

# ***A URBANIZAÇÃO VAI À PRAIA:***

Vilegiatura Marítima e Metrópole no Nordeste do Brasil

**Presidente da República**

Dilma Vana Rousseff

**Ministro da Educação**

José Henrique Paim Fernandes

**Universidade Federal do Ceará****Reitor**

Prof. Jesualdo Pereira Farias

**Vice-Reitor**

Prof. Henry de Holanda Campos

**Edições UFC****Diretor e Editor**

Prof. Antônio Cláudio Lima Guimarães

**Conselho Editorial****Presidente**

Prof. Antônio Cláudio Lima Guimarães

**Conselheiros**

Prof<sup>a</sup>. Adelaide Maria Gonçalves Pereira

Prof<sup>a</sup>. Angela Maria Rossas Mota de Gutiérrez

Prof. Gil de Aquino Farias

Prof. Ítalo Gurgel

Prof. José Edmar da Silva Ribeiro

**Coleção Estudos Geográficos****Coordenador**

Prof. Eustógio Wanderley Correia Dantas

**Membros**

Prof<sup>a</sup>. Ana Fani Alessandri Carlos

Prof. Antonio Jeovah de Andrade Meireles

Prof. Christian Dennys Oliveira

Prof. Edson Vicente da Silva

Prof. Francisco Mendonça

Prof. Hérvé Théry

Prof. Jordi Serra i Raventos

Prof. José Borzacchiello da Silva

Prof. Jean-Pierre Peulvast

Prof<sup>a</sup>. Maria Elisa Zanella

Alexandre Queiroz Pereira

# ***A URBANIZAÇÃO VAI À PRAIA:***

Vilegiatura Marítima e Metrópole no Nordeste do Brasil



EDIÇÕES  
**UFC**

Fortaleza  
2014

## **A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil**

© 2014 Copyright by Alexandre Queiroz Pereira

Impresso Brasil / Printed in Brazil

Efetuada depósito legal na Biblioteca Nacional

### **TODOS OS DIREITOS RESERVADOS**

Coleção Estudos Geográficos – Edições UFC

Doutorado e Mestrado em Geografia da UFC

Campus do Pici, Bloco 911, Fortaleza – Ceará – Brasil

CEP: 60445-760 – tel. (85) 3366.9855 – fax: (85) 3366.9864

internet: [www.doutoradogeografia@ufc.br](http://www.doutoradogeografia@ufc.br) – e-mail: [edantas@ufc.br](mailto:edantas@ufc.br)

### **Coordenação Editorial**

Moacir Ribeiro da Silva

### **Revisão de Texto**

Francisca de Sá Benevides

### **Normalização Bibliográfica**

Perpétua Socorro Tavares Guimarães – CRB 3-801

### **Capa**

Expressão Gráfica

### **Programação Visual**

Adilton Lima Ribeiro

#### *Catálogo na Fonte*

Bibliotecária: Perpétua Socorro T. Guimarães CRB 3-801/98

P 436 u Pereira, Alexandre Queiroz

A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil / Alexandre Queiroz Pereira. – Fortaleza: Edições UFC, 2014.

202 p.: il.

Isbn: 978-85-7282-634-1

(Coleção Estudos Geográficos, n. 15)

1. Vilegiatura marítima 2. Urbanização I. Título

CDD: 910

Editora Filiada à



Associação Brasileira das  
Editoras Universitárias

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
CAPÍTULO 1	
A VILEGIATURA MARÍTIMA MODERNA: MÚLTIPLAS ESCALAS ESPAÇOTEMPORAIS	
1.1 Do Banho Gelado às Praias Tropicais .....	21
1.2 As Características da Vilegiatura Marítima no Século XXI .....	40
CAPÍTULO 2	
CONTRIBUIÇÕES DA VILEGIATURA MARÍTIMA PARA A URBANIZAÇÃO NO NORDESTE	
2.1 Notas Conceituais.....	61
2.2 Cidades no Litoral Nordestino e o Lazer na Orla Marítima: Meados do Século XIX e Início do Século XX.....	70
2.3 Regiões Metropolitanas no Nordeste e a Periurbanização Litorânea do Lazer .....	85
2.4 A Era da Massificação da Vilegiatura Marítima: Primeiras Formas Urbanas Produzidas .....	98
2.5 A Era da Massificação da Vilegiatura Marítima: Novos Vilegiaturistas Autóctones.....	102
CAPÍTULO 3	
PLANEJAMENTO: NORDESTE, TURISMO E VILEGIATURA MARÍTIMA	
3.1 Do Global ao Regional .....	111
3.2 As Ações e a Disposição dos Novos Sistemas de Objetos Litorâneos .....	116
3.3 A Outra Face do Planejamento: Ações do Setor Privado .....	132
CAPÍTULO 4	
A METROPOLIZAÇÃO DA VILEGIATURA MARÍTIMA NO NORDESTE	
4.1 A Vilegiatura Marítima no Nordeste: Distribuição dos DUOs .....	145
4.2 O Fenômeno no Contexto Metropolitano .....	150
4.3 Novos Usuários: o Perfil dos Vilegiaturistas Internacionais .....	162
CONCLUSÃO .....	173
BIBLIOGRAFIA.....	185



## INTRODUÇÃO

O interesse pelo fenômeno da valorização dos espaços litorâneos metropolitanos deu-se inicialmente nos estudos para produção de dissertação de mestrado (PEREIRA, 2006). À época, realizou leituras acerca das práticas marítimas modernas. Por sua condição introdutória, e utilizando-se do termo veraneio marítimo, preocupou-se em detalhar um estudo de caso e objetivou explicar as dinâmicas socioespaciais promovidas por autóctones no desenvolvimento das práticas marítimas modernas nas localidades litorâneas metropolitanas do município de Aquiraz.

A partir de 2007, oportunizou-se a participação no seio das pesquisas elaboradas pelo núcleo Fortaleza do Observatório das Metrôpoles (sediado no Laboratório de Planejamento Urbano e Regional – Lapur-UFC). Sob financiamento do Instituto Milênio/CNPq, desenvolveu-se a sublinha de pesquisa “Estudo comparativo das transformações das atividades imobiliárias turísticas no Nordeste (Fortaleza, Natal, Recife e Salvador)”. À experiência do mestrado, ajuntou-se uma discussão teórica e empírica mais ampla e densa. Teoricamente, buscaram-se, nacional e internacionalmente, novas bibliografias capazes de fortalecer e melhor caracterizar os casos estudados, além das trocas discursivas entre os pesquisadores componentes da rede. É nesse momento que se passa a utilizar o termo vilegiatura marítima ao invés de veraneio marítimo. Empiricamente, amplia-se a escala de análise, promovendo o estudo comparativo entre as quatro metrôpoles nordestinas com núcleos integrados ao observatório. Com o trabalho de pesquisa colaborativo, perceberam-se novos contornos do fenômeno, principalmente a inserção dos recortes metropolitanos nordestinos na lista dos lugares demandados não só por vilegiaturistas autóctones (metropolitanos), mas também por nacionais

e internacionais. Também se tomou conhecimento de formas imobiliárias (novos empreendimentos turístico-imobiliários) demarcadas pela hibridação entre as práticas turísticas e a vilegiatura cada vez mais comuns no espaço litorâneo dos estados da Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará.

Este escrito tem seu embrião nesse contexto e, mesmo sendo uma produção de responsabilidade individual, inclui-se no corpo de desdobramentos da pesquisa colaborativa que permanece agora com o subprojeto “Metropolização turística: dinâmicas e reestruturação dos territórios em Salvador, Recife, Fortaleza e Natal”<sup>1</sup>.

## Descobertas sobre um Nordeste Litorâneo-Marítimo

O caso do Nordeste brasileiro pressupõe uma vasta e latente agenda de pesquisa. Nas últimas três décadas, os processos socioespaciais, correspondentes a essa formação regional, redefiniram espaços, atribuindo-lhes novas conformações e funções. Nesse sentido, pensar o espaço litorâneo como uma espacialidade em construção contribui para o apontamento de novos discursos sobre as formas como o Nordeste insere-se na divisão nacional e internacional do trabalho e do consumo. Contribui também ao propiciar uma revisão de processos e práticas socioespaciais para a formação das atuais espacialidades metropolitanas.

A valorização dos espaços litorâneos, como produção social, não se define apenas pela criação de valor caracterizada pelas teorias econômicas. Envolve, na verdade, diversos aspectos simbólicos, culturais, tecnológicos e ambientais. Nesse contexto, os espaços à beira-mar passam a ser desejados quando mudanças paulatinas nas representações sociais, ao longo dos séculos XVIII e XIX, desmistificam o até então desconhecido. As praias,

---

<sup>1</sup> Condição que se mantém até o presente, agora compoendo a rede de INCTs/CNPq.

outrora associadas somente ao trabalho, à pesca, ao fedor e ao porto, ganham nova conotação. A popularização das caminhadas na praia, o gosto pelos banhos de mar e de sol exemplificam a instituição e divulgação de novas relações da sociedade com o mar. As práticas marítimas modernas aproximam novos segmentos da sociedade com os ambientes costeiros. Transcorrido o século XX, os vetores de organização do espaço litorâneo (os litorais e as zonas costeiras) apontaram para a fusão de dois processos socioespaciais: a urbanização mediante a valorização dos espaços litorâneos. Atraídos por essas novas práticas, os cidadãos definem a praia como espaço para a excursão, para o turismo e para a moradia eventual – vilegiatura marítima – e/ou definitiva.

A invenção de um novo imaginário marítimo no Velho Mundo (CORBIN, 1989) e, em consequência, a propagação da vilegiatura marítima (o morar eventual próximo ao mar) tornaram-se os primeiros indicativos da “litoralização da humanidade” e da “corrida para o mar” (BOUDOU, 2001, p. 72). Isso porque a estada temporária às margens do oceano possibilitou (e possibilita) o desfrute e a realização de todas as demais práticas marítimas modernas (caminhadas, esportes náuticos, banhos de sol, banhos de mar).

O gosto pela vilegiatura marítima firmou-se na Europa e espalhou-se pelo mundo ao longo do século XIX. Tal prática configura-se em uma das primeiras facetas da relação cidade-não cidade-metrópole. Isso se dá à medida que o ato de vilegiaturar envolve fluxos de pessoas advindas das aglomerações citadinas, sendo capaz de produzir formas cada vez mais associadas ao modo de vida urbano. No caso da vilegiatura marítima, a estada vincula-se, geralmente, à estação climática conhecida como verão, daí a popularização do termo veraneio<sup>2</sup>. Em associação ao detalhado, a vilegiatura marítima, na maneira pela qual é pratica-

<sup>2</sup>Contudo, esse aspecto é relativizado espaçotemporalmente. No Nordeste brasileiro, por exemplo, “o veraneio” na praia, devido às altas médias de temperatura e insolação, é praticado durante todas as estações climáticas, característica ambiental essa que implica fator atrativo de vilegiaturistas de diferentes partes do mundo.

da na contemporaneidade, constitui-se em vetor considerável de “espalhamento” do urbano, tanto em relação às formas espaciais, quanto às novas condições sociais atreladas. As formas, associadas aos parcelamentos urbanos, às rodoviárias bem estruturadas e às próprias edificações de domicílios de uso ocasional (dispersas ou aglomeradas) atendem as necessidades recreativas dos moradores metropolitanos autóctones e alóctones (nacionais e/ou estrangeiros). Implicitamente, essa temática leva a outras discussões teóricas, principalmente aquelas relacionadas ao processo de urbanização que vai além de um arquétipo anterior de cidade (contínua, compacta, mononucleada).

Nesse contexto, a maritimidade moderna é um fenômeno mundial e tem nos trópicos espaços seletivos para o desenvolvimento dessas atividades. Assim, os espaços litorâneos brasileiros caracterizam-se pela diversidade de formas e usos consolidados. São aproximadamente 8.500 km de linha de costa, compreendendo os territórios de cerca de 300 municípios e apresentando um contingente populacional superior a 30 milhões de habitantes (IBGE, 2010). Dessa maneira, assentamentos de comunidades tradicionais, complexos portuários, aglomerados urbanos e plantas industriais apresentam-se como exemplos de construtos implantados em trechos específicos da costa. Nada obstante, ao longo do século XX, o processo de urbanização paralela à linha de costa instituiu-se a partir da disseminação da valorização do litoral, processo este fundamentado pela inserção das funções de lazer associadas ao mar e ao marítimo no cotidiano da sociedade urbana brasileira.

Os diagnósticos do Projeto Orla (2002), elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente, evidenciam as formas complexas elaboradas por esses processos. De acordo com o estudo supracitado, do litoral gaúcho ao cearense predomina um quadro de inserção dos espaços litorâneos pautado pelas segundas residên-

cias, pela moradia e pelos balneários turísticos. Essas atividades desenvolveram-se em períodos e escalas distintos, cabendo à vilegiatura a criação do elo inicial entre a praia e a expansão do tecido urbano das grandes cidades litorâneas brasileiras.

Ao longo do século passado, em períodos e espaços diferentes, o fenômeno da estada nas acomodações à beira-mar, ou veraneio, alcança as terras litorâneas brasileiras como símbolo de status social. O nascimento e a disseminação da vilegiatura marítima propiciaram a inserção das praias na dinâmica de expansão do tecido urbano para fins de habitação, comércio e serviços. Fato contrastante com o quadro anterior, pois, no Brasil, as orlas marítimas das grandes aglomerações urbanas litorâneas eram tidas, no início do século XX, como áreas sem utilidade pelo mercado fundiário e imobiliário. A Praia de Copacabana, na cidade do Rio de Janeiro, e a Praia de Iracema, em Fortaleza, compreendem dois exemplos registrados na literatura. Conforme Corrêa (2003), até as últimas três décadas do século XIX, Copacabana era um arrabalde arenoso, que inicialmente fora incorporado pelas empresas imobiliárias com a finalidade de construir residências de veraneio e, posteriormente, incorporou-se definitivamente à dinâmica do espaço urbano da cidade. Segundo o referido autor, processo semelhante marcou também a fundação da Barra da Tijuca. Tratando sobre a maritimidade em Fortaleza, Ceará, Dantas (2002) descreve como a Praia de Iracema, durante o primeiro quartel do século passado, transformou-se em lócus de segundas residências, servindo a uma classe abastada e seus desejos pelo mar e pelas novas formas de lazer a ele associadas. A elas ajuntam-se outros tantos exemplos: Boa Viagem, em Recife (PE), Amaralina, em Salvador (BA), Praia do Meio, em Natal (RN), Guarujá (SP) e Santos (SP).

A manifestação dessas transformações deu-se de forma heterogênea e não concomitante no espaço litorâneo brasileiro. O litoral das regiões Sul e Sudeste foi alcançado, inicialmente, nas

décadas de 1950 e 1960. No Nordeste, em termos gerais, a década de 1970 apresenta-se como marco. O trecho litorâneo da região Norte apresentou (e ainda apresenta) índices incipientes, não se incluindo relativamente nessa dinâmica<sup>3</sup>.

Tratando-se do contexto nordestino, há diferenças também na escala intrarregional. Como exemplo, o caso dos estados da Bahia e de Pernambuco, onde a vilegiatura marítima destacou-se anteriormente em relação aos demais estados da região, quadro que se justifica pela primazia político-econômica dos referidos estados desde o período colonial.

Em síntese, o período dos anos 1970 representou uma etapa de intensas mudanças nas dimensões que caracterizam a prática da vilegiatura marítima nos cenários mundial e brasileiro: em termos de quantidade, há uma expansão do número de imóveis destinados a esse uso, e, no que tange à localização, os espaços litorâneos adjacentes às orlas das grandes cidades foram incorporados à dinâmica da vilegiatura.

A demanda por domicílios de uso ocasional (DUO) (um dos indicadores da propagação da prática da vilegiatura marítima), relacionada aos vilegiaturistas urbanos residentes nas capitais, gera o quadro de incorporação do litoral à lógica da urbanização para o lazer. No Brasil, desenha-se um quadro de concentração exponencial, em que o espaço privilegiado para a alocação dos DUOs é o litoral, visto que os 20 municípios brasileiros com maior proporção de residências secundárias localizam-se nas franjas litorâneas (IBGE, 2000). Estudos realizados por Moraes (1999)<sup>4</sup>, Dantas (2002), Assis (2003) e Pereira (2006) ratificam os dados do IBGE, ao indicarem que, entre as

---

<sup>3</sup> Em relação ao litoral da região Norte, é preciso considerar as características geomorfológicas e fitogeográficas. A presença de áreas extensas recobertas por manguezais torna esses espaços impróprios para a ocupação em função do lazer marítimo moderno.

<sup>4</sup> As "residências de veraneio podem ser apontadas como o fator numericamente mais expressivo da urbanização litorânea, pois ocorrem ao longo de toda a costa" (MORAES, 1999, p. 38).

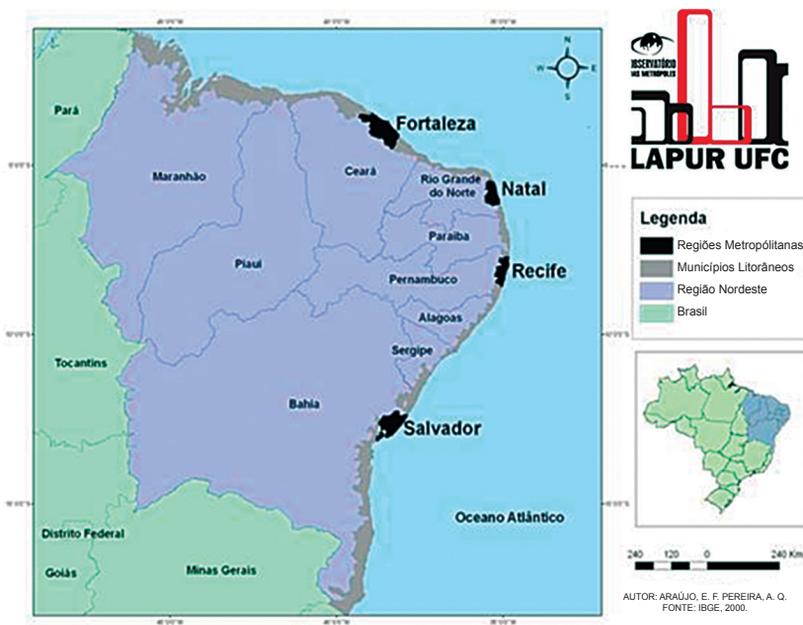
formas socioespaciais constituídas na zona costeira, as segundas residências são as que melhor representam a expansão do tecido urbano metropolitano no caso nordestino.

No caso do Nordeste brasileiro, do final dos anos 1980 até a contemporaneidade, a vilegiatura marítima local intensifica-se posto: a) ser a infraestrutura para ela implantada a base para a constituição da atividade turística; b) ter um crescimento resultante do aproveitamento da melhoria infraestrutural imposta pelas políticas de desenvolvimento do turismo no Brasil. Esses fatores reafirmam o quadro anterior, em que a vilegiatura local apresenta-se como prática marítima moderna exercida pelas populações citadinas.

O segundo caso, vilegiatura gerada pela demanda nacional/estrangeira, apresenta-se como processo recente, em constituição, portanto, pouco elucidada. Aponta-se como marco temporal a segunda metade da década de 1990. Corresponde a esse período o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur-NE). Com injeção de volumes razoáveis de investimento, essa política regional incorpora as zonas de praia dos municípios litorâneos à lógica de valorização turística, dando um papel de destaque às capitais, transformadas em pontos de recepção e de distribuição do fluxo turístico.

O turismo litorâneo é apontado como um dos principais vetores econômicos na região Nordeste (CRUZ, 2002), implicando a adoção de políticas econômicas desenvolvimentistas que culminaram no fortalecimento de um padrão de organização do espaço díspar na região Nordeste de outrora. Percebe-se importante concentração de recursos públicos, investimentos privados e fluxos turísticos em quatro estados (Ceará, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Norte), implicando uma fragmentação da região, com indicação do “Nordeste turístico”, associado às imagens representativas da maritimidade nas capitais e metrô-

poles litorâneas nordestinas (DANTAS, 2006) (Mapa 1).



**Mapa 1 – Espaço Litorâneo Nordestino e as Regiões Metropolitanas de Salvador, Recife, Natal e Fortaleza**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Tal incremento consolida a organização espacial paralela à zona de praia, baseada no aeroporto e nas vias litorâneas, e permite o prolongamento sobre o litoral. A lógica citada, transversalmente diferenciada da reinante até então, coloca as zonas de praia dos estados em foco sob a dependência direta das capitais e sem mediação de centros urbanos intermediários: Salvador, com seu aeroporto internacional e recém-construída linha verde, e Fortaleza, com seu aeroporto internacional e recém-construída via estruturante.

A vilegiatura marítima apresenta-se como uma prática social, incluindo-se nessa definição todas as dimensões (culturais, políticas, econômicas e espaciais). Ela é um componente

atual do processo de urbanização. Dessa constatação aparentemente simples, deriva-se uma ampliação da análise, indo além da contabilidade das residências de uso ocasional<sup>5</sup>. A produção da necessidade de possuir e/ou usar um imóvel dessa natureza manifesta a forma pela qual a sociedade enxerga o cotidiano, o tempo, o espaço e a sociabilidade.

Por mais que muitas análises reduzam teórica e empiricamente sua importância, as ações voltadas para o desenvolvimento do turismo litorâneo não eclipsaram a vilegiatura marítima; ao contrário, propiciaram uma série de desdobramentos e mutações ainda não explicitados. A partir dos investimentos do Prodetur-NE, da implantação de novas formas espaciais de circulação, do aumento do fluxo de turistas e de mudanças na conjuntura econômica mundial (ainda imprecisas), os empreendedores imobiliários voltaram-se para o que o mercado chama de turismo residencial, ou seja, a produção e venda de um domicílio de uso ocasional ou segunda residência, prioritariamente no litoral. Atividades essas já consolidadas na costa mexicana, na costa mediterrânea europeia<sup>6</sup> e, mais recentemente, nos Emirados Árabes.

Esse processo de internacionalização dos espaços de vilegiatura, no início do século XXI, parece ter alcançado o Brasil. Atualmente, empresas imobiliárias e a imprensa local começam a divulgar o aumento do número de estrangeiros interessados em comprar imóveis no litoral brasileiro, principalmente na região Nordeste. Como uma das ferramentas de mobilização,

<sup>5</sup> Termo técnico utilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). É semelhante às definições utilizadas por institutos de outras nações, como o francês Institut National de Statistique et Études Économiques (INSEE) e o espanhol Instituto Nacional de Estadística (INE).

<sup>6</sup> No contexto mundial, a internacionalização da oferta e a demanda por segundas residências no litoral datam dos anos 1980. Gili (2003) caracteriza o caso europeu, informando que Espanha, Portugal, Grécia e Itália apresentam os maiores índices de domicílios de uso ocasional relativo ao total de domicílios, respectivamente 32,2%, 26,9%, 22,7% e 17,7%. Conforme os dados do referido autor, a maioria desses imóveis pertence a estrangeiros, mais precisamente do norte europeu.

exemplificando a dinâmica do planejamento empresarial, os investidores dos setores imobiliário, hoteleiro e turístico fundaram a Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico no Nordeste Brasileiro (ADIT-Nordeste). Essa entidade tem como maior objetivo atrair investimentos no litoral nordestino, consolidando o que eles chamam de turismo imobiliário. Os objetivos e o discurso construído por esses empresários cooptam as municipalidades, principalmente as capitais, e os estados, convencendo-os da positividade da inserção do litoral nordestino no circuito do que aqui chamamos de vilegiatura internacional. Silva (2010b) caracteriza esse fenômeno, no caso do estado do Rio Grande do Norte, expondo dados de investimentos estrangeiros na produção de empreendimentos do setor turístico e imobiliário. Contudo, o processo ainda mostra-se fugidio e as categorias analíticas, assim como as fontes de dados, não são suficientemente esclarecedoras.

A descrição inicial suscitou uma série de questionamentos fundamentais para o desenvolvimento do presente trabalho. Nesse sentido, a principal questão a ser respondida seria: quais as implicações socioespaciais contemporâneas da vilegiatura marítima no litoral metropolitano do Nordeste do Brasil? A essa interrogação primordial, seguem-se outras consideradas complementares: 1) Que características socioespaciais definem teoricamente a vilegiatura marítima desenvolvida nos trópicos?, 2) Que relações se estabelecem entre turismo e vilegiatura marítima?, 3) Qual a abrangência social dessa prática?, 4) Historicamente, que padrões explicam a localização da vilegiatura marítima no Nordeste?, 5) Qual a relação entre investimentos em infraestrutura, metrópoles e vilegiatura marítima?, 6) Que transformações são possibilitadas pela produção e consumo das novas tipologias turísticas e imobiliárias?, 7) Qual o papel dos vilegiaturistas alóctones no consumo dos espaços litorâneos?,

8) Nesse processo, como se envolvem os planejadores, as municipalidades e os moradores das localidades apropriadas pelas estadas temporárias?

Para o esclarecimento dessas indagações, metodologicamente, estabelece-se como objetivo geral compreender as influências da vilegiatura marítima na produção contemporânea das espacialidades litorâneas metropolitanas do Nordeste, em especial o caso da Região Metropolitana de Fortaleza. Especificamente, os objetivos são: analisar os contornos teóricos da definição de vilegiatura; descrever a historicidade da vilegiatura marítima desenvolvida pela sociedade urbana localizada nas cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal; detectar os níveis de disseminação social da vilegiatura marítima pelos segmentos sociais locais; descrever o processo de infraestruturação do território litorâneo dos estados da Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará; detalhar as principais características do planejamento privado no processo de produção do imobiliário destinado à estada temporária; caracterizar os perfis da vilegiatura desenvolvida pelos alóctones; identificar o padrão locacional dos domicílios de uso ocasional no litoral e nas metrópoles dos estados da Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará; e analisar o caso do espaço periurbano metropolitano de Fortaleza, destacando a rede de lugares litorâneos apropriados pela prática da vilegiatura.

As questões e os objetivos perpassam pela hipótese de que a vilegiatura marítima e as repercussões de seu desenvolvimento no Nordeste do Brasil são reestruturadas a partir da primeira década do século XXI, período no qual a demanda de vilegiaturistas autóctones somam-se os alóctones. Haja vista as vantagens locacionais historicamente produzidas, o processo consolida a urbanização dos espaços litorâneos metropolitanos de Salvador, Recife, Natal e Fortaleza. Assim, as metrópoles nordestinas en-

fatizam sua condição litorânea, tornando-se cada vez mais reconhecidas pelas práticas marítimas que abrigam.

Movido pelas questões e hipótese principal e municiado pelo conjunto de dados reunidos, o livro estrutura-se, além desta introdução e da conclusão, em quatro capítulos: 1. “A vilegiatura marítima moderna: múltiplas escalas espaçotemporais”; 2. “Contribuições da vilegiatura marítima para a urbanização no Nordeste”; 3. “Planejamento: Nordeste, turismo e vilegiatura marítima”; e 4. “A metropolização da vilegiatura marítima no Nordeste”.

Ao partir do contexto mundial em direção ao nacional, no capítulo “A vilegiatura marítima moderna: múltiplas escalas espaçotemporais”, são descritas tanto as mutações histórico-espaciais como as particularidades da vilegiatura marítima na contemporaneidade. É empreendido esforço em construir um quadro analítico alternativo àquele proposto pelos estudos sobre segundas residências (sem, contudo, abandonar suas contribuições). Utilizando-se de múltiplas referências bibliográficas e sob uma ótica socioespacial, pretendeu-se compreender a vilegiatura marítima, caracterizando-a como fenômeno de massa assimilado e reestruturado pela sociedade local, mas simultaneamente aberto às demandas internacionais.

O segundo capítulo, “Contribuições da vilegiatura marítima para a urbanização no Nordeste”, especifica a discussão, ao passo que contextualiza o processo de urbanização no/do espaço litorâneo das cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal. É explicado o processo de produção das orlas das capitais como lugares do lazer, da vilegiatura, do morar e do turismo. Demonstra-se que, a partir da segunda metade do século XX, a vilegiatura marítima expande-se espacialmente, tornando-se um dos vetores de metropolização das capitais nordestinas. Nesse mesmo capítulo, com base em registros bibliográficos e

em dados da Pesquisa Orçamento Familiar (POF), indica-se o início da expansão da vilegiatura marítima, evidenciando o crescimento constante, diverso e atual da demanda dos cidadãos autóctones pela possibilidade de vilegiaturar nos diversos municípios litorâneos.

O capítulo “Planejamento: Nordeste, turismo e vilegiatura marítima” detalha o planejamento e o contingente nas ações públicas e privadas direcionadas à organização dos espaços litorâneos. Primeiramente, descreve-se a alocação de recursos em infraestruturas e indicam-se as imbricações entre o planejamento da atividade turística no Nordeste e as transformações relacionadas também à vilegiatura marítima. Ao descrever as ações desenvolvidas e projetadas pelos Prodetur-NE I e II, percebe-se o início da internacionalização da demanda pelos espaços litorâneos nordestinos. É o momento que a vilegiatura alóctone ganha relevo. Seguidamente, são demonstradas as relações entre o planejamento público e privado, principalmente ao serem analisados os dados do Banco Central, o estudo específico elaborado pela FGV, solicitado pela Embratur, e a entrevista concedida pelo representante da Associação para Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Brasil (ADIT-NE).

Enfocando a capacidade da vilegiatura marítima na produção do espaço urbano nordestino e metropolitano, o capítulo “A metropolização da vilegiatura marítima no Nordeste” analisa a distribuição espacial dos domicílios de uso ocasional em escala regional, estadual e, sobretudo, metropolitana. Ainda nessa seção, avaliam-se as mudanças qualitativas da vilegiatura marítima nas metrópoles, destacando o perfil dos alóctones, os novos padrões de empreendimentos e os padrões de expansão dos domicílios de uso ocasional, próprios às regiões metropolitanas de Salvador, Fortaleza, Recife e Natal.

Ao fim, a conclusão elenca novamente as questões pri-

meiras, mas dessa vez as confronta com os resultados oriundos do trabalho de pesquisa. Espera-se que o texto a seguir propicie ao leitor não necessariamente respostas definitivas, mas, sobretudo, uma discussão relevante que necessita de debate técnico, científico e social contínuo.

A publicação deste livro faz-se por meio da contribuição direta de um conjunto de entidades e pessoas especiais. O Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFC propiciou o ambiente ímpar de discussão e elaboração de conhecimento. O Observatório das Metrôpoles – Núcleo Fortaleza possibilitou o intercâmbio em nível regional, estando em contato com pesquisadores de outras capitais nordestinas. E os meus pais, esposa e filhos, antes de tudo, pelo sentido de todas as nossas conquistas e objetivos.

# CAPÍTULO 1

## A VILEGIATURA MARÍTIMA MODERNA: MÚLTIPLAS ESCALAS ESPAÇOTEMPORAIS

### 1.1 Do Banho Gelado às Praias Tropicais

A praia, no Ocidente moderno, transformou-se simbolicamente. Sua paisagem, ao longo de aproximadamente três centúrias, foi artificializada para apropriação de sua natureza. Constatação aparentemente incoerente demonstra, na verdade, a dialética entre as práticas sociais de envolvimento/redescobrimto do natural e a redefinição simbólica e material do meio. Dessa forma, a produção de uma nova natureza é condição indispensável. Corbin (1989), em seu trabalho clássico, define os percursos desse processo social, indicando como a literatura, a pintura, o discurso médico e até mesmo as novas interpretações dos textos bíblicos reconstituíram as imagens remetidas ao litoral. Ao raiar do século XXI, as praias e a sua natureza, em maioria, encontram-se “humanizadas”, recobertas de imagens e práticas vinculadas ao prazer e ao redescobrimto de certo modelo de bem viver. Ao discutir a produção das práticas marítimas modernas nos trópicos (turismo litorâneo e vilegiatura marítima), Dantas (2009) identifica-a como efeito de moda. A praia, na modernidade, torna-se lugar da fantasia, da mistura e da festa, assim lembram Lambert *et al.* (2006).

A aproximação da sociedade europeia com os efeitos da maritimidade propiciou uma sorte de novas práticas sociais. Entre elas, a estada temporária – a vilegiatura –, anterior a toda denominação que conhecemos atualmente como turismo, criou uma aura simbólica capaz de transformar a paisagem litorânea

em “santuário natural” do lazer e da diferenciação social pró-elitista. Quando e sob que condições tal fenômeno foi constituído? No verão de 1735, conforme Corbin (1989), o reverendo William Clarke, nas áreas da Praia de Brighton (Inglaterra), “instala o *rural sports* [...], moldando inicialmente o que ora chamamos de vilegiatura marítima” (p. 90). O mesmo autor destaca sua filiação clássica, posto lembrar que a invenção inglesa tem forte relação com as tradições romanas<sup>7</sup>. Os britânicos reverteram uma lógica que ditava ao campo e às praias funções relativas ao trabalho, ou seja, espaços de produção. Em meio a uma revolução urbana, a nação mais poderosa do mundo, à época, adotou o padrão “*Bath*” e “*Spa*” e, seguindo inicialmente um discurso médico-terapêutico, produziu Brighton (primeira praia moderna).

Mesmo praticada desde o início do século XVIII, só ao fim do primeiro quarto do século posterior as casas de vilegiatura “viraram-se” para o mar. Nesse momento, é situação dominante a exclusão do mar como espaço preferencial no desenvolvimento das práticas sociais durante o período de vilegiatura.

Ao fim do século XVIII, surgiam as primeiras estações balneárias nas terras continentais europeias. Estas apresentam diferenciações em relação às britânicas. No Báltico e no Mar do Norte, a vilegiatura aproximou-se ainda mais do mar. Logo surgiram Sheveningen (Holanda) e Ostende (Bélgica) e na França, Boulogne, Dieppe e Biarritz. Nesta última, as primeiras *villas* datam de 1841. A corte espanhola constitui San Sebastian e a portuguesa, Estoril e Cascais. Mantobani (1997) explica o caso argentino e caracteriza o veraneio<sup>8</sup> nos primeiros balneários. Não linearmente, os lugares de vilegiatura marítima pipocam

---

<sup>7</sup> “Do final da República até a metade do segundo século do Império, multiplicam-se as estações balneares às margens do Lácio e da Campânia, que se beneficiam de um verdadeiro efeito de moda. No tempo de Plínio, o Jovem, uma linha quase ininterrupta de *villas* desenha-se nas costas vizinhas a Óstia, entre Terracina e Nápoles, e ao longo das praias da baía” (CORBIN, 1989, p. 267-268).

<sup>8</sup> O termo *estivant*, o que se traduz como veraneio, aparece em 1920 (MARTIN-FUGIER, 2009).

pelo continente, cada vez mais diversificados, situando-se em sítios com características distintas. Movimento semelhante disseminava-se em outros países ex-colônias europeias. Tanto na Argentina quanto no Uruguai, o último quartel do século XIX marcou a formação dos primeiros balneários.

Ao descrever a produção das formas urbanas litorâneo-marítimas ao longo da “infância do turismo” – 1850 a 1930 –, Debié (1993) demonstra que as transformações na paisagem das estações mediterrâneas (Côte d’Azur, Cannes, Monaco, Antibes, Nice) iniciaram-se pelo desejo de estada durante a estação invernal, o que resultou na elaboração de um espaço planejado, onde os calçadões (*promenades*) eram uma peça urbanística de sucesso, sendo as estações regidas por um apelo muito mais climático (invernal) do que balneário. Já com a presença da eletrificação e, principalmente, do automóvel, assim como a inauguração das estações de verão no litoral, os passeios perderam espaços para os *boulevards* litorâneos.

Ainda no décimo nono século, novas demandas sociais produziram os primeiros bangalôs na Grã-Bretanha (URRY, 1996), contextualizadas pelas seguintes condições: 1) a atração cada vez maior de se visitar o litoral não apenas por motivos estritamente médicos, mas pelas belas paisagens e pelo ar revigorante; 2) a demanda cada vez maior, por parte de setores da classe média, de acomodações bem distantes de outras pessoas; 3) a possibilidade de contemplar o mar em relativa solidão; 4) a crescente popularidade da natação; e 5) a percepção da necessidade de se contar com um acesso semiprivado para a família inteira, sobretudo para as crianças. Não há uma única característica excepcional, tanto as praias arenosas como as rochosas recebem vilegiaturistas; é bom lembrar que as areias da praia só mais

<sup>9</sup> O autor denomina de *premier âge touristique*.

tarde tornam-se espaço da brincadeira e da exposição ao sol. Todavia, mudança social fundamental ocorre ao fim do século XIX, quando a classe burguesa urbana protagoniza o uso das estações oceânicas. Mesmo não sendo uma invenção burguesa, é o ideário de sua época que constitui a noção de lazer à beira-mar, incluindo, em condições diferentes, os mais variados estratos sociais.

No epicentro do fenômeno, logo no ano de 1914, as estações de vilegiatura marítima na França superavam as termas e as montanhosas tanto em número quanto em frequência (BOYER, 2008). A vilegiatura cresce no século XX, embora tenha um período de ruptura na primeira guerra mundial. Posteriormente ao ano de 1919, volta a crescer até 1929, quando o processo é debilitado. O gosto pela vilegiatura marítima “desceu” das ilhas da Grã-Bretanha até o extremo sul da Europa. Essa mudança espacial na vilegiatura marítima tem contributo das teorias da helioterapia associadas também às práticas do respirar bem (ar puro) contra doenças pulmonares e respiratórias. Assim, as praias em baixas latitudes, com maior incidência de luminosidade e temperatura ao longo do ano, auferem relevo na divisão internacional dos lugares de vilegiatura marítima.

A vilegiatura marítima praticada na Europa durante o século XIX foi reconstituída no século XX. Na década de 1920, associou-se o gosto pelo mar ao gosto pelo sol, e no segundo pós-guerra tal anseio cresceu exponencialmente. Esse novo padrão não obedece somente às normas e às prescrições climático-terapêuticas, valorizam-se os corpos expostos, atléticos, assim “a noção aristocrática da cor de mármore foi sendo substituída pela noção burguesa da cor de bronze, e ao se despir o corpo humano ganhou novo valor e nova coloração” (CORREA, 2010a, p. 177). Debié (1993) descreve a morfologia urbanística con-

temporânea à inclinação social pelo binômio verão-mar. Boyer (2008) menciona que, anteriormente à mudança cultural, muitos hotéis e residências particulares na Côte d'Azur permaneciam fechados ao longo do verão.

Juan-les-Pins, na França, através dos *gate-keepers* americanos, na altura dos anos 1924, tornava-se uma estância de sucesso. No primeiro quartel do século XX, uma mudança é perceptível: os reis (e os aristocratas) davam lugar a outros agentes no processo de promoção dos lugares. Exemplos são os artistas de Hollywood. Brigitte Bardot<sup>10</sup> popularizou Sant Tropez e, no Brasil (na década de 1960), tornou-se ícone nas praias de Armação de Búzios, no Rio de Janeiro. Além dos artistas americanos, o costume do nudismo e naturalismo, desenvolvido na Alemanha, e as perseguições sofridas no período nazista e pós-guerra, com a divisão daquele país, foram importantes para o espalhamento da vilegiatura para o Mediterrâneo. Os praticantes germânicos encontram no sul da Europa lugar adequado para restabelecer suas colônias de bronzamento e naturismo.

Empresários e promotores imobiliários norte-americanos interessam-se pelo Mediterrâneo e estabelecem relações econômicas e de propaganda para divulgar a vilegiatura de sol. Assim, a Flórida e a Califórnia (com sua indústria cinematográfica) transfiguram-se em espaços de vilegiatura marítima.

Relacionadas às mudanças econômicas mundiais transcorridas nos *trinta gloriosos*<sup>11</sup>, a vilegiatura marítima e solar absorve caráter hedonista e mercadológico. Nesse momento, o termo *resort* ganha a conotação de complexo hoteleiro e de lazer

<sup>10</sup> Brigitte Bardot, nascida Brigitte Anne-Marie Bardot (Paris, 28 de setembro de 1934), é uma atriz e cantora francesa. É considerada o grande símbolo sexual dos anos 1950 e 1960.

<sup>11</sup> “O período pós-guerra viu a ascensão de uma série de indústrias baseadas em tecnologia amadurecida no período entre-guerras e levadas a novos extremos de racionalização na Segunda Guerra Mundial” (HARVEY, 2003, p. 125).

autossuficiente. *Village* torna-se sinônimo de espaço de lazer e *club*, uma sociedade de iguais. A mesma sociedade do consumo dirigido que inventa as férias e regula a carga horária de trabalho organiza o turismo e a vilegiatura marítima enquanto produtos que “imitam e reproduzem as obras das sociedades anteriores (pré-capitalistas), lançando-as no consumo massivo” (LEFEBVRE, 1991, p. 35).

No romance *A Especulação Imobiliária*, a percepção artística do escritor Italo Calvino foi capaz de descrever o caso da *riviera* italiana pós-Segunda Guerra Mundial. Abordando uma variedade de aspectos, que vão das características da indústria imobiliária, passando pela topofilia e desaguando nas discussões cotidianas e éticas, o autor narra as transformações desenvolvidas em uma cidade fictícia à beira-mar visitada por industriais e estratos médios, especialmente oriundos do norte. O autor capta, além do processo de incorporação imobiliária – verticalização dos imóveis –, a dinâmica urbana produzida nos espaços à beira-mar, onde é produzido um novo conjunto de relações espaçotemporais. Quinto, personagem principal do romance, volta a sua terra natal, depara-se com as referidas transformações e entra em conflito consigo, oscilando entre a opinião daqueles que louvam as oportunidades financeiras criadas (a especulação imobiliária) e as suas próprias lembranças, marcadas por momentos de felicidade gratuita proporcionada pela lógica anterior que regia o lugar no qual havia nascido.

O modo de vida urbano avança no espaço mundo (LEFEBVRE, 1999) e a ele estão imbricadas as ditas práticas marítimas modernas. Essa assimilação não se dá como transposição total. Ocorre uma dialética entre o tradicional e o novo; entre o interno e o externo; entre o litoral e o continental; entre as práticas marítimas tradicionais e as modernas (com filiação

européia). Acerca do processo de difusão e imitação, próximo às observações cautelosas de Dantas (2009), Camargo (2007) assegura não poder afirmar que “o fenômeno no Brasil, exceto nas grandes linhas, se desse tal e qual na Europa, ou até mesmo, em Portugal” (p. 189). As grandes linhas mencionadas pelo autor são a origem cidadina do gosto pela vilegiatura e a influência da nobreza como balizadora de costumes requintados. Nesse ínterim, fato demarcador se dá com a chegada da família real portuguesa e a instalação da corte na cidade do Rio de Janeiro, em 1808. A partir de então o Brasil abre-se à Europa, posto até então ser desconhecido, exceto pelos relatos dos poucos pesquisadores e artistas estrangeiros autorizados a “explorar” a colônia.

A corte portuguesa, que difundira estâncias balneárias na Península Ibérica, depois de instalada em terras brasileiras, deslocava-se também em função da vilegiatura<sup>12</sup>. As paragens litorâneas escolhidas perfaziam o elenco de algumas ilhas de Guanabara e no perímetro da atual Niterói, são os casos da Ilha de Paquetá e da Praia de São Domingos.

Na circunscrição da atual cidade do Rio de Janeiro, a Praia de Botafogo abrigava o palacete da princesa Carlota Joaquina, servindo de atração para outros moradores e vilegiaturistas. Antagonicamente ao que se deseja hoje, o sol e o calor intenso afastavam uma maior demanda de estrangeiros. Mesmo assim, a praia carioca atraía os “bons, abastados e poderosos homens” em virtude da aspiração pelo bem viver e, usufruando das paragens litorâneas mediante os banhos de mar terapêuticos, dos passeios, corridas de cavalo, recepções, festas e jogos de salão (CAMARGO, 2007). Para tanto, não existiam os elementos urbanísticos comuns às praias das cidades contemporâneas,

<sup>12</sup> No início do século XIX, a corte no Brasil preferia a vilegiatura campestre, fundando posteriormente as cidades de Petrópolis e Teresópolis.

“apenas as belas chácaras alinhadas juntas à praia, que também era o leito carroçável quando o permitia a maré” (CAMARGO, 2007, p. 308).

No Brasil, os banhos salgados e terapêuticos consolidam-se na segunda metade do século XIX. Fato marcante é a publicação do *Manual do Banhista ou Estudo sobre os Banhos de Mar*, produzido por Manuel Vieira da Fonseca, em 1876. Entretanto, durante os anos de 1842 e 1843, os relatos da baronesa de Langsdorff, em visita ao Rio de Janeiro, destacavam os momentos felizes e prazerosos ao aproveitar a vilegiatura marítima e os banhos de mar (CORREA, 2010b). O Visconde de Taunay, da mesma forma, descreve sua casa e seu trajeto até a praia. Situação que demonstra a dificuldade em demarcar precisamente, no caso da vilegiatura marítima, a passagem da finalidade terapêutica para a recreação.

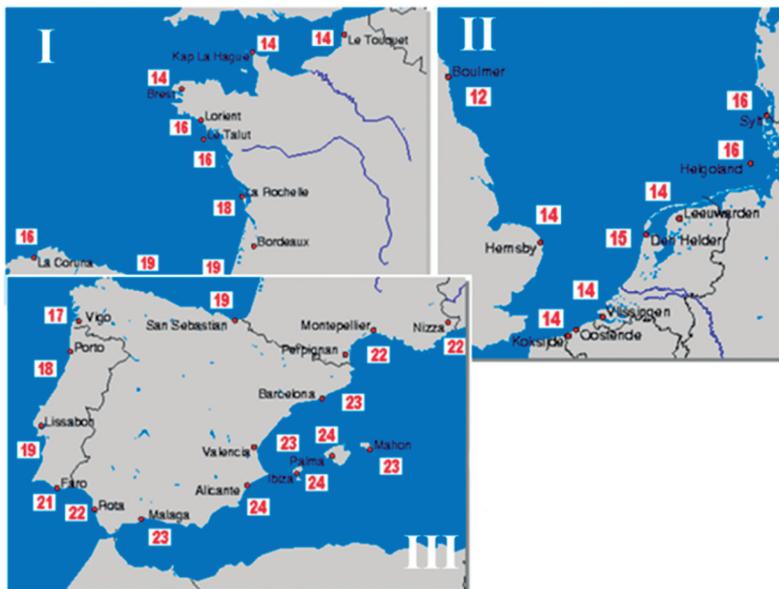
Os imigrantes alemães desempenham importante papel na dispersão da prática marítima moderna da vilegiatura no Rio Grande do Sul. No último quarto do século XIX, quando os banhos frios no Mar do Norte e no Báltico eram prontamente aceitos, os germânicos, recém-chegados ao sul do Brasil, foram os precursores na transformação do que antes era terapia em recreação.

No século XX, a eleição de uma paragem litorânea pelos vilegiaturistas significa a organização desses lugares em função da racionalidade das sociedades urbanas. Se nos campos as segundas residências são mais ou menos isoladas e inseridas na tessitura da natureza, nas praias o padrão urbano é soberano, inclusive na aglomeração, na constituição das vias e dos espaços públicos, como também na fragmentação do solo e na venda dos imóveis. No caso das praias britânicas, Urry (1996) lembra que as que não entraram em decadência foram aquelas nas quais a

modernização se fez valer, construindo infraestruturas e atrativos como torres e parques temáticos.

Nos anos 1960 e 1970, os grandes grupos operadores deixam parcialmente de lado os roteiros culturais. Nesse sentido, tem-se a expansão mediterrânea. A Espanha, o sul da Itália, a Grécia, a Turquia e Israel estavam disponíveis. Nesse ínterim, novas destinações são criadas, principalmente os países da América Central e Caribe. Gomez (1978) constata as transformações no litoral de Valência, na Espanha, enfatizando o adensamento do uso das paragens litorâneas.

Utilizando dados das décadas de 1980, 1990 e 2000, Casado-Diaz (2004) demonstra que o espaço litorâneo espanhol (principalmente o Mediterrâneo) passou por um intenso processo de urbanização, em especial as regiões da Costa Blanca, Costa del Sol e as ilhas Baleares e Canárias. Indutora desse fenômeno, a produção acentuada de segundas residências em determinadas regiões, em um período entre décadas (1980-1990), alcançou variação de até 75%. A demanda por segundas residências é subdividida pela autora em duas origens: a primeira conforma uma demanda nacional oriunda das aglomerações metropolitanas (Madri, por exemplo) e a segunda procede de países do norte europeu, sobremaneira do Reino Unido e da Alemanha. Dos visitantes estrangeiros, 34,9% do total estadaram-se em alojamentos extra-hoteleiros. O fluxo de europeus do norte em direção ao Mediterrâneo pode ser explicado pelas diferenças térmicas observadas nas áreas de origem e destino. Como visto na figura abaixo, as temperaturas das águas marinhas no Mediterrâneo durante o primeiro mês de inverno são mais atrativas aos banhos de mar, assim como a praia é atrativa aos banhos de sol. Enquanto no litoral mais ao norte as águas apresentam temperaturas médias variando entre 12 °C e 16 °C, ao sul, as temperaturas atingem a marca dos 24 °C (Figura 1).



**Figura 1 – Temperatura das Águas do Mar no Mês de Junho em Graus Celsius**

**Nota:** I. Atlântico; II. Mar do Norte; III. Mediterrâneo Oeste.

**Fonte:** Disponível em: <http://www.weatheronline.co.uk/weather/maps>. Acesso em: 18 jun. 11.

A mobilidade dos vilegiaturistas, presente ainda no século XIX, atinge escala nunca vista, redimensionando muitos lugares. Contudo, o processo de difusão mundial das práticas marítimas modernas deve ser analisado com ressalvas. Dantas (2009) analisa as relações entre países centrais e periféricos (entre estes os em vias de desenvolvimento). O autor contextualiza o processo de valorização dos espaços turísticos americanos, apontando determinações propiciadas por fluxos externos e internos. Mesmo o autor especificando o caso do continente americano, acredita-se que essa observação permite diferenciar os desdobramentos da maritimidade moderna segundo distintos grupos de países.

Na Espanha, o litoral da Comunidade Autônoma de Andalúcia é um dos espaços mais dinamizados pela demanda pelo mar e pelo marítimo. Em algumas localidades, 75% dos terrenos de frente para o mar são urbanos (em processo) e 25% da costa foi artificializada (CUMBRERA; LARA, 2010). O caso do arco mediterrâneo demonstra a relação da vilegiatura, do turismo, dos domicílios de uso ocasional e os processos econômicos do mercado imobiliário. O litoral, pela demanda dos potenciais vilegiaturistas (e turistas), transforma-se em função do processo de consumo do espaço (LEFEBVRE, 2008).

Em corroboração com a situação espanhola, de acordo com dados do INSEE, pesquisa de 2006, as bordas litorâneas são também os espaços privilegiados para prática da vilegiatura na contemporaneidade. Das três faces litorâneas (atlântica, da Mancha e mediterrânea) do território continental francês, a face mediterrânea apresenta, proporcionalmente, as comunas com maior concentração de domicílios de uso ocasional. O contexto assinalado confirma as condições descritas por Boyer (2008), quando o autor revela, entre outras situações, o abandono de antigas zonas de vilegiatura (termas) em função das novas (marítima mediterrânea), além da disseminação de *campings*, sendo em maioria localizados no litoral e utilizados por estrangeiros.

Em Malta, nos períodos de estada temporária, existem mais vilegiaturistas que moradores. Nas Ilhas Virgens, nas Bermudas, nas Bahamas e no Hawaii, essa proporção de vilegiaturistas atinge o quantitativo de, respectivamente, 20, 8, 5 e 2 vezes a mais (BOYER, 2008).

A título de exemplo, na América, o caso do litoral mexicano apresenta dinâmica intensa de consumo do litoral associada ao setor específico do mercado imobiliário (HIERNAUX-NICOLAS, 2005). Cancun, localizado no estado mexicano de Quintana Roo, é possivelmente o caso mais conhecido

de espaços planejados para o lazer nos trópicos americanos. Conforme Calderón Maya e Orozco Hérnandez (2009), há aproximadamente quarenta anos essa região era uma das mais desprovidas de infraestrutura urbana e de serviços do país. As terras pantanosas e quase desabitadas receberam investimentos na ordem de 204 milhões de dólares e em 1974 já era reconhecida como o destino mais conhecido do Caribe. Além dos milhões de turistas anuais, a região é transformada por dezenas de projetos imobiliários destinados, sobretudo, para uma demanda externa e interna de elevado poder aquisitivo. O sistema turístico, a vilegiatura e todos os desdobramentos imobiliários redefinem o litoral e produzem uma morfologia urbana concentrada em estreitas faixas costeiras.

Nesses casos é possível observar toda uma engenharia de projetos e investimentos com fins públicos e privados, posto enxergar nas atividades turísticas possibilidade de dinamizar espaços subnacionais não inseridos na dinâmica econômica global. O turismo e os complexos empreendimentos criados (o que inclui os destinados à vilegiatura) tornaram-se alternativa ao modelo de planejamento regional fundamentado unicamente na industrialização.

As transformações no Caribe e na costa mediterrânea são exemplares do sucesso do turismo e da vilegiatura marítima e solar. Conforme mencionado, nas primeiras décadas pós-guerra, esses destinos foram pensados e integrados pelo Estado e pela iniciativa privada ao padrão de internacionalização das demandas pelo lazer à beira-mar. A industrialização tardia, o Plano Marshall e os demais investimentos estrangeiros abriram os territórios mundiais a um novo internacionalismo (HARVEY, 2003), o que incluiu atividades diversas, inclusive o turismo e a produção imobiliária para a vilegiatura marítima nos litorais quentes. Com o turismo como um dos estandartes de moder-

nização econômica, muitos países periféricos litorâneos investiram no sentido de atrair maior número de visitantes estrangeiros, principalmente americanos e europeus. Acontece que não só a estrutura do *trade* turístico se internacionalizou, oportunidades foram criadas para o desenvolvimento de outras práticas de lazer marítimo. Nesse sentido, além das estruturas da “indústria turística”, o mercado imobiliário disponibilizou produtos e serviços àqueles grupos desejosos por estender suas posses e estadas temporárias. Relatórios de consultorias estrangeiras<sup>13</sup> continuamente analisam e divulgam os novos lugares de vilegiatura marítima, indicando os preços médios dos imóveis em novos destinos como Marrocos, Turquia, África do Sul, Chipre, Brasil, Malta e Dubai. São, contudo, casos distintos atendendo a demandas e padrões também diversos, ou seja, esses países oferecem subespaços e oportunidades que admitem um amplo espectro de turistas e vilegiaturistas, desde aqueles que compram um imóvel no mais sofisticado complexo turístico imobiliário ao que adquire uma pequena residência de um morador ou vilegiaturista das proximidades.

O caso dos Emirados Árabes Unidos e de suas cidades-Estado é emblemático. Recursos advindos do petróleo alavancaram uma modernização exponencial, direcionando esse espaço para o padrão econômico internacional, com atração de empresas multinacionais de vários setores (tecnologia de ponta, bancário, imobiliário, serviços, turismo). A urbanização vertiginosa à margem do golfo tornou esses espaços atrativos à visita, forjando-os à moda da globalização, com modernos empreendimentos para o lazer. Em Dubai, transformações com duração aproximada de quarenta anos resultaram, em 2006, em uma paisagem conformada por 302 hotéis e 111 apart-hotéis, ilhas artificiais com

<sup>13</sup> Homes Overseas, Place in the Sun e Overseas Property.

centenas de hotéis e resorts (IOP, 2009). Os arquipélagos artificiais, além de atrativo turístico, possibilitam aos milionários, sejam empresários ou mesmo celebridades do cinema, adquirir suas ilhas onde podem desfrutar de uma vilegiatura marítima privativa e ostentosa. A concepção e a produção desses espaços contemplam as práticas elitistas de grupos sociais próximos aos apontados por Boyer no topo da pirâmide sociocultural, demonstrando um movimento dialético: a sociedade redefine-se, diversifica também os espaços e moldes da vilegiatura marítima, sem, no entanto, extinguir padrões anteriores. Dubai não é uma réplica das estações balneárias do século XIX, tampouco se organiza só e somente só em função dessa prática. Contudo, é demonstrado que a difusão da maritimidade moderna alcança quase a totalidade dos litorais mundiais, pondo sempre a vilegiatura como possibilidade associada às demais práticas de lazer, principalmente ao turismo.

Em resumo, tais práticas e seus desdobramentos espalham-se pelo mundo ao longo do século XIX e apresentam-se como dominantes no século XX e início do século XXI. A vilegiatura, o turismo e o litoral foram absorvidos positivamente pelo imaginário das “populações” urbanas de todo o Novo Mundo (assim como de todo o resto). Essa vilegiatura marítima (ao mesmo tempo de sol) representa uma forte descontinuidade com os modelos anteriores; como diz Boyer (2008), configura-se como uma categoria multiforme e mundialmente disseminada. É reproduzida por milionários, mas simultaneamente alcança status de fenômeno de massa, ou como diz o mencionado autor, “um processo de difusão anárquico” coincidente com o boom do turismo de massa (BOYER, 2008). A vilegiatura marítima e do sol espalha-se pela América Central e Caribe, pelo arco mediterrâneo, Oriente Médio, Sudeste Asiático e pelas demais regiões tropicais dos países periféricos no sistema mundo.

Pelo discutido até então, é possível afirmar que, na história densa das práticas de vilegiatura, nenhuma outra tipologia alcançou tamanha disseminação socioespacial como o constatado a partir da segunda metade do século XX em torno da versão marítima e solar (e extensivamente tropical).

Para outras localizações, a dinâmica tem velocidade e abrangência diferenciadas. No Brasil, durante a primeira metade do século XX, solidificou-se o gosto pelo mar e pelo marítimo enquanto lugar de lazer. Das elites aos menos abastados, a praia tornou-se quase unanimidade. Nas férias escolares, durante o Carnaval, Semana Santa ou *Réveillon*, multidões dirigem-se para o litoral. Ao longo da última centúria, ele foi forjado como espetáculo onde se percebe e se reproduz “la dimension affective et sensible des relations sociales” (URBAIN, 1996, p. 19).

Nas décadas de 1940 a 1970, a vilegiatura marítima no arco mediterrâneo era produzida tanto por uma forte demanda metropolitana (autóctone), como agregava as dinâmicas promovidas por investidores e usuários internacionais (alóctone). Para o caso europeu, o fenômeno supramencionado não se explica unicamente pelas tradicionais justificativas (aumento do tempo livre, da renda e da tecnologia de mobilidade territorial), ao mesmo tempo carece acrescentar outros fatores condicionantes: os benefícios fiscais para a compra dos imóveis (10% a 15% de desconto), a necessidade de investimento de recursos não contabilizados nos fiscos de origem e a flexibilização das leis de licenciamento para as construções na primeira linha de costa (GILL, 2003).

Nesse mesmo período, na orla marítima das cidades brasileiras, a demanda local por vilegiatura marítima cedeu lugar, em termos de predomínio, à residência (ao efeito de moda de morar “na praia”). A sociedade urbana gestada nas cidades brasileiras incorporou as praias a sua tessitura e ao cotidiano.

Nos vários exemplos europeus, anteriormente descritos, a produção das estâncias balneárias, em função principalmente das linhas férreas, manifesta o processo de urbanização de espaços distantes das principais cidades emissoras. No Brasil, as capitais litorâneas, em meio aos modos de transporte urbanos existentes (bonde), transformaram-se nos laboratórios do gosto recreativo pelo mar, e também pelo sol. Assim, no Brasil do século XX, inauguram-se o urbanismo e o paisagismo das praias urbanas em função do lazer e do bem-estar das elites, fato que contrasta das condições anteriores.

As mudanças mais significativas aconteceram na cidade do Rio de Janeiro que, no início do século XX, acumulava a função de capital da República. Entre os 155,5 km de extensão de costa, mais de 72 praias foram incorporadas às práticas marítimas modernas (ANDREATA *et al.*, 2009). Essa transformação consolidou-se justamente no século XX<sup>14</sup>, quando uma diversidade de ações públicas (municipalidades) e privadas (re)produziu a moda da praia urbana. Mudanças essas gestadas já em 1855, com a construção dos primeiros acessos, e, em 1892, com a abertura do Túnel Alvorada (Túnel Velho), possibilitando a chegada da linha de bonde. Para além da área central e da zona portuária, as praias mais ao sul (as oceânicas) foram incorporadas e/ou até produzidas. A Praia Vermelha (1908) e o bairro da Urca resultaram de amplos aterros, posteriormente comercializados por empresas imobiliárias. Um exemplo mais emblemático é a tão famosa (talvez a mais famosa do Brasil) Praia de Copacabana. Afetada pelo conjunto de mudanças até aqui descritas, inclusive pelo discurso médico-científico, Copacabana, na primeira década do século XX, recebeu o primeiro restaurante balneário e, mais especificamente no ano de 1906, na administração “modernizadora” do prefeito Pereira Passos, construiu-se o Túnel

---

<sup>14</sup> Já em meados do século XIX, a Praia de Botafogo sofreu intervenções. Foram construídos a avenida à beira-mar, com arborização e jardins, e um teatro.

Engenheiro Coelho Dutra (Túnel do Leme) e também a Avenida Atlântica, com seu calçadão, reproduzido posteriormente por várias praias urbanas brasileiras. No ano de 1919, a avenida à beira-mar era duplicada e os primeiros edifícios de apartamentos eram construídos. Em 1923, era inaugurado o Copacabana Palace, hotel que desde então é visitado pelas elites cariocas.

Para Schossler (2010), todas essas inovações urbanísticas são possíveis mediante a constituição de uma cultura de praia. A autora interpreta as reportagens elaboradas pela *Revista Cruzeiro* durante as décadas de 1920 e 1930. Por sua vez, os relatos jornalísticos evidenciam uma cidade que “abraça” o mar e o verão. Os prazeres da orla do Rio de Janeiro tornaram-se elemento comum nas pautas das colunas sociais dos jornais de grande circulação. Ao mesmo tempo que escritores e jornalistas descreviam as práticas, os banhistas, os costumes e as classes sociais frequentadoras de cada praia, sedimentavam também padrões de comportamento que viriam a tornar-se predominantes e amplamente difundidos.

Feito o detalhamento do caso paradigmático das intervenções e das espacialidades da orla da cidade do Rio de Janeiro, conclui-se que no século XX a maritimidade moderna no Brasil compôs um conjunto de representações captadas e também redimensionadas pela sociedade. Incluem-se nesse contexto não só os usuários, mas, e sobretudo, as políticas públicas e o mercado imobiliário; afinal, como já dito, a vilegiatura marítima está vinculada também, e ancestralmente, à produção de formas imobiliárias. A incorporação das orlas às tessituras urbanas adquire racionalidade distinta das transformações em setores mais continentais da cidade. O fenômeno torna-se evidente ao ponto de Villaça (2001), mesmo com seu enfoque determinista (as vias de transporte e expansão urbana), relatar a lógica diferenciada para os trechos litorâneos.

O exemplo brasileiro da cidade do Rio de Janeiro demonstra a dialética da produção dos espaços litorâneos em função da vilegiatura. A sociedade carioca incorporou a seu cotidiano a orla, transformando-a e disseminando a estada nessas paragens como marca da identificação do *ser carioca* (ANDREATTA *et al.*, 2009). Se hoje a orla é lugar privilegiado para a moradia e para a moradia eventual, deve-se ao projeto modernizador da sociedade urbana que se constitui nas cidades litorâneas.

Além do papel da família real no Rio de Janeiro, Dantas (2002) lembra que, através da abertura dos portos, a sociedade local comunica-se continuamente com os padrões sociais europeus, proporcionando uma assimilação relativa da cultura ocidental. Nas capitais litorâneas nordestinas, formulam-se práticas marítimas *próximas* às efetivadas no Velho Mundo. Nesse contexto, vale mencionar que em Fortaleza, Ceará, as práticas marítimas modernas, nas últimas décadas do século XIX, não proporcionaram processo de urbanização significativo das zonas de praia<sup>15</sup>. Assim, os banhos de mar, as caminhadas e as serenatas (realizadas sobre as dunas durante a noite) não foram capazes de alterar o perfil dos usuários da praia (trabalhadores portuários e pescadores). No primeiro quartel do século XX, quando ocorre a passagem da condição terapêutica para o lazer, a sociedade fortalezense, através do veraneio, principalmente, incorpora as atuais praias urbanas de Iracema e Meireles (DANTAS, 2002). Em Natal, Rio Grande do Norte, processo similar acontece quando, no mesmo recorte temporal, as praias de Areia Preta, do Meio e da Rendingha foram incorporadas aos espaços de lazer marítimo dos cidadãos (SILVA, K., 2010). Condição semelhante transcorre na Praia de Boa Viagem, em Recife, Pernambuco.

Os densos e numerosos estudos de Dantas demonstram a crescente importância da maritimidade moderna na organi-

---

<sup>15</sup> Diferente dos casos anteriores, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, o discurso médico no Ceará enfatizou principalmente as amenidades climáticas para o tratamento de doenças respiratórias.

zação das cidades litorâneas no Nordeste do Brasil. Utilizando uma base teórica explicativa e inovadora, o autor desvenda o processo de elaboração local das práticas marítimas modernas. O litoral nordestino abre-se em função do lazer, primeiramente, por uma demanda da sociedade local, e, posteriormente, junta-se a demanda de origem externa (nacional e internacional). Para a demanda inicial, destacam-se os banhos de mar e a vilegiatura marítima; no que tange à segunda demanda, o turismo litorâneo é o maior álibi. Contudo, em Dantas *et al.* (2008) e em Dantas (2009), verifica-se a concepção de que a demanda externa por vilegiatura marítima (associada ao turismo) é crescente e fomenta investimentos na construção de empreendimentos complexos de lazer, posto atender tanto ao padrão turístico convencional como àqueles interessados em estender sua estada (através da locação ou da aquisição de um imóvel para esse fim).

Em todo o mundo a conformação da praia enquanto lugar prazeroso produziu um grupo heterogêneo de vilegiaturistas caracterizado por motivações distintas. Existem os puristas, que vislumbram as praias na sua condição “selvagem” e pitoresca, o paraíso perdido. Esses buscam o contato com a “natureza” e com o outro. Há também aqueles que se refugiam e escapam ao primeiro sinal de massificação, seja ela promovida por pobres ou ricos. Outros conformam a massa e são atraídos pelo lazer já organizado conforme a “desnaturalização” da praia (URBAIN, 1996). Estes padrões adéquam-se também aos vilegiaturistas das praias nordestinas e aí se incluem os alóctones (demanda local, em maioria metropolitana) e os autóctones (demanda regional, nacional e internacional).

Mencionados os inúmeros estudos que demonstram as relações entre a vilegiatura e o mar/marítimo, urge reconhecer as transformações socioespaciais promovidas pelas diversas ações

e agentes. Estas vêm imputando ao litoral metropolitano nordestino formas e representações próprias aos espaços direcionados às práticas de lazer. Assim, inclui-se o crescente desejo pela estada temporária nessas praias ensolaradas e de águas mornas.

## 1.2 As Características da Vilegiatura Marítima no Século XXI

As transformações mundiais iniciadas ao longo do século XX, com destaque para seu último quartel, evidenciam que a prática da vilegiatura não é suficientemente explicada pelas ilações, dedutivamente retiradas, das construções “teóricas” acerca do turismo. Diferenciar o vilegiaturista do turista é tarefa nada fácil, principalmente quando restringem as definições a variáveis como tempo de permanência e distância percorrida. Além do mais, ambos os termos caracterizam práticas voláteis/mutáveis. Além dessas dificuldades implícitas, iniciou-se uma tendência a classificar todos os fenômenos que envolvem viagem e lazer como turísticos. A título de exemplo: um indivíduo torna-se turista ao se deslocar por 3.000 ou 6.000 quilômetros? Os estudos estruturam-se em estatísticas governamentais fundamentadas em critérios dúbios e, na maioria das vezes, abrangentes. Por outro lado, as estatísticas oficiais não contabilizam os moradores das cidades que se deslocam e permanecem temporariamente, para fins de lazer, em seus imóveis em municípios limítrofes da origem das suas habitações. Este último grupo desloca-se em função do lazer, mas não é contabilizado. Todavia, é classificado como turista um estrangeiro que embarque em um avião, cruze o Atlântico (por exemplo), desembarque em uma capital nordestina e se dirija para um imóvel de sua propriedade por três, quatro, seis meses de forma contínua ou intermitente, somente porque fez uma viagem.

Mesmo podendo ser acusado de linear, Boyer cronologicamente afirma ser a vilegiatura uma prática mais antiga que as viagens turísticas. No século XX, a vilegiatura não deixa de existir, ao contrário, massifica-se e expande-se por novos espaços, sendo capaz de explicar os fenômenos anteriormente enunciados.

A tradição científica do século passado descartou a história densa da vilegiatura, e com o fenômeno das viagens em massa, todas as práticas que de algum modo vinculavam-se ao deslocamento não forçoso foram reunidas pelas análises em torno da atividade turística. A análise prosseguiu por preceitos generalizantes e equivocados, como se um fenômeno se sobrepusse ao outro, sabendo inclusive que ambos têm origens e motivações diferentes.

Com a ascensão do turismo a tema científico, os pesquisadores passaram a nomear os processos por derivação, utilizando de adjetivações para caracterizar fenômenos já existentes. Ao pensar a abrangência dos termos *tourisme* e *vacances*, Urbain (1996) traça uma conexão entre os mesmos, delimitando uma hierarquia: “Si un touriste est un vacancier, la réciproque n’est donc pas toujours vraie – contrairement à ce qu’admet la typologie actuelle des loisirs en faisant du *tourisme* un concept générique et des *vacances* une notion spécifique” (p. 14).

No sentido de entender a relação entre o turismo moderno e a vilegiatura (principalmente a marítima), há uma relação dialética que ainda não foi completamente explicitada: viagem e estada. Os turistas e os vilegiaturistas são amantes das *vacances*. Estas práticas estão em íntima ligação, não adiantando, assim, discutir a predominância de uma sobre a outra, ou mesmo quem veio primeiro. No entanto, percebe-se, pelos escritos sintéticos de Corbin e Boyer, que na modernidade criam-se condições

tanto sociais (ressignificação) quanto técnicas para possibilitar a difusão e a variação da quantidade de viagens<sup>16</sup>. A partir desse período, mais e mais vezes pode-se viajar para inúmeros lugares. Daí a figura do turista estar associada a sua capacidade de se deslocar e “coleccionar” lugares visitados. Isso, contudo, não supprime aqueles que vislumbram prioritariamente a estada. Boyer (2008) fomenta a discussão enunciando distinções (e complementaridades) entre turismo e vilegiatura:

Les discours tenus orientent vers *le voyage* et ses contenus, sur les découvertes, tandis que la réalité, ce sont des juxtapositions de sédentarités, de résidences temporaires. C'est cela qui, ici, est qualifié de *villégiature* avec des lieux, des modes de résidence choisis pour séjourner (p. 229).

A fragmentação do tempo social associada à modernidade impôs teórica e praticamente a distinção entre a viagem e a estada. Se na *villa* de *otium* romana a estada alcança seu ápice e no Renascimento ela é retomada, na modernidade os conceitos de turista e turismo são forjados de maneira a explicar toda a diversidade socioespacial implicada na relação viagem/estada. A diversificação tecnológica dos meios de circulação e de transporte, além de possibilitar o aumento do número de viagens através da aceleração da velocidade, colaborou para ampliar o número de lugares à disposição para a antítese da viagem: a fixação, a estada. Em uma análise relacional, a mobilidade espacial (deslocamento) é o *start* de ambas as práticas. Mediante esse raciocínio, há um germe de vilegiatura no turismo, sendo a recíproca também verdadeira. A primeira prática, a mobilidade espacial

---

<sup>16</sup> “O imaginário antecede a viagem. É o domínio do sonho [...]. O real é a vivência da viagem em si; e aqui os aspectos de surpresa e aventura que cercam a ruptura com o cotidiano são muito importantes [...]. A recordação é prolongamento da viagem, que não termina na volta [...]” (MARCELLINO, 1996, p. 74).

está em função da estada temporária; enquanto na segunda, a mobilidade espacial é meio e fim, sendo a estada temporária no(s) lugar(es) de destino condição para dar continuidade à mobilidade. Mesmo no lugar de destino da viagem, o turista reproduz o modelo de circulação, sendo a permanência igual à monotonia, por isso organizam-se passeios, percursos, *city tours* etc. Nos seus escritos sobre o planejamento das atividades turísticas, Boullón (2004, p. 156) enfatiza que “o turista, ao longo das férias, muda de local mesmo permanecendo no mesmo lugar. Distribui seu interesse entre várias coisas que o convidam a desempenhar diferentes atividades”. Essa percepção está registrada no que os especialistas da área evidenciam como características predominantes do turista.

Em busca das características dos turistas contemporâneos, Urry (1996, p. 19) define-os como “colecionadores de olhares e parecem estar menos interessados em repetir visitas ao mesmo lugar, revestido de uma certa aura”. Krippendorf (2001) explica “o ciclo de reconstituição”, processo este que parte das necessidades humanas insatisfeitas pela vida cotidiana e resulta na transformação do “homem comum” em turista e, em uma etapa seguinte, ocorre o fenômeno inverso. Para o referido autor, não se trata de um processo individual, mas de resultado das influências do meio social.

O turista é a personificação temporária de um estado social, onde o sujeito desenvolve um momento de lazer em função de uma viagem, esta mediada por uma estrutura pre-disposta, que inclusive é responsável pela definição dos limites das atividades a serem realizadas. Para isso, ele tem uma agência de viagem, assim como companhias de transporte com destinos já organizados, uma rede hoteleira pronta para receber os mais diferentes tipos de turistas, os bares, as atrações e atrativos. Tudo isso prontamente definido antes da partida. A atividade turística,

na sua conotação atual, é efetuada, assim, por meio de uma organização/sistematização prévia. Circunstância essa observada no cerne das políticas públicas relativas à estruturação do território que produzem o espaço a partir de sistemas infraestruturais básicos para a recepção de visitantes. No turismo, o importante é “vencer” a fricção, posto que “os turistas procurarão envolver-se no maior número possível de atividades e observar o máximo no curto espaço de tempo que têm [...]” (DIAS, 2008, p. 82).

A vilegiatura acontece quando indivíduos ou grupos sociais reservam em seu cotidiano um recorte espaçotemporal onde as necessidades dos praticantes (lazer) serão atendidas, ou seja, o gozo está na condição de se sedentarizar temporariamente em outro lugar que não seja sua residência, seu habitat, sua morada.

Pela definição de modelos ideais de turista (aquele que se desloca continuamente durante sua *vacance*) e de vilegiaturista (aquele que se fixa temporariamente), os critérios convencionais de classificação inviabilizam-se. Não basta só definir a distância percorrida, o meio de transporte utilizado, ou a forma de alojamento. Não é também suficiente dimensionar a duração da estada. O que vai determinar a prática é o usufruto do espaço-tempo da estada temporária pelos *vacanciers*. Outra questão fundamental escora-se na condição fugidia desses estados. Por exemplo, ao longo do ano uma mesma família pode vilegiaturar durante os finais de semana ou feriados e, durante as férias, resolver conhecer as igrejas góticas em diversas cidades europeias. Durante essas duas situações hipotéticas, as mesmas pessoas estarão imbuídas de diferentes objetivos e farão uso de mecanismos também diferenciados. Outra situação também é possível: um colecionador de lugares (aquele que viaja anualmente destinado a diferentes paragens) pode escolher um destes para frequentar continuamente, haja vista aproveitar com mais den-

cidade uma condição que aquele espaço disponibiliza (o sol, a neve, as praias, os ventos, as pessoas, os modos de vida, o vinho, o isolamento, um determinado empreendimento etc.). Ao descrever novas características dos lugares turísticos, esses “intercâmbios” entre as práticas são percebidos por Fratucci (2000). O autor não menciona a vilegiatura, mas destaca a possibilidade de transfiguração do turismo convencional.

Como visto, a prática turística não inviabiliza o desenvolvimento da vilegiatura; ao contrário, permite que as características dos lugares tornem-se mais conhecidas, expondo-os cada vez mais à possibilidade de tornarem-se espaços de vilegiatura. Ora, pelas novas necessidades registradas pelo autor, não seriam objetivos históricos do que aqui se descreveu como características intrínsecas a determinados tipos de vilegiaturista? Isso, contudo, não quer dizer que todos os indivíduos que tenham experiências turísticas transfigurem-se em vilegiaturistas.

Além dos polos – vilegiatura e turismo – em um campo de transição, existem práticas aproximadas que contribuem para a popularização e reprodução das atividades mencionadas. São desenvolvidas por estratos sociais situados na base da pirâmide de Boyer<sup>17</sup>, ou seja, aqueles incapazes de disponibilizar recursos financeiros para adquirir um imóvel para a vilegiatura ou contratar pacotes turísticos.

Os grupos sociais mencionados estabelecem estratégias informais e/ou de baixo custo no intuito de usufruírem de condições semelhantes às práticas propriamente ditas. Nesse quadro inserem-se as excursões diárias e as estadas em imóveis locados durante finais de semana ou feriados. No primeiro caso, também conhecidos como piqueniques, um grupo de pessoas organiza uma viagem de curta duração em direção a um lugar

<sup>17</sup> As três categorias socioculturais definidas pelo autor são: pequenos comerciantes e artesãos, grande maioria dos operários e os camponeses.

com uma determinada amenidade (no Nordeste, predomina a praia como lugar preferencial e o ônibus como meio de transporte). Elas chegam pela manhã, permanecem até o fim da tarde e, em seguida, retornam às suas residências. Durante a curta estada (entre seis e oito horas), essas pessoas dão preferência ao uso dos serviços gratuitos e espaços públicos e, na maioria dos casos, providenciam pessoal e antecipadamente as refeições e as bebidas. No segundo padrão, o grande diferencial aparece na extensão da estada (dois a cinco dias) e, para tanto, alugam-se imóveis (de uso ocasional ou mesmo de residentes). Neles são organizados os serviços de alojamento, alimentação e lazer (a piscina, o *playground* etc.). Com isso, é possível desfrutar de momentos que as estadas curtas não permitem (o pôr e o raiar do sol, os divertimentos noturnos etc.). Em relação à escolha dos lugares, as duas práticas estão abertas à repetição (frequência contínua) e ao descobrimento (busca das novidades).

O desenvolvimento de práticas aproximadas à vilegiatura e ao turismo por esses estratos sociais tem o papel de reproduzir na totalidade social o desejo de desfrutar de práticas em condições mais próximas dos modelos ideais: no caso da vilegiatura, objetiva a compra de um imóvel destinado ao lazer e, no turismo, a capacidade de contratar viagens com o máximo de conforto, associada à possibilidade de escolher quaisquer lugares com reputação de requinte, luxo e restrição.

Como descrito nos tópicos anteriores, o reconhecimento e a interpretação do transcurso histórico-espacial da vilegiatura e, de modo mais específico, da marítima nos trópicos permitem identificar o universo complexo de relações entre a viagem (mobilidade espacial) e a estada temporária. Em função do lazer, esses dois pré-requisitos do fenômeno podem ser atendidos sob diferentes formatos, temporalidades e lugares. A multiplicidade a que se refere não é contemplada totalmente nem pelo conceito

de vilegiatura (a estada temporária em si) nem pelo de turismo (viagem). Assim, ao invés de propor conceitos mutuamente excludentes, é preferível utilizá-los segundo suas relações. Equívoco recorrente emerge quando se entende que apenas um desses conceitos abrange a diversidade. Acompanhando esse argumento, ilude-se quem conclui, apressadamente, que a vilegiatura é um “termo arqueológico” designador de uma atividade clássica e extinta. Seu uso conceitual justifica-se tanto pela sua espessa história como por sua validade na definição de práticas socioespaciais contemporâneas, afinal, a estada temporária em função do lazer é um fenômeno presente nas diversas sociedades<sup>18</sup>.

É preciso tornar explícito que a vilegiatura designa a vivência de uma condição não existencial, sazonal e descontínua. O indivíduo ou grupo nessa condição objetiva alcançar o gozo pela estada, pelo tempo lento, pelas atividades comuns ao seu gosto. Em síntese, as características da vilegiatura são constituídas pelas formas distintas que os grupos sociais organizam a prática da estada temporária em função do lazer. Nesse contexto, a produção das segundas residências é ápice do que Boyer denomina de *sédentarité* (aproveitamento dessa estada, aproximando-se ao fato de residir).

Uma abordagem criativa deriva da Sociologia de la vivienda, utilizada por Pino (2003). Mesmo denominada como sociológica, essa abordagem percebe, sem usar a terminologia vilegiatura, uma tessitura espacial e relacional constituída pela produção de espaços para a residência e os espaços de vilegiatura. Espaços da residência e espaços da vilegiatura, antes de oporem-se, são para os grupos sociais (na sociedade ocidental, principalmente familiares) um arranjo integrado à vida cotidiana.

<sup>18</sup> Prova disso são os vários estudos que, empregando ou não a denominação vilegiatura, descrevem casos e analisam fenômenos com características próximas ao que este livro pretende. Ver, na bibliografia, principalmente Boyer (2008), Urbain (1996) e Dantas (2008).

Com o uso das residências secundárias, os vilegiaturistas alargam seus espaços de vida. Essa atividade envolve amplamente as possibilidades de realização de inúmeras práticas de lazer e gozo. A prática da vilegiatura também engloba o sentido do habitar, e, nesse sentido, o uso do termo residência ganha sentido.

As práticas sociais relacionadas ao viver e ao habitar podem ser definidas como aquelas que produzem significado e ligação do homem com o espaço. Nesses termos, a casa agrega papéis sociológicos, espaciais e simbólicos, e, lembrando Bollnow (2008), pode-se afirmar que a casa é um território central de todas as relações espaciais. Todavia, na moderna arquitetura do século XX, a casa é transformada em máquina de morar. Dessa forma, a casa, a (primeira) residência, ganha ares de cotidianidade, repetição e monotonia (LEFEBVRE, 1991). A residência é conduzida como espaço da satisfação das primeiras necessidades (comer e dormir), ou melhor, um ponto de apoio para o local de trabalho. Para o lazer, para uma pretensa fuga do cotidiano, para realização humana associada ao ócio, diz-se ser necessário estar em outro lugar, ou seja, é necessário fragmentar o espaço e o tempo. Apesar de a casa representar um santuário da vida familiar, em nossa sociedade estar todos os dias em uma única casa torna-se insuportável. O sucesso das viagens turísticas é também uma denotação do quadro mencionado.

Bollnow (2008) enfatiza a função antropológica da casa e do habitar e afirma ser a casa espaço importante para a constituição dos sentidos de enraizamento e segurança. Com a posse de uma residência secundária, uma gama de vilegiaturistas procura estender essas sensações que abrangem as dimensões econômicas e também jurídicas.

Na extensão ao máximo da condição residencial do domicílio de uso ocasional, transfigura-se uma faceta da vilegiatura cuja significação se exprime através de uma trama de relações

sociais. Essa trama é tecida a partir de um ponto, um espaço mi-crossocial, um complexo onde não se pode definir simplesmente pelo uso em favor do lazer, visto que se torna cada vez mais difícil estabelecer os limites entre os tempos da vida cotidiana (livre e trabalho). Todavia, permanece a impressão de que a casa, seja segunda ou primeira, representa a fartura, o aconchego, o encontro e a proteção. São condições “sagradas” da existência do núcleo familiar transpostas para o contexto do domicílio de uso ocasional. Apresenta-se uma hipótese: para a vilegiatura plena, o domicílio de uso ocasional, longe de representar uma fuga do cotidiano, configura-se como extensão das relações estabelecidas na “casa habitual”. Extensão que não representa uma mera repetição, tendo em vista que a vilegiatura constitui-se a partir de relações de negação, complementaridade e interpenetração. Esse quadro apresenta-se como virtualidade, não se manifestando em totalidade para todos os indivíduos em vilegiatura. Ao destacar o caso clássico dos proprietários das *weekend homes* (ou veranistas, como são denominados no Brasil e no Nordeste), a condição residencial (ou *sédentarité*) é identificada por várias pesquisas (GOMEZ, 1978; FOURNEAU, 1983; CAVACO, 2003; HOO-GENDOOM; VISSER, 2004; HALL; MÜLLER, 2004; PEREIRA, 2006, 2009).

Para Fourneau (1983), o desejo pelo lazer e a possibilidade de uma sociabilidade familiar, fora da residência principal, conduzem esses indivíduos a adquirir e frequentar esse imóvel, que ganha conteúdo social relativo ao denominado de segunda residência. Nesse aspecto, o leque de usuários abre-se, abarcando amigos e parentes, que também podem compartilhar dessas condições.

Nos casos mencionados, a alta frequência de visitação é posta em duas dimensões: primeira, é uma das condições essenciais para criação de vínculos e reconhecimento com o lugar de vilegiatura; e segunda, representa a volúpia dos sujeitos pelo

lugar escolhido, ou seja, representa a atração que as amenidades do lugar alcançaram nos sujeitos. Assim, a fidelização aos lugares é mais uma virtualidade relacionada à vilegiatura.

Contudo, diferentes modelos de visitação, baseados em frequências menos densas e em estadas mais prolongadas, características das *vacation homes*, também possibilitam a *sédentarité*. Isso é percebido nos diversos estudos que descrevem o comportamento de grupos de aposentados do norte da Europa que se instalam temporariamente nas praias continentais e ilhas do Mediterrâneo (NEIVES *et al.*, 2008), assim também registrado em outras pesquisas com enfoque em indivíduos que se instalam nas praias da Nova Zelândia (MÜLLER *et al.*, 2004). Mesmo não denominado de *sédentarité*, Aronsson (2004) observa nesses usuários algo que foge aos modelos de turistas e de residentes. Para o autor, “the vacation home resident is a kind of ‘in between’ – neither tourist nor permanent resident nor both at the same time” (p. 79), sendo que “the vacation resident is seen as a category between the tourist (the mobile) and the permanent resident (usually place attached)” (p. 77).

A *sédentarité*, ou a experiência residencial temporária, pode acontecer sem a criação de relações sociais de vizinhança. A prática da vilegiatura inclui-se nos ritos da vida privada e, por isso, não necessariamente criam-se sociabilidades com outros sujeitos (residentes e demais visitantes). O apego, a atração pelo lugar, é possível que aconteça por condições naturais ou mesmo pelo isolamento social proporcionado por um dado lugar ou empreendimento. Os *resorts* e os “*condo-resorts*” são exemplos de complexos de lazer e estada que buscam atender tais condições, disponibilizando imóveis tanto para a compra como para a locação.

Como demonstrado na constituição etimológica do termo vilegiatura, a *villa* ou a residência é um componente fundamental para as origens da prática. Nesse sentido, é cabível uma

discussão acerca desse imóvel. Se no modelo clássico de vilegiatura a construção do imóvel era uma condição *sine qua non*, atualmente já não o é. Há uma variedade de novos padrões e empreendimentos que condicionam uma flexibilização, imputando ao indivíduo a opção de locar o imóvel. Essa situação maleável reúne tanto grupos familiares menos abastados, que alugam uma casa durante um final de semana em uma praia próxima a sua residência, como estrangeiros, que permanecem em empreendimentos tipo *resort* distantes milhares de quilômetros do seu lar. Neste último caso, os empreendimentos tipo complexo turístico hoteleiro (que incluem *resort*, condomínios residenciais, hotéis, clubes, entre outros atrativos), ao ampliar seus serviços e reestruturar seus espaços, reúnem turistas e vilegiaturistas, o que torna mais intrincadas as definições e distinções. Contudo, é contemporânea e crescente, e até predominante, a ordenação da vilegiatura sobre padrões vernaculares (*traditional "do-it-yourself", minimalist second home*).

Deixar de lado classificações de certos imóveis particulares destinados ao uso temporário em função do lazer é comum mundialmente. Fato demonstrativo dessa situação diz respeito à presença generalizada de definições elaboradas por instituições oficiais com intuito de contabilizar a expressão numérica desses imóveis. Essa preocupação remonta, para os pioneiros, à segunda metade do século XX, período de expansão quantitativa desses imóveis. Os estudos que analisam direta ou indiretamente esse fenômeno fazem uso dessas estatísticas para qualificar, em parte, suas hipóteses.

O Instituto Nacional de Estadística (INE, espanhol) e o Institut Nacional de Statistique et Études Économiques (INSSE, francês) acatam denominações semelhantes à brasileira (Quadro 1). Para este estudo, faz-se o uso do termo domicílio de uso ocasional utilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2003).

**Quadro 1 – Comparação entre as Definições Técnicas Utilizadas pelos Institutos Brasileiro, Espanhol e Francês para Fins de Contabilização dos Domicílios de Uso Ocasional**

IBGE	INE	INSEE
Domicílio particular permanente que na data de referência serve ocasionalmente de moradia, ou seja, usado para descanso de fins de semana, férias ou outro fim, mesmo que, na data de referência, seus ocupantes ocasionais estivessem presentes.*	La definición censal entiende que una vivienda es secundaria ‘... cuando es utilizada solamente parte del año, de forma estacional, periódica o esporádicamente y no constituye residencia habitual de una o varias personas. Puede ser, por tanto, una casa de campo, playa o ciudad que se emplee en vacaciones, verano, fines de semana, trabajos temporales o en otras ocasiones.**	Faz distinção entre as residências principais, as habitações vagas e todas as outras habitações qualificadas de residências secundárias em que encontra-se, ao mesmo tempo, o que o senso comum chama de móveis de turismo e as diversas formas de habitat temporário (do pequeno apartamento na capital até a cabana de transumância.***

**Fonte:** \*Brasil – IBGE (2003). \*\*Colás e Cabrerizo (2004). \*\*\*Boyer (2003).

Essas definições têm caráter técnico-empírico e elencam critérios para contabilizar a variedade de imóveis que apresentam características comuns: a propriedade particular e o uso sazonal. Os números informados conformam o ponto de partida do estudo, nunca a análise em si. Os dados disponibilizados pelo IBGE inviabilizam uma identificação clara dos usos relativos a esse tipo de imóvel, posto compreender que a existência desse tipo de imóvel abre a possibilidade de uma variedade de usos, entre eles a vilegiatura.

A elaboração de uma definição da prática socioespacial deve avaliar uma teia de conceitos associados a uma fundamentação teórica. Levando isso em consideração, muitas correntes teóricas alegam que determinadas tipologias não são registradas, o que dificulta o entendimento da dinâmica social desenvolvida nesses ambientes. Assis (2006) lembra que unidades localiza-

das em empreendimentos de multiuso (*resort* e “*condo-resort*”), assim como habitações móveis (barcos, *trailers* e barracas) não compõem as estatísticas.

A partir do século XX, a grande maioria dos estudos passa a usar o termo segunda residência<sup>19</sup> para designar a habitação em função de estadas temporárias. Contudo, diferenciadas são as perspectivas e as bases teóricas que interpretam o significado desse fenômeno. Internacionalmente, em livro dedicado à segunda residência, Hall e Müller (2004), com prudência, lembram-se da grande discussão em relação ao tema e das diferentes denominações.

A própria conformação da expressão não é plenamente entendida, gerando certas discussões. Boyer (2008) avalia que o adjetivo secundário não explica a complexidade de usos a que esse imóvel se refere. Já para Pino (2003), a “*secundariedad*” da residência não se restringe ao quantitativo, é consideravelmente um assunto qualitativo. Essas observações ganham sentido ainda mais importante ao lembrar que o segundo termo dá uma qualidade ao substantivo residência. Há de se saber que esse termo remonta a um significado bem lembrado por Cavaco (2003). Ao denominar de segunda residência um imóvel ou um móvel, agrega-se a ele a noção de habitar, que por sua vez remete à “frequentação, presença, permanência, e também descanso, algum direito sobre o mesmo e o fazer sentir” (CAVACO, 2003, p. 49).

Voltando ao quadro exposto por Hall e Müller (2004), percebe-se que os conteúdos explicativos predominantes atribuídos aos fenômenos que envolvem e são envolvidos pelas segundas residências podem ser definidos pela classificação dos usos que se entendem predominantes (turismo residencial), pelas causas

---

<sup>19</sup> Em outras línguas, o termo apresenta-se de forma similar. No espanhol: *residencia secundaria*; no francês: *résidence secondaire*, *maison de vacances* e *résidence de loisir*; no inglês: *second home*, *recreational home* e *holiday home*.

e pelos efeitos sociais decorrentes (migrações sazonais) e também por transformações territoriais a elas associadas (suburbanização para o lazer). Todas as avaliações são pertinentes, mas parciais, e cometem grave equívoco ao considerarem-se únicas formas explicativas. Os autores reiteram essa diversidade, posto confirmar que “the term ‘second home’ is used as an umbrella for these for different terms, which all refer to a certain idea of usage” (HALL; MÜLLER, 2004, p. 4). Nesse sentido, inúmeros são os critérios pelos quais se classificam as segundas residências: frequência de uso, localização, mobilidade, seção de uso pelo proprietário e forma arquitetônica (Quadro 2).

**Quadro 2 – Critérios e Tipologia de Classificação das Segundas Residências**

Critérios de Classificação	Tipologias
Frequência de uso	1. <i>Weekend home</i> 2. <i>Vacation home</i>
Localização	1. Espaços periurbanos 2. Áreas turísticas/estâncias mais distantes dos centros emissores
Mobilidade	1. Móveis 2. Imóveis 3. Semimóveis
Seção de uso pelo proprietário	1. Não locáveis 2. Compartilhado (usa e loca) 3. Exclusivas para locação
Forma arquitetônica	1. Vernacular/individual 2. Unidades em condomínio (casa ou apartamento) 3. Empreendimentos mistos (complexos turístico-hoteleiros, “ <i>condo-resort</i> ”, <i>flats</i> )

**Fonte:** Inspirado em Hall e Müller (2008), adaptado e modificado pelo autor.

Como percebido, os critérios não são excludentes. Existem segundas residências utilizadas exclusivamente durante as férias e localizadas em um complexo turístico imobiliário construído

em um espaço periurbano. O cruzamento dessas tipologias per- faz outra estratégia metodológica em direção à distinção entre os usos possíveis associados a esse alojamento. Contudo, a análise girando unicamente em torno do imóvel (segunda residência ou domicílio de uso ocasional) alcança elementos conclusivos e constatações repletos de imprecisões. Os recenseamentos oficiais, por exemplo, não caracterizam as formas e a temporalidade de utilização. Limitam-se ao quantitativo e à localização. No caso brasileiro, e em relação à locação, não existem estatísticas oficiais e regulares evidenciadoras das particularidades dessa prática (quantidade de imóveis disponíveis, tempo médio de locação, perfil dos locatários etc.).

A bibliografia existente é competente em descrever, primordialmente, nos chamados espaços receptores de segundas residências, a estrutura de causas e efeitos. No caso dos últimos, os mais comuns podem ser relacionados: aumento do preço da propriedade (imóveis), criação de empregos, inclusão de novas ideias e práticas, limitação da mobilidade residencial da propriedade, segregação residencial, conflitos de interesses políticos, mudança nos usos e na gestão do território, divisão social do trabalho, degradação ambiental (HOOGENDOORN; VISSER, 2004). Tal escolha metodológica não invalida a contribuição desses estudos, até porque é sobre essa base empírica que dialeticamente se (re)constrói a teoria. Contudo, em consonância com a listagem e descrição desses efeitos, é preciso avaliar os desejos do usuário, ou seja, voltar-se para a discussão acerca das relações entre a mobilidade espacial e a estada temporária na classificação do tipo do uso (turismo ou vilegiatura). Isso pode ser alcançado mediante observações, entrevistas e questionários realizados durante trabalhos *in loco*. Na realização da pesquisa direta é fundamental registrar a “voz” dos moradores das localidades receptoras, assim como dos usuários

temporários, e identificar também a estrutura imobiliária das residências e suas características.

Na contemporaneidade, as discussões, em sua maioria, encaminham-se por dois vieses: o primeiro entende a segunda residência por ela mesma, identificando seus impactos construtivos, características e formas de uso, isso sem uma definição precisa; e o segundo considera inicialmente os usos e os vincula unicamente à prática turística.

No Brasil, Tulik (2001), orientada por uma perspectiva internacional, considera os domicílios de uso ocasional como alojamentos turísticos, categorizando-os como oferta extra-hoteleira. Cruz (2007), mesmo com leituras mais contemporâneas, também prefere uma discussão já solidificada em nível internacional e relaciona as funções do domicílio de uso ocasional aos fenômenos turísticos, denominando o fenômeno de turismo de segunda residência. Na mesma condição teórica fundamenta-se Assis (2003), todavia recua na afirmação e abre outra perspectiva ao considerar não um turismo de segunda residência, mas um turismo em segunda residência, o que, pelo próprio autor, não despreza outras possibilidades vinculadas a esses imóveis (ASSIS, 2009).

Anteriormente, no final da década de 1970, Seabra (1979) elaborou uma rica discussão sobre a lógica capitalista da produção dos imóveis ocasionais (segundas residências) no litoral santista (SP). Diferente dos trabalhos citados anteriormente, a autora explica o processo de valorização do espaço urbano expondo o ciclo de produção dos imóveis e a reprodução do capital investido. A contribuição maior enquadra-se na aproximação do tema com o prisma interpretativo da geografia urbana. Tal condição tornou-se secundária nos estudos precedentes, posto uma aproximação tautológica com uma dita “geografia do turismo”, ou melhor, a “turistificação científica” de todos os temas voltados ao lazer e à estada.

A maioria da bibliografia consultada não se preocupa em definir teoricamente os processos vinculados à segunda residência, preferindo tomá-la como qualificadora de subpráticas. Esse é o caso da denominação turismo de segunda residência, ou turismo residencial. Por efeito de moda acadêmica, o uso das segundas residências é quase sempre sinônimo de turismo. De acordo com Nieves *et al.* (2008), registra-se que Francisco Jurdao, em 1979, foi o primeiro a forjar o que viria a se tornar “conceito”. Contudo, vale mencionar o contexto e os critérios que inspiram a definição inicial. Jurdao analisou a compra de imóveis por estrangeiros em áreas turísticas no litoral espanhol. Seu enfoque não prescindiu de uma caracterização dos interesses dos usuários, mas das transformações imobiliárias ocasionadas pela produção e pelo consumo das residências. Antes mesmo de um conceito que demarcou uma prática de lazer, o termo turismo residencial foi utilizado (e ainda o é) como marca comercial trabalhada pelos promotores imobiliários. Assim também é utilizado para caracterizar a organização de uma atividade econômica (venda de imóveis para estrangeiros). Nieves *et al.* (2008) tomam posturas divergentes: se, por um lado, assumem essa definição, por outro, destacam que os usuários dessas residências têm características diferenciadas. Próprias aos usuários, a frequência e a repetição das visitas e a familiaridade com os moradores locais tornam impreciso o uso do termo turístico, sendo inclusive difícil identificar quando as experiências turísticas passam para um caráter residencial. A pergunta seria outra: quando as experiências dos visitantes transmutam-se para uma experiência residencial (mesmo temporária), é coerente sua definição como uma derivação do turismo? Ou outra prática se consolida?

Hiernaux-Nicolas (2005) estuda o caso mexicano e refere-se ao domicílio de uso ocasional enquanto turismo de segunda residência. Sua definição tem um suporte empírico e

não apresenta uma filiação teórica diferenciada. Para o autor mexicano, o fenômeno

es qual por cual las personas acuden a un destino o una localidad que no es forzosamente turística per se, donde tienen la posesión por compra, renta o préstamo de un inmueble en el cual pernoctan y realizan actividades de ocio y esparcimiento (p. 3).

Hiernaux-Nicolas complementa sua definição incluindo mais duas características: no turismo residencial, o turista não utiliza estruturas turísticas comerciais para o pernoite e não custeia serviços prestados para o alojamento. Dessa forma, pela definição do autor, o princípio reinante para qualificar (diferenciar entre outros) o fenômeno enquanto turismo é a mobilidade obrigatória (a viagem) e a origem do usuário (estrangeiro). Será que todos os conteúdos e as práticas desenvolvidos relacionados às diferentes formas de usufruir a estada temporária em uma segunda residência são contemplados por essa definição? Ao abordar a segunda residência pelos critérios supracitados, a conclusão (redundante) é que se trata de um alojamento turístico, posto já especificar o que propendera (a viagem). Trata-se de uma incoerência. Pelo afirmado, se a posse de um imóvel para a realização de uma estada (sem levar em consideração outros aspectos) para fins de lazer não corresponde a uma condição suficiente na redefinição da atividade turística, por que adjetivá-lo? Se a segunda residência é unicamente um alojamento turístico, por que denominá-lo como uma diferente tipologia de turismo? Por acaso, o turismo ganha classificação específica se o turista hospeda-se em um leito de uma pousada ou em um hotel cinco estrelas? Ora, partindo da perspectiva de que o processo em destaque trata-se de uma ramificação da atividade turística, a definição da segunda residência não poderia desembocar em outra senão aquela.

Os diferentes usos da segunda residência tomarão relevo ao passo que os estudos concentrem suas investigações no significado da estada para os usuários. Afinal, a estada temporária não é o princípio inicial explicativo da existência das segundas residências? Em seguida, pode-se afirmar, via metodologia estabelecida, se são turistas ou vilegiaturistas, mas nunca uma única definição explicará a totalidade. Delgado (2008) introduziu seu estudo sobre a Comunidade Autónoma de Cantabria<sup>20</sup> (Espanha) construindo uma breve crítica à denominação turismo residencial.

As definições de turismo e turista pesquisadas, muitas delas outrora mencionadas, em seu “núcleo duro”, contrariam a possibilidade de sua qualificação por meio da agregação ao termo “residencial”. Isso se dá na medida em que os conteúdos e as práticas sociais pelos quais a noção de residência está forjada negam a essência do que se denomina na atualidade de turismo. Isso, todavia, não quer dizer que um imóvel de uso ocasional não possa estar relacionado às práticas turísticas; ao contrário, os estudos de caso demonstram que o fenômeno vem ocorrendo de maneira crescente. Mesmo diante dessa constatação, a manobra teórica relativa à adjetivação do conceito de turismo exhibe, então, uma fragilidade do conceito ou, ainda, uma referência equivocada.

Mesmo com uma predominância das discussões acerca dos fenômenos turísticos, os estudos relativos às conexões entre domicílios de uso ocasional, segunda residência e vilegiatura não devem ser desprezados ou abandonados. Entre outras razões porque a construção do que atualmente se denomina de segunda residência tem sua origem nas práticas que derivam dos modelos clássicos de vilegiatura. Além do que nenhum dos autores consultados expôs de maneira explícita e coerente quando a vilegiatura deixou de existir e mesmo comprovou a razão pela

<sup>20</sup> No caso de Cantabria, a demanda por segundas residências é local e regional. Encontra-se próxima a grandes aglomerações urbanas como Bilbao e Santander.

qual toda prática de estada temporária que envolva um deslocamento deva ser considerada como turismo. A estada temporária, enquanto foco primordial das práticas de lazer, e a experiência residencial a ela associada não são simplesmente uma condição psicológica ou perceptiva.

Enquanto as questões teóricas permanecem insolúveis, questões práticas são latentes. Na atualidade, uma das situações mais discutidas nas municipalidades receptivas é a relativa aos deveres e direitos fiscais e civis atribuídos aos vilegiaturistas, o que de certa forma retrata as particularidades desse tipo de usuário em relação a outras atividades de lazer. Nesse sentido, propõe-se a análise das transformações no litoral nordestino, para assim compreender melhor os contornos teóricos e empíricos da vilegiatura marítima nos trópicos.

# CAPÍTULO 2

## CONTRIBUIÇÕES DA VILEGIATURA MARÍTIMA PARA A URBANIZAÇÃO NO NORDESTE

### 2.1 Notas Conceituais

A estada temporária em função do lazer surge como uma possibilidade, ideologicamente considerada, de “renovar” as forças desgastadas pela rotina estafante nos centros urbanos, ou nos termos lefebvrianos, a cotidianidade. Assim, a vilegiatura é introduzida como caminho “ideal” em direção ao tão desejado retorno ao natural. No entanto, a discussão não pode ser simplificada pelos argumentos dualistas: residência-segunda residência, trabalho-tempo livre, cidade-natureza, rotina-diferença. Todos os pares direcionam para noções como ruptura e/ou fuga. Todavia, tais mudanças não implicam distinções absolutas, na medida em que os tempos e os espaços integram-se em uma unidade: o modo de vida (LEFEBVRE, 1991). Dialeticamente, o modo de vida condiciona a maneira pela qual os segmentos sociais concebem e definem seu espaço-tempo, dependendo do estado que ocupem, e sobre essa matriz agrega-se a totalidade de práticas sociais. Dito dessa maneira, interpreta-se a vilegiatura marítima como uma prática gestada no modo de vida urbano, seja pela origem dos vilegiaturistas (cidadinos), seja pela morfologia urbana (criação de uma segunda natureza) constituída nos espaços receptores. Trata-se, portanto, da articulação entre forma e conteúdo.

A vilegiatura, assim como a cidade, é um produto social pré-moderno e pré-capitalista. Ao abordar, neste livro, um dos desdobramentos dessa prática social – a vilegiatura marítima

(e de sol) no litoral metropolitano do Nordeste do Brasil no século XXI –, pretende-se construir uma análise, que teórica e praticamente está vinculada a um processo: a urbanização e a (re)produção<sup>21</sup> do tecido urbano. Mencionado esse princípio, configura-se definição prenehe de uma realidade empírica contemporânea (a vilegiatura marítima), contudo resultado e fundamento de intercruzamento de processos.

A vilegiatura marítima moderna, associada ao turismo, é praticada por frações cada vez maiores da sociedade. Enquanto prática de lazer urbana, descreve um movimento dialético indo de encontro à condição cotidiana, sem, todavia, rompê-la totalmente. A sociedade urbana gerada pela industrialização e pelo economicismo da produção social impõe como racional e lógico a separação espaçotemporal do trabalho e do lazer. Conquanto, a vilegiatura não gera apenas a segregação, gera dialeticamente a integração. Tal processo de coesão não se dá, na maioria das vezes, por uma localização justaposta (espaço geométrico), mas pela disseminação do efeito de moda, por uma valorização cultural relativa às práticas e aos lugares a elas reservados. A vilegiatura, forjada pela nova urbanidade, passa pela massificação do desejo e pelo estabelecimento do *status quo*. Urbanidade essa fruto da modernidade. Urry (1996) menciona a experiência de “ser turista” como uma das características do ser moderno. Aqui, o sentido de estar em vilegiatura atravessa períodos e chega à modernidade, perpassando por uma série de discontinuidades. Acredita-se que essas discontinuidades são compreendidas mediante exame das transformações ocorridas na e pela cidade.

Escolheu-se esta *démarche* ao perceber que a vilegiatura, em seu nascedouro e em seus momentos de discontinuidades, é embrionada na cidade, mas contraditoriamente aponta para

---

<sup>21</sup> O conceito de produção aqui está de acordo com a perspectiva lefebvriana.

a não cidade (a natureza, o campo, a praia). Munford (2008) identifica o movimento genético de incorporação das novas práticas ao contexto citadino, apontando que “cada novo componente da cidade, por essa mesma razão, apareceu inicialmente fora de seus limites, antes que a cidade” (p. 32). A disseminação da vilegiatura sobre os mais variados sítios naturais dá continuidade ao processo de expansão e produção de novos modelos de organização territorial ora denominada de cidade. Esse padrão de incorporação atravessa os séculos e os diferentes modelos de cidade: política, comercial e o urbano-industrial. Mesmo não se atentando à relevância da vilegiatura no processo de produção da (não) cidade, Munford faz um apontamento que contribui para atestar a relevância do anteriormente dito.

Desde o modelo romano de urbanidade, as *villas de otium*, forma genérica da vilegiatura, têm como origem o interior das muralhas. Com o renascimento (da própria cidade) e a consolidação da modernidade, essa dimensão citadina permanece. Relacionam-se e cumprem papel histórico a cidade e o que ela é capaz de reunir. Volochko (2008) lembra das possibilidades de realização das práticas espaçotemporais condicionadas pela produção das cidades; como exemplos enfáticos o autor cita a Filosofia e a política na *cite* grega. Nesse sentido, o renascimento das cidades promoveu a vilegiatura como antítese à aglomeração, vinculada a uma interface, ou uma transição campo-cidade.

Às características intrínsecas à cidade (aglomeração, sedentarismo, mercado e administração pública, como lembra Lencioni (2008)) se junta o desejo pela não cidade, pela natureza, pelos “Campos Elíseos”. Esse desejo, ele mesmo, é mutante. Em suas considerações sobre estilo e satisfação social, Lefebvre (1991) compara a aristocracia à burguesia, avaliando que a primeira elaborou e assegurou uma conceituação de prazer, todavia, a segunda não saboreou sequer a satisfação, tampouco a felicidade.

As transformações no modelo de sociedade e das características da urbanização e, com isso, da vilegiatura e do lazer referem-se à reprodução das relações sociais. Processo que não se limita ao ambiente da produção *stricto sensu*, vincula-se à sociedade e às suas relações de produção, o urbano, a vida privada<sup>22</sup> e os lazeres.

Outro equívoco comum refere-se à descrição da urbanização enquanto fenômeno desenvolvido em etapas sucessivas, inflexionado pelo fato industrial. No caso da urbanização litorânea ao longo da segunda metade do século XX, por exemplo, em diversas localidades praianas instalaram-se fixos e fluxos sem, no entanto, passar pelo modelo de acumulação proporcionado diretamente pela industrialização. Tanto a vilegiatura como, posteriormente, o turismo produziram (e produzem) espaços mais acessíveis e, assim, capazes de integrarem-se às demandas derivadas dos aglomerados urbanos e metropolitanos próximos e/ou distantes.

A configuração das formas espaciais urbanas contemporâneas remete a um complexo de morfologias e funções: o fragmentado concorre com o compacto, e a diversidade funcional predomina em detrimento de aglomerações monofuncionais.

A cidade e o urbano que avançam no século XX, mundialmente disseminados, permitem ao pesquisador avaliar que a vilegiatura segue o roteiro das transformações mundiais. Dessa forma, o modelo romântico é reinventado e os espaços de lazer e estada não se desprendem do tecido urbano, ao contrário, estão a ele indissociados. As frações sociais, no século XXI, capazes (e desejosas) de vilegiaturar, percebem o natural com o olhar urbano. Os vilegiaturistas no litoral, por exemplo, exigem e “necessitam” de uma natureza controlada, “refeita”, e composta por

---

<sup>22</sup> Consultar texto de Anne Martin-Fugier, “Os ritos da vida privada burguesa”, em *História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. Organizado por Michelle Perrot. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 176-245.

sistemas técnicos, os mesmos encontrados nas metrópoles e nas médias cidades. Essa reversão é teoricamente compreendida, visto que

durante longos séculos a Cidade foi percebida, concebida, apreciada em face do campo, mas através do campo, em face da Natureza. Ora, há um século a situação se reverteu: o campo é percebido e concebido em referência à Cidade (LEFEVBRE, 1991, p. 126).

A vilegiatura, antes tida unicamente como prática do/no campo, reveste-se de potencial periurbanizador, ou seja, propicia, a partir de uma aglomeração, a extensão contínua ou descontínua do tecido urbano, contribuindo para o processo de implosão-explosão da cidade. Dessa forma, a periurbanização apresenta-se atualmente como uma faceta geográfica do processo de metropolização, inclusive nas metrópoles nordestinas.

No contexto da variedade de aglomerações urbanas atuais, a vilegiatura apropria-se dos vazios e das pequenas aldeias/povoados, das franjas urbanas-metropolitanas e inclusive da tessitura interna à cidade (a metrópole). Nas condições neocapitalistas, a metrópole tem papel significante, ela “assume a função de comando e de irradiação dos processos transformadores, bem como o lugar de onde se lê, de forma privilegiada, o mundo urbano” (CARLOS, 2004, p. 67). O crescimento dessas formas urbanas nas últimas quatro décadas, principalmente nos países “terceiomundistas”, significa uma reorganização do modelo de aglomeração, balizada por novas relações entre centro e periferia. No século passado, a morfologia urbana romântica, atestada por Munford (2008), é substituída pelo padrão moderno, organizado segundo as prescrições da racionalidade fragmentadora e funcionalista. Dessa forma, a periurbanização ganha ares de fenômeno mundial vinculado às novas necessidades solicitadas

principalmente pelas classes médias. Inegavelmente, a imposição das redes ao território tem permitido novos padrões locais, preenchendo os espaços periurbanos com atividades socialmente valorizadas, inclusive associadas a amenidades naturais consideradas raras. Essas condições periurbanas são descritas por Egler (2001, p. 16):

O processo foi impulsionado pelo progresso nos transportes, que alimentava as novas formas de migrações pendulares, pela evolução das telecomunicações e, muitas vezes, pela intervenção direta das autoridades para facilitar o acesso à moradia individual.

É fato que em conformidade com o crescimento do tecido das cidades pelo mundo capitalista avançado e também periférico, a partir de meados da centúria anterior, espaços metropolitanos foram concebidos e produzidos em função da vilegiatura e não só da moradia, ou mesmo seja importante considerar que a vilegiatura “colonizou” esses espaços primeiramente. Mesmo remetendo-se à noção de natureza, na prática a vilegiatura tende a reproduzir o espaço urbano. Lundgren (1974), para o Canadá, Hiernaux-Nicolas (2005), para o México, Colás (2003), para a Espanha, Marques (2003), para Portugal, e Dantas *et al.* (2008), para o Nordeste do Brasil, demonstraram lógica urbana de ocupação dos espaços promovida pela vilegiatura e por sua principal expressão imobiliária, o domicílio de uso ocasional. A esses espaços produzidos, Hall e Müller (2004) atribuíram a denominação *recreational hinterland of an urban centre*. Em termos de morfologia urbana, segundo Limonad (2007), tanto o crescimento tentacular como a expansão descontínua da malha urbana marcam o arquétipo espacial das hinterlândias das cidades contemporâneas, características essas também presentes nas extensões promovidas pelas necessidades de espaços de lazer. Em estudo anterior

(PEREIRA; DANTAS, 2008), percebeu-se tal característica no caso da metropolização da vilegiatura na Região Metropolitana de Fortaleza, no Ceará, Brasil.

Roca *et al.* (2009) analisam a demanda por lazer nas segundas residências em Portugal. Os autores investigaram os *concelhos* (próximo ao que no Brasil se chama município) portugueses e estabeleceram sete *clusters*. Entre estes, os três mais dinâmicos são aqueles relacionados à produção do espaço urbano (os *concelhos* da Área Metropolitana de Lisboa, os periurbanos e os das estâncias de férias). Nesses *clusters* há uma diversidade de tipologias, tanto espaços densos e verticalizados como ocupações horizontais e altamente consumidoras de espaço.

Na Espanha, uma vasta bibliografia foca o citado processo. Ribamontan al Mar, em Cantabria, é um exemplo bem estudado. No início dos anos 1960, a cidade converteu-se em um espaço periurbano devotado ao lazer, principalmente dos habitantes de Santander, sendo que havia, à época, o predomínio do uso em relação às atividades especulativas ou de investimentos (LATORRE, 1989).

Em todos os estudos anteriormente mencionados, destaca-se o papel da metrópole como indutora de transformações e de processos. A metrópole abre-se às inovações mundiais (técnicas, financeiras e simbólicas) e, concomitantemente, em escala local, capitania o reordenamento do espaço periurbano. Davidovich (2001) reconhece a relevância do fenômeno metropolitano, destacando a tecnificação do espaço em função da possibilidade de integração ao mundial.

Como visto, a metropolização não é um processo único e pode variar conforme as escalas geográficas. Em todo o mundo, os espaços metropolitanos, diversificados como o são, encontram-se no comando de uma hierarquia de lugares, principalmente regional e nacionalmente. A dinâmica metropolitana controla

um espaço periurbano modificado em função da duplicidade de demandas: as internas, geradas pelos sujeitos sociais na metrópole, e as externas, aquelas capturadas e direcionadas inicialmente pelo poder polarizador da aglomeração urbana. Assim, a morfologia urbana constituída espraia-se descontinuamente, ao passo que a instalação das redes de comunicação/energia e das vias de circulação é exigência prévia, densificando-se de acordo com a estratégia de atração ou mesmo do aumento espontâneo de fluxos, principalmente os internacionais.

Mascarenhas (2004), ao estudar o caso dos municípios do Rio de Janeiro e em conformidade com Patrick Mullins, elenca características intrínsecas de um processo específico às atividades de lazer denominado por eles de urbanização turística: a) predomínio das atividades de consumo; b) crescimento demográfico acentuado; c) condições precárias de emprego e renda; d) dinamização política por parte dos novos sujeitos sociais (empresários recém-instalados e novos moradores de maior poder aquisitivo etc.); e) no caso brasileiro, participação ativa do Estado; e f) criação e imagens sobre os lugares. De fato, na produção e no consumo do espaço não se pode desvencilhar a vilegiatura do turismo, com isso admite-se a predominância das atividades terciárias. Todavia, é prudente considerar as características próprias da vilegiatura no processo de urbanização. Em foco, a já destacada produção imobiliária e o uso das segundas residências (*sédentarité*) são aspectos a considerar.

Nos países periféricos, em que as discrepâncias são ainda mais significativas, a rede urbana depende consideravelmente das metrópoles e dos espaços imediatos aos quais ela subordina. Assim, a constituição do processo de metropolização, gerado pelas crescentes demandas dos agentes sociais, desdobra-se no consumo e na reorganização de um espaço periurbano gestado pelas atividades de produção *stricto sensu*, de circulação, de mo-

radia e de lazer. A vilegiatura efetivada fora dos limites das cidades, a partir da consolidação do modelo de expansão urbana, principalmente em meados do século XX, produziu-se integrada à metropolização. Ao tratar de expansão urbana, ou o papel urbanizador da vilegiatura, torna-se prudente considerar uma distinção geral elaborada por Santos e Silveira(2008). Os autores mencionam duas dimensões do processo em voga: a urbanização da sociedade e a urbanização do território. Inicialmente, através de uma demanda local, a vilegiatura tem importante papel na difusão dos nexos modernos do modo de vida urbano nas populações dos lugares onde se consolida (urbanização da sociedade) e, posteriormente, em conexão com outras práticas de lazer (o turismo, por exemplo), constitui-se como argumento para a produção de um espaço regido pela implementação de sistemas de engenharia (a urbanização do território).

Chamados a análises casos mais específicos, a relação entre vilegiatura e metropolização torna-se mais estreita. É a situação constatada em metrópoles litorâneas contemporâneas. A tríade – vilegiatura, maritimidade e cidade –, para o caso dos trópicos (inclusive o Brasil), emerge como interessante viés de análise do processo de urbanização contemporâneo (DANTAS *et al.*, 2008). Entre metropolização e periurbanização, a vilegiatura marítima inclui-se entre as atividades de lazer responsáveis pela reprodução do espaço urbano, o que tem representações morfológicas, econômico-fundiárias e sociais: baixa densidade da ocupação do território (predominância de ocupações horizontais), elevação relativa do preço da terra e do valor do solo e tendência à homogeneização social dos usuários.

Pelos tópicos seguintes, serão percebidos os efeitos urbanizadores da disseminação da vilegiatura marítima no Nordeste, entendendo a passagem do contexto citadino para o metropolitano.

## 2.2 Cidades no Litoral Nordestino e o Lazer na Orla Marítima: Meados do Século XIX e Início do Século XX

As duas últimas décadas do século XIX demarcam o início de um crescimento contínuo da população nas capitais. Todavia, ainda no começo do século passado, as relações entre cidades mais distantes eram tênues e as relações com o exterior (Europa, sobretudo) assumiam papel preponderante para as mudanças nas grandes cidades de origem colonial. Nesse período, era realmente no porto onde as cidades, em formação, tocavam incisivamente a praia. Como enunciou Dantas (2006), nos trópicos brasileiros, as cidades eram litorâneas, mas não marítimas. Avaliando as paragens tropicais, os estudos do referido autor demonstram a relação sociedade e mar (e a praia) mediada predominantemente, até o século XIX, por práticas marítimas tradicionais, exatamente aquelas que destacam o trabalho, o transporte de cargas/pessoas e a defesa territorial, porém não se referem à recreação ou ao lazer.

A produção do urbano e da sociedade urbana nordestina avança com a acumulação de riquezas nas capitais. Com a Europa, as trocas não eram apenas materiais, um padrão civilizatório começa a ser implantado segundo a dialética das ações sociais, ou seja, há uma impossibilidade de assimilação total de um determinado modelo, formulando assim práticas próximas às ocidentais (DANTAS, 2006). Essa elite, acostumada com as fazendas, com os escravos, com os engenhos, com o gado, com o algodão, vê na cidade lugar do novo, fundamentado por modas elegantes, glamorosos e por práticas explicadas pelo discurso racionalista. De tal modo, o padrão urbanístico das cidades é redefinido em direção ao padrão geométrico-racional e relacionado a um discurso higienista (COSTA, 2006). Sequencial e concomitantemente, instalam-se os primeiros estabelecimentos

industriais e o terciário se diversifica. Novos serviços e mercados redefinem o cotidiano dos cidadãos nordestinos: o bonde, a iluminação noturna, o trem, a imprensa etc. Mais e mais fazendeiros transferem sua moradia para a urbe e passam a visitar a fazenda nos períodos de colheita. As capitais nordestinas, como já era o caso de Salvador e Recife, preponderam na inovação das práticas sociais e passam a encabeçar a organização territorial das provinciais (futuras unidades federativas a partir de 1889).

O fim do século XIX e início do século XX demonstram marcas da modernização das cidades nordestinas vinculadas aos modelos europeus de civilização e aglomeração urbana. A título de exemplo, Vasconcelos (2002) e Costa (2007) elencam as principais inovações instaladas, respectivamente, em Salvador e Fortaleza. Para a capital baiana, em 1891 implantava-se a Faculdade de Direito; o bonde elétrico foi utilizado pela primeira vez em 1897; no mesmo ano, foi fundada a Escola Politécnica; no ano de 1901, o primeiro automóvel desfilou pelas ruas; em 1903 e 1905, foram instalados, na ordem, o serviço de energia elétrica e os serviços de esgoto. Já para a segunda cidade, surgiram o sistema de canalização d'água (1863), a primeira linha de trem (1873), as fábricas de fiação (1895), a Faculdade de Direito (1903), o Theatro José de Alencar (1910), os bondes elétricos (1913), a energia elétrica para iluminação residencial (1914), entre outros.

Os tratamentos à beira-mar, tanto pela emersão nas águas quanto pelas qualidades do ar puro, enquadram-se nessa perspectiva de modernização da sociedade urbana nordestina<sup>23</sup>. No comparativo ao processo de concentração de moradia das classes de alta renda na orla marítima em Santos/Guarujá e no Rio de

<sup>23</sup> De acordo com Costa (2006, p. 79), "o discurso médico-higienista é uma das formas como o discurso ambientalista se manifestou no passado. O discurso médico do século XIX tem uma forte conotação ambientalista. A natureza, o ambiente construído são considerados os grandes responsáveis pelos problemas de saúde que enfrentava a população no século XIX, principalmente em áreas urbanas".

Janeiro, as nordestinas são mais recentes. Enquanto nas primeiras, a década de 1920 é o marco inicial, nas últimas a segunda metade do século XX demarca o embrião do processo. Villaça (2001) atribui essa diferença temporal a três condições: a) ao conservadorismo da aristocracia nordestina; b) no caso de Recife e Salvador, pela inexistência de praias atraentes e próximas ao centro das cidades; e c) pelo desenvolvimento tardio das atividades turísticas nas capitais nordestinas, principalmente Recife e Fortaleza. Acredita-se que, nessa estruturação de condicionantes, o mencionado autor não considerara a inserção do Nordeste, e de suas cidades, em uma nova divisão territorial do trabalho e do poder. A pujança dos ciclos econômicos e dos contatos com o exterior, produzidos nas regiões Sul e Sudeste, no início do século XX, foi demasiado desigual em relação ao Nordeste. O café, as políticas públicas centrais e o primeiro ciclo de industrialização selecionaram o Sudeste, principalmente, como subespaço preferencial na recepção de inovações.

Como explicitado anteriormente, os visitantes estrangeiros incitavam o gosto pela recreação à beira-mar. No início do século XIX, o holandês Quirijin Maurits Rudolph Ver Huell, em companhia de outros viajantes ingleses, relata o prazer em banhar-se, pela manhã, no mar de Itaparica, no litoral baiano (CORREA, 2010a). Essas iniciativas pioneiras implicavam mudanças paulatinas que introduziram o uso recreativo das praias urbanas do Nordeste, fato esse pontuado por Dantas (2002) ao analisar o caso de Fortaleza.

As décadas de 1920 e 1930 atestam o sucesso da vilegiatura marítima nas capitais. Bem distantes da configuração socioespacial das estâncias balneárias do norte europeu, ou mesmo da Côte d'Azur, o chamado veraneio marítimo mostrou-se capaz de associar, espaçotemporalmente, as demais práticas marítimas

modernas (os banhos de mar e as caminhadas – que isoladas – não haviam urbanizado os demais trechos do litoral). Assim, justificou-se a seleção de recortes do litoral próprios para o desenvolvimento do morar eventualmente.

Os literatos Gustavo Barroso<sup>24</sup> e Clarice Lispector<sup>25</sup> demonstram como os artistas da palavra interpretavam e, até mesmo, vivenciavam a emergência do gosto pela estada na praia. O primeiro contextualiza o litoral fortalezense no começo do século XX e louva a paisagem: o mar cor de esmeralda, as areias brancas e a presença forte do pescador e sua jangada. A segunda autora, residente em Recife dos 5 aos 15 anos (1925-1935), descreve com entusiasmo, na crônica *Banho de Mar*, sua alegria nos dias em que ela e sua família acordavam cedo pela manhã, tomavam um bonde e se dirigiam à praia, em Olinda, para banhar-se no mar.

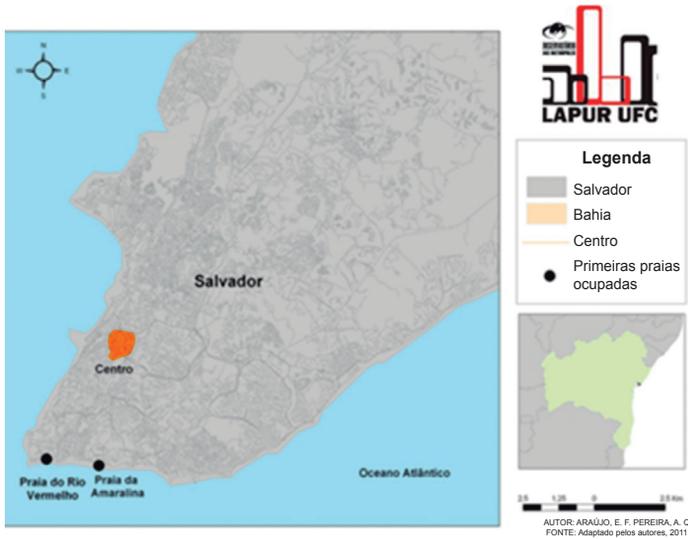
Se os banhos de mar têm presença no cotidiano das populações urbanas nordestinas desde o fim do século XIX, a bibliografia regional registra 1920 como a década inicial do processo de urbanização da orla em função do lazer. A partir desse momento, além das casas de campo nos arrabaldes interioranos, as “casas de praia” denotam a expansão urbana das capitais litorâneas. Em Salvador, o trecho atlântico foi selecionado pelas elites para as práticas marítimas modernas. A ocupação efetiva deu-se em 1923 pela construção de loteamentos na cidade balneária de Amaralina. Rio Vermelho foi inserido nesse processo de incorporação, assim como, posteriormente, Itapagipe (MELLO E

<sup>24</sup> “Gustavo Barroso, professor, ensaísta e romancista, nasceu em Fortaleza, CE, em 29 de dezembro de 1888, e faleceu no Rio de Janeiro, RJ, em 3 de dezembro de 1959. Estreou na literatura, aos 23 anos, usando o pseudônimo de João do Norte, com o livro *Terra de sol*, ensaio sobre a natureza e os costumes do sertão cearense. Pseudônimos: João do Norte, Nautilus, Jotanne e Cláudio França”. Disponível em: <<http://www.academia.org.br/abl/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=617&sid=213>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

<sup>25</sup> “Clarice Lispector (Tchetchelnik Ucrânia 1925 - Rio de Janeiro RJ 1977) passou a infância em Recife e em 1937 mudou-se para o Rio de Janeiro, onde se formou em direito”. Disponível em: <[http://pensador.uol.com.br/autor/clarice\\_lispector/biografia/](http://pensador.uol.com.br/autor/clarice_lispector/biografia/)>. Acesso em: 15 jul. 2011.

SILVA *et al.*, 2009). A estruturação das vias de acesso e a abertura de loteamentos promoveram a orla atlântica, abrindo caminho para a verticalização futura, conforme avaliação de Vasconcelos (2002).

Mesmo com a simbologia e o sucesso alcançado pelo rio Capibaribe, também Recife e sua elite se “renderam” aos banhos salgados como prática recreativa. O setor sul da cidade, polarizada por Boa Viagem, tornou-se o lugar da vilegiatura marítima na capital pernambucana. Essa passagem é significativa, pois Recife, à época, encabeçava o processo de modernização do espaço urbano no Nordeste. Os arrabaldes localizados mais a oeste, no século XIX, margeavam o Capibaribe e preponderavam como espaço de moradia e lazer das elites recifenses. Na aurora do século XX, a ocupação do setor sul (Boa Viagem e Pina) demarca o sucesso do gosto pelo marítimo na cidade em contraponto aos banhos de rio. Em 1858, o trem de São Francisco possibilitava o acesso a Boa Viagem daqueles vindos do centro do Recife. O trem foi condição para, no final do século XIX, a instalação de uma linha de bonde que ligava a estação à praia propriamente dita. O Recife encabeçou as inovações no Nordeste relacionadas à ocupação do litoral pela maritimidade moderna, fato comprovado pela construção pioneira, na primeira metade dos anos 1920 (1922-1926), de uma avenida à beira-mar com extensão de 5 quilômetros. Na avaliação de Debié (1993), os calçadões e as avenidas à beira-mar são formas peculiares de urbanização, urbanismo e urbanidade, produzidas inicialmente entre os anos 1850 e 1930 nas cidades europeias, relacionadas a uma articulação entre os espaços de habitação e de lazer. Inegavelmente, esse padrão disseminou-se, inclusive, pelas capitais litorâneas do Nordeste.



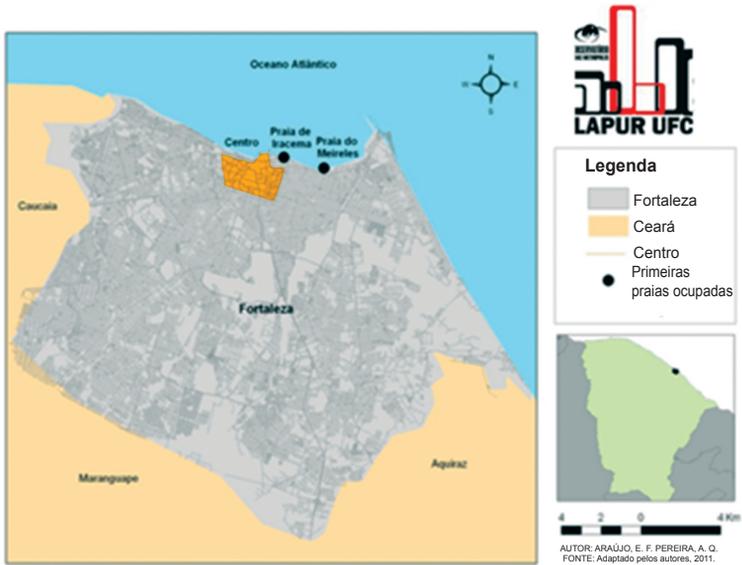
### Mapa 2 – Localização Originária da Vilegiatura Marítima na Cidade de Salvador

Fonte: Elaboração do autor (2014).



### Mapa 3 – Localização Originária da Vilegiatura Marítima na Cidade de Recife

Fonte: Elaboração do autor (2014).



**Mapa 4 – Localização Originária da Vilegiatura Marítima na Cidade de Fortaleza**

Fonte: Elaboração do autor (2014).



**Mapa 5 – Localização Originária da Vilegiatura Marítima na Cidade de Natal**

Fonte: Elaboração do autor (2014).

Não só nas grandes capitais do período colonial (Salvador e Recife) a vilegiatura marítima disseminou-se. Em Fortaleza, a Praia de Iracema (anterior Praia do Peixe) corresponde ao primeiro trecho do litoral cearense utilizado pelas elites fortalezenses como espaço de lazer. Próximo à conhecida Ponte Metálica, foram instalados as primeiras residências ocupadas temporariamente assim como clubes destinados ao lazer à beira-mar. A construção do porto do Mucuripe, mais ao leste, acarretou a erosão da faixa de praia da Praia de Iracema, contribuindo para a migração das classes abastadas para a Praia do Meireles, tornada, pós-anos 1940, em espaço da vilegiatura (DANTAS, 2002).

Em Natal, na década de 1910, a Praia de Areia Preta e a Praia do Meio (mais ao sul da foz do rio Potengi) são selecionadas pelas elites locais para o desenvolvimento das práticas marítimas modernas. Para tanto, residências de uso ocasional foram construídas, sendo que na década 1920, já se instalavam uma segunda geração melhorada de construções para estada temporária. Em 1925, construíam-se avenidas (Atlântica e Circular) em forma de *boulevard*, que ligavam bairros consolidados pelo uso residencial das elites (Petrópolis e Tirol) às zonas de praia (SILVA, K., 2010).

Nesta primeira metade da centúria anterior, a incorporação das praias ao tecido urbano das capitais conecta-se a uma nova racionalidade que direciona o crescimento populacional e espacial das cidades. A ocupação original, o centro histórico, não basta ao modelo de urbano gestado a partir de então. Os bondes, as vias, as migrações e, posteriormente, os automóveis, e também o próprio gosto pelo mar, contribuem para a implosão-explosão da cidade (LEFEVBRE, 1999).

Tal processo não implica cópia do que ocorreu na Europa ou nas capitais do Sudeste brasileiro, na medida em que a influência da industrialização apresenta conotação bem inferior. É

um movimento produzido essencialmente por uma nova mentalidade própria da elite que, entre outras condições, percebe os trechos litorâneos (não habitados por pobres ou não ocupados por outras atividades menos sofisticadas) como possibilidade de aproximar lazer, exclusividade e moradia.

Indiscutivelmente, os primeiros espaços da vilegiatura marítima serviram como embrião para uma nova divisão socioespacial das cidades. No século XX, mais e mais pobres chegam dos sertões, aumentando, principalmente, a população de Recife e Fortaleza e ocupando os espaços interstícios, aqueles que a elite não vislumbrou. Os arrabaldes continentais<sup>26</sup>, primeiros espaços residenciais fora do centro, passam a enfrentar a concorrência da orla litorânea “amena” como espaço também de moradia, conquistada e concebida, primeiramente, em função da vilegiatura marítima.

Em meio às transformações supramencionadas, com menor ou maior intensidade urbanística, o gosto pelo marítimo deu-se contemporaneamente em todas as capitais nordestinas. E, mais relevante, permaneceu na contextura do modo de vida de todos os estratos sociais. Ato contínuo ao segundo pós-guerra mundial, o internacionalismo das práticas modernas (isso inclui as marítimas) dará caráter estratégico à localização litorânea. Agora, não somente por sua capacidade de recepção ou envio de mercadorias (maritimidade tradicional), mas pela inclinação ao atendimento das necessidades massivas de uma sociedade mundializada voltada para o lazer e/ou moradia à beira-mar. Assim, não se tratará apenas de práticas marítimas modernas, mas práticas marítimas modernas e urbanas. O processo de redefinição e, por consequência, as profundas mudanças nas orlas entraram

---

<sup>26</sup> Para os casos de Natal, podem ser lembrados os bairros de Petrópolis e Tirol. Já em Fortaleza, Jacareanga é um dos primeiros espaços fora do centro consumido pelas elites. Em Recife, as várzeas do Capibaribe também foram exemplos, em destaque Boa Vista, Madalena e Caxangá.

em outro estágio nas duas últimas décadas. O planejamento do turismo litorâneo no Nordeste entrou para a agenda das políticas desenvolvimentistas tanto em nível estadual como federal, e as capitais revestiram-se do imaginário positivo do semiárido, assimilando suas “vocações” turísticas receptivas (DANTAS, 2010).

A invenção dos espaços litorâneos como moradia e recurso escasso nas cidades é determinada pela voracidade dos potentados (que assimilaram a ressignificação do mar e do marítimo), pelo mercado imobiliário (e seus projetos) e, principalmente, pela municipalidade (formada também pelos setores sociais anteriores). Este último intervém artificializando a orla e, mediante leis, fragmenta e descrimina as funções dos espaços intraurbanos. Nesse sentido, concorda-se com Linhares (1992), ao apontar que a produção da praia moderna nos trópicos é resultado “de um jogo sutil entre planejamento e espontaneidade, entre ações do alto e ações de baixo” (p. 207).

O fenômeno da vilegiatura (e as segundas residências) e, posteriormente, da moradia na beira-mar – entendidos como símbolo de modernização das cidades – está descrito, com variações na ênfase, nos estudos especializados sobre a produção histórica das cidades litorâneas no Nordeste. Ao descreverem a expansão das capitais, os diversos estudos, invariavelmente, referem-se às orlas oceânicas como lugares de intensa dinâmica imobiliária, econômica, social e cultural.

De acordo com Vasconcelos (2002), em 1958 era possível distinguir as diferenças na distribuição dos estratos sociais pelo território de Salvador. As classes abastadas aproximavam-se da praia fixando-se, preferencialmente, em localidades como Graça (mais continental) e outras à beira-mar (Vitória, Barra, Barra Avenida), prosseguindo ao longo das praias atlânticas, situação condicionada pela conclusão, em 1949, da estrada ao longo do referido setor. A partir de então, continuamente o mercado

imobiliário parcelou a espaço, transformando-o em solo urbano com função residencial de baixa densidade, sendo a orla da baía destinada às classes mais populares.

Em 1968, a Prefeitura Municipal de Salvador pôs em prática a Lei de Reforma Urbana que preconizava a retirada das ocupações populares nos trechos da orla marítima, reservando os referidos trechos à atividade turística (CARVALHO *et al.*, 2004). Nas últimas três décadas do século passado, a orla atlântica de Salvador (do Farol da Barra até Stella Maris) foi incorporada à dinâmica do lazer e da moradia. Hotéis e arranha-céus substituíram, em grande parte, as residências unifamiliares, conformando nova centralidade para a cidade de Salvador. Pela descrição de Vasconcelos (2002), o sistema viário planejado para a cidade contribui significativamente para tal fenômeno, posto ter interligado os principais corredores existentes ao corredor atlântico. Nos anos 1980, a iniciativa privada e o poder público, nas esferas municipal e estadual, direcionaram investimentos para a construção da Avenida Paralela, do Centro Administrativo da Bahia, da nova Estação Rodoviária e do Shopping Iguatemi. A localização selecionada para todos os investimentos continuou induzindo a expansão da cidade em direção à orla norte. Da Barra a Itapuã, e ao longo das décadas de 1970 e 1980, planos urbanísticos e intervenções municipais efetivas consolidaram a orla oceânica de Salvador como espaço valorizado pelo *city marketing* e lugar de moradia selecionado pelos estratos de maior renda, assim avalia Sousa (2010).

Na primeira metade do século XX, em Boa Viagem (Recife), ao meio natural característico de uma vila de pescadores incorporou-se um conjunto de sistemas de infraestrutura básica (saneamento, pavimentação de ruas, abastecimento d'água). A ocupação tênue da vilegiatura promovida pelos cidadãos acelerou-se em função do parcelamento do solo em 1940. Outra

situação condicionante constitui-se, durante a Segunda Guerra Mundial, a partir da chegada dos militares norte-americanos ao Nordeste, em especial na cidade. Os estrangeiros estandardizam o gosto pelo mar, pelo sol e selecionam Boa Viagem como espaço de moradia. As transformações confluem para a legislação urbana, posto no ano de 1953 o referido trecho da orla ser considerado urbano. Alves (2009), preocupado com a compreensão da formação do valor do solo urbano na capital pernambucana, pontua o marco temporal e descreve as principais mudanças no espaço da orla marítima mencionada. Nos anos 1970, em meio ao crescimento urbano de toda a região, Boa Viagem concorre com o centro histórico e concentra, além da expansão do mercado imobiliário, novos serviços e comércios especializados em atender as demandas sofisticadas das classes solváveis ali residentes.

Para o caso de Fortaleza, Souza (2006), ao descrever o crescimento do bairro em processo de elitização (Aldeota), demonstra que a proximidade desse bairro em relação à orla marítima (leste) foi condição relevante na valorização do solo urbano derivada da expansão de uma demanda comercial-residencial crescente, fato visualizado pela construção constante de edifícios em substituição às antigas casas térreas. A escolha da orla leste da cidade intensifica-se, principalmente nos bairros Praia de Iracema e Meireles. Referendando essas mudanças, Costa (2007, p. 71) acrescenta a migração do lazer, posto “os clubes existentes no centro da cidade transferem-se para as áreas próximas ao mar que passam a ser opção de lazer e moradia”. Marco desse processo posiciona-se quando em 1962, no Plano Diretor de Fortaleza, o urbanista Hélio Modesto planeja e inicia, assim como nas praias do Sudeste, a construção da Avenida Beira-Mar. Nas décadas consecutivas, as ações públicas e privadas dão continuidade à modernização da orla da cidade, transformando-a, predominantemente, em espaço de lazer: no fim dos

anos 1970, constrói-se o primeiro calçadão à beira-mar, margeando a avenida homônima; a lei de uso e ocupação do solo de 1979 preconiza, para aquele espaço, a reprodução do solo urbano através da verticalização, substituindo assim o padrão térreo pelos arranha-céus; nos anos 1980, são implantados outros calçadões nas praias de Iracema, do Futuro e da Leste-Oeste. Na década de 1990, a Praia de Iracema recebe inúmeras intervenções: são recuperados o antigo Cassino Estoril e a Ponte dos Ingleses. Nesta última, são acrescentados loja de observação de cetáceos, quiosques, memorial com fotos sobre a história da construção da ponte e espaço de visitação, para observa o da Lua e do pôr do Sol. No ano de 2000, no mesmo setor da orla, novamente o poder público interv m, desta vez com a cria o de um aterro com extensão costeira de 1.100 metros e um avanço de 100 metros.

O caso de Natal (RN) demonstra a intera o entre a ordem próxima e a ordem distante. Assim como nas outras cidades litorâneas, a sociedade busca a moderniza o da cidade nas primeiras décadas do século XX e, no período 1939-1980, conheceu o ápice ao incorporar a orla mais distante do centro histórico ao tecido urbano. A fun o geoestratégica da cidade serviu na produ o de um fluxo de moradores temporários (principalmente norte-americanos), fato que contribuiu para a dinamiza o do mercado imobiliário local e redefini o das características provincianas da cidade (SILVA, 2010a). Nos anos 1970, a Praia de Ponta Negra, extremo sul do litoral de Natal,   transformada em espaço de lazer, principalmente pela vilegiatura marítima. Todavia, entre as praias de Areia Preta/Meio e Praia de Ponta Negra já havia um enclave: uma área militar, conformada pela linha de praia e por um conjunto de dunas, denominada posteriormente de Parque das Dunas (estabelecida legalmente em 1977), situa o essa que se transformou em

empecilho à formação de uma paisagem à beira-mar semelhante ao que aconteceu nos trechos da Praia de Boa Viagem e da Praia do Meireles (com presença de uma avenida à beira-mar e verticalização contínua paralela à linha de costa). Para contornar esse condicionante, em 1983 foi construído o projeto Via Costeira/Parque das Dunas, composto principalmente por uma via de trânsito rápido (em forma de avenida) com extensão de 12 quilômetros, ligando Ponta Negra à Praia do Pino. Induzidos pelas políticas públicas, a partir de então os equipamentos de hotelaria concentram-se nesse espaço produzido para adequar a cidade ao modelo já seguido pelas demais cidades litorâneas nordestinas. Esse planejamento, vinculado ao fenômeno social da maritimidade moderna, reestruturou a cidade, colocando-a em destaque no cenário nordestino. Silva (2010b) considera essa intervenção como iniciadora de um novo contexto intra e interurbano assimilado por Natal em função do turismo de “sol e mar”. O adensamento dos equipamentos relacionados ao lazer marítimo efetua-se em Ponta Negra, na qual se reúnem prédios residenciais, unidades unifamiliares, pousadas e hotéis.

Podem-se elencar outros exemplos das demais capitais nordestinas situadas na borda oceânica. João Pessoa (PB) organizou-se a partir de um centro sito distante da orla. Entretanto, nas últimas décadas do século XX, acompanhou movimento semelhante ao até então descrito para as grandes aglomerações nordestinas. A orla marítima, onde hoje se situam os bairros Manaíra e Tambaú (BEZERRA; ARAÚJO, 2007), transfigurou-se de um lugar de ocupação rarefeita, no início do século XX, em subcentro dinamizado pelas ações do mercado imobiliário e pelas demandas das populações de renda alta, desejosas do marítimo.

A vilegiatura marítima associada à ascendência da vilegiatura do sol possibilita uma nova divisão internacional do consumo dos litorais em função do lazer. Nesse contexto, as capitais

nordestinas emergem, também por seus sítios naturais, como espaços potencialmente disponíveis à mundialização. As classes de alta renda, com algumas variações, agora influenciadas por padrões não só europeus, mas mundiais (principalmente norte-americanos), postulam os modelos de uso da orla, consolidando a moda de morar à beira-mar. Só aparentemente tal processo embate com a vilegiatura. Contraditoriamente, a consolidação da mudança de uso em função da moradia estabelece um novo conteúdo social, também vinculado ao *status* e à escassez, o que dissemina pelos demais estratos sociais o desejo por um “lugar à praia”. Essa premissa sociocultural condiciona as dinâmicas imobiliárias (relações de mercado e da legislação urbanística) e regula a propriedade privada do solo litorâneo. De tal modo, adjunta à valorização sociocultural, a valoração condiciona e restringe, a determinados grupos, a busca anteriormente citada. Além dos prédios residenciais, os equipamentos hoteleiros e demais estabelecimentos voltados para o lazer passam a compor preferencialmente esse recorte da cidade.

A função portuária, a moradia de classes de baixa renda e as atividades de pesca e extrativismo ainda compõem o mosaico espacial das orlas das maiores cidades litorâneas nordestinas. Todavia, desde a década de 1970, são comuns projetos e ações públicas e privadas que objetivam a retirada das funções tradicionais, ou mesmo sua redefinição. A imagem, associada aos usos relacionados à maritimidade moderna, é assimilada pela coletividade. São comuns, por exemplo, os projetos de “requalificação” de zonas portuárias, propondo, inclusive, a substituição dos contêineres por estruturas necessárias à atracação de cruzeiros turísticos, ou mesmo construção de marinas. Dessa forma, as orlas urbanas tornam-se ícones da modernização alcançada por suas cidades, abrindo-se às diversas facetas do internacionalismo (padrões arquitetônicos, empresas, usuários estrangeiros, equipamentos de lazer e modelos de circulação).

## 2.3 Regiões Metropolitanas no Nordeste e a Periurbanização Litorânea do Lazer

Em meio às transformações intraurbanas na orla das cidades nordestinas nos anos 1970, a escala do fenômeno marítimo-urbano alargou-se. Esse, também, foi o momento inicial da formação do que aqui será denominado de espaço periurbano da vilegiatura marítima e do lazer, situação semelhante ao acontecido em outras paragens litorâneas metropolitanas.

Nesse momento, a política de planejamento urbano concebe uma organização territorial baseada em um formato metropolitano. Polarizados pelas capitais, que já se apresentavam como as cidades mais dinâmicas, agruparam-se os municípios contíguos e dependentes selecionados basicamente por duas categorias: aqueles em que se pensavam ações futuras de integração e os que, antes da institucionalização, compartilhavam espacialidades produzidas e/ou controladas pela capital (distritos industriais, conjuntos habitacionais). Todavia, os estudos sobre os espaços metropolitanos direcionam-se principalmente para as espacialidades da produção, não se dedicando às espacialidades da reprodução. Os espaços de vilegiatura marítima nos municípios limítrofes à capital, produzidos pelas demandas dos cidadãos, incluem-se neste caso.

Ao tratar-se da institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil, é necessário mencionar a noção pela qual tal conjunto foi constituído. Para Davidovich (2004), o governo ditatorial vislumbrou, na década de 1970, a institucionalização de um agregado

hierarquizado de cidades, funcionalmente interdependentes, [que] representava um recurso básico para atender à realização de metas comuns e a princípios de equilíbrio do sistema (p. 198).

Conquanto, as nove primeiras<sup>27</sup> regiões metropolitanas (RM) representam um quadro bem diverso entre si, posto concentrarem as características socioespaciais próprias das regiões e dos estados nos quais estão sediadas. Para as RMs de Salvador, Recife e Fortaleza, as ações públicas promovidas pela Sudene posicionaram-nas como polos privilegiados na alocação de recursos e/ou incentivos fiscais para consolidação, principalmente, da atividade industrial com a espacialização dos distritos industriais. Porém, os processos não se resumem ao setor secundário e tampouco à distribuição equitativa de espacialidades pelos municípios metropolitanos. Davidovich (2004) reflete sobre o núcleo central e caracteriza o cenário brasileiro. Os núcleos das RMs, pelo caráter vertical e concentrador do planejamento, são os mais favorecidos, reproduzindo, na escala metropolitana, relações de controle sobre seu espaço de influência.

Para as metrópoles nordestinas, o processo de metropolização define-se não prioritariamente pela cooperação de ações entre os municípios, mas pela produção de espacialidades engendradas pelos transbordamentos e pelas necessidades gestadas no núcleo central. O lazer no litoral, que inclui a vilegiatura marítima, mesmo não incluído no cerne das ações estratégicas, permaneceu nos interstícios e propiciou a (re)produção do espaço urbano, formando espacialidades metropolitanas (até anteriores à institucionalização das regiões metropolitanas).

O planejamento em função das atividades de lazer no litoral metropolitano nordestino efetiva-se nos anos 1990, quando os Programas de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste investem centenas de milhões de dólares na produção de um

---

<sup>27</sup> A Lei Complementar nº 14, de 1973, estabeleceu as regiões metropolitanas de São Paulo, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. Em 1974, com a fusão do estado do Rio de Janeiro com o da Guanabara, formou-se a região metropolitana da cidade do Rio de Janeiro. A partir da constituição de 1988, a institucionalização de novas regiões metropolitanas ficou a cargo da legislação dos estados da federação.

espaço mais fluido, capaz de inserir o Nordeste no circuito mundial dos lugares visitados por estrangeiros. Os desdobramentos desse novo quadro de ocupação são sintetizados por Dantas *et al.* (2010). Nesse contexto, indiretamente a própria vilegiatura marítima é redefinida pela inserção do modelo alóctone, principalmente nos espaços metropolitanos.

Em escala mundial, a população das grandes aglomerações urbanas é a maior responsável pela produção das especialidades do lazer. Isso se intensifica quando extensas áreas litorâneas compõem o contexto metropolitano. Praia e metrópole inter-relacionam-se (re)produzindo um mecanismo de urbanização que pode ser denominado de metropolização do lazer marítimo. No tempo e no espaço, a cidade primaz reúne as riquezas e as inovações, e sua população distribui o gosto pela maritimidade moderna e urbana. Um dos primeiros resultados é a disseminação das redes infraestruturais básicas (no Nordeste, principalmente as vias de transporte terrestre e a rede elétrica), fomentada pelo planejamento metropolitano balizado pelo discurso político e pelos agentes econômicos sediados no núcleo metropolitano.

Regidos pelas quatro cidades núcleos (Salvador, Recife, Fortaleza e Natal), 23 municípios litorâneos compõem as regiões metropolitanas no Nordeste, onde é detectada maior diversidade de novos modelos de vilegiatura marítima. A RMSalvador, com 10, e a RMRecife, com 9, são as de maior número dessa tipologia de município. Para a primeira, 80% dos municípios (do total de 13) são litorâneos; no caso da segunda região metropolitana, o percentual é igual a 64% (do total de 14). A importância da ambiência litorânea para as regiões metropolitanas é indicada ao passo que, para todos os casos, o processo de ampliação pautou-se pela inserção de municípios litorâneos. Isso decorre porque as práticas marítimas modernas (vilegiatura e turismo) projetaram uma valorização dos espaços litorâneos, não somente

simbólicos e imagéticos, mas, sobretudo, pela crescente valorização da localização litorânea metropolitana. Às práticas marítimas tradicionais elaboradas por pescadores e demais moradores dos vilarejos litorâneos, associam-se as demandas fundiárias dos vilegiaturistas metropolitanos, seguidas de empreendedores e vilegiaturistas alóctones.

Além das funções portuárias (Ipojuca-PE e São Gonçalo do Amarante-CE), aeroviárias (Parnamirim-RN), industriais (Camaçari-BA e São Gonçalo do Amarante-CE) e habitacionais, as atividades de lazer nos municípios litorâneos foram situadas em lugar estratégico na conformação nos respectivos espaços metropolitanos.

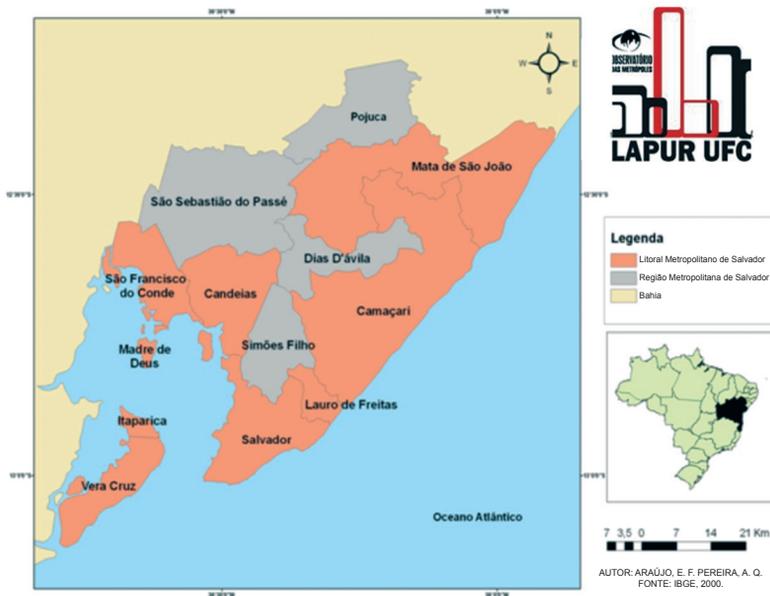
Em relação às extensões das linhas costeiras, o litoral metropolitano de Salvador apresenta a maior medida, com 298 km; o de Fortaleza, Recife e Natal vem em seguida, com, respectivamente, 159 km, 118 km e 78 km. Com face oceânica e outra voltada à baía, Salvador é o município com dimensões lineares superiores, maior, inclusive, que toda a linha costeira da RMNatal. No caso da RMRecife, os municípios apresentam extensões reduzidas em relação às demais metrópoles, sendo exceção a municipalidade de Ipojuca, a mais distante em relação ao centro de Recife. A RMFortaleza e a RMNatal têm número próximo de municípios, contudo o conjunto litorâneo metropolitano cearense tem extensão igual a 159 km, ou seja, 81 km a mais que a costa metropolitana potiguar. Essas características geométricas, em consórcio com o sistema de acesso rodoviário, também determinam o nível de integração do litoral à cidade matriz e uma maior ou menor disponibilidade do mercado de terras. Para avaliar a disponibilidade de trechos em função das práticas marítimas modernas, ainda devem-se considerar as particularidades dos sítios naturais e a presença de práticas socioespaciais, incluindo as marítimas tradicionais.

No caso baiano, conforme Almeida (2009), as relações de Salvador com seu entorno foram redefinidas. O recôncavo sul, marcado pela indústria tradicional, perdeu espaço para o recôncavo norte (São Francisco do Conde, Candeias, Simões Filho) e para o litoral norte (Lauro de Freitas e Camaçari), espaços esses marcados pela presença de um novo modelo industrial. Contudo, o mesmo autor lembra a construção, no litoral norte, da Estrada do Coco (1975) e da Linha Verde (1993), infraestrutura viária que possibilitou “a multiplicação dos imóveis de veraneio e dos equipamentos turísticos, inclusive grandes resorts internacionais, ao longo da costa” (ALMEIDA, 2009, p. 29). Silva *et al.* (2009) e Carvalho *et al.* (2004) destacam a importância crescente de Lauro de Freitas, juntamente com Salvador, na formação de uma espacialidade metropolitana. Situado no litoral norte, limítrofe com Salvador, o município absorve as demandas da habitação dos estratos de alto e médio padrão procedentes tanto da capital como de Camaçari. Nesse caso, a habitação à beira-mar, valorizada e valorada, consolida-se em Lauro de Freitas, principalmente na forma de condomínios de alto padrão. Mesmo em Camaçari, lembrado primordialmente pelo Complexo Petroquímico, a espacialidade da orla marítima é (re)produzida de acordo com os ditames das práticas marítimas modernas, situação constatada pelo fato de que lá “encontram-se loteamentos e empreendimentos de lazer e turismo para as classes altas e médias” (ALMEIDA, 2009, p. 283).

No litoral do Recôncavo, a construção da Ponte Funil e a implantação do sistema *ferry-boat* contribuíram para a ligação do continente à Ilha de Itaparica por meios rodoviários, situação essa que facilitou a disseminação da vilegiatura autóctone na ilha (incluindo o município de Vera Cruz). Madre de Deus, emancipado de Salvador no ano de 1989, passa a compor a região metropolitana, com base econômica apoiada em três conjuntos

de atividades: o primeiro, relacionado à base tradicional, caracteriza-se pelo extrativismo (pesca e mariscagem); o segundo vincula-se às atividades de apoio à indústria petrolífera (terminal marítimo da Petrobras); e o terceiro, associado ao lazer e à vilegiatura autóctone (metropolitano).

O último município litorâneo incorporado à Região Metropolitana de Salvador, em 2008, foi Mata de São João. Nesse caso, as atividades que denotam um processo metropolitano são as de lazer marítimo implantadas após os anos 1990, em especial os complexos turístico-hoteleiros da Costa do Sauípe e da Praia do Forte (Mapa 6).



**Mapa 6 – Litoral Metropolitano de Salvador**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Em Recife, os municípios metropolitanos de Olinda, Jaboatão dos Guararapes e Paulista apresentam elevado nível de integração com a cidade-polo (CLEMENTINO; SOUZA, 2009). Assim como nas outras metrópoles, a década de 1970

representou o marco temporal da produção da espacialidade litorânea moderna na região. Segundo Miranda (2004), nesse período grandes transformações avizinhavam-se.

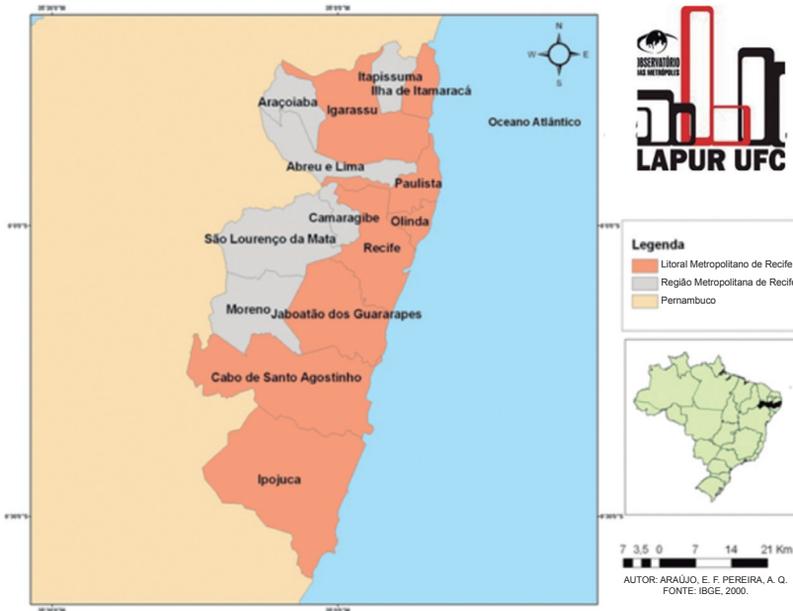
A sul de Boa Viagem, os loteamentos da orla marítima de Jaboatão dos Guararapes começavam, com acessos facilitados, a se valorizar, mas sem sinais ainda de verticalização. No litoral norte, em Olinda, os bairros de Casa Caiada e Jardim Atlântico, a sul do grande conjunto habitacional de Rio Doce, estavam sendo construídos. Mas o litoral de Paulista guardava um aspecto bucólico, apenas servido por uma estrada não revestida (p. 135).

Além de espaço da vilegiatura marítima, o litoral desses municípios, ao longo dos anos 1980 e 1990, tornou-se lugar onde predomina o uso residencial de estratos médios e altos conurbado à morfologia urbana de Recife. No extremo norte da RMRecife, a Ilha de Itamaracá, integrante da região desde sua institucionalização, tem sua dinâmica metropolitana regida pelas atividades de lazer e turismo. Conforme Assis (2001), os planos e projetos metropolitanos concebiam a paisagem insular como espaço propício às atividades mencionadas, transformando-o em uma “zona periférica de lazer”.

O município de Ipojuca, último litorâneo integrado à metrópole, sedia as estruturas portuárias de Suape, fato condicionador de sua inserção no quadro metropolitano. Todavia, nesse município, a vilegiatura, antes do porto, era prática recorrente (década de 1960)<sup>28</sup>, principalmente na Praia de Porto de Galinhas. De meados da década de 1990 até o presente, é crescente o número de equipamentos turísticos e hoteleiros instalados naquelas paragens litorâneas, confirmando, além do porto, uma

<sup>28</sup> Nessa praia foi construída a Residência Oficial de Veraneio do Governo Estadual de Pernambuco (utilizada até o fim da década de 1990), condição essa que teria, segundo Barros Jr. (2002), contribuído para divulgar a imagem do lugar relacionada às práticas de lazer marítimo.

contribuição das práticas marítimas modernas para com o estabelecimento de dinâmicas metropolitanas (Mapa 7).



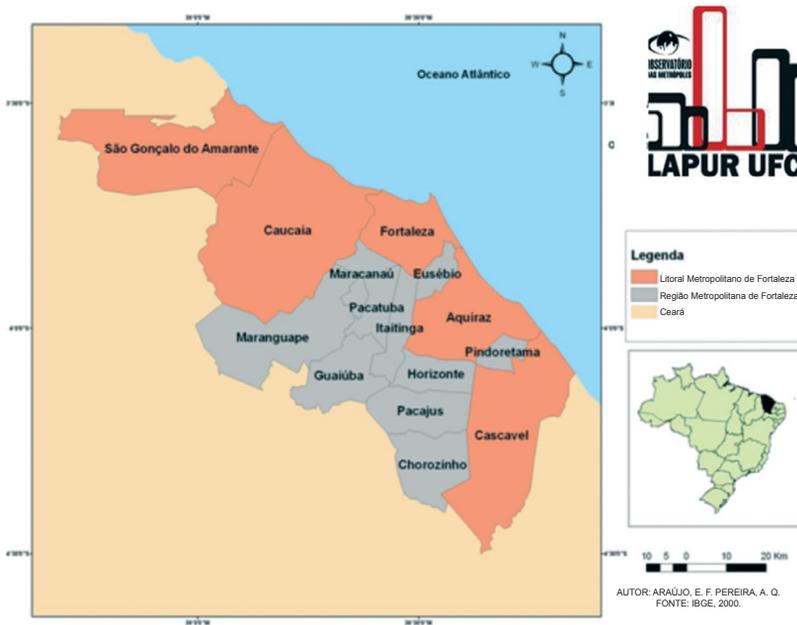
### Mapa 7 – Litoral Metropolitano de Recife

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

No caso de RMFortaleza, no ano de 1972, divulgava-se o Plano de Desenvolvimento Integrado para a Região Metropolitana de Fortaleza (Plandirf)<sup>29</sup>. O citado documento elaborou um zoneamento, indicando as relações funcionais da cidade com os municípios limítrofes. Concluiu-se que os espaços litorâneos dos municípios de Caucaia e Aquiraz eram importantes e estratégicos no desenvolvimento de atividades de lazer pelos fortalezenses. Mais de duas décadas de institucionalização, em 1999 foi incorporado ao polígono metropolitano o município de São Gonçalo do Amarante (oeste de Fortaleza). Sua inser-

<sup>29</sup> “Este se caracterizou, metodologicamente, como um diagnóstico do processo de expansão urbana da cidade de Fortaleza. Elaborado por iniciativa da Prefeitura Municipal de Fortaleza, intuiu a constituição de uma Região Metropolitana no Ceará” (PEREIRA, 2009, p. 50).

ção teve como maior justificativa a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, situação bem semelhante ao transcorrido em Ipojuca (Pernambuco). Todavia, as atividades do setor secundário não monopolizam o litoral municipal. Noutras localidades litorâneas (Colônia e Taíba), as vilegiaturas autóctone e alóctone preponderam. No caso da integração de Cascavel (leste de Fortaleza), não há outro argumento, a não ser as estratégias para expansão das práticas marítimas modernas para aquelas paragens (Mapa 8).

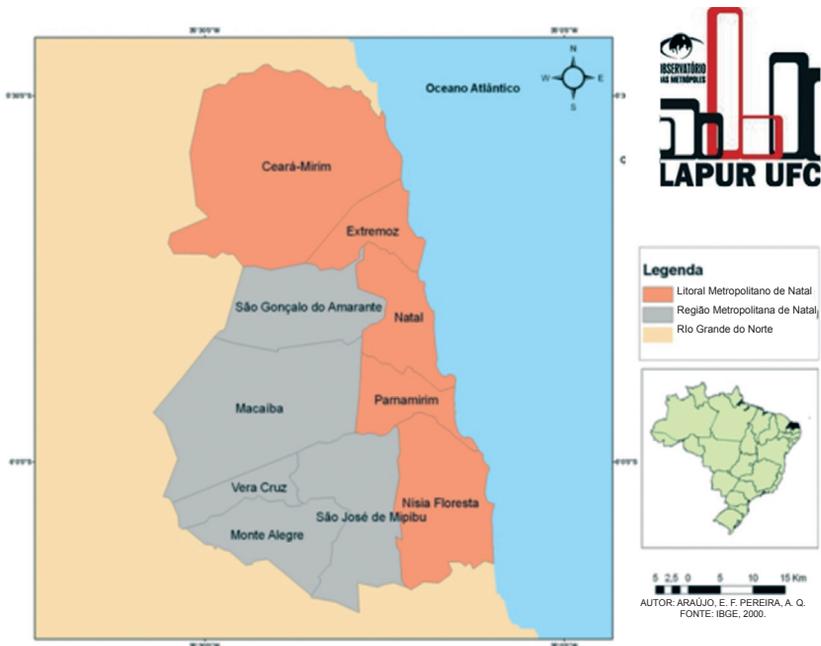


**Mapa 8 – Litoral Metropolitano de Fortaleza**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Em trabalho recente, Clementino e Pessoa (2009) avaliam as transformações socioespaciais de Natal e de sua região metropolitana. Para os autores, os processos que fundamentaram as primeiras interações “metropolitanas” datam da década de 1980, sendo que sua aceleração converge para a década seguinte. Entre

esses processos, as espacialidades litorâneas são o conjunto que melhor exemplifica a formação contemporânea de uma metrópole no Rio Grande do Norte. As faixas costeiras dos municípios de Extremoz e de Ceará-Mirim (no litoral oriental), complementados pelas de Parnamirim e, posteriormente, de Nísia Floresta (litoral sul), agregam investimentos das práticas da vilegiatura autóctone, como também das referentes ao turismo e à vilegiatura alóctone. Ferreira *et al.* (2009) conjecturam a continuidade da expansão (em todos os sentidos) dessas atividades, ampliando a hierarquia de espacialidades internas às municipalidades integrantes da região metropolitana (Mapa 9).



**Mapa 9 – Litoral Metropolitano de Natal**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Em todas as aglomerações urbanas, consideradas regiões metropolitanas no Nordeste, há uma diversidade de espacialida-

des que ultrapassam os recortes político-administrativos municipais. Formam-se subespaços internos às metrópoles que não constituem necessariamente uma morfologia urbana contínua. A condição urbana das práticas marítimas modernas acompanha e contribui, com ou sem planejamento, na formação de algumas dessas espacialidades. Na verdade, elas são produtos capazes de reunir tempos e sujeitos diferentes. Na vilegiatura autóctone, as ações planejadas (moleculares) partiram inicialmente dos promotores imobiliários e mesmo de alguns vilegiaturistas, promovendo os lugares litorâneos a consumir. As políticas públicas também se apresentavam, só que não em forma de planos específicos. As intervenções eram pontuais e induzidas tanto pela ação política dos consumidores (vilegiaturistas) como dos promotores imobiliários. No período de institucionalização das RMs, o gosto pela vilegiatura marítima alcançara potencial suficiente para se reproduzir. Fato não espantoso, posto considerá-la enquanto “necessidade social”, inclusa nas práticas de lazer (porque não dizer cotidianas) privadas das elites, da crescente classe média e de demais estratos que reproduzem a prática de forma aproximada. O contexto é suficiente para anunciá-la como atividade com potencial metropolizador? Apesar de estar no interstício dos demais processos, e entendida muitas vezes apenas como consequência, a espacialização da vilegiatura marítima é eficiente na produção de subespaços regidos pela lógica do aglomerado urbano emissor (a cidade primaz). Os quatro casos expostos (Salvador, Recife, Fortaleza e Natal) demonstram que no nordestino o papel da cidade primaz é deveras ampliado. Metropolização no Nordeste brasileiro, na maioria dos casos, não significa complementação ou partilha de funções entre lugares, mas o transbordamento das relações sociais da cidade-polo em direção ao seu entorno. A disseminação da vilegiatura marítima exemplifica esse quadro.

Quando os governos municipal, estadual e federal perceberam o movimento mundial de consumo turístico dos litorais arenosos e ensolarados, emergem, em um novo contexto político-econômico, as ações planejadas do Estado para o espaço litorâneo e metropolitano. Às ações moleculares efetivadas a reboque do desenvolvimento da vilegiatura marítima autóctone (inclusive a descoberta e a propagação dos lugares litorâneos), acrescenta-se, nos anos 1990, um planejamento regional com intuito de artificializar o espaço em função de um padrão internacional de divulgação, acesso, circulação e acomodação, principalmente para fins do desenvolvimento do turismo receptivo. Era possível fazer tábua rasa das espacialidades da vilegiatura marítima até então constituídas? A turistificação dos lugares litorâneos no Nordeste em nenhum momento significou o eclipse da vilegiatura, ao contrário, as empresas privadas, guiadas pelos interesses de mercado, vislumbram essa multiplicidade de práticas como estratégica para diversificação, continuidade e crescimento dos investimentos nacionais e internacionais. Novos lugares foram “descobertos/inventados”, ocorrendo, simultaneamente, a redefinição dos existentes em decorrência do estabelecimento crescente dos vilegiaturistas alóctones, fato que em muitos casos culminou com a anexação de municípios litorâneos ao perímetro metropolitano.

Fenômeno calculado ou não, os governos estaduais corroboram para a ampliação do processo dando continuidade à implementação de infraestruturas urbanas, intermediando articulações entre empresas locais, regionais e internacionais, divulgando as “vocações” dos lugares e concedendo as licenças ambientais para a construção dos empreendimentos. Em relação a estes últimos, são responsáveis por dois conjuntos de mudanças na produção do espaço litorâneo metropolitano. Primeiramente, a construção das novas tipologias (complexos turístico-hote-

leiros, os *resorts*, os “condo-hotéis”, *flats* e condomínios) prioriza o espaço do entorno da cidade primaz, induzindo o Estado a complementar o processo de tecnificação do espaço litorâneo metropolitano (vias de transporte, circulação e abastecimento). Em segundo lugar, a localização dos empreendimentos não se faz fundamentalmente em lugares consolidados pelas atividades turísticas genéricas, podendo estar descontínuos, conformando, assim, espaços fechados autossuficientes (oferecendo tudo o que é necessário à estada, inclusive o acesso à praia). Em termos de morfologia urbana, esses empreendimentos promovem efeitos sinérgicos: elevação do número de vendas de lotes em parcelamentos urbanos anteriormente constituídos, construção de novos parcelamentos urbanos e construção de empreendimentos de menor porte (condomínios e *flats*), aumentando, inclusive, o número de segundas residências em padrão unifamiliar. As dinâmicas se retroalimentam e possibilitam a confluência de novos e velhos padrões de uso do solo.

A inserção do litoral metropolitano do Nordeste como lugar de vilegiatura alóctone redimensionou as hierarquias urbanas, ao passo que atribui às metrópoles da região a captação de feixes de relações internacionais sem passagem por metrópoles hierarquicamente superiores (São Paulo e Rio de Janeiro).

Tem-se um quadro complexo no interior das metrópoles. Enquanto as capitais ganham relevância, as demais municipalidades são fragmentadas em espacialidades litorâneas regidas por verticalidades (SANTOS, 1997). Tais condições demonstram as novidades nos padrões hierárquicos elaborados na contemporaneidade, reforçando o modelo metropolitano.

As práticas marítimas modernas contribuem para a integração metropolitana no Nordeste, reunindo uma duplicidade de condições: a primeira diz respeito às características próprias aos processos naturais presentes na região (praias arenosas,

dunas, falésias, águas marítimas mornas, baixa amplitude térmica com temperaturas mínimas elevadas); e a segunda, ao planejamento contínuo que reproduz a imagem positiva dos lugares e otimiza ou constrói condições materiais (adensamento de objetos técnicos) necessárias à adequação dos lugares ao modelo de consumo internacional. Assim, os lugares da vilegiatura marítima se reproduzem em meio a contradições: cidade/não cidade, imitação/distinção, vilegiatura/turismo, natureza/objetos técnicos, público/privado, planejamento/contingente.

Os limites territoriais metropolitanos e suas articulações com as distintas escalas espaciais são redefinidos diuturnamente pelas interações diacrônico-sincrônicas de processos e sujeitos sociais. A configuração espacial contemporânea não pode ser explicada sem mencionar as características dos sujeitos sociais responsáveis pela primeira “corrida ao mar” em função da vilegiatura. Se algumas famílias mais abastadas construíram suas segundas residências nos vilarejos praianos distantes, são os estratos médios seus seguidores e determinantes na constituição inicial do espaço periurbano do lazer nas metrópoles nordestinas. Os cidadãos nordestinos vislumbram seu lugar ao sol, ou melhor, à praia.

## 2.4 A Era da Massificação da Vilegiatura Marítima: Primeiras Formas Urbanas Produzidas

Mesmo por caminhos metodológicos distintos, as formas urbanas relativas à vilegiatura marítima são descritas por estudos de casos recentes: em Pernambuco, Itamaracá (ASSIS, 2001) e Ipojuca (ANJOS, 2005); na Bahia, o litoral norte (MELO E SILVA *et al.*, 2009); no Rio Grande do Norte, Parnamirim e Nísia Floresta (SILVA, K., 2010); e no Ceará, Aquiraz (PEREIRA, 2006). A geração das múltiplas formas pode ser periodizada

em três marcos temporais: até o início dos anos 1970, dos anos 1970 aos 1980 e pós-anos 1990.

No início dos anos 1960 a 1970, no litoral metropolitano era possível contabilizar a primeira leva de vilegiaturistas e suas segundas residências, os *gate-keepers* moradores da “Cidade”, que no Nordeste são representados por grandes empresários, altos funcionários públicos e grupos dirigentes. Em maioria, eles se utilizaram de sua influência social e poder financeiro para garantir a compra (ou posse) dos terrenos à beira-mar e com isso construir as *villas*, selecionando inicialmente os territórios constituídos por comunidades tradicionais. As pequenas casas dos pescadores (muitas delas feitas com palha e adobe) situavam-se a certa distância do mar (inclusive, de costas para a beira-mar), deixando a faixa a serviço do ancoradouro de suas embarcações de pesca. Dessa maneira, os vilegiaturistas compravam os “lotes” diretamente dos moradores das comunidades marítimas tradicionais selecionadas, privilegiando aqueles mais próximos ao Atlântico. Outra possibilidade efetivada era a requisição do direito de uso na Secretaria de Patrimônio da União com posterior construção das segundas residências. Em forma de relato oral, muitos moradores tradicionais lastimam a utilização de instrumentos ilegais por parte dos “veranistas”. Para os moradores, comum tornou-se a prática da grilagem e falsificação de registro escriturário de imóveis em função da construção de suas residências.

Esse primeiro movimento exibiu sua face morfológica pela construção de unidades unifamiliares horizontais postas lado a lado e conformando uma linha paralela ao mar.

Na cidade e em meio a uma sociedade de iguais, os *gate-keepers* propagavam as benesses das vilegiaturas e dos lugares por eles escolhidos. Tal divulgação tinha uma capacidade enorme de convencimento. Acerca dos frequentadores e vilegiaturistas, é comum a formulação de “lendas” que propagam

a presença de personalidades da televisão e dos esportes em determinadas localidades praianas. O próprio Estado teve um papel direto nesse movimento, haja vista promover a construção das chamadas residências oficiais de veraneio para os governadores em praias hoje metropolitanas.

Aproveitando-se da formação da demanda, muitos vilegiaturistas transformaram-se em promotores imobiliários, estocando lotes e revendendo-os aos que ansiavam por vilegiatura. Essas etapas coincidem com a grande expansão das estradas pavimentadas e das redes de eletrificação desenroladas na década de 1970, situação essa facilitadora do usufruto de comodidades citadinas nas recém-descobertas “estações” de vilegiatura.

Do início da década de 1970 até o fim dos anos 1980, empresas imobiliárias produziram grande quantidade de lotes urbanos ao longo do litoral metropolitano e não metropolitano. No Nordeste, esse foi o primeiro produto imobiliário empresarial disponibilizado para a vilegiatura marítima. A construção das casas partia de processo molecular, ou melhor, individual, utilizando-se em maioria de mão de obra local, sem homogeneidade nos padrões construtivos. Com isso, além dos núcleos de pescadores, as segundas residências começariam a ocupar áreas projetadas inicialmente para a maritimidade moderna, ou melhor, para a vilegiatura. Esse período é reconhecidamente o momento de massificação, caracterizado, entre outros aspectos, pela construção de empreendimentos imobiliários multifamiliares (os condomínios). É esse complexo que, até o presente, conforma importante percentual do parque habitacional das segundas residências. Os parcelamentos urbanos também têm um papel na abertura de “fronteiras”. A terra fragmentada em lotes e disposta conforme padrão mercantil-urbano serviu de protótipo para empreendimentos imobiliários de maior envergadura.

Da mesma forma que as residências secundárias pioneiras e os parcelamentos urbanos, a instalação da sede dos clubes de

lazer das mais diversas associações profissionais também teve desempenho atrativo. Esses empreendimentos fechados e coletivos, por sua própria constituição social, promoveram a visitação e a estada nas localidades praianas para estratos socioculturais homogêneos. Se até a década de 1960 localizavam-se unicamente na cidade primaz, nas décadas seguintes disseminaram-se em grande número pelo litoral metropolitano, estando presentes em quase todas as praias e impondo-se como mediadores da massificação dos usuários e das formas construídas.

A partir dos anos 1990, todas as localidades praianas situadas nos municípios metropolitanos já eram conhecidas e sediavam residências secundárias. O padrão geométrico das localidades foi conduzido ao modelo de arruamento misto (com áreas em xadrez, associadas a padrões aleatórios), sendo que em muitos casos predominaram os ditames da demanda por lotes e segundas residências. Às municipalidades restou o papel de dar suporte ao processo: primeiramente, dando aval à dinâmica do mercado imobiliário e, *a posteriori*, construindo as infraestruturas básicas, em destaque a pavimentação das ruas e estradas de acesso.

Em meio aos residuais das décadas antecedentes (tratando-se da relação do parque habitacional permanente e de segundas residências), formaram-se dois modelos de agrupamento: os adensamentos homogêneos e os heterogêneos. Os primeiros reúnem, essencialmente, segundas residências ocupadas por vilegiaturistas e são compostos por unidades unifamiliares e condomínios horizontais e verticais. O segundo grupo, o mais antigo, é um complexo mesclado por moradores e vilegiaturistas, onde se ajuntam residências permanentes e ocasionais, convencionalmente formado por habitações unifamiliares. Na maioria das vezes, os aglomerados homogêneos são a expansão dos heterogêneos, perfazendo uma mancha urbana que cresce paralela ao mar. Isso, todavia, não significa dizer que em todo o litoral

metropolitano constituía-se uma aglomeração contínua. Existem espaços, ainda em forma de glebas, não construídos e áreas que sediam outras atividades de cunho produtivo e (re)produtivo. Fato notório ao longo das três últimas décadas, o processo de inclusão metropolitana desses núcleos consolida-se pela melhoria das condições logísticas de acesso. Entende-se essa melhoria em função das possibilidades ofertadas aos segmentos residentes nas cidades primazes, o que logicamente também se rebate naqueles que habitam na outra extremidade da rede: os aglomerados litorâneos.

## 2.5 A Era da Massificação da Vilegiatura Marítima: Novos Vilegiaturistas Autóctones

A Pesquisa de Orçamento Familiar (POF-IBGE) realizada desde a década de 1970, na sua versão do ano de 2002, elenca pela primeira vez o imóvel de uso ocasional como uma das despesas presentes no orçamento das famílias brasileiras (e, neste caso específico, nordestinas). A inclusão dessa variável no elenco das que representam as prioridades de consumo da população brasileira é a constatação da crescente incorporação da prática ao modo de vida de estratos sociais solventes. Entre outros componentes da lista de despesas monetárias e não monetárias mensais das famílias nordestinas, dois outros itens estão vinculados às práticas de lazer: viagens esporádicas e recreação/cultura.

De acordo com a Tabela 1, os gastos percentuais nesse item estão presentes em todas as classes de rendimento; todavia, tornam-se mais expressivos naquelas classes com rendimentos superiores a 4 mil reais. Justamente naquelas consideradas pelos economistas como classe média A/B (SOUZA; LAMOUNIER, 2010).

**Tabela 1 – Distribuição da Despesa Monetária e Não Monetária Média Mensal Familiar, por Classes de Rendimento Monetário e Não Monetário Mensal Familiar, segundo Despesa em Viagens, Recreação/Cultura e Imóveis de Uso Ocasional – Região Nordeste**

Tipos de despesa	Distribuição da despesa monetária e não monetária média mensal familiar (%)										
	Total	Classes de rendimento monetário e não monetário mensal familiar – em R\$									
		Até 400 (1)	+ de 400 a 600	+ de 600 a 1.000	+ de 1.000 a 1.200	+ de 1.200 a 1.600	+ de 1.600 a 2.000	+ de 2.000 a 3.000	+ de 3.000 a 4.000	+ de 4.000 a 6.000	+ de 6.000
Viagens	1,33	0,95	0,93	1,04	0,96	1,10	1,29	1,28	1,33	1,67	2,20
Recreação e cultura	1,77	0,77	0,98	1,36	1,70	1,78	2,05	2,28	2,35	2,36	2,40
Imóveis de uso ocasional	0,32	0,10	0,14	0,19	0,15	0,19	0,32	0,36	0,36	0,43	0,72

**Fonte:** IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Índices de Preços, Pesquisa de Orçamentos Familiares 2002-2003. Adaptado pelo autor.

**Nota:** O termo família está sendo utilizado para indicar a unidade de investigação da pesquisa “Unidade de Consumo”.

As classes com rendimentos superiores a 6 mil reais dependem, proporcionalmente, duas vezes mais de suas rendas em domicílios de uso ocasional do que as classes com rendimentos iguais ou inferiores a 4 mil reais. Uma análise precipitada dos dados pode conduzir à seguinte constatação: as viagens esporádicas e demais atividades de recreação/cultura são mais disseminadas, sendo o uso de domicílio de uso ocasional restringido a classes com maiores rendimentos. É prudente considerar que os gastos em recreação/cultura podem-se concretizar indiretamente com o uso dos mencionados domicílios, isso porque, como atesta o próprio IBGE em sua definição, a finalidade maior dos domicílios de uso ocasional é o lazer. Outro fato deveras significativo se expõe ao perceber que estratos menos potentados disponibilizam parte do seu orçamento

familiar nas atividades de lazer, entre elas a utilização do imóvel ocasional. Assim, é possível constatar que grupos com poder aquisitivo menor desenvolvem estratégias através das quais re-produzem práticas próximas à vilegiatura e ao turismo.

A tabela seguinte, pautada na POF de 2008, expõe, além das três variáveis anteriores, uma comparação entre o quadro brasileiro e o nordestino. Avaliando as quatro últimas classes de renda, podem-se verificar cenários bem diferenciados: na quarta classe (mais de 2.490 a 4.150 reais), as médias nordestinas superam as nacionais em todas as variáveis; para a quinta classe (mais de 4.150 a 6.225 reais), a situação é contrária a da anterior; no caso da sexta classe (mais de 6.225 a 10.375 reais), a média nordestina ultrapassa a nacional somente na variável imóveis de uso ocasional; na última classe, são superiores os valores nordestinos tanto para os domicílios de uso ocasional como para a recreação/cultura.

**Tabela 2 – Despesa Monetária e Não Monetária Média Mensal Familiar – Valor e Distribuição – por Classes de Rendimento Total e Variação Patrimonial Mensal Familiar, segundo Despesa com Viagens Esporádicas, Recreação/Cultura e Imóveis de Uso Ocasional, 2008**

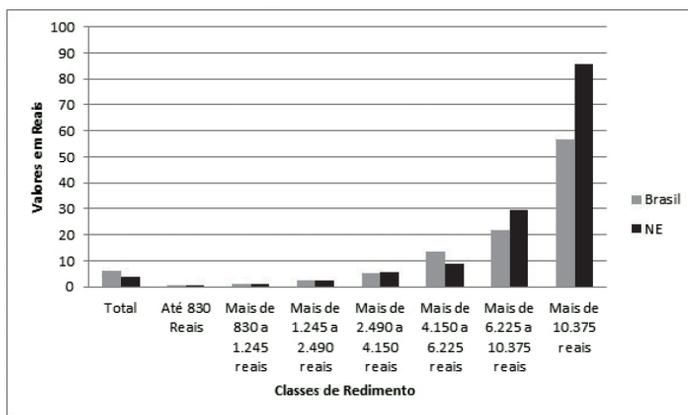
Despesas monetárias e não monetárias para o Brasil e para o Nordeste (em R\$)						
Classe de renda média familiar total	Viagens esporádicas		Recreação e cultura		Imóveis de uso ocasional	
	Brasil	NE	Brasil	NE	Brasil	NE
Total	32,43	19,21	42,76	26,18	5,94	3,92
Até 830 reais	5,97	6,24	1,37	7,17	0,37	0,24
Mais de 830 a 1.245 reais	9,1	10,25	14,67	14,8	1,01	0,94
Mais de 1.245 a 2.490 reais	15	16,87	27,81	28,17	2,23	2,23
Mais de 2.490 a 4.150 reais	30,3	44,17	51,53	56,55	5,02	5,66

Despesas monetárias e não monetárias para o Brasil e para o Nordeste (em R\$)

Classe de renda média familiar total	Viagens esporádicas		Recreação e cultura		Imóveis de uso ocasional	
	Brasil	NE	Brasil	NE	Brasil	NE
Mais de 4.150 a 6.225 reais	52,11	50,69	86,7	77,34	13,45	8,61
Mais de 6.225 a 10.375 reais	114,17	101,2	133,22	116,31	21,64	29,58
Mais de 10.375 reais	283,59	157,36	93,12	197,72	56,67	85,83

**Fonte:** IBGE, Diretoria de Pesquisas. Coordenação de Índices de Preços. Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009. Adaptado pelo autor.

O Gráfico 1 relaciona os dados referentes aos gastos com imóveis de uso ocasional tanto para a média nacional como para o caso nordestino. O quadro mais destoante refere-se às duas classes com maiores rendimentos, mais de 6.225 a 10.375 reais e mais de 10.375 reais, visto que as nordestinas gastam, respectivamente, 36,7% e 51,4% a mais do que a média nacional.



**Gráfico 1 – Despesa Monetária e Não Monetária Média Mensal Familiar – Valor e Distribuição – por Classes de Rendimento Total e Variação Patrimonial Mensal Familiar, segundo Despesa com Imóveis de Uso Ocasional, para o Brasil e o Nordeste, 2008**

**Fonte:** IBGE. Diretoria de Pesquisas. Coordenação de Índices de Preços. Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009.

O aprofundamento da análise para os estados nordestinos demonstra, simultaneamente, a semelhança à tendência nacional e a desigualdade de situações internas à região. Em primeiro lugar, os gastos com viagens esporádicas e recreações/cultura vêm ocupando maior espaço no orçamento das diversas classes de rendimento. Aqueles vinculados aos domicílios de uso ocasional alcançam maior expressão nas duas últimas classes. A classe de maior rendimento da Bahia e de Pernambuco apresenta, respectivamente, R\$ 142,27 e R\$ 106,37. Gastos superiores à média da mesma classe no Nordeste (85,83) e no Brasil (56,67). Situação atípica é a do estado do Ceará. Com o terceiro maior parque de domicílios de uso ocasional do Nordeste, apresenta valores inferiores a todos os demais estados. No entanto, de modo geral, pode-se comprovar que a participação de estratos médios na disseminação da vilegiatura permanece como tema atual no Brasil e no Nordeste.

**Tabela 3 – Despesa Monetária e Não Monetária Média Mensal Familiar – Valor e Distribuição – por Classes de Rendimento Total e Variação Patrimonial Mensal Familiar, Segundo Despesa com Viagens Esporádicas, Recreação/Cultura e Imóveis de Uso Ocasional, para os Estados Nordestinos, 2008**

UF	Tipos de despesa	Classes de rendimento total e variação patrimonial mensal familiar							
		Total	Até 830 reais	Mais de 830 a 1.245 reais	Mais de 1.245 a 2.490 reais	Mais de 2.490 a 4.150 reais	Mais de 4.150 a 6.225 reais	Mais de 6.225 a 10.375 reais	Mais de 10.375 reais
Alagoas	Viagens esporádicas	11,1	6,95	7,97	15,8	23,61	24,36	54,36	14,25
	Recreação e cultura	15,31	5,03	8,82	24,2	26,94	53,89	117,81	114,8
	Imóveis de uso ocasional	1,3	0,1	0,29	2,04	10,73	7,54	1,47	1,1

UF	Tipos de despesa	Classes de rendimento total e variação patrimonial mensal familiar							
		Total	Até 830 reais	Mais de 830 a 1.245 reais	Mais de 1.245 a 2.490 reais	Mais de 2.490 a 4.150 reais	Mais de 4.150 a 6.225 reais	Mais de 6.225 a 10.375 reais	Mais de 10.375 reais
Bahia	Viagens esporádicas	27,5	8,9	15,16	25	58,83	58,29	147,67	146,99
	Recreação e cultura	27,42	6,37	14,99	24,33	58,67	77,03	99	212,76
	Imóveis de uso ocasional	6,48	0,37	1,2	2,24	5,5	15,87	44,74	142,27
Ceará	Viagens esporádicas	13,1	3,76	5,97	13,02	29,66	40,69	86,32	203,73
	Recreação e cultura	22,63	7,61	16,72	26	56,41	76,34	109,28	111,7
	Imóveis de uso ocasional	1,74	0,13	0,73	3,46	5,79	2,78	9,29	1,47
Maranhão	Viagens esporádicas	15,79	6,23	11,13	15,61	28,05	77,4	31,06	174,78
	Recreação e cultura	19,26	4,58	9,96	25,11	48,79	77,9	117,23	164,73
	Imóveis de uso ocasional	3,04	0,2	0,92	3,57	3,17	5,84	36,7	56,9
Paraíba	Viagens esporádicas	20,08	4,7	11,43	16,44	68,36	68,65	116,65	70,97
	Recreação e cultura	23,18	6,31	11,13	27,45	54,63	53,78	140,69	135,74
	Imóveis de uso ocasional	3,55	0,32	0,72	2,55	7,42	3,18	51,43	35,96
Pernambuco	Viagens esporádicas	17,79	5,01	7	8,72	35,01	35,09	116,92	206,49
	Recreação e cultura	35,74	10,16	18,45	33,71	67,85	88,66	161,96	271,37
	Imóveis de uso ocasional	5,24	0,29	1,13	1,1	8,1	5,7	37,36	106,37
Piauí	Viagens esporádicas	20,32	9,88	14,45	20,2	38,1	49,19	95,32	109,29
	Recreação e cultura	25,45	7,27	14,89	29,62	52,61	72,83	119,46	185,6
	Imóveis de uso ocasional	1,85	0,25	1,41	2,06	3,85	8,48	9,57	10,5

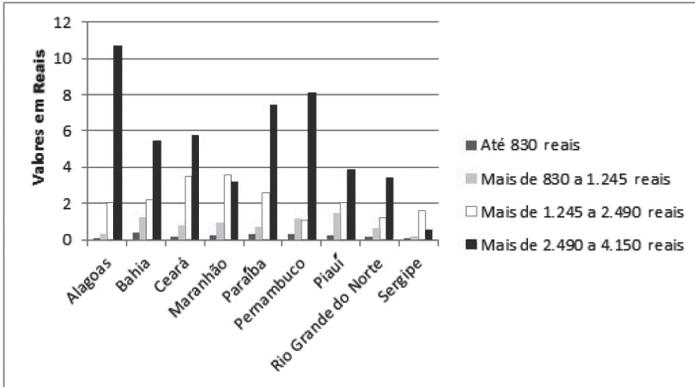
UF	Tipos de despesa	Classes de rendimento total e variação patrimonial mensal familiar							
		Total	Até 830 reais	Mais de 830 a 1.245 reais	Mais de 1.245 a 2.490 reais	Mais de 2.490 a 4.150 reais	Mais de 4.150 a 6.225 reais	Mais de 6.225 a 10.375 reais	Mais de 10.375 reais
Rio Grande do Norte	Viagens esporádicas	14,75	3,97	8,14	13,47	47,96	44,63	36,03	87,13
	Recreação e cultura	26,65	10,25	12,86	35,61	45,11	86,29	86,48	123,27
	Imóveis de uso ocasional	1,79	0,19	0,61	1,2	3,44	8,6	9,53	27,17
Sergipe	Viagens esporádicas	15,97	4,13	4,88	13,25	20,41	40,87	83,84	228,91
	Recreação e cultura	30,5	9,46	16,79	38,21	78,01	88,81	69,96	144,54
	Imóveis de uso ocasional	1,79	0,1	0,15	1,63	0,53	—	2,23	58,49

**Fonte:** IBGE – Pesquisa de Orçamentos Familiares. [s. d.]

**Nota:** 1 – O termo família está sendo utilizado para indicar a unidade de investigação da pesquisa “Unidade de consumo”. 2 – A classificação classes de rendimento total e variação patrimonial mensal familiar inclui os rendimentos monetários, não monetários e variação patrimonial. 3 – A categoria até 830 reais inclui as famílias sem rendimento.

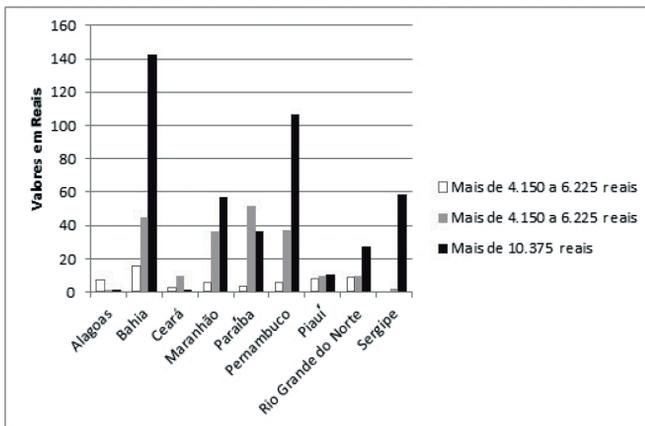
Para o caso dos estados do Nordeste, o gráfico seguinte expõe dinâmica semelhante em três estados: Bahia, Pernambuco e Maranhão. Nesses, as duas últimas classes de rendimentos atribuem ao imóvel de uso ocasional volume de recursos bem superior às demais. Situação próxima, sendo em menor escala, acontece no Rio Grande do Norte e em Sergipe. Na Paraíba há uma inversão. A penúltima classe de renda (mais de 4.150 a 6.225 reais) tem gastos superiores à classe com maior rendimento. No Piauí, a classe de mais alto rendimento gasta 14 vezes menos que a mesma classe na Bahia. Mais do que variações contextuais, evidencia-se a capacidade dessas famílias de continuar despendendo de recursos no usufruto das referidas práticas, o que as coloca na condição de inovadores, segundo a classificação de Boyer (2003). Nos casos de Alagoas e, principalmente,

Ceará, a avaliação é comprometida. Concebe-se que, para esses estados, há imprecisão nos dados expostos pela pesquisa.



**Gráfico 2 – Despesa Monetária e Não Monetária Média Mensal Familiar – Valor e Distribuição – por Classes de Rendimento Total e Variação Patrimonial Mensal Familiar (entre R\$ 830,00 e R\$ 4.150,00), segundo Despesa com Imóveis de Uso Ocasional, para os Estados Nordestinos, 2008**

Fonte: Elaboração do autor (2014).



**Gráfico 3 – Despesa Monetária e Não Monetária Média Mensal Familiar – Valor e Distribuição – por Classes de Rendimento Total e Variação Patrimonial Mensal Familiar (a Partir de R\$ 4.150,00), segundo Despesa com Imóveis de Uso Ocasional, para os Estados Nordestinos, 2008**

Fonte: Elaboração do autor (2014).

Os dados da POF (2002 e 2008), mesmo sem maiores detalhes acerca do domicílio de uso ocasional, ratificam a variável renda como relevante no entendimento do espalhamento da prática da vilegiatura nos estratos sociais. Confirma também que o fenômeno, que se expandiu consideravelmente nos anos 1970 e 1980, marca o contexto sociocultural de parcela significativa da população nordestina, principalmente nos setores médios e altos. Todavia, pode-se perceber também que esse modelo de lazer, o que inclui a vilegiatura, rompe as barreiras culturais apontadas por Boyer e se apresenta na totalidade social da metrópole, o que também leva a prospectar uma potencial expansão da demanda metropolitana por espaços de lazer. Os meios utilizados para tanto são variados, mas, como demonstram os dados, a estada nos domicílios de uso ocasional faz parte dessa complexidade.

# CAPÍTULO 3

## PLANEJAMENTO: NORDESTE, TURISMO E VILEGIATURA MARÍTIMA

### 3.1 Do Global ao Regional

Na segunda metade do século XX, o turismo foi convertido em prática de lazer massificada, sendo cada vez mais opção ao uso do tempo livre por setores diversos da sociedade. Para Geiger (1996), a massificação define-se também pela quantidade de pessoas empregadas no setor, pelo movimento financeiro envolvido, pela abrangência geográfica do movimento e, finalmente, pelo envolvimento das administrações públicas no processo. Por essas considerações é possível elaborar uma ressalva: a massificação dos espaços destinados ao lazer não se restringe a um modelo restrito de turistificação. Como diz Urbain (1996), o turismo é apenas uma das facetas do crescimento dos *vacanciers*.

Berço da modernidade, o continente europeu modelou os contornos dessa atividade, inclusive o conjunto de serviços, equipamentos e lugares preferenciais para sua realização. Até o presente, o Velho Continente permanece como maior bacia turística, tanto por emissão como por recepção de visitantes. É de lá, inclusive, que se difundem os principais princípios do planejamento para turistificação de novos destinos.

No âmbito global, com variações na composição, os lugares turistificados recebem fluxos nacionais e internacionais (DANTAS, 2010). De acordo com Knafou (1996), existem três fontes de turistificação dos lugares e dos espaços. A primeira delas é organizada pelos turistas pioneiros, responsáveis por incrementar aos lugares tais práticas, isso sem mediações dos agenciadores. A

segunda fonte provém da iniciativa dos operadores do mercado e acontece quando se constituem produtos turísticos. Os planejadores e os produtores “territoriais” são a terceira fonte. Esses, para o autor, são os mais capazes de produzir a territorialização da atividade turística. Ao analisar o caso dos países periféricos, a exemplo do Brasil, constata-se no Estado a assimilação das funções referentes a esta última fonte de turistificação.

Os litorais arenosos e ensolarados antes recusados alcançam *status* de turísticos concomitantemente ao crescimento do tempo livre remunerado e da massificação da atividade (BOYER, 2003, 2008). Os casos mais emblemáticos são a costa mediterrânea, a Flórida e o Caribe, com ascensão derivada, sobretudo, do planejamento pautado no binômio sol e mar. Contudo, a lógica e a temporalidade de inserção são diferenciadas, variando também o perfil e a origem dos visitantes.

Como assinalado introdutoriamente, a turistificação, porém, não é um processo fechado exclusivamente às atividades turísticas. Aparentemente, nos interstícios do turismo, a vilegiatura internacional, comum na Europa já em meados do século XX, fundamentada em novas bases tecnológicas (transporte aéreo), tornou-se mundial. Os viajantes passaram a atravessar distâncias intercontinentais não somente pelos percursos e monumentos, mas pela estada ocasional aos moldes da vilegiatura autóctone. Partindo das *villas* e das cidades balneárias do século XIX, criam-se os novos arquétipos: os *villages* (condomínios), os *resorts* (hotéis+SPAs+clubes+residências) e suas derivações (conjugação dos elementos anteriores). Seguindo padrões internacionais de administração e ofertando serviços próprios do turismo, possibilitam simultaneamente a posse e o compartilhamento rentável do imóvel. Constata-se a hibridização entre o turismo e a vilegiatura, gerando inclusive o já discutido “conceito de turismo residencial”.

O espaço litorâneo do Mediterrâneo é o maior exemplo da articulação entre turismo internacional e vilegiatura marítima alóctone. Desde os anos 1960, o ritmo de produção dos espaços litorâneos é vertiginoso, situação resultante da difusão de ambas as práticas de lazer marítimo. Como afirma Gili (2003), parcela significativa do parque de residências secundárias nas Ilhas Baleares, na costa de Alicante e nas Ilhas Canárias é de propriedade de estrangeiros, sobremaneira ingleses e alemães. O autor anuncia as razões pelas quais ocorre aproximação entres as práticas de *sédentarité* e os lugares turistificados: a difusão da cultura do ócio (lazer), a redução da jornada de trabalho, as maiores possibilidades de mobilidade, o aumento do tempo livre (*tiempo de ocio*), o aumento da renda, os benefícios fiscais na compra de imóveis para o uso ocasional, a liberação legal da construção na primeira linha da costa e o investimento de dinheiro ilegal (*dinero escondido al fisco*).

Associado a essas questões, destaque-se o importante papel do mercado imobiliário. Esse complexo de empresas e investidores se valem das condições socioculturais e econômicas, diversificando seus produtos (*resort*, condomínios de segunda residência) e sua clientela (turistas e vilegiaturistas).

A abertura de novas regiões aos fluxos turísticos (cultura da viagem de lazer) em nenhum momento obstruiu o desejo pela vilegiatura e seu desdobramento imobiliário (o domicílio de uso ocasional). A estada ocasional simboliza um nível superior de exclusividade, podendo concretizar-se pela posse ou propriedade de um fragmento do lugar. Nesse sentido, além dos equipamentos propriamente turísticos, o aumento da demanda de usuários de domicílios de uso ocasional (e com isso constituição de segundas residências) condiciona uma reestruturação dos territórios receptores, fundamentada no modelo de urbanização relativamente dispersa. Ao analisar o caso da costa

mediterrânea, Daligaux (2003) denomina de contestáveis os princípios do planejamento urbano litorâneo europeu. O autor descreve as formas urbanas produzidas, considerando-as como geradoras de graves problemas territoriais, o que inclui a dimensão ambiental.

Se nos anos 1980 os países do Mediterrâneo discutiam medidas de limitação do processo de expansão da urbanização do litoral, no Brasil as políticas públicas regionais não vislumbravam na atividade turística caráter estratégico e desenvolvimentista, todavia não avaliaram, *a priori*, os impactos advindos das ofertas imobiliárias próprias à vilegiatura. Indiscutivelmente, o Nordeste brasileiro tem sua “vocação” turística planejada na última década de século XX. Depois de a c es disjuntas promovidas por alguns estados, pensou-se o litoral como recorte espacial mais propício   inversão da região no elenco de espaços elegidos pelos turistas internacionais como também pelos *tour-operators*. Conforme Rodrigues (1998), não importaram as constata es dos graves problemas enfrentados por outras especialidades (como Cancun e o litoral mediterrâneo), pois o discurso consolidava-se no entendimento de que turismo era a soluço para os problemas de uma região “sem alternativas”. Essas no es fundamentaram a elabora o dos Programas de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste I, II e Nacional, de investimentos do Programa Acelera o do Crescimento (PAC), além de investimentos do tesouro das próprias unidades federativas e das municipalidades.

Após décadas seguidas, em que se desenvolveram a c es para a integra o dependente da região Nordeste ao Centro-Sul, que políticas públicas poderiam redefinir o papel da região em uma escala nacional e até mesmo internacional? Furtado (1983), ao analisar as perspectivas para a citada região após o “milagre econômico”, em nenhum momento postulou a possibilidade de investimentos nas atividades turísticas. Depois de mais de duas

décadas às suas análises, o Nordeste brasileiro tornou-se uma região composta por fragmentos de modernidade, sendo os investimentos nas atividades de lazer e turismo litorâneo significativos na composição desta situação.

Na avaliação de Dantas *et al.* (2006), essas ações privilegiaram espaços sub-regionais, produzindo-os em função da lógica internacional de desenvolvimento econômico, a qual está alicerçada na reprodução do capital e elevação da taxa de lucros. Nesse sentido, o litoral nordestino abre-se ao internacionalismo, pelo menos em função da organização do espaço e dos produtos e serviços de lazer ofertados. Ao propiciar condições socioespaciais para o desenvolvimento do turismo, os investimentos públicos condicionam iniciativas privadas (moleculares e de grandes investidores) que não se limitam ao arranjo turístico convencional (hotéis, agências de viagens, restaurantes etc.). A vilegiatura marítima surge como possibilidade aos usuários e investidores. Tal situação não é surpreendente, visto que processos semelhantes ocorreram ou vêm ocorrendo nos litorais de vários países ditos centrais e, também, naqueles denominados emergentes.

Em termos subnacionais, o litoral do Nordeste do Brasil, ocupado anteriormente por vilegiaturistas autóctones (no que se refere ao consumo do lugar), passa a recepcionar os alóctones após investimentos públicos na organização de um espaço em função do turismo litorâneo com apelo à internacionalização da demanda.

O marco para a redefinição do litoral nordestino é a década de 1990. Anteriormente, evidencia-se um período de “descobrimto” (BENEVIDES, 1998) demarcado por uma organização precária de instituições promotoras, sendo complementado por iniciativas pontuais para turistificação das capitais e do litoral nordestino. Com a crise mundial na década de 1970 e a crise pós-milagre econômico brasileiro, o turismo ganha espaço privilegiado na pauta das ações governamentais à medida que passa a representar “uma alternativa econômica

capaz de soerguer as economias deprimidas dos estados nordestinos” (RODRIGUES, 1996). Em seguida ao sonho da industrialização, agora para o Nordeste, o arranjo das atividades turísticas (receptivas) é a estratégia mais “racional” para inserção da região no mundo globalizado.

Na última década do século XX, regidos pela Nova Constituição (1988) e com a retomada do regime democrático, os entes federados (estados e municípios) alcançaram, em teoria, condição superior de decidir o rumo do planejamento e das ações prioritárias, estando aptos a contrair e negociar financiamentos de órgãos internacionais. No contexto mundial, espalhava-se o modelo de competitividade entre os lugares, edificado na perspectiva político-econômica neoliberal. Nesses termos, o planejamento adotado, mesmo que autônomo de regional, é fragmentador e seleciona determinados espaços, tornando-os competitivos e atrativos aos investimentos privados (nacionais e internacionais).

### 3.2 As Ações e a Disposição dos Novos Sistemas de Objetos Litorâneos

No presente, a organização de todas as atividades sociais concretiza-se, continuamente, pelo acréscimo de objetos técnicos e informacionais ao espaço (SANTOS, 1997). No processo de reestruturação espacial, os sistemas de ação potencialmente modernizadores agem sobre objetos antigos (as rugosidades), produzindo, em concomitância, a necessidade permanente de criação de novos objetos.

Essas premissas teóricas explicam as mudanças promovidas pelos programas de “turistificação” do litoral nordestino. Mesmo com a estratégia de divulgação das características naturais como maior atrativo de fluxos, os agentes envolvidos (turistas, operadores, investidores, vilegiaturistas) exigem a tecnificação das bordas litorâneas. O planejamento corresponde à

instalação de sistemas de ações e de objetos definidos por padrões internacionais consolidados: as infraestruturas de abastecimento e saneamento, a localização das rodovias, os terminais aeroviários, os serviços de recepção e hotelaria, a arquitetura dos empreendimentos imobiliários, os atrativos artificiais (aquários, restaurantes, parques temáticos etc.) e as campanhas promocionais (*marketing*).

Inegavelmente, o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur/NE I) é considerado um divisor de águas na produção do litoral nordestino (DANTAS, 2010), não somente em função dos fluxos turísticos, mas em razão das significativas mudanças no litoral nordestino. Por sua vez, a proposição do Prodetur/NE em uma segunda fase demonstra cabalmente a preponderância dos desígnios turísticos/imobiliários na organização dos sistemas de objeto e de ação para o litoral. Para compreender as sincronias e diacronias, é relevante descrever, localizar e datar os novos sistemas, apontando inclusive os ainda em planejamento ou em execução:

a) Prodetur/NE I: uma avaliação sintética

No início da década de 1990, os estados nordestinos e a União iniciaram o planejamento para atrair financiamento para a promoção de infraestrutura no espaço litorâneo da região a fim de desenvolver as atividades turísticas em um modelo internacional. O contexto brasileiro não era dos mais estáveis. O país estava em recessão, com sérios problemas na sua política econômica (RODRIGUES, 1996). Como solução, efetuou-se um conjunto de ajustes econômicos ditados pelas instituições financeiras mundiais (FMI, BIRD e BID). O Prodetur/NE efetivou-se financeiramente mediante essas condições.

A primeira versão do programa foi negociada envolvendo a Sudene, o BNB, a Embratur, a Comissão de Turismo Integrado

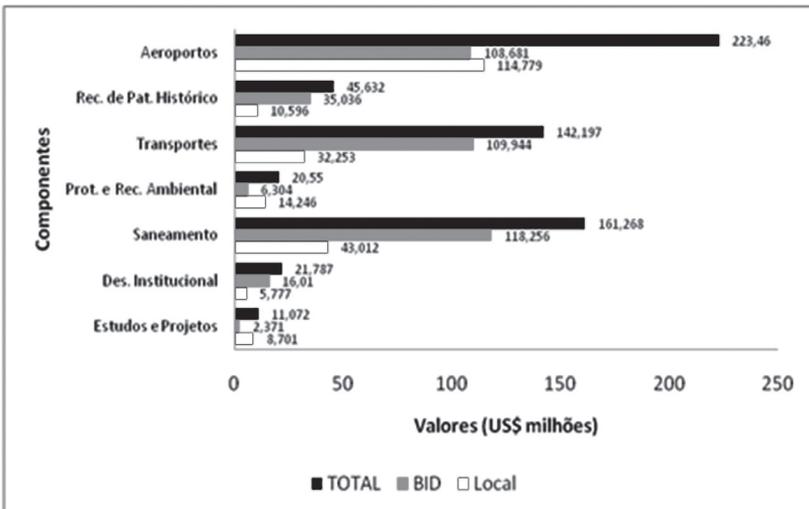
do Nordeste (CTI-NE) e o BID. No ano de 1992, as negociações, lastreadas com o aval da Comissão de Financiamentos Externos do Governo Federal (Coflex), tinham como órgão executor e mutuário o BNB. Tal proposta era bem mais abrangente que a posteriormente efetivada, pois incluía os setores energéticos e das telecomunicações.

Sob orientação do BID, ficou determinado que: a) o BNB seria realmente o executor e o mutuário; b) a primeira fase do projeto consumiria um montante de US\$ 800 milhões, executado em 5 anos e custeado 50% pelo empréstimo do BID e 50% em contrapartida dos estados. Neste item, definiram-se os componentes do projeto (saneamento, sistema viário, limpeza urbana, aeroportos, recuperação de patrimônio histórico, proteção e recuperação ambiental e desenvolvimento institucional); e c) os 9 estados nordestinos e Minas Gerais tornar-se-iam submutuários do financiamento, dando como garantia de pagamento suas cotas no Fundo de Participação dos Estados. Aceitas as condições, em 12 de dezembro de 1994, firmou-se o contrato 841-OC-BR entre o BID e o BNB. Todavia, logo nos anos 1996 e 1997, três alterações realizaram-se: 1) no primeiro ano citado, por dificuldades de alocação de recursos por parte dos estados, o percentual de contrapartida destes foi reduzido para 40%, sendo diminuído o valor total do empréstimo para US\$ 670 milhões; 2) no ano posterior, o projeto de ampliação de três aeroportos foi incluído (Aeroporto Internacional Dep. Luís Eduardo Magalhães, na Bahia; Aeroporto de Lençóis, também na Bahia; e Aeroporto de Guararapes, em Recife, Pernambuco), elevando o investimento em aeroportos para US\$ 220 milhões. No mesmo ano, outra alteração consolidou-se com a possibilidade de financiamento do componente elaboração de estudos e projetos.

A ordem de contratação dos subempréstimos deu-se da seguinte forma: Bahia, Sergipe e Rio Grande do Norte contrataram

no segundo semestre de 1995; no ano de 1996, o mesmo fizeram Alagoas, Ceará e Pernambuco. No ano seguinte, Paraíba e Maranhão associaram-se. Nos anos de 1999 e 2002, aderiram, respectivamente, Piauí e Alagoas. No total, 17 contratos de subempréstimos foram fixados entres os estados e o BNB. Ao fim das etapas burocráticas, o programa erigiu sua cifra em US\$ 625,966 milhões, com as aplicações locais e as referentes ao BID iniciadas, respectivamente, em 1995 e em 1996, sendo concluídas em 2005.

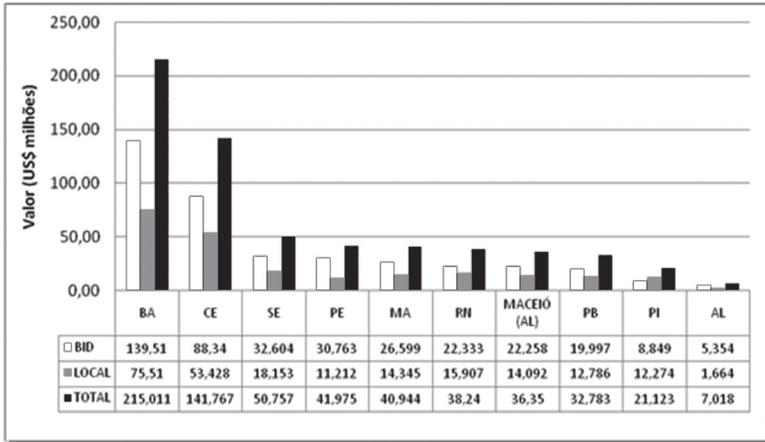
Os valores foram divididos em sete componentes, dispostos na seguinte ordem de grandeza: reforma de aeroportos – consumiu 35,7% do total (US\$ 223,46 milhões); saneamento – atingiu a participação de 25,8% (US\$ 161,268 milhões); transportes – alcançou a taxa de 22,7% (US\$ 142,197 milhões); em seguida aparecem recuperação do patrimônio histórico (7,3% ou US\$ 45,632 milhões), desenvolvimento institucional (3,5% ou US\$ 21,787 milhões), proteção e recuperação ambiental (3,3% ou US\$ 20,55 milhões) e, por fim, estudos e projetos (1,8% ou US\$ 11,072 milhões) (Gráfico 4).



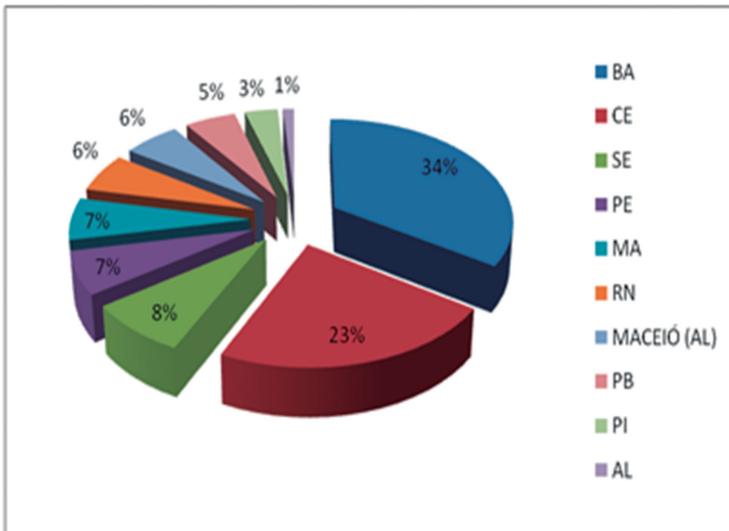
**Gráfico 4 – Prodetur/NE I: Valores Aplicados por Componente e Fonte**  
 Fonte: BNB (2005).

O quadro distributivo dos recursos do programa demonstra a intenção primeira de urbanização do território. Isso fica exposto a partir da preponderância das variáveis saneamento e transportes. Em complemento a esse processo, a reforma de aeroportos significou a constituição de fixo capaz de facilitar a conexão da região aos contextos nacional e internacional, condicionando, assim, a produção de um espaço fluido. Em um país com dimensões continentais como o Brasil, o transporte aéreo é o modelo tecnológico selecionado para o deslocamento dos contingentes nacionais. Tal determinante eleva-se no fluxo internacional, posto ser a única alternativa de acesso, fato similar ao ocorrido no contexto insular (DANTAS, 2010). O quantitativo destinado à recuperação de patrimônio histórico e à proteção e recuperação ambiental (aproximadamente um décimo do total) não deixa transparecer que o planejamento intentou a redefinição do trato com monumentos históricos e naturais na região.

Em termos estaduais, os Gráficos 5 e 6 demonstram que os estados da Bahia (34%) e Ceará (23%) favoreceram-se com mais da metade do total de recursos. A postura dos governos desses estados conduziu-os a definir inicialmente sua propensão à “diversificação” da base econômica através da atividade turística, articulando-se em função da atração de recursos. O estado de Pernambuco, que conforma a tríplice econômica nordestina, não sobressai, posto, inicialmente, desacreditar das “potencialidades econômicas” das atividades turísticas. Fato que se confirma na contrapartida local. Entre todos os submutuários, inclusive a cidade de Maceió (AL), Pernambuco é aquele com menor participação (US\$ 11,212 milhões). O caso do Rio Grande do Norte é destaque se forem considerados os valores previstos na primeira proposta de distribuição de recursos, na qual ficaria com o menor montante (DANTAS, 2010). Na proposta efetivada, o mencionado estado salta para a sexta posição, com participação local superior a do Maranhão e a de Pernambuco.



**Gráfico 5 – Prodetur/NE I: Valores Contratados por Estado e Fonte**  
Fonte: BNB (2005).



**Gráfico 6 – Prodetur/NE I: Percentual dos Valores Contratados por Estado**

Fonte: BNB (2005).

Os recursos foram espacialmente distribuídos conforme a criação de 12 polos turísticos: São Luís (MA), Costa do Delta

(PI), Ceará Costa do Sol (CE), Costa das Dunas (RN), Costa das Piscinas (PB), Costa dos Arrecifes (PE), Costa Dourada (AL), Costa dos Coqueirais (SE), Salvador e entorno (BA), Litoral Sul (BA), Costa do Descobrimento (BA) e Chapada Diamantina (BA). Os mencionados conformam-se a partir do agrupamento de municípios considerados áreas propícias à expansão da atividade turística, encontrando-se em condições bem diversificadas: uns com alguma infraestrutura e dinâmica turística, outros em condição bastante incipiente. Sobremaneira, a localização dos polos indica o modelo de turismo receptivo adotado. Dos 12 polos, somente a Chapada Diamantina não é litorânea. De acordo com Benevides (1998), a intenção primordial era consolidar a instalação de megaprojetos turísticos no litoral, independentes da situação pretérita baseada na urbanização litorânea mediada pela vilegiatura autóctone.

A análise é desconexa com as transformações no processo de urbanização litorânea no Nordeste. A vilegiatura autóctone ascendeu e os novos projetos (como será demonstrado *a posteriori*) têm condicionado a ampliação da vilegiatura alóctone associada aos fluxos de turistas nacionais e internacionais. É interessante, a partir daqui, verificar a distribuição dos recursos por componente e sua disposição locacional nos referidos estados.

A infraestrutura acumulada nas localidades litorâneas e para os vilegiaturistas autóctones não conformava a engrenagem adequada ao recebimento de empreendimentos de nível internacional (megaprojetos). Os investimentos em aeroportos, transportes, saneamento, recuperação de patrimônio histórico e proteção e recuperação ambiental são aqueles que instrumentalizam o espaço litorâneo que fora pensado enquanto sistema. Estes conformam os elementos básicos para constituir o espaço como um sistema.

b) Prodetur/NE II: uma avaliação sintética

No início da década de 2000, discutia-se a continuidade do Prodetur. Nesses termos, em 2004, sob o marco da “sustentabilidade”, anunciava-se a segunda fase do programa. Avaliou-se que os objetivos da primeira fase foram satisfeitos (BNB, 2005b). Contudo, foi constatado que as ações iniciais, por si só, não garantiriam a superação das dificuldades, em especial aquelas associadas aos impactos ambientais promovidos e a precariedade na gestão pública dos espaços litorâneos turistificados. Dessa maneira, o Prodetur II foi organizado segundo três componentes: 1) fortalecimento da capacidade municipal de gestão do turismo, 2) planejamento estratégico, treinamento e infraestrutura para o crescimento turístico e 3) promoção de investimentos do setor privado. Os três componentes abarcam todas as ações efetivadas na primeira fase do programa, incorporando outras prioridades, distribuídas da seguinte forma: para o primeiro componente, pontua-se a gestão administrativa e fiscal dos municípios, a gestão municipal do turismo e a gestão de resíduos sólidos; para o segundo, destacam-se os subcomponentes campanha de conscientização, treinamento profissional e capacitação da população local. Evidencia-se que a segunda fase do programa verticaliza as ações tentando consolidar, tanto para as populações como para os gestores públicos, o caráter estratégico da atividade turística para o desenvolvimento do litoral nordestino.

As metas financeiras da segunda fase são inferiores às da primeira, na casa dos US\$ 400 milhões, providos 60% pelo BID (US\$ 240 milhões) e complementados pelo Ministério do Turismo, pelos estados e por demais entidades executoras (US\$ 160 milhões). Não há um relatório final, visto que muitas das obras e ações estão em andamento ou em fase de licitação. A evolução do programa pode ser acompanhada por consulta a um banco de dados nomeado Centro de Informações ao Público (CIP).

O modelo de planejamento espacial dá continuidade ao fortalecimento dos polos, distribuídos na proporção de um para cada estado da região Nordeste (sendo a exceção a Bahia, que soma um total de quatro), além de Minas Gerais e do Espírito Santo: Costa dos Corais (AL), Chapada Diamantina (BA), Costa das Baleias (BA), Costa do Descobrimento (BA), Litoral Sul (BA), Salvador e entorno (BA), Costa do Sol (CE), Capixaba do Verde e das Águas (ES), São Luís e entorno (MA), Vale do Jequitinhonha (MG), Costa das Piscinas (PB), Costa dos Arrecifes (PE), Costa do Delta (PI), Costa das Dunas (RN) e Costa dos Coqueirais (SE).

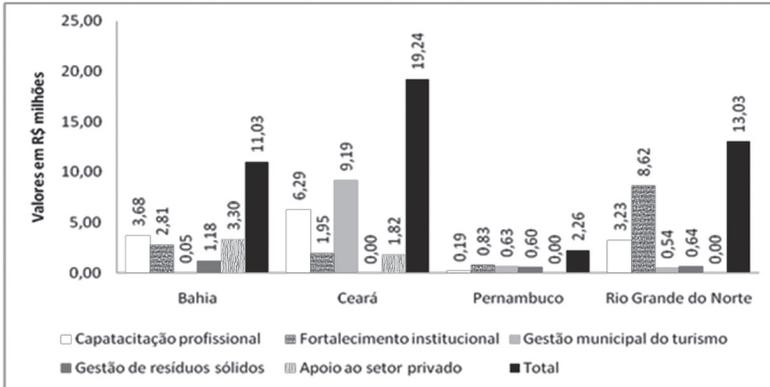
De acordo com o CIP<sup>30</sup>, entre ações aprovadas, em licitação, em execução e concluídas, o total de recursos para os quatro estados em foco está disposto da seguinte maneira: Pernambuco totaliza R\$ 239,33 milhões, seguido de Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte, com, respectivamente, R\$ 168,02 milhões, R\$ 154,61 milhões e R\$ 83,11 milhões. Para a análise dos dados, neste trabalho estabeleceu-se dois conjuntos de ações: o primeiro referente às ações vinculadas ao planejamento e à gestão e o segundo grupo conformado por aquelas responsáveis pela implantação ou reformulação de fixos.

No primeiro grupo, estão envolvidos cinco itens: capacitação profissional, fortalecimento institucional, gestão municipal do turismo, gestão dos resíduos sólidos e apoio ao setor privado. Para esse conjunto foi destinado um total de R\$ 45,56 milhões, equivalente a 7,06% do total de recursos orçados para os quatro estados. Nesse conjunto, Ceará, Rio Grande do Norte e Bahia fazem uso de 95% dos recursos. Para o Ceará, o destaque é o item

---

<sup>30</sup> As ações estão dispostas de acordo com o andamento das mesmas (aprovadas, em licitação, em execução e concluídas). Para os quatro estados focados, 31,9% das ações foram concluídas, sendo o estado da Bahia o que apresenta o maior índice (36,7%).

gestão municipal do turismo, com uso de R\$ 9,19 milhões. Já no Rio Grande do Norte, o maior montante destina-se ao fortalecimento institucional (R\$ 8,62 milhões). Pernambuco destoa posto utilizar quantidade de recursos bem inferior aos demais. Para esse estado, a maior participação nos recursos acontecerá no segundo grupo de ações (Gráfico 7).



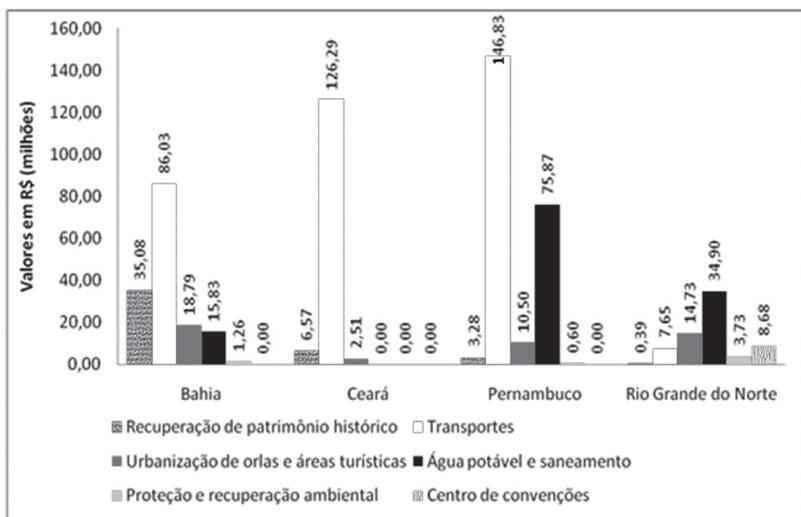
**Gráfico 7 – Prodetur II: Valores Destinados ao Planejamento e à Gestão nos Estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte**

Fonte: CIP-BNB (out./2010).

No Prodetur II, as ações em infraestrutura também são importantes, assemelhando-se aos quesitos propostos na versão anterior, exceto pela ausência de investimentos em aeroportos. Esse segundo conjunto, caracterizado pela implantação de fixos, congrega ações referentes a recuperação de patrimônio histórico, transportes, urbanização de orlas e áreas turísticas, proteção e recuperação ambiental e ampliação de centro de convenções.

Os investimentos nos itens acima mencionados correspondem, para os quatro estados, a 92,9% do montante total de recursos, ou seja, dos R\$ 645,071 milhões, R\$ 599,509 milhões destinam-se às ações infraestruturais. A Pernambuco reserva-se 39,54% do total, valor justificado principalmente pelas somas referentes a transportes (vias), água potável e saneamento. Bahia e

Ceará agregam percentuais próximos, respectivamente 26,19% e 22,58%. Para o caso baiano, são significativos os recursos destinados ao transporte, à recuperação de patrimônio histórico e à urbanização de orlas e áreas turísticas. Nestes dois últimos componentes, o estado apresenta as maiores quantias. Para o Ceará, o item mais proeminente corresponde aos transportes, posto representar 93,28% em relação aos recursos dirigidos aos componentes infraestruturais. Entre os quatro, o Rio Grande do Norte agrega o menor volume de recursos (R\$ 70,08 milhões ou 11,69%), todavia foi o único a distribuir os valores por todos os componentes, inclusive a reforma do Centro de Convenções de Natal. É também nesse estado que ocorre o segundo maior empenho de recursos nos itens água potável e saneamento (R\$ 34,9 milhões) e urbanização de orlas e áreas turísticas (R\$ 14,73 milhões) (Gráfico 8).



**Gráfico 8 – Prodetur II: Valores Destinados à Infraestrutura nos Estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte**

Fonte: CIP-BNB (out./2010).

### c) O rebatimento territorial

Nos programas analisados, identificar a transformação do litoral em espaço fluido é uma constatação inevitável. No caso nordestino, juntamente com os aeroportos, as estruturas rodoviárias formam uma rede de extrema importância na definição do processo. Contudo, é imprudente incorrer no “determinismo das vias de acesso”, considerando-as por si só responsáveis pela expansão das práticas marítimas nos espaços litorâneos. Além do mais, a criação dos acessos e da abertura aos mais variados investimentos e empreendimentos não é acompanhada proporcionalmente por ações e projetos condicionadores de maior justiça social e menor degradação ambiental. Uma rodovia construída, ou ampliada, dá acesso a mais localidades do que o número daquelas contempladas por saneamento básico e abastecimento de água potável.

Os planos diretores municipais, alguns financiados pelo Prodetur, constituem diagnósticos e leis, mas sua eficácia esbarra na qualidade desses estudos, assim como na limitação do corpo de servidores técnicos da maioria das municipalidades (PEREIRA, 2009). Não é por menos que parte dos recursos do Prodetur/NE foi destinada à estruturação do arcabouço administrativo dos estados e prefeituras.

A localização dos investimentos motivados pelas duas fases do Prodetur permite constatar as estratégias de inserção dos diferentes subespaços litorâneos ao circuito mundial de consumo dos lugares (turismo e vilegiatura). Cada estado partiu de suas rugosidades espaciais, levando em consideração espaços luminosos (que já apresentavam um “poder” de atração) e os espaços necessitados de infraestruturas básicas, para, assim, redefinirem sua inércia e torná-los disponíveis aos novos fluxos e fixos. Dessa forma, os planos e as ações descritas vão além da noção restrita de turistificação. Significam, antes de tudo, uma estruturação do território, com incremento constante de sistemas infraestruturais.

Essas redes implantadas adensam-se, produzindo condições de reprodução de atividades socioeconômicas diversas, inclusive a modernização do parque imobiliário destinado à vilegiatura marítima.

Na Bahia, Salvador e seu entorno e o Litoral do Descobrimento (principalmente Porto Seguro) fazem parte dos luminosos, enquanto o Litoral Sul representava um hiato em referência aos demais. O espaço metropolitano, principalmente no litoral norte, já apresentava estruturas prévias, como é o caso da Estrada do Coco (BA-099). Contudo, nas duas fases do Prodetur, foram efetivados investimentos principalmente em Salvador e Mata de São João, para com isso criar condições de implantação dos complexos turísticos imobiliários.

Em Pernambuco, com litoral menos extenso, primeiramente a alocação dos recursos foi efetuada no extremo sul, no sentido de acoplá-lo à dinâmica de Ipojuca (Porto de Galinhas). Com o Prodetur II, Ipojuca e outros municípios metropolitanos ganham destaque e investimentos são alocados em Jaboatão dos Guararapes, Paulista e Itamaracá.

No Ceará, o polo Costa do Sol (todo o litoral oeste, mais Fortaleza e Aquiraz) recebeu os recursos. A estratégia caracterizou-se pela reestruturação desse recorte a partir da implantação de infraestruturas e das imagens turísticas associadas aos seus extremos (Fortaleza e Jijoca de Jericoacoara), reconhecidos internacionalmente. Dessa forma, excluindo os investimentos no aeroporto em Fortaleza, São Gonçalo do Amarante e Caucaia foram priorizados na primeira fase do programa.

No Rio Grande do Norte, Natal, com investimento desde a década de 1980, era o único município que apresentava rugosidades basilares à turistificação. Nesse estado, os investimentos das duas fases do Prodetur focaram-se nos municípios litorâneos metropolitanos, exceção feita a Tibau do Sul, posto sediar as imagens positivas derivadas da Praia de Pipa. Com o Prodetur

II, em termos de número de projetos, a distribuição foi equitativa entre os municípios metropolitanos, com destaque para Natal, que sedia o maior número.

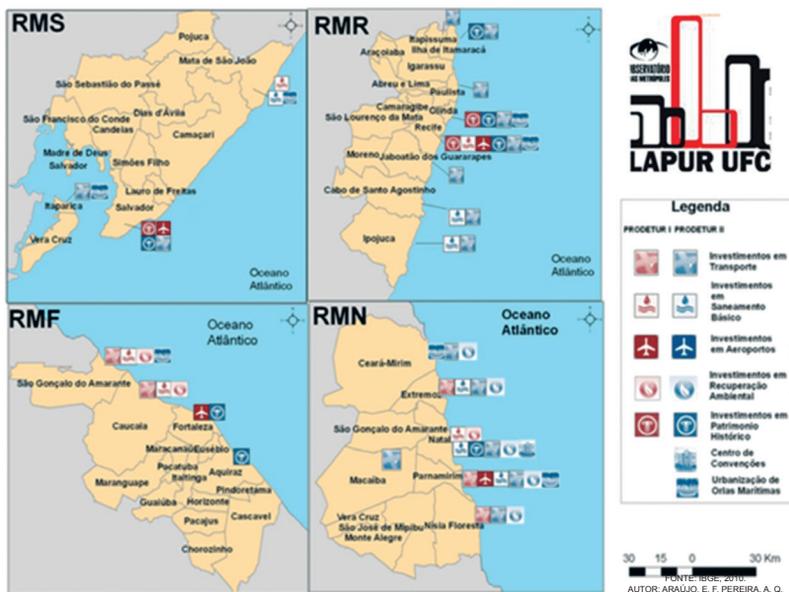
É certo que esse modelo de modernização infraestrutural do litoral nordestino constituiu-se, antes disso (ou mesmo concomitantemente), como um mecanismo de ampliação da urbanização do território, processo esse iniciado com a vilegiatura autóctone com forte expressão no litoral metropolitano. Fato que se confirma ao se perceber a quantidade de recursos alocados nos municípios litorâneos metropolitanos, o que inclui as capitais (aeroportos no Prodetur I), e nos demais municípios (estradas, saneamento e “urbanização das orlas”, iniciados no Prodetur I e continuados no II). Na concepção dos planejadores públicos e privados, o território não está pronto, sendo que a turistificação mantém-se como grande álibi nas escolhas dos lugares e nos quesitos onde serão alocados mais recursos. Concomitantemente, os projetos privados adensam-se nas áreas mais bem servidas de infraestruturas, pré-requisito básico para a efetivação da vilegiatura marítima (Mapa 10).

No caso dos aeroportos, em função do Campeonato Mundial de Futebol realizado em 2014, o Governo Federal sinalizou o volume de recursos e os detalhes dos projetos de ampliação dos equipamentos aeroviários. Para Salvador, Recife, Fortaleza e Natal, a previsão de gastos foi de R\$ 47,61 milhões, R\$ 18,47 milhões, R\$ 347,78 milhões e R\$ 98,32 milhões, respectivamente<sup>31</sup>.

Os valores superiores atribuídos a Fortaleza demonstram duas características: a defasagem das estruturas do seu aeroporto em relação aos de Recife e Salvador e a consolidação da cidade como destino nacional e internacional, rivalizando com os demais destinos. A engrenagem da visualização de projetos e alocação de **recursos não param**. Nesse contexto, vale mencionar o caso do es-

<sup>31</sup> Informações dos projetos disponíveis em [www.infraero.gov.br/obras](http://www.infraero.gov.br/obras).

tado do Ceará. Atualmente, o governo estadual vem contraindo empréstimos com instituições internacionais com o intuito de finalizar quatro projetos considerados estruturantes: a duplicação de 44,5 km da rodovia CE-040 (litoral leste) e da rodovia CE-025, os dois orçados em R\$ 81,6 milhões<sup>32</sup>; a construção do Centro de Eventos do Ceará (Fortaleza), estimado em 327,7 milhões; e, por último, também em Fortaleza, a construção do Acquário Ceará, sendo necessários R\$ 250 milhões<sup>33</sup> para conclusão.



**Mapa 10 – Distribuição dos Investimentos do Prodetur I e II pelos Municípios Metropolitanos Litorâneos da Bahia, Pernambuco, Fortaleza e Natal**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Em uma avaliação geral, percebe-se a lógica espacial para

<sup>32</sup> De acordo com informações oficiais, os recursos advêm do próprio estado, organizados pela Secretaria do Turismo. Disponível em: <<http://www.der.ce.gov.br/>>. Acesso em: 24 ago. 2011.

<sup>33</sup> “O equipamento vai ser viabilizado com recursos originários de empréstimo junto ao Ex-Im Bank, uma instituição financeira de fomento dos Estados Unidos que atua no exterior. Segundo o secretário, as transações com o banco foram autorizadas pelo Governo Federal há 12 anos, mas ‘esta é a primeira vez que um órgão público capta financiamentos com o Ex-Im Bank’. Do valor total do financiamento, cerca de R\$ 170 milhões são do banco, e o restante, R\$ 74.335.000,00 milhões, contrapartida do Estado”. Disponível em: <<http://www.setur.ce.gov.br/projetos/acquario-ceara/release>>. Acesso em: 24 ago. 2011.

promoção do turismo. Planejam-se e divulgam-se duas dimensões, que se podem dizer complementares na constituição de um espaço metropolitano. A primeira é aquela demonstrativa de imagem de cidades modernas, ou melhor, metrópoles equipadas com as comodidades urbanas conforme padrões cosmopolitas (mobilidade urbana, patrimônio histórico, sistemas de vigilância-segurança, diversidade cultural e de lazeres). A segunda, complementar, é aquela que traz “a natureza exótica” para o interior da metrópole, ou seja, incluem os espaços litorâneos, as praias, o mar, o sol, os pescadores, os *resorts* e a possibilidade de turismo e vilegiatura. Para o Nordeste, o litoral concebido como espaço de lazer é uma espacialidade predominantemente metropolitana. Há locação de investimentos em polos não metropolitanos, todavia são nos perímetros metropolitanos que se consolidam os grandes projetos privados relativos ao novo imobiliário voltado para as demandas turísticas e de vilegiaturistas. Contudo, não se pode desconsiderar que a inclusão dos litorais em uma dinâmica metropolitana se faz mediante a dispersão de uma urbanização precária pelo território, comprovada por intervenções pontuais, atendendo a subespaços metropolitanos luminosos.

Dessa forma, elevam-se críticas ao modelo de planejamento. O planejamento estatal, com suas ações consideradas estruturantes, porém tecnocráticas, não distingue a variedade de práticas de lazer as quais o espaço litorâneo expõe-se. A postura é tecnocrática quando não considera os demais usuários do litoral, expressando-se pela imposição dos projetos sem discussão na localidade, sempre com a alegação do “bem comum” proporcionado pela possibilidade de geração de emprego e renda. O planejamento também é linear. Se inicialmente foi pensada a atração contínua e crescente de fluxo turístico internacional, desconsiderou-se a complexidade das práticas marítimas modernas. Esqueceram-se também das características da urbaniza-

ção pretérita promovida pela primeira onda de vilegiatura autóctone. Esta, ainda predominante, demonstrou sua capacidade em ocupar o território litorâneo, para além da capacidade de controle urbanístico, ambiental e fiscal estadual e municipal. Essa situação é constatada em Camaçari e Mata de São João (RMSalvador), em Caucaia e Aquiraz (RMFortaleza), em Parnamirim e Nísia Floresta (RMNatal) e em Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho (RMRecife). Nesses lugares, antes destinados exclusivamente aos autóctones, com as visitas turísticas, crescentemente, ajuntaram-se os vilegiaturistas desejosos pela aquisição de imóveis. Inegavelmente, tal contexto motivou, no início do século XXI, a construção de empreendimentos turístico-imobiliários de porte internacional nessas mesmas paragens. Esses empreendimentos dependem das infraestruturas previamente elaboradas pelos diversos programas relatados, mas são capazes ainda de imprimir seus interesses na atração de mais recursos em áreas não contempladas pelos programas ditos turísticos.

Com o planejamento regional, as manchas urbanas tendem a expandir-se horizontalmente, por demandas de empreendimentos mais complexos do que apenas hotéis. No momento, os grupos privados pensam em empreendimentos capazes de atender os mais diferentes gostos e para tanto estabelecem estratégias mais complexas do que as metas do planejamento estatal prevê.

### 3.3 A Outra Face do Planejamento: Ações do Setor Privado

As infraestruturas e os projetos de gestão/divulgação promovidos (principalmente pelas duas fases do Prodetur) no litoral nordestino conceberam um espaço “moderno”, baseado na fluidez (SANTOS, 1997), e atrativo às dinâmicas turísticas e demais atividades de lazer. Os incorporadores imobiliários anteviram outras

possibilidades derivadas não somente da demanda turística, mas também da dos vilegiaturistas alóctones. Os agentes, os processos, os mecanismos e os produtos rentáveis desenvolvidos (imóveis) para atender a essa demanda condicionaram a aproximação do setor imobiliário ao turístico (SILVA, 2010a). Esse fenômeno inseriu o Brasil e seu litoral no elenco de regiões de lazer dispostas no circuito mundial de lugares de vilegiatura marítima.

A partir dos anos 2000, a produção dos domicílios de uso ocasional no Nordeste adquiriu caráter internacional. Para tanto, duas condições interagem: 1) a associação de empresas incorporadoras regionais/nacionais e internacionais à oferta de empreendimentos turístico-imobiliários; e 2) a demanda crescente de estrangeiros interessados na aquisição de imóveis para a prática da vilegiatura alóctone. A análise desse conjunto conduz ao entendimento das transformações (e das continuidades) no litoral metropolitano em função da vilegiatura marítima.

A lógica do mercado imobiliário e o ciclo da incorporação não são os pilares dessa investigação. Contudo, é sensato considerar as ações planejadoras do setor privado, haja vista que estas objetivam a organização da vilegiatura marítima em função da possibilidade de explorá-la economicamente. Esse setor é capaz de criar sinergias para o fortalecimento das empresas envolvidas, o que, concomitantemente, contribui para a negociação de seus interesses nas administrações públicas municipais, estaduais e federal. A realização de investimentos internos-externos e a fundação, em 2006, da Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico no Nordeste Brasileiro (ADIT Nordeste) são sinais da emergência de novos cenários.

Pelos investimentos públicos realizados até então, fica evidente o *status* de unanimidade alcançado pela atividade turística. O mercado imobiliário e turístico percebe as diferenças dos

fenômenos, assim como as múltiplas possibilidades de comercializá-lo. O resultado é a presença constante nos discursos, e nas ações, do mercado imobiliário e turístico a motivação não somente direcionada ao consumo de serviços, mas ao próprio consumo do território, representado pela aquisição de uma parcela deste, ou seja, de um domicílio de uso ocasional.

O gerente de projetos da ADIT, em entrevista concedida ao autor deste livro, destacou as estratégias desenvolvidas por sua instituição para atração de investimentos estrangeiros: a) agências de PR e Matchmaking em mercados-alvo (Reino Unido, Espanha, Portugal e E.U.A.); b) organização de viagens de negócios e custeio das despesas de investidores internacionais, incluindo visita a empreendimentos-chave na região; c) realização de seminários de negócios no exterior, envolvendo agentes do mercado, autoridades públicas e apresentação de projetos em vias de captação de recursos; d) atendimento de eventos setoriais especializados e com público restrito, nos seguimentos hoteleiros e fundos de investimentos; e) parceria com demais instituições governamentais anuentes à atividade de atração de investimentos para os setores imobiliário e turístico; f) organização de viagens para a mídia especializada internacional com o intuito de promover o destino e as oportunidades de negócios; g) atuação com a esfera pública por uma melhor clareza nas regras de licenciamento ambiental e maior segurança jurídica no país; h) desenvolvimento de cursos de capacitação para que os empresários brasileiros apresentem seus projetos com maior eficiência para investidores estrangeiros; i) parceria com instituições anuentes no exterior e organizadoras de eventos especializados; j) inserção de *speakers* em eventos internacionais, divulgando o Brasil e debatendo sobre especificidades da realidade jurídica e econômica do país.

Como visto, as ações são direcionadas à construção da

confiabilidade nas instituições públicas e privadas brasileiras, sobretudo na capacidade de honrar contratos e reduzir os empecilhos à efetivação dos investimentos, especialmente a expedição de licenciamentos ambientais. Na atualidade, tanto os estados como as municipalidades têm absorvido os ditames da iniciativa privada, fato indicado nos sítios oficiais, que invariavelmente disponibilizam cartilhas de procedimentos aos investidores. O estado da Bahia, inclusive, enumera e localiza em seu portal institucional uma lista de imóveis à venda, aptos à construção desse tipo de empreendimento.

Interrogado acerca do papel do Estado, o representante da associação identifica as contrapartidas de cada ente da federação: com os municípios, discute-se sobre a mão de obra e a tributação; com os estados, negocia-se a implantação das infraestruturas e planejam-se as bases legais para a instalação do empreendimento; e, na esfera federal, são avaliados os licenciamentos e contratos de empreendimentos de grande porte. A promoção do evento denominado de Nordeste Invest, realizado anualmente desde 2006, reúne um corpo empresarial multissetorial, propiciando rodadas de negociação. Os administradores públicos também são atraídos e assim são alinhadas as políticas das três esferas de governo às intenções dos capitais.

Há também associações entre os capitais locais (regionais e nacionais) e capitais estrangeiros. De acordo com o assessor da ADIT, no Nordeste brasileiro quatro modelos são mais comuns: a) instalação de redes hoteleiras e operadoras (quando hotéis ou bandeiras servem de âncoras a empreendimentos); b) aplicação de capital estrangeiro em um empreendimento brasileiro (*funding*); c) permuta entre a disponibilização da área (terra) e os serviços de construção do empreendimento; e d) gestores de fundos (empresa administradora dos negócios a partir de uma

carteira com vários clientes). A diversificação dos modelos de negociação contribui consideravelmente para o aumento da participação de capitais externos no mercado nacional.

Os dados do Banco Central do Brasil (Bacen) registram a entrada de investimento estrangeiro direto (IED) no país. De acordo com a sistematização produzida por Silva (2010b), pode-se vislumbrar o contingente de capital direcionado à construção ou administração de empreendimentos turísticos e imobiliários nos estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

Nos primeiros sete anos do século XXI, mais de um bilhão de dólares foi investido em empreendimentos imobiliário-turísticos nos quatro estados mencionados. O estado da Bahia conseguiu atrair o maior volume (45,32%), seguido do Ceará, do Rio Grande do Norte e de Pernambuco, com participação de 27,79%, 23,35% e 3,54%, respectivamente.

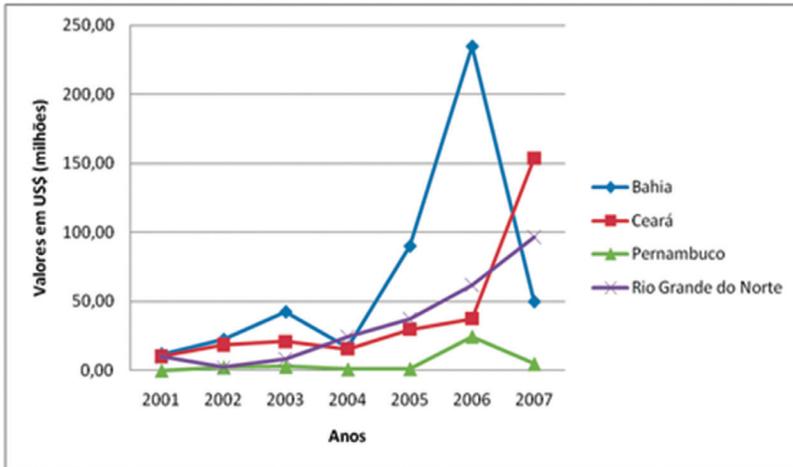
Temporalmente, a curva baiana tem ascendência a partir de 2004, atingindo em 2007 seu pico (US\$ 234,24 milhões). A entrada desse tipo de investimento no estado do Ceará, até 2006, não ultrapassa o limite de US\$ 40 milhões anuais, fato que se modifica drasticamente em 2007, quando o estado apresentou a maior captação entre todos (US\$ 153,80 milhões). A curva do Rio Grande do Norte demonstrou comportamento de contínuo crescimento desde 2002, ocupando em 2004 o primeiro lugar no *ranking* da atração de investimentos e se consolidando, nos anos seguintes, como o segundo maior. A situação mais destoante é a de Pernambuco, com participação diminuta em todo o período, a exceção corresponde ao ano de 2006, quando o estado atraiu US\$ 24 milhões (Tabela 4).

**Tabela 4 – Investimento Externo Direto, Voltado ao Setor Imobiliário**

**rio-turístico, segundo os Estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte, em Valores Absolutos e Relativos (%)**

Ano	Bahia		Ceará		Pernambuco		Rio Grande do Norte		Total	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
2001	11,798	36,29	10,356	31,86	0,000	–	10,356	31,86	32,510	3,15
2002	22,295	49,17	18,481	40,76	2,350	5,18	2,214	4,88	45,340	4,40
2003	42,284	56,95	20,961	28,23	2,850	3,84	8,154	10,98	74,248	7,20
2004s	16,562	28,76	15,588	27,07	0,959	1,67	24,477	42,51	57,586	5,58
2005	89,964	56,86	29,822	18,85	1,253	0,79	37,189	23,50	158,228	15,34
2006	234,744	65,50	37,619	10,50	24,324	6,79	61,684	17,21	358,371	34,75
2007s	49,699	16,29	153,801	50,42	4,799	1,57	96,719	31,71	305,018	29,58
Total	467,345	45,32	286,629	27,79	36,534	3,54	240,792	23,35	1.031,300	100,00

**Fonte:** Bacen, 2008 (sistemizado por Silva (2010) e alterado pelo autor).  
 Observação: valores absolutos em milhões de dólares americanos.



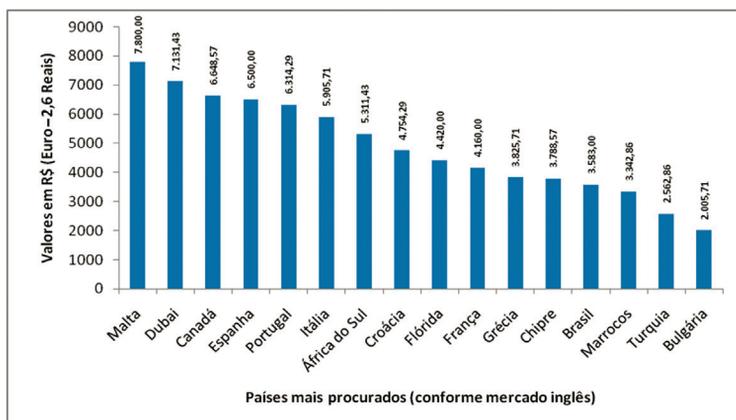
**Gráfico 9 – Investimento Externo Direto, Voltado ao Setor Imobiliário-turístico, segundo os Estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte, em Valores Absolutos**

**Fonte:** Observatório das Metrópoles (2007).

Para Silva (2010b), em termos macroeconômicos e con-

junturais, há um conjugado de situações que justificam a internacionalização dos investimentos nas terras litorâneas nordestinas brasileiras. No início do século XXI, fatores políticos (ataques terroristas nos E.U.A), naturais (abalos sísmicos e maremotos na Ásia) e econômicos (valorização do euro diante do real, abertura das empresas locais aos capitais externos, saturação de mercados tradicionais como o Mediterrâneo e o Golfo do México) balizaram a produção de segundas residências ofertadas a um mercado estrangeiro, potencializando a prática da vilegiatura alóctone.

No circuito de consumo mundial de segundas residências, os imóveis construídos no Brasil apresentam preços bem abaixo de outros países. Dados fornecidos por Homes Overseas, Place in the Sun e Overseas Property, sistematizados em relatório pela Fundação Getúlio Vargas e Embratur (2008), demonstram que no Brasil, em média, as segundas residências têm preços 117% menores que os disponíveis em Malta (Mediterrâneo) ou 80% menores que na Espanha ou Portugal (Gráfico 10).



**Gráfico 10 – Lugares mais Procurados para Aquisição de Segundas Residências, de acordo com Mercado Inglês, 2008**

**Fonte:** Homes Overseas, Place in the Sun e Overseas Property, organizados pela FGV.

Mesmo com um preço médio atrativo (R\$ 3.583,00 m<sup>2</sup>/2 quartos/70 m<sup>2</sup>) e com variedade de serviços turísticos, o Brasil ainda não se coloca entre os maiores mercados mundiais de segundas residências (EMBRATUR-FGV, 2008). O mesmo estudo expõe o preço médio em cinco estados da região Nordeste. O único que apresenta preço superior à média nacional é a Bahia (R\$ 4.205,00), enquanto Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas vêm em seguida com valores, respectivamente, iguais a R\$ 3.565,00, R\$ 3.460,60, R\$ 3.431,00 e R\$ 3.413,00. A comparação entre os preços dos referidos estados desmente a argumentação linear de que o estoque de terras e/ou a extensão do litoral (abundância ou raridade) seja a principal condicionante na composição dos preços. Se assim o fosse, Pernambuco apresentaria valores bem superiores aos da Bahia, haja vista o primeiro dispor de extensão costeira igual a 182 km, cinco vezes menor que o segundo, com 900 km. Outros fatores podem explicar a supremacia dos preços do litoral baiano, entre eles: a constatação de este ser um dos destinos do Nordeste primeiramente consolidados e a proximidade em relação a centros emissores nacionais (São Paulo e Belo Horizonte, por exemplo).

Na costa nordestina, os investimentos materializam-se conformando uma variedade de empreendimentos. Analisando o caso do litoral norte e da Costa dos Coqueiros na Bahia, Limonad (2007) constata os condomínios fechados, os “*hotéis-resorts*” e os “*mega-resorts*” como tipologias predominantes. Como descrito anteriormente neste escrito, a autora constata a interconexão das práticas descrevendo o funcionamento da última tipologia. Os “*mega-resorts*” agregam às funções básicas dos “*hotéis-resorts*” (hospedagem e multiplicidade de lazer e diversão) a disponibilidade de imóveis de uso ocasional, com possibilidade de contratação temporária de serviços domésticos básicos.

Para viabilizar esses complexos, a autora lembra a associação dos investidores nacionais e internacionais com latifundiários, proprietários de grandes glebas de terras no litoral. Na Praia do Forte e na Costa do Sauípe (localizadas em Mata de São João), Limonad (2007) enumera os quatro principais empreendimentos: Eco Resort da Praia do Forte (grupo português Espírito Santo Hotels), Iberostar Resort (pertencente à megacorporação espanhola de mesmo nome), a Reserva Imbassá (grupo português Reta Atlântico S.A.) e o Complexo Costa do Sauípe (implantado pela Construtora Norberto Odebrecht e gerenciado pelo Fundo de Pensão do Banco do Brasil – Previ). Na mesma lógica, o município de Camaçari sedia outros empreendimentos de tamanho inferior aos mencionados, abrangendo área aproximada de 28 hectares (Plaza Resort e Vila Galé Marés).

Para o litoral metropolitano de Natal, Silva (2010b) descreve as estratégias do mercado imobiliário no lançamento e na produção de empreendimentos que atendem a demandas hoteleiras e extra-hoteleiras. Todavia, diferentemente do caso baiano, na RMNatal os principais produtos imobiliários de lazer ainda não foram construídos, encontrando-se em fase de lançamento e de homologação de licenciamentos ambientais. Os relatos do autor potiguar enumeram diversos projetos que mesmo não efetivados significaram redefinições urbanísticas, imobiliárias e turísticas no litoral, entre os principais destacam-se: Porto Brasil Resort e Radisson Resort Pirangi (Parnamirim); Santa Rita Resort, Gran Natal Golf, Golden Dunes e Genipabu Resort (Extremoz); Jacumã Beach Resort, Jacumã Beach and Golf Village (Ceará-Mirim); e Resort Sol do Atlântico (Nísia Floresta). Caracterizando o processo através da descrição das estratégias do mercado, o autor denomina-o de turismo-imobiliário, evidenciando suas principais características: a associação de capitais e proprietários de terras locais com grupos interna-

cionais (principalmente europeus), a produção dos empreendimentos segundo padrões europeus e caribenhos e a organização de campanhas publicitárias internacionais, fato evidenciador da opção por uma clientela internacional (noruegueses, portugueses, espanhóis, ingleses, entre outros).

Em Pernambuco, o litoral mais ao sul de Recife é inserido na dinâmica do planejamento privado. Os empreendimentos de maior preponderância estão localizados nos municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho. Conforme Anjos (2005), no caso do primeiro município, as tipologias também são variadas: Conjunto Habitacional Muro Alto, Muro Alto Flat Service, Nannai Muro Alto Beach Resort, Hotel Summerville Beach Resort, Marulhos Muro Alto Resort, Starfish Suítes Resort e Condomínio Residencial Muro Alto. Para o litoral do município de Cabo de Santo Agostinho, foi planejado o complexo turístico hoteleiro denominado de Reserva do Paiva. De acordo com seu Master Plan, o complexo ocupará, quando concluído, uma área de 526 ha, 4 km de margem de rio e 8,5 km de linha costeira. Será conformado internamente por piscinas naturais, marinas, 3 hotéis de luxo, 2.100 residências, *club residence service*, escolas, *shoppings*, campo de *golf* (18 buracos) e centro médico.

No Ceará, de acordo com dados da Secretaria Estadual de Turismo (Setur) e da Superintendência Estadual de Meio Ambiente (Semace), até 2008 cinco empreendimentos turísticos e imobiliários foram concluídos: Beach Park Suítes, Aquaville Resort & Hotel, Beach Park Acqua Resort, Beach Park Living (todos localizados em Aquiraz) e Taíba Beach Resort (São Gonçalo do Amarante). Além desses, outros estão parcialmente concluídos, mas já em funcionamento: Complexo Turístico Aquiraz Riviera (Aquiraz) e Vila Galé Cumbuco Golf Resort (Caucaia).

A iniciativa privada, representada por empresas nacionais e internacionais, elabora estratégias flexíveis em relação

aos planos públicos. Primeiramente, porque apresentam intensa capacidade de construir parcerias entre si; em segundo lugar, constatam-se, pelos inúmeros estudos descritivos, que os contextos locais e mundiais são considerados na redefinição dos investimentos, assim, empreendimentos anunciados são reformulados, alterando suas características físicas iniciais (área construída, número e tipologia de imóveis, entre outros), resultando também, na maioria dos casos, na redução do montante de investimento anteriormente anunciado. Outra mudança verificada: se inicialmente a clientela visada era o mercado internacional, diante de transformações conjunturais no exterior (crises econômicas, por exemplo), a propaganda e os produtos são oferecidos aos consumidores nacionais (com ampla participação local). Contudo, não são independentes dos recursos públicos, ao contrário, têm poder persuasivo suficiente para remodelar projetos públicos, indicando os lugares e os componentes receptores de investimentos. Os grupos empresariais envolvidos no setor, como o Banco Privado de Portugal, mantêm a tese diante dos governos estaduais da condição estratégica dos projetos que envolvem segundas residências, posto, segundo eles, implicarem maior geração de empregos e impostos do que o modelo de turismo convencional (DANTAS *et al.*, 2008), argumento esse questionado por Garrido e López (2010). Para os mencionados autores, no litoral de Andalucia (Espanha), o “turismo de serviços” gera oito vezes mais empregos que o “residencial” e doze vezes mais renda nos lugares onde se desenvolve. Longe desse debate, o espalhamento da vilegiatura marítima alóctone no Nordeste brasileiro, em grande parte, é produto da consonância entre as intenções empresariais (nacionais e internacionais) e o incentivo proporcionado pelos governos estaduais e locais. Prefeitos e governadores propagam as imagens e as positivities, respectivamente, de seus municípios e estados, louvando a ins-

talação dos complexos imobiliários e turísticos (segundas residências, hotéis e *resorts*). Prova dessa posição é a participação constante dos representantes públicos em feiras internacionais de produtos imobiliários e turísticos, além da divulgação (nos jornais de circulação diária) de seus posicionamentos favoráveis e ações incentivadoras.

Na dialética entre criação do desejo pela prática e atendimento ao desejo existente, o crescente empresariamento da produção e venda de imóveis ocasionais no Nordeste brasileiro contribui para reproduzir a vilegiatura marítima e reorganizar a geografia do litoral da região. Mesmo aberto ao imponderável (e ao contingente), a tendência evidencia que o planejamento do espaço litorâneo para o estabelecimento de atividades de lazer permanece e permanecerá na agenda das ações públicas e privadas, principalmente ao constar que o nível de urbanização da planície litorânea nordestina ainda é inferior ao constatado nas costas mediterrâneas ou caribenhas (RIEUCAU, 2002; ROTHÉ, 2006; SABÍ, 1993; ROCA, 2009; PLA, 2009; LATORRE, 1989; CALDERÓN MAYA; OROZCO HÉRNANDEZ, 2009).



# CAPÍTULO 4

## A METROPOLIZAÇÃO DA VILEGIATURA MARÍTIMA NO NORDESTE

### 4.1 A Vilegiatura Marítima no Nordeste: Distribuição dos DUOs

Os institutos estatísticos pelo mundo (principalmente os europeus) contabilizam os domicílios de uso sazonal (em muitos casos também chamados segundas residências). Para distingui-los de outros domicílios (*hogares*), levam em consideração a frequência (sazonal) e os usos predominantes. A estada em função do lazer ganha relevo nas definições e na própria distinção desse tipo de domicílio particular em relação aos demais.

O nível de relação entre esta variável (quantitativo de DUO) e as demais sistematizadas pelos órgãos estatísticos oficiais permite caracterizar com maior ou menor acuidade as práticas socioespaciais interconectadas aos proprietários dos domicílios de uso ocasional. O Censo de Vivienda, organizado pelo Instituto Nacional de Estatística espanhol, é um exemplo satisfatório de sistematização de dados acerca da temática. Mediante a pesquisa espanhola, é possível conhecer a localização e situação (urbana e rural) das segundas residências, as características tipológicas (área, idade do edifício, estado de conservação e padrão arquitetônico), as formas de aquisição (compra, herança, aluguel) e, principalmente, as características dos usuários/proprietários (renda, origem residencial, constituição familiar, frequência média de uso etc.).

No Brasil, a primeira contabilização dos domicílios de uso ocasional data do Censo de 1980. Antes eram aglutinados ao quantitativo de domicílios particulares fechados. Diferente do

caso espanhol, as estatísticas brasileiras não possibilitam maior detalhamento da segunda residência e tampouco dos proprietários. De fato, através dos dados disponibilizados nas sinopses dos censos, as possibilidades limitam-se à quantificação, à distribuição espacial administrativa (regiões, estados, cidades, distritos) e à identificação da situação dos domicílios (rural e urbano). Tais restrições decorrem da metodologia utilizada pelo IBGE, que consiste na identificação mediante visita do recenseador ao domicílio e na obtenção de informações da natureza do uso sazonal através do proprietário ou de terceiros. Nos questionários aplicados às famílias, não há menção à propriedade de domicílios de uso ocasional, tornando impossível a relação estatística entre estes e os demais dados sociodemográficos das famílias recenseadas.

Se, por um lado, os dados do IBGE não são suficientes para qualificar as práticas marítimas modernas; por outro, nenhuma análise pode abandonar sua interpretação, compreendendo-os como um dos indicadores de espalhamento/consolidação da prática. Vale lembrar que essa análise parte de duas hipóteses: 1) os dados contribuem para caracterizar o processo de consolidação do lazer marítimo no Nordeste e seu atrelamento à urbanização e à metropolização nos espaços litorâneos, visto que o quantitativo dos imóveis demonstra, inicialmente, uma extensão do tecido urbano e 2) entre essas práticas de lazer, a vilegiatura inclui-se, sendo interpretada, neste livro, como a principal razão da existência desses imóveis ocasionais.

No Nordeste brasileiro assim como em outras regiões costeiras ou insulares, a prática da vilegiatura marítima tem avançado em relação às outras formas de vilegiatura (serrana e interiorana), tornando-se, em muitos casos, predominante.

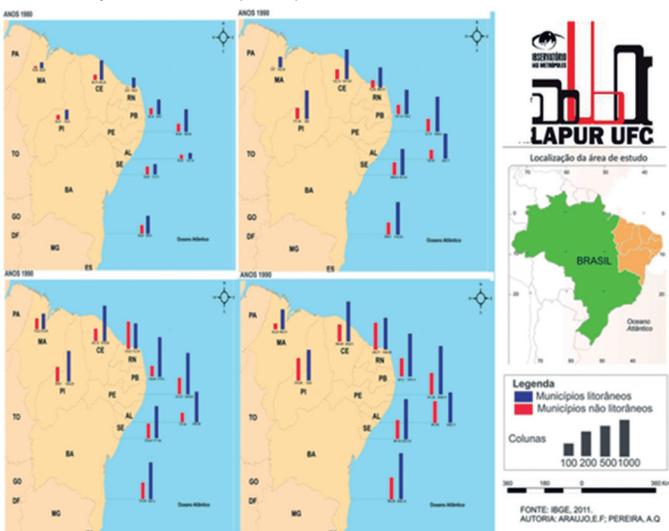
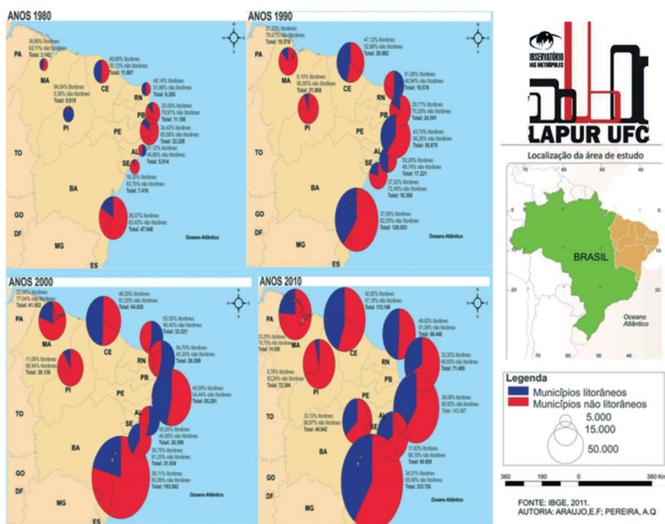
Ao sistematizar os dados censitários (1980-2010), primeiramente estabeleceu-se a divisão dos DUOs entre duas categorias de municípios: litorâneos e não litorâneos. Mesmo sendo

uma estreita faixa do território, no litoral localiza-se importante parcela de domicílios de uso ocasional, situação representativa da maioria dos estados da região. Entre estes podem ser destacados, primordialmente, os estados do Ceará e do Rio Grande de Norte, com quase metade de seus domicílios de uso ocasional localizados nos municípios litorâneos. Ao longo das quatro décadas, nesses estados, os DUOs passaram a compor a faixa dos 50% do total em municípios litorâneos, conforme o Mapa 11.

Para compreender a representatividade dos DUOs no território, além dos dados absolutos totais, é preciso identificar os níveis de concentração destes nos dois contextos espaciais. Esse dado pode ser obtido através do nível de concentração municipal que, por sua vez, é o resultado da divisão do número de domicílios ocasionais pelo conjunto de municípios analisados. Conforme avaliação desse índice, percebe-se os diferentes efeitos no processo de ocupação do território promovidos pela disseminação dos DOUs. Se nos municípios não litorâneos o padrão espacial de distribuição é marcado pela dispersão, nos litorâneos o quadro é oposto, marcado pela concentração contínua.

A título de exemplo pode ser avaliado o caso da Bahia, estando com o maior número de municípios do Nordeste. Na década de 1980, os municípios não litorâneos registravam 99,8 DUO/mun.; enquanto isso, a média para os litorâneos era igual a 465 DUO/mun. Nas décadas seguintes, o quadro acentuou-se. No último censo, os não litorâneos apresentaram índice igual a 583 DUO/mun.; já nos litorâneos, os números alcançam valores iguais a 2.880 DUO/mun. (Mapa 12).

Evidencia-se a relevância dos domicílios de uso ocasional para a valorização dos espaços litorâneos nordestinos, sobretudo em função da disseminação social e espacial da prática da vilegiatura.



Examinada a variável domicílio de uso ocasional para a totalidade dos estados nordestinos e exposto o papel significativo da vilegiatura marítima, a presente abordagem remeterá a recorte espacial mais específico. Assim, a intenção é compreender a distribuição espacial dos domicílios de uso ocupacional em dois recortes espaciais: primeiro e sinteticamente, será exposto o quadro dos municípios litorâneos dos quatro estados (sedes das metrópoles analisadas neste livro) e, posteriormente, o enfoque será dado ao espaço metropolitano de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal. Nessa delimitação, será analisada a participação relativa do total de domicílios de uso ocasional de cada município sobre o total situado no conjunto espacial (litoral estadual ou espaço metropolitano). O exame desse conjunto possibilita o desenrolar do processo de seleção de lugares pelos vilegiaturistas e o impacto dessa prática na produção do espaço urbano litorâneo municipal. Em alguns casos no Nordeste, os agrupamentos de domicílios de uso ocasional são a principal expressão espacial da urbanização nos espaços intramunicipais.

A análise incide sobre os dados contidos nas sinopses dos censos de 1980, 1991, 2000 e 2010. O recorte temporal é justificado por duas razões: a) o censo de 1980 foi o primeiro a exibir os dados dos domicílios particulares de uso ocasional e b) as análises do período entre censos consentem apurar um momento em que a vilegiatura autóctone no Nordeste era quase exclusiva e fortemente relacionada às transformações na estrutura socioeconômica nas capitais (1980-2000). Esse, também, é o momento anterior à consolidação dos planos e investimentos públicos para estruturação turística da região. Os principais efeitos qualitativos, em hipótese, são verificados no recorte posterior (2001-2010), quando a literatura demarca a inclusão crescente de uma demanda internacional por esses imóveis.

## 4.2 O Fenômeno no Contexto Metropolitano

Em estudos internacionais (FOURNEAU, 1983; COLÁS, 2003) e nacionais (TULIK, 2001), discutiu-se anteriormente o papel das grandes aglomerações urbanas na indução da localização das áreas reservadas aos domicílios de uso ocasional. Estudando o estado de São Paulo, Tulik (2001) observa ao redor de municípios emissores (origem dos fluxos) um padrão de concentração do tipo circular e concêntrico, onde o número de domicílios de uso ocasional é inversamente proporcional à distância em relação ao centro. Baseado nessas experiências, principalmente no que tange às relações entre a ambiência litorânea e o contexto metropolitano, aplicou-se a sistematização dos dados anteriormente realizada para todo o litoral, agora restrita aos municípios litorâneos.

Como observado já nos números dos anos 1980, nas embrionárias regiões metropolitanas, o quantitativo extremamente majoritário de domicílios de uso ocasional localizava-se em municípios com linha de costa. Nas décadas subsequentes, o padrão não se modifica significativamente, indicando a localização litorânea como prioritária, inclusive nas regiões metropolitanas<sup>34</sup> (Tabela 5).

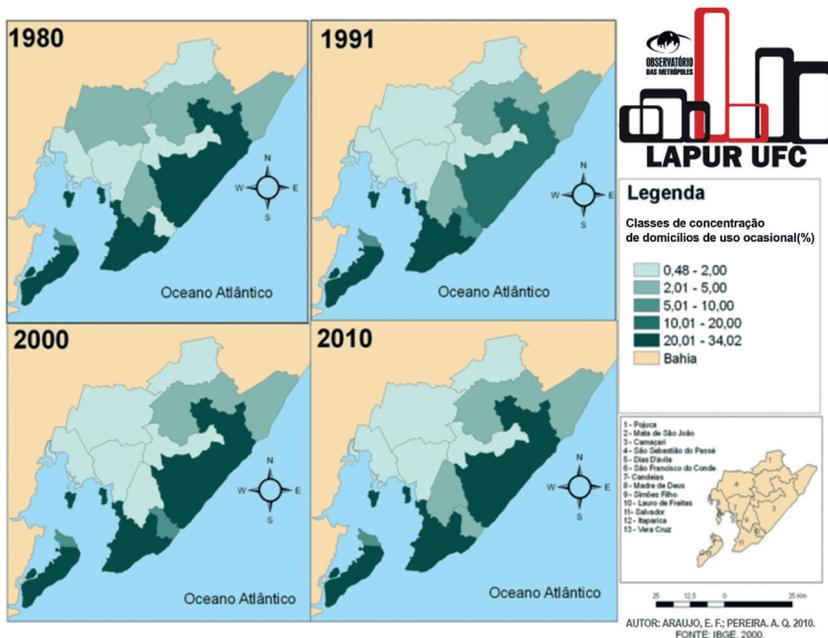
**Tabela 5 – Distribuição Percentual dos Domicílios de Uso Ocasional das Regiões Metropolitanas no Nordeste, segundo Censo e Localização dos Municípios**

Localização	RMSalvador				RMRecife			
	1980	1991	2000	2010	1980	1991	2000	2010
Litorâneos	94,7	94,2	95,1	94,2	92,6	92,6	92,9	92,1
Não litorâneos	5,3	5,8	4,9	5,8	7,4	7,4	7,1	7,9
Localização	RMFortaleza				RMNatal			
	1980	1991	2000	2010	1980	1991	2000	2010
Litorâneos	84,8	82,8	84,6	83,4	83,9	88,0	88,1	86,2
Não litorâneos	15,2	17,2	15,4	16,6	16,1	12,0	11,9	13,8

**Fonte:** IBGE, Sinopse dos Censos de 1980, 1991, 2000 e 2010.

<sup>34</sup> Para efeito de comparação, os cartogramas e as tabelas que representam as regiões metropolitanas expõem a configuração institucional contemporânea. Tal estratégia justifica-se teórica e metodologicamente à medida que a vilegiatura, entre outras atividades, exerceu papel metropolizador, antes mesmo da formalização institucional das regiões metropolitanas no Brasil.

Para a Região Metropolitana de Salvador, em 1980, os seis municípios (Salvador, Vera Cruz, Camaçari, Itaparica, Lauro de Freitas e Mata de São João) com maior número absoluto de segundas residências eram litorâneos. Juntos correspondiam a 92,1% do total metropolitano. A capital destaca-se com 2.644 domicílios de uso ocasional ou 26,1% do total metropolitano. O censo seguinte exhibe um processo de concentração tanto em Salvador como em Vera Cruz. Se, em 1980, eram responsáveis por 49,4%, em 1991, esse percentual eleva-se para 59%. Nas duas décadas posteriores, os mesmos municípios litorâneos mantêm sua predominância, sendo destaque o crescimento registrado no município de Camaçari, tornando-se o segundo maior concentrador da região metropolitana (21%), seguido de Vera Cruz (20%). Assim, os espaços intrametropolitanos selecionados para a vilegiatura marítima são bem delimitados: o primeiro corresponde a Salvador, maior contingente do Nordeste; o segundo insere-se no conjunto insular de Vera Cruz, Itaparica e Madre de Deus; e o terceiro, ao litoral norte, com Lauro de Freitas, Camaçari e Mata de São João. Nesse último recorte espacial, principalmente em Camaçari e Mata de São João, é constituído padrão mais moderno de ocupação, caracterizado por empreendimentos do tipo condomínio e complexos turísticos hoteleiros (podem ser lembrados os situados na Praia do Forte e na Costa do Sauípe). Com parte de seu território dinamizado pelas atividades de indústria de base, o caso de Camaçari permite compreender o fortalecimento e o papel estratégico da inserção do lazer nos espaços litorâneos na composição das multiespacialidades metropolitanas nordestinas. Por outro lado, os espaços litorâneos do Recôncavo, historicamente, foram conduzidos para atividades portuárias, industriais e habitacionais de baixa renda, estando em segundo plano na recente ocupação em função da vilegiatura e do turismo (Mapa 13).



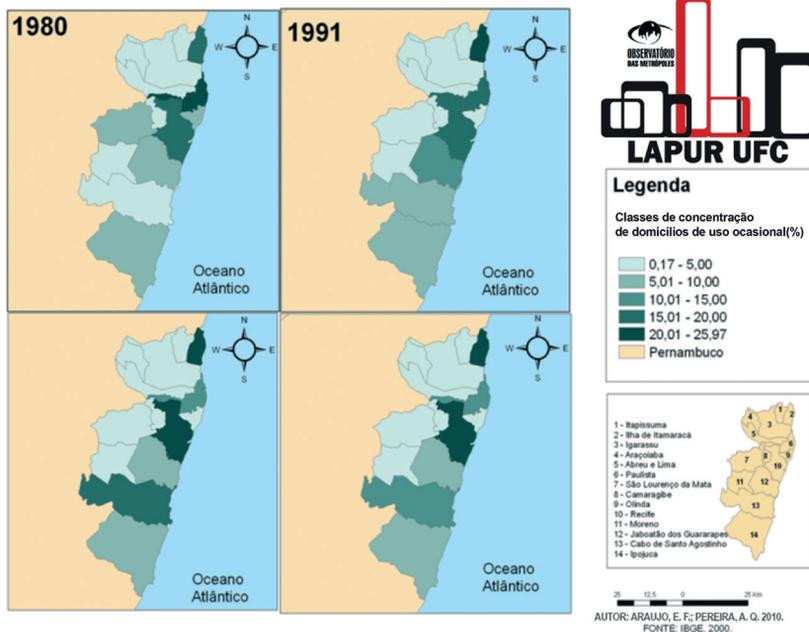
**Mapa 13 – Porcentagem de Domicílios de Uso Ocasional, segundo o Total de Domicílios de Uso Ocasional da Região Metropolitana de Salvador**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

A Região Metropolitana de Recife bem define a relação mar e metrópole no Nordeste. Mais da metade de seus municípios litorâneos também é metropolitana. Tanto em 1980 como em 1991 o total de segundas residências presentes no conjunto litorâneo correspondia a 92% do total metropolitano. Outro fato considerável é o aumento generalizado de segundas residências em todos esses municípios, inclusive em Recife. Com a comparação entre as situações expostas em 1980 e 1991, três contextos podem ser destacados: primeiro, a Ilha de Itamaracá, na extremidade sul, desponta com índice de concentração igual a 21,8%; segundo, em 1980, Jaboatão dos Guararapes (9,6%) e Ipojuca (5,9%) de-

monstravam participação no total inferior ao registrado em 1991, respectivamente 18,9% e 8,5%; terceiro, Olinda, apesar de apresentar aumento absoluto no número de segundas residências, tem índice de concentração diminuído de 5,9% em 1980 para 4,6% em 1991.

Nos dados registrados em 2000 e 2010, há fortalecimento do papel de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca na concentração de domicílios de uso ocasional. Ambos, em 2010, passam a representar 25% do total dos domicílios ocasionais na região metropolitana. Assim, como no caso de Camaçari e Mata de São João na Bahia, esse subespaço da metrópole recifense é o prioritário na instalação dos novos empreendimentos de turismo e vilegiatura, em função inclusive dos investimentos públicos dos programas de desenvolvimento do turismo. Enquanto isso, os municípios de Olinda e Paulista vêm reduzindo sua participação, principalmente devido aos padrões de integração à metrópole que privilegiam a ocupação por domicílios permanentes. O mesmo, também, ocorre com Jaboatão dos Guararapes. A Ilha de Itamaracá, desde os anos 1980, é o principal espaço da vilegiatura marítima vernacular na região metropolitana, ou seja, as famílias recifenses são as principais responsáveis pelo estabelecimento de suas segundas residências. Depois das duas últimas décadas, foram acrescentados em seu território mais de 5.600 DUOs. Recife segue o mesmo tom; aparece com o segundo maior quantitativo, contudo exhibe taxas positivas de crescimento, fato que confirma a importância pretérita das capitais não apenas como emissoras, mas como lugar de vilegiatura marítima (Mapa 14).



**Mapa 14 – Porcentagem de Domicílios de Uso Ocasional, segundo o Total de Domicílios de Uso Ocasional da Região Metropolitana de Recife**

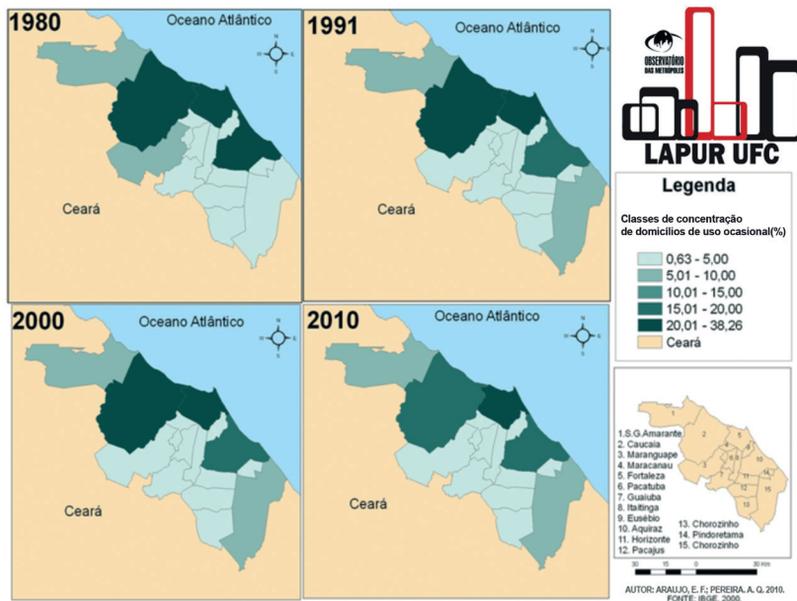
**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Na Região Metropolitana de Fortaleza, no ano de 1980, era possível distinguir três categorias de municípios. A primeira formada por Fortaleza (29,6% ou 1.476 unidades), Caucaia (24% ou 1.192 unidades) e Aquiraz (22,6% ou 1.128 unidades), equivalentes a 76,1% das segundas residências. Bem abaixo dos números relativos e absolutos, a segunda categoria envolve o município serrano de Maranguape (8,1% ou 403 unidades) e o município litorâneo de São Gonçalo do Amarante (5,1% ou 256 unidades). O quadro era complementado por Pacatuba, Cascavel e Pacajus, incluídos em um intervalo que variava entre 0% e 4,1%.

No ano de 1991, a vilegiatura marítima consolida-se. O primeiro conjunto permanece preponderante, com crescimento superior a 100%, cujo destaque é Caucaia, crescendo acima de

225%. São Gonçalo do Amarante (7,7% ou 1.197 unidades) e Cascavel (6,5% ou 1.018 unidades) superam os municípios serranos que estavam a sua frente e apresentam os maiores índices de crescimento da década, respectivamente iguais a 367,5% e 478,4%. A tendência que se observa na região metropolitana cearense é a contínua participação de Fortaleza na composição total dos domicílios de uso ocasional. Isso decorre das intersecções entre vilegiatura e turismo. É visível o aumento de segundas residências tanto em direção ao leste como ao oeste, sendo desiguais os padrões de consumo do espaço, posto Caucaia e São Gonçalo apresentarem padrão mais próximo à massificação, com unidades menores e verticais, principalmente no Icaraí (Caucaia). No caso de Aquiraz e Cascavel, áreas recentes do litoral (expansões a partir de localidades tradicionais ocupadas por pescadores) são redefinidas em função de aglomerados de segundas residências que seguem padrões de subúrbios horizontais, como exemplo pode-se citar Porto das Dunas (Aquiraz) e Águas Belas (Cascavel).

Os últimos dois censos comprovam a expressividade da ambiência litorânea na atração das práticas de vilegiatura na Região Metropolitana de Fortaleza, haja vista acumular 67% do total costeiro. Para o contexto metropolitano, a concentração é ainda maior. Dos quinze municípios que a compõem, apenas cinco são costeiros; todavia, nestes últimos, estão localizados atualmente 87% dos DUOs. Mesmo as ambiências serranas dos municípios de Pacatuba e Maranguape não se destacam. Há de se evidenciar que Fortaleza assume papel primordial, posto, em 2010, registrar 38% dos DUOs, seguida de Aquiraz e Caucaia, com, respectivamente, 16,7% e 15,4%. Na primeira década do século XXI, o padrão de localização conformado constitui o eixo Caucaia-Fortaleza-Aquiraz (Mapa 15).



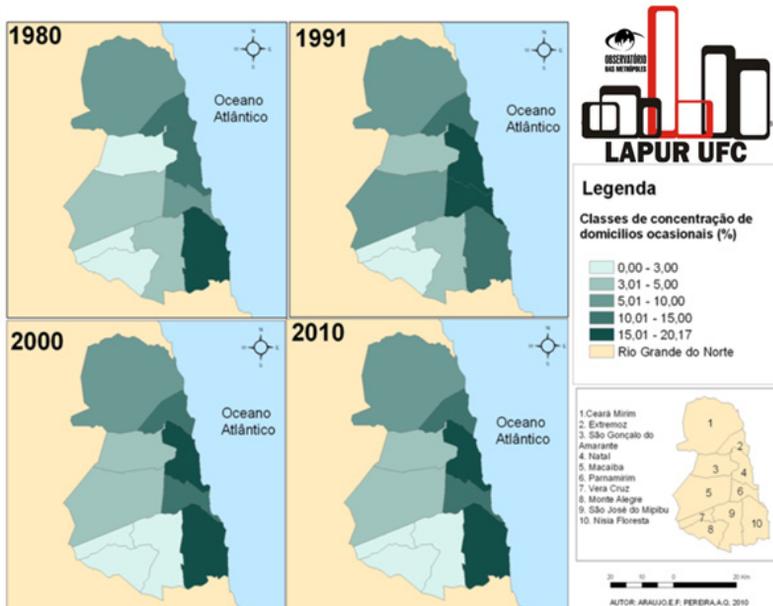
**Mapa 15 – Porcentagem de Domicílios de Uso Ocasional, segundo o Total de Domicílios de Uso Ocasional da Região Metropolitana de Fortaleza**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

O processo de expansão das segundas residências na Região Metropolitana de Natal é demarcado pela consolidação da demanda por espaços litorâneos. Em 1991, os cinco municípios litorâneos concentravam mais de 85% de segundas residências do total da região metropolitana. Se, no censo de 1980, Macaíba colocava-se em destaque com participação superior a 6%, em 1991, nem esse município nem qualquer outro não litorâneo alcançaram participação significativa. Isso se deu concomitante ao crescimento do índice de concentração em Nísia Floresta, posto elevar-se de 16% em 1980 para 28,8% em 1991. Antes de se pensar em expansão para os limites metropolitanos, é válido salientar o crescimento absoluto desses domicílios na capital potiguar, o que condicionou sua permanência com participação próxima aos 21%. No limite ao norte, Extremoz, diferente de Parnamirim,

passou para um índice superior em 1991, alcançando 17,5%, superando em 1 ponto percentual o apresentado em 1980.

Os dados registrados para 2000 e 2010 permitem observar um crescimento generalizado de todos os municípios metropolitanos, inclusive os não litorâneos (onde se situam as chácaras e os sítios). Todavia, o conjunto de municípios formado por Extremoz, Natal, Parnamirim e Nísia Floresta mantém-se como principal aglutinador de DUO. Não obstante, há um processo que nega os modelos de localização que apregoam o aparecimento constante de núcleos de segunda residência cada vez mais distantes dos núcleos centrais. Nos últimos vinte anos, Natal e Parnamirim (núcleos históricos de localização dos DUOs) apresentam crescimento superior aos municípios mais distantes, pondo inclusive Natal como principal concentrador da metrópole (18% do total) (Mapa 16).



**Mapa 16 – Porcentagem de Domicílios de Uso Ocasional, segundo o Total de Domicílios de Uso Ocasional da Região Metropolitana de Natal**

**Fonte:** Elaboração do autor (2014).

Modelos foram constituídos com a finalidade de explicar a natureza do processo de escolha dos lugares de vilegiatura a partir da expansão locacional das chamadas segundas residências. O mais conhecido deles é o Lundgren (1974), citado por inúmeros autores brasileiros (ASSIS, 2001; MELO E SILVA *et al.*, 2009; SILVA, 2010) e também por estrangeiros (HALL; MÜLLER, 2004). As explicações dedutivas proporcionadas por esse modelo têm-se mostrado frágeis (PEREIRA, 2006), posto considerar como condições determinantes as distâncias em relação ao centro emissor e o tempo gasto para o deslocamento. A partir disso, exemplifica-se um movimento de expansão contínua, movimentado por uma espécie de descoberta (vilegiaturistas) – invasão (transformação em residência) –, e nova descoberta, partindo sempre da metrópole ou da aglomeração urbana.

Ora, o padrão desconsidera inúmeros outros fatores que afetam diretamente a escolha ou exclusão de lugares para a vilegiatura marítima. A primeira grande fragilidade gira em torno da localização do núcleo emissor. Com as viagens aéreas e a possibilidade de compra e construção de imóveis por brasileiros de outras regiões e estrangeiros, torna-se inviável destacar um único núcleo emissor de vilegiaturistas. Além do mais, características históricas do lugar podem inibir ou propulsar a expansão dos DUOs: leis urbanísticas mais ou menos rígidas, estabelecimento de unidades de conservação, preço da terra, novas modas relacionadas às condições sociais ou mesmo naturais endêmicas (intensidade dos ventos ou formas de relevo próprias para prática de esportes marítimos – *sandboard, surf, kitsurf, widesurf*), movimentos de resistências à vilegiatura promovidos por comunidades tradicionais, construção de empreendimentos de natureza portuária ou industrial, entre outros.

A própria ideia de saturação de áreas antigas de vilegiatura é contestável. Obsolescência dos lugares de vilegiatura (localização de DUO) ocorre para determinados segmentos sociais, podendo, inclusive, sugerir a massificação do acesso por clas-

ses menos abastadas, o que de fato, por sua maioria na sociedade, significa o aumento do público de usuários (tanto através da constante locação de imóveis, como pela aquisição dos que apresentam preços reduzidos).

Ao examinar o contexto metropolitano, mais indícios são demonstrados da influência da maritimidade na localização de segundas residências. Para as metrópoles litorâneas do Nordeste, tal ambiência relativiza a variável distância, posto, como é permitido observar, não haver uma distribuição equidistante ou setores homogêneos constituintes de anéis concêntricos de segundas residências. Melhor dizendo, os municípios não litorâneos não apresentam dinâmica atrativa semelhante a dos litorâneos.

Ainda nesta discussão, é preciso observar que mesmo com a transformação das orlas das capitais, via verticalização, em espaços do lazer e concentradoras dos serviços turísticos (principalmente hotelaria), é crescente o número de domicílios de uso ocasional nessas cidades. Situação que contraria modelos que exprimem somente o movimento centrífugo, ou seja, aquele que envia os vilegiaturistas para lugares cada vez mais distantes do centro. A série histórica (1980 – 2010) evidencia as capitais como espaços seletos para a vilegiatura, principalmente Salvador e Fortaleza (Tabela 6).

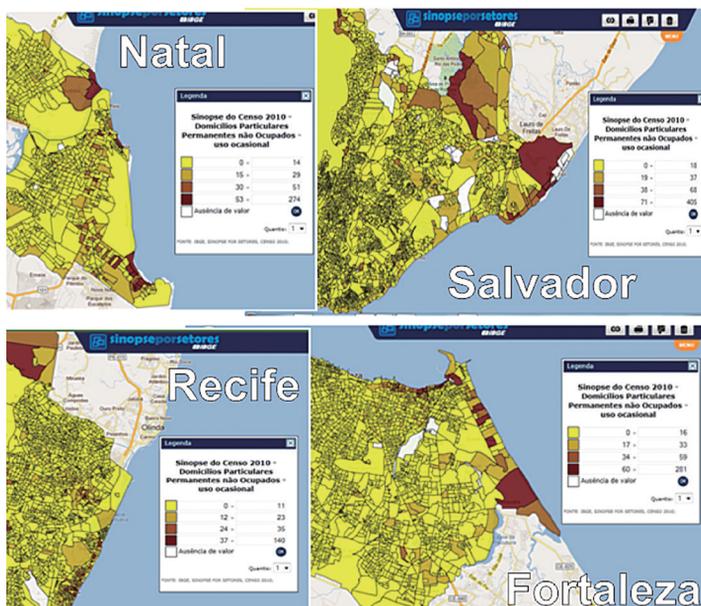
**Tabela 6 – Número de Domicílios de Uso Ocasional nas Cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal**

Capitais	Censos			
	1980	1991	2000	2010
Salvador	2.644	10.302	15.685	23.352
Recife	1.187	3.983	6.891	9.094
Fortaleza	1.476	4.112	7.942	14.976
Natal	522	1.452	2.780	5.850

**Fonte:** IBGE, Sinopses dos Censos de 1980, 1991, 2000 e 2010.

Nas capitais nordestinas, a vilegiatura dilui-se na paisagem, não sendo facilmente visualizada, mas existe e é crescente.

Das quatro regiões metropolitanas estudadas, a cidade primaz tem ampliado seu papel na atração de vilegiaturistas. No tempo, ao invés das tendências de esvaziamento, tem, ao contrário, recebido um público regional (por assim dizer nacional) e internacional. Diferentes do caso dos demais municípios metropolitanos, não existem empreendimentos específicos para a demanda dos vilegiaturistas, pois esses sujeitos ocupam apartamentos e apart-hotéis disponíveis às demandas de moradia permanente. No início do século XXI, ocupadas por arranha-céus (padrão verticalizado de ocupação do solo), a orla atlântica de Salvador, a Praia de Boa Viagem (Recife), Ponta Negra (Natal), Praia de Iracema e Meireles (Fortaleza) são trechos das capitais onde turistas e vilegiaturistas adquirem ou locam domicílios de uso ocasional. A Figura 2 demonstra, através dos dados da Sinopse do Censo 2010, o fenômeno supramencionado.



**Figura 2 – Distribuição Absoluta do Número de DUO, por Setores Censitários, das Cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal**  
**Fonte:** Sinopse do Censo de 2010.

Nos modelos convencionais, as áreas de segunda residência são incorporadas, transformando-se em zonas residenciais; todavia, como visto nas metrópoles nordestinas, novas demandas (externas ao lugar) e a própria redefinição do modelo de vilegiatura flexibilizam essas tendências, possibilitando a hibridização das práticas marítimas e, por sua vez, dotando os espaços à beira-mar das metrópoles de uma multiplicidade de funções, entre estas a crescente participação da estada temporária em prol do lazer.

Além do mais, outros aspectos importantes merecem destaque:

1. A vilegiatura marítima autóctone (dos metropolitanos) no Nordeste cresce, espalha-se ao longo da segunda metade do século XX e início do XXI. Seus principais representantes são os cidadãos, em sua grande maioria aqueles residentes nas capitais. Já em 1991, é possível observar sua presença crescente em todos os municípios litorâneos.
2. Na maior parte dos municípios, o consumo do espaço litorâneo é extensivo, preponderando os padrões imobiliários horizontais, semelhantes, em forma, às ocupações suburbanas periféricas às metrópoles. As grandes manchas homogêneas de ocupação estão presentes, principalmente, naqueles com elevados índices de domicílios de uso ocasional por domicílios permanentes.
3. No conjunto metropolitano, a distribuição de domicílios de uso ocasional aponta a ambiência litorânea como espaço privilegiado, sendo que internamente (tanto no âmbito metropolitano como municipal) existem delimitações e diferenciações condicionadas por múltiplas variáveis e não somente a relação distância ou tempo de deslocamento.

As rugosidades espaciais produzidas pela disseminação da vilegiatura marítima, anos 1980 e 1990, tornar-se-ão essenciais na seleção dos lugares a serem turistificados e também expostos à vilegiatura marítima alóctone. Mesmo com planejamento e novas atividades prioritárias, a vilegiatura autóctone não desaparece, continua compondo expoente na produção dos espaços litorâneos, principalmente nos municípios metropolitanos.

A diversificação da demanda por vilegiatura marítima nas regiões metropolitanas de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal demonstra que o par litoral-metrópole apresenta-se em múltiplas espacialidades, principalmente em relação às orlas da cidade primaz e dos espaços periurbanos (com condomínios, *resorts*, “condo-hotéis” e complexos turísticos hoteleiros).

### 4.3 Novos Usuários: o Perfil dos Vilegiaturistas Internacionais

Durante os dez primeiros anos do século atual, não é raro detectar os registros elaborados pela imprensa escrita e digital da região Nordeste acerca do maior número de estrangeiros visitando e comprando imóveis residenciais no litoral da região. Os planejadores públicos e privados deveras contribuíram para inserir o litoral regional no circuito internacional de lugares disponíveis ao consumo em função da vilegiatura. Tanto uma relativa homogeneização do território (via urbanização) como os modelos internacionais de empreendimentos ditos turísticos e imobiliários conformam a base técnica (sistemas de objetos e ações) necessária à internacionalização do espaço litorâneo nordestino.

Essas variáveis condicionam, parcialmente, mudanças no processo; todavia, a vilegiatura não se decifra puramente pelos investimentos ou pelos empreendimentos, mas determinante pela presença dos consumidores: os vilegiaturistas, no caso, os alóctones (nacionais e estrangeiros). A existência destes é

que determina o sucesso econômico da prática, ao mesmo tempo que amplia a análise do fenômeno para outras dimensões não necessariamente econômicas ou imobiliárias.

O primeiro estudo oficial no Brasil acerca do perfil dos vilegiaturistas alóctones foi produzido, como já mencionado, pela Embratur e pela FGV. A metodologia utilizada caracterizou-se pela aplicação de “entrevista a empresários e membros de alta gerência das maiores empresas imobiliárias que vendem para estrangeiros no Brasil e compilação de informações econômicas sobre o mercado de venda de imóveis para estrangeiros” (2008, p. 3). O estudo denominado de “Mercado de turistas estrangeiros de segundas residências no Brasil” não abrange os casos que envolvem os *resorts* integrados<sup>35</sup> e a prática do *timeshare*<sup>36</sup>. Segundo as justificativas do relatório, são focados os estrangeiros que adquirem os domicílios de uso ocasional intuídos em aumentar o tempo de permanência e redefinir seus gastos durante a estada.

Em relação às questões burocráticas, os trâmites para a realização da compra de um imóvel por um estrangeiro no Brasil são bem simplificados. O estrangeiro deve solicitar primeiramente seu Cadastro de Pessoa Física (CPF). As etapas posteriores dependem das necessidades dos futuros vilegiaturistas, o que significa: a procura dos destinos, a escolha de um empreendimento e a contratação de um interlocutor (*player*), a negociação (formas de pagamento e incentivos públicos) e, por fim, o registro de compra. Legalmente os estrangeiros não podem adquirir terrenos a menos de 100 metros da zona

<sup>35</sup> O relatório considera *resort* integrado como empreendimento “que consolida um conjunto de serviços e atividades, gerenciados de forma compartilhada, para oferecer uma experiência turística. Apresenta atividades amplamente planejadas, destinadas a uma variedade de segmentos de mercado em seus diversos ambientes. Por serem os *resorts* capazes de oferecer uma gama diversificada de experiências, explica-se a grande força desses empreendimentos pela capacidade de ofertar ao mercado uma experiência diferenciada e bons retornos financeiros” (EMBRATUR/FGV, 2008, p. 7).

<sup>36</sup> O *timeshare* é uma forma de utilização do investimento imobiliário que, muitas vezes, atrela-se a um *resort* integrado. Nesse tipo de negócio, do ponto de vista do investidor, faz-se um aporte inicial de capital para compra de uma unidade que será alugada por temporada e, em sequência, se negociará um valor de retorno de investimento, de acordo com a proposta de cada imóvel (*Ibidem*).

de marinha, todavia é permitida a aquisição de unidades autônomas, como uma residência em condomínio. Contudo, as pesquisas de campo demonstram que é crescente, por parte de estrangeiros, a compra de unidades unifamiliares anteriormente pertencentes a pessoas físicas residentes no local ou vilegiaturistas autóctones. Na maioria desses casos, não há mediação de empresas imobiliárias.

Pelos dados da Embratur do ano de 2007, nove países representam a origem de 80% dos recursos destinados à compra de imóveis no Brasil, ou seja, US\$ 519.306 mil. A maior quantia advém dos E.U.A. (16% ou US\$ 102.722 mil), seguido da Espanha (13% ou US\$ 82.852 mil), Itália (10% ou US\$ 63.588 mil), Suíça (9% ou US\$ 57.872 mil), Reino Unido (8% ou US\$ 54.761 mil), Portugal (8% ou US\$ 52.641 mil), Alemanha (8% ou US\$ 50.207 mil), Noruega (5% ou US\$ 32.481 mil) e França (3% ou US\$ 22.182 mil). Os valores totais alcançam o montante de US\$ 646.457 mil e, se analisados em conjunto, os recursos provenientes da Europa superam os norte-americanos. Nesse contexto, o estudo aponta o Nordeste como espaço propício ao crescimento do setor principalmente com recursos oriundos da Europa, enquanto no Sul e Sudeste os sul-americanos têm maior participação. Das 68 empresas entrevistadas, 86% têm carteira de clientes composta por brasileiros, 12% apresentam um leque de clientes nacionais e internacionais e 2% trabalham exclusivamente com estrangeiros.

No mercado formal, existem diferentes maneiras pelas quais os compradores conhecem os empreendimentos: 30% deles utilizam-se de *websites* de vendas de imóveis; 23% através de imobiliárias; feiras, revistas especializadas, outros<sup>37</sup> e autoguiamento representam, respectivamente, 18%, 17%, 10% e 2% do total de mecanismos de aproximação.

---

<sup>37</sup> Situações indefinidas.

A amostra pesquisada pela Embratur em 2006 aponta o perfil dos estrangeiros compradores de segundas residências no Brasil. No que tange à faixa etária, 67,44% dos vilegiaturistas têm entre 30 e 59 anos; 10,96% têm até 29 anos e o grupo dos mais idosos (acima de 59 anos) alcança um índice de 21,6%. Dessa amostra, 71,76% eram do sexo masculino. Em relação aos acompanhantes, o estudo demonstra que os arranjos familiares predominam, posto as categorias casais sem filhos, casais com filhos e grupo familiar agregam, juntos, um percentual majoritário (63,91%). Contudo, o número de vilegiaturistas que usufruem de suas estadas sozinhos ou acompanhados por amigos é significativo (35,74%). Os vilegiaturistas representados por este último perfil estão presentes em todas as estações de vilegiatura e são atraídos pelo sol, pelo mar, mas também pelo sexo (BOYER, 2008).

Em termos de grau de instrução, mais da metade afirma (65%) ter pelo menos graduação. Um terço, aproximadamente, afirma ter concluído o ensino médio e uma minoria (3,66%) afirma ter, no máximo, o ensino fundamental. O estudo não averigua nem os níveis de renda nem as profissões ocupadas em seus países de origem.

As preferências desses vilegiaturistas não só afetam a dinâmica de oferta do mercado imobiliário, como também são, do mesmo modo, substanciais na seleção dos lugares e nas transformações decorrentes. Entre as inúmeras exigências feitas, a adequação dos empreendimentos (principalmente as plantas das residências) aos padrões de seus países de origem é a mais requerida pelos estrangeiros<sup>38</sup>. É notória a preferência pelas características tropicais proporcionadas pelo litoral do Nordeste, posto que 76,61%

<sup>38</sup> São exigidos pelos vilegiaturistas alóctones o acompanhamento contínuo da evolução da construção dos imóveis, a legalização ambiental e demais documentos de averbação dos empreendimentos, o plano de administração dos empreendimentos segundo padrões ditos sustentáveis e a previsão de custos pós-compra (manutenção dos imóveis).

dos compradores admitem ter como atrativo principal o sol e a praia. Em seguida, os atrativos citados são: natureza/ecoturismo (11,86%), cultura (6,1%), esportes (1,02%), diversão noturna (1,36%), outros (3,05%) (EMBRATUR, FGV, 2008).

Exceto para a opção indeterminada, pode-se dizer que as demais não são excludentes, principalmente se for considerada a localização metropolitana das segundas residências. Essa situação é melhor elucidada à medida que se constatam duas localizações preferenciais internas às áreas metropolitanas. Os alóctones adquirem suas segundas residências tanto na cidade primaz como nos demais municípios litorâneos metropolitanos e a escolha dependerá do tipo de atrativo determinante, mas tal situação não invalida que, em ambos os casos, movimentos centrífugos e centrípetos sejam realizados.

Nas capitais, o tipo de imóvel mais comum destinado a segundas residências são os apartamento e os *flats*; já no litoral metropolitano, as casas (unidades unifamiliares) predominam, contudo é crescente a construção de empreendimentos verticais. Os dados da Embratur-FGV demonstram esse fenômeno: 49% dos imóveis adquiridos eram casas, 25% eram apartamentos e o percentual de *flats* era igual a 22%. Segundo a mesma pesquisa, 97% dos imóveis comprados são novos, fato demonstrativo da intensidade do processo de incorporação, tornando-se condicionante da produção de novos espaços ou requalificação dos já existentes.

Para o caso especificamente nordestino, as pesquisas da sublinha de pesquisa Metropolização Turística no Nordeste (componente do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT-CNPq) – Observatório das Metrôpoles) têm encaminhado atividades no intuito de traçar o perfil socioeconômico dos adquirentes estrangeiros de imóveis nas regiões metropolitanas de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal. Sob coordenação da

professora Maria Pontes Fonseca, na primeira fase da pesquisa na capital potiguar, foram entrevistados, no último semestre de 2010, corretores de 12 empresas imobiliárias que apresentam estrangeiros na composição de sua carteira de clientes. Os resultados obtidos são próximos aos mencionados pela pesquisa da FGV/Embratur: 1) o principal espaço de origem dos compradores é o continente europeu, em especial os oriundos da Espanha, Noruega, Portugal, Inglaterra e Itália (divulgados em ordem de importância); 2) na realização das negociações de compra dos imóveis, a maioria dos indivíduos é do sexo masculino, com faixa etária demarcada entre 30 e 50 anos; 3) são predominantemente profissionais liberais, aposentados e empresários da construção civil; 4) em termos educacionais, apresentam formação escolar superior e média; 5) a composição familiar dos compradores é variada, abarcando solteiros e casais com e sem filhos; 6) enquadram-se em faixas de renda familiar mínima de € 7.000,00 e máxima de € 20.000,00.

Na avaliação dos corretores entrevistados, a dimensão econômica (realização de investimentos e obtenção de rendas) e as práticas de lazer propiciadas pela estada temporária são os principais motivadores da compra dos imóveis na Região Metropolitana de Natal. Tanto os apartamentos como os terrenos à beira-mar são considerados imóveis com preços acessíveis, característica mercadológica essa que se potencializa em atrativo para efetivação dos negócios. Todavia, na escolha dos lugares, os compradores estrangeiros exigem a articulação de duas características fundamentais: presença de infraestrutura e boa qualidade ambiental. Nesse contexto, Ponta Negra (bairro de Natal) e as praias metropolitanas de Pirangi e Cotovelo (situadas em Paranamirim) são os espaços com maior índice de venda de imóveis, situação que se reflete diretamente nos dados do Censo 2010 (já apresentados), que demonstram crescimento dos domicílios

de uso ocasional nessas localizações. Os imóveis são adquiridos por pagamento à vista em moeda nacional, todavia outros se utilizam dos financiamentos. Em relação à manutenção dos domicílios de uso ocasional, os proprietários ausentes contratam serviços de empresas administradoras, sendo que alguns se utilizam dos serviços condominiais.

Em relação ao processo de expansão dessa clientela, a pesquisa piloto constatou a forte influência exercida pelos atuais proprietários. Através de mecanismos informais de propagação, os atuais proprietários repassam informações e experiências a amigos e conhecidos, sendo essas indicações condicionantes da escolha dos lugares, do tipo de imóveis e, inclusive, das empresas mediadoras.

No desenvolvimento de pesquisa sobre a vilegiatura na cidade de Fortaleza, Soares Jr. (2010), metodologicamente, realizou entrevistas com representantes do Conselho Regional dos Corretores de Imóveis do Ceará (Creci-CE) e do Sindicato da Indústria da Construção Civil – Seção Ceará (Sinduscon-CE). Por meio de estratégia científica, elaborou um quadro descritivo de compradores estrangeiros de imóveis na capital. Constatou-se, assim como na pesquisa realizada pelo Observatório das Metrôpoles, que a origem dos compradores é predominantemente europeia (destaque para Portugal, Espanha, Itália e Noruega). Todavia, chineses, norte-americanos e argentinos também têm participação no processo. Os representantes das instituições pesquisadas apontaram um perfil socioeconômico básico do comprador: média de idade igual a 55 anos, aposentados, integrantes das classes econômicas B e C, viajando geralmente em família. Na escolha do imóvel na capital, preferem apartamentos com área entre 80 m<sup>2</sup> e 300 m<sup>2</sup>, exigem elevado padrão de qualidade nos detalhes arquitetônicos, dando prioridade ao uso do vidro ao invés da alvenaria (dessa forma, valorizam a visualização da

paisagem litorânea e o contato com a iluminação natural). O trabalho de Soares Jr. (2010) aponta o preço médio dos imóveis cearenses (até 70% menores que os europeus) também como aspecto motivacional na geração de demandas internacionais. A esse respeito, vale mencionar que a legislação brasileira possibilita aos estrangeiros a propriedade plena dos bens adquiridos, fator que traz segurança jurídica e resguardo do direito de propriedade.

A aquisição de imóveis residenciais (apartamentos, casas, chalés, *flats*) por estrangeiros, e mesmo por brasileiros de outras regiões, fomenta a discussão entorno da definição da finalidade preeminente das transações: o usufruto temporário em função do lazer ou a realização de investimento (e produção de rendas extras). O estudo produzido pela FGV/Embratur avalia predominante o número daqueles adquiridores que objetivam a fixação temporária, em outras palavras, a realização da vilegiatura. É preciso considerar que as duas finalidades mencionadas não são excludentes. O significado da propriedade do imóvel traduz-se ora pelas práticas as quais o mesmo se permite, ora pela possibilidade de mediar a aquisição de valores monetários, seja em forma de lucro ou renda. Mesmo partindo do princípio de que os adquiridores pensem unicamente na dimensão econômica (não sendo assim necessariamente vilegiaturistas ou turistas), a valoração do imóvel só é possível porque socialmente (incluindo a dimensão cultural) as práticas marítimas modernas tornaram-se efeito de moda, vinculadas ao desfrute de espaço-tempo de lazer, ou seja, se alguns detêm imóveis para a venda ou para a locação, isso se explica porque existem interessados na estada temporária nos ambientes litorâneos.

Indubitavelmente, além das constatações empíricas e dos meios de comunicação, os relatórios de pesquisa confirmam a presença dos vilegiaturistas estrangeiros. Após comprovação mencionada, os impactos socioespaciais desse movimento podem

ser enumerados: 1) extensão da ocupação dos espaços litorâneos pelo imobiliário de uso sazonal; 2) produção de empreendimentos mistos (turísticos e imobiliários) de acordo com padrões internacionais (condomínios horizontais, “condo-hotéis” e *resorts* integrados); 3) instalação de atrativos artificiais (campo de golfe, parques temáticos); 4) criação de influências nos padrões autóctones de vilegiatura (principalmente na aquisição de propriedades nos nossos empreendimentos de padrão internacional); 5) intensificação dos fluxos entre metrópole e as zonas de praia; e 6) contatos culturais entre locais e estrangeiros.

A dinâmica produzida nos lugares pelos vilegiaturistas estrangeiros varia conforme a observação de Urbain (1996), que distingue diferentes comportamentos e interesses durante a estada temporária. Em linhas gerais, indícios dos comportamentos predominantes podem ser percebidos e classificados pelo tipo de imóvel que adquirem ou locam: residências unifamiliares (situadas em adensamentos tradicionais – moradores e vilegiaturistas locais) e imóveis em empreendimentos específicos (complexos turísticos imobiliários e condomínios).

Para ambos os casos, evidenciam-se a diversificação de comportamentos e as vinculações com o lugar, sendo primordial o fenômeno da *villégiature du soleil* (BOYER, 2008). Hipótese consolidada durante as investigações no litoral cearense, visto que a conduta mais atribuída aos estrangeiros é a permanência por várias horas expostos ao sol, deitados sobre a areia da praia. Em relação a esse comportamento, os próprios estrangeiros avaliam que as praias locais possibilitam o desfrute mais livre das práticas marítimas modernas, e isso explicar-se-ia, fundamentalmente, pelo menor adensamento em relação às praias de origem (principalmente no Mediterrâneo). Um entrevistado afirmou: “se nas praias da França não consigo sequer estender uma toalha

na areia [superlotação das praias], aqui caminho livremente e aproveito todo o espaço da praia”<sup>39</sup>.

Os vilegiaturistas que optam pelos empreendimentos específicos dão preferência, durante a estada, às condições naturais. Esses não aprofundam o seu conhecimento das características socioculturais do lugar (o modo de vida, a língua, entre outros), deixando em segundo plano essas particularidades. A “sedentarização temporária” (*sédentarité*) constitui a comodidade ofertada pelos serviços e pelo polinômio sol-areia-mar-vento<sup>40</sup>. Esse contexto leva-os a homogeneizar as imagens dos lugares em torno da imagem de Fortaleza; assim, não importa em que praia estejam no Ceará, sempre estarão na capital. Não precisam saber mais que isso, pois compartilham da noção massificada do paraíso tropical, reproduzida pelas condições oferecidas pelos empreendimentos.

Os que preferem adquirir ou locar as residências em meio às ocupações espontâneas de moradores e vilegiaturistas autóctones (localidades litorâneas), em sua maioria, além das características naturais, aproximam-se socialmente dos protagonistas dos lugares. Conhecem os comerciantes e os prestadores de serviços autóctones, frequentam os espaços públicos, estabelecem relacionamentos amoroso-afetivos e buscam, entre outras coisas, o aprendizado da língua nativa. Desempenham, ainda, um papel de expansão do número de estrangeiros nessas localidades. É prática corriqueira a hospedagem de amigos e conhecidos. Os vilegiaturistas apresentam os lugares e suscitam nos hóspedes a possibilidade de retorno em vilegiatura, tanto pela locação de outros imóveis como pela compra. Dessa forma, em muitas localidades litorâneas, grupos familiares estrangeiros detêm a posse de vários imóveis e, assim, a presença de familiares e amigos torna-se outro atrativo.

<sup>39</sup> Vilegiaturista francês entrevistado no dia 28 de agosto de 2011, na Praia da Taíba, município de São Gonçalo do Amarante, Ceará.

<sup>40</sup> Os fortes e constantes ventos têm atraído praticantes de esportes náuticos recentes: *kitsurf* e *windsurf*.

Pelo examinado, a crescente presença de vilegiaturistas estrangeiros nas praias nordestinas tem possibilitado, além de transformações quantitativas, redefinições qualitativas tanto no que diz respeito à produção dos lugares como à redefinição da vilegiatura anteriormente praticada pelos locais.

## CONCLUSÃO

O mundo da pesquisa tem na partilha um de seus preceitos básicos, e, pensando assim, é preciso mencionar, aos que utilizarão futuramente este livro, o papel relevante da criatividade do pesquisador diante das circunstâncias adversas e das dificuldades práticas, principalmente aquelas relativas ao arranjo de fontes primárias de informações e dados. Dessa forma, torna-se um grave equívoco desconsiderar as potencialidades dos mecanismos qualitativos e/ou quantitativos de pesquisa. Ambos devem ser utilizados, com a consciência de que, isoladamente, nenhuma fonte ou base de dados responderá às problemáticas iniciais. Acredita-se que essas condições sejam ainda mais adversas no estudo das práticas marítimas modernas.

Uma das primeiras hipóteses que este escrito buscou questionar diz respeito à validade contemporânea do conceito de vilegiatura marítima no estudo da urbanização no litoral nordestino do Brasil. Nesse sentido, primeiramente, e através de uma revisão bibliográfica nacional e internacional, identificaram-se as características primordiais da prática ao longo do tempo-espaço para, em seguida, confrontá-las com as práticas desenvolvidas no Nordeste. Percebeu-se um processo marcado por continuidades e descontinuidades, sendo que quatro foram os pontos de inflexão: primeiro, o surgimento da prática, momento da vilegiatura clássica, das *villas* de *otium* romanas; segundo, o “renascimento” promovido pela elite italiana; terceiro, a invenção da moda marítima pelos ingleses; e, por fim, a promoção da vilegiatura marítima do sol no Mediterrâneo e na costa americana. Ora, essa constatação não seria uma visão linear e evolucionista da “história” da prática? Não. Cada um desses momentos negou certas condições anteriores, inventando novas

modas, desenvolvendo práticas complementares, inserindo novos sujeitos, elegendo novos lugares e aproximando também a vilegiatura de outras práticas de lazer (como o turismo). A vilegiatura (marítima) remete a todos os processos e fenômenos relativos à estada temporária e sua potência em contribuir na produção dos lugares selecionados. O conceito de vilegiatura é, antes de tudo, um conceito geográfico. Sua realização não se faz sem o uso, o consumo e a produção do espaço. Essa verificação é embrionária e está presente do modelo clássico ao desenvolvido nos litorais tropicais na atualidade.

Esta discussão inicial possibilitou ainda pensar elementos característicos atuais da prática da vilegiatura marítima. Assim sendo, percebeu-se que vilegiatura e turismo são práticas sociais interconectadas, mas não idênticas. O conceito de turismo, bem mais utilizado para caracterizar todas as práticas que envolvem viagem e estada, não explica por completo as práticas sociais relacionadas intrinsecamente à estada temporária, dando ênfase sobretudo aos fenômenos relativos ao deslocamento. Mesmo as expressões comumente utilizadas no turismo de segunda residência e turismo residencial não se conseguem desvincular das teorias que explicam unicamente as práticas turísticas, preferindo eclipsar a vilegiatura em função de uma base teórica mais comum e mais aceita. Essa é uma discussão que carece de prosseguimento, mas acredita-se que as análises propiciaram provas suficientes para demarcar que a vilegiatura marítima precisa de um aporte teórico metodológico próprio.

Mostrou-se que há imprecisão no uso de outros conceitos, principalmente no conceito de segunda residência. Esta não pode ser essencialmente classificada pela dimensão quantitativa, mas antes pela qualitativa. Nesse sentido, apontou-se para a seguinte relação: sociologicamente, nem todo imóvel utilizado em função da vilegiatura ou do turismo pode ser considerado

uma segunda residência, mas todo usuário que transforma um imóvel em segunda residência, em relação a ele, desenvolve a prática da vilegiatura.

Em síntese, foram sistematizadas as principais mudanças socioespaciais responsáveis pelo contorno atual da vilegiatura: 1) passagem do *otium* à ostentação; 2) maior capilaridade social da prática (novos praticantes em potencial); 3) instituição do modelo estacional (planejamento dos espaços); 4) declinação da influência do discurso médico-terapêutico ao gozo mundano; 5) novas formas de atender à demanda por estada, descolando-se unicamente do modelo de propriedade exclusiva de uma *villa*; 6) redução do tempo de estada; 7) espalhamento da prática por novos continentes; 8) consolidação, sucesso e organização das viagens no formato turístico; 9) urbanização da sociedade (tanto pela dimensão demográfica quanto pelo tamanho e morfologia urbana); e 10) aceitação do mar, do marítimo e do sol tropical como amenidades.

Entre todas essas transformações (envolvidas em um movimento recíproco de causa e efeito), é possível avaliar que a produção moderna das práticas marítimas propiciou o espalhamento e a popularização da vilegiatura como nenhum outro modelo (ou formato) possibilitou. A forma marítima, associada ao contexto tropical, é, inegavelmente, a faceta social e espacialmente mais difundida da vilegiatura. E foi assim, sem teleologia, que em um determinado espaço-tempo as condições mundiais apontaram para uma dinâmica multiescalar de transformação dos litorais nordestinos em lugar de vilegiatura marítima.

Comprovadamente, a prática da vilegiatura marítima tem história e, por assim dizer, tem conteúdo sociocultural híbrido, mas, em termos geográficos, quais os seus desdobramentos socioespaciais? Já na exploração bibliográfica, observou-se que desde o século XIX e, principalmente, a partir do século XX, a

vilegiatura, enquanto prática marítima moderna, aproximou-se do processo de urbanização. Essa relação é demarcada por uma reciprocidade entre ambos os processos, ou seja, diante da urbanização, a vilegiatura assume a condição de induzida e indutora. Em uma dinâmica contraditória, a fermentação dos costumes urbanos propicia o desejo pela não cidade (ou mesmo por aquilo que se apresenta como natural – no caso, a praia). Através dos relatos histórico-geográficos, significativamente, na descrição de casos, identificou-se a disseminação do desejo pela vilegiatura marítima concomitante ao florescimento da vida cidadina. Foi assim no Império Romano, nas cidades-Estado italianas e no contexto urbano industrial inglês.

Ao analisar o contexto urbano nordestino, viu-se que suas principais aglomerações urbanas (as capitais) constituíram-se no espaço litorâneo. Mesmo com matrizes econômicas distintas (resultantes do período colonial e imperial), as cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal têm em comum a abertura à maritimidade moderna. No fim do século XIX e início do XX, as elites sociais abertas às influências europeias produziram, a seu modo, a vilegiatura marítima nas orlas dessas cidades. Contextualizadas pelo fortalecimento do setor industrial, e principalmente terciário, e pelo relevante incremento populacional, no século XX a aproximação da cidade com a praia (e o mar) deixou de ser caso isolado para tornar-se uma condição intrínseca a essas cidades. A vilegiatura marítima tem seu papel nesse processo, sendo um dos primeiros álibis para a ocupação das zonas de praias pelas classes sociais mais abastadas e propagadoras dos costumes requintados. Ao fim do século XX, é imprudente para quaisquer estudos sobre essas capitais não mencionar sua faceta litorânea e os processos dela derivados.

A partir da segunda metade do século passado, às transformações nacionais adicionou-se o processo de metropoliza-

ção, inclusive no Nordeste. As cidades litorâneas de Fortaleza, Recife, Salvador e Natal avançaram para uma escala superior de aglomeração: as metrópoles litorâneas. Uma crescente população solvável (classes alta e também média) proporcionou a integração das zonas de praia dos municípios limítrofes às demandas originárias na cidade primaz. Tal efeito fora identificado em outras cidades americanas, australianas e, sobremaneira, nas europeias. Essa é a face indutora da vilegiatura. Mundialmente, apresenta forte potencialidade para formar subúrbios ou periferias destinadas ao lazer (também denominado de lazer de proximidade ou periurbano). Isso decorre, sobretudo, em função da construção do imobiliário destinado ao uso sazonal, possibilitando a extensão do tecido urbano, quase sempre descontínuo e conformado por segundas residências.

Quando analisados os estudos de caso que tratavam dessas questões, confirmou-se outra hipótese: a similaridade espaço-temporal dos fenômenos do espalhamento da vilegiatura marítima nas quatro metrópoles estudadas. Aos espaços litorâneos dos municípios componentes das quatro regiões metropolitanas impuseram-se as funções do lazer marítimo. Tal constatação é endossada pela constante inserção de municípios litorâneos no conjunto institucional metropolitano, municípios esses alcançados por fragmentos de ocupação paralelos às zonas de praia, adensados pela presença sazonal dos vilegiaturistas autóctones. Esse modelo, efetivado nos anos 1970, 1980 e 1990, torna-se uma das rugosidades espaciais interferentes nos novos padrões de turismo e vilegiatura propagados nas décadas posteriores.

Através do estudo específico do papel das espacialidades da vilegiatura na produção de um espaço metropolitano, perceberam-se características próprias desse processo para o caso nordestino. O processo de metropolização define-se não prioritariamente pela cooperação de ações entre os municípios, mas

pela produção de espacialidades engendradas pelos transbordamentos e pelas necessidades gestadas no núcleo central. O lazer no litoral, que inclui a vilegiatura marítima, mesmo não incluído no cerne das ações estratégicas, permaneceu nos interstícios e propiciou a (re)produção do espaço urbano, formando espacialidades metropolitanas (até anteriores à institucionalização das regiões metropolitanas). A inserção do litoral metropolitano do Nordeste como lugar de vilegiatura alóctone redimensionou as hierarquias urbanas, ao passo que atribuiu às metrópoles da região a captação de feixes de relações internacionais sem passagem por metrópoles hierarquicamente superiores (São Paulo e Rio de Janeiro).

Identificada a contribuição inicial da vilegiatura marítima no processo de metropolização, constataram-se (des)continuidades a partir da segunda metade dos anos 1990, a saber: 1) a diversificação empírica das maneiras de praticar a vilegiatura marítima, inclusive sendo destaque maior capilaridade nas classes sociais e ocupacionais com menores faixas de renda; 2) o papel primordial do planejamento privado na indução das ações do planejamento público nos diferentes níveis; e 3) a introdução rápida de empreendimentos com padrões internacionais e de vilegiaturistas estrangeiros.

Devido a uma interpretação apressada, no início dos estudos entendia-se que a vilegiatura marítima era uma prática restrita socialmente e puramente elitista, comparando-a unicamente ao modelo clássico, onde a propriedade do imóvel era requisito fundamental. Tal avaliação foi desmentida ao se examinar os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF-IBGE). Segundo essa pesquisa, foi possível constatar que famílias com renda mensal entre dois e dez salários mínimos dispunham parte de seus ganhos em estadas temporárias em função do lazer. Esse indicador inclusive demonstra que em 2008, no Nordeste,

a média de gastos era superior à média nacional. Esse primeiro indicativo foi decisivo para redefinir os trabalhos de campo, buscando novos indicativos dessa verificação.

É pensamento comum associar às duas fases do Prodetur/NE papel decisivo na redefinição (com inserção no cenário internacional) das práticas turísticas no litoral do Nordeste. Todavia, é preciso dizer que as ações do planejamento estatal focalizam-se no aparelhamento técnico do território, significativamente no melhoramento dos aeroportos, na construção de rodovias e na urbanização básica (com a construção de sistema de água e esgoto). Cada um dos estados selecionou suas estratégias na alocação espacial e setorial dos recursos, mas a cidade primaz e o espaço metropolitano, inegavelmente, sobressaíram-se na captação de recursos. Pode-se dizer que o planejamento público pensou espaços de expansão do turismo (costa do descobrimento e do cacau, na Bahia, a continuação do litoral oeste, no Ceará, o litoral mais ao sul, em Pernambuco), contudo, foi no espaço litorâneo metropolitano que ocorreram as principais transformações, principalmente na captação de investimentos privados nacionais e internacionais.

Outro fruto do planejamento turístico e do Prodetur foi o convencimento da “suposta relevância” na continuidade dos investimentos estatais. Através de endividamento internacional e com recursos do próprio tesouro estadual/nacional, as unidades da federação continuam alocando recursos para a ampliação da rede litorânea para o turismo e também para a vilegiatura. Essa situação ampliou-se, principalmente, com a realização do Campeonato Mundial de Futebol em 2014, do qual as quatro cidades em estudo foram sub-sedes. Nesse contexto, os empreendedores nacionais e internacionais ampliam seu “poder de barganha” antes as municipalidades e os estados. Na relação entre municipalidades, governos estaduais e iniciativa privada,

observa-se desnível de forças, em que a iniciativa privada e o governo estadual impõem-se na consolidação dos projetos (empreendimentos).

Em relação ao planejamento privado no setor turístico-imobiliário, percebeu-se ser este muito flexível e pronto para o estabelecimento de redefinições. Na primeira década dos anos 2000, através da análise dos dados do Banco Central do Brasil, ficou evidente a entrada de recursos externos para esse setor, sendo possível também perceber as inúmeras formas de associação/parcerias entre capitais externos e internos. Na concepção estatal, esse movimento de capitais tornou-se um dos símbolos do sucesso das políticas públicas para o turismo, todavia vão além deste.

Nesse movimento de exposição do litoral nordestino, o mesmo foi incluído no circuito mundial do consumo dos lugares destinados à vilegiatura marítima e de sol. Indicadores dessa situação são: a construção de empreendimentos de lazer comuns em outros países e a presença não só de turistas, mas também de vilegiaturistas estrangeiros interessados no prolongamento de suas estadas em terras litorâneas tropicais com custos menos elevados do que outras localizações concorrentes (o litoral português, espanhol ou outros espaços mediterrâneos). Dois são os modelos de empreendimentos mais presentes em terras nordestinas: os condomínios fechados com diversificação na oferta da estrutura de lazer (em muitos casos denominados de *resorts* residenciais) e os complexos turístico-hoteleiros que assumem a forma de uma estação balneária totalmente planejada, com opções hoteleiras, imobiliárias (tanto verticais como horizontais) e atrativos artificiais (como campo de golfe). Os primeiros são mais comuns, estando presentes em todas as regiões metropolitanas às dezenas; no caso dos últimos, até mesmo por sua magnitude (pois ocupam áreas com centenas de hecta-

res), ainda não são muitos, sendo os principais localizados em maior número na Bahia (nos municípios de Mata de São João e Camaçari), mas também presentes em Pernambuco (Cabo de Santo Agostinho), Rio Grande do Norte (Nísia Floresta) e no Ceará (Aquiraz).

Esses novos empreendimentos imobiliários diversificaram e renovaram os padrões de vilegiatura no litoral nordestino, tanto pelas formas arquitetônicas como pelas outras formas de acesso, principalmente o tempo compartilhado. Os estrangeiros proprietários tornaram-se mais comuns, sendo inclusive clientes-alvo dos lançamentos nos sete primeiros anos do século XXI. A pesquisa da FGV/Embratur foi o primeiro estudo oficial a divulgar esse movimento, igualmente constatado por pesquisas realizadas em campo. Entretanto, em função das crises externas, os representantes do mercado imobiliário já sinalizam uma redução da demanda estrangeira nos anos posteriores a 2008, o que culmina na atualidade com a busca por clientes nas classes mais abastadas locais.

Excetuando-se os bancos de dados das imobiliárias, é difícil encontrar fontes de pesquisas para estabelecer o quantitativo aproximado de proprietários estrangeiros. Pensando nisso, e remontando aos objetivos estabelecidos para este livro, apontou-se que antes de definir elementos quantitativos seria relevante reconhecer a maneira pela qual os estrangeiros usufruem do espaço-tempo de lazer e se de fato o transfiguram na prática da vilegiatura.

Passadas mais de três décadas de expansão dos vilegiaturistas autóctones e aproximadamente uma década da chegada dos alóctones, a expansão numérica e espacial de domicílios de uso ocasional é um dos indicadores das novas dinâmicas nos espaços litorâneos dos estados e metrópoles estudadas. Inicialmente, observou-se que, dos primeiros registros (na década de 1980) até 2010, sucedeu crescimento contínuo do número de DUO

nos municípios litorâneos do Nordeste. Entre os litorâneos, ao analisar os casos específicos dos estados da Bahia, Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, observou-se a concentração do imobiliário ocasional nos municípios metropolitanos. De fato, a prática marítima da vilegiatura requer, simultaneamente, condições naturais associadas a um espaço produzido composto por um conjunto de infraestruturas urbanas. Nesse sentido, as regiões metropolitanas oferecem um conjunto de vantagens locais para diferentes tipologias de vilegiaturistas e de formas imobiliárias: tanto um litoral metropolitano composto por uma série de praias ensolaradas como uma grande cidade que oferece uma gama de serviços urbanos (lazer noturno, *shoppings*, museus, hospitais, aeroportos, entre outros). Na maior parte dos municípios metropolitanos, o consumo do espaço litorâneo é extensivo, preponderando os padrões imobiliários horizontais (residências unifamiliares, condomínios horizontais/verticais e *resorts*), semelhantes, em forma, às ocupações suburbanas periféricas das metrópoles.

Por outro lado, e além da expansão metropolitana, fenômeno representativo é a concentração de domicílios de uso ocasional na orla das cidades primazes. No fim do século XXI, e em função da diversidade de vilegiaturistas marítimos, as cidades primazes litorâneas das regiões metropolitanas nordestinas apresentam dupla condição: emissão e recepção. O processo de valorização dos espaços litorâneos transcorre não somente de uma demanda local (os autóctones), mas de uma demanda nacional e internacional. Assim sendo, cidades como Salvador e Fortaleza concentram entre 25% e 30% do total de domicílios de uso ocasional do total metropolitano. Ocorre, contudo, que os imóveis, diferentes dos demais situados nos municípios metropolitanos, não são facilmente distinguíveis. Na verdade, compartilham os prédios de *flats* e de apartamentos situados

nos bairros costeiros, utilizados também pelos residentes das capitais. Dito isso, percebe-se que, nas metrópoles nordestinas, os desdobramentos imobiliários da vilegiatura marítima (construção, locação e/ou aquisição de imóveis) ocorrem em duas espacialidades complementares: a orla das capitais (motivadas amplamente pelos vilegiaturistas alóctones) e o espaço litorâneo metropolitano (com forte participação dos vilegiaturistas autóctones associados à demanda alóctone). Essa constatação contraria a convicção de que há absolutamente uma “fuga” dos vilegiaturistas do contexto urbano.

As constatações empíricas contribuem para a redefinição de modelos espaciais que comumente explicam a expansão das áreas de segundas residências através de um movimento linear de transformação de segundas em residências permanentes, seguidas pela descoberta de novas áreas, sendo estas, cada vez mais distantes das grandes aglomerações urbanas (forças centrífugas). Pelo visto, esse é um desdobramento do fenômeno, mas não o explica em sua totalidade, principalmente porque, no caso nordestino, o fenômeno é regido por vilegiaturistas de origens diversas. Além do mais, a relação metrópole-maritimidade moderna fez surgir, principalmente para os alóctones, a noção de uma natureza organizada e acessível em função da urbanização. Dessa forma, os vilegiaturistas reconhecem as capitais não por seus limites político-administrativos, mas sim pela abrangência metropolitana sobre as paisagens marítimas. E assim a metropolização torna-se causa-efeito da aproximação entre praia e cidade.



## BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, P. H. A economia de Salvador e a formação de sua região metropolitana. In: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. **Como anda Salvador**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009. p. 1-50.

ALVES, P. R. M. **Valores do Recife**: o valor do solo na evolução da cidade. Recife: Luci Artes Gráficas, 2009.

ANDRADE, M. C. **A terra e o homem no Nordeste**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1975.

ANDRADE, J. V. **Turismo**: fundamentos e dimensões. 8. ed. 5ª Reimpressão São Paulo: Ática, 2002.

ANDREATA, V. *et al.* **O Rio de Janeiro e a sua orla**: história, projetos e identidade carioca. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2009. 18p. (Coleção Estudos Cariocas).

ANJOS, K. L. **Turismo em cidades litorâneas e seus impactos ambientais urbanos**: o caso de Porto de Galinhas, PE. Dissertação (Mestrado) – UFPE. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. Recife, 2005.

ARONSSON, L. Place attachment of vacation residents: between tourists and permanent residents. In: HALL, C. M.; MÜLLER, D. R. (Orgs.). **Tourism, mobility and second homes**: between elite landscape and common ground. Clevedon (UK): Channed View Publications, 2004. p. 55-86.

ASSIS, L. F. **A difusão do turismo de segunda residência nas paisagens insulares**: um estudo sobre o litoral sul da Ilha de Itamaracá-PE. 177 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) –

Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2001.

\_\_\_\_\_. Residências secundárias: expansão e novos usos no litoral cearense. In: SILVA, J. B. da *et al.* (Org.). **Litoral e Sertão: natureza e sociedade no Nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. p. 289-305.

\_\_\_\_\_. Segundas residencias y multiterritorialidad en el nordeste brasileño: el aumento del turismo residencial. In: MAZÓN, T. *et al.* (Org.). **Turismo, urbanización y estilos de vida: las nuevas formas de movilidad residencial**. Barcelona: Icaria, 2009. v. 1. p. 175-191.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL BNB. **Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste** (primeira fase). Relatório Final do Projeto (Empréstimo 841/OC-BR, Projeto BR-0204). 2005. 69p.

BARBOSA, J. L. O caos como imago urbis: um ensaio crítico a respeito de uma fábula hiperreal. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, 1999.

BARBOSA, Y. M. **História das viagens e do turismo**. São Paulo: Aleph, 2002.

BARRETO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 13. ed. Campinas: Papyrus, 2003.

BARROS JR., N. F. **A dinâmica espacial e a reorganização territorial do litoral de Ipojuca: porto de Galinhas – a emergência de um espaço turístico**. Dissertação (Mestrado). 189 f. Mestrado em Geografia – UFPE. Recife, 2002.

BENEVIDES, I. P. **O turismo e PRODETUR: dimensões e olhares em parceria**. Fortaleza: EUFC, 1998.

BEZERRA, J. S.; ARAÚJO, L. M. Reestruturação e centralidade: breves notas sobre a cidade de João Pessoa. **Urbana** (CIEC/ UNICAMP), ano 2, n. 2, 2007. Dossiê: Cidade, Imagem, História e Interdisciplinaridade. p. 1-16.

BNDES. PRODETUR: **infra-estrutura e seus reflexos no turismo**. Rio de Janeiro: BNDES – Governo Federal, 1999.

BOLLNOW, O. F. **O homem e o espaço**. Tradução de Aloísio Leoni Schmid. Curitiba: Editora UFPR, 2008.

BOUDOU, J. L. Em favor da talassografia. **Geografia**, Vitória, n. 2, jun. 2001. p. 71-80.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução de Josely Vianna Baptista. Bauru/SP: EDUSC, 2002.

BOYER, M. **História do turismo de massa**. Tradução de Viviane Ribeiro. Bauru: EDUSC, 2003.

\_\_\_\_\_. **Les villegiatures du XVI<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle: panorama du tourisme sédentaire**. Paris: Éditions ems, 2008.

BRASIL. Banco do Nordeste do Brasil – BNB. Fundação IBGE. **Aspectos da urbanização do Nordeste**. Fortaleza: Departamento de Estudos Econômicos do Nordeste, 1977.

\_\_\_\_\_. EMBRATUR/FGV. **Mercado de turistas estrangeiros de segundas residências no Brasil**. Relatório executivo. Brasília, 2008.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Sinopse preliminar do censo demográfico 1980**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

\_\_\_\_\_. **Sinopse preliminar do censo demográfico 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

\_\_\_\_\_. **Sinopse preliminar do censo demográfico 2000.**  
Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

\_\_\_\_\_. **Sinopse preliminar do censo demográfico 2010.**  
Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

CABRERIZO, J. A. M.; COLÁS, J. L. Expansión territorial de la residencia secundaria y ciudad compacta en España: ¿elementos de un mismo sistema?. In: CONFERENCIA INTERNACIONAL DE POBLACIÓN, 25, **Anais...** IUSSP, Tours, jul. 2005, 26 p.

CALDERÓN MAYA, J. R.; OROZCO HÉRNANDEZ, M. E. Planeación y modelo urbano: el caso de Cancún, Quintana Roo. **Quivera**, México, v. 11, n. 2, jun.-dic., 2009, p. 18-34.

CALVINO, Ítalo. **A especulação imobiliária.** Tradução de Ildete de Oliveira Castro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

CAMARGO, H. L. **Uma pré-história do turismo no Brasil:** re-creações aristocráticas e lazeres burgueses (1908-1850). São Paulo: Aleph, 2007.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, I. M. M. *et al.* Polarização e segregação socioespacial em uma metrópole periférica. **Caderno CRH**, Salvador, v. 17, n. 41, p. 281-297, maio/ago., 2004.

CASADO-DIAZ, M. A. Second homes in Spain. In: HALL, C. M.; MÜLLER, D. R. (Orgs.). **Tourism, mobility and second homes:** between elite landscape and common ground. Clevedon (UK): Channed View Publications, 2004. p. 215-232.

CAVACO, C. “Habitantes” dos espaços rurais. **Revista da Faculdade de Letras – Geografia.** Porto, I série, v. XIX, 2003. p. 47 – 64.

CAZELAIS, N. L'espace touristique: relations entre résidents, visiteurs et paysages. **Ateliê Geográfico**, Goiânia-GO, v. 3, set./2009, p. 179-193.

CLEMENTINO, M. L. M.; SOUZA, M. A. A. (Orgs.). **Como anda Natal e Recife**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

\_\_\_\_\_.; PESSOA, Z. S. (Orgs.). **Natal: uma metrópole em formação**. Natal: Observatório das Metrôpoles, 2009.

COLÁS, J. L. **La residencia secundaria en España: estudio territorial de su uso y tendencia**. Tesis (Doctoral) – Departament de Geografia, Facultat de Filosofia i Letres, Universitat Autònoma de Barcelona. 440 f. Barcelona, 2003.

\_\_\_\_\_.; CABRERIZO, J. A. M. Vivienda secundaria y residencia múltiple en España: una aproximación sociodemográfica. **Scripta Nova – Revista eletrônica de geografia y ciencias sociales**. Barcelona, v. VIII, n. 178, diciembre de 2004. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-178.htm>>. Acesso em: 27 set. 2004.

CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. Tradução de Paulo Neves. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORREA, S. M. S. Germanidade e banhos medicinais nos primórdios dos balneários no Rio Grande do Sul. **História, ciência, saúde - Manginhos** [online]. 2010a, v. 17, n. 1, p. 165-184.

\_\_\_\_\_. Vamos a la playa: fascinados pelo mar. **Zero Hora**, Cultura 5 jun. 2010b, p. 3.

CORREA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2003.

COSTA, M. C. Lustosa. Urbanização da sociedade cearense. In: DAMIANI, A. L. *et al.* (Orgs.). **O espaço no fim de século: a nova raridade**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001. p. 100-117.

\_\_\_\_\_. Clima e salubridade na construção imaginária do Ceará. In: SILVA, J. B. *et al.* **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. p. 73-82.

\_\_\_\_\_. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J. B. *et al.* (Orgs.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007. p. 51-100.

CRUZ, R. C. A. **Geografias do turismo de lugares a pseudo-lugares**. São Paulo: Roca, 2007.

CUMBRERA, M. G.; LARA, E. L. Consecuencias del turismo de masas en el litoral de Andalucía (España). **Caderno Virtual de Turismo**, v. 10, n. 1, art. 10, p. 125-135, 2010.

DALIGAUX, J. Urbanisation et environnement sur les littoraux: une analyse spatiale. **Rives méditerranéennes** [En ligne], 15 | 2003, mis en ligne le 28 novembre 2005. Disponível em: <<http://rives.revues.org/12>>.

DANTAS, E. W. C. **Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará, Secretaria de Cultura e Desporto, 2002.

\_\_\_\_\_. Cidades litorâneas marítimas tropicais: construção da segunda metade do século XX, fato no século XXI. In: SILVA, J. B. *et al.* **Panorama da geografia brasileira**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006. p. 79-89.

\_\_\_\_\_. **Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

\_\_\_\_\_. Antecedentes do turismo no Nordeste. In: DAN-TAS, E. W. C. *et al.* **Turismo e imobiliário nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. p. 17-34.

\_\_\_\_\_. C. *et al.* Nordeste brasileiro fragmentado: de uma região de bases naturais a uma de fundamentação econômica. In: SILVA, J. B. *et al.* **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. p. 23-44.

\_\_\_\_\_. **Turismo e imobiliário nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

\_\_\_\_\_. Urbanização litorânea das metrópoles nordestinas brasileiras: vilegiatura marítima na Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 5, p. 14-34, 2008.

DAVIDOVICH, F. Metrópole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. **Cadernos MetrÓpole**, n. 6, p. 67-77, 2º sem. 2001.

\_\_\_\_\_. A “volta da metrópole” no Brasil: referências para a gestão territorial. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **MetrÓpoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004. p. 197-229.

DEBIÉ, F. Une forme urbaine du premier age touristique: les promenades littorales. **Mappemonde**, v. 1, 1993. p. 32-37.

DELGADO, C. Vivienda secundaria y turismo residencial como agentes de urbanización y segregación territorial en Cantabria. **Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2008, vol. XII, núm. 261. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-269.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

DIAS, R. **Introdução ao turismo**. 2ª Reimpressão. São Paulo: Atlas, 2008.

DURÁN, F. E. Los limites difusos de los territorios periurbanos: una propuesta metodológica para el análisis de su situación socioeconómica y procesos de cambio. **Sociologia**, Porto Alegre, ano 6, n. 11, jan./jun. 2004, p. 28-63.

EGLER, C. A. G. **Subsídios à caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: configuração e dinâmica da rede urbana. Petrópolis: [s. d.], 2001.

FERREIRA, A. L. *et al.* Dinâmica imobiliária, turismo e meio ambiente: novos cenários metropolitanos. In: CLEMENTINO, M. L. M.; PESSOA, Z. S. (Orgs.). **Natal**: uma metrópole em formação. Natal: Observatório das Metrôpoles. São Paulo: EDUC, 2009.

FONSECA, M. A. P. Políticas públicas de turismo e produção do espaço. A centralidade de Natal no espaço turístico potiguar. **Vivência**, Natal, v. I, p. 225-238, 2005.

FOURNEAU, F. M. Loisirs de proximité et résidences secondaires autour d'une métropole régionale: le cas de Séville. **Norois**. nº 120. Oct./déc., 1983. p. 619-624. Disponível em: <[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi\\_0029-182X\\_1983\\_num\\_120\\_1\\_4161](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182X_1983_num_120_1_4161)>. Acesso em: 20 jun. 2011.

FRATUCCI, A. C. Os lugares turísticos: territórios do fenômeno turístico. **GEOgraphia**, ano II, n. 4. 2000, p. 121-133.

FURTADO, C. **O Brasil pós-“milagre”**. 8. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

GEIGER, Pedro P. Turismo e espacialidade. In: RODRIGUES, Adyr Balestreri (Org.). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 55-62.

GILI, M. Lãs viviendas de segunda residênci.a.¿ocio ou negocio?. **Scrita Nova – Revista electrónica de geografia y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, v. VII, n. 146 (052). Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(052\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(052).htm)>. Acesso em: 10 fev. de 2006.

GOMEZ, A. L. El veraneo tradicional en las costas valencianas. “Barraques” y “Cassetes de la mer” em la huerta de Gandia. **Cuaderno de Geografia**, Valencia, n. 22, p. 1-28, 1978.

HALL, C. M.; MÜLLER, D. R. Introduction: second homes, curse or blessing? Revisited. In: \_\_\_\_\_. (Orgs.). **Tourism, mobility and second homes: between elite landscape and common ground**. Clevedon (UK): Channed View Publications, 2004. p. 3-14.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 12. ed. São Paulo: Loyola, 2003.

HIERNAUX-NICOLAS, D. La promoción inmobiliaria y el turismo residencial: el caso mexicano. **Scripta Nova**, Universidad de Barcelona, v. IX, n. 194 05, 1 agosto 2005.

HOOGENDOOM, G.; VISSER, G. Second homes and small-town (re)development: the case of Clarens. **Journal of Family Ecology and Consumer Sciences**, v. 32, 2004. p. 105-115.

IOP, B. H. **Crescimento econômico de Dubai no período 1971-2009**. 2009. 62 f. Trabalho de Conclusão de Curso – Curso de Ciências Econômicas, Departamento de Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/25351/000738012.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 21 jun. 2011.

KNAFOU, R. Turismo e território: para um enfoque científico do turismo. In: RODRIGUES, A. A. B. (Org.). **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: HUCITEC, 1996. p. 62-74.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Tradução Contexto Traduções. São Paulo: Aleph, 2001.

LAMBERT, D. *et al.* Currents, visions and voyages: historical geographies of the sea. **Journal of Historical Geography**, v. 32, 2006, p. 479-493.

LATORRE, E. M. Genesis y formación de un espacio de ocio periurbano: Ribamontan al Mar (Cantabria). **ERIA**, 1989, p. 5-17.

LEFEVBRE, H. **Introdução à modernidade**. Tradução de Jehovanira de Souza. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **Espaço e política**. Tradução de Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

LENCIONI, S. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **Geosp – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 24, p. 109-123, 2008.

LIMONAD, E. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? **Formação**, Presidente Prudente-SP, v. 1, n. 14, p. 31-45, 2007.

\_\_\_\_\_. Yes, nós temos bananas! Praias, condomínios fechados, resorts e problemas sócio-ambientais. In: ENCONTRO DA

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, Belém, 2007. p. 1-21.

LINHARES, P. **Cidade de água e sal: por uma antropologia do litoral nordeste sem cana e sem açúcar.** Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

LUNDGREN, J. O. J. On access to recreational lands in dynamic metropolitan hinterlands. **Tourism Review**, n. 29, 1974, p. 124-131.

MANTOBANI, J. M. Notas sobre el problema de la creación de los primeros balnearios argentinos a fines del siglo XIX. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.** Universidad de Barcelona, n. 11, 1 de diciembre de 1997.

MARCELLINO, N. C. **Estudos de lazer: uma introdução.** Campinas: Autores Associados, 1996.

MARQUES, T. S. Dinâmicas territoriais e as relações urbano-rurais. **Revista da Faculdade de Letras – Geografia.** I série, v. XIX, Porto, 2003. p. 507-521.

MARTIN-FUGIER, Anne. Os ritos da vida privada burguesa. In: PERROT, M. (Org.). **História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra (4).** 1ª Reimp. Tradução de Denise Bottmann e Bernardo Joffily. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 176-245.

MASCARENHAS, G. Cenários contemporâneos da urbanização turística. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 4, n. 4, 2004, p. 1-11.

MATOS, E. N. **A dinâmica urbana e a inserção na economia regional: o caso de Aracajú (1970-2005).** 2009. 171 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, 2009.

MELLO E SILVA, S. B. Geografia, turismo e crescimento: o exemplo do estado da Bahia. In: RODRIGUES, A. A. B. (Org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: HUCITEC, 1996. p. 122-143.

\_\_\_\_\_.; *et al.* Globalização, turismo e residência secundária: o exemplo de Salvador-Bahia e de sua região de influência. **Observatório de Inovação do Turismo – Revista Acadêmica**, v. IV, n. 3, set./2009. 15 p.

MÉO, G. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins** [Online], n. 4, 2008, posto online em 13 nov. 2008. Disponível em: <<http://confins.revues.org/index5433.html>>. p. 1-11. Acesso em: 19 jun. 2010.

MIRANDA, L. I. B. Organização socioespacial e mobilidade residencial na Região Metropolitana do Recife, PE. **Cadernos Metrópole**, n. 12, p. 123-144, 2<sup>o</sup> sem. 2004.

MIRANDA, M. J. Valência: el ocio metropolitano. **Cuaderno de Geografia**, Valência, 1995. n. 57, p. 129-143.

MONTERO, María Jesús Miranda. Los balnearios valencianos: el declinar de una forma de ocio. **Cuaderno de Geografía**, Valência, n. 34, p. 81-98, 1984.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil**: elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: HUCITEC, 1999.

MÜLLER, D. K.; HALL, C. M.; KEEN, D. Second home tourism impact, planning and management. In: HALL, C. M.; MÜLLER, D. R. (Orgs.). **Tourism, mobility and second homes: between elite landscape and common ground**. Clevedon (UK): Channed View Publications, 2004. p. 15-34.

MUNFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. Tradução de Neil R. da Silva. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

NIEVES, R. H.; TERÁN, A. M.; MARTÍNEZ, T. M. ¿De qué hablamos cuando hablamos de turismo residencial? **Cuadernos de Turismo**, n. 22, 2008, p. 101-121.

OBSERVATÓRIO das Metrôpoles. **Estudo comparativo sobre o papel das atividades imobiliário-turísticas na transformação do espaço social das metrôpoles nordestinas**: Salvador, Recife, Natal e Fortaleza. Relatório Final de Pesquisa. Instituto do Milênio Observatório das Metrôpoles: território, coesão social e governança democrática. 2009. p. 279.

\_\_\_\_\_. **Relatório parcial do termo de referência metropolização turística**: dinâmica e reestruturação do território em Salvador, Recife, Fortaleza e Natal. Seminário de Avaliação do INCT-CNPq. 2011. (não publicado).

PANIZZA, A. C.; PEREIRA, A. Q. Residências secundárias e estruturação socioespacial da zona costeira cearense, Brasil. **Geografia**, Londrina v. 18, n. 2, p. 53-74, 2009.

PEREIRA, A. P. **Veraneio marítimo e expansão metropolitana no Ceará**: Fortaleza em Aquiraz. 2006. 157 f. Dissertação (Mestrado) – UFC. Programa de Pós-graduação em Geografia, Fortaleza, 2006.

\_\_\_\_\_. Urbanização e veraneio marítimo no Ceará. In: SILVA, J. B.; *et al.* (Orgs.). **Litoral e sertão**: natureza e sociedade no Nordeste brasileiro. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. p. 307/316.

\_\_\_\_\_. Estruturação urbana litorânea na Região Metropolitana de Fortaleza: planos para Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo

do Amarante. **Mercator - Revista de Geografia da UFC**, Fortaleza, ano 8, n. 15, 2009, p. 49-57.

\_\_\_\_\_. Praia do presídio: santuário da vilegiatura. **Ateliê Geográfico**, Goiânia-GO. v. 3, n. 8, dez./2009b, p. 92-110.

PEREIRA, A. Q.; DANTAS, E. W. C. Veraneio marítimo na metrópole: o caso de Aquiraz-CE. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 20, n. 2, p. 93-106. 2008.

PINO, J. Aproximación sociológica a la vivienda secundaria litoral. **Scripta Nova**, Universidad de Barcelona, v. 7, n. 26, p. 146, 2003.

PLA, J. H. La residència secundaria en la periferia occidental del área metropolitana de Valencia. **Cuadernos de Geografia**, Valencia, n. 51, p. 95-109, 1992.

PROJETO ORLA: **fundamentos para gestão integrada**. Brasília: MMA/SQA; 2002. 78p.

RIEUCAU, J. Océan et continent, deux espaces vécus en mutation chez le gens de mer. **Annales de Géographie**, 1989, t. 98, n. 549. p. 516-537.

\_\_\_\_\_. Invention et création de lieux touristique dans la dynamique de la diffusion urbaine littorale, au nord de la Costal del Azahar. **Cahiers de géographie du Québec**, v. 46, n. 127, avril 2002, p. 25-48. Disponível em: <<http://id.erudit.org/iderudit/0230189ar>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

\_\_\_\_\_.; LAGEISTE, J. La plage, un territoire singulier : entre hétérotopie et antimonde. **Géographie et Cultures**, n. 67, p. 3-6, 2008.

ROCA, M. N. *et al.* Expansão das segundas residências em Portugal. In: CONGRESSO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE CABO VERDE, Cabo Verde. 1, **Anais...** p. 2448-2474, 2009.

RODRIGUES, A. A. B. (Org.) . **Turismo e geografia**: reflexões teórica e enfoques regionais. São Paulo: HUCITEC, 1996.

\_\_\_\_\_. Apresentação. In: BENEVIDES, I. P. **O turismo e PRODETUR**: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza: EUFC, 1998.

ROTHER, H. Q. **Turismo, arquitectura e identidad urbana**: el caso de tres ciudades recientes en la costa del Caribe, México: viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España. Santander. 2006. 11 p. Disponível em: <[http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/10/43/37/PDF/H\\_QUIROZ.pdf](http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/10/43/37/PDF/H_QUIROZ.pdf)>. Acesso em: 18 jun. 2011.

SABÍ, G. K. P. J. Le golf: de la pratique de loisir aux territoires périurbains de Barcelone. In: Méditerranée, Tome 77, 1-2-1993. Les territoires du périurbain de la Méditerranée septentrionale. **Colloque d'Aixen-Provence**, v. 28-30. 1993. p. 69-72.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo – Razão e emoção. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil*: território e sociedade no início do século XXI. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. Fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SCHOSSLER, J. C. “**As nossas praias**”: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900-1950). Dissertação

(Mestrado). 222 f. Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Porto Alegre, 2010.

SEABRA, O. C. L. **A muralha que cerca o mar: uma modalidade de uso do solo urbano.** Dissertação (Mestrado), São Paulo, USP, FFLCH/1979. 122 f.

SILVA, A. F. C. Estratégias do mercado e investimento privado imobiliário turístico no Nordeste brasileiro. In: DANTAS, E. W. C. *et al.* **Turismo e imobiliário nas metrópoles.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010a. p. 171-190.

\_\_\_\_\_. **O litoral e a metrópole: dinâmica imobiliária, turismo e expansão urbana na Região Metropolitana de Natal-RN.** 2010. 413 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010b.

SILVA, H. R. F. *et al.* Dinâmicas Metropolitanas de Salvador: um estudo dos municípios de Lauro de Freitas, Camaçari e Mata de São João. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 11, **Anais...** Brasília, 2009. p. 1-20.

SILVA, J. B. Reinventando Fortaleza: o saber geográfico e outros saberes na interpretação da cidade. In: CARLOS, A. F. A. (Orgs.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano.** São Paulo: Edusp, 1994. p. 47-62.

SILVA, K. O. **A residência secundária e o uso do espaço público no litoral oriental potiguar.** 2010. Dissertação (Mestrado) – Natal, Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2010. 185 f.

SMITH, R. **A dinâmica da região metropolitana de Fortaleza e os vetores de expansão territorial.** Fortaleza, 2001. (Mimeo).

SOARES JR., A. T. P. **A espacialidade do vilegiaturista marítimo em Fortaleza-CE:** práticas e transformações recentes. 125 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Ciências. Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2010.

SOUSA, A. N. **Orla oceânica de Salvador:** um mar de representações. 2010. 175 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

SOUZA, A.; LAMOUNIER, B. **A classe média brasileira:** ambições, valores e projetos de sociedade. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

SOUZA, M. S. Segregação socioespacial de Fortaleza. In: SILVA, J. B. *et al.* (Orgs.). **Litoral e sertão:** natureza e sociedade no nordeste brasileiro. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. p. 149-162.

SVENSON, S. The cottage and the city: an interpretation of the Canadian second home experienc. In: HALL, C. M.; MÜLLER, D. R. (Orgs.). **Tourism, mobility and second homes:** between elite landscape and common ground. Clevedon (UK): Chaned View Publications, 2004. p. 55-74.

TULIK, O. **Turismo e meios de hospedagem:** casas de temporada. São Paulo: Roca, 2001.

URBAIN, J.-D. **Sur la plage.** Paris: Éditions Payot, 1996.

URRY, J. **O olhar do turista:** lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel/SESC, 1996.

VACACIONES billonarias en tiempos de crisis. Larazon. Madrid, 11 agosto 2011. Notícia. Disponível em: <<http://www>

larazon.es/noticia/6437-vacaciones-billonarias-en-tiempos-de-crisis>. Acesso em: 10 nov. 2011.

VASCONCELOS, P. A. **Salvador**: transformações e permanências (1549-1999). Ilhéus: Editus, 2002.

VILAGRASA, J. El estudio de la morfología urbana: una aproximación. **Geocrítica – Cuadernos críticos de Geografía Humana**. Universidade de Barcelona. Ano XVI. n. 92. mar. 1991. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/geo92.htm>>. Acesso em: 21 dez. 2009.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VOLOCHKO, D. Sociedade urbana e urbanização da sociedade: elementos para a discussão sobre a problemática da cidade contemporânea. **Cidades**, v. 5, n. 8, 2008, p. 215-242.



