o como discurso) la solución de problemáticas urbanas y sociales, para que, como apunta Harvey (2012), se genere a la vez la urbanización necesaria para esa sobreproducción económica, lo que acelera también las dinámicas y procesos urbanos, derivando en una nueva serie de problemáticas urbanas y por tanto sociales. (Il. 1)



Il. 1: Ciclo de las problemáticas urbanas.
Fuente: Elaboración propia.

Como se mencionó, Los Cabos es el segundo CIP más importante del país luego de Cancún, y se localiza en la península de Baja California Sur, mismo que de 2000 a 2010 presentó grandes tasas de crecimiento poblacional (INEGI⁵), de turistas (DATATUR⁶) y de personas en condiciones de pobreza (CONEVAL⁷) en relación al resto de los CIP, por lo que se consideró como un caso de estudio oportuno dado su acelerado crecimiento derivado del fomento a la actividad turística.

⁵ Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

⁶ Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México.

⁷ Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

Enríquez (2008) plantea que los efectos más notorios del fomento al turismo en la ciudad son: a) la acelerada transformación de los usos del suelo; b) el rápido crecimiento demográfico y por tanto urbano, manifestándose en la urbanización periférica, lo que lleva a, c) la conformación de una ciudad dual, que trae consigo diversos problemas de movilidad; y d) se inhibe la integración urbana en la planeación, construyendo espacios segregados o fragmentados. J.F. Vera Rebollo (1989) además de identificar las características propuestas por Enríquez, manifiesta que se pierde el significado de equipamientos característicos de la vida urbana (docentes, culturales, etc.) en beneficio de otros (deportivos, recreativos, etc.).

En el mismo sentido, P. Mullins (1991) comenta que ante este desarrollo acelerado, la planeación urbana es tomada desde dos perspectivas distintas: urbano-turísticas y urbano-sociales, el primero derivado del empeño puesto en mantener los sitios turísticos que son el sustento económico de la ciudad, dejando de lado el segundo, que es la planeación de la ciudad para la sociedad que habita el territorio y que en teoría debería ser dado del primero.

Lo anterior se complica aún más si tomamos en cuenta el modelo de ciclo de vida de áreas turísticas propuesto por Butler (1980), pues explica que al consolidarse una ciudad como destino turístico, es decir, al llegar a su límite máximo de visitantes (capacidad hotelera), este tiende a estancarse y eventualmente a decrecer, por lo que se vuelve necesario generar atractivos constantemente para mantener el interés de los visitantes y aumentar la capacidad hotelera del destino para lograr llegar a la etapa de “rejuvenecimiento” y con ello capitalizar más o al mismo nivel evitando el declive. Esto lógicamente genera una preferencia perpetua por la realización proyectos urbanos que generen mayor atractivo, pues de ellos depende la supervivencia de la ciudad.

MARCO TEÓRICO METODOLÓGICO

Esta investigación retoma los acercamientos del derecho a la ciudad estipulados por Henri Lefebvre (1969) en el capítulo “Tesis sobre la ciudad, lo urbano y el urbanismo” donde desde un enfoque filosófico, social y marxista, menciona

como puede haber crecimiento sin desarrollo social, y que el desarrollo de la sociedad solo puede concebirse por la realización de la sociedad urbana; situación que en los CIP, es contradictoria, pues el proceso de turistificación – urbanización, no concibe a la sociedad urbana como fin del turismo, sino que se concibe a la industria turística como el fin de la sociedad.

Esta superposición del turismo sobre la sociedad es lo que Lefebvre llama “predominancia del valor de cambio sobre el valor de uso”, siendo el primero la referencia a la producción del valor monetario de algún espacio, mientras el segundo se refiere al valor otorgado por la población al apropiarse y hacer uso del mismo. Ante esto, Lefebvre comenta que “la proclamación y la realización de la vida urbana como reino del uso (del cambio y del encuentro desprendidos del valor de cambio) reclaman el dominio de lo económico (del valor de cambio, del mercado y la mercancía).”

Como vemos, bajo la lógica capitalista, se toma al CIP como una mercancía de carácter turístico manejada por una administración pública empresarial a través de un proceso de fomento y promoción, lo que Harvey (1989) llama empresarialismo urbano, que lleva a centrar las inversiones en los sectores productivos de las urbes en pro de magnificar los ingresos, lo que en el caso de estas ciudades se presenta en las zonas turísticas, lo que genera una marcada diferenciación espacial y de funcionamiento urbano como el manejo de sus recursos como el agua y el suelo, o de sus servicios e infraestructura.

Por lo expuesto anteriormente, se decidió realizar el análisis del caso de estudio partiendo de las notas de la Teoría del Desarrollo Geográfico Desigual (TDGD, HARVEY, 2006), y que se desprende de la Ley del desarrollo desigual y combinado (NOVACK, 1974) y de “la geografía del desarrollo desigual” (SMITH, 1984), y en las que se conceptualiza al desarrollo geográfico desigual, en base a la presencia de 4 enunciados a través del tiempo dentro del territorio:

1. *El arraigo material de los procesos sociales en la trama de la vida*; el capital enraza de forma física y abstracta en los recursos excedentes para nutrir su desarrollo, encontrando así, bajo la perspectiva turística, atractivos naturales, costumbres locales o historias culturales.

2. *La acumulación por despojo*; los recursos a los que se arraiga la economía proveen la posibilidad de la rápida producción de excedente, de manera que el acceso abierto al control sobre estos sitios (políticas liberales o neoliberales y fomento) se convierte en una forma de acumulación a través de la apropiación o despojo de las características locales.
3. *La acumulación del capital en el espacio y el tiempo*; aquí la producción urbana-turística propia del flujo de capital, genera cambios físicos tangibles y acelerados, fomentando polarización y otras externalidades antes mencionadas, lo que lleva al último punto:
4. *Las luchas de "clases" políticas y sociales en diversas escalas geográficas*; que se refiere a las disputas o inconformidades manifestadas entre las clases sociales, resultado de los efectos de la distribución y producción desigual, que en el caso de una ciudad turística se pueden manifestar, como ejemplo específico, en las molestias derivadas de la falta temporal de servicios públicos como el acceso al agua potable en zonas habitacionales para brindar este mismo servicio a la zona hotelera.
5. El caso de estudio se analizó a través de la presencia de estos 4 apartados en relación a 3 dimensiones que se consideran importantes: la económica, la social y la urbana, pero no como entes independientes sino complementarias entre sí, pues siempre están en constante relación dentro del territorio, lo que llevó a proponer una dimensión económica-urbana, una urbana-social y por último una socio-económica, las cuales se relacionan con uno o más de los apartados de la (TDGD).

En este sentido, la dimensión económico-urbana representa (a través del análisis de distintas variables) *el arraigo material y la acumulación del capital en el espacio y el tiempo*, lo que en términos de la función urbana corresponde al turismo, donde se ubica el arraigo de la producción y reproducción del capital y por tanto de la producción y reproducción de la ciudad. La dimensión urbano-social se establece desde la *Acumulación por Despojo*, y en ella se representa la apropiación espacial de las características locales por parte de los actores privados, de la mano de las facilidades provistas por el estado y de las preferencias estipuladas a través de la planeación urbana en contraste con las necesidades de la población habitante, lo que ha llevado

a una exclusión de la población en sus territorios. Finalmente, la dimensión socio-económica se relaciona con *las luchas de “clases” políticas y sociales*, y en ella se exponen las características económicas de la población residente en contraste a sus necesidades, es decir, las consecuencias de la distribución desigual de los recursos (económicos y naturales) sobre la población de la ciudad turística.

Tabla de aproximación teórico-metodológica.

Pregunta de investigación	Objetivo general	Conceptos de la Teoría del desarrollo	Pregunta específica	Objetivo específico	Dimensión de estudio	Indicadores (2002-2020)	Analisis e intenciones	
¿De qué manera los OTT y los CHT han sido efectivos en el desarrollo económico y socio-material desde el surgimiento de actividades turísticas que sustentan el desarrollo de la actividad turística en Mérida, a partir de la distribución desigual de los recursos y el acceso al espacio urbano?	Analizar desde un enfoque territorial o desde el tiempo, de qué manera el desarrollo turístico ha impactado los aspectos socio-económicos y urbanos en Mérida a partir de la TPOD en los ámbitos de las ciudades de Mérida y Playas de Amikuz para así identificar el desarrollo respecto a los resultados y manifestaciones generadas por las ciudades costeras de planeación y planeación turística en entidades metropolitanas de desarrollo económico de los mismos.	El capital acumula el espacio en un espacio y el tiempo	¿Cómo se ha desarrollado el ingreso y acumulación del capital en el espacio urbano de los centros de actividades nacionales de fomento a esta actividad?	Analizar las implicaciones específicas del desarrollo urbano del capital turístico en los casos de estudio, a través de la evolución de la oferta económica turística en los últimos años, respecto del crecimiento y composición demográfica en términos económicos.	Económica - Urbana	Turismo (Cuentos de Turistas / Población Total) / Población Económica (Activa / Población Ocupada y desempleada) / Manifestaciones respecto a actividades relacionadas al turismo (Unidades económicas relacionadas al turismo)	1. Gráfica relational del crecimiento poblacional, PIB y % de costos. 2. Mapa y visualización del crecimiento del desarrollo. 3. Gráfica relational del crecimiento de la PEA, PIB, PDS y PE. 4. Gráfica relational del crecimiento poblacional y de turistas. 5. Mapa de los municipios con datos de carácter turístico/urbano.	
		Los recursos de los que se beneficia el capital promueven la posibilidad de la reproducción de crecimiento, lo cual depende del aprovechamiento al control sobre los recursos que se consiguen en una forma donde la reproducción de los recursos locales	¿De qué manera influye el capital turístico de los casos de estudio en el crecimiento de la reproducción de la planeación?	Conocer y analizar el comportamiento de los recursos locales de planeación urbana en los casos de estudio, para determinar de qué forma o en qué medida, estos recursos han visto reproducción por el carácter turístico de la ciudad .	Económica - Social	Política - Económica	Crecimiento de la mancha urbana al Plan de desarrollo urbano / Proyección a futuro / Promoción turística de uso de suelo / Gestión de Competitividad Turística	1. Mapa y visualización del crecimiento de la mancha urbana. 2. Mapa y visualización de la evolución de los usos del suelo. 3. Mapa de las propuestas urbanas realizadas.
		La lucha social y política	¿De qué forma la reproducción turística de los casos de estudio repercute en las características socio-económicas de la población local?	Conocer las implicaciones socio-económicas a escala local de los casos de estudio del capital turístico, para entender de qué forma la reproducción de este capital ha repercutido en la calidad de vida de la población residente y en el desarrollo desigual.			Política por Ingresos / Población turística / Ingresos por turista / Manifestaciones por turismo local/urbano.	- Tabla de porcentajes de población en pobreza. - Gráfica relacionando los ingresos/actividades y personas.

Fonte: Elaboración propia.

CIP LOS CABOS, BAJA CALIFORNIA SUR

Antes del fomento del turismo, la función de la región de Los Cabos mantenía una economía natural (extracción de recursos marítimos y agricultura para el uso de los pocos pobladores), sin embargo, por las características ecológicas y climatológicas de la zona (semidesértica), estos recursos se vieron limitados prontamente, por lo que no suponían una fuente de atracción y concentración de capital para fomentar el crecimiento económico. De este modo, luego de observar el gran éxito de los centros turísticos de playa, se decidió aprovechar la belleza natural del litoral como atractivo.

Como sabemos, la creación de los CIP respondió a iniciativas del estado, surgiendo como centralidades especializadas en turismo internacional, por lo que responden a las necesidades impuestas por la demanda extranjera. Ante esto, Benseny (2007) apunta que gracias a que las zonas utilizadas no presentaban una gran concentración poblacional, fue relativamente fácil proyectar ofertas de alojamiento de alta categoría, reuniendo cadenas de talla internacional.

En base a esta lógica, a partir de la década de los 1960's la localidad de San José del Cabo se identificó como apta para la introducción del sector turismo, con el propósito de captar el gran mercado estadounidense. El CIP Los Cabos, fue el tercero propuesto y proyectado por FONATUR, por lo que en la misma década se comenzó a aplicar aquí una política "turístico céntrica" (HERNÁNDEZ, 2018) o de fomento, con lo que se comenzó a proporcionar mayor conectividad (carreteras y puertos) a la ciudad así como los primeros hoteles.

Como tal, el CIP Los Cabos inició operaciones en 1976, contemplando en su plan maestro un polígono de 915.78 ha, de las cuales se destinaba el 6.32% a zona urbana, 76.96% a la zona turística (esto es 12 veces mayor que la zona urbana e incluía entre otras cosas zonas hoteleras, condominios de lujo, lotes residenciales y campos de golf) y 16.72% a zona de conservación (FONATUR, 2018).

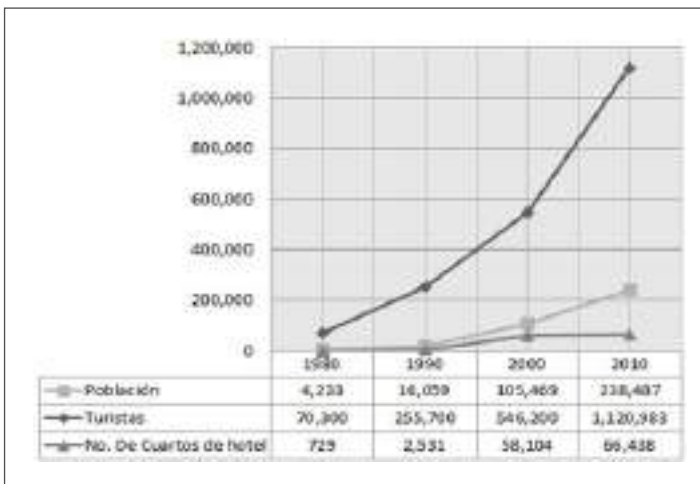
ARRAIGO MATERIAL Y ACUMULACIÓN DEL CAPITAL EN EL ESPACIO Y EL TIEMPO | DIMENSIÓN ECONÓMICA-URBANA

Los núcleos turísticos de litoral mantienen, desde el punto de vista territorial, una forma predominantemente longitudinal, debido a que el atractivo fundamental es la zona colindante al mar, sede principal de las inversiones (LÓPEZ, 2001, p. 42).

Como menciona López, en el caso del turismo de sol y playa, el principal recurso al que se arraiga el capital es el litoral, lo que en el caso del CIP sucede primordialmente, pues en un corto periodo se concentró una gran

cantidad de infraestructura turística, que en 40 años aumentó la oferta 91 veces (Gráfica 1), destaca que al 2010, este CIP concentraba el 74% del total de oferta hotelera a nivel estatal.

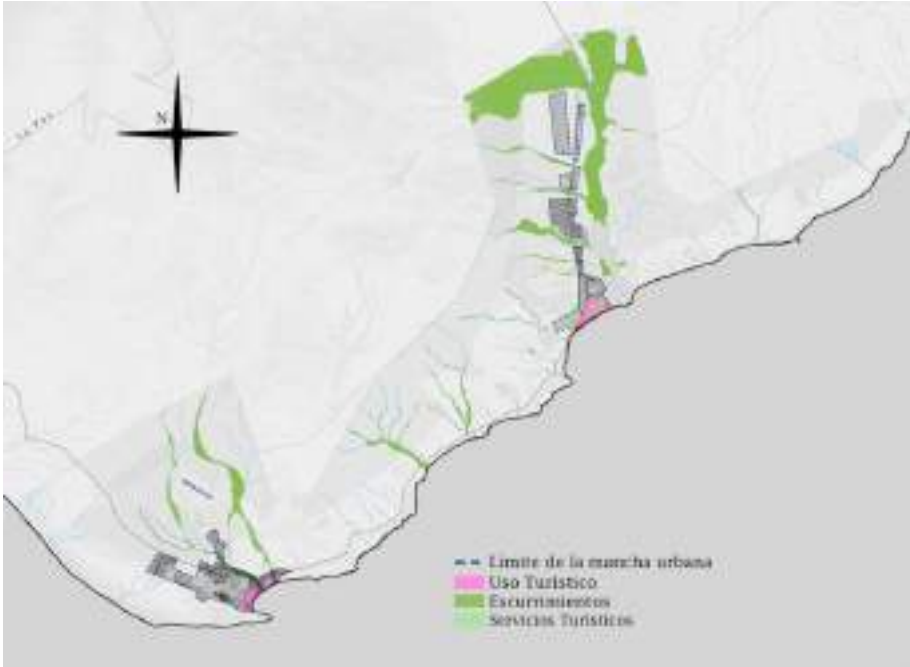
Este aumento a la vez fomentó los procesos migratorios al generarse múltiples fuentes de empleo en el sector de servicios, lo que de 1980 a 2010 elevó la población residente del municipio aproximadamente 56 veces. Esta rápida aparición de hotelería y personal aunado a la promoción turística y las características naturales de la zona, sirvieron de catalizador para aumentar la recepción turística, misma que aumentó casi 16 veces en el mismo periodo, pasando de poco más de 70 mil visitantes en 1980 a más de un millón al 2010, esto es, más de 4 veces la cantidad de población residente en el municipio a ese año.



Gráfica 1- Crecimiento de la Población, turistas y número de Cuartos de Hotel en Los Cabos, 1980-2010. Fuente: Elaboración propia en base a datos de INEGI y DATATUR.

En la Gráfica 1, es posible apreciar que la década de 1990 al 2000 es donde se ha presentado el mayor crecimiento de Los Cabos luego de desprenderse un fuerte proceso migratorio fomentado por el aumento del número de cuartos de hotel un total de 22.96 veces solo en esta década, lo que atrajo un aumento poblacional de 6.57 veces su tamaño. Sin embargo, no obstante este gran crecimiento, únicamente el 8% del total de la mancha urbana se dedicaba específicamente a los usos turísticos (poco más de 300 Ha de un

total de más de 4 mil sumadas de ambos centros de población, como se aprecia en el Mapa 1).



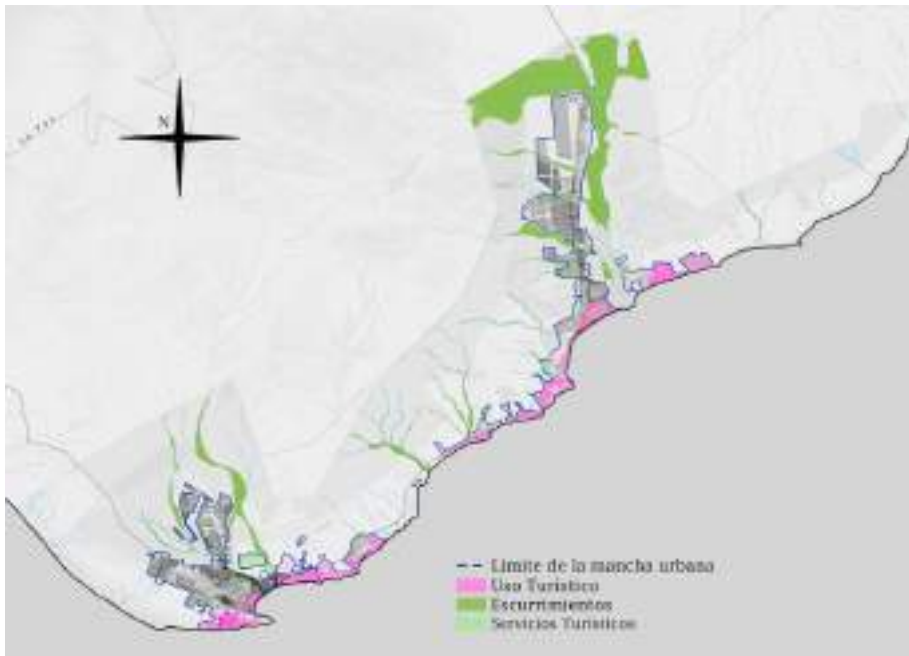
Mapa 1- Usos Turísticos respecto a la mancha urbana al año 2000, Los Cabos.

Fonte: Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales.

Del 2000 al 2010 el número de visitantes se duplicó, por lo que el área destinada al uso exclusivo turístico creció casi 8 veces su tamaño anterior, ocupando como sabemos, las zonas adyacentes al litoral, lo que se puede apreciar en el Mapa 2. Desataca que este crecimiento se encuentra alejado de las zonas habitacionales de ambos centros de población, mismas que sirven a la zona turística. Por otro lado, el crecimiento del uso turístico representa el 29% del total de la mancha urbana al mismo año.

El CIP Los Cabos, ubicado en el municipio homónimo al sur de la península de Baja California Sur, mantiene una captación de visitantes grande gracias al corredor turístico de 33 km que conecta las dos localidades del municipio (San José del Cabo y Cabo San Lucas) a través de la carretera Federal 1 o

Transpeninsular⁸, siguiendo la configuración de la costa. Este corredor es una característica importante de la estructura urbana del municipio, ya que ahí se concentra la oferta necesaria para mantener, acumular y reproducir el capital. Mapa 2. Usos Turísticos respecto a la mancha urbana al año 2010, Los Cabos. Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014 e imágenes satelitales.



Mapa 3- Principales corredores urbanos y usos turísticos en Cabo San Lucas al 2010. Fuente: Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014, la concentración de unidades económicas relacionadas al turismo (DENUE⁹) e imágenes satelitales.

Al 2010, el 20% de la concentración de la oferta de unidades económicas relacionadas al turismo en el municipio de Los Cabos (San José del Cabo y Cabo San Lucas) se ubicaban únicamente en ocho vialidades, que representan menos del 1% del total de la mancha urbana, esto es la acumulación del capital en el espacio.

⁸ Construida en 1973 gracias a la política de fomento, integra la región fronteriza norte desde la ciudad de Tijuana, hasta las entonces localidades del sur de la península de Baja California.

⁹ Directorio Estadístico Nacional de unidades Económicas.

De esta forma, en Cabo San Lucas la mayoría de los corredores se localizan al sur de la ciudad, adyacentes al puerto o marina, mientras que la vialidad José María Morelos actúa como línea conectora con los usos habitacionales y los turísticos. Esto representa una diferenciación espacial entre estos corredores, como se puede apreciar en la Il. 3, donde vemos las Avenidas Lázaro Cárdenas y La Marina – Faro Viejo, que en cuestión de imagen urbana son similares, precisamente por los giros comerciales que se aquí se encuentran y por su cercanía con el litoral (usos exclusivos turísticos), mientras que en José María Morelos cambia la escala y los giros comerciales son más acordes al consumo local.



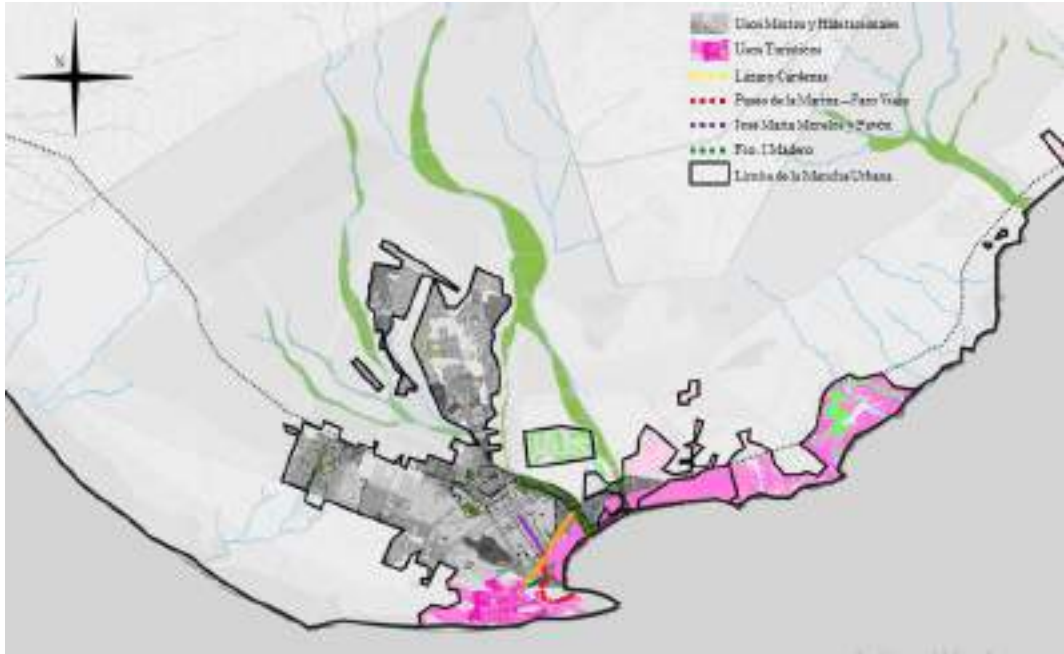
Mapa 3 - Imágenes a nivel de calle de los principales corredores urbanos en Cabo San Lucas. Fuente: *Google Street View*, Mayo de 2019.

Por otro lado, en San José del Cabo los principales corredores se localizan en el primer cuadro de la ciudad o centro histórico sobre usos catalogados como mixtos (Mapa 4). Estos corredores funcionan del mismo modo que en Cabo San Lucas, pues conectan este primer cuadro con la zona turística o CIP originalmente desarrollada por FONATUR. De este modo, el corredor más popular es el boulevard Antonio Mijares, que corre de norte a sur, uniendo esta zona turística con la plaza principal del municipio y el ayuntamiento a través de un paseo entre diversos giros como restaurantes, bares, tiendas de artesanías entre otros. (Il. 4)

PAISAGENS HÍBRIDAS



Il. 3: Imagenes a nivel de calle de los principales corredores urbanos en Cabo San Lucas.
Fuente: *Google Street View*, Mayo de 2019.



Mapa 4 - Principales corredores urbanos y usos turísticos en San José del Cabo al 2010.
Fuente: Elaboración propia en base a la zonificación secundaria del PDU de Los Cabos 2014, la concentración de unidades económicas relacionadas al turismo (DENUE) e imágenes satelitales.

Es posible apreciar que los tres corredores principales de San José del Cabo mantienen una imagen urbana homogénea, esto debido a su localización dentro del primer cuadro de la ciudad que es considerado uno de los atractivos de la ciudad, por lo que cuenta con una materialidad y diseño similar, a excepción de la Av. Manuel Doblado (Ils. 4, 5 y 8) la cual mantiene esta imagen hasta la calle Ildefonso Green, donde la sección de esta vialidad aumenta y cambian tanto su tipología de comercio como su imagen urbana a una escala mucho más local.

Dentro de esta dimensión, es fácilmente apreciable la evolución del asentamiento y arraigo del capital turístico, mismo que se ha expandido y modificado hasta el punto de ser la columna vertebral de la estructura urbana y económica del municipio y por tanto de la población, a través primero del gran corredor de usos exclusivos turísticos, mismo que actúa a la vez como conexión y desconexión entre los dos centros de población que lo sirven.

PAISAGENS HÍBRIDAS



Il. 4: Imágenes a nivel de calle de los principales corredores urbanos en San José del Cabo.

Fuente: *Google Street View*, Mayo de 2019.

Se aprecia también, dentro de esta dimensión y la siguiente, que la concentración de capital turístico (o unidades económicas relacionadas con el turismo) en forma de corredores, actúan como centros de consumo principales e importantes para la ciudad y a la vez también actúan como fronteras urbanas, pues esta concentración acentúa las diferenciaciones espaciales entre las distintas zonas, como se podrá apreciar en apartados posteriores.

ACUMULACIÓN POR DESPOJO | DIMENSIÓN URBANO – SOCIAL

Como hemos visto, el CIP Los Cabos como polo de desarrollo y en términos exclusivamente económicos, ha sido un éxito, pues pasó de ser un conjunto de poblados con pocas posibilidades de desarrollo económico, a ser uno de los principales destinos turísticos de México, concentrando al 2015 el 42.98% de la población del estado (Baja California Sur), en sólo el 5.02% de su territorio. Esto se ha logrado, como se ha mencionado, gracias a que el turismo representa la característica económica más importante de Los Cabos, por lo que desde los años sesenta se ha fomentado el crecimiento de la actividad. Sin embargo, además de estos proyectos de fomento para el desarrollo económico, no se realizó ningún plan de desarrollo urbano a la par, por lo que durante las primeras décadas luego de la instalación del CIP en 1973, el gran crecimiento propiciado por la creciente migración no tuvo un ordenamiento, como ha pasado también en otros centros económicos exitosos de índole turístico u otros.

El primer acercamiento hacia la planeación urbana de la región se dio en la localidad de Cabo San Lucas en el año de 1980, 7 años después de la puesta en marcha del CIP en San José del Cabo; sin embargo, se desconoce hasta qué grado se aplicó este plan, pues al año siguiente (1981) se presentó la declaración de la creación del municipio de Los Cabos integrando San José del Cabo y Cabo San Lucas, lo que representó un cambio en la administración de ambos centros de población.

Para 1980, el municipio (integrando ambas localidades) contaba únicamente con 4,233 habitantes (INEGI) y su mancha urbana ocupaba

alrededor de 1,362 Ha, 70.4% de esta ubicada en la localidad de San José del Cabo y 29.6% en Cabo San Lucas. En este año no se aprecia una ocupación litoral fuerte, únicamente se ocupaba el suelo adyacente a los centros de población.

Luego de 10 años, para el inicio de la década de los 1990's, Los Cabos contaba ya con 16,059 habitantes, aumentando su población casi 4 veces, mientras la mancha urbana creció un 33%, es decir, un total de 1,821 Ha en los dos centros de población; al mismo año más de 250 mil turistas visitaron el municipio en un total de 2,531 cuartos de hotel. Durante esta década se observa un crecimiento de zonas habitacionales, ubicadas al norte y muy alejadas del litoral en ambos centros de población.

Como podemos apreciar, casi para el inicio del nuevo milenio, prácticamente todo el desarrollo urbano del municipio se había realizado sin una planeación adecuada e integral, lo que durante las anteriores décadas desarrolló problemas debido al crecimiento acelerado, como la aparición de asentamientos irregulares que luego aumentarían la demanda de servicios públicos (BOJÓRQUEZ, 2019), algunos de los cuales son muy limitados por las características naturales de la zona, como el acceso al agua potable.

Además, como vimos en el apartado anterior, el periodo 1990-2000 se concentra el mayor aumento en la población de la ciudad, creciendo 6.57 veces, lo que se reflejó en la adición de 2,348 Ha a la mancha urbana; este crecimiento se representa principalmente en el aumento de los usos habitacionales proyectados, que al año 2000 representaban el 74% del total del área construida, mientras que los usos turísticos, que son a los que más se destina espacio en el plan, sólo representaban el 8% del total siendo únicamente un estimado de 340 Ha, concentrando la mayor cantidad de ellas en San José del Cabo.

Fue en el año de 1999 que se presentó una propuesta de organización territorial que integrara la totalidad del municipio, presentado como Plan Director de Desarrollo Urbano para San José del Cabo – Cabo San Lucas B.C.S. 1999 (PDDU 1999) y que consistía en un Plano de Estrategia, donde se presentó

una zonificación (primaria y secundaria) así como una reglamentación urbana general.

Este plan proyecta generar el ya mencionado del corredor turístico como elemento importante, y una dosificación de 28,387 Ha en usos habitacionales en San José del Cabo y 35,498 Ha en Cabo San Lucas, un total de 63,885 Ha, los cuales se utilizarían para servir a los suelos de uso turístico, para los cuales se destinaron 5,214 Ha en Cabo San Lucas y 777 Ha en San José del Cabo, siendo un total de 5,991 Ha; por otro lado, no obstante se presentó tanto una estrategia como una zonificación, no se encontró algún tipo de diagnóstico del momento histórico y de los requerimientos urbanos necesarios para la consolidación de los usos turísticos.

Al 2010, once años después de la creación del PDDU 1999 la población, el número de turistas y la mancha urbana se duplicaron, representando una ampliación de 4,589.87 Ha, que se ven reflejadas en crecimientos tanto periféricos como en el litoral que fue ocupado por más de 66 mil cuartos de hotel, visitados ese mismo año por ya más de un millón de turistas. A este año el área destinada a usos turísticos se multiplicó casi 8 veces, llegando a ocupar el 29% de la mancha urbana, mientras el uso habitacional se redujo a 63%. (Mapa 5)

Este crecimiento desproporcionado generó en la dinámica urbana una serie de problemáticas: por un lado, porque sabemos que Los Cabos no cuenta con recursos suficientes para ser sostenible por sí misma, lo que se manifiesta en la deficiencia y el déficit en la dotación de servicios públicos y equipamiento; por otro lado, el auge de la actividad turística comenzó a limitar el acceso que los habitantes pudieran tener a su litoral (BOJÓRQUEZ; ÁLVAREZ, 2019). Esto es a lo que Harvey llama acumulación por despojo, pues los habitantes son desplazados del litoral, a zonas donde los servicios, el equipamiento y el empleo no están presentes o son deficientes.

Aún con este tipo de problemáticas acentuadas, no fue sino hasta luego de la creación del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de Los Cabos en el año 2009 que se desprende la Segunda actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano San José del Cabo y Cabo San Lucas B.C.S. 2040 (PDDU



Mapa 5 - Crecimiento de la mancha urbana de Los Cabos, 1980-2010.

Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales históricas, *Google earth*.

2013), publicado en abril de 2013 y en cuyo diagnóstico establece las externalidades antes mencionadas, como por ejemplo:

Que el municipio presenta un déficit en equipamientos de salud, recreación, deporte y educación, además de que el existente presenta deterioro; falta de cobertura de drenaje y deficiencias de saneamiento; peligro de sobreexplotación de los acuíferos pues al 2013 existen 30 colonias con más del 20% de usuarios con servicio intermitente de agua potable, es decir, aproximadamente el 5.14 % de la población total; existe también un marcado contraste entre la calidad de infraestructura en los desarrollos turísticos habitacionales y los centros de población; existen asentamientos irregulares marginados, algunos incluso en zonas de alto riesgo; además se presenta el acaparamiento o “especulación” del suelo.

Por otro lado, se identifica que la planeación y administración del desarrollo urbano se ha dado en forma limitada y con visión a corto plazo; los dos centros de población se encuentran desarticulados estructuralmente, por lo que presentan tipos de crecimiento distintos lo que dificulta el correcto funcionamiento de la ciudad y aumenta sus costos operativos y administrativos; existe una falta de oferta de programas sociales de vivienda para población de bajos ingresos, además de que se presenta segregación y polarización espacial de los estratos sociales; la centralidad de los servicios y equipamiento provoca desplazamientos periferia-centro, además de que se manifiesta también una alta dependencia de la actividad turística para el desarrollo económico.

Para dar solución a estas problemáticas y como parte del marco estratégico, el PDDU 2013 propone la ejecución de 244 proyectos, la mayoría enfocados a la problemática de movilidad; no obstante, únicamente se identificaron como realizados (con las limitaciones físicas con las que se realizó este estudio) 9 de ellos, es decir el 3.6% del total, al 2020. (Mapa 6)

Tres de estos proyectos se localizan en Cabo San Lucas: la ampliación del aeropuerto internacional, con el propósito de aumentar la recepción de vuelos y por ende de turistas, lo que traería mayor crecimiento urbano y

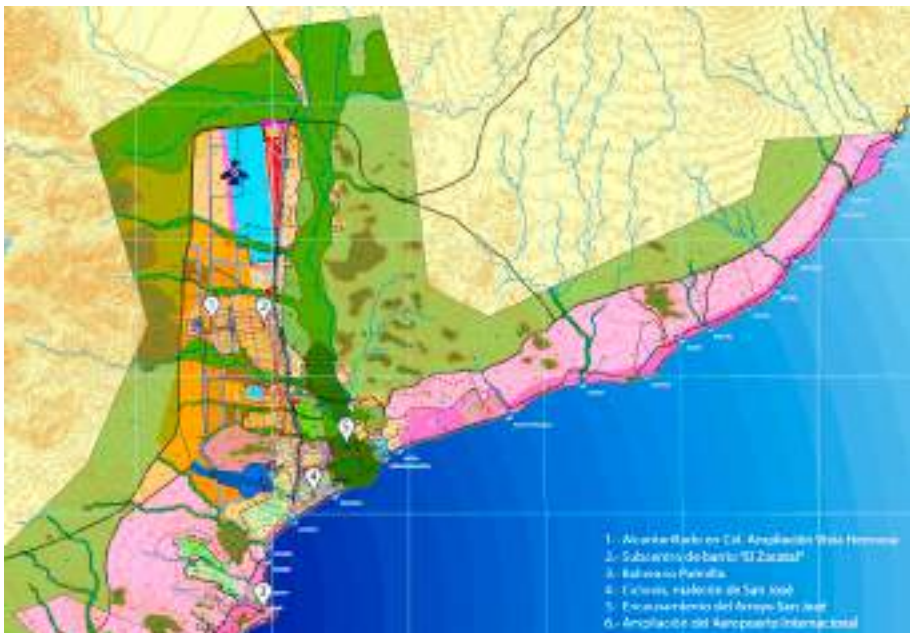


Mapa 6 - Proyectos del PDDU 2013 realizados en Cabo San Lucas.
Fuente: Elaboración propia.

mayores problemáticas; el alcantarillado de la Col. Gastelum, como parte de los proyectos de saneamiento; y el encauzamiento del arroyo Salto Seco, con el propósito de prevenir inundaciones en las zonas aledañas a él.

Los seis proyectos restantes se localizan en San José del Cabo y consisten en el alcantarillado de la colonia Ampliación vista hermosa; la rehabilitación del subcentro de barrio “el Zacatal”, ubicado aproximadamente en el centro morfológico de la ciudad; la construcción del Balneario Palmilla, en la zona turística, al sur; un tramo de ciclovía ubicado sobre el malecón, sin conexión al resto de la ciudad; el encauzamiento del arroyo San José para prevenir desbordamientos; y al igual que en San Lucas, la ampliación del aeropuerto internacional para aumentar la capacidad de llegadas. (Mapa 7)

En este sentido podemos apreciar que 6 de los 9 proyectos se localizan en puntos benéficos para la zona o el desarrollo turístico (dos mejoras en aeropuertos, dos encausamientos que previenen desastres tanto en la zona de actividad turística como la zona habitacional, la ciclovía del malecón y el proyecto de balneario localizado en el corredor turístico, estos últimos



Mapa 7- Proyectos del PDDU 2013 realizados en San José del Cabo.
 Fuente: Elaboración propia.

alejados de las zonas habitacionales de ambos centros de población, a pesar de ser anunciados como puntos de integración entre estos dos usos).

Esta preferencia coincide con lo comentado por Mullins (1991), y que al igual que los corredores urbanos, genera bordes o fronteras urbanas que intensifican las diferenciaciones espaciales, situación que es claramente observable a nivel de calle, siendo así que en la zona turística adyacente a los proyectos 3 y 4 en el mapa anterior mantiene una imagen urbana homogénea y con toda la infraestructura (Il. 5), mientras que la zona habitacional adyacente a los proyectos 1 y 2 de la figura anterior, se reconoce una imagen urbana discontinua e incluso carente de pavimentos y alumbrado público.

Podemos ver que el carácter turístico de la ciudad rige de sobremanera los proyectos que han sido propuestos y realizados a través de los diversos instrumentos de planeación en el municipio de Los Cabos, a pesar de plantear un diagnóstico y objetivos integrales volcados a las necesidades locales (o el valor de uso), las intervenciones urbanas se definen principalmente por la actividad económica turística, volcado a los intereses económicos (valor de cambio).

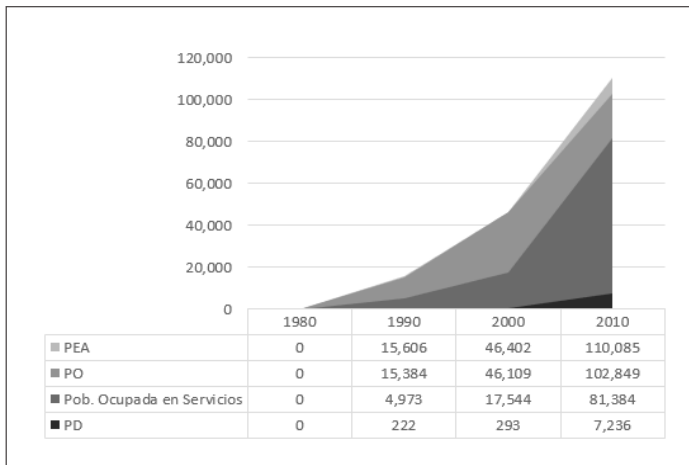


Il. 5: Imágenes a nivel de calle, zona turística y zona habitacional, San José del Cabo.
Fuente: Elaboración propia.

En este sentido, a pesar de que del PDU únicamente se han realizado el 3.6% del total de proyectos planteados, la industria turística se amplió con 2,463 habitaciones más tan solo en el año 2019, lo cual manifiesta la pretención de continuar aumentando la capacidad de recepción turística, sin tomar en cuenta los escasos de recursos y el déficit de infraestructura y equipamiento, insuficientes para satisfacer las necesidades de la población residente, misma que sólo aumentará en medida que se continúen brindando oportunidades económicas a la inversión masiva en el sector turismo.

LUCHA SOCIAL Y POLÍTICA | DIMENSIÓN SOCIO – ECONÓMICA

Al 2010, el municipio de Los Cabos concentraba el 37.44% del total de la población estatal, el 69% de su recepción turística y el 38.26% de su PEA¹⁰; destaca, que con el paso del tiempo esta PEA se ha ido especializando, aumentando en 10 años de 38% a 79% su PO (población ocupada) en la categoría de servicios (4.64 veces en términos de números reales). Destaca que en el año de 1990 casi el total de la población se encontraba en edad de laborar (Gráfica 2), es decir el 97.18% de la PEA, situación que se balanceó en las siguientes décadas, siendo al 2000 el 44% y al 2010 el 46.16% del total de la población quizá por la llegada de familias al territorio



Gráfica 2- Población Económicamente Activa, Población Ocupada, Población Ocupada en Servicios y Población Desocupada en Los Cabos, 1980-2010.

¹⁰ Población Económicamente Activa.

Como se aprecia, la población ocupada (PO) en relación a la PEA se ha mantenido superior al 90% en todos los periodos; sin embargo, desprendido de la gran concentración de equipamiento turístico se ha llevado a cabo un proceso de especialización de la población, pues esta PO ha ido concentrando en el sector específico de servicios, por lo que al 2010, el 79.13% de la PO se encontraba laborando en este sector; por último, la población desocupada (PD) también ha aumentado considerablemente, siendo así que de 2000 a 2010 creció 24.69 veces, sin embargo, suele demeritarse por representar un porcentaje mínimo comparado con la PEA y la PO.

En este sentido, al 2010 existían más de 80 mil personas y sus correspondientes familias dependiendo directa o indirectamente de la actividad turística en Los Cabos. Destacando que, los empleos generados por la actividad se caracterizan por no percibir un salario muy por encima del mínimo marcado por la ley, siendo las ocupaciones con un mayor porcentaje de PEA en el censo 2010 los empleados de ventas, despachadores o dependientes con el 5.9%, seguidos de los comerciantes en establecimiento, los meseros y albañiles, con 3.9%, 3.6% y 2.8% del total del PEA respectivamente.

Del total de PEA Ocupada, el 59.4% percibían al mismo año un salario menor a los 10 mil pesos al mes, siendo el promedio 6 mil pesos mexicanos, lo que coincide con el promedio nacional, pero que no comprende lo suficiente para mantener una vida digna y a la vez fomentar la movilidad social, por lo que en este apartado se analiza este contexto en relación a los tipos de pobreza por ingresos propuestos por CONEVAL¹¹.

De este modo, en la Tabla 2 se aprecia que todos los tipos de pobreza han ido en aumento dentro del municipio, siendo así que al 2010, el 60% de la población se encontraba en alguna de las tres situaciones de pobreza propuestas por CONEVAL; de ellas, destaca la población en situación de pobreza alimentaria,

¹¹ Definiciones de pobreza por ingresos, CONEVAL. Pobreza alimentaria: Incapacidad para obtener una canasta básica alimentaria, aún si se usa todo el ingreso disponible en el hogar para comprar solo estos bienes; Pobreza de capacidades: Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir el valor de la canasta alimentaria y efectuar los gastos necesarios en salud y educación; Pobreza de patrimonio: Insuficiencia del ingreso disponible para adquirir la canasta alimentaria, así como realizar los gastos necesarios en salud, vestido, vivienda, transporte y educación.

la más fuerte de todas en relación a los ingresos. Destaca que del año 1990 al 2000, el porcentaje se redujo, sin embargo, para 2010 aumentó de nuevo en todas las categorías, de la mano del crecimiento acelerado de población que se presentó durante esta década.

Tabla 2 - Porcentaje de pobreza por ingresos respecto al total de población en Los Cabos, 1990-2010

Alimentaria			Capacidades			Patrimonio		
1990	2000	2010	1990	2000	2010	1990	2000	2010
11.60%	5.30%	9.60%	17.70%	9.70%	15.10%	39.00%	30.40%	35.30%

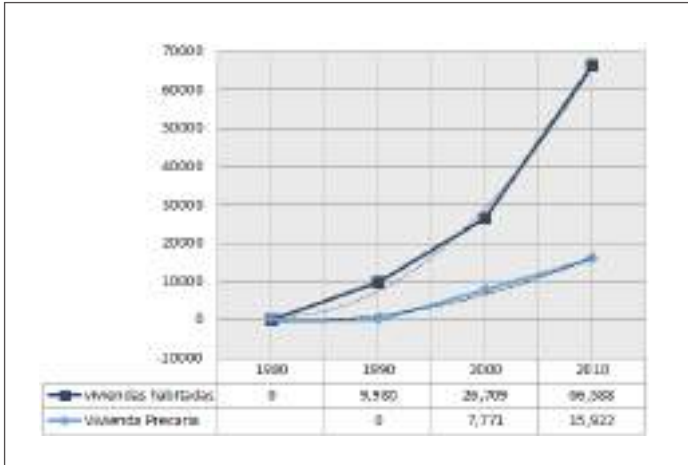
Fuente: Elaboración propia en base a información de CONEVAL.

Se observa que, la pobreza de patrimonio es la que mantiene el porcentaje más alto, lo que se explica por la especialización, que mantiene a la población en empleos que no les permiten acumular capital suficiente para adquirir bienes y servicios más allá de los completamente necesarios para la supervivencia como el alimento, la salud y el vestido; es así que en Los Cabos al año 2000, el 29% del total de viviendas habitadas se encontraban en situación de precariedad, según lo establecido en el indicador “Población habitando vivienda precaria”, de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) de ONU HÁBITAT (Gráfica 3), porcentaje que se ve reducido para el año 2010 a un 24% del total, pues se construyeron más de 40 mil viviendas nuevas.

En la Gráfica 3 podemos apreciar que, no obstante la reducción porcentual de la vivienda precaria, esta ha continuado creciendo, duplicándose de 2000 a 2010, lo que nos indica que realmente no se ha reducido el número de personas que habitan en estas circunstancias, sino que solamente se proveen nuevas viviendas para aquellas personas que migran y tienen la capacidad de adquirirlas.

Repasando los indicadores medidos anteriormente, resalta que a pesar de que la mayoría de los habitantes se encuentran ocupados, el 60% de la población presenta una de las tres situaciones de pobreza por ingresos, lo que nos indica que, a pesar de contar con un alto porcentaje de Población

Ocupada, la mayoría de las personas no reciben un salario suficiente para tener una vida digna según lo estipulado por el CONEVAL.



Gráfica 3 - Total de viviendas habitadas y vivienda precaria en Los Cabos, 1980-2010. Fuente: Elaboración propia en base a INEGI y los indicadores del desarrollo sostenible ONU HABITAT.¹²

A pesar de lo anterior, quizá la mayor problemática en este municipio sea la escases del recurso agua, que se dosifica entre las colonias populares a través de itinerarios semanales en un intento por reducir el estrés hídrico. El CIP Los Cabos, a pesar de contar con una planta desaladora, no representa la producción suficiente para satisfacer la demanda, por lo que se destinarán los fondos del estado para construir una planta extra (que originalmente se ubicaría en La Paz, capital del estado), pero que ahora irá a Los Cabos, el motor económico del estado.

No obstante lo anterior, aún a la fecha se proyecta crecimiento de la actividad turística, lo que a la vez generará atracción poblacional y por tanto una mayor demanda de agua, suelo urbanizado y equipamiento de todos los tipos, misma demanda que se sumará al déficit que de por sí ya existe actualmente.

¹² No existen registros de vivienda precaria antes del año 2000 (debido a la fecha de creación de los ODS), ni de viviendas particulares del año 1980 (debido a que el municipio aún no se conformaba como tal) Vivienda precaria: El dato se obtuvo al multiplicar el porcentaje marcado por el indicador "población habitando vivienda precaria" por el total de población y dividir el resultado entre el tamaño de las familias de cada año. El tamaño de las familias se obtuvo al dividir la población total de cada año entre el número de viviendas habitadas (Censos, INEGI).

CONCLUSIONES

No cabe duda que el crecimiento acelerado ha propiciado toda esta serie de problemáticas urbanas y sociales en este CIP, por lo que es de suma importancia cuestionar el crecimiento de la actividad turística en la región, por ser el principal catalizador de estas problemáticas. Es imprescindible aprovechar de mejor modo el capital que se encuentra implantado ya que sin duda Los Cabos representa uno de los Centros de Playa más importantes del país, por lo que, aumentar más la capacidad receptiva del CIP, conllevaría aumentar aún más la presión existente por los recursos y las problemáticas urbanas y sociales.

Por otro lado, el discurso estipulado por la planeación turística del país a través del tiempo, mantiene el objetivo de coadyuvar a un crecimiento regional más equilibrado y una justa distribución del ingreso (en congruencia con los planes nacionales de desarrollo). Sin embargo, como hemos visto, los resultados de la aplicación de estos planes en el caso de estudio, no representan un desarrollo equilibrado o una justa distribución del ingreso y los recursos, puesto que se ha condicionado su conformación socio espacial a través de la planeación.

En base a la aproximación teórico-metodológica aquí propuesta, dentro de la dimensión Económica Urbana, se observó una marcada y creciente polarización derivada del arraigo y la acumulación del capital (DGD, Harvey, 2010) en el espacio litoral, pues la playa representa el recurso principal a explotar a través de la producción del espacio exclusivo turístico (hoteles, centros de entretenimiento y de preparación de alimentos) que será aprovechado por una gran cantidad de visitantes.

Esta apropiación y/u ocupación del espacio costero es fomentado a través de la planeación urbana municipal, donde se le destina al uso del suelo turístico todo el territorio litoral dentro de su zonificación secundaria. Lo que fue apreciable en dimensión Urbana Social, donde se identifica una planeación urbana turístico-céntrica en la escala local, esto es, el empresarismo urbano (HARVEY, 1987) basado en el turismo, que desplaza las necesidades de la población habitante (servicios, infraestructura, equipamiento) en pro de la búsqueda de maximización de las ganancias, lo que crea una suerte de

“eterna” competitividad que mantiene las intervenciones urbanas en zonas aptas para el valor de cambio.

En este sentido es posible decir que existe una preferencia por la planeación urbana turística vs. la planeación urbana social (MULLINS, 1991) misma que podría traducirse como una preferencia del Derecho al turismo (o a las necesidades o demandas del turismo, que les da a los espacios de la ciudad su valor de cambio) vs. Derecho a la ciudad (LEFEBVRE, 1969) (las necesidades de la población residente, que le da a los espacios su valor de uso). Otro concepto importante planteado identificado dentro de la dimensión de estudio Urbana Social, es el de acumulación por despojo (DGD, HARVEY, 2006), que se presenta en el caso de estudio principalmente a través de la privatización del acceso a las playas.

Por último, dentro de la dimensión Socio Económica, fue posible identificar el concepto de lucha de clases políticas y sociales (DGD, HARVEY, 2006), fomentadas principalmente por la deficiencia en la distribución de servicios, infraestructura y equipamientos, misma que se presenta derivada del crecimiento acelerado y de su conformación espacial dividida en dos centros de población.

En la misma dimensión de estudio, se identifica una súper especialización laboral en el sector servicios, situación que puede estar relacionada con el crecimiento de los indicadores de pobreza y población habitando vivienda precaria, pues no hay una diversificación laboral y esto fomenta una dependencia económica tanto en el nivel individual como en el municipal.

Por todo lo anteriormente descrito, se puede concluir que la estructura económica y socio-espacial de este CIP se ha visto sumamente condicionada por el carácter turístico que se le infundió y que se reafirma constantemente a través de la planeación y planificación urbana, misma que a pesar de identificar o diagnosticar las deficiencias de las ciudades, es pasada por alto en favor del mantenimiento de la competitividad turística. Esto es, el predominio del valor de cambio sobre el valor de uso, que fomenta la segregación de las ciudades y el desarrollo geográfico desigual.

Los Cabos, al ser una ciudad de función turística, es considerada un espacio producto para los visitantes, por lo que se concentra su planeación en mantenerla bajo estándares competitivos para seguir creciendo económicamente en torno a la actividad turística, bajo el discurso del desarrollo equilibrado. El turismo, como parte de la ciudad y al ser una actividad fomentada por políticas neoliberales establecidas por los niveles globales y nacionales, busca siempre la maximización de las inversiones valiéndose de políticas turístico-céntricas, como el establecimiento de incentivos económicos para la inversión privada y la preferencia de la planeación urbana-turística sobre la urbana-social.

Esta preferencia es llevada a cabo por distintos actores, principalmente en la escala nacional, como SECTUR y FONATUR, quienes dictan los planes generales de desarrollo turístico a los que se tienen que apegar los niveles subsecuentes (la planeación urbana y turística municipal), lo que de algún modo lleva a condicionar el destino de los recursos y la planificación de la ciudad a renovar las zonas turísticas. Sin embargo, como se ha visto, este enfoque ha generado diversas externalidades que afectan principalmente a los habitantes de la ciudad, como la segregación y la polarización o la deficiencia en los servicios urbanos.

Es por esta conclusión, que se considera que la política de planeación de estas ciudades requiere orientarse en mayor medida al aprovechamiento del mercado interior que ya ha sido creado, los habitantes de la ciudad turística, más que centrarse en continuar creando competitividad en base a la capacidad soportante (aumento de los usos turísticos y el número de cuartos). Pues esto genera crecimiento urbano acelerado que solo fomenta las problemáticas urbanas.

Por tanto, para mitigar las problemáticas de este tipo de ciudades y así lograr los objetivos propuestos por los distintos niveles de planeación, podría ser un paso importante limitar la inversión en proyectos que atraigan gran crecimiento, justo como la dotación de más y nuevas zonas turísticas; pues sabemos que este crecimiento atrae grandes olas migratorias que son difíciles de contener por la urbanización.

Es necesario entonces, crear una estabilidad con el crecimiento que ya se ha alcanzado dejando de lado el aumento de la recepción turística y concentrándose en la competitividad únicamente de la capacidad instalada actualmente. Por otro lado, claro está que esto representa marcar límites al crecimiento económico, que en la filosofía del libre mercado es sumamente rechazado.

Sin embargo, como apunta Lefebvre (1969), si no se concibe a la sociedad como meta de la industrialización (o en este caso de la turistificación), no puede haber desarrollo social, lo que el autor llama “realización de la sociedad urbana” (mismo que se establece como objetivo primordial en todos los niveles de planeación). Este punto se explica mejor a través del análisis de las dimensiones socio-económica y urbana-social: pues en la primera se aprecia que no se ha representado una mejora en los ingresos y la movilidad social de la población a pesar del gran crecimiento de la actividad turística; y en la segunda se observa la conformación de una ciudad fragmentada y con una planeación subyugada al valor de cambio, con lo que se demuestra que la industrialización es la meta de la sociedad y no al revés, como apunta Lefebvre (1969).

Durante mucho tiempo, el crecimiento económico ha sido tomado como sinónimo de desarrollo, por lo que durante los inicios de la planeación, un desarrollador tenía la tarea de infundir o poner en marcha la maquinaria de intercambios económicos que pudiera dotar de los beneficios que provee la urbanización para los individuos, y el turismo representó en estos tiempos un motor interesante sobre el cual fundamentar el crecimiento, visto como desarrollo, de distintas regiones del país.

Hoy día son notables las repercusiones que el crecimiento acelerado ha generado en las ciudades turísticas de playa del país, por lo que es de suma importancia cuestionarnos los modos de producción urbana definidos por los diferentes niveles de planeación y comunicar la idea de que el crecimiento no es sinónimo de desarrollo y mucho menos de equilibrio, como lo plantea el discurso de planeación turística, sobre todo en los aspectos espaciales y económicos de la ciudad donde se instaura, por lo menos hasta el día de hoy.

La cuestión que surge a partir de esta conclusión es, ¿cómo lograr transmitir esta idea principalmente a los actores que tienen el control sobre la conformación espacial (institutos de planeación de todos los niveles de gobierno), cuando la idea de que el crecimiento es igual a desarrollo se ha venido instaurando y permeando a través de todos los niveles económicos, sociales y políticos? ¿Cuáles serían las acciones específicas a tomar para lograr este propósito?.

REFERENCIAS

- BENSENY, Graciela. El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral en: *Revista Aportes y Transferencias*, V. 11, nº. 2, 2007. (p. 13-34).
- Butler, Richard W. *The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources*. Canada: The Canadian Geographer, 1980.
- ENRÍQUEZ A., Jesús. Segregación y fragmentación en las nuevas ciudades para el turismo. Caso Puerto Peñasco, Sonora, México In: *Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2008.
- HARVEY, David. *De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza urbana en el capitalismo tardío*, 1980.
- _____. *La condición de la posmodernidad*. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural. México: Amorrortus, 1990.
- _____. *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. Spaces of global capitalism. UK/USA: Verso, 2006. (p. 69-116).
- _____. *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. España: Akal, 2006.
- HERNÁNDEZ, Javier. La voracidad del turismo y el derecho a la ciudad In: *Revista Andaluza de antropología* nº. 15, 2018. (p. 22-46).
- LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*, 1980.
- LÓPEZ, Álvaro. *Análisis de la organización territorial del turismo de playa en México, 190-1996*. El caso de Los Cabos, BCS. Brasil: CILITUR, 2001.
- Mullins, P. Tourism urbanization En: *International Journal of Urban Regional Research* nº15(3), 1991. (p. 326-342).
- NOVACK, George. *Para comprender la historia*. México: Pluma, 1994.
- Plan director de desarrollo urbano para San José del Cabo- Cabo San Lucas B.C.S. 1999. *Boletín oficial del estado de Baja California Sur*, 31 de diciembre de 1999. México : Gobierno del municipio de los Cabos, 1999.
- Segunda actualización del plan director de desarrollo urbano San José del Cabo y Cabo San LUCAS, B.C.S. 2040. *Boletín oficial del estado de Baja California Sur*, abril de 2013. México : Gobierno del municipio de los Cabos, 2013.
- REBOLLO, Vera J.F. Turismo y desarrollo En: XI congreso nacional de geografía. *Anales...* V. IV. Ponencias y relatorías. Madrid, 1989.
- SMITH, Neil. *La geografía del desarrollo desigual*. Reino Unido: Pluto Press, 1984.

O AIRBNB E SUAS REPERCUSSÕES NA REGIÃO CENTRAL DO RIO DE JANEIRO

FERNANDA DE SALES FERNANDES¹
LUCIANO MUNIZ ABREU²
JOSIANE NASCIMENTO ANDRADE³

fernandades.fernandes@gmail.com

lmabreu@ufrj.br

josianenandrade@gmail.com

RESUMO ABSTRACT

Este artigo objetiva verificar alterações às dinâmicas habitacionais provocadas pela plataforma Airbnb na região central do Rio de Janeiro. Através de pesquisa exploratória notou-se diferentemente do que se observa em outras cidades do mundo, a inserção da plataforma na área de estudo não se caracteriza como processo gentrificador, mas sim como fonte alternativa de renda.

Palavras-chave: economia do compartilhamento, capitalismo de plataforma, plataformas, turismo

Airbnb and its effects in the central region of Rio de Janeiro

This article aims to verify changes to the housing dynamics caused by the Airbnb platform in the central region of Rio de Janeiro. Through exploratory research, it was noticed, differently from what is observed in other cities around the world, the insertion of the platform in the study area is not characterized as a gentrifying process but as an alternative source of income.

Keywords: *Sharing economy, platform capitalism, platforms, tourism.*

¹ Arquiteta e Urbanista. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro- UFRRJ.

² Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo- DAU da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro- UFRRJ.

³ Doutoranda do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano- MDU da Universidade Federal de Pernambuco - UFPE.

ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO É UM

termo que caracteriza a viabilização do acesso aos bens e serviços entre pessoas através do uso de tecnologias digitais. Para conectar quem tem algo a oferecer (seja um produto ou sua força de trabalho, por exemplo) a quem precisa utilizar momentaneamente este ativo existem diversas plataformas, sendo Uber e Airbnb algumas daquelas com maior abrangência no Brasil.

A economia do compartilhamento se apoia em “soluções” para as novas formas de consumo caracterizadas pelo acesso aos bens como prioridade sobre a posse, na troca de recursos físicos, humanos e intelectuais. Botsman e Rogers (2011) apontam que este modelo de negócios

recebe diferentes empresas que se apropriam de seu discurso (de consumo alternativo), a fim de burlar regulamentações e taxações. Corroborando esta análise, Srnicek (2018) atribui ao movimento o nome de capitalismo de plataforma, uma vez que apesar de seu discurso de compartilhamento entre pessoas o que se observa são as grandes empresas se inserindo nas mais diversas áreas e se valendo da precarização para aumentar seus ganhos. É, portanto, mais uma remodelação capitalista.

Sendo um dos principais nomes da economia do compartilhamento, o Airbnb é uma plataforma de hospedagens fundada em 2008 cuja atuação se dá em 191 países (AIRBNB, 2020). Através de anúncios de imóveis inteiros ou compartilhados, a plataforma vai modificando os mercados de aluguéis e hospedagem por onde se insere. Efeitos como a troca majoritária de aluguéis de longo pelos de curto prazo, o aumento significativo no valor de imóveis formais, a expulsão de moradores locais, a alteração de dinâmicas da cidade e a sobrecarga de serviços e infraestrutura são relatados por diversos autores em cidades como Nova Iorque, Barcelona, Veneza, Madri e Vancouver (WACHSMUTH, 2017; SLEE, 2017; BLANCHARD E PELLICER, 2018).

No Brasil sua entrada se deu em 2012, inicialmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, ganhando força nos anos seguintes graças aos grandes eventos mundiais a serem sediados no país, a saber, a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Este é o 13º país mais visitado da plataforma, sendo o Rio de Janeiro um de seus maiores mercados no mundo (AIRBNB, 2020). A cidade concentra 27% de todos os anúncios da região Sudeste (AIRDNA, 2021), chamando a atenção a abrangência em bairros que não são necessariamente turísticos.

Considerando estes aspectos, o presente artigo tem como objetivo verificar alterações às dinâmicas habitacionais provocadas pela plataforma Airbnb na região central do Rio de Janeiro. O recorte espacial compreende o polígono do Centro e Lapa (bairros) e a delimitação urbana do Projeto Porto Maravilha, que engloba os bairros Gamboa, Saúde e Santo Cristo. A escolha se dá em razão de serem bairros com núcleos residenciais tradicionais na área central

da cidade, sobretudo Saúde, Gamboa e Santo Cristo, cujo caráter tradicional resiste ao longo do tempo às reformas diversas na região, a exemplo da recente “implantação” do Projeto Porto Maravilha. A Gamboa, por exemplo, abriga até hoje a primeira favela do Rio de Janeiro (Morro da Providência) e o número de imóveis residenciais é superior ao número de imóveis não residenciais, sendo respectivamente 2.159 mil e 766, que diverge do Centro, sendo respectivamente 20.794 mil e 56.157 mil (Instituto Pereira Passos, IPP, 2019).

Para tanto, foram utilizados dados dos setores censitários dos bairros analisados (população, número de domicílios e renda domiciliar) e o recorte temporal foi estabelecido entre os anos de 2010 e 2020. Foram levantados os dados do mercado de aluguéis residenciais de longa duração (como sua variação de preços por metro quadrado) e, também, as características das unidades ofertadas pelo Airbnb na área de estudo (imóvel inteiro ou compartilhado; distribuição espacial). A partir do cruzamento destas informações buscou-se discutir como tem ocorrido a dinâmica habitacional na região central do Rio de Janeiro.

METODOLOGIA

Antes de descrever a metodologia utilizada no presente artigo, se faz necessário explicar a dinâmica de funcionamento do Airbnb, que consiste na disposição de imóveis inteiros a quartos, ofertados como hospedagem por pessoas físicas e jurídicas, com datas e valores acertados diretamente entre locatário (anfitrião) e usuário, intermediados pela plataforma, que aplica taxas sobre o valor acordado (AIRBNB, 2020).

Para a análise da quantidade e tipologias de ofertas na plataforma, elaborou-se a Tabela 1, a respeito das quantidades por tipologias ofertadas na plataforma Airbnb para cada bairro analisado, a saber: casas/apartamentos inteiros, quartos privativos, quartos compartilhados e quartos de hotel. Isso porque a partir das tipologias é possível verificar e discutir como a plataforma se manifesta no recorte. A Ilustração 1 apresenta a espacialização dos pontos por tipologia.

Tabela 1 - Ofertas Airbnb (quantidades por tipologias) nos bairros do recorte espacial

BAIRRO	CENTRO (LAPA)		SAÚDE		GAMBOA		SANTO CRISTO	
Julho/2018		%		%		%		%
Casas/ap. inteiros	731	71%	7	32%	5	38%	7	44%
Quartos Privativos	257	25%	14	64%	6	46%	7	44%
Quartos Compartilhados	43	4%	1	5%	2	15%	2	13%
TOTAL	1031		22		13		16	
Janeiro/2019								
Casas/ap. inteiros	661	71%	6	26%	7	39%	7	39%
Quartos Privativos	222	24%	13	57%	8	44%	9	50%
Quartos Compartilhados	42	5%	4	17%	3	17%	2	11%
TOTAL	925		23		18		18	
Julho/2019								
Casas/ap. inteiros	705	73%	10	40%	12	50%	11	44%
Quartos Privativos	209	22%	13	52%	9	38%	12	48%
Quartos Compartilhados	56	6%	2	8%	3	13%	2	8%
TOTAL	970		25		24		25	
Janeiro/2020								
Casas/ap. inteiros	671	73%	8	38%	9	47%	7	39%
Quartos Privativos	199	22%	11	52%	5	26%	10	56%
Quartos Compartilhados	41	4%	--	-	3	16%	1	6%
Quarto de Hotel	7	1%	2	10%	2	11%	--	-
TOTAL	918		21		19		18	
Junho/2020								
Casas/ap. inteiros	725	74%	11	44%	11	44%	6	35%
Quartos Privativos	207	21%	12	48%	10	40%	10	59%
Quartos Compartilhados	41	4%	--	-	2	8%	1	6%
Quarto de Hotel	8	1%	2	8%	2	8%	--	-
TOTAL	982		25		25		17	

Fonte: INSIDE AIRBNB, 2021. Elaborada pelos Autores, 2021.



Il. 1: Mapa de pontos Airbnb.

Fonte: INSIDE AIRBNB, 2021. Elaborado pelos Autores, 2021.

O mapa apresentado foi elaborado através do *software* QGIS e demonstra que as maiores concentrações se encontram no Centro e na Lapa. Entretanto, nota-se que ocorre a distribuição de imóveis inteiros e compartilhados por outras áreas do recorte, com comportamentos que serão discutidos a seguir.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Observou-se que o Centro e a Lapa são os bairros com maior incidência de oferta de unidades pela Airbnb e que as quantidades pouco variaram ao longo dos meses e anos analisados. Infere-se que a diferença expressiva de quantidade, se comparada aos bairros portuários, aconteça devido ao processo de renovação urbana ocorrido na região, com ênfase na Lapa que, como destacado por Irias (2007), é um bairro de referência histórica e cultural que passou pelo estímulo do mercado imobiliário voltado a classe média e despertou o interesse para além da boemia. Notou-se também, ainda no Centro e Lapa, que a tipologia com mais ofertas é a de casas/apartamentos inteiros, que pode demonstrar um maior poder aquisitivo dos proprietários por deixarem os imóveis vazios direcionados à plataforma. A renda per capita

desse bairros, de R\$ 1.356,00, é a maior dentre os analisados e corrobora a possibilidade (FGV SOCIAL/CPS, 2018). Percebe-se ainda que na Lapa há uma maior concentração de pontos, que conforma com os investimentos de parcerias público-privadas e especulação imobiliária no bairro.

Já no Centro, a maior concentração de pontos ocorre nos arredores da própria Lapa, enquanto as outras áreas do bairro, com poucos pontos, são reflexo do processo de vazios urbanos por seu caráter comercial estimulado ao longo do processo de produção deste espaço. Para os outros bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo, os pontos aparentam se distribuir a longo das áreas residenciais dos mesmos, lembrando que em sua maioria como tipologia de quartos privativos, não há a movimentação de retirada do morador local, os imóveis permanecem ocupados.

Para os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, com quantidade significativamente menor de ofertas, a ausência e/ou investimento ínfimo de políticas públicas e parcerias público-privadas direcionadas podem estar entre os motivos para o número reduzido de ofertas. A maior parte dos investimentos realizados no Projeto do Porto Maravilha concentrou-se na faixa da orla portuária, sem inversões e melhorias no interior dos bairros da região que possuem maiores concentrações/densidades populacionais nos morros.

A tipologia com maior quantidade de oferta nos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo foi a de quartos privativos (ofertados na residência do anfitrião). Isso demonstra que, nestes bairros, a plataforma pode funcionar mais próxima de sua proposta inicial junto a teoria do compartilhamento, por impulsionar o complemento de renda para a população residente cuja renda per capita demonstra-se baixa, perfazendo R\$ 681,00, R\$ 466,00 e R\$ 551,00, respectivamente (FGV, 2018). Aproveitando-se da revitalização de parte do bairro, muitos moradores vislumbraram a possibilidade de incremento de renda, ofertando espaços de suas residências na plataforma.

Para melhor visualização da incidência do Airbnb nos bairros analisados, aplica-se a metodologia proposta por Andrade, Araujo e Cristino (2021), que consiste na relação entre as ofertas de casas/apartamentos inteiros

da plataforma e os domicílios particulares permanentes (DPP), próprios e alugados, retirados do censo demográfico de 2010 do IBGE¹. Os resultados são observados na Tabela 3.

Tabela 3 - Densidade de Airbnb por bairro

BAIRRO	DPP ALUGADOS	DPP PRÓPRIOS	ANÚNCIOS AIRBNB	DENSIDADE
JULHO/2018				
CENTRO/LAPA	9416	10.206	731	3,72%
SAÚDE	430	516	7	0,73%
GAMBOA	1464	2.706	5	0,11%
SANTO CRISTO	1321	2.749	7	0,17%
JANEIRO/2019				
CENTRO/LAPA	9.416	10.206	661	3,36%
SAÚDE	430	516	6	0,63%
GAMBOA	1.464	2.706	7	0,17%
SANTO CRISTO	1.321	2.749	7	0,17%
JULHO/2019				
CENTRO/LAPA	9.416	10.206	705	3,59%
SAÚDE	430	516	10	1,06%
GAMBOA	1.464	2.706	12	0,29%
SANTO CRISTO	1.321	2.749	11	0,27%
JANEIRO/2020				
CENTRO/LAPA	9.416	10.206	671	3,41%
SAÚDE	430	516	8	0,85%
GAMBOA	1.464	2.706	9	0,22%
SANTO CRISTO	1.321	2.749	7	0,17%
JULHO/2020				
CENTRO/LAPA	9.416	10.206	725	3,69%
SAÚDE	430	516	11	1,16%
GAMBOA	1.464	2.706	11	0,26%
SANTO CRISTO	1.321	2.749	6	0,15%

Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

¹ Utilizam-se os dados do censo de 2010 pois, até a realização desta pesquisa, ainda não foram disponibilizadas atualizações pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010).

Ao verificar as densidades encontradas no recorte espacial da pesquisa, a fim de compreender o quanto o Airbnb interfere no mercado de aluguéis de longo prazo (oferta de imóveis), o resultado de todos os bairros foi menor que 4%, sendo o mais baixo pertencente a Gamboa (julho de 2018), com 0,11%, e o mais alto, para os bairros Centro e Lapa (julho de 2018), com 3,72%. Até mesmo o Centro e a Lapa, que possuem maior incidência de imóveis ofertados em resposta ao processo de investimentos e de valorização imobiliária, como já mencionado anteriormente, não possuem uma quantidade significativa de ofertas se comparado à quantidade de domicílios alugados (a longo prazo).

Isso porque, ao confrontar os bairros do recorte a outros bairros da cidade do Rio de Janeiro, como por exemplo Copacabana, observa-se que 78% das unidades disponíveis são inteiras, que correspondem a 13% dos domicílios do bairro e 40%, se comparados apenas aos domicílios alugados, ao conferir praticamente metade da ofertada na plataforma Airbnb (ANDRADE *et al*, 2021). Logo, presume-se que o Airbnb pouco interfere no mercado de locação de longo prazo do recorte (oferta de imóveis). Todavia, mesmo com a baixa densidade nos bairros, o aplicativo já se mostra presente e se inserindo na dinâmica do recorte espacial.

Como último ponto de análise, buscou-se verificar em que medida o estímulo do turismo e do mercado imobiliário na cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente na Zona Central, influenciou sobre o mercado de locação de longo prazo, tendo agora como referência as variações dos valores. Assim, visa perceber os possíveis vínculos da evolução de preços do mercado de longo prazo com a presença do Airbnb, como retrata a literatura internacional. Importante destacar que para a ausência de dados dos anos 2010, 2011 e 2012 da Zona Central, foram utilizados os dados do bairro Centro, como referência temporal, visto que suas variações, para os anos subsequentes, se comportaram de maneira semelhante às variações da Zona Central².

² Com a baixa disponibilidade de dados referentes à oferta de imóveis para locação de longa duração nos bairros em questão, utilizaram-se os dados dos Panoramas do SECOVI Rio (Sindicato da Habitação), que se mostraram mais consistentes dentro do recorte temporal proposto. Importante salientar que os dados da Zona Central, fornecidos pelo sindicato, são referentes aos bairros com maior número de informações para o cálculo de variação de cada ano, ou seja, não englobam necessariamente os bairros trabalhados no recorte.

Ao aferir o contexto temporal em que a Zona Central se insere, foi em 2010 que se deu início às intervenções do Projeto Porto Maravilha, assim como a presença das Unidades de Polícias Pacificadoras (UPPs). O anúncio do Rio de Janeiro, como cidade-sede da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, complementou a euforia para o mercado imobiliário carioca (SECOVI RIO, 2010). Como resposta à expectativa criada na região, 2010 foi o ano que obteve maior variação percentual no valor do metro quadrado para locação no Centro, se comparado ao recorte temporal estabelecido no trabalho, com 60,4%.

Na Zona Central, a expectativa por intervenções urbanísticas, transporte público de qualidade, mobilidade, cultura e lazer despertou a procura da região, além dos preços mais baixos se comparado à Zona Sul, demonstravam a possibilidade de um bom investimento. Por isso, Secovi Rio (2014) aponta que em 2014, a Zona Central foi a que mais valorizou se comparada às outras Zonas no ano anterior, com variação intra-anual do valor do m² de locação em 8,6% (Tabela 4), com destaque para os imóveis de um quarto, que chegaram a R\$ 40,87 por metro quadrado.

Tabela 4 - Variação intra-anual do valor médio do m² de locação
Centro e Zona Central

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
60,4%*	36%*	9,1%*	1,2%	8,6%	-13,8%	-11,6%	-5,5%	-8,5%	-3,6%	1,5%

* O Secovi Rio ainda não englobava a Zona Central em sua análise neste período, por isso, os dados referentes a 2010, 2011 e 2012 compreendem apenas o bairro Centro.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

É a partir de 2015 que se percebe uma brusca queda no percentual de variação do m² de locação. Isso porque, acredita-se que mesmo com toda a atratividade instaurada na região, seu caráter comercial concentra poucos edifícios residenciais, totalizados 4% do total da cidade do Rio de Janeiro, e

por consequência, poucas ofertas. Ressalte-se ainda que a finalização de boa parte das obras de revitalização da área portuária pode ter representado a entrega de muitos imóveis (e, portanto, o aumento da oferta) ocupados por trabalhadores das obras.

Para complementar, a partir de 2018, o fechamento de estabelecimentos comerciais e empresas demarcou ainda mais a queda do percentual na Zona. No ano de 2018, o maior valor do m² foi em março, de R\$ 29,57 (SECOVI RIO, 2018). Ademais, verifica-se que o período de maior valorização da Zona Central aconteceu mais significativamente durante as expectativas de promessas para a região, do que de fato quando começaram a se instaurar.

Mesmo após todo o processo excludente experimentado pelos bairros em análise, com o passar dos anos, as reformas e revitalizações urbanas demonstram cada vez mais acontecer a partir de uma estética globalizada, na qual o Estado atua a partir das vontades do capital imobiliário e dos proprietários privados, que estimulam o processo de turistificação³³ e a consequente valorização imobiliária (PACHECO; SCHICCHI, 2019). Foi o que ocorreu com o Projeto Porto Maravilha que, na tentativa de reestruturar os vazios urbanos, apostou na referência de modelos globais, na espetacularização das arquiteturas e na atratividade visual da região.

CONCLUSÕES

Os achados da pesquisa apontam que, no que tange a presença da plataforma no recorte, os bairros com maior incidência de ofertas correspondem ao Centro e a Lapa. Isso porque, presume-se que as renovações urbanas e o estímulo do mercado imobiliário (com ênfase para a Lapa) desencadearam o interesse mais significativo nos bairros, pressuposto este apurado na análise de espacialidade da plataforma, ao notar a maior concentração de pontos.

³ Issa e Dencker (2006) definem a turistificação como o processo ocorrido quando “um espaço é apropriado pelo turismo, fazendo com que haja um direcionamento das atividades para o atendimento dos que vem de fora, alterando a configuração em função de interesses mercadológicos” (ISSA; DENCKER, p. 2).

Destaca-se a baixa inferência da plataforma na Saúde, Gamboa e Santo Cristo, onde a investigação captou a aparente ausência do poder público e das parcerias público-privadas, com destaque ao Projeto Porto Maravilha, nas áreas residenciais.

Em se tratando da ameaça da substituição de aluguéis de longo prazo por curto prazo, largamente relatado em outros contextos pela literatura internacional, observou-se que as renovações urbanas e o consequente processo de turistificação desencadearam no recorte espacial, em um primeiro momento, o aumento significativo no valor dos aluguéis de longa duração na Zona Central, que em contrapartida, logo mudou de cenário com a crise instaurada no Estado. Neste contexto, pode-se inferir que a presença do Airbnb não aparenta interferir no processo de especulação imobiliária, corroborando a baixa densidade da plataforma nos bairros, de no máximo 4%. Ademais, sua aparição mais significativa na cidade foi em 2016, ano este que demonstrou queda no valor da variação de locação de longo prazo, assim como nos anos subsequentes.

Assim, conforme verificado, considerando todas as limitações da pesquisa, os impactos negativos da Plataforma Airbnb, largamente relatados pela literatura, notadamente aqueles relacionados à dinâmica residencial (substituição do número de imóveis destinados a aluguéis de longo prazo por de curto prazo), não possuem aderência no recorte estudado. Ao contrário, os dados tendem a demonstrar que sua inserção parece constituir fonte alternativa de renda às populações residentes dos bairros estudados (em especial, na Zona Portuária), onde predominam a tipologia de oferta de unidades não inteiras, ou seja, aluguel de quartos.

REFERÊNCIAS

AIRBNB. Dados gerais. 2020. Disponível em: <https://news.airbnb.com/br/fast-facts>. Acesso em: 20.abr. 2021.

AIRDNA. Custom vacation rental reports. 2021. Disponível em: <https://www.airdna.co/custom-vacation-rental-reports>. Acesso em: 20.abr. 2021.

ANDRADE, J. N.; ARAUJO, C. P.; CRISTINO, C. T. Aluga-se: mapeamento da oferta do Airbnb nas cidades litorâneas de Pernambuco *In: Colóquio Internacional sobre Cidades Litorâneas e Turismo – CILITUR* (3), 2021.nov.22 – 25: Seropédica, RJ e Rio de Janeiro, RJ). Caderno de resumos [recurso eletrônico]/Comissão organizadora: Luciano Muniz Abreu, Sergio Fagerlande, Cristina Pereira de Araujo. – Recife, PE:FB da Silva Livros, 2021. (p. 112-115).

BLANCHAR, C; PELLICER, L. *Turismofobia: a cara menos amável de uma indústria bilionária*. 2018. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/27/economia/1495908161_850351.html, acesso em 1.fev.2022.

BOTSMAN, R; ROGERS, R. *O que é seu é meu* : como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

FGV-RJ. *Renda per capita: população total e favelas: bairros do Rio de Janeiro*. Bairros do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://cps.fgv.br/r-renda-capita-populacao-total-e-favelas-bairros-rio-de-janeiro>, acesso em: 20.abr.2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA- IBGE. Censo Brasileiro de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>, acesso em: 21.out.2021.

INSIDE AIRBNB. *Inside Airbnb: Adding data to the debate*. 2021. Get the Data. Disponível em: <http://insideairbnb.com/get-the-data.html>. Acesso em: 10.fev.2020.

IRIAS, F. D. *A renovação urbana da Lapa, Rio de Janeiro: um território de conflito?*. 2007. 137 f. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós- Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

IPP-INSTITUTO PEREIRAPASSOS. Bairros Cariocas. Rio de Janeiro. 2019. Disponível em: <https://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=7fe1b0d463e34b3b9ca2fafd50c3df76>, acesso em: 10.out.2021.

ISSA, Y. S. M. M; DENCKER, A. F. M. Processos de turistificação: Dinâmicas de inclusão e exclusão de Comunidades Locais *In: IV SeminTUR - Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL*. Universidade de Caxias do Sul. *Anais...* 2006. (p. 1-15).

MINISTÉRIO DO TURISMO- MTUR. Mapa do turismo. 2021. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 10.fev.2021.

PACHECO, B. T. M. ; SCHICCHI, M. C. S. Intervenções Urbanas na Área Central do Rio de Janeiro: turismo e transformações da paisagem cultural *In: Porto Maravilha 10 Anos: passado, presente e futuro da zona portuária*, 2019, Rio de Janeiro - RJ. Seminário “Porto Maravilha 10 anos: passado, presente e futuro da zona portuária”. *Anais...* 2019.

SINDICATO DA HABITAÇÃO DO RIO DE JANEIRO – SECOVI RIO. Panorama do Mercado Imobiliário do Rio de Janeiro de 2010. Rio de Janeiro. 2010. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/read/62808917/panorama-do-mercado-imobiliario-do-rio-de-janeiro-2010-secovirio>, acesso em: 10.out.2021.

SLEE, T. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. São Paulo: Elefante, 2017.

SRNICEK, Nick. *Capitalismo de plataformas*. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

WACHSMUTH, D. *Short-term cities: Airbnb's impact on Canadian housing markets*. Urban Politics and Governance research group School of Urban Planning McGill University. 2017. Disponível em: <http://upgo.lab.mcgill.ca/airbnb/Short-term%20Cities%202017-08-10.pdf>, acesso em 01.fev.2022.

TURISMO E PLANEJAMENTO URBANO: ESTUDO DO PLANO DIRETOR DE SÃO LUÍS (MA)

STEPHANNI GABRIELLA SILVA SUDRÉ¹
FERNANDO CAMPELO PÃOZINHO²
MEIRIANE DA TRINDADE LOPES³

stephanni@uft.edu.br
fernando.campele@uft.edu.br
meirianelopes2@gmail.com

RESUMO ABSTRACT

O presente artigo visa analisar o Plano Diretor da cidade de São Luís-MA sob as concepções do planejamento urbano e gestão do turismo em cidades. Com o método de qualitativa, descritiva-exploratória, de investigação bibliográfica e documental. E conclui-se que no planejamento urbano é direcionado para o lazer e apenas indiretamente ao turismo.

Palavras-chave: Plano Diretor, Turismo, São Luís, Maranhão.

Tourism and urban planning: study of the Master Plan of São Luís (MA)

This article aims to analyze the Master Plan of the city of São Luís-MA under the concepts of urban planning and tourism management in cities. With the method of qualitative, descriptive-exploratory, bibliographic and documentary research. And it is concluded that urban planning is directed to leisure and only indirectly to tourism

Keywords: Master Plan, Tourism, São Luis, Maranhão.

¹ Docente do Curso de Gestão de Turismo da Universidade Federal do Tocantins - UFT.

² Docente do Curso de Gestão de Turismo da Universidade Federal do Tocantins- UFT.

³ Discente do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos - NAEA/UFPa.

O PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL, com o avançar dos anos, vem sendo objeto de atenção e de estudo por parte de muitos pesquisadores. Para Carlos Matus (1996, p. 14) [s]e planejar é sinônimo de conduzir conscientemente, não existirá então alternativa ao planejamento. Ou planejamos ou somos escravos da circunstância. Negar o planejamento é negar a possibilidade de escolher o futuro, é aceitá-lo seja ele qual for.

Com o avanço do capitalismo e a intensificação do processo de industrialização, os espaços das cidades passaram a incorporar a realização de produção, de acumulação de excedente,

caracterizando-se enquanto lócus do projeto modernizador, cada vez mais subordinados à lógica do capital.

Destarte, seguiremos este trabalho discorrendo sobre o Estado do Maranhão, que nos últimos cinquenta anos superou o país em se tratando do acelerado processo de urbanização, mesmo se configurando, como o Estado com menor percentual populacional vivendo nas cidades, segundo Burnett *et al.* (2016, p. 17), em 1960, apresentava uma população urbana calculada em 448.509 habitantes, o Estado saltou então para 4.143.728 em 2010.

Algumas cidades maranhenses se destacam mais que outras em seu processo de ocupação urbana, entre as quais, destacamos a capital São Luís, esta que ocupa o 1º lugar, desde 1950 -2010 (FERREIRA, 2014, p. 19). Neste contexto, ganha destaque o acirramento dos processos de tentativa de dominação e exploração dos mais variados espaços, territórios e lugares, conduzidos, em geral, por agentes hegemônicos, detentores de poder, principalmente o poder público e a iniciativa privada.

Neste caso, quando falamos sobre o poder público, referenciamos que este assume o papel estratégico de conduzir o processo de gestão e planejamento territorial, de forma participativa e integrando as cidades. Contudo, existe um grande desafio que se configura justamente em consolidar o planejamento urbano de maneira que ele seja capaz de promover um crescimento ordenado, objetivando aumento de benefícios sociais, econômicos e ambientais, neste processo de desenvolvimento.

A partir deste contexto, investigou-se como esse processo de urbanização se deu na cidade de São Luís (Maranhão) por meio da revisão de seu plano diretor, verificando se houve alguma contribuição do planejamento urbano para o desenvolvimento do turismo em seu estágio atual. Uma vez que, este se apresenta como setor bastante expressivo no contexto econômico, sendo um fenômeno complexo e abrangente, que se inter-relaciona em questões de ordem social, econômica e também ambiental, sua infraestrutura e funcionamento necessita diretamente ou indiretamente das configurações dos espaços urbanos.

Diante desta problemática, analisou-se o Plano Diretor da cidade de São Luís (MA), observando pontos de convergências e divergências dentro das concepções do planejamento urbano e gestão do turismo em cidades.

METODOLOGIA

Segundo dados do último censo IBGE (2010) a população de São Luís alcançou um quantitativo de 1.014.837 pessoas e estimativa para o ano de 2020 com 1.108.975 levando em consideração também uma densidade demográfica de 1.215,69 hab./km².

Observa-se que a capital do Maranhão ocupa parte do território da grande Ilha de São Luís conjuntamente com os municípios de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa, obtendo confluências na dinâmica de desenvolvimento urbano, seja pela definição de seus marcos limítrofes, seja pelo fluxo de uso estrutural.

O município de São Luís ocupa mais da metade (57%) da Ilha de São Luís, possuindo uma área de 831,7 km², pertencendo-lhe ainda, politicamente, as ilhas de Tauá-Mirim, Tauá-Redondo, do Medo, Duas Irmãs, Guarapirã e das Pombinhas (ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 10).

Assim conhecendo a área de estudo, a metodologia empregada nesta pesquisa consistiu no desenvolvimento de uma pesquisa aplicada, qualitativa, descritiva-exploratória, de investigação bibliográfica e procedimentos de coleta de dados a partir de análise documental. Vale ressaltar que na pesquisa qualitativa, os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 70).

Neste sentido, Zikmund (2000) afirma que

os estudos exploratórios, geralmente, são úteis para diagnosticar situações, explorar alternativas ou descobrir novas ideias. Esses trabalhos são conduzidos durante o estágio inicial de um processo de pesquisa mais amplo, em que se procura esclarecer e definir a natureza de

um problema e gerar mais informações que possam ser adquiridas para a realização de futuras pesquisas conclusivas (ZIKMUND, 2000).

A pesquisa bibliográfica é elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de: livros, revistas, publicações em periódicos e artigos científicos, jornais, boletins, monografias, dissertações, teses, material cartográfico, internet, com o objetivo de colocar o pesquisador em contato direto com todo material já escrito sobre o assunto da pesquisa. Já a pesquisa documental baseia-se em materiais que não receberam ainda um tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 54).

CONCEPÇÕES DE PLANEJAMENTO URBANO E O PLANO DIRETOR

Sob a perspectiva urbana, Souza (2010, p. 46) descreve o planejamento como a habilidade de intervir nas questões da cidade e a tentativa de “prever a evolução de um fenômeno”, tentando descobrir os prováveis problemas.

De fato, o planejamento urbano torna-se um processo necessário de modelagem do espaço para promover melhorias para a qualidade de vida dos cidadãos a partir de diretrizes de uso e ocupação de todo o seu perímetro.

Contudo, o planejamento urbano não se restringe aos aspectos físicos da cidade, e não somente se expressa através de planos e projetos, pois também é capaz de reestruturar o espaço urbano e as dinâmicas sociais (RATTNER, 1974).

O planejamento urbano é uma realização complexa, que passou por muitas mudanças com o passar dos anos (MARICATO, 2015). E sofreu forte influência ideológica, com o Estado como personalidade central de ações, orientadas pelos interesses e a manutenção do domínio de alguns grupos sociais (VILLAÇA, 1999).

Um dos caminhos para a materialização do planejamento urbano é a instrumentalização do plano diretor.

O plano diretor é a ferramenta de mudança e reforma urbana, que deve agregar os anseios da sociedade (MARICATO, 2015; VILLAÇA, 1999). E simultaneamente mediar os conflitos, participação e interesses de todos atores sociais, criando mecanismos para organização e atuação dos representantes populares (BURNETT, 2016).

A Lei Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001, estabelece diretrizes gerais da política urbana, e o Art. 40 define que *o plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana* (BRASIL, 2010, s.n.).

Os planos devem ser integrados tanto do ponto de vista interdisciplinar como do ponto de vista espacial, integrando a cidade em sua região. Sem isso não seria possível resolver os problemas urbanos que avolumavam (VILLAÇA, 1999, p. 211). E se configura um importante modelo de planejamento e de garantia do direito do cidadão, ainda que facultativo em algumas cidades, objetiva a melhoria da condição social e as definições das funções sociais das cidades (DALLARI; FERRAZ, 2010).

Logo, ao pensar nas diferentes dimensões sociais do bem-estar do cidadão, deve-se figurar o plano diretor como uma ferramenta de importante parâmetro para elaboração de planos gestores de demais subáreas de interesse econômico, ambiental e cultural como é o caso do turismo.

Por fim, o principal desafio está na distância e abismo entre a teoria e prática de execução do plano diretor como subsídio para estes planos governamentais de cada gestão e ainda mais, a sua própria atualização seguindo a dinâmica de densidade demográfica da cidade.

PLANEJAMENTO URBANO DE SÃO LUÍS E O TURISMO

Para entender um pouco mais sobre a importância do planejamento urbano de São Luís para o desenvolvimento do turismo, em seu estado atual, torna-se necessário conhecer este processo de expansão e evolução dos espaços e das políticas de zoneamento do município ao longo do tempo.

De acordo com Trovão (1994), historicamente, São Luís nunca foi contemplada com um planejamento urbano. Porém, é possível saber que, seu núcleo urbano inicial foi instituído a partir de um traçado estrutural de padrões europeus, delimitando as peculiaridades do centro histórico. Para isso, Itapary (1999) confirma que, “o traçado urbano seguido foi o de modelo espanhol”.

A primeira expressão urbana de São Luís esboçou-se em 1640, distribuída em duas áreas: interna e externa. A área interna era delimitada pela existência de uma muralha que correspondia ao espaço atual entre a Avenida D. Pedro II e a Praça Benedito Leite (incluindo a Igreja da Sé), o Palácio dos Governadores, o Senado da Câmara e a Igreja da Misericórdia (depois demolida). A área externa estava representada pelo castelo de São Felipe (denominado, até 1615, Forte São Luís pelos franceses): ao Sul, Leste e Centro, as ruas eram lineares e longas no sentido Norte/Sul e Oeste/Leste, demonstrando a necessidade de espacializar a ocupação, devido às incipientes atividades e especialmente a dinâmica das edificações, resultado do crescimento demográfico (FERREIRA, 2014, p. 29-30).

Neste sentido, é possível inferir que o processo de urbanização possibilitou elementos singulares que mais tarde viriam a tornar-se atrativos turísticos de uma cidade intitulada em 1998 como patrimônio da humanidade pela UNESCO.

A partir de seu crescimento demográfico, econômico e modernização urbana com novas áreas além do centro histórico, São Luís inicia um processo de urbanização incorporando núcleos periféricos habitacionais, industriais e com forte especulação imobiliária, principalmente próximo às suas principais praias.

Observa-se, portanto, várias facetas na cidade de São Luís, representadas pela mais antiga, horizontal, em que pese os sobradões, de arquitetura colonial, com uma sequência de tetos de uma simetria admirável, onde as torres das igrejas ainda se destacam; pela cidade moderna, vertical, com centenas de prédios de

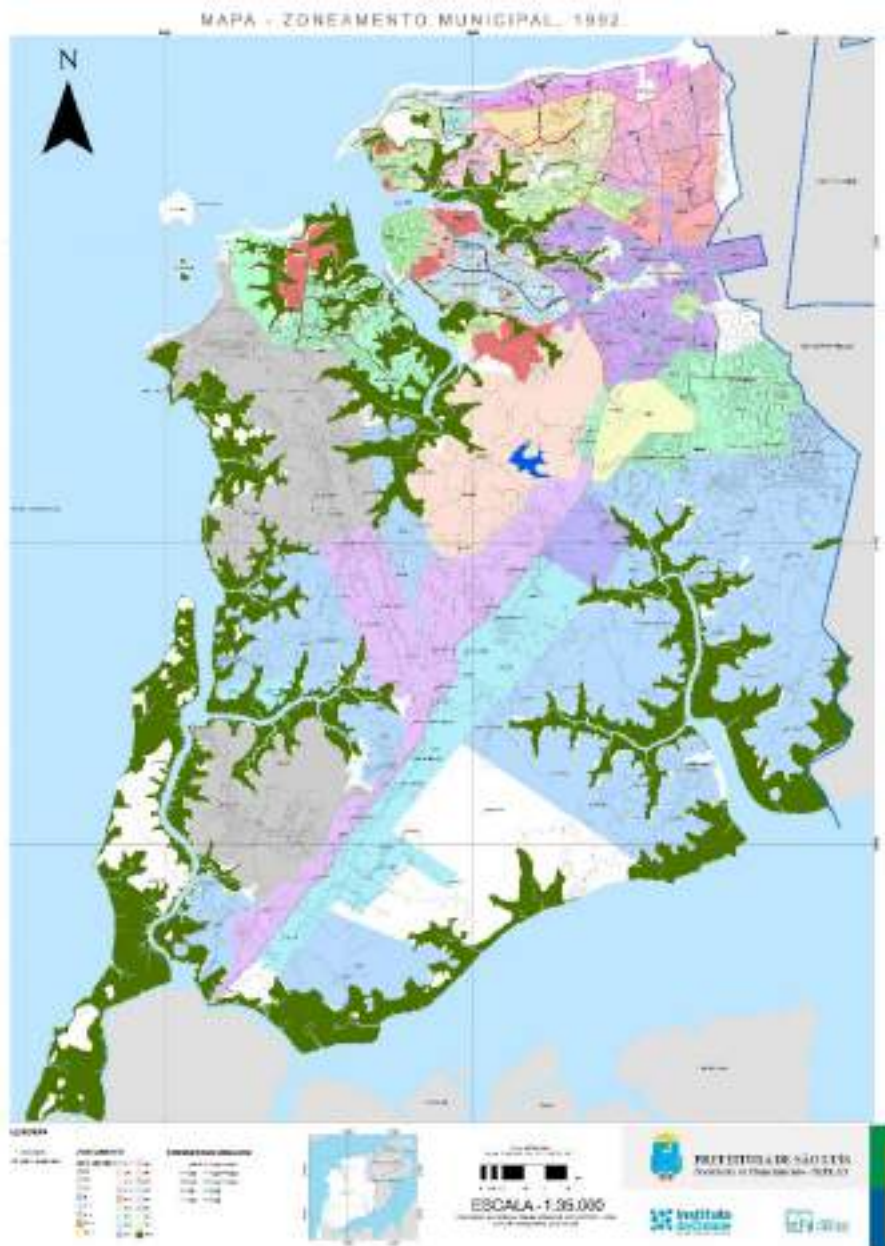
belas linhas arquitetônicas imponentes, esguios, altos, como querendo arranhar os céus; a cidade suburbana, constituída por ocupações irregulares, com precária infraestrutura, esquecida pelo poder público e por diversas outras “cidades” dentro de um espaço comum (IMESC, 2021, p. 169).

Com esta nova conjuntura urbanística que une traços históricos estruturantes e modernos, a cidade de São Luís passa a ter seu plano diretor congruente com a necessidade de seu zoneamento urbano.

Dessa forma, em 1992 é criada a Lei nº 3.253 que dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano e dá outras providências. Neste documento é possível verificar que, inicialmente, São Luís (Il. 1) apresentava duas zonas turísticas, delimitadas entre as praias da Ponta D’areia e São Marcos (ZT1 e ZT2). Já o Centro Histórico foi classificado como zona de preservação histórica (ZPH).

Estes dados refletem como o desenvolvimento urbano de São Luís possibilitou uma ampliação do conceito e do surgimento de novos pontos turísticos ao longo dos anos, graças às políticas públicas de infraestrutura urbana básica e turística implementadas em planejamento paralelo ao disposto em seu plano diretor e principalmente em seu zoneamento com necessidades de revisão e atualização.

Portanto, o turismo na cidade de São Luís se desenvolveu para além das zonas turísticas instituídas em seu instrumento de zoneamento urbano, atrativos e equipamentos turísticos são percebidos para além da região das praias, com destaque para pontos mais recentes como novas praças (Praça das Mercês, Praça Mestre Antônio Vieira e Praça dos Poetas), parques (Parque São João Paulo II, Parque Estadual do Sítio do Rangedor), orla marítima (Praia do Bonfim) e complexos culturais como o da REFFSA.



Il. 1: Mapa Zoneamento de São Luís, 1992.
Fonte: INCID, 2014.

RESULTADOS

ANÁLISE DO PLANO DIRETOR DE SÃO LUÍS SOB A PERSPECTIVA DO TURISMO

O primeiro Plano Diretor de São Luís (elaborado em 1974) e sua respectiva lei complementar de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, definiram como diretrizes básicas três elementos: primeiro a hierarquização das vias urbanas; segundo a organização do espaço urbano em zonas de uso diferenciado e, por último, a preservação da paisagem. Estas medidas tiveram por objetivos básicos disciplinar a circulação de veículos e de pedestres, o desenvolvimento harmônico da cidade e assegurar a proteção ao meio ambiente natural, que resultaram e induziram a ocupação de determinadas áreas, assim como restringiram o uso de outras (ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 76).

O turismo e lazer nos Planos Diretores de 1992 e 2006, em ambos, aparecem quatorze momentos, em dez capítulos e cinco títulos, com ênfase nos aspectos ligados aos recursos naturais nos ambientes naturais preservados e rurais, aqui apresentado no Quadro 1.

O turismo sustentável é considerado um dos objetivos gerais do plano, o que demonstra confiança nesta vocação de São Luís, e tem sido observada de forma estratégica para seu planejamento urbano. Nas diretrizes gerais do plano, o lazer aparece no Art. 4 como potencial promotor de “políticas públicas que elevem a qualidade de vida da população”.

Burnett (*et al.*, 2020, p. 556) relata que a zona rural de São Luís é composta por glebas rurais subutilizadas ou mesmo sem atividades produtivas e povoados, chamados pelo autor como o “novo urbano ludovicense”.

Nesta perspectiva, que o turismo no meio rural bem sendo mostrado no plano em muitos aspectos. O Art. 14, que demonstra as diretrizes da política rural, entre outros aspectos, destaca o lazer para compor o *conjunto de instrumentos e orientação que promovam o desenvolvimento rural sustentável (...)*. E o Art. 15 indicou a necessidade de políticas de incentivo ao desenvolvimento agrícola a partir do turismo rural.

Quadro 1 - Turismo nos Planos Diretor de São Luís (MA) 1992 e 2006.

Secção	Diretrizes para o turismo e lazer
Título I Capítulo I Das Definições	Art. 2. I- Função social da cidade (...) lazer.
Título I Capítulo II Dos Objetivos Gerais	Art. 3. VII- Incentivar o desenvolvimento do turismo sustentável, aproveitando o potencial ambiental, cultural e paisagístico;
Título I Capítulo III Das Diretrizes Gerais	Art. 4. I- Promover políticas públicas que elevem a qualidade de vida da população, particularmente no que se refere à saúde, à educação, à cultura, esporte e lazer (...)
Título III Capítulo III Das Diretrizes	Art. 14. Constituem diretrizes da política rural, o conjunto de instrumentos e orientação que promovam o desenvolvimento rural sustentável, através da implementação de atividades produtivas (...) ao lazer (...)
Título III Capítulo III. Das Diretrizes	Art. 15. IV- Implantar uma política de incentivo ao desenvolvimento da produção agrícola, da aquicultura, da micro e pequena agroindústria e do turismo rural;
Título III Capítulo III Do Macrozoneamento	Art. 28. § 1º O objetivo das Áreas de Proteção Integral é para preservar a natureza e os recursos hídricos permitindo apenas os usos voltados à pesquisa, ao eco turismo e à educação ambiental, quando previsto em lei específica.
Título IV Capítulo II Da Acessibilidade	Art. 43. Acessibilidade urbana e rural (...) possibilitando a todos, o acesso com segurança e autonomia ao processo produtivo, serviços e aos bens e lazer.
Título VIII Capítulo I Seção IV	Art. 89. São instrumentos da política municipal de meio ambiente (...) X- o ecoturismo regional
Título VIII Capítulo I Das Políticas de Meio Ambiente	Parágrafo único. O sistema de áreas verdes do Município (...) deverá receber os usos de lazer, turismo e outras atividades de recreação e cultura (...)
Título X Capítulo I Do conjunto de instrumentos	Art. 126. O objetivo do direito de preempção é (...): VI- Criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;

O Art. 28 do instrumento coloca o “ecoturismo e à educação ambiental” como atividades previstas para as Áreas de Proteção Integral de São Luís, que são duas, o Parque Estadual do Bacanga (155 mil ha.) e Parque Ecológico da Lagoa da Jansen (150 ha.).

Ecoturismo tem suas características especificamente ligadas a possibilidade de utilização de forma sustentável o patrimônio natural e cultural, incentiva a conservação e busca a formação ambientalista (BRASIL, 1994). As áreas naturais conservadas apresentam importância para o turismo, e o segmento orientado para estes ambientes é o ecoturismo, o termo usado no plano na sua forma antiga demonstra uma certa desconexão com as teorias e técnicas do turismo ou ainda pode ser pelo perfil de participação dos atores sociais do turismo na construção do plano.

O ecoturismo regional é ainda citado no plano como instrumento para a Política Municipal de Meio Ambiente, o que é possível verificar com isso que o município adere a seu campo espacial de planejamento ambiental os atrativos ecoturísticos de toda a região.

As áreas verdes de São Luís também são destinadas ao turismo e ao lazer, demonstrando a intenção de favorecer o convívio urbano com as atividades de contato com meio ambiente natural conservado. Porém, sabe-se que não é o fato de ter áreas verdes ou que pretender a sustentabilidade e a educação ambiental que faz disso uma realidade. As políticas ambientais devem caminhar fomentando práticas ambientais e a participação dos atores sociais da cidade é fundamental.

A acessibilidade do meio urbano e rural são aspectos lembrados pelo plano e que compõem a infraestrutura básica e para o turismo é essencial para a autonomia e segurança dos visitantes.

Sendo assim, ao Poder Público Municipal cabe discutir e reavaliar o tipo de desenvolvimento desejado pela sociedade e construir um sistema de planejamento mais adequado à realidade que a cidade enfrenta, considerando que a discussão sobre os instrumentos de planejamento disponíveis é uma

oportunidade de construir um pacto local que, para além da perspectiva econômica e social, indique também as opções urbanísticas e as bases de um novo modelo de desenvolvimento para São Luís: o Desenvolvimento Urbano Sustentável (ESPÍRITO SANTO, 2006, p. 8).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao estudarmos o Plano Diretor de São Luís (MA), observou-se que as políticas urbanas abordadas, apresentam definições que expressam um diálogo integrado entre si por meio de ações entre as instâncias Estadual e Federal de Governo. São Luís, é uma cidade que pode ser caracterizada pela constante inovação urbana, com a qual procura permanentemente a satisfação e bem-estar social de seus moradores.

Por fim, observou-se que o Plano Diretor Municipal, busca promover ampliação a distribuição da infraestrutura e equipamentos urbanos, universalizar a acessibilidade e mobilidade urbana, preservação do patrimônio socioambiental e cultural, desenvolvimento do turismo sustentável através do potencial ambiental, cultural e paisagístico, maior integração e articulação entre esferas governamentais, participação popular nos processos de decisão, planejamento e gestão referentes ao território municipal, integração das atividades urbanas e rurais para o desenvolvimento socioambiental sustentável.

Em análise ao Plano Diretor de São Luís é importante destacar que em sua concepção retrata bem mais a ideia do planejamento urbano para a prática do lazer do que ao fomento da atividade turística. Isto é perceptível nas diversas abordagens e citações ao longo do documento. Portanto, deve-se ter atenção entre os conceitos de lazer e turismo, uma vez que, nem todo lazer é uma prática turística e nem deve-se limitar o turismo apenas a prática ou motivação de lazer.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE FILHO, Kenard Pacheco. *Uma avaliação do polo turístico de São Luís (MA) com ênfase na demanda turística internacional*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. Programa de Pós-Graduação em Economia. Recife. PE, 2003.
- BARRETTO, M. *Planejamento e organização em turismo*. Campinas: Papirus, 1991.
- BORJA, J.; FORN, M. Políticas da Europa e dos Estados para as cidades *In: Espaço e Debates*, ano XVI, nº. 39, 1996.
- BRASIL. *Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001*: Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 06.jun.21.
- BRASIL, Ministério do Turismo. *Turismo cultural: orientações básicas*. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.
- BRASIL. *Diretrizes para uma política nacional de ecoturismo*. Brasília: EMBRATUR.1994.
- BRAGA, Débora Cordeiro. *Planejamento turístico: teoria e prática*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- BURNETT, F.L.; SANTOS, L.E.N.; ZAGALLO, J.G. *Planejamento e caos urbano no Brasil periférico: participação truncada, espaço privatizado, crise fiscal em São Luís, Maranhão*. Universidade Federal do Maranhão (UFMA). *Revista de Políticas Públicas*, V. 24, 2020. (p. 556-576).
- BURNETT, F.L.; *et al.* Planejamento e Gestão das Cidades no Maranhão: o executivo municipal e o controle do solo urbano. São Luís: EDUEMA, 2016.
- BURNETT, Calos Frederico Lago[et al.]. *Planejamento e gestão de cidades no Maranhão: o executivo municipal e o controle do solo urbano*. São Luis: EDUEMA,2016. Disponível em https://www.ppdsr.uema.br/wp-content/uploads/2016/01/Planejamento_e_Gesta%CC%83o_de_Cidades_no_Maranha%CC%83o2.pdf Acesso em: 04.jun.2021.
- COSTA, P.P.; ALMEIDA, R.V.S.; PIRES, S.S. Expansão urbana e o Plano Diretor de São Luis: o processo de revisão. VIII Jornada Internacional de Políticas Públicas. *Anais...* Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas. UFMA (Universidade Federal do Maranhão: São Luís(MA). 2017.
- CRUZ, D.A.M.O. As faces do planejamento urbano *In: Revista Pegada*. V. 12, nº. 2. dez. 2011.
- DALLARI, A.A.; FERRAZ, S. *Estatuto da Cidade* (Comentários à Lei Federal 10.257/2001. 3. Ed. São Paulo: Malheiros, 2010.
- DUQUE, Renato Câmara; MENDES, Catarina Lutero. *O Planejamento turístico e a cartografia*. Campinas, SP: Alinea, 2006.
- ESPÍRITO SANTO, José Marcelo. (Org.). *São Luís: uma leitura da cidade*. Prefeitura de São Luís. Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís, 2006.
- FERRARI, C. *Curso de planejamento municipal integrado*. São Paulo: Pioneira, 1982.
- FILHO, W.B. *Plano diretor de São Luís-MA: propósito e principais fatores determinantes*. *Ágora* (St. Cruz Sul, Online), V. 22, nº. 1, janeiro-junho, 2020. (p. 94-105).
- FRIEDMANN, J.R.P. *Introdução ao planejamento regional: com referência especial à Região Amazônica*. Rio de Janeiro: FGV. 1960.

- HENRIQUE, Carlos. O Turismo e a Produção do Espaço: Perfil Geográfico de uma Prática Socioespacial. In: *Geografia Ensino & Pesquisa*, V. 16, nº. 2, maio/ago, 2012. (p. 47-61).
- IBGE. *INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA*. Censo demográfico. 2010.
- LEMOS, C. C. Planejamento do turismo em âmbito federal: uma análise dos instrumentos utilizados e dos investimentos no setor In: *Revista Administração Pública* — Rio de Janeiro 47(6), nov./dez. 2013. (p. 1401-1427).
- JUNIOR, O. A. S.; SILVA, R. H.; SANT'ANA, M. C. Introdução In: JUNIOR, O. A. S.; MONTANDON, D. T. *Os planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas*. Rio de Janeiro: Letra Capital. Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.
- MARANHÃO. *Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico*. Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo do Maranhão: Plano Maior. São Luís, 2000.
- MARANHÃO. *Lei nº LEI Nº 11.333, DE 27 DE AGOSTO DE 2020*. Institui a Política Estadual de Turismo, o Sistema Estadual de Turismo, o Calendário Oficial de Eventos Turísticos do Maranhão e dispõe sobre a prestação de serviços turísticos no Estado. Diário Oficial do Maranhão. São Luís, MA, nº 161. (p. 60).
- MARICATO, E. Para entender a crise urbana In: MARICATO, E. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: FAUUSP, Expressão Popular. 2015.
- MATUS, Carlos. *Estratégias políticas: Chimpanzé, Maquiavel e Gandhi*. São Paulo: Edições Fundap, 1996b.
- NOVO, C. B. M. C.; SILVA, G. T. *Planejamento e Organização do Turismo*. Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010.
- PÃOZINHO, Fernando Campelo. *Geoturismo no Parque Nacional da Chapada das Mesas: planejamento e gestão estratégica para a geoconservação*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Ecoturismo e Conservação. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. 2019.
- PETROCCHI, M. *Turismo, planejamento e gestão*. São Paulo: Futura, 1998.
- PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.
- RATTNER, H. *Planejamento urbano e regional*. São Paulo: Nacional, 1974.
- RAMOS, Simone E. V. C.; GANDARA, J. M.; TRAMONTIM, R.; Turismo e planejamento urbano: uma análise sobre o caso de Curitiba. V seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo-ANPITUR. *Anais...* Belo Horizonte, MG-25 e 26 de agosto 2008.
- RUSCHMANN, D. V. de M. *Turismo e Planejamento Sustentável: A proteção do meio ambiente*. Campinas, São Paulo: Papyrus, 1997.
- SILVA, J.A. *Direito Urbanístico Brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 2006.
- SOUZA, M. L.; RODRIGUES, G. B. *Planejamento urbano e ativismos sociais*. São Paulo: UNESP, Coleção Paradidáticos; Série sociedade, espaço e tempo, 2004.
- SOUZA, M.L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

VAINER, C. *Pátria, empresa e mercadoria*. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. (p. 75-103).

VILLAÇA, F. *A contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. DCÜK, C.; SCHIFFER, S.R. O Processo de Urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

ZIKMUND, W. G. *Business research methods*. Fort Worth, TX: Dryden, 2000.

PALÁCIO ANCHIETA: DESTINO PARA TURISMO DE UM DIA NA CAPITAL CAPIXABA

LUCIANA NEMER¹

luciananemerdiniz@gmail.com

RESUMO ABSTRACT

Neste período pandêmico, a reabertura de pontos de visitação vem sendo opção segura para frequentadores e representa a retomada das atividades culturais nos municípios. O Palácio Anchieta, no presente trabalho, através de pesquisa bibliográfica e idas a campo, é apresentado em toda sua potencialidade como ponto turístico e sede administrativa do governo do Espírito Santo.

Palavras-chave: Palácio Anchieta, pandemia, Vitória, turismo.

Anchieta Palace: destination for one-day tourism in the capital of Espírito Santo

In this pandemic period, the reopening of visitation points has been a safe option for regulars and represents the resumption of cultural activities in the municipalities. The Palácio Anchieta, in the scientific article, through bibliographical research and technical visits, is presented in all its potential as a tourist attraction and administrative headquarters of the government of Espírito Santo.

Keywords: Anchieta Palace, pandemic, Vitória, tourism.

¹ Professora da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense- UFF.

DIANTE DO QUADRO ATUAL, PERÍODO

pandêmico, viajar e desfrutar de uma boa paisagem, aproveitar os momentos de descanso e realizar descobertas fora do nosso espaço habitual, se tornou ainda mais necessário para o homem. Conforme Czajkowski e Maccoppi (2021) viajar, descansar e descobrir tornam o turismo uma atividade completa de lazer.

Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU) - Diretoria da Organização Mundial do Turismo (2022), o impacto da Covid-19 no setor e traça perspectivas para a retomada e recuperação através de mais harmonização da indústria em nível doméstico e educação.

Por este viés, percebeu-se a importância da divulgação deste trabalho, no atual momento. Após ter sido objeto de pesquisa em análise de edifícios públicos no Centro de Vitória no início da pandemia, o Palácio Anchieta, locado no Centro Histórico do município, nesta investigação, é explorado por suas características arquitetônicas e sua inserção junto à paisagem da baía de Vitória, mostrando seu caráter de atração turística conciliada com a função de edifício administrativo do poder público.

A metodologia partiu da pesquisa bibliográfica em fontes secundárias, material já publicado (livros e artigos). Dando prosseguimento foram recuperados os dados de duas visitas realizadas ao edifício sendo a primeira no ano de 2019, a partir de guias do próprio palácio e a seguinte, somente externa, para captura de imagens no ano de 2020; o palácio ficou fechado para a atividade turística entre março de 2020 e fevereiro de 2021.

Relembrando o ocorrido, a (ONU, 2022) estima que nos primeiros sete meses do ano passado o turismo internacional tenha caído 80% em relação aos níveis anteriores à pandemia. Apesar da melhora relativa no período em relação a 2020, o desempenho esteve bem abaixo de 2019.

Ao longo do trabalho o principal objetivo foi registrar a história do edifício e a inclusão/valorização do mesmo como lugar de memória dos capixabas e visitantes, fato ocorrido a partir da restauração, concluída em novembro de 2009. Face a pandemia, o trabalho de visitas iniciado em 2019 é interrompido, no entanto, a reabertura se mostra como um novo fator na mesma pesquisa: a procura turística por destinos atrativos e equipamentos turísticos próximos aos grandes polos emissores e livres das aglomerações. Passeios “de um só dia” caíram no gosto dos consumidores, ávidos pelo turismo, e a visita ao palácio se enquadra nessa proposta.

TURISMO EM VITÓRIA

As cidades litorâneas de porte médio, incluindo as capitais brasileiras como Vitória, incrementam a vocação turística, seja pelas belezas naturais ou pelo patrimônio edificado. A atividade do turismo realizada de forma controlada,

sem se deixar pelo destrutivo viés da espontaneidade, impulsiona a economia e valoriza a população local.

Ainda no final do século XX, O Plano Estratégico Vitória do Futuro, representando os interesses coletivos, dedicou um capítulo às vocações econômicas e emprego e, nesse, o turismo tem destaque se apoiando no papel econômico e cultural da cidade. *Vitória apresenta paisagem natural de significativo valor ambiental e estético, além de elementos de valor histórico cultural com atrações próprias como o Centro Histórico* (PMN, 2000, p. 27).

Andrade (2003, p. 82-83) destaca a iniciativa do IAB/ES (Instituto dos Arquitetos do Brasil / Espírito Santo): o mesmo realizou, em 2001, o seminário: *Planejando o Espaço para um Turismo Sustentável*, associando o turismo à arquitetura e ao urbanismo, considerando temas afins que envolvem diversas categorias profissionais.

A conclusão do plano de 1996 já revelava a insuficiência dos pontos turísticos tornando incapaz a produção de um fluxo de maiores proporções. Em função da atividade ser geradora de emprego e renda, Vitória do Futuro deixa registrada a necessidade de investimento em equipamentos culturais e de lazer. Nessa linha de pensamento a restauração do Palácio Anchieta (2009) foi um dos elementos propulsores desta política, assim como os restauros do: MUCANE - Museu Capixaba do Negro (2010), da Casa Porto das Artes Plásticas (2011), do Centro Cultural Sesc Glória (2014), do Palácio Cultural Sônia Cabral (2016), da Escola Técnica Municipal de Teatro, Dança e Música Fafi (2018), do Museu de Arte do Espírito Santo (MAES), do Teatro Carlos Gomes (2020) e do projeto de Revitalização da Rua Sete de setembro (2021).

Para Andrade (2003, p. 80) a atividade turística, através da arquitetura, proporciona o conhecimento de lugares transformados e edificados pelo homem. O autor afirma que o fundamental do turismo é a existência de um ponto de visitação atraente, portanto, o local é anterior ao interesse para conhecê-lo.

Na ocasião, a gestão municipal, partiu do conceito de Waterfront Cities, cidades voltadas para a água/mar, próprio de regiões portuárias, e o incorporou na revitalização da área central.

A relação do edifício ao porto também foi relatada por Dias e Campos (2013, p. 16) ao descrever o terreno no qual o palácio foi locado: “era em declive acentuado, vencido por uma grande escadaria que dava acesso ao seu pequeno porto particular”. Tal percepção, citada pela autora, é imediata ao se adentrar o edifício e em seu entorno imediato.

BREVE HISTÓRICO DO PALÁCIO ANCHIETA

O Palácio Anchieta abriga a sede do Governo do Estado do Espírito Santo. Nos dias atuais o edifício ocupa, após reformas, a construção onde estavam instalados a igreja e o Colégio de São Tiago. (Il. 1)

Até 1759, abrigava o colégio de São Tiago, conjunto que começou a ser erguido em 1570, a partir da construção de uma nova sede para a Igreja de mesmo nome, que havia incendiado. A primeira ala do colégio foi concluída em 1587, pelo Padre José de Anchieta, e a segunda só 120 anos depois. Em 1798, recuperado de um incêndio ocorrido dois anos antes, o prédio é denominado Palácio do Governo e no ano de 1945 Palácio Anchieta, em homenagem ao padre. O edifício foi tombado pelo Conselho Estadual de Cultura em 1983 (GEES, 2021).

Os jesuítas permaneceram no palácio até a ordem de expulsão dos mesmos, das colônias e de Portugal, que ocorreu por ordem do Marquês de Pombal. De acordo com Derenzi (1995, p. 89), a missão do Dr. João Siqueira veio, em setembro de 1759, prender os padres jesuítas do ES e levá-los para o Rio de Janeiro. A perda para a capitania foi grande, os padres atuavam na educação, na agricultura e na catequese de indígenas. A função educacional permaneceu no edifício, no entanto, Derenzi (1995, p. 92) afirma a perda de volumes desviados da biblioteca e de boa parte dos livros no incêndio de 1795.

Tatagiba (2010, p. 72) cita outro momento importante na história do palácio – 1860 – ano que hospedou o imperador Pedro II e a imperatriz Teresa Cristina. Segundo o autor:

O orçamento da província era mínimo e os moradores mais abastados colaboraram na melhoria da aparência do edifício, seja nas substituições do velho mobiliário, como na construção de uma nova cozinha. Também foram consertados assoalhos, forros, encaibramento do telhado, rebocos e suprimidas as goteiras. As melhorias se estenderam ao Cais das Colunas, em frente ao Palácio do governo, onde desembarcou o casal imperial. (TATABIGA, 2010, p. 72).

Tatagiba também descreve o Palácio, em 1878, abrigando o presidente da Província e seus empregados e, outras salas, dando lugar à:

Secretaria da Presidência, tesouraria, Secretaria da Fazenda, administração dos Correios (iniciada em 1881, no pavimento térreo), uma escola de segundo grau e outra de primeiras letras, um armazém de armas e munições, a biblioteca e o Quartel de Soldados Pedestres (TATAGIGA, 2010, p. 78).

Anterior a essa visita, Ribeiro descreve o percurso processional realizado pelo bispo do Rio de Janeiro, D. José Coutinho, em 1819 (RIBEIRO, 2009, p. 212). O religioso desembarcou no cais do Palácio do Governo, também nomeado como Cais das Colunas, principal da cidade e, através da ladeira chegou à Matriz, passando pelo Palácio do governo. (Il. 2)

Oliveira (2008, p. 314) ao descrever os edifícios públicos no século XVIII, em especial ao tocar na questão da expulsão dos jesuítas, assim afirma: *Digno de menção era o edifício do antigo Colégio dos jesuítas, que abrigava, além de outras repartições, a Junta de Fazenda Pública e a Administração dos Correios.*

Conforme Tatagiba (2010, p. 80), em 1883, foi concluída a obra da antiga rampa conhecida como Ladeira Padre Inácio, no Cais das Colunas. A rampa



Il. 1: Palácio Anchieta.

Fonte: Fotografia de Luciana Nemer. 2020. Acervo da Autora



Il. 2: Gravura Palácio Anchieta-1890.

Fonte: Arquivo Público do Município de Vitória.

foi transformada em escadaria, recebeu dez ordens de degraus e nove planos calçados com pedras. Na base foram colocados quatro lampiões a gás, que conferiram um aspecto nostálgico à praça, principalmente ao cair da noite.

Em 1909, Jerônimo Monteiro, governador do ES, contratou o engenheiro francês Justin Nobert para modificar a escadaria e o Palácio do Governo. (TATAGIBA, 2010, p. 96). A arquitetura do Colégio dos Jesuítas e da Igreja de Tiago, vão, no início do século XX, perder, definitivamente, seus traços originais fazendo desaparecer a herança histórica, mais simbólica, da fundação da cidade.

VISITA AO PALÁCIO ANCHIETA

No ano de 2019 foi realizada visita ao edifício de estilo eclético durante o final de semana. Como o prédio apresenta dupla função, sede do poder executivo do estado do Espírito Santo e museu, o acesso aos ambientes nos quais residiram diversos governadores e seu gabinete só se faz possível quando não há expediente, dessa forma a melhor apreensão e análise do espaço ocorre nessas ocasiões. Por outro ângulo, adentrá-lo em dias úteis confere a percepção da dinâmica de um órgão público. Cabe também ressaltar que o auditório é utilizado para cerimônias, festas da cultura e premiações dando uso noturno ao prédio. Durante a visita, que não é cobrada aos turistas, disponibiliza-se um folder que equivale a três páginas A4, de cartão couchê colorido, frente e verso, que apresenta belas imagens e informações relevantes. Intitulado: Palácio Anchieta: Patrimônio Caixaba, o material aborda:

a inauguração da primitiva igreja de São Tiago em 1551; a construção da primeira ala do colégio de São Tiago (1587) – voltada para a praça João Clímaco (à direita na figura 1, grifo da Autora); a construção da segunda ala em 1707 – de frente para a Baía de Vitória; o fim do colégio em 1759, em função da expulsão dos jesuítas; a compra do palácio pela união em 1901; a transformação da igreja de São Tiago em dois grandes salões no ano de 1935 e os três incêndios ocorridos (1559 -1796 – 1939) (GEES, 2019).

RESTAURAÇÃO DO PALÁCIO ANCHIETA

A primeira restauração do palácio teve suas obras iniciadas em 2004, e todas as modernizações, que incluíram instalações, cobertura, acervo artístico e mobiliário, foram realizadas com objetivo de apresentar ao público a sua história e sua identidade. Desta forma o passeio “de um só dia” se enriquece de cultura. CZAJKOWSKI e MACCOPPI (2021) reforçam que com a mudança de hábitos e a busca de locais seguros e próximos da própria residência, o day use se formata como uma importante garantia de lazer por um período de tempo viável aos visitantes.

A Ilustração 3 apresenta o resultado após a restauração do salão de festas e da sala de estar. O estilo Rococó, desses ambientes, é contemporâneo à fachada de 1911. Reis Filho descreve os salões, deste período: *são ambientes que possuíam detalhes como frisos e ornatos dourados, teto de muito bom gosto e painéis das portas com delicadas pinturas representativas do Brasil* (FILHO, 1970, p. 130-131).

De acordo com GEES (2021), o edifício situado na Praça João Clímaco, s/n, Cidade Alta, Centro, Vitória, ES, originalmente construído por Afonso Brás, teve importante alteração para o estilo eclético por autoria de Justin Norbert, engenheiro francês, que também é autor do projeto da escadaria que liga o palácio ao porto. A Ilustração 4, de autoria de Mazzei, fotógrafo de imagens de Vitória nos anos 1970, apresenta a referida escadaria.

O PONTO TURÍSTICO APÓS A REABERTURA

O Palácio Anchieta funcionou desde o início da pandemia, nele foi instalada a sala de crise de onde saem importantes decisões sobre a condução/mitigação dos efeitos da pandemia no estado do Espírito Santo.

Conforme entrevista realizada com Marques, após um ano fechado para os turistas, o palácio reabriu para visitas em fevereiro de 2021 e essas podem ser realizadas de quarta a domingo. Segundo a entrevistada existem

dois tipos de visita, a mais longa, que percorre toda a construção e para tal necessita de uma hora e, portanto, é oferecida um menor número de vezes (pode ser agendada como forma de garantir data e horário) e a que inclui as salas expositivas e salões (MARQUES, 2021). A Ilustração 5 é o exemplo da viagem através dos séculos que os turistas podem usufruir ao adentrar pela porta principal. Vestígios das fases históricas do conjunto são colocados a mostra permitindo ao visitante conhecer, durante o percurso, mais de quatro séculos.



Il. 3: Salão de Festas e da Sala de Estar.
 Fonte: Fotografia de Luciana Nemer.
 2019. Acervo da Autora.



Il. 4: Escadaria Bárbara Lindemberg e Palácio Anchieta. Fonte: Arquivo Público do Município de Vitória.



Il. 5: *Hall* de acesso e alvenaria.
Fonte: Fotografia de Luciana Nemer. 2021. Acervo da Autora

CONCLUSÕES

Para 2022 estima-se uma possível recuperação do turismo, uma situação que pode ser impulsionada pela demanda, desta forma o equipamento cultural aqui analisado tem dupla valia, seja pelo viés do turismo, seja como elemento revitalizador do Centro Histórico.

A série de equipamentos públicos que estão sendo restaurados no Centro de Vitória são destinados ao cidadão capixaba e também ao turista e vêm recuperando o poder atrativo do Centro como catalisador de atividades urbanas para uma vida cultural atraente.

Na década passada e na atual se vê um crescente investimento no Centro Histórico de Vitória, seja na postura pública, seja na manutenção e restauração de monumentos históricos. Essa tendência valoriza moradores e turistas e, por este viés, é possível concluir que a restauração do Palácio Anchieta foi o paradigma inicial.

Como ponto turístico o palácio está pronto para acolher e informar e, pode ser considerado um referencial entre as capitais litorâneas brasileiras. Sua história demonstra versatilidade e adaptação de funções, o que não elimina o pesar da perda de suas características coloniais. No atual momento a visita ao edifício se realiza de forma segura e reforça os pontos atrativos da capital capixaba. Em tempos de um novo normal, o tour pelo palácio se concretiza como excelente opção, principalmente em viagens curtas, de um só dia.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Tarcísio Bahia de. *Visões sobre a cidade, a Grande Vitória em textos e imagens*. Vitória: EDUFES, 2011.
- CZAJKOWSKI, Adriana e MACCOPPI, Grazielle Ueno. *Turismo e lazer por um dia: alternativa viável para quem não abre mão de viajar*. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/artigos/turismo-e-lazer-por-um-dia-alternativa-viavel-para-quem-nao-abre-mao-de-viajar>>. Acesso em: 21.set.2021.
- DERENZI, Luiz Serafim. *Biografia de uma Ilha*. PMV – Secretaria Municipal de Cultura e Turismo: Vitória, 1995.
- DIAS, Fabiano Vieira e CAMPOS, Martha Machado. Palácio Anchieta (Vitória-ES-BR): questões Tipo-morfológicas e de paisagem In: I CIHCLB- Congresso Internacional de História da Construção Luso-Brasileira. *Anais...* Vitória, 2013.
- GEES- Governo do Estado do Espírito Santo. *Palácio Anchieta*. Disponível em: <<https://www.es.gov.br/governo/palacio-anchieta>> Acesso em: 23.set.2021.
- GEES- Governo do Estado do Espírito Santo. *Palácio Anchieta* – Patrimônio Capixaba. SECULT – Secretaria da Cultura, Vitória, ES. 2019. 1 folder
- MARQUES, Laiane. *Funcionamento do Palácio Anchieta*. Entrevista concedida a autora. Vitória, 2021.
- OLIVEIRA, José Teixeira de. *História do Estado do Espírito Santo*. Vitória: Arquivo Público do estado do Espírito Santo – Secretaria de Estado da Cultura, 2008.
- ONU - Organização das Nações Unidas - Diretora da Organização Mundial do Turismo. *Rever totalmente o turismo global pode representar uma oportunidade no pós-pandemia*. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/tags/organizacao-mundial-do-turismo>>. Acesso em: 18.jan.2022.
- PMV- Prefeitura Municipal de Vitória. Vitória do Futuro: *Agenda 21 local/2000*. Vitória, Brasil, 2000.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. São Paulo: Perspectiva S.A., 1970.
- RIBEIRO, Nelson Pôrto. Aspectos da Vida Urbana e de seus Significados simbólicos na Vila da Vitória ao longo do século XIX In: SOUZA, Luciene; RIBEIRO, Nelson Pôrto(Org.). *Urbanismo Colonial: Vilas e Cidades de Matriz Portuguesa*. Rio de Janeiro: PoD, 2009, (p. 200-223).
- TATAGIBA, José. *Palácio Anchieta: o apóstolo que foi sepultado aqui*. José Tatagiba: Vitória, 2010.

OS USOS LITORÂNEOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA: MAPEAMENTO E REFLEXÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA

RAQUEL FERREIRA LEITE¹
BEATRIZ HELENA NOGUEIRA DIÓGENES²

rafeleite@gmail.com
bhdiogenes@yahoo.com.br

RESUMO ABSTRACT

O objetivo deste trabalho é estudar os rebatimentos da atividade turística no litoral para compreensão dos seus impactos. Foi realizada revisão bibliográfica e mapeamento dos usos do solo e, como resultado, nota-se tendência de crescimento em direção às áreas valorizadas pelo turismo junto à orla marítima, ocasionando mudanças que fomentam os impactos ambientais e socioespaciais.

Palavras-chave: Urbanização, turismo, litoral, região metropolitana, Fortaleza.

The coastal uses of the Fortaleza metropolitan region: mapping and reflections on tourist urbanization

The objective of this work is to study the repercussions of tourist activity on the coast to understand its impacts. A bibliographic review and mapping of land uses were carried out and, as a result, there is a growth trend towards areas valued by tourism along the seafront, causing changes that foster environmental and socio-spatial impacts.

Keywords: Urbanization, tourism, coast, Metropolitan Region, Fortaleza.

¹ Graduanda em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará - DAU-UFC.

² Arquiteta e Urbanista e Professora Associada da Universidade Federal do Ceará. Docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU-UFC e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design - PPGAU+D- UFC.

O ARTIGO APRESENTA RESULTADOS

parciais de uma pesquisa desenvolvida pelas autoras que analisa os novos processos responsáveis pelo incremento da urbanização no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), o qual se baseia em múltiplas práticas sociais (econômicas, políticas e culturais) e repercute sobremaneira do espaço litorâneo.

Dentre essas práticas, destaca-se a atividade turística, que surge como alternativa econômica para os estados, tomando como base os elementos naturais da região, sobretudo a paisagem litorânea e o clima tropical (DIÓGENES, 2012). Tal atividade rapidamente

ganha destaque no âmbito das políticas públicas e passa a receber grandes investimentos, a fim de que seja criada uma infraestrutura que possibilite o desenvolvimento do chamado turismo de sol e mar. Ao utilizar e intervir no espaço urbano e natural para efetivação de suas atividades, o turismo é responsável por importantes repercussões socioespaciais, nas escalas urbana e metropolitana, gerando dinâmicas diversas, relacionadas à segregação espacial e ao meio ambiente. Logo, nota-se a importância do estudo dos rebatimentos dessas atividades no espaço da RMF para a efetiva compreensão dos impactos que elas têm para a sociedade.

Portanto, após a definição dos recortes espacial (litoral da RMF) e temporal (o período de 2000 a 2019), foi realizada revisão bibliográfica referente à atividade turística e à urbanização dos municípios do litoral da região metropolitana, a fim de consultar aspectos teórico-conceituais já consolidados sobre o tema. Em seguida, parte-se para um estudo baseado no mapeamento dos usos do solo, a partir de *softwares* e bases de dados específicos, tendo como enfoque principal a urbanização resultante da atividade turística nessa região. A partir de tais análises, busca-se catalogar os efeitos espaciais já evidentes e inferir as futuras consequências dos processos urbanos hodiernos.

Tal iniciativa tem como principal objetivo investigar criticamente a dimensão dessas repercussões provenientes da atividade turística na estruturação do espaço litorâneo, levando em consideração as políticas públicas, a apropriação do espaço por agentes públicos e privados e as transformações socioespaciais verificadas no litoral, muitas vezes contrastantes com estruturas e atividades preexistentes. Assim, espera-se que os resultados obtidos na pesquisa possam embasar futuras propostas de planejamento urbano, intervenções no espaço e tomadas de decisão estratégicas, de modo a identificar problemáticas latentes do território metropolitano analisado e potencialidades da região, contribuindo para a construção de uma urbanidade mais justa.

OS USOS LITORÂNEOS NO LITORAL DA RMF

Toma-se como recorte de estudo o litoral da Região Metropolitana de Fortaleza. Essa região, também conhecida como Grande Fortaleza, foi criada

pela Lei Complementar Federal nº 14, em 8 de junho de 1973, contando apenas com cinco municípios. Atualmente, após a sucessiva incorporação de novos territórios e a fragmentação dos municípios originais, a RMF abrange dezenove municípios, dentre os quais, oito são litorâneos – Trairi, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Fortaleza, Aquiraz e Cascavel.

Os territórios litorâneos são os mais impactados pela dinâmica turística, visto que, segundo Pereira (2016), ao longo dos séculos 18 e 19, os espaços à beira-mar passam a ser desejados quando, a partir de mudanças nas representações sociais, as praias, outrora associadas somente ao trabalho, à pesca, ao mau odor e ao porto, ganham nova conotação. Desde então, inicia-se a valorização dos ambientes marítimos e, com isso, a busca por esses espaços é incentivada com o intuito de lazer e descanso, reafirmando as novas relações da população com o mar. No contexto cearense, isso não ocorre de maneira diferente, pois, a partir da década de 1990, a modalidade de turismo de “sol e mar” começou a ser valorizada e incentivada pelo poder público, apresentando significativo incremento. De acordo com Paiva e Vargas (2013), essa dinâmica envolve o consumo dos recursos naturais, das paisagens litorâneas (praias, dunas, lagoas), do clima, além das experiências que tais atributos naturais suscitam para o exercício de esportes e de lazer. Entretanto, constata-se que, para a viabilidade e sucesso da atividade, é necessária a provisão de uma infraestrutura de suporte que possibilite seu desenvolvimento.

Sob essa perspectiva, são realizadas ações governamentais que visam o planejamento e a formatação de políticas específicas para o turismo, como incentivos fiscais e provimento de infraestrutura (ABREU; COSTA, 2017), com o discurso acerca do grande potencial de geração de emprego e renda. Um exemplo dessas iniciativas é o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE), o qual fez parte de uma Política Nacional de Turismo e tinha como objetivo principal realizar projetos de renovações urbanas em função do turismo, investindo principalmente em infraestrutura, como construção e reforma de aeroportos, rodovias e projetos de saneamento básico, entre outros. Tais esforços, associados a ações de marketing que reforçam a valorização das zonas de praia, precipuamente

das capitais, visam fomentar o desenvolvimento econômico do Nordeste, combinando a atuação de agentes públicos (como ocorre com as políticas públicas de regulamentação do turismo) e da iniciativa privada (a partir da construção dos *resorts*, por exemplo, que contribuem para a ocupação do litoral).

Todavia, cabe salientar que o incremento do turismo, sobretudo no litoral, provoca alterações profundas nas funções sociais (políticas, econômicas e culturais) e espaciais da metrópole (DIÓGENES, 2012). Logo, percebe-se que, por ser uma prática essencialmente de consumo do espaço para lazer, sua intensa valorização e crescimento exacerbado geram repercussões tanto nos aspectos físicos, ao alterar a paisagem urbana e natural das zonas costeiras, quanto nos aspectos socioeconômicos, ao gerar novos e variados problemas.

Nos últimos anos, com o incremento do turismo, a faixa litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza vem acusando um acelerado processo de ocupação do solo, de forte impacto sobre a natureza. Uma acirrada competição se estabelece entre os diversos atores produtores do espaço na faixa litorânea, envolvendo populações tradicionais representadas pelos pescadores, algieiros e marisqueiras, a classe média urbana que ali constrói sua segunda residência e os investidores nacionais e estrangeiros ligados ao setor de negócios turísticos (SILVA, 2005, p. 103).

Ao estabelecer-se no litoral, a prática do turismo fomenta o processo de especulação imobiliária, ao valorizar esses espaços, e dá origem a problemáticas urbanas relacionadas às populações nativas desses locais, como comunidades pesqueiras, as quais, muitas vezes, se veem obrigadas a deixar seus locais de moradia. Ademais, ao instalar empreendimentos de grande porte na orla marítima, como os *resorts*, destinados, sobretudo, a usuários estrangeiros, são comuns as práticas de “privatização” das praias, alijando moradores locais do uso do espaço e frequentemente contribuindo para danos ambientais.

Nessa perspectiva, percebe-se o impacto de tal atividade sobre as dinâmicas espaciais, econômicas e sociais e reforça-se a necessidade de melhor compreender os espaços produzidos em tal contexto.

Assim sendo, o próximo item será dedicado a expor a pesquisa que está sendo desenvolvida, no sentido de identificar as transformações na mancha urbana em todo o litoral da RMF em períodos diferenciados, decorrentes da atividade turística.

O MAPEAMENTO DOS USOS LITORÂNEOS NA RMF

Durante o período de pesquisa, com o objetivo de compreender de modo efetivo a dinâmica e as consequências da atividade turística na Região Metropolitana de Fortaleza, foi realizado o mapeamento dos principais usos litorâneos nessa área.

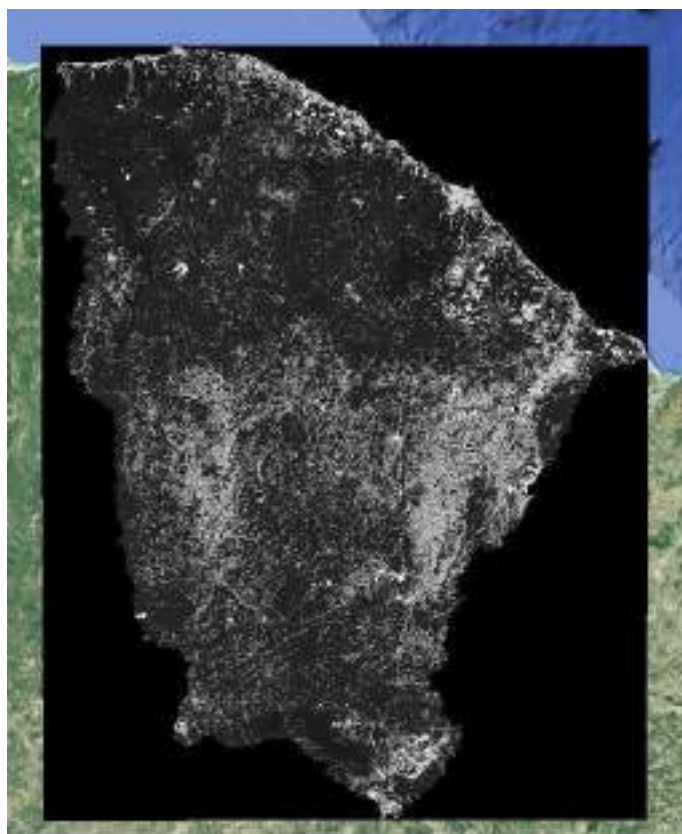
Inicialmente, adotou-se como referência principal a base de dados do Projeto de Mapeamento Anual da Cobertura e Uso do Solo no Brasil (MapBiomias). O Projeto é uma iniciativa multi-institucional envolvendo universidades, ONGs e empresas de tecnologia que se uniram para contribuir com o entendimento das transformações do território brasileiro a partir do mapeamento anual da cobertura e uso do solo do Brasil, por meio de processos de classificação automática aplicada a imagens de satélite, que conta com histórico temporal anual de 1985 até 2019. Foi feito o *download* dos dados de cobertura do solo do estado do Ceará para os anos de 2000, 2010 e 2019, intervalo escolhido como recorte temporal adequado para avaliar a evolução dos usos do solo. (II. 1)

Posteriormente, foi feito o recorte para os municípios litorâneos da RMF, objeto de estudo da presente pesquisa. Na II. 2, é possível visualizar, à esquerda, a camada raster (dados raster são imagens formadas por uma grade, ou grid em inglês, de tamanho regular, formada pelos pixels, em oposição aos gráficos vetoriais) do MapBiomias em escala de cinza e, à direita, os municípios litorâneos selecionados para recorte, no programa QGIS. A camada para recorte dos municípios utilizada foi a do IBGE, 2019.



Il. 1: Interface do site MapBiomas com os materiais disponíveis na plataforma.

Fonte: <https://mapbiomas.org/>. Acesso em: 31.jul.2021.



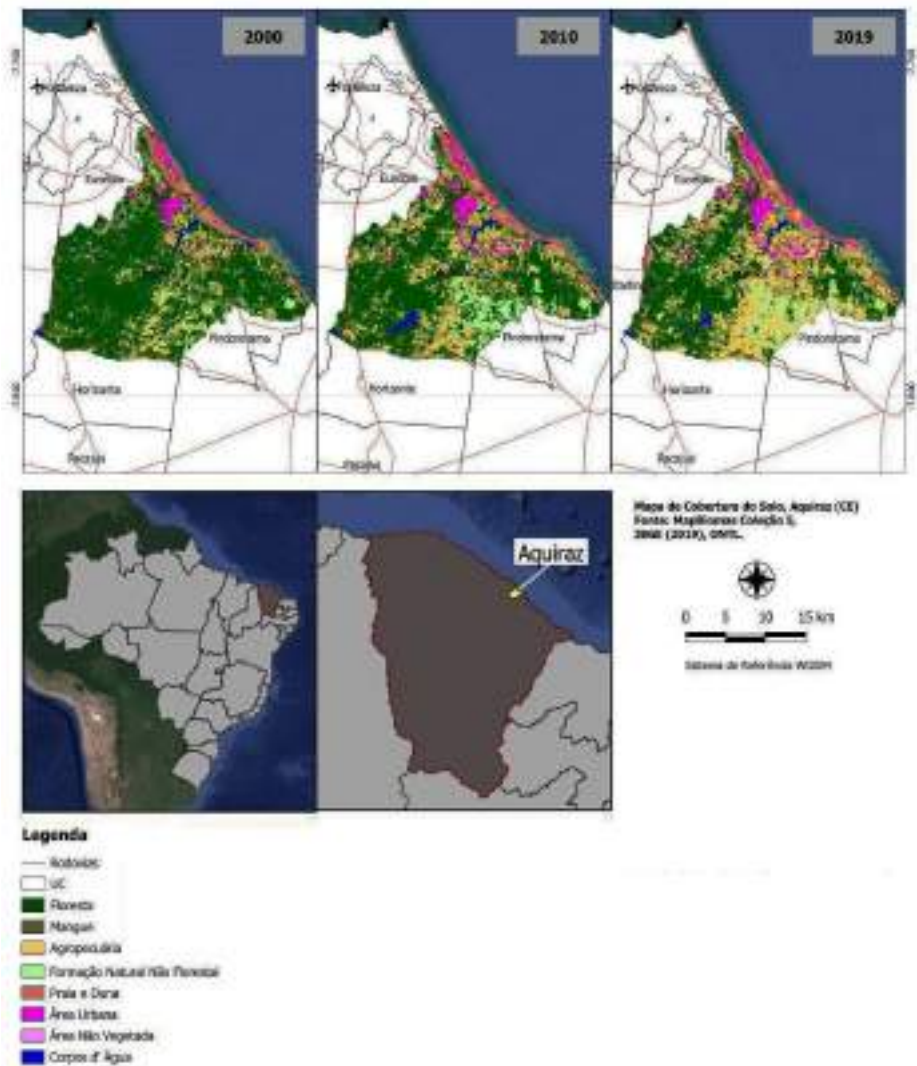
Il. 2a : Camada *raster* obtida na plataforma MapBiomas e camada para recorte dos municípios em estudo no Ceará.

Fonte: Elaborada pelas Autoras.



Il. 2b: Camada *raster* obtida na plataforma MapBiomias e camada para recorte dos municípios em estudo no Ceará.
Fonte: Elaborada pelas Autoras.

Foram definidas oito classes principais para caracterizar o uso territorial, as quais continham as subclasses do MapBiomias: Floresta, Mangue, Agropecuária, Formação Natural não Florestal, Praia e Duna, Área Urbana, Área não Vegetada e Corpo D'água. Com as classes definidas, adotou-se uma paleta de cores para representar cada uma delas nos mapas, de modo evidente. Além disso, foram definidas camadas em *shapefile* para compor os mapas em conjunto com a cobertura do solo, sendo elas: Rodovias (Federais e Estaduais), Portos, Aeroportos e UC (Unidades de Conservação). Os *shapefiles* de Rodovias, os Portos e Aeroportos foram dados extraídos do Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL e as Unidades de Conservação do MMA (Ministério do Meio Ambiente), através do portal i3Geo. (Il. 3)



Il. 3: Exemplo dos mapas produzidos referentes ao município de Aquiraz.
 Fonte: Elaborado pelas Autoras.

ESTADO	CATEGORIA	CONTEÚDO (em hectares)	2000 % TERRITORIAL (2000)	2010 % TERRITORIAL (2010)	2019 % TERRITORIAL (2019)	ÁREA TERRITORIAL (ha)
AC	FLORESTA	395014136	2158041,74	2158041,74	2158041,74	2158041,74
	MANGUE	3383000	0,000000	0,000000	0,000000	3383000
	AGROPECUÁRIA	88333000	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	FLORESTA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA NÃO VEGETADA	3333000	0,000000	0,000000	0,000000	3333000
AL	FLORESTA	111004100	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	MANGUE	3383000	0,000000	0,000000	0,000000	3383000
	AGROPECUÁRIA	111004100	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	FLORESTA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA NÃO VEGETADA	3333000	0,000000	0,000000	0,000000	3333000
AM	FLORESTA	111004100	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	MANGUE	3383000	0,000000	0,000000	0,000000	3383000
	AGROPECUÁRIA	111004100	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	FLORESTA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA NÃO VEGETADA	3333000	0,000000	0,000000	0,000000	3333000
AP	FLORESTA	111004100	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	MANGUE	3383000	0,000000	0,000000	0,000000	3383000
	AGROPECUÁRIA	111004100	1110041,00	1110041,00	1110041,00	1110041,00
	FLORESTA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA URBANA	1333000	0,000000	0,000000	0,000000	1333000
	ÁREA NÃO VEGETADA	3333000	0,000000	0,000000	0,000000	3333000

Il. 4: Planilha elaborada para quantificação dos dados referentes às áreas das classes de cobertura do solo.

Fonte: Elaborada pelas Autoras.

Ademais, para a quantificação dos dados referentes às áreas das classes de cobertura do solo para cada Estado, foi elaborada uma planilha (Il. 4). O modelo da planilha foi definido contendo as classes e suas correspondentes áreas em quilômetros quadrados para os anos de 2000, 2010 e 2019, além do percentual dessas classes em relação à área territorial total de cada município, consultada através do IBGE Cidades. Na plataforma do MapBiomias, dispõem-se dos dados estatísticos em hectares que correspondem às áreas adotadas pelo próprio MapBiomias. Assim, foi necessário adequar os valores das áreas relativas às classes adotadas e sua transformação para quilômetros quadrados.

Por fim, decidiu-se enfatizar a evolução da classe “Área Urbana” com a elaboração de mapas que continham apenas essa classificação – referente aos anos de 2000, 2010 e 2019 – para uma visualização mais específica, visto que, a fim de cumprir os objetivos almejados, é vital compreender como se comporta a urbanização nos espaços litorâneos de forma bastante clara.

A partir da observação da mancha urbana, representada pela cor rosa nos mapas acima, é extremamente evidente o seu crescimento ao longo do tempo e a sua evolução em direção às áreas de orla, o que corrobora com os aspectos teóricos apresentados e confirma a importância da atividade turística no processo de formação do espaço.

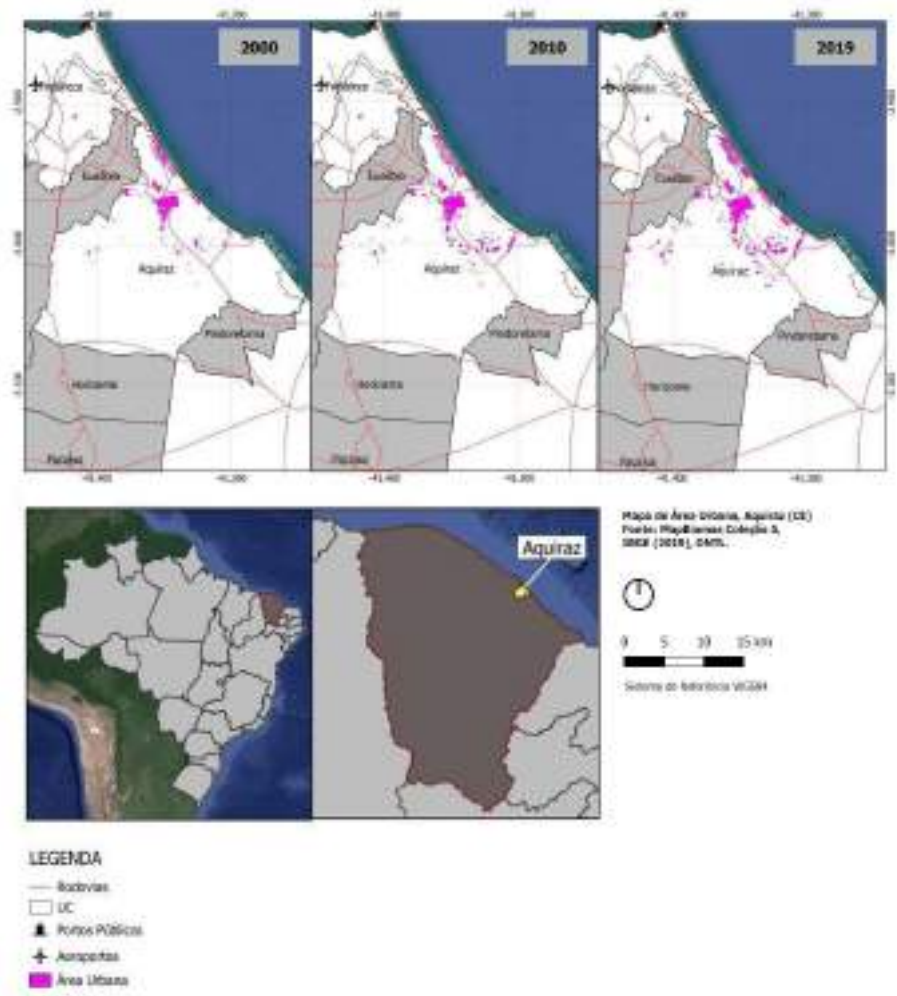
Em suma, ao analisar a metodologia adotada, fica clara a importância da avaliação temporal dos processos, na medida em que ao tomar como recorte temporal três anos espaçados em intervalos significativos de tempo e compará-los, é possível analisar resultados significativos e associá-los ao contexto socioeconômico, os quais serão expostos no item seguinte.

À GUIA DE CONCLUSÃO: AS TRANSFORMAÇÕES RECENTES NO LITORAL DA RMF

A partir do mapeamento realizado e da quantificação dos dados coletados, foi possível realizar uma análise das transformações recentes no litoral da RMF. Ao observar o mapeamento da área urbana no município de Aquiraz (Il. 5), por exemplo, é evidente o crescimento da mancha de urbanização na região de orla marítima, decorrente da instalação de equipamentos como os *resorts*. Exemplos dessa tipologia são o *Beach Park Suítes Resort*, já existente no local, e o Aquiraz Riviera, mega-empreendimento turístico e imobiliário que se localiza na Praia da Marambaia, entre a Prainha e a Praia do Presídio, a cerca de 35 km de Fortaleza. É cada vez maior a tendência de implantação de *resorts* integrados no litoral da RMF, os quais agregam diversos empreendimentos, dentre eles hotéis, centros de comércio e serviços, segundas residências e campos de golfe, ocupando grandes vazios litorâneos, apropriando-se dos ambientais naturais mais bem preservados e impondo uma urbanização súbita ao litoral (PAIVA; VARGAS, 2013).

Ademais, refletindo acerca das áreas de uso do solo no mesmo município presentes na Ilustração 4, percebe-se que houve uma redução da cobertura do solo por áreas naturais – florestas, mangues e praia e duna – em

PAISAGENS HÍBRIDAS



Il. 5: Exemplo dos mapas representando a área urbana, produzidos com relação ao município de Aquiraz.

Fonte: Elaborado pelas Autoras.

detrimento do crescimento da área destinada à agropecuária e da área urbana, que se amplia de 3,0% do território de Aquiraz em 2000, para 6,1% em 2019.

Tais valores reforçam os aspectos teóricos já apresentados, os quais atestam a tendência contemporânea de crescimento da cidade em direção às áreas litorâneas valorizadas pela atividade turística, com características excludentes. Essas modificações que ocorrem de modo acentuado e acelerado geram uma intensificação dos processos, conflitos e contradições, como a segregação e exclusão socioespacial, além da fragmentação territorial, ocasionando impactos ambientais e socioespaciais de grande magnitude.

Como resultado das transformações espaciais, observa-se, de um lado, o aumento do valor dessas áreas e, de outro, um processo de desterritorialização de práticas sociais e econômicas originais, alijando a população local dos benefícios dos investimentos. Assim, o esforço e os investimentos públicos envolvidos no desenvolvimento do turismo não têm sido capazes de sustentar, como propagado no discurso, a melhoria da qualidade de vida das populações locais, ainda que produza alguns benefícios. Ao contrário, o resultado, no espaço intraurbano, é a intensificação do processo de segregação e a fragmentação do tecido urbano, incentivado, promovido e acelerado pela implementação de políticas e recursos públicos (ABREU; COSTA, 2017, p. 334).

Ante o exposto, conclui-se que as repercussões apresentadas reforçam a importância do estudo dos usos litorâneos para compreender os processos citadinos e promover um planejamento urbano mais consciente acerca das questões socioespaciais, ambientais e econômicas de modo igualitário e, conseqüentemente, mais justo.

REFERÊNCIAS

ABREU, Luciano Muniz; COSTA, Aline. Turismo e Litoral: transformações espaciais, fragmentação urbana e exclusão social no Nordeste do Brasil *In*: Revista Thésis, Rio de Janeiro, V. 2, nº. 3, 2017. DOI: 10.51924/revthesis. 2017.V. 2.73. Disponível em: <https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/73>. Acesso em: 31.jul. 2021.

DIÓGENES, Beatriz Helena Nogueira. *Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAUUSP, 2012.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo e Metropolização na Região Metropolitana de Fortaleza. In: Encontro Nacional de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 1., 2010, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ENANPARQ, 2010. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/9471>. Acesso em: 31.jul.2021.

PAIVA, Ricardo Alexandre; VARGAS, Heliana Comin. O lugar dos resorts no processo de “urbanização turística” da Região Metropolitana de Fortaleza In: IV Colóquio Internacional Comércio e Cidade: uma relação de origem, 2013, Uberlândia. IV Colóquio Internacional Comércio e Cidade: uma relação de origem. *Anais...* São Paulo: FAUUSP, 2013. (p. 1-17). Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/9978>. Acesso em: 31.jul.2021.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. *A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil*. Fortaleza: UFC, 2014.

SILVA, José Borzacchiello *et al.* (Org.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E INFRAESTRUTURA NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA: IMPACTOS E CONFLITOS

PRISCILA ALMEIDA DE OLIVEIRA¹
LUCIANO MUNIZ ABREU²

priscilalmoliveira@gmail.com
lmabreu@ufrj.br

RESUMO ABSTRACT

O presente trabalho investiga as alterações da paisagem no litoral fluminense nas últimas duas décadas a partir do uso das geotecnologias como instrumento metodológico de análise da produção do espaço, com foco no aumento da urbanização turística. Os achados revelam a urbanização fluminense tem se concentrado nas zonas costeiras dos municípios da Região dos Lagos, motivado grandemente pelo turismo de segundas residências, e que este processo se dá, no estado, em detrimento das áreas de agropecuária, praias e dunas.

Palavras-chave: Sensoriamento remoto, mancha urbana, produção do espaço, turismo.

Tourist urbanization on the coast of rio de janeiro: geotechnologies applied to socio-spatial conflicts

This work investigates the changes in the landscape on the coast of Rio de Janeiro state in the last two decades using geotechnologies as a methodological instrument for analyzing the production of space, focusing on the increase in tourist urbanization. The findings reveal that urbanization in Rio de Janeiro has been concentrated in the coastal areas of the municipalities of the Lagos Region, largely motivated by second homes tourism, and that this process takes place, in the state, to the detriment of agricultural areas, beaches and dunes.

Keywords: Remote sensing, urban stain, space production, tourism.

¹ Graduada em Engenharia de Agrimensura e Cartográfica- UFRRJ.

² Arquiteto Urbanista e Professor Adjunto da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo- DAU-UFRJ. Doutor em Planejamento Urbano e Regional - IPPUR-UFRJ.

O AVANÇO DA MANCHA URBANA NO

litoral fluminense tem crescido devido a fatores, como os diversos usos costeiro e, em especial, a urbanização turística em pontos com atrativos como as praias urbanas. Esse fenômeno vem gerando diversos conflitos socioespaciais e ambientais à medida que a apropriação de espaços eleva os custos de vida e impulsiona o deslocamento da população local e/ou impacta os ambientes costeiros. Mapear esse avanço da urbanização e as alterações na paisagem são prerrogativas para compreender e gerenciar seus impactos. Daremos ênfase, neste trabalho, às alterações da paisagem no ambiente costeiro fluminense mais diretamente relacionadas ao avanço da urbanização turística.

No fim do século XX, o crescimento turístico no litoral foi influenciado pela compra de imóveis próximos as praias que passou a ser objeto de consumo para as classes privilegiadas (VOIVODIC, 2007). A expansão da urbanização turística gera renda para grandes empreendimentos e dinamiza economias estagnadas ao mesmo tempo em que pode deslocar a população local que vivia da subsistência de atividades como a pesca, por exemplo. Pequenos povoados costeiros se transformaram em centros de urbanização com usos concentrados nos períodos de férias. Essa influência causa conflitos espaciais como a privatização predominante da orla a partir de um discurso de desenvolvimento turístico, que acaba sendo desfavorável a população local (ABREU, 2010).

Segundo Araujo (2011), o litoral brasileiro concentra o maior índice da população, que transforma a terra em renda capitalizada, a partir do momento que espaços públicos são apropriados por mercados privados. O turismo e o lazer muitas vezes se sobrepõem a usos de moradia e de outras atividades autóctones, o que prejudica o contato com as populações tradicionais, contribuindo, assim, para o processo de alienação do território, como é o caso das construções de condomínios fechados (SABINO, 2012). O aumento do número das segundas residências, popularmente conhecidas como casas de veraneio, impulsiona o mercado de especulação imobiliária e gera conflitos fundiários (MORAES, 2007). Esse aumento têm sido a tônica do processo de urbanização e processamento da paisagem natural em muitos municípios costeiros brasileiros.

O TURISMO E OS CONFLITOS SOCIOESPACIAIS NO LITORAL FLUMINENSE

Ao longo do litoral fluminense existem resistências da população local diante à crescente ocupação das áreas costeiras para especulação imobiliária, grandes empreendimentos turísticos que impulsionam a artificialização desses ambientes e aumento a segregação socioespacial, principalmente nos municípios que apresentam maior número de comunidades tradicionais que sobrevivem de atividades como a pesca e agricultura (PEREIRA; MELLO, 2011).

Em relação aos conflitos socioespaciais, é importante destacar que as comunidades pesqueiras têm uma lógica de vida diferente do modelo capitalista (ESCOBAR, 2000; CECEÑA, 2010). É possível identificar que as mesmas vêm sendo fortemente afetadas ao serem desapropriadas de seus territórios e criminalizadas por se manifestarem contra megaprojetos, como o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) no município metropolitano de Itaboraí, que transformaram suas formas de vida e de trabalho, ao mesmo tempo que influenciam a proliferação de doenças e a escassez de recursos pesqueiros (ROUGEMONT; PÉREZ, 2012).

No caso da Região dos Lagos fluminenses, especialmente nos últimos anos, os pescadores viraram caseiros, pedreiros e quiosqueiros quando os municípios passaram a ser atrativos para as casas de veraneio e para o turismo em geral (HERCULANO, 2012). O que não foi muito diferente dos municípios metropolitanos, como Niterói, onde os pescadores foram perdendo terreno para grandes imobiliárias e tendo de se deslocar para longe do litoral (KANT, 1997).

Diegues (1983) já discutia sobre a forma precária que vivem os pescadores de Niterói. Joventino *et al.* (2013) aponta que atividades como a pesca artesanal, tem perdido espaço para atividades como o turismo em Ilha Grande, Costa Verde do litoral fluminense, localizada no sul do estado. Medeiros e Nascimento (2010) ressaltam conflitos entre a população local de Ilha Grande relacionados a exploração da indústria do turismo como a expulsão da população local e a mudança da natureza das Unidades de Conservação (UC).

No caso de Paraty, também localizado na Costa Verde, o turismo vem crescendo rapidamente, mudando as realidades espaciais relacionadas a questões fundiárias e transformando as relações de trabalho da população (ROSA, 2005). O autor afirma que diversas Organizações não Governamentais (ONG) poderiam promover o desenvolvimento sustentável desses locais que vem despertando interesses políticos, acadêmicos e sociais.

GEOTECNOLOGIAS APLICADA A OBSERVAÇÃO DA SUPERFÍCIE TERRESTRE

O uso das geotecnologias pode facilitar a observação da terra e contribuir para a análise de mudanças de uso do solo (IWAI, 2003; SILVA *et al.*, 2010; FERNANDES *et al.*, 2014; RUZA *et al.*, 2019), portanto, das alterações da paisagem. Trata-se de uma importante ferramenta para o reconhecimento de áreas potencialmente frágeis de determinadas regiões geográficas. Técnicas como o Sensoriamento Remoto (SR) permite a obtenção de informações da superfície terrestre sem contato direto com a mesma (MORAES, 2002). As técnicas que utilizam o SR são de grande valia para o planejamento da ocupação ordenada e racional do espaço ao possibilitar a avaliação e o monitoramento voltados a aplicações como a preservação de áreas de vegetação natural submetidas a ações antrópicas (RODRÍGUEZ, 2000).

O uso do SR aliado a Sistemas de Informações Geográficas (SIG) permite o mapeamento e a análise das mudanças de uso e cobertura do solo com maior resolução temporal e maior abrangência espacial de forma facilitada. O que é de suma importância para o entendimento do processo de ocupação ao longo dos anos e do planejamento de ações para conservação e uso sustentável do espaço que vivemos (ROSA, 2016).

Recentemente, a plataforma MapBiomias tornou mais acessível as análises temporais de produtos provindos de sensores orbitais (ALMEIDA *et al.*, 2018; AZCUTIA, 2020; GONÇALVES e RIBEIRO, 2021). As coleções disponibilizadas por essa plataforma têm mostrando resultados satisfatórios em estudos como os realizados por Moraes (2020) que identificou o crescimento de área urbana e mineração no município de Itabira, e por Lima *et al.* (2021) que analisou o crescimento urbano em Barbacena/MG. Porém, não foram encontrados estudos que utilizaram as geotecnologias aplicadas ao estudo das alterações da paisagem e do crescimento urbano em todo o litoral fluminense, com foco no turismo.

Neste sentido, o objetivo deste trabalho consiste em investigar o crescimento urbano turístico nos municípios litorâneos do Rio de Janeiro nos últimos vinte anos em detrimento de outras coberturas do solo, como florestas, mangues, praias e dunas a partir de dados do MapBiomias. Trata-se de um extrato de pesquisa desenvolvida em rede no Grupo CILITUR (Cidades Litorâneas e Turismo), que vem estudando a produção do espaço litorâneo brasileiro em função da atividade turística.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Área de estudo

O estudo foi realizado em todos os vinte e cinco municípios litorâneos do estado do Rio de Janeiro, assim considerados como aqueles defrontantes com o mar (critério do IBGE). O primeiro passo consistiu no download dos dados de uso e cobertura do solo. Depois, foram definidas as classes de interesse, seguida da análise individual de cada município quanto as possíveis influencias da urbanização turística.

Obtenção e manipulação dos dados espaciais

O primeiro passo consistiu no download dos dados de uso e cobertura do solo da Coleção 5, nos anos 2000 e 2019 que foram realizados no site do MapBiomias. A delimitação das áreas estaduais e municipais foi obtida a partir da base cartográfica contínua do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na escala 1:250.000 (BC250). As classes de interesse foram definidas reagrupando aquelas disponíveis no MapBiomias conforme interesse da pesquisa, seguida da análise individual de cada município quanto as possíveis influencias da urbanização turística.

No SIG livre QGIS, foram mescladas algumas classes a fim de ressaltar as características de uso e cobertura do solo que apresentam maior relevância para essa pesquisa. Essas foram definidas como área urbanizada, floresta, mangue, formação não florestal, agropecuária, área não vegetada, praia e duna e corpo d'água, conforme definido na metodologia do grupo CILITUR.

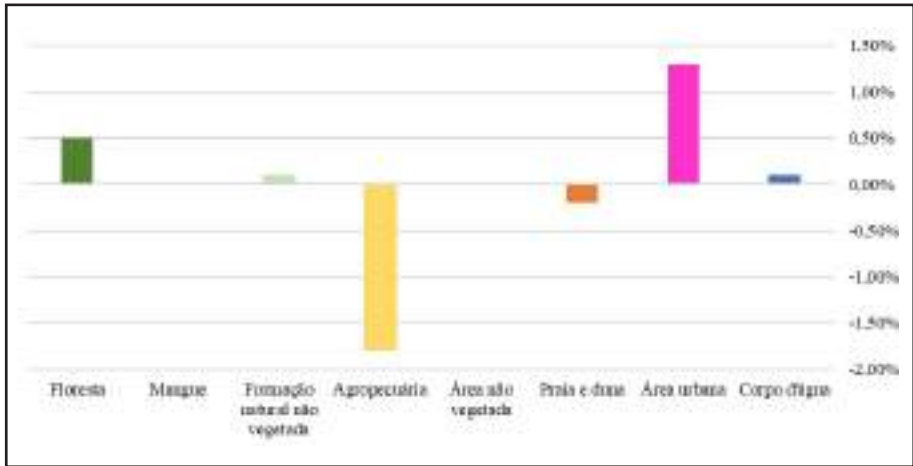
Em seguida, realizou-se um recorte dos dados obtidos no site do Mapbiomas, ou seja, o arquivo no formato raster foi recortado de acordo com o limite de cada município litorâneo, sendo estes referentes aos arquivos no formato shapefile obtidos no site do IBGE. Assim, cada município foi analisado visualmente e, depois, foi elaborado um gráfico para ilustrar as porcentagens de crescimento e diminuição de cada classe no estado do Rio de Janeiro nos anos de 2000 e 2019.

Tendo notado um alto índice de crescimento urbano, os dados da classe área urbana de cada município foram destacados e analisados individualmente. Nesta etapa, utilizou-se a ferramenta calculadora raster do QGIS. A análise individual de cada município possibilitou o agrupamento de alguns municípios que apresentaram o mesmo comportamento de crescimento urbano, que, enfim, foram agrupados nas classes baixo crescimento urbano, crescimento urbano próximo às praias, municípios sem ocupação no litoral, municípios com possível crescimento de segundas residências e municípios com alto crescimento urbano.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foi possível perceber o crescimento urbano nas cidades da região metropolitana fluminense, que já eram tomadas pela classe área urbanizada no ano de 2000 e novos focos dessa mesma classe (área urbana) aparecendo na Região dos Lagos em 2019.

A ra 1 apresenta o gráfico da distribuição percentual, para todo o estado, das alterações da cobertura do solo considerando as classes definidas e os marcos temporais da pesquisa (2000 e 2019). Nota-se que a classe área urbana cresceu mais de 1% em detrimento, principalmente, da agropecuária que diminuiu mais de 1,5% e das praias e dunas que diminuiu cerca de 0,2%. Vale ressaltar que áreas de agropecuária podem está acelerando o aumento de áreas urbanas, assim como praias e dunas podem estar perdendo espaço para a mesmas.



Il. 1: Porcentagem do crescimento e diminuição das classes de cobertura do solo do litoral do RJ 2000-2019, 2022. Técnica, 16,73 x 7,87 cm. Fonte: Elaborado pelos Autores.

OBSERVAÇÃO DOS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS FLUMINENSE

A análise individual dos municípios apresentou alguns destaques, mostrados na figura 2. É possível perceber que o município de Paraty, tradicional município turístico do estado, por exemplo, apresentou baixo índice de crescimento urbano estimado em 0,3%. De modo similar, os municípios de Angra dos Reis, Mangaratiba, Carapebus, Quissamã e Campos dos Goytacazes apresentaram o mesmo comportamento, o que pode ser explicado pelas UC federais de proteção integral e sustentável existentes nas proximidades das praias, bem como a existência de áreas protegidas pelo patrimônio histórico, como é o caso de Paraty, impossibilitando a ocupação litorânea mais espalhada. Ressalte-se ainda que no caso de Mangaratiba, Paraty e Angra dos Reis a geografia local, bastante acidentada, associada às áreas de densa vegetação também se apresentam como limitadores do crescimento da mancha urbana.

São Francisco de Itabapoana e São João da Barra, no norte do estado, apresentaram crescimento da urbanização concentrado nas orlas. Foi

possível perceber uma linha urbana litorânea se formando nas proximidades das praias de São Francisco de Itabapoana com crescimento de 1%. São Francisco de Itabapoana, localizado ao norte da foz do rio Paraíba do Sul, é um tradicional destino de segundas residências e veraneio da população de classe baixa da região norte/noroeste do estado do Rio de Janeiro e de muitos municípios mineiros, especialmente da Zona da Mata.

No caso de São João da Barra, ao sul da foz Paraíba do Sul, o incremento da mancha urbana pode ser atribuído à dinamização imobiliária local em função das obras de construção do Porto do Açu (localizado no município) e o início de suas operações em 2014.

Já os municípios de Guapimirim e Itaboraí não apresentaram ocupações urbanas próximo as praias, apesar do crescimento urbano com média de 4%. O que também pode ser justificado pela presença da Área de Proteção Ambiental (APA) de Guapimirim e a Estação Ecológica da Guanabara que vem colaborando com a preservação desses espaços. O intenso crescimento urbano dos dois municípios, em especial em Itaboraí, está fortemente atrelado às obras de implantação do COMPERJ, em 2008, que vem trazendo a reboque diversas intervenções espaciais e investimentos em Itaboraí e nos municípios do entorno.

O município de Cabo Frio, outro tradicional destino turístico de segundas residências e de negócios no estado, se destacou a partir de uma densa mancha urbana que vem expandindo para o centro-norte do município. Casimiro de Abreu. Araruama, Macaé, Arraial do Cabo, Saquarema, Rio das Ostras, Maricá e Armação de Búzios, todos localizados na Região dos Lagos, apresentaram comportamento parecido, com média de crescimento urbano em torno de 4,7%. Enquanto Itaguaí, Magé, Niterói, Rio de Janeiro, Duque de Caxias e São Gonçalo, que já apresentavam altos índices de urbanização nos anos 2000, cresceram cerca de 5%.

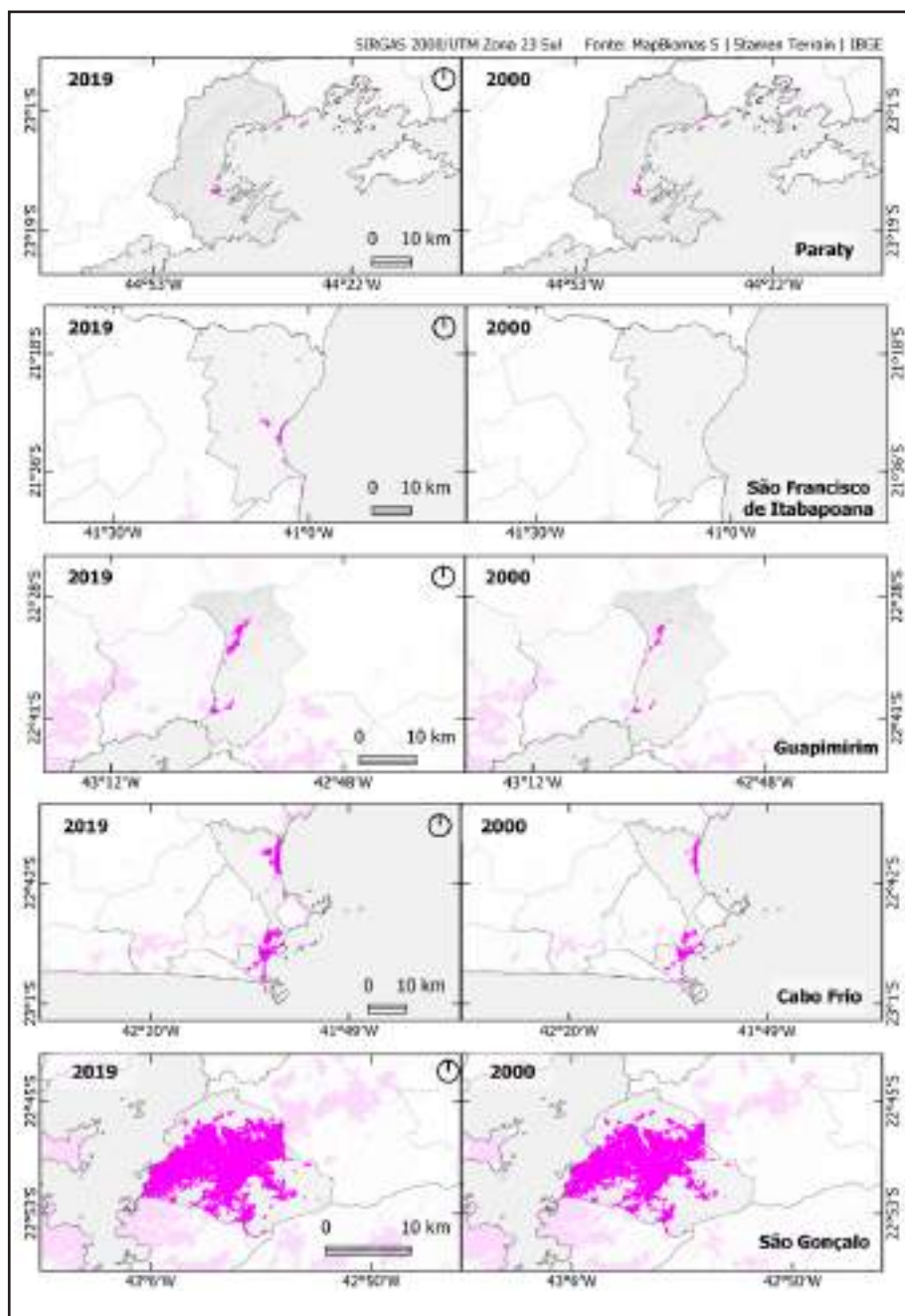
O maior índice de urbanização foi em Maricá, com cerca de 7%. Certamente a busca por oportunidade de empregos em grandes centros urbanos e a existência de grandes projetos tem atraído a população para centros

comerciais como estes. Maricá, vem crescendo intensamente desde o início da implementação do COMPERJ. Sua proximidade com Itaboraí associada à existência de áreas de amenidades com um extenso litoral oceânico tem se tornado atrativo para muitas pessoas e investidores.

Do ano de 2000 a 2019, os maiores crescimentos urbanos, estiveram presentes nos municípios metropolitanos, com média de 5%. No entanto, os municípios localizados na Região dos Lagos, conhecida pelas casas de veraneio e alto potencial turístico, tiveram um crescimento médio de 4,7%. Nesses municípios foi possível perceber uma mancha urbana que parte do litoral e cresce para dentro da região. O mapa da ilustração 2 destaca cinco municípios relacionados aos casos descritos nos parágrafos anteriores. São esses: Paraty com baixo índice de crescimento urbano, São Francisco de Itabapoana com crescimento urbano concentrado próximo as praias, Guapimirim sem ocupação no litoral, Cabo Frio com possível crescimento de segundas residências e São Gonçalo com alto crescimento urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O uso das geotecnologias mostrou que houve crescimento da urbanização turística (mas não apenas desta) próximo às praias do litoral fluminense em áreas que tinham como principal ocupação a agropecuária nos últimos vinte anos. Foi observado, que os municípios que apresentaram maior crescimento urbano na linha da orla têm economia influenciada pelo turismo, como é o caso daqueles localizados na Região dos Lagos. Exceção feita aos municípios metropolitanos submetidos a uma outra dinâmica socioeconômica. Esse fenômeno acaba atraindo investimentos imobiliários e, em muitos casos, promovendo a desterritorialização da população local e de suas atividades, que são substituídas pelo turismo, num processo em que o valor de uso do espaço cede lugar única e exclusivamente para o seu valor de troca, como já apontado por outros estudos como Abreu (2010), Lacerda (2010), Coriolano e Parente (2011), Araujo (2011), Abreu e Araujo (2020), dentre outros.



Il. 2: Crescimento urbano nos municípios do RJ. Técnica, 21,02 x 29,72 cm.
Fonte: elaborado pelos autores

Nesse sentido, pode-se refletir a respeito da qualidade de vida que o turismo poderia estar gerando a população dessas regiões se as mesmas não fossem obrigadas a competir com grandes empreendimentos e a supervalorização do comércio de fora que acaba se instalando nessas cidades. Foi possível observar também que o crescimento da mancha urbana no litoral fluminense, dada sua diversidade de dinâmica econômica, nem sempre está associado ao turismo. Investimentos e grandes obras de infraestrutura têm incrementado o crescimento da área urbana de diversos municípios. Entretanto, o turismo continua a ser o principal indutor naqueles municípios onde a atividade é preponderante.

Observou-se ainda que, no estado, o crescimento das manchas urbanas se dá em detrimento das áreas de agropecuária e áreas de praias e dunas. No primeiro caso, há o loteamento de áreas periurbanas incorporadas no tecido urbano com a implantação de empreendimentos imobiliários ou formação de periferias. No caso da ocupação de praias e dunas, há claro conflito de natureza ambiental.

Assim, o presente estudo traz resultados que podem contribuir para a compreensão do processo de urbanização do litoral fluminense e para o desenvolvimento de políticas públicas voltadas para minimizar possíveis impactos negativos decorrentes deste processo, notadamente no que se refere à urbanização turística e seus impactos, a partir do uso de geotecnologias e análise das alterações e processamento da paisagem natural e, portanto, da produção do espaço geográfico.

REFERÊNCIAS

ABREU, L. M.. *Uma "Viagem" de Inclusão: Turismo, Desenvolvimento e Território*. (Tese doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2010.

ABREU, L. M.; ARAUJO, C. P. Turismo, produção do espaço e conflitos no litoral do Brasil: entre o concebido, o percebido e o vivido *In: VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Anais...* 2020.

ALMEIDA, D. N. O. de; OLIVEIRA, L. M. M. de; CANDEIAS, A. L. B.; BEZERRA, U. A.; LEITE, A. C. S. Uso e cobertura do solo utilizando geoprocessamento em municípios do Agreste de Pernambuco *In: Revista Brasileira de Meio Ambiente*, V. 4, nº. 1, 2018.

ARAUJO, C. P. de. *Terra à vista! O litoral brasileiro na mira dos empreendimentos turísticos imobiliários*. São Paulo: USP, 2011.

AZCUTIA, C. de S.. *Análise temporal de áreas degradadas pela mineração de nióbio e fosfato no sudeste de Goiás: uma contribuição do sensoriamento remoto a partir da plataforma MapBiomas*. Brasília: UNB, 2020.

CECEÑA, A. E. Dominar la naturaleza o Vivir Bien: disyuntiva sistêmica *In: 3ª Conferencia sobre la crisis de la sociedad capitalista y los caminos que se ensayan para su superación*, 2010.

CORIOLOANO, L. N.; PARENTE, K. M. Espaços de Reserva do Capital na Orla Oeste de Fortaleza: Demandas para Lazer e Turismo *In: Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, V. 5, nº. 1, 2011.

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana. *Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar*. São Paulo: Ática, 1983.

ESCOBAR, A. El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo? *In: LANDER, Edgardo. La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales*, 2000.

FERNANDES, F. H. S.; MOREIRA, A. A.; NERY, C. V. M. Dinâmica do uso e ocupação do solo da área desapropriada do lago artificial do bico da pedra no Norte do Estado de Minas Gerais *In: Caminhos de Geografia*, V. 15, nº. 50, 2014.

GONÇALVES, V.; RIBEIRO, E. Obtenção de série histórica da evolução da classe Floresta Plantada a partir dos dados de uso e cobertura do solo da Coleção 5 do projeto MapBiomas *In: Metodologias e Aprendizado*, V. 4, 2021. (p. 99-105).

HERCULANO, S. Conflitos ambientais e territoriais: pesca e petróleo no litoral fluminense. *Revista Nature and Conservation*, V. 5, nº. 1, 2012. (p. 39-52).

IWAI, O. K. *Mapeamento do uso do solo urbano do município de São Bernardo do Campo, através de imagens de satélites*. São Paulo: USP, 2003.

JOVENTINO, F. K. P.; LIANZA, S.; JOHNSON, R. M. F. Pesca artesanal na Baía de Ilha Grande, no Rio de Janeiro: conflitos com unidades de conservação e novas possibilidades de gestão *In: Política & Sociedade*, V. 12, nº. 23, 2013. (p. 159-182).

LACERDA, N. "MUNDOS" DISTINTOS. Conflitos Pela Apropriação do Litoral Nordeste do Brasil *In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)*, V. 12, nº. 2, 2010. (p. 39-52).

LIMA, M. F. A. dos S.; KILLESSE, L. L.; PEREIRA, G.; CARDOZO, F. da S. Mudanças nas dinâmicas espaciais e temporais da urbanização do município de Barbacena (MG) para o período de 1985-2018 *In: Revista Espaço e Geografia*, V. 24, nº. 1, 2021.

MEDEIROS, M.; NASCIMENTO, E. Turismo, unidade de conservação e conflito em Ilha Grande (Angra dos Reis, RJ): o caso da comunidade da Vila do Aventureiro *In: Caderno Virtual de Turismo*, V. 10, nº. 3, 2010. (p. 46-60).

MORAES, E. C. de. *Fundamentos de sensoriamento remoto*. São José dos Campos: INPE, 2002.

MORAES, A. C. R. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: Elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: Annablume, 2007.

MORAES, R. A. Análise das mudanças do uso e da cobertura da terra em municípios com áreas de mineração na microrregião de Itabira, a partir de dados do MAPBIOMAS entre 1987 e 2017. *In: Revista Engenharia de Interesse Social*, V. 5, nº. 6, 2020. (p. 77-96).

PEREIRA, M. C. de B.; MELLO, Y. R. Projetos globais e resistências locais: pescadores artesanais e Unidades de Conservação no litoral, Rio de Janeiro–Brasil *In: Desenvolvimento e Meio Ambiente*, V. 24, 2011.

RODRÍGUEZ, A. C. M.. *Mapeamento multitemporal do uso e cobertura do solo do município de São Sebastião-SP, utilizando técnicas de segmentação e classificação de imagens TM-Landsat e HRV-SPOT*. São José dos Campos: INPE, 2000.

ROSA, H. C. M. *Atores e interesses que articulam as transformações sócio-espaciais de uma localidade caiçara: o caso de Pouso da Cajaíba no litoral sul-fluminense*. Rio de Janeiro: CPDA/UFRRJ, 2005.

ROSA, M. R. Comparação e análise de diferentes metodologias de mapeamento da cobertura florestal da Mata Atlântica *In: Boletim Paulista de Geografia*, V. 95, nº. 95, 2016. (p. 25-34).

ROUGEMONT, L.; PÉREZ, M. S.. Primeiras aproximações aos conflitos socioambientais territoriais entre pescadores/as artesanais e megaprojetos de desenvolvimento: os casos de SUAPE e COMPERJ. *In: XIII Jornada do Trabalho. Anais...* Presidente Prudente (SP), 2012. (p. 1-20).

RUZA, M. S.; DALLA CORTE, A. P.; PRUNZEL, J. Mangue no Paraná: análise multitemporal do uso do solo no litoral paranaense para o período de 2000 a 2017 *In: XIX Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Anais...*2019.

SABINO, A L. *Turismo e expansão de domicílios particulares de uso ocasional no litoral Sudeste do Brasil*. São Paulo: USP/PPGGH, 2012.

SILVA, B. B. da; SILVA, S. T. A. da; GOMES, H. F. B. Alterações climáticas decorrentes de mudanças no uso da terra mediante sensoriamento remoto *In: Mercator-Revista de Geografia da UFC*, V. 9, nº. 1, 2010. (p. 91-106).

VOIVODIC, R. *Gestão Ambiental e Gerenciamento Costeiro Integrado no Brasil: uma análise do Projeto Orla em Cabo Frio- RJ*. Rio de Janeiro: UFRJ/IGEO/PPGG, 2007.

URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E INFRAESTRUTURA NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA: IMPACTOS E CONFLITOS

RICARDO ALEXANDRE PAIVA¹
BEATRIZ HELENA NOGUEIRA DIÓGENES²

ricardopaiva@ufc.br
bhdiogenes@ufc.br

RESUMO ABSTRACT

O presente trabalho discute a relação entre a urbanização turística e a provisão da infraestrutura verificada no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, buscando identificar e analisar alguns dos impactos e conflitos decorrentes, sobretudo aqueles relacionados à implantação, privatização e ampliação do Aeroporto Internacional de Fortaleza. Verifica-se que, embora a implementação de infraestruturas possibilite o incremento da atividade e da urbanização turística, há efeitos e impactos relacionados às preexistências históricas, marcadas pela fragmentação e valorização socioespacial seletiva na metrópole.

Palavras-chave: urbanização turística, infraestrutura, aeroporto, Aeroporto Internacional Pinto Martins, Fortaleza.

tourism urbanization and infrastructure in the fortaleza metropolitan region: impacts and conflicts

This paper discusses the relationship between tourism urbanization and the provision of infrastructure on the coast of the Metropolitan Region of Fortaleza - RMF, seeking to identify and analyze some of the impacts and conflicts, especially those related to the implementation, privatization and expansion of the Fortaleza International Airport. It is verified that, although the implementation of infrastructure enables the increase of tourist activity and urbanization, there are effects and impacts related to historical pre-existences, marked by fragmentation and selective socio-spatial valuation in the metropolis.

Keywords: *tourism urbanization; infrastructure; airport; Pinto Martins International Airport, Fortaleza.*

¹ Arquiteto e Urbanista e Professor Associado da Universidade Federal do Ceará. Docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU-UFC.

² Arquiteta e Urbanista e Professora Associada da Universidade Federal do Ceará. Docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - DAU-UFC e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Design - PPGAU+D- UFC.

A ATIVIDADE TURÍSTICA – SOBRETUDO NO

que se refere ao turismo de “sol e mar” – tem ocupado atualmente importante papel no conjunto das relações e políticas econômicas do estado do Ceará. A capital cearense e os municípios do litoral reúnem condições naturais favoráveis para o incremento dessa atividade, por seu clima ameno o ano todo e por sua localização estratégica, que possibilita situar o estado nas rotas turísticas internacionais.

O litoral do estado e, sobretudo, da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF – é a zona mais procurada pelos visitantes e com maior oferta de serviços turísticos, fortalecida com a construção crescente de infraestruturas

urbanas e viárias, além de hotéis, *resorts*, pousadas e parques temáticos, implantados em toda a extensão da orla.

Desde o final da década de 1980, a atividade turística ali desenvolvida vem recebendo especial atenção no que se refere às políticas de desenvolvimento adotadas pelo governo do estado, que considera o turismo como atividade econômica propulsora do desenvolvimento da região.

Essas ações, que se amparam em investimentos importantes em infraestrutura e grandes obras, de fato surtiram efeito e o Ceará converteu-se num dos principais destinos turísticos do País e mesmo internacional. O turismo assumiu papel de destaque na economia cearense e prospera como grande fonte de geração de emprego e renda para a região.

Por outro lado, constata-se que a implantação dessa política de incentivo ao turismo tem provocado alterações profundas nas funções sociais (econômicas, políticas e simbólicas) e, como consequência na *forma, função, estrutura e processo* (SANTOS, 1996) da região metropolitana, onde se percebe uma exacerbação da fragmentação e segregação socioespaciais, modificando o espaço e produzindo novas configurações territoriais.

O objetivo do trabalho, portanto, é discutir a relação entre a urbanização turística e a provisão da infraestrutura verificada no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, bem como identificar e analisar alguns dos impactos e conflitos decorrentes, sobretudo aqueles relacionados à implantação, privatização e ampliação do Aeroporto Internacional de Fortaleza.

Os pressupostos teóricos que embasam o trabalho compreendem uma breve reflexão conceitual sobre a urbanização turística, a urbanização dispersa e a infraestrutura. Para tanto, se vale de referências relacionadas a obras de autores tais como Mullins (1991), Luchiari (1998), Reis (2006) e Paiva (2013). No âmbito local, apoia-se na produção sobre a temática em Paiva (2011); Diógenes (2012); Pereira (2012); Silva (2007); e Dantas (2002).

Os pressupostos práticos consistem, primeiramente, numa breve discussão sobre o contexto atual da urbanização turística no litoral da RMF; em seguida, trata da articulação entre turismo, urbanização e infraestrutura na RMF, identificando o processo de concepção e construção de infraestruturas, procedendo uma análise crítica acerca dos impactos e conflitos observados, com ênfase no Aeroporto Internacional de Fortaleza.

O trabalho visa contribuir para as discussões sobre o processo de urbanização turística verificado na escala intraurbana e metropolitana de grandes capitais litorâneas do Brasil, especificamente em relação ao papel do Estado na provisão de infraestruturas, refletindo sobre os seus impactos, conflitos e contradições.

A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL DA RMF

O turismo que prevalece no Ceará é, portanto, essencialmente litorâneo e metropolitano e Fortaleza exerce a função de receptora e distribuidora do fluxo de visitantes. Assim, embora a atividade turística se estenda por toda a costa cearense, polarizada na Costa do Sol Poente em torno da atratividade exercida sobretudo por Jericoacoara, e na Costa do Sol Nascente, por Canoa Quebrada, determinados trechos do litoral se transformam mais intensamente, convertendo-se em espaços voltados quase que exclusivamente para fins turísticos. Essas transformações são mais visíveis na zona litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza.

O litoral leste da RMF¹ (Il. 1) compreende as praias dos municípios de Aquiraz (Porto das Dunas, Prainha, Presídio, Iguape e Barro Preto) e Cascavel (Caponga e Águas Belas). O litoral oeste é formado pela zona costeira dos municípios de Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba e Trairi. A orla de Caucaia é a que possui maior extensão (44 km) e abrange as praias Pacheco, Iparana, Icaraí, Tabuba e Cumbuco.

¹ A capital cearense é o divisor de duas porções geomorfológicas distintas e que também correspondem a arranjos socioespaciais distintos: o litoral leste e o litoral oeste.



Il 1a e 1b:
Municípios da RMF no contexto do Ceará.
Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_de_Fortaleza

Antes comunidades de pescadores, a ocupação com fins de veraneio nesses núcleos ocorreu entre as décadas de 1960 e 1990, com a oferta de loteamentos para a construção de residências secundárias, principalmente em Iparana, Pacheco e Icaraí, que constitui atualmente o núcleo mais urbanizado do litoral oeste, com inúmeras residências de veraneio transformadas em residências permanentes. Nos anos 1990-2000, com o incremento do turismo, verificou-se uma transformação significativa na ocupação dessa orla, com a construção de hotéis, pousadas, restaurantes, condomínios de lazer, etc.

A intensificação da atividade turística desde o final da década de 1990 provocou, de fato, uma reorganização na configuração espacial da metrópole fortalezense, com modificações substanciais em toda a extensão da orla marítima, alterando a paisagem natural e ocupando os vazios litorâneos, com a construção progressiva de hotéis, *resorts*, empreendimentos turístico-imobiliários, restaurantes, parques temáticos e condomínios de lazer, além de novas tipologias relacionadas a segundas residências.

Assim, as práticas de lazer e turismo demandam intervenções no espaço para o seu desenvolvimento, que se inserem em um processo socioespacial mais abrangente relacionado ao fenômeno da urbanização turística, suscitada pelo lazer e pelo consumo, diferente da urbanização atrelada à indústria, baseada no trabalho e na produção.

Segundo conceito formulado por Patrick Mullins (1991) a “urbanização turística” consiste basicamente na constatação da existência de formas específicas de produção do espaço concebidas com base na atividade turística, sobretudo quando esta se impõe como dominante na economia local. Trata-se, em suma, de uma modalidade particular de produzir e estruturar o espaço urbano.

As especificidades da urbanização turística, segundo o autor, seriam: espacialmente diferente porque é socialmente diferente; simbolicamente distinta, com símbolos urbanos agindo como atrativos para o turista; distinguida pelo rápido crescimento da população e da força de trabalho; diferenciada por um sistema flexível de produção porque é parte do pós-fordismo; caracterizada por uma força especial de intervenção do Estado e marcada por um consumo do prazer, costumeiro e de massa (MULLINS, 1991).

A instalação crescente dos equipamentos turísticos ao longo da orla dos municípios metropolitanos, assim como a implementação de obras de infraestrutura relacionada ao turismo altera, pois, as pré-existências do espaço litorâneo, produzindo novas espacialidades.

Conforme ressalta a geógrafa Rita Cruz (1999, p. 174),

[...] outro aspecto da modernização de territórios litorâneos nordestinos é dado pelos mega-projetos turísticos em implantação. Esses mega-projetos modernizam, “instantaneamente”, as porções de território sobre as quais se assentam. Estradas pavimentadas, energia elétrica, telefonia, hotéis de luxo, aeroportos, campos de golfe e inúmeros outros objetos são introduzidos, de uma só vez, nesses territórios, trazendo consigo novos fluxos (de pessoas, de informações, de capitais, etc.). É o turismo impondo seu tempo, criando seu espaço.

A implantação dos *resorts*, por exemplo, demanda extensas áreas para abrigar um programa diversificado de lazer, diretamente relacionado com localizações privilegiadas, como a proximidade do mar, lagoas e rios. Embora instalados distantes de áreas urbanizadas, requerem acessibilidade fácil e infraestrutura de apoio. São vários os resorts já instalados e outros ainda em construção. Situam-se todos junto à orla, ocupando consideráveis áreas de praia. O Vila Galé, no Cumbuco, por exemplo, se destaca por sua área, de 12,5 ha. (Il. 2)

Além dos resorts e hotéis há também os condomínios de lazer, surgidos mais recentemente, que vieram substituir os antigos loteamentos de residências de férias e fim de semana. São empreendimentos com características diferenciadas, compostos de unidades residenciais de alto padrão, relacionados com veraneio marítimo. Verifica-se um contraste significativo entre a produção dos espaços privados, destinado a uma população de elevado poder aquisitivo e de turistas nacionais e estrangeiros e a insuficiência dos espaços e infraestruturas públicas.

Todas essas dinâmicas provocam mudanças relevantes no espaço litorâneo, alterando as pré-existências do lugar. Observam-se, em geral, núcleos voltados inteiramente para o turismo, com empreendimentos de vulto que não se utilizam apenas do espaço natural ou construído, mas passam a recriá-lo, gerando formas distintas de tecido urbano.



Il. 2: Empreendimento Turístico-Imobiliário Vila Galé - Cumbuco, Caucaia.

Fonte: <https://www.resortsonline.com.br/destinos/nacionais/ceara/cumbuco/vila-gale-cumbuco>

As atividades de turismo e lazer, segregadas e estratificadas, geram modificações substanciais em toda a orla marítima da RMF, ensejando um tipo de urbanização diferenciado. A ocupação da faixa de praia, rarefeita e descontínua, com baixa densidade demográfica, obedece à tendência da dispersão (REIS, 2006).

De fato, verifica-se um espraiamento estritamente linear da mancha urbana, entre a via de acesso e a praia, que se estende de forma dispersa ao longo da orla, ocupando os vazios litorâneos, conformando novas espacialidades. São, em geral, “enclaves” que ameaçam a “sustentabilidade” destas áreas, onde ainda se veem, em determinados locais, comunidades de pescadores remanescentes e áreas de preservação ambiental, entre outros.

A provisão de infraestrutura de apoio ao turismo, resultado de políticas públicas, investimentos do governo estadual e ações de incentivo à atividade interfere no processo, contribuindo para as mudanças verificadas na área em estudo, assunto que será discutido na sequência, quando será abordado o papel das infraestruturas na urbanização turística.

TURISMO, URBANIZAÇÃO E INFRAESTRUTURA NA RMF

No contexto do capitalismo contemporâneo, o Estado é um dos principais agentes nas transformações espaciais decorrentes e direcionadas à atividade turística. A sua atuação na organização espacial ocorre essencialmente em três vertentes: na formulação de políticas públicas, por meio de aparatos ideológicos e na provisão de infraestrutura.

A questão da infraestrutura é, portanto, particularmente importante para compreender o papel do Estado na organização espacial, vinculado ou não ao turismo.

O Estado (...) deve desempenhar um papel importante no provimento de 'bens públicos' e infraestruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro (HARVEY, 2005, p. 85).

Desta forma, *a provisão de infraestrutura de transportes, terminais aéreos, marítimos, fluviais e rodoviários e sistema viário, além das redes de comunicações...* (PAIVA, 2011, p. 50), resulta em algumas das manifestações socioespaciais da urbanização turística, infraestrutura essa essencial para permitir a acessibilidade e mobilidade necessárias aos fluxos suscitados pelo turismo.

No Ceará, um dos principais destinos turísticos da região Nordeste, especificamente a Região Metropolitana de Fortaleza - RMF, este processo tem se intensificado com a atuação do Estado e a implementação de políticas públicas desde o final da década de 1980, com o Prodeturis e, a

partir da década de 1990, com o Prodetur NE I e II e o Prodetur Nacional. Em todas essas ações e intervenções, a provisão de infraestruturas tem sido um dos principais investimentos e, além de contribuir para consolidar a atividade como importante destaque econômico no estado, tem impactado sobremaneira a estruturação e expansão metropolitana da capital cearense. O contexto atual da urbanização turística na RMF possui como uma das principais características a tentativa de internacionalização da atividade, que não se traduz, necessariamente, em justiça espacial, uma vez que se verifica a exacerbação de desigualdades da urbanização pretérita, como os processos de fragmentação e segregação socioespaciais. Dentre as dinâmicas relacionadas à infraestrutura, cabe destacar:

- A expansão quantitativa da RMF, que conta atualmente com dezenove municípios, em função, inclusive da melhoria de infraestrutura relacionada à duplicação de vias, como ocorreu nas rodovias estaduais CE-040 e CE-025, na Costa do Sol Nascente e a CE-085, na Costa do Sol Poente; a construção de outras novas, de pontes, fornecimento de energia e comunicações, sinalização turística, etc. A inclusão de novos municípios e a expansão da RMF, características da urbanização dispersa, vêm acompanhadas da transformação de áreas rurais em urbanas, pelo aumento do número de loteamentos e empreendimentos turístico-imobiliários e pela conseqüente valorização imobiliária, fenômeno que tem ocorrido com mais intensidade nas áreas litorâneas.
- A construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe (inaugurado em junho de 2014), que foi um projeto estratégico no processo de internacionalização do turismo no Ceará para atender os passageiros de cruzeiros e concebido como uma importante infraestrutura turística metropolitana no contexto da Copa do Mundo, com financiamento do “Programa para Aceleração do Crescimento 2” - PAC 2. Entretanto, os usos e potencialidades do equipamento são ainda limitados, devido à crise no setor e à falta de dragagem do Porto no trecho do Terminal (PAIVA, 2017; PAIVA, FEITOZA, COLLARES, 2020)

- As operações intraurbanas ligadas à Copa de 2014, como o VLT, infraestrutura concebida para facilitar o acesso de turistas do Terminal Marítimo à Arena Castelão. Passados quase nove anos de realização do evento, o VLT ainda se encontra em fase de implantação na capital e, desde o início das obras, tem causado diversos problemas de mobilidade na urbe, além dos processos de remoções e desapropriações de comunidades historicamente instaladas ao longo da linha férrea Mucuripe-Parangaba.

Entre outras dinâmicas, vale aprofundar os aspectos relacionados aos impactos e conflitos decorrentes da construção de um novo terminal aéreo em 1998 e a sua posterior privatização, em 2017, com a expansão do Aeroporto internacional Pinto Martins.

O CASO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE FORTALEZA: PRIVATIZAÇÃO E EXPANSÃO

O processo de privatização do Aeroporto Internacional Pinto Martins para a FRAPORT (gestora do Aeroporto de Frankfurt), em 2017, testemunha os impactos da financeirização na produção do espaço urbano. Os trabalhos de expansão e reforma do terminal de passageiros, bem como o aumento de voos internacionais para Fortaleza, têm redundado no incremento do fluxo turístico, sobretudo depois da criação do hub aéreo na capital, desde 2018, fato que teve efeitos positivos, uma vez que potencializou o fluxo de visitantes e favoreceu a criação de novos empregos formais.

Os impactos e conflitos relacionados ao Aeroporto Internacional Pinto Martins remontam à construção e reforma dos aeroportos das capitais do Nordeste, consideradas pelo PRODETUR/NE como ações prioritárias. No caso de Fortaleza, significou o aproveitamento da pista do antigo aeroporto, mas a implantação de um novo terminal e de uma via de acesso de 6km, que provocaram significativas transformações intraurbanas.

Entre essas alterações, constata-se a extinção dos fluxos que acessavam o antigo Aeroporto por meio da Avenida Luciano Carneiro, via inaugurada em

1960, que nasce na Avenida 13 de Maio, cruza o Bairro Vila União e chega até o antigo terminal. Este terminal ainda existe atualmente, mas funciona apenas como infraestrutura de suporte ao setor de cargas e taxi aéreo.

Pelo sentido da via, verifica-se que ela reforçava a interligação do Aeroporto à zona central da Cidade, onde se concentrava a maioria dos hotéis à época da sua construção, constituindo, dessa forma, uma componente do traçado radio-concêntrico de Fortaleza. A Avenida Luciano Carneiro perdeu a função de acesso ao aeroporto e se restringe cada vez mais à dinâmica dos bairros que a avenida atravessa (PAIVA, 2011, p. 211).

Verifica-se também, desde então, transformações de uso e ocupação ao longo da avenida, na medida em que houve a transferência de serviços de cargas e transportes para as proximidades do novo terminal, acarretando um cenário de degradação por conta da obsolescência e demolição de várias edificações de grande porte, ainda que algumas tenham se transformado em centros comerciais e outlets de confecções. Ademais, assentamentos precários que se localizavam próximo ao antigo terminal, como as comunidades nos arredores da Lagoa do Opaia, ficaram em condições ainda piores, em função da falta de interesse do Estado em intervir nessas áreas, caracterizadas pela localização vulnerável e “espremida” entre o corpo d’água e os limites do muro do aeroporto.

Outra dinâmica intraurbana importante com a mudança de localização do terminal do aeroporto se refere à construção da Avenida Senador Carlos Jereissati – na verdade, uma rodovia estadual em área bastante urbanizada, em pleno centro geométrico da capital – e a conexão com a Avenida Raul Barbosa, junto à margem esquerda do Rio Cocó. Essa avenida se liga, por sua vez, à Avenida Desembargador Moreira, que conduz à orla turística, na Beira Mar, *locus* privilegiado do mercado imobiliário e da rede de meios de hospedagem.

Em síntese, a construção do novo terminal e do sistema viário complementar induziu os fluxos de turistas mais diretamente do aeroporto para os espaços capturados e produzidos pelo/para o turismo, localizados na faixa litorânea

mais valorizada, em detrimento dos antigos fluxos que conduziam ao centro da cidade (PAIVA, 2011, p. 214).

As infraestruturas viárias realizadas geraram fluxos importantes na metrópole. No caso da Avenida/Rodovia Carlos Jereissati, acrescentam-se aos usos residenciais mais populares e à permanência da área sob a tutela da Base Aérea de Fortaleza, o surgimento de usos e serviços de cargas e aluguel de automóveis, além de comércio atacadista. A rodovia atualmente é um dos pontos de maior tráfego e “engarrafamentos” na cidade, uma vez que dá acesso também a várias áreas periféricas da cidade.

Sob a concessão da INFRAERO, houve, anteriormente, um projeto de ampliação do terminal de passageiros que não foi executado. Após o processo de privatização, a empresa FRAPORT promoveu uma ampliação e reforma do Terminal, que inclui os acessos, áreas de estacionamento e de logística (Il. 3) (Quadro 1).



Il. 3: Aeroporto de Fortaleza, antes e depois da privatização.
Fonte: Wikipédia

Quadro 1: Características do Aeroporto Internacional Pinto Martins

Dados	Antigo Aeroporto	Novo Aeroporto	Aeroporto Privatizado
Área construída	8.700 m ²	36.000 m ² (1ª etapa)	70.000 m ²
Número de pavimentos	2: Térreo e 1º	4: subsolo, Térreo, 1º e 2º	4: subsolo, Térreo, 1º e 2º
Passageiros no pico	480/hora	1.600/hora	(*)
Passageiros/ano	900.000 (saturado)	2.500.000	3.961.369 (em 2021)
Instalações	<ol style="list-style-type: none"> 1. Não existiam pontes de embarque 2. Não existiam escadas rolantes e elevadores 3. Não existia ar-condicionado 4. Não existia central de inteligência 5. Não existia <i>free shop</i> 6. Pequenas lojas 7. Restaurante/Café 8. Precário, sem visibilidade 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 7 pontes de embarque 2. 10 elevadores/ 8 escadas rolantes 3. Ar-condicionado 4. Central de inteligência 5. 2 <i>free shops</i> 6. Centro comercial 7. Praça de alimentação 8. Terraço panorâmico 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 15 pontes de embarque 2. 12 elevadores/ 11 escadas rolantes 3. Ar-condicionado 4. Central de inteligência 5. Caixas eletrônicos 24 horas 6. Posto médico 7. 2 <i>Dufry Free Shopping</i> 8. 2 <i>Duty Free</i> 9. Centro comercial 10. Praça de alimentação 11. Passarela interna 12. Sala VIP 13. 14 leitores automáticos de cartão de embarque 14. Nova área de <i>check in</i> 15. Salas administrativas da Fraport
Estacionamento	300 veículos	1.000 veículos	958 veículos
Via de acesso	Via de acesso sem estrutura	6km, incluindo ciclovias e viadutos	Elevado para desembarque e vias complementares

(*) Dado não encontrado.

Fonte: Elaborado pelos Autores.

Atualmente, encontra-se em construção um ramal do VLT Parangaba-Mucuripe que se direciona para o Aeroporto, integrando-o a vários modais de transporte urbano em Fortaleza, possibilitando um acesso mais rápido a turistas e habitantes. Entretanto, ainda há que se investigar os impactos dessa obra no uso e ocupação das áreas atravessadas pelo trajeto da linha do VLT.

As transformações quantitativas em relação ao incremento do Aeroporto Internacional de Fortaleza e seus impactos nos fluxos turísticos são inegáveis e têm repercutido na movimentação turística do Estado, conforme consta na Tabela 1, bem como no número de embarques e desembarques de passageiros (Tabela 2). A série histórica se encerra no ano de 2019, portanto, não considera os efeitos da pandemia da COVID-19 nos deslocamentos de viagens.

O aeroporto passou por uma reforma de ampliação, que contemplava o acréscimo de 210 metros na pista de pousos e decolagens 13/31, passando a ter uma extensão total de 2.755 metros, além da expansão do terminal de passageiros, com abertura de oito novas pontes, totalizando quinze pontes de embarques, e a adequação no sistema viário e de vias de taxiamento, sendo também inclusas oito posições para estacionamento de aeronaves comerciais, totalizando vinte e seis (SALES *et al*, 2020, p. 6).

Atualmente, encontra-se em construção um ramal do VLT Parangaba-Mucuripe que se direciona para o Aeroporto, integrando-o a vários modais de transporte urbano em Fortaleza, possibilitando um acesso mais rápido a turistas e habitantes. Entretanto, ainda há que se investigar os impactos dessa obra no uso e ocupação das áreas atravessadas pelo trajeto da linha do VLT.

As transformações quantitativas em relação ao incremento do Aeroporto Internacional de Fortaleza e seus impactos nos fluxos turísticos são inegáveis e têm repercutido na movimentação turística do Estado, conforme consta na Tabela 1, bem como no número de embarques e desembarques de passageiros (Tabela 2). A série histórica se encerra no ano de 2019, portanto,

não considera os efeitos da pandemia da COVID-19 nos deslocamentos de viagens.

Tabela 2: Movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins – 1994/2019

Ano	Movimentação turística ¹				
	Capital	%	Interior	%	Total ²
2000	1.507.914	22,3	5.239.917	77,7	6.747.831
2001	1.631.072	25,5	4.755.188	74,5	6.386.260
2002	1.629.422	25,0	4.879.847	75,0	6.509.269
2003	1.550.857	22,7	5.266.687	77,3	6.817.544
2004	1.784.354	23,4	5.826.275	76,6	7.610.629
2005	1.968.856	23,7	6.340.241	76,3	8.309.097
2006	2.062.493	22,5	7.103.255	77,5	9.165.748
2007	2.079.590	21,4	7.639.328	78,6	9.718.918
2008	2.178.395	21,4	8.003.224	78,6	10.181.619
2009	2.466.511	21,5	8.979.520	78,5	11.446.031
2010	2.691.729	21,4	10.008.271	78,6	12.595.005
2011	2.848.459	21,3	10.554.992	78,7	13.403.451
2012	2.995.024	21,1	11.199.231	78,9	14.194.255
2013	3.141.406	22,4	10.859.050	77,6	14.000.456
2014	3.262.259	22,5	11.209.850	77,5	14.472.109
2015	3.343.815	23,0	11.181.226	77,0	14.525.041
2016	3.243.501	22,8	10.976.397	77,2	14.219.898
2017	3.384.593	23,3	11.155.779	76,7	14.540.372
2018	3.560.575	23,9	11.335.161	76,1	14.895.736
2019	14.895.736	24,4	14.895.736	75,6	15.228.982

¹ Movimentação turística envolve os fluxos de origem nacional, internacional e intraestadual

² total de 82 municípios turísticos.

Fonte: SETUR/INFRAERO.

Tabela 2 - Movimento no Aeroporto Internacional Pinto Martins - 1994/2019

ANO	Embarques		Desembarques		Total	
	Pax	Índice	Pax	Índice	Pax	Índice
1994	476.608	100,0	486.948	100,0	963.556	100,0
1995	577.866	121,2	568.596	116,8	1.146.462	119,0
1996	605.054	127,0	595.090	122,2	1.200.144	124,6
1997	637.871	133,8	656.924	134,9	1.294.795	134,4
1998	809.218	169,8	945.030	173,9	1.654.248	171,7
1999	813.412	170,7	842.101	173,5	1.655.513	171,8
2000	887.460	186,2	925.978	172,9	1.813.438	188,2
2001	948.612	199,0	1.019.886	190,2	1.968.498	204,3
2002	926.409	194,4	999.704	209,4	1.926.113	199,9
2003	818.516	171,7	885.270	181,8	1.703.786	176,8
2004	986.572	207,0	1.062.713	218,2	2.049.285	212,7
2005	1.142.885	239,8	1.256.479	258,0	2.399.364	249,0
2006	1.412.175	296,3	1.538.155	315,9	2.950.330	306,2
2007	1.558.769	327,1	1.663.250	341,6	3.222.019	334,4
2008	1.537.668	322,6	1.573.902	323,2	3.111.570	322,9
2009	1.881.155	394,7	1.920.271	394,3	3.801.426	394,5
2010	2.216.703	100,0	2.397.225	100,0	4.613.928	100,0
2011	2.397.225	108,1	2.691.808	112,3	5.089.033	110,3
2012	2.726.351	123,0	2.862.815	119,4	5.589.166	121,2
2013	3.004.859	135,6	2.959.449	123,5	5.964.308	129,3
2014	3.273.685	147,7	3.228.137	134,7	6.501.822	140,9
2015	3.199.112	144,3	3.148.431	131,3	6.347.543	137,6
2016	2.868.172	129,4	2.838.317	118,4	5.706.489	123,7
2017	2.998.500	135,3	2.936.788	122,5	5.935.288	128,6
2018	3.391.440	153,0	3.257.527	135,9	6.648.967	144,1

Fonte: SETUR/INFRAERO.

IMPACTOS E CONFLITOS: À GUIA DE CONCLUSÃO

As políticas e os arranjos institucionais implementados pelas várias instâncias do poder e a articulação com o setor privado repercutiram, de fato, no aumento do fluxo de turistas no Ceará, viabilizados pela construção de infraestruturas. Entretanto, as intervenções físicas no território geraram diversos impactos e conflitos, em sua maioria relacionados à coexistência com usos pretéritos e contemporâneos (pesca, porto, habitação), bem como o compartilhamento das infraestruturas com outras atividades econômicas, fenômenos que ocorrem sobretudo na Região Metropolitana de Fortaleza. Portanto, há um descompasso entre o percebido e o vivido, entre os “espaços de representação” e as “representações do espaço” (LEFEBVRE, 1974).

Entre os principais impactos e conflitos da atividade turística na faixa litorânea do estado, sobretudo aquela relacionada à RMF, pode-se constatar o crescimento da área urbanizada, a progressiva apropriação de áreas com maior valor paisagístico, a privatização da faixa de praia e a articulação com a dinâmica imobiliária (condomínios horizontais e oferta de loteamentos diversos). Todas essas dinâmicas provocam mudanças relevantes, alterando as pré-existências do espaço litorâneo, ensejando novas configurações espaciais.

Observa-se, portanto, que, se por um lado, houve um inegável incremento da atividade turística e melhorias podem ser constatadas no que se refere à infraestrutura, ainda se verifica um forte contraste relativamente ao desempenho social, cultural e ambiental.

As obras de infraestrutura relacionadas ao aeroporto, às rodovias litorâneas e ao sistema viário provocaram mudanças nos fluxos intraurbanos e metropolitanos que concorrem para uma maior fluidez da atividade turística, ao mesmo tempo em que facilitaram a apropriação pelas classes mais favorecidas dos fragmentos da cidade que possuem uma localização estratégica e que lhe são mais convenientes.

Essas obras de infraestrutura favorecem também o mercado imobiliário local: tanto os proprietários fundiários, na medida em que as grandes glebas de terra localizadas em áreas litorâneas e de interesse turístico passam por um processo crescente de valorização, reforçada pela tendência de transformação da terra rural em urbana, como também os promotores imobiliários, que têm seus negócios incrementados pela valorização econômica e simbólica de novas porções do território.

Os processos de transformações socioespaciais suscitadas pela privatização e ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins, em razão da localização geográfica central da infraestrutura aeroportuária na cidade e o avanço da urbanização e de infraestruturas urbanas geram diversos impactos, conflitos e contradições, como nos fluxos de pessoas e mercadorias, Elevados trânsitos e congestionamentos, coexistência com usos atrelados a outras dinâmicas econômicas, valorização e desvalorização imobiliária, remoções de assentamentos precários, impactos no meio ambiente, entre outros.

Ainda que a pandemia do COVID 19 tenha alterado as dinâmicas e fluxos turísticos no Ceará, estima-se que a retomada de investimentos em infraestrutura e a instalação de outros mega empreendimentos incrementem a urbanização turística na Região Metropolitana de Fortaleza. É importante reivindicar, entretanto, o papel do planejamento urbano como instrumento de controle e implantação de serviços urbanos básicos, infraestrutura adequada, acessibilidade, etc., no sentido de tornar a atividade de fato propulsora de desenvolvimento socioespacial da região.

REFERÊNCIAS

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Política de turismo e (re) ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil*. Tese de Doutorado- Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

DANTAS, Eustógio W. C.. A construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará *In: Mercator Revista de Geografia da UFC*. Ano 1, nº 1, 2002.

DIOGENES, Beatriz Helena Bezerra Nogueira. *Dinâmicas urbanas recentes da área metropolitana de Fortaleza*. 2012. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/T.16.2012.tde-03122012-131144.

HARVEY, David. Teoria Marxista do Estado *In*: HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

LEFEBVRE Henri. *La Production de l'Espace*. Paris: Éditions Anthropos, 1974.

LUCHIARI, M. Tereza. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo *In*: LIMA, Luiz C. (Org.). *Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: UDUECE, 1998. (p. 15-29).

MULLINS, Patrick. Tourism urbanization *In: International Journal of Urban and Regional Research*, 1593, 1991. (p. 326-42)

PAIVA, R. A. Sobre a relação turismo e urbanização. PosFAUUSP, [S. l.], V. 20, nº. 33, 2013, (p. 126-145). DOI: 10.11606/issn.2317-2762.v20i33p126-145. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/80924>.

PAIVA, Ricardo Alexandre. *A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza*. 2011. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo e ícones urbanos e arquitetônicos: o Terminal Marítimo de Passageiros “encalhado” no Porto de Fortaleza *In*: I CILITUR- Colóquio sobre Cidades Litorâneas e Turismo. *Anais...* 2017, Recife. I CILITUR- Colóquio sobre Cidades Litorâneas e Turismo. Recife: UFPE, 2017. (p. 56-57).

PAIVA, Ricardo Alexandre; FEITOZA, Rívia Nobre ; COLLARES, Sofia De Sousa . O Porto do Mucuripe na encruzilhada das políticas públicas de turismo, projetos urbanos e ZEIS: processos e conflitos socioespaciais *In*: VII Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade, 2020, *Anais...* Fortaleza. Blucher Engineering Proceedings. São Paulo: Blucher, 2020. V. 7. (p. 587-604).

PEREIRA, Alexandre Queiroz. *A urbanização vai à praia: contribuições da vilegiatura marítima à metropolização no nordeste do Brasil*. 2012. Tese (Doutorado em Geografia)- Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza-CE, 2012.

REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo, Vias das Artes, 2006.

SALES, B. da S., FERREIRA JUNIOR, N. B., FALCÃO, V. A., & CARNEIRO ARAUJO, P. V. Estudo da malha aérea e infraestrutura do complexo aeroportuário de Fortaleza após privatização *In*: *Revista Tecnologia*, 41(2), 2020. <https://doi.org/10.5020/23180730.2020.10889>.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, J. B *et al* (Orgs.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

REVISTA
PAISAGENS
HÍBRIDAS