



# ***MARITIMIDADE NOS TRÓPICOS***

Por uma Geografia do Litoral

**Presidente da República**

Luiz Inácio Lula da Silva

**Ministro da Educação**

Fernando Haddad

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

Prof. Jesualdo Pereira Farias

**Vice-Reitor**

Prof. Henry de Holanda Campos

**Editora UFC****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 R. Mota de Gutiérrez

Prof. Gil de Aquino Farias

Prof. Ítalo Gurgel

Prof. José Edmar da Silva Ribeiro

**Coleção Estudos Geográficos****Coordenação Editorial****Coordenador**

Prof. Eustógio Wanderley Correia Dantas

**Membros**

Prof. Ana Fani Alessandri Carlos

Prof. Antônio Jeovah de Andrade Meireles

Prof. Christian Dennys Oliveira

Prof. Edson Vicente da Silva

Prof. Francisco Mendonça

Prof. Hervé Théry

Prof. Jordi Serra i Raventos

Prof. José Borzacchiello da Silva

Prof. Jean-Pierre Peulvast

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

Eustógio Wanderley Correia Dantas

# **MARITIMIDADE NOS TRÓPICOS**

Por uma Geografia do Litoral



Fortaleza/2009

**Maritimidade nos Trópicos: por uma geografia do litoral**

© Copyright by Eustógio Wanderley Correia Dantas

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) 33669855 - fax: (85) 33669864

internet: www.doutoradogeografia@ufc.br - email: edantas@ufc.br

**Divisão de Editoração**

**Coordenação Editorial**

Moacir Ribeiro da Silva

**Revisão de Texto**

Leonora Vale de Albuquerque

**Normalização de Texto**

Perpétua Socorro Tavares Guimarães

**Capa**

Larri Pereira (Expressão Gráfica)

**Programação Visual**

Fábio Soares

D 192 m DANTAS, Eustógio Wanderley Correia.

Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral. / Eustógio Wanderley Correia Dantas. - Fortaleza: Edições UFC, 2009.

127 p. il.

ISBN: 978-85-7282-331-9

(Coleção Estudos Geográficos, 2)

1. Geografia humana I. Título

CDD 304.2

À Alvina Alves Correia, *in memoriam*



# SUMÁRIO

<b>PREFÁCIO .....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>PRÁTICAS MARÍTIMAS MODERNAS NOS TRÓPICOS .....</b>	<b>21</b>
1.1 Maritimidade, Fenômeno de Origem Externa .....	22
1.2 Maritimidade Próxima à do Ocidente.....	25
1.2.1 As práticas próximas das práticas terapêuticas ocidentais .....	31
1.2.2 As práticas próximas das práticas ocidentais de recreação e de lazer .....	35
1.2.3 Banhos de mar, caminhadas, vilegiatura e turismo litorâneo em Fortaleza .....	38
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>CIDADES LITORÂNEAS MARÍTIMAS TROPICAIS .....</b>	<b>43</b>
2.1 Cidade Litorânea-Marítima: O Triunfo do Mar .....	45
2.1.1 Banhos de mar .....	46
2.1.2 Vilegiatura marítima.....	47
2.1.3 Turismo litorâneo .....	48
2.2 Turismo, um Negócio de Publicidade e de Propaganda Política.....	51
2.2.1 Construção da imagem turística das cidades litorâneas nordestinas .....	52
2.2.2 Construção da imagem turística pelos ideólogos do Governo .....	54
2.3 Crítica Concernente à Imagem Turística de Fortaleza e do Ceará.....	58

## **CAPÍTULO 3**

### **POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO NORDESTE BRASILEIRO..... 61**

3.1 Imaginário Social Nordestino.....	62
3.1.1 Quadro simbólico em reforço à imagem negativa do semi-árido.....	63
3.1.2 Quadro simbólico a reforçar imagem positiva do semi-árido .....	67
3.2 No Domínio dos Fixos .....	70
3.2.1 Investimentos do poder público.....	70
3.2.2 Investimentos da iniciativa privada.....	77
3.2.3 Cruzamento dos investimentos público e privado no Ceará.....	79
3.3 No Domínio dos Fluxos.....	83
3.4 Lógica de Dominação Perpendicular as Zonas de Praia à Dominação Paralela .....	87

## **CAPÍTULO 4**

### **TROPISMO, O MITO MAIOR DO TURISMO NOS TRÓPICOS..... 91**

4.1 Abordagem Socioeconômica e Tecnológica.....	92
4.2 A Dimensão Político-Administrativa .....	95
4.2.1 Estabelecimento das políticas de transporte aéreo.....	95
4.2.2 Acordos estabelecidos entre tours-operateurs, organismos internacionais e estados .....	99
4.3 Análise Simbólica .....	109
4.4 Fenômeno de Origem Externa .....	110
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	113
BIBLIOGRAFIA.....	121



## PREFÁCIO

A *Maritimidade nos Trópicos* sintetiza análise geográfica empreendida por Eustógio Dantas nos últimos vinte anos. No início de suas pesquisas pauta-se na compreensão da dinâmica de valorização dos espaços litorâneos empreendida no Ceará e a partir do papel exercido por Fortaleza. O Estado volta as costas para o mar. O interesse do colonizador português pela costa limitava-se a uma geoestratégia de defesa do território, contrária às tentativas de ocupação dos franceses e holandeses. Tal dado suscitou ocupação a partir do interior, com a implantação das fazendas voltadas à produção de carne-seca à zona de plantação de cana-de-açúcar pernambucana. Fortaleza adquire importância somente no momento em que o comércio marítimo se desenvolve, fruto das implicações da Guerra da Secessão na fragilização do fornecimento de algodão americano ao mercado internacional. A capital caracteriza-se, nestes termos, como cidade portuária marcada pelo ritmo do interior do Estado, cujos fluxos de migrantes se dirigem à cidade, principalmente nos momentos das grandes secas, em busca de refúgio.

Tudo muda no curso do século XX: a riqueza da cidade passa a se associar à ambiência de baixa umidade, a tornar o calor agradável, e as suas praias tocadas pelos alísios. Atualmente os ricos adoram morar na praia; é nesta parcela do espaço que são construídos hotéis frequentados cada vez mais por turistas.

Como explicar mudança que faz das dunas, antigamente ocupadas por pescadores e favelas, a zona mais valorizada da cidade, aquela a alimentar seu dinamismo e responsável por sua consolidação como uma das grandes metrópoles do Brasil? Como Eustógio Dantas sublinha, a origem desta mutação não é local. Ela se vincula ao novo desejo que manifestam, a partir do final do século XVIII, as elites europeias – e pouco mais tarde as americanas – pelos espaços vazios que constituíam as praias: nelas se descobre as cores do mar; nelas nos deixamos acalmar pelo balanço das ondas; graças aos ventos marítimos, respiramos melhor: não seria ideal para tratar as doenças respiratórias, a tuberculose em particular? O iodo é benéfico às crianças ameaçadas pelo raquitismo nos ambientes poluídos da revolução industrial. Os banhos de mar aceleram a circulação do sangue, o nado permite desenvolver a musculatura. É nos litorais do final do século XIX, que as crianças e mulheres da aristocracia e da burguesia renovam suas energias, os homens se fortalecem desafiando o mar. No século XX, não é somente da água que esperamos aproveitar as benesses, mas dos raios de sol, aos quais nos expomos voluntariamente. A melhoria dos níveis de vida transforma o turismo em fenômeno de massa. O progresso dos transportes, inicialmente o trem e em seguida o avião, abrem novos litorais aos turistas europeus e americanos: as praias setentrionais do mediterrâneo, a Flórida e a Califórnia nos tempos do trem, Havaí, Antilhas ou as costas da África, as praias do Oceano Índico, ou aquelas da América do Sul com o avião a reação.

A transformação dos modos de vida ocidentais levam os brasileiros a descobrir o mar: o túnel que abre as praias de Copacabana aos cariocas, no final do século XIX, implica em início de tal processo. Na época ainda não havia banhos nas praias de Fortaleza, embora existisse uma frequência para tratamento de saúde. A atração exercida pelo mar se dá entre as duas grandes guerras. A frequência das praias brasileiras no Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Natal ou Fortaleza torna-se um fenômeno de massa nos anos pós-guerra.

A fascinação do Brasil pelas sociedades modernas europeias e em seguida os Estados Unidos não findam nos séculos XIX e XX. As ideias viajam mais que os homens: antes do avião a reação o Brasil era muito distante da Europa e dos Estados Unidos para atrair turistas. Os comportamentos mudaram com a vinda de alguns viajantes ingleses, franceses, alemães, americanos e graças à estada dos brasileiros ricos na Europa, e em particular na França, possibilitando acesso a livros e a informações da imprensa. Como na Europa, as praias são frequentadas inicialmente para o tratamento de saúde. Os banhos de mar, e o hábito de expor a pele aos raios de sol, chegam com alguns anos de atraso da Europa, no Rio de Janeiro-Copacabana inicialmente e posteriormente, de forma rápida, em todas as praias do Brasil.

Estas mutações acontecem sem contar com as iniciativas do Estado. O modelo de desenvolvimento abarcado pelas autoridades públicas brasileiras é centrado nas culturas de exportação e na industrialização. Ele ignora o papel dos serviços, o do turismo em particular (importante somente em alguns lugares, Rio de Janeiro e Foz de Iguaçu, por exemplo). O Nordeste permanece mal posicionado: as secas que o acometem periodicamente impedem o desenvolvimento de uma agricultura moderna; a região não dispõe de recursos energéticos indispensáveis às manufaturas. Como sublinha Iná de Castro, e como rediz Eustó-

gio Dantas, as elites nordestinas apresentam sua região como vítima de catástrofes às quais o Governo Federal deve responder, multiplicando, para tanto, as ajudas e os programas de emprego público: o poder político local é reforçado, posto ser o detentor das somas alocadas pelo parlamento federal!

Devido a revolução no domínio das representações o Nordeste é transformado em um paraíso turístico. O Sol é um recurso incomparável. É verdade que ele acompanha as secas, mas nos lugares onde a irrigação torna-se possível, permite a obtenção de colheitas abundantes nas melhores condições. Ele transforma as praias litorâneas, do Maranhão até a Bahia, em um paraíso para todos aqueles que amam se deleitar com a água, os raios quentes do Sol e a sensação refrescante propiciada pelos ventos alísios.

O Estado federal perde poder centralizador face o Estado local – estados e grandes cidades – a partir dos anos 1980. As cidades e Estados do Nordeste associam-se às empresas privadas para controlar o desenvolvimento dos recursos turísticos: eles constroem aeroportos internacionais, constroem grandes vias que ligam as praias às metrópoles regionais e a seus aeroportos, e multiplicam o parque hoteleiro.

O turismo internacional constitui-se, mas europeus, americanos ou argentinos constituem, tão-somente, uma parte relativamente modesta da clientela das praias nordestinas. São os brasileiros que frequentam as novas instalações: as classes abastadas do Sul e Sudeste, e as populações mais modestas do Nordeste que apreciam uma viagem rápida de ônibus e uma estada de um ou dois dias na praia para escapar ao calor do verão austral.

Eustógio Dantas mostra como a descoberta do mar no Nordeste brasileiro reflete, concomitantemente, realidades locais (clima, altas taxas de insolação, existência de uma sociedade

dual, a transformação das concepções de espaço e de desenvolvimento que inspiram o mundo político regional no pós-anos 1980), organização do espaço nacional (que oferece as praias do Nordeste a todos aqueles que, de Brasília a Porto Alegre, possuem rendimentos elevados ou médios), e em menor intensidade, papel dos voos na captação de turistas argentinos, uruguaios, chilenos, europeus e norte-americanos.

Trata-se de um livro síntese, bem construído, de leitura fácil e instigante, posto sermos seduzidos pelo autor a descobrir, de uma só leitura, os segredos das mutações analisadas. Eustógio Dantas analisa com inigualável maestria os símbolos que mobilizam os comportamentos de massa, as condições políticas em alteração, e a gênese das infraestruturas indispensáveis ao desenvolvimento.

Paul Claval  
Professor Emérito  
Université de Paris-Sorbonne



## INTRODUÇÃO

Desde o último quartel do século XX, a geografia e ciências afins vivenciam reflexão em torno das representações da sociedade em relação ao mar e ao marítimo, convencionada de maritimidade, “ [...] maneira cômoda de designar conjunto de relações de uma população com o mar – aquelas inseridas no plano das preferências, das imagens e das representações coletivas em particular.” (CLAVAL, 1996).

O mar e o marítimo tomam corpo e denotam, na atualidade, um verdadeiro fenômeno de sociedade (PERON; RIENCAU, 1996). Marco da força adquirida por esta temática foi a Exposição Internacional de Lisboa, realizada em 1998 e intitulada *Os Oceanos, um Patrimônio Para o Futuro*. Nela a maritimidade adquire conotação especial, dado explícito em seus quatro sub-temas: conhecimento dos mares, recursos dos oceanos; os oceanos e o equilíbrio planetário; os oceanos e os lazeres; os oceanos, fonte de inspiração artística, sobretudo nos dois últimos.

No Brasil criei grupo de pesquisa associado à temática maritimidade e envolvi-me em programas de mestrado (PRODE-

MA-UFC, em 2001, e Pós-Graduação em Geografia da UFC, em agosto de 2004), nos quais são potencializados estudos e trabalhos focados direta e indiretamente no tema em análise. Pesquisas são realizadas em consonância com alguns pontos, tais como: a) trabalho de orientação de dissertações e de iniciação científica; b) projetos de pesquisa (o primeiro financiado pela FUNCAP em 2003, Projeto Sanear; o segundo financiado pelo CNPq, maio de 2005, intitulado *Representações coletivas do mar e do marítimo nos Trópicos* e contando com a participação de alunos da iniciação científica, do mestrado e de pesquisadores do grupo de pesquisa que coordeno desde 2004).

Recentemente, o desdobramento dos estudos realizados suscita estabelecimento de vínculos e trocas com outros estudiosos no Nordeste, aqueles que trabalham com objetos de estudo relacionados direta e indiretamente à maritimidade, sobretudo pesquisadores do Rio Grande do Norte, Bahia e Pernambuco, inscritos no âmbito do Observatório das Metrôpoles e desenvolvendo estudos sobre o imobiliário-turístico no Nordeste (constante no edital milênio do CNPq).

Nos últimos oito anos, os resultados obtidos nas pesquisas supramencionadas geraram diversas publicações inerentes ao entendimento do processo de valorização dos espaços litorâneos nos trópicos, com ênfase no Brasil, Nordeste e Fortaleza. Trata-se de trabalhos encontrados em diversos veículos de publicação (sem esquecer de alguns ainda inéditos) e que individualmente representam fragmentos de uma reflexão mais ampla, a ser exposta neste livro.

Consistirá em modesta contribuição à reflexão em torno da geografia do litoral. Arcabouço deste gênero possibilita tratamento de objeto de estudo ainda pouco evidenciado no Brasil, com análise centrada no entendimento da constituição das práticas marítimas modernas nos trópicos (banhos de



mar, vilegiatura, turismo litorâneo, etc. – práticas resultantes da modificação de mentalidade das populações autóctones, notadamente a elite, seguida pela classe média), e suas implicações sobre a cidade litorânea, e em complemento-contraponto a estudos desenvolvidos na geografia (MORAES, 2007 – dimensão geopolítica), na antropologia (DIEGUES, 1983; MELLO; VOGEL, 2004 – dimensão cultural das práticas marítimas tradicionais: especificamente a pesca artesanal) e na sociologia brasileira (LINHARES, 1992 – relação da cidade com o mar).

Grosso modo, pode-se afirmar ser a valorização dos espaços litorâneos nos trópicos representativa da descoberta dos espaços litorâneos pela sociedade local e pautada em sua admiração pelo modo de vida ocidental, inclusive suas práticas de lazer. Este dado conduz à primeira parte do livro (capítulo 1 – Práticas Marítimas Modernas nos Trópicos), cujo cerne é o de apreender como as práticas marítimas modernas, gestadas inicialmente no Ocidente, rebatem nos Trópicos, denotando desdobramentos representativos de filtragem estabelecida pelo lugar. Nesta perspectiva adota-se a abordagem cultural, no sentido de compreender modificação da relação dos homens com o mar nos trópicos. Tal dado sugere a idéia de ser o desejo pelo mar no Brasil de padrões próximos, e não idênticos, ao da invenção da praia no Ocidente. Na referida abordagem remete-se a estudo pautado na realidade vivenciada em Fortaleza, com indicação das práticas marítimas modernas, próximas tanto das práticas terapêuticas ocidentais como das práticas ocidentais de recreação e de lazer e, por fim, os banhos de mar, as caminhadas, a vilegiatura marítima e o turismo litorâneo.

O desdobramento das práticas marítimas modernas em Fortaleza, com redimensionamento da cidade que se volta gradativamente para o mar, conduz a pensar no papel das

idades litorâneas na contemporaneidade, notadamente no Brasil. Em suma, nesta parte do livro (capítulo 2 - Cidades Litorâneas Marítimas Tropicais: construção do final do século XX, fato no século XXI), indica-se como parte da geografia esquecida das cidades litorâneas (lado mar) é retomada com a vilegiatura marítima, o efeito de moda do morar na praia e o turismo litorâneo associado aos banhos de sol. Este dado sugere necessidade de releitura de arcabouço teórico metodológico empregado na análise urbana. Permeado por reflexão pautada no conceito de maritimidade nos trópicos, aponta-se para urgência de apreender as transformações em voga e no sentido de compreender a essência das cidades litorâneas transformadas em marítimas no final do século XX, início do século XXI.

Esta transformação se efetiva com o delineamento de política de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro, cujo desdobramento resulta de modificação do imaginário social da região em benefício da constituição dos Estados que o compõem e de suas metrópoles em destinações turísticas. Tal fenômeno ressignifica a região Nordeste, com indicação de gênero de valorização dos espaços litorâneos, principalmente das metrópoles, tanto pelas ações do Estado como da iniciativa privada. Neste trecho do trabalho (capítulo 3 - Políticas de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste Brasileiro), se constroi análise delimitadora de tal transformação, com apresentação dos desdobramentos de mencionadas ações nas principais metrópoles nordestinas : Fortaleza, Natal, Recife e Salvador, metrópoles cuja política anterior de organização do espaço voltada para o sertão é redimensionada com a priorização das intervenções nos espaços litorâneos. Apresenta-se, conseqüentemente, racionalidade de ordenamento do território paralela à zona costeira pautada no aeroporto e articulada

às vias litorâneas, que se sobrepõe à dinâmica anterior, perpendicular à zona costeira e centrada no par porto-ferrovia.

Finaliza-se este capítulo com discussão em torno do processo de valorização dos espaços litorâneos nos países em vias de desenvolvimento, entendido como resultante das mudanças ocorridas nos países desenvolvidos e que se fazem sentir nos trópicos (capítulo 4 - Tropismo, o Mito Maior do Turismo nos Trópicos). Nestes termos, mostra-se leitura crítica desta máxima, fundada na noção de tropismo (adotada tanto pela abordagem mais clássica, a socioeconômica, e como pela recente, a simbólica), com indicação de quadro no qual sobressaem as transformações em escala local e regional como importantes na urbanização crescente dos espaços litorâneos nos trópicos.

Em suma, entender a valorização dos espaços litorâneos perpassa pela compreensão de transformações ocorridas nos trópicos, de caráter socioeconômico, tecnológico e simbólico, que suscitam fluxos em escala local e regional e evidenciam ou reforçam a incorporação das zonas de praia, com urbanização crescente de espaços anteriormente associados às práticas marítimas tradicionais (pesca artesanal, porto e marinha).

Nesta obra sobre o mar e o marítimo nos trópicos, pretende-se permitir acesso fácil dos textos ora mencionados aos pesquisadores do tema e aos alunos da graduação e pós-graduação da área de geografia e ciências afins, alimentando, certamente, processo de discussão e reflexão quanto à valorização contemporânea das cidades litorâneas nos trópicos.

A produção deste livro não teria sido possível sem a colaboração de instituições e pessoas. O CNPq, cuja bolsa de pesquisa produtividade possibilita deslocamentos e investimentos importantes na delimitação da pesquisa. A UFC, local de trabalho e ambiente rico de reflexões e discussões. Ao Observatório

20

das Metr6poles, cuja estrutura em rede possibilitou abertura de novos horizontes (em escla regional e nacional) à pesquisa. Meus familiares, sempre condescendentes com minhas ausências, principalmente esposa e filhas. O colega Alexandre Queiroz, pela leitura cuidadosa e ricas sugestões.

# **CAPÍTULO 1**

## **PRÁTICAS MARÍTIMAS MODERNAS NOS TRÓPICOS**

Aprender as razões de corrida dirigida às praias (URBAIN, 1996), com vistas a compreender o desejo crescente por estes espaços e a transformação do mar em verdadeiro fenômeno de sociedade (PERON; RIEUCAU, 1996), implica a tomada de consciência da existência de uma intercomplementaridade entre os aspectos de ordem social, econômica e tecnológica associados a uma dimensão simbólica.

Assim, parte-se da premissa segundo a qual a produção de formas e a geração de fluxos dirigidos para o litoral são, concomitantemente, resultado da emergência de valores, hábitos e costumes que transformam o mar, o território do vazio (CORBIN, 1988) e do medo (DELUMEAU, 1978), em espaço atraente para a sociedade contemporânea (PERON; RIEUCAU, 1996).

Em relação aos trópicos, a reversão de imagem associada ao mar e ao marítimo pode ser interpretada, quer seja como um fenômeno de origem externa, no caso dos países conhecedores

de um fluxo turístico internacional importante, quer seja como um movimento próximo do ocorrido no Ocidente, no caso dos países menos tocados por estes fluxos. (DANTAS, 2000).

## 1.1 Maritimidade, Fenômeno de Origem Externa

Na presente perspectiva de análise leva-se em conta fluxo de informações que constrói e alimenta novas representações dos trópicos no mundo desenvolvido. As representações favorecem o gerenciamento do litoral e a urbanização da orla marítima das cidades de acordo com uma demanda majoritariamente turística, aquela originária de um turismo balneário nascido do turismo de massa dos países desenvolvidos.

Os trabalhos de Cormier-Salem (1996) e de Desse (1996), apresentando no quadro do colóquio *La maritimité de cette fin du XXème siècle, quelle signification ?* (realizado na Sorbonne pelo *Laboratoire Espace et Culture* em 1991), sublinham aspectos importantes neste domínio: reforçam a tese de uma adequação ao fluxo de informação originário dos países desenvolvidos.

Complementarmente a outros estudos, a contribuição deste livro é demonstrar haver, em virtude da atração pelo modo de vida ocidental, incorporação das práticas marítimas modernas por determinados segmentos da sociedade, que as implementam *in lócus* e as difundem entre os demais setores da sociedade. É neste quadro que se inclui o desejo por espaços litorâneos no Brasil. Claval (2004), em obra dedicada a este país, reforça tal assertiva. Baseado em estudos sobre Fortaleza (DANTAS, 2000; 2002a) e Rio de Janeiro (GOMES, 2002), afirma ter ocorrido no Brasil, como em outras paragens, mudança de atitudes da sociedade local em relação aos espaços litorâneos, em consonância com racionalidade higienista e descoberta das benesses dos ba-

nhos de mar e com a arte elitista de morar na praia, ocasionalmente (vilegiatura - segunda residência) ou permanentemente (habitação - residência principal).

Para o citado autor, as inovações originárias da Europa Ocidental e da América do Norte penetram no Rio de Janeiro e se difundem em outras cidades, como Fortaleza e Recife. Na primeira cidade, as zonas de praia são valorizadas por volta de 1892 por práticas marítimas modernas associadas ao tratamento terapêutico, dado reforçado com a construção do “túnel velho” ligando Botafogo a Copacabana. Com suas casas planas cercadas de jardins, Copacabana somente é verdadeiramente valorizada pelo veraneio em 1904, com a construção de uma via litorânea. Tal movimento se intensifica, no entreguerras, quando o residir na praia se torna efeito de moda para as classes abastadas. Na segunda cidade, as residências litorâneas prestam-se inicialmente para o tratamento de doenças pulmonares. No entreguerras, porém, eclode a vilegiatura, com a valorização da Praia de Iracema através da sua ligação com o Centro por bonde, dado também notado em Recife com incorporação da Praia da Boa Viagem à cidade em 1929.

Como observado, o banho de mar com fins terapêuticos e a vilegiatura representam consolidação das primeiras práticas marítimas modernas no país em evidência. Em virtude de transformações socioeconômicas implementadas sobretudo no final do século XX, tais práticas evoluem com a eclosão, de um lado, da vilegiatura praticada pelas classes médias e, de outro, do turismo litorâneo nacional, indicando quadro reforçador de demanda tradicionalmente externada pelas classes mais abastadas.

Este esforço de ocidentalização no Brasil dá-se como estratégia de diferenciação social fundada na virtude da civilização européia. Tal civilização é cantada e ovacionada pela elite local (na qual a intelectualidade exerceu papel essencial), que se crê

capaz de transmitir seus valores aos outros. Sugere, portanto, sentimento de superioridade da citada elite (composta de europeus, mas com uma participação muito forte de mestiços) e de certas camadas em relação a outros grupos autóctones, notadamente os indígenas, sempre tratados como selvagens ou primitivos.

Nestes termos, ressalte-se, quando os cronistas brasileiros empregam o termo civilizar estão se referindo a fenômeno de ocidentalização empreendido pela elite, esforço decorrente tanto de fascinação exercida pela civilização europeia como de uma tentativa de diferenciação social, fundada na valorização dos estrangeiros (os contatos com os europeus). A especificidade da América Latina é a de que, além da elite se fazer porta-voz dos europeus, estes ainda propiciam oportunidade de melhoramento genético: miscigenação. Em grande parte, os mestiços passam a adotar a cultura ocidental e facilitam, também, os contatos com outros grupos étnicos.

Mencionados traços de ocidentalização relativos ao mar e ao marítimo surgem mais claramente nos países pouco tocados pelo turismo internacional, os quais podem produzir modelo de maritimidade próximo do advindo dos países desenvolvidos. Portanto, a oposição entre maritimidade externa-moderna e maritimidade interna-tradicional deve ser relativizada. Na realidade, encontram-se grupos locais que produzem os mesmos territórios e alimentam os mesmos desejos existentes no Ocidente. Assiste-se a uma mudança de mentalidade de grupos locais em relação ao mar. É neste quadro que se pode inscrever o desejo pelo mar no Brasil, próximo daquele da invenção da praia no Ocidente.



## 1.2 Maritimidade Próxima à do Ocidente

Grosso modo, falar de um movimento próximo equivale a uma transposição pura e simples dos esquemas conceituais ocidentais para outra realidade, a dos países em via de desenvolvimento, ou seja, fundar-se em sistema de representações que tornam as praias atraentes para os europeus.

Neste domínio, a obra de Corbin (1988) – *Le territoire du vide: L'Occident et le désir ou rivage (1750-1840)* – constitui a referência maior. Para o citado historiador:

- a) o desejo pelos espaços litorâneos surge entre 1750-1840, com a invenção das praias. Anteriormente, as praias eram portadoras de imagens repulsivas que impediam a consideração do charme desses espaços e do mar;
- b) uma mudança de olhar foi necessária para poder a sociedade europeia se beneficiar da atmosfera litorânea. Esta mudança se efetiva progressivamente por meio da indicação de um quadro científico e, principalmente, simbólico contrário àquele que apresentava imagens repulsivas do mar. A reversão dessa imagem repulsiva se opera entre 1660 e 1675 graças aos progressos científicos alcançados sobretudo no domínio da oceanografia e à emergência de três fenômenos que modificam o sistema de apreciação: a teologia natural, a exaltação das costas holandesas e a moda de viajar na baía de Nápoles;
- c) os românticos, os médicos (os higienistas) e a nobreza contribuíram para o desenvolvimento de novas práticas marítimas. O primeiro grupo mediante criação de um discurso coerente sobre o mar. O segundo, por meio de um discurso médico que provoca a corrida às estações balne-

árias e dos adeptos da natação às praias. O terceiro, como indicador de um efeito de moda na sociedade. Apesar dos românticos não serem os responsáveis pela descoberta do mar, foram eles, de acordo com Corbin (1988), responsáveis por um discurso que enriqueceu poderosamente os modos de deleite da praia e acentuou o desejo inspirado por esta indecisa fronteira. No referente às práticas marítimas ligadas ao tratamento terapêutico, têm-se o banho de mar, os passeios de barco e as estadas nas ilhas. As prescrições de banho de mar como tratamento terapêutico provocam a corrida massiva de doentes às estações balneárias. Estes doentes, acometidos pela melancolia e depressão, tentam acalmar suas angústias. Tal quadro se inscreve num discurso médico, que assume e codifica as práticas marítimas e prescreve o banho de mar.

Portanto, o tratamento permite beneficiar os doentes das qualidades curativas da água fria do mar e da ambiência marítima. Assim, a prescrição dos passeios de barco e das estadas nas ilhas, como tratamento das doenças pulmonares, privilegia a virtude terapêutica do ar em relação à água.

Isto resulta, segundo Corbin (1988), do sucesso da teoria de Lavoisier que, insistindo (a partir de 1783) sobre a importância do bem respirar, reforçou o papel da praia nos tratamentos terapêuticos. A natação corresponde a outro domínio não menos regulamentado que os anteriores. É à ocasião do surgimento da ginástica que os teóricos conceberam a arte da natação. Este prazer consiste em um esforço, combate à gula, sobrecarga de energia, que corresponde a um desejo de desafiar o mar.

Significa um modelo masculino de banho de mar que se harmoniza com a ginástica. Para os homens a natação re-

presenta também uma prova de coragem e exaltação, pois as mulheres ficavam próximas aos seus automóveis, às vezes ao lado dos seus banhistas. Todas as práticas mencionadas eram desenvolvidas pela aristocracia, que possuía papel remarcável na sua difusão e promoção, provocando um efeito de moda determinante do sucesso das estações balneárias.

Ao insistir sobre a valorização das zonas de praia em Fortaleza-Brasil, Linhares (1992) situa seus estudos em quadro de transformações ora citadas. Inicialmente apresenta uma sequência evolutiva lógica, originada na Europa e que chega posteriormente à América de Sul. Ele descreve, portanto, um movimento produzido na França (Deauville, Biarritz, Trouville), na Bélgica, e depois na América do Sul, no Chile (Viña del Mar), no Uruguai (Punta del Leste) e, por fim, no Brasil, no Rio de Janeiro (Leme, Copacabana, Ipanema). Posteriormente insere este processo de valorização no mesmo sistema valorativo e mostra o papel encenado pelos românticos brasileiros, e pela nobreza, que difundiam as práticas marítimas modernas no novo continente. No relativo aos românticos, o autor menciona influência dos franceses sobre os escritores românticos brasileiros. É nesta perspectiva que Linhares (1992) situa o romance *Iracema*, ao demonstrar a influência de Chateaubriand na obra de José de Alencar e, para isto, assim se pronuncia: “a exemplo de seu mestre francês, José de Alencar idealizou seus heróis místicos numa floresta de frente para o mar.”

No respeitante à aristocracia como geradora de um efeito de moda, o sociólogo apresenta seu homólogo brasileiro, aquele que introduziu o banho de mar como tratamento terapêutico no Brasil, o Imperador D. Pedro II. O trabalho de Linhares (1992) é interessante por evidenciar, mediante apresentação dos equi-

valentes brasileiros, uma civilização cujo Ocidente é o espelho. Se for verdadeiro afirmar que as práticas marítimas modernas são originárias do Ocidente, a análise empreendida não poderia ser feita sem relativizar o apresentado conforme realidade vivida em Fortaleza.

Na sua ânsia de desenvolver seu estudo acabou fazendo tábua rasa do espaço. Esta falha da sua análise impossibilita externalização de uma maritimidade complexa e diversificada, característica tanto do Ocidente como dos países tropicais.

Na elaboração do quadro de valorização das zonas de praia segundo o modelo ocidental, Linhares (1992) esquece as observações formuladas por Corbin (1988). Este último indica um quadro complexo das práticas e da afinidade dos europeus com essas zonas: os banhistas mediterrâneos são exemplo do exposto, praticam um tipo exclusivo de banho masculino (principalmente os jovens) que fogia das normas dos banhos terapêuticos e da natação.

Prevelakis (1996) também menciona o exemplo dos gregos, considerados rara exceção entre os europeus por apreciarem plenamente o charme do mar e da praia. Na cultura desse povo, o mar exerce forte influência, ao contrário de outros europeus que temiam o mar. A propósito das comunidades litorâneas tropicais, como menciona Cormier-Salem (1996), há o estabelecimento de relações complexas e variadas com o mar. Esta complexidade é tamanha que ela se interroga sobre o sentido do conceito de maritimidade no domínio tropical.

Linhares (1992) é amplamente influenciado pelo modelo ocidental de valorização das zonas de praia. Por se achar a imagem estereotipada desta zona profundamente reforçada, pode-se associá-la à expressão crítica empregada por Cormier-Salem (1996), segundo a qual, ao molde do Ocidente, passasse a idéia de que o vivenciado na Martinica, e por extensão

no Brasil, seria, remetendo à obra de Corbin, um território do vazio tropicalizado.

Lamentavelmente, no estudo de Linhares (1992) não há indicação da complexidade e da variedade anteriormente mencionada, por se adotar metodologia baseada na idéia da ocorrência de simples transferência dos modelos ocidentais nos trópicos. Todavia, ainda convém ressaltar, a valorização das zonas de praia em Fortaleza não resulta de uma simples transferência de informação de um grupo que detém o saber a um outro que não o detém.

Antes de mais nada, a transferência de informação é de ordem simbólica. Ao partir da noção de transferência, Linhares (1992) não percebe que os novos costumes não são adotados passivamente e não se dão da mesma maneira em todas as comunidades litorâneas.

De forma breve, três aspectos de valorização da zona de praia em Fortaleza podem ser enunciados:

- a) trata-se de processo em construção, resultante da interiorização ou da recusa dos sinais emitidos do Ocidente;
- b) representa fator de diferenciação social;
- c) engloba, com o advento das inovações tecnológicas no domínio da comunicação (notadamente a televisão), progressivamente outros grupos e indivíduos.

Uma análise diacrônica, relativa à história do espaço, permite indicar as especificidades do processo de valorização das zonas de praia em Fortaleza. Ao se aproveitar, na época colonial, de transformações no domínio social, econômico, tecnológico e simbólico, a elite local pôde a esta época se voltar à Europa e estabelecer-fortalecer vínculos com este continente, sobretudo a França.

De acordo com Girão (1954), é da França que vinham os produtos cujas classes mais abastadas tinham necessidade, para a saúde, o cérebro e o vestuário. Para o citado historiador, a influência era tão marcante que os comerciantes locais atribuíam nomes parisienses a seus comércios e neles vendiam mercadorias francesas na moda: tecidos, calçados, chapéus, conservas, bebidas, vinhos, licores, produtos farmacêuticos e livros.

Nesse período, a fascinação pela França era tamanha que a elite começou a enviar seus filhos para lá estudar. Tal prática reforça a influência da cultura francesa sobre a literatura e a língua, a ponto de a atual Academia de Letras do Ceará (a mais antiga do gênero no Brasil e criada antes da Academia Brasileira de Letras) ser denominada, no momento da sua criação em 1872, para difundir os novos conceitos ligados à necessidade de progresso (notadamente discussões filosóficas em torno das idéias de Auguste Comte, ou seja, do positivismo), de Academia Francesa.

A zona portuária reforça tal influência, e representa metaforicamente uma janela aberta para a Europa; ajustada a uma zona exportadora de mercadorias provocava grande movimento de mercadorias e de pessoas na Praia Formosa. Tais fluxos se desenvolvem em virtude da presença de diversos estabelecimentos na beira-mar, notadamente a Alfândega e os entrepostos comerciais. Ordenada como espaço de troca de mercadorias, a beira-mar dificulta a apropriação deste espaço pelas classes abastadas. Referido dado produz e justifica contatos efêmeros estabelecidos pelas classes abastadas com as zonas de praia. Num primeiro momento, elas só se deslocavam para estas zonas no intuito de partir para a Europa ou para outros pontos do território brasileiro. Este espaço era até mesmo desaconselhado às “pessoas de bem” fora desses momentos, principalmente nas horas de transporte de mercadorias quando se produzia intenso fluxo de trabalhadores vestindo diminutas tangas, como indica

Paiva (1971) em romance escrito em 1889. Num segundo momento, para dedicar-se às práticas terapêuticas, de recreação e de lazer. Resultava diretamente de comunicação tornada possível através do porto. O vínculo estabelecido com a Europa conduzia à adoção de certos costumes ocidentais pelas classes mais abastadas de Fortaleza. Com efeito, por trás da simples importação de mercadorias encontra-se também a incorporação de um modelo de sociedade.

Todavia, contrariamente às opiniões de alguns cientistas, a adoção das novas práticas marítimas não representa simples transferência dos costumes ocidentais para os trópicos, pois ela acaba suscitando um quadro diferente daquele que lhe serviu de matriz. Esta diferenciação resulta diretamente da possibilidade de os indivíduos poderem recusar ou criar dificuldades na incorporação de certas inovações. Aproxima-se, portanto, da pista metodológica desenvolvida por Claval (1995), que concebe as culturas como realidades dinâmicas, em constante mutação conforme influência do meio no qual se insere.

Esta hipótese pode ser confirmada pela análise das práticas marítimas modernas próximas daquelas encontradas no Ocidente: as práticas próximas das práticas terapêuticas ocidentais; as práticas próximas das práticas ocidentais de recreação e de lazer; os banhos de mar, as caminhadas, a vilegiatura e o turismo litorâneo em Fortaleza.

### **1.2.1 As práticas próximas das práticas terapêuticas ocidentais**

Entre as práticas próximas das práticas terapêuticas ocidentais, convém remeter aos banhos de mar e àquelas associadas ao tratamento da tuberculose.

O primeiro tipo de prática terapêutica, os banhos de mar, provoca em Fortaleza a especialização de algumas casas de campo (as religiosas) na acolhida de quantos queiram se cuidar graças às qualidades terapêuticas da ambiência litorânea. Esta valorização das zonas de praia se refere principalmente à Praia do Meireles.

Por oposição aos estabelecimentos similares do Ocidente, estas residências não se desenvolviam conforme uma recomendação normatizada pelo discurso médico. Tratava-se de prática não estandardizada. As casas das religiosas abrigavam simplesmente os doentes em busca de cura, dava-lhes grande liberdade na hora dos banhos, nos quais só podiam estar presentes, no máximo, uma dama de companhia (PAIVA, 1971). Como tratamento terapêutico, os banhos de mar eram costumeiramente adotados pelas classes abastadas de Fortaleza. Os únicos a escapar dessa racionalidade eram as crianças que frequentavam estes espaços para nadar ou pescar. (FERNANDES, 1977).

Apesar da sua importância na época, esta prática marítima moderna não adquiria as dimensões dos banhos de mar no Ocidente, provavelmente em virtude da fraca eficácia a ela atribuída pelo discurso médico local. A importância aos banhos de mar variava de acordo com o discurso sobre as qualidades curativas advindas do clima, notadamente no tratamento de doenças respiratórias.

Evidencia-se, portanto, a segunda prática terapêutica, aquela associada ao tratamento da tuberculose. É pela qualidade do clima que os cientistas locais vão se interessar, e constroem assim um quadro conceitual no qual faziam referência à salubridade do Ceará e sua influência no tratamento de doenças pulmonares. Entretanto, este quadro conceitual não se reduz apenas aos espaços litorâneos. Ao se fundar sobre as mesmas reflexões teóricas (as teorias de Lavoisier, segundo as quais o respirar bem é essencial) que ocasionaram



a valorização das praias no tratamento da tuberculose no Ocidente, este quadro conceitual se aplicou a um meio mais vasto. Diante disto, as praias perdem seu papel principal e as práticas terapêuticas desenvolvidas em Fortaleza decorrem mais da sua localização geográfica (uma cidade litorânea).

Consoante um dos primeiros cientistas a tratar desse assunto no Ceará, Brasil (1890), a insolação e os ventos são elementos essenciais para a salubridade do clima, e impedem a proliferação de epidemias no Estado, notadamente aquelas que afetam as vias respiratórias. O Ceará é conhecido, em escala nacional, por suas condições de salubridade. Isto atrai um fluxo expressivo de doentes a vir se curar nestas paragens. Enquanto os tuberculosos se instalam nas cidades de Quixadá, Quixerambim e Icó (no sertão), as vítimas de doenças inflamatórias dos nervos (como o beribéri) se estabelecem nas regiões montanhosas, principalmente Baturité. Este fluxo para o interior conduz Barbosa (1889) a caracterizar o Estado como conveniente aos indivíduos acometidos por doenças pulmonares.

Tomada por este efeito de moda, Fortaleza não escapa à regra, como mencionam diversos autores. Agassiz (1938) a descreve, entre 1865 e 1866, como uma cidade salubre. Segundo Studart (1909), Fortaleza desfruta dessa reputação porque se beneficia de uma temperatura média anual de 26,7°C (a temperatura máxima de 30,4°C e a mínima de 23,1°C), de uma pressão média barométrica de 762,4 mm Hg, de um índice pluviométrico de 998mm anuais e de um índice de umidade de 72,6%. É uma localidade favorável para a cura dos tuberculosos. A estes índices ainda se somam os efeitos das brisas constantes cujos efeitos refrescantes constituem a especificidade de Fortaleza no tratamento da tuberculose em relação a outras cidades do litoral – como Belém, Natal e Recife, cujas temperaturas médias são respectivamente de 26,21°C, 26,5°C e 26,3°C.

A análise de documento sobre as causas das mortes em Fortaleza, no final do século XIX e início do século XX, permite precisar o papel desempenhado por esta cidade no tratamento das doenças pulmonares. No final do século XIX, Brasil (1896) dá uma idéia da importância desta conveniência médica, notadamente no seu estudo sobre a mortalidade na Fortaleza de 1894. Em introdução relativa ao aumento das taxas médias de mortalidade das pessoas, constata que o número de mortos originários de outros estados aumenta concomitantemente.

Tais mortes eram frequentemente atribuídas às doenças pulmonares, que representavam, em virtude da transmissão desta doença aos autóctones, um real perigo à saúde pública. Para se ter uma idéia do impacto dessas doenças, a causa da quinta parte dos 1.462 mortos enterrados no cemitério São João Batista, em 1894, eram as infecções dos órgãos respiratórios, ou seja, uma proporção na ordem de 17,8 por 100.

No início do século XX, Studart (1909), em estudo sobre epidemias e endemias do Ceará, fornece dados precisos a respeito da tuberculose. Segundo dados levantados por ele, o número de mortos vitimados por esta doença era de 186 em 1906, de 226 em 1907 e de 193 em 1908. Estes dados absolutos adquirem maior relevância se comparados à taxa de mortalidade de outras cidades. Conforme Studart, Fortaleza possuía uma taxa de mortalidade de 15,43% em 1903 e de 18,51% em 1907, valores bem superiores àqueles registrados em São Paulo, respectivamente, de 6,5% e 7,3%. De acordo com Studart (1909), elevado percentual se deve:

- a) ao grande número de indivíduos procedentes de outros estados e que, ao sucumbirem aqui, representam maior contribuição à cifra da mortalidade;
- b) ao aumento da densidade demográfica;

- c) às doenças crônicas, enfraquecimentos e a todos os tipos de vícios e fraquezas orgânicas e à miséria fisiológica causada pelas secas;
- d) à sífilis e ao álcool, dois vícios que corroem a cidade;
- e) à crença, infelizmente difundida, do não contágio.

Ao mencionar estes aspectos acima (notadamente A e E) como fatores determinantes do aumento do número de mortes provocadas por doenças respiratórias (a exemplo do indicado por Brasil em 1896), caracteriza Fortaleza (em razão das suas qualidades climáticas) como local propício para a recepção de tuberculosos.

### 1.2.2 As práticas próximas das práticas ocidentais de recreação e de lazer

No referente às práticas próximas daquelas de recreação e de lazer encontradas no Ocidente, sobressaem as serenatas promovidas durante as noites de lua cheia e sobre as dunas no entorno da cidade de Fortaleza.

A exemplo das caminhadas na praia, realizadas pelas classes abastadas em lugares como o *Promenade des Anglais* no Mediterrâneo, verifica-se tentativa das classes abastadas de Fortaleza de tornar as zonas de praia um espaço de recreação e de lazer.

Distrações da mesma ordem significam o fato de em Fortaleza também se tirar proveito da paisagem característica das praias, mas para um tipo diferente de uso. Tal paisagem dispunha de uma particularidade, a impossibilidade de aproveitar as praias durante o dia. Neste período, a temperatura impede a exposição ao sol e, conseqüentemente, o desenvolvimento de toda e qualquer atividade de lazer e de outras atividades sociais. Fer-

nandes (1977) relaciona este aspecto afirmando que a capital conhecia à noite:

[...] uma intensa vida social e noturna; se é toda a noite o espaço que vai do pôr do sol às 21 horas [...] À noite é que se realizam os casamentos e os enterros, em lentas marchas a pé; sob a proteção noturna efetuam-se, também, as silenciosas e lúgubres procissões de penitência.

Na mesma racionalidade, era à noite que as serenatas ocorriam, notadamente em noites de lua cheia, logo após a iluminação pública a gás ser desligada. As pessoas bem nascidas se dirigiam às praias para ficar sobre as dunas brancas iluminadas pela lua. Aproveitando a lua cheia, mas também as baixas temperaturas, [...] moças vão passear na praia, enquadradas por ásperos e beligerantes esquadrões de matronas, que mantêm à distância os encabulados badamecos de colher; cantam-se, ao violão, as doloridas cantigas imperiais; banhadas de lua, as areias brancas cintilam, as árvores recortam-se em sombras nidas no chão tão claro e no céu tão alto; há cirandas alegres de crianças. Os homens, sempre graves, falam da política e da vida alheia, com um gasto excessivo de palavras, numa obsessiva constante sexual que acaso se vinculará à separação em que são mantidos das mulheres. (FERNANDES, 1977).

Se tais práticas exercem papel importante e representam um tipo de maritimidade característica de Fortaleza, não provocam, entretanto, nesta época, processo significativo de urba-

nização das zonas de praia. O tratamento de tuberculose não dizia respeito diretamente a estas zonas e a natureza efêmera e desordenada das novas práticas marítimas não justificava uma ocupação capaz de pôr em xeque a lógica militar, cuja estratégia de ocupação da beira-mar suscita criação dos terrenos de marinha. (ABREU, 1997).

O plano de Adolfo Herbster é revelador dessa assertiva. Por meio de um conjunto de *boulevards*, ele orienta o crescimento de Fortaleza para a zona Oeste (atual Avenida do Imperador), a zona Leste (atual Avenida D. Manuel) e a zona Sul (atual Avenida Duque de Caxias). Representada pelas zonas de praia, a zona Norte não o interessa. Seu plano se limita a orientar a ocupação da zona do Porto, porque, nesta época, o porto constituía a principal ligação da cidade com o mar, o que ocasionou a ocupação da beira-mar reduzida à zona do Porto e à sua vizinhança imediata, especificamente no quarteirão da Prainha, onde se encontravam algumas casas, um seminário e a Igreja de N. Sra. da Conceição da Prainha. (PEREIRA, 1877).

Esta orientação, canalizada pelas vias antigas de comunicação com o interior, concentra todos os contatos da cidade com o mar na zona portuária. Assim, a fraca atração exercida pelas zonas de praia sobre as classes abastadas, em virtude do caráter interiorano desse segmento da sociedade, representa o segundo elemento limitante do fenômeno de urbanização da beira-mar.

Como observado, a construção de uma cidade pouco ligada às suas zonas de praia e principalmente destinada às classes abastadas reforça o caráter do litoral como lugar de moradia das classes pobres. A impossibilidade de morar na cidade construída por e para as classes ricas de Fortaleza conduz a ocupação dessas zonas por um contingente de migrantes pobres do sertão (em razão das más condições de vida, externadas pelo latifúndio e reforçadas pelas secas).

Nestes termos, tem-se nos terrenos de marinha, anteriormente ocupados por vilarejos de pescadores, um incremento demográfico, elevado a um estado de saturação cujo testemunho, desde final do século XIX, é a construção de favelas na beira-mar. O primeiro tipo de ocupação, ligado à pesca, encontra-se na totalidade do litoral do Ceará. O segundo tipo, as favelas, é um fenômeno particular e característico de Fortaleza, cidade cujo forte fluxo migratório ocasionou impossível integração desses novos oriundos do sertão nos antigos vilarejos de pescadores. Portanto, pode-se afirmar que as zonas de praia em Fortaleza constituem-se em *locus* de pesca e de habitação das classes pobres. Tal dado se traduz na presença e crescimento de antigos vilarejos de pescadores, notadamente o do Mucuripe (1902), e na ocupação da beira-mar pelos pobres, como ocorrido em zonas de construções precárias nas dunas d'Outeiros (sobre a margem direita do Rio Pajeú) e da Favela Arraial Moura Brasil (ao lado do Porto das Dragas) no final do século XIX. (PAIVA, 1971).

### **1.2.3 Banhos de mar, caminhadas, vilegiatura e turismo litorâneo em Fortaleza**

O desenvolvimento das primeiras práticas marítimas no Ceará, os banhos de mar, as caminhadas e a vilegiatura respondiam à demanda de uma sociedade de lazer que se construiu e cresceu em Fortaleza.

Citada demanda justifica-se na construção da capital do sertão, cidade situada no litoral e voltada para o interior, caracterizando o que se convencionou chamar de cidade litorânea-interiorana (DANTAS, 2000), cujos vínculos mais marcantes se dão com o sertão, zona de origem das elites locais e de onde provinham os produtos exportados pelo porto, notadamente

o algodão. Tal imagem, nascida da simbiose entre o sertão e o litoral, sustenta e alimenta uma abertura cultural da sociedade local em face das zonas de praia e sem perder suas características interioranas. (DANTAS, 2002b). Consiste em mudança de mentalidade que torna as zonas de praia atraentes para uma elite interiorana (originária e atrelada ao sertão) marcada pela influência dos costumes ocidentais. Observa-se, assim, o papel motriz das mutações do modo de vida que propiciou a instalação das classes abastadas na beira-mar, em rendição aos atrativos da vilegiatura marítima e dos banhos de mar.

Tal instalação inicia-se em Fortaleza e se expande, posteriormente, para os demais municípios do Ceará. É nesta cidade, a partir de 1920-1930, que a elite descobre as novas práticas marítimas. À medida que estas práticas se expandem provocam mudanças importantes na paisagem litorânea, sobretudo com a construção de residências secundárias, substitutas dos antigos vilarejos de pescadores existentes na zona Leste e, mais especificamente, os vilarejos existentes na Praia de Iracema, nos anos de 1920-1930, e na praia do Meireles, nos anos de 1940.

Inaugura-se, neste período, nova racionalidade de ocupação do espaço que associa a demanda de uma sociedade de lazer em emergência a uma demanda por zona de trabalho (da parte dos pescadores) e de habitação (da parte dos retirantes). Assiste-se à inauguração de um quadro característico de Fortaleza, cidade onde os conflitos entre espaço de consumo e espaço da produção evidenciam-se, e ocasionam o distanciamento das classes pobres e dos pescadores, à proporção que as classes abastadas se apoderam da zona Leste da cidade.

No primeiro caso, o espaço da produção, a natureza modificada representa um dom, uma resposta a certas necessidades dos indivíduos. (LEFEBVRE, 1986). Este processo provocou a mudança dos espaços litorâneos em lugar de trabalho, lugar de

festa e lugar de moradia de pescadores e dos migrantes provenientes do sertão. No segundo caso, o espaço de consumo, assiste-se à transformação da natureza em mercadoria (LEFEBVRE, 1986) oferecida aos amantes de praia.

Mencionado processo de valorização das zonas de praia amplia-se a partir dos anos 1970, quando, graças à vilegiatura, atingem-se as zonas de praia de outros municípios do Ceará, sujeitando os espaços inseridos em antiga lógica de defesa do território às demandas de uma sociedade de lazer em expansão. A exemplo do ocorrido em Fortaleza, este tipo de valorização resulta na construção de um quadro conflitual que desencoraja a apropriação das zonas de praia pelas classes pobres e pescadores.

Em razão da demanda turística por zonas de praia, procura-se estabelecer no Ceará, a partir dos anos 1980, uma política de desenvolvimento fundada no turismo. O Ceará se inscreve nesta nova racionalidade ao adotar política voluntarista de desenvolvimento do turismo à escala de Fortaleza e do Estado.

A vontade de inserir o Ceará na rede turística internacional suscita alterações importantes na paisagem litorânea. Por exemplo, a construção de um sistema de vias e de serviços reforça o papel de Fortaleza como ponto de recepção e de distribuição dos fluxos turísticos balneários. Esta cidade constitui-se em cidade litorânea que começa a controlar diretamente as zonas de praia dos municípios litorâneos do Ceará. Ela se converte em cidade marítima tirando proveito da exploração dos espaços litorâneos por uma indústria turística em forte expansão. Com efeito, ela se volta para a zona costeira, e alonga seus tentáculos mediante construção de um aeroporto internacional e de rotas integrando as zonas de praia à sua zona de influência direta. Nestes termos, todos os esforços do Estado, em parceria com a iniciativa privada, se voltam para a beira-mar, denotando racionalidade de ocu-



pação paralela à zona costeira e em detrimento de racionalidade anterior: perpendicular à zona costeira.

Esta nova racionalidade associa-se a políticas de *marketing*, relacionadas diretamente à necessidade de elaboração de um quadro simbólico que suscita a valorização da zona de praia de acordo com imagens veiculadas de Fortaleza. Pode-se falar de imagens específicas que representam relações dos grupos humanos com os espaços litorâneos semi-áridos. Grosso modo, representaria a construção da Cidade do Sol, imagem mais atual e resultante do reforço de Fortaleza como destino turístico, adaptando-a à nova dinâmica de valorização dos espaços litorâneos dos países em via de desenvolvimento. (DANTAS, 2002a).

Se a valorização precedente (banhos de mar, vilegiatura) se associa a uma investida de caráter local (grupos locais que ao se ocidentalizarem descobrem as zonas de praia como espaço de lazer, recreação e vilegiatura), a lógica do turismo balneário internacional encontra distante suas raízes.

De início, está relacionada a uma demanda crescente por zonas de praia que transformam gradativamente as cidades litorâneas dos países tropicais em espaço privilegiado para o desenvolvimento da atividade turística. Na tentativa de explorar as zonas de praia como mercadorias turísticas, este conjunto de países funda-se em aspectos de ordem socioeconômica (o desenvolvimento do turismo de massa nos países desenvolvidos), tecnológica (no domínio do transporte e da comunicação, em grande parte responsáveis por uma redefinição espaço-temporal) e político-administrativa (no quadro dos países em via de desenvolvimento que dão ao turismo uma dimensão continental).



## **CAPÍTULO 2**

# **CIDADES LITORÂNEAS MARÍTIMAS TROPICAIS**

Em virtude das variáveis tecnológicas e socioeconômicas envolvidas na época colonial, os litorais se constituíam como ponto privilegiado de ocupação e penetração do continente. Pautado em núcleos urbanos litorâneos, com seus portos e fortes, configura-se processo que, conforme Vidal de La Blache (1995), convida o interior a se abrir, mediante penetração baseada em vias naturais condutoras ao mar: os estuários fluviais, os rios e, na falta destes pontos de penetração, outros de menor resistência. Nestes termos, as cidades litorâneas tropicais passam a desempenhar papel fundamental no processo de ocupação do território, e deixam, até mesmo, marcas visíveis na estruturação da rede urbana e da paisagem percebida até meados da primeira metade do século XX. Denota-se amálgama formatador de conjunto de cidades primazes litorâneas voltadas para o interior.

Desse (1996), ao remeter às cidades litorâneas de Guadalupe, Martinica e Reunião, esboça tal racionalidade, característica do que chama de “cidade comerciante” aberta para o mar,

com seus entrepostos e porto, embora se volte para o interior (zonas de plantação). Nesta perspectiva, o mar é relativamente eclipsado, e se constitui em atributo de racionalidade externa à cidade propriamente dita e ao urbano. Em reforço a esta tradição apresenta-se uma cidade litorânea voltada para o continente, relegando a um segundo plano os espaços marítimos, aos quais estão associadas populações e racionalidade característica das práticas marítimas tradicionais, a saber: os portos, a marinha nacional e a pesca artesanal.

A realidade brasileira não foge à regra. Na dinâmica de ocupação do território, os espaços litorâneos eram estratégicos e deixaram, portanto, marcas na estruturação da rede urbana contemporânea. Corrêa (1989), ao apresentar racionalidade reinante na formação da rede urbana colonial brasileira, reforça tal assertiva, sobretudo ao evidenciar constituição de rede dendrítica representativa de forma espacial simples, adotada pelo colonizador europeu no sentido de atender demanda do comércio ultramarinho e de política de defesa do território. Ressalta-se a instauração de cidade primaz, situada junto ou próxima ao mar, dispondo de forte e porto imprescindíveis no estabelecimento de contatos com a Europa (troca de bens materiais e imateriais), domínio da hinterlândia e defesa de ataques inimigos: índios e/ou europeus.

A capitania da Bahia figura como exemplo da racionalidade em foco. Para o desenvolvimento de Salvador contribui a construção de um forte e de um porto, com conseqüente constituição de rede urbana ligada principalmente à comercialização da cana-de-açúcar. Seu porto funciona como ponto de drenagem de mercadorias. Dominando a Baía de Todos os Santos, a cidade assegura assim o controle de passagem importante para as ligações com o recôncavo. Suas fortificações obedeciam a racionalidade própria, fundada em acrópole e dispondo de siste-

ma defensivo reforçado a controlar a entrada da baía e a defesa do porto. (VASCONCELOS, 1997).

No século XIX tal racionalidade é fortalecida com a incorporação de inovações tecnológicas como a navegação a vapor associada à estrada de ferro, ambas permitindo fortalecimento das cidades litorâneas na lógica de organização do espaço. (VIDAL DE LA BLACHE, 1995).

Posto se estar ciente da existência de exceções à regra (São Paulo, cidade continental primaz a subjugar a cidade portuária de Santos. Ceará, capitania litorânea cuja ocupação se dá a partir do sertão e não do litoral), não se pretende indicar homogeneidade no processo de ocupação territorial brasileira. O buscado é, na realidade, evidenciar processo definidor de cidades que, embora situadas no litoral, se voltam para o interior, e dão as costas ao mar caracterizando uma cidade litorânea-interiorana. (DANTAS, 2000).

Para Desse (1996), tal comportamento persiste até o segundo quartel da segunda metade do século XX (anos 1970), evidenciando fluxo de informações capaz de construir e alimentar novas representações dos trópicos no mundo desenvolvido. Estas representações encontram-se no cerne do segundo momento, aquele a apontar para o fortalecimento gradativo das relações da cidade com o mar, redescobrimdo os espaços marítimos com a implementação de lógica produtora da cidade litorânea-marítima.

## 2.1 Cidade Litorânea-Marítima: O Triunfo do Mar

No final do século XIX, início do século XX, no cerne do desejo pelo mar, dá-se a implementação das práticas marítimas modernas no Brasil pela elite, cujos desdobramentos possibili-

taram aproximação gradativa da sociedade local em relação aos espaços litorâneos. Com os banhos de mar, voltados inicialmente para o tratamento terapêutico, esta sociedade se aproxima timidamente dos espaços litorâneos. Modifica, assim, suas atitudes em face deste elemento líquido. Tal movimento é seguido e potencializado pela vilegiatura marítima e, mais recentemente, pelo turismo litorâneo associado ao banho de sol, ambos representativos de um estilo de vida cujos desdobramentos reduzem a importância dos banhos de mar com suas práticas curativas e de lazer. (URBAIN, 1996).

### **2.1.1 Banhos de mar**

Os banhos de mar deixam marcas visíveis nas cidades litorâneas tropicais. Embora não correspondessem a proporções similares àquelas notadas na Europa, com as estações de tratamento e os balneários, suscitam transformações significativas na tessitura urbana.

No Brasil, o discurso médico não adquire a mesma relevância da Europa. Consequentemente, motiva movimento de incorporação tímido das zonas de praia e direcionado à demanda da elite local. Ao falar de geração de efeito de moda, Linhares (1992) vincula a D. Pedro II a introdução do banho de mar como tratamento terapêutico no Brasil. Gomes (2002) remete ao banho escandaloso de Sarah Bernard na Praia de Copacabana como uma iniciativa isolada. Dantas (2004) indica existência, na Praia de Meireles (Fortaleza-CE), no final do século XIX, de pequena chácara de religiosas, especializadas no recebimento de doentes, direcionada ao tratamento de doenças pulmonares e estresse que acometiam a elite.

## 2.1.2 Vilegiatura marítima

Por sua vez, a vilegiatura marítima intensifica processo de incorporação da zona de praia à tessitura urbana. No Rio de Janeiro, com construção de via litorânea em 1904, após desmonte de seus morros e construção de túnel ligando Botafogo à Copacabana (1892), as praias são tomadas por residências secundárias, com fluxo marcante nos finais de semana e dias quentes. (CLAVAL, 2004). Em Fortaleza, tal processo se materializa em 1930, com incorporação da Praia de Iracema pelo veraneio e associada, de um lado, ao tratamento da tuberculose (a idéia do bem respirar, associada à teoria de Lavoisier – CORBIN, 1988) e, de outro, a práticas de lazer dos usuários de bonde, que ligavam o centro ao citado bairro. (DANTAS, 2004). Menciona-se, mais uma vez Claval (2004), o qual fecha o ciclo falando de Recife, cuja beira-mar dos anos 1950 “contava, sobremaneira, com residência secundárias desocupadas durante a maior parte do ano.”

Na atualidade, contudo, tal fenômeno extrapola os limites da cidade. Em estudo desenvolvido sobre Maricá-RJ, de 1975 a 1995, Mello e Vogel (2004) remetem a transformações ocorridas nas zonas de praia como resultantes de demanda gerada no âmbito da metrópole. Caso peculiar neste domínio é Santos, com processo de especulação imobiliária consolidado a partir da demanda por espaços litorâneos na cidade de São Paulo e analisado por Seabra (1979) mediante a metáfora “muralha que cerca o mar.”

A ocupação ora mencionada é redimensionada no entre-guerras. Ao evidenciar densificação da ocupação das zonas de praia no período em análise, Claval (2004) remete a momento no qual “a idéia de morar na beira-mar se torna moda para a eli-

te”. Tal efeito de moda geraria, apoiando-se em estudo de Abreu (apud GOMES, 2002) sobre especulação imobiliária, incremento do mercado de terra no Rio de Janeiro, com requalificação da zona sul da cidade devido a construção de arranha-céus no lugar de unidades familiares com 20-30 anos (caso de Copacabana). Em Fortaleza tal fenômeno dá-se nos anos 1960 com incorporação da zona de praia do Meireles à lógica recém-citada.

Com evento do turismo litorâneo, o processo de incorporação das zonas de praia pelas práticas marítimas modernas acentua-se, somando e reforçando racionalidade anteriormente empreendida pela vilegiatura e desejo da elite em morar na beira-mar.

### **2.1.3 Turismo litorâneo**

Caso peculiar na análise do turismo litorâneo é o das metrópoles nordestinas, ao incorporarem as zonas de praia dos municípios à lógica de valorização turística alicerçada pelo PRO-DETUR-NE a partir do final do século XX (anos 1980-1990). A crença nos benefícios do turismo provoca no Nordeste um *boom* turístico, alicerçado por políticas públicas de valorização das zonas de praia e centradas nas capitais, transformadas em pontos de recepção e de distribuição do fluxo turístico.

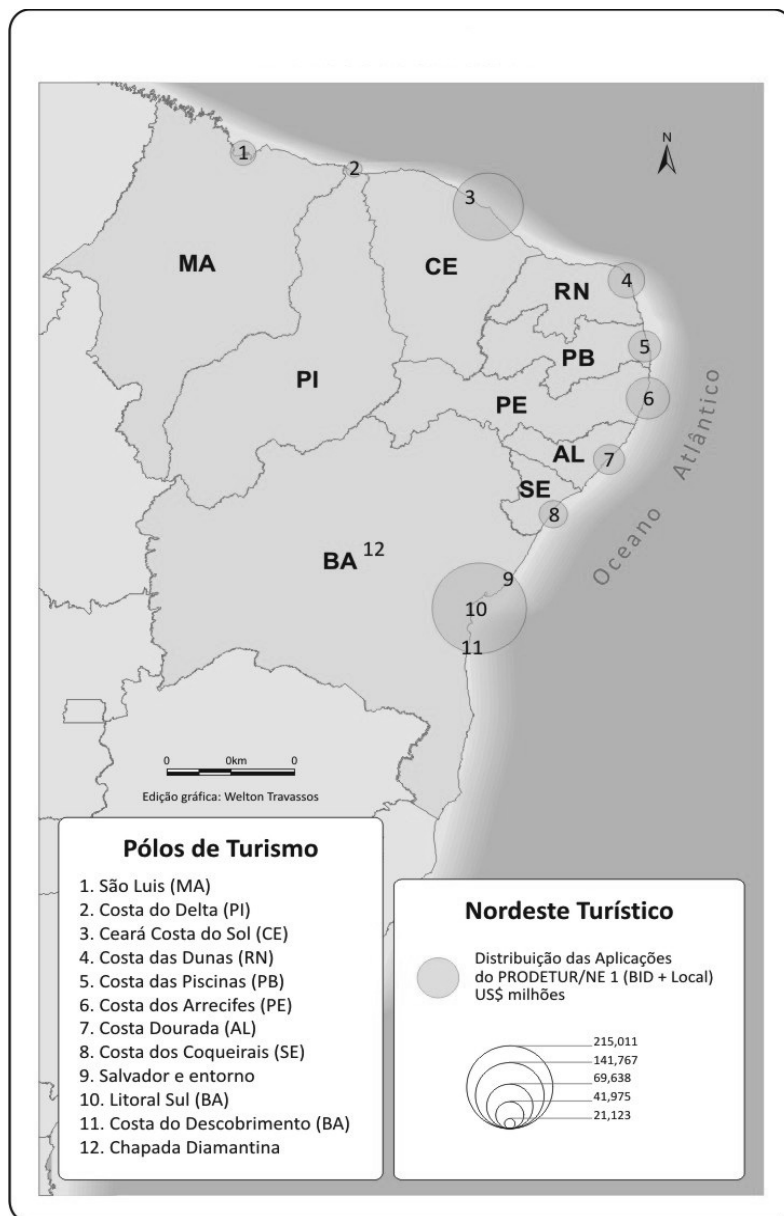
Volume de investimentos aplicados aponta o turismo litorâneo como um dos principais vetores econômicos na região Nordeste, a exigir adoção de políticas econômicas desenvolvimentistas que culminaram no fortalecimento de racionalidade de organização do espaço díspare na região Nordeste de outrora. Percebe-se importante concentração de recursos, investimentos e fluxos turísticos em três Estados (Ceará, Bahia e Pernambuco), implicando fragmentação da região, com indicação do “Nordes-



te turístico” (Mapa 1), associado às imagens representativas da maritimidade nas capitais e metrópoles litorâneas nordestinas.

A organização espacial paralela à zona de praia em foco, diametralmente diferenciada da reinante até então, coloca as zonas de praia dos Estados nordestinos sob a dependência direta das capitais e sem mediação de centros urbanos intermediários. Salvador, com seu aeroporto internacional e recém-construída linha verde, Fortaleza, com seu aeroporto internacional e recém-construída via estruturante, são alguns exemplos desta dinâmica que gera um “curto-circuito” da rede urbana. (SANTOS, 1985).

A implementação desta lógica transforma as zonas de praia em mercadoria nobre, dado que implica a modificação radical da paisagem litorânea. Com o turismo litorâneo, associado à vilegiatura marítima que o antecede, as paisagens ligadas à pesca e ao porto encontram-se abaladas. Uma zona marcada pela presença dos portos e dos vilarejos de pescadores é afetada atualmente pela construção de novas formas (dos estabelecimentos turísticos somando-se às residências de veraneio marítimo), ao longo de toda linha costeira, provocando a inserção de novos atores e a expulsão dos antigos habitantes, bem como, paradoxalmente, o fortalecimento dos movimentos de resistência. (DANTAS, 2005).



**Mapa 1 – Nordeste turístico**

Tal transformação é empreendida a partir da capital, cidade litorânea marítima justificada na descoberta do turismo como atividade rentável. Apresenta-se, nestes termos, a metáfora Cidade do Sol, propagada pelos governantes nordestinos e pleiteada por cidades como Fortaleza e Natal.

No tocante à amplitude do fenômeno ora citado, convém ressaltar que este, além do aumento das suas proporções no espaço (da cidade à metrópole), também extrapola teor de classe. Claval (2004) afirma estar citado fenômeno relacionado a todas as classes sociais e atinente à totalidade da fachada atlântica. Na crítica à suposta monopolização da praia pelos ricos, indica incorporação de estilo de vida associado ao mar e ao marítimo pelas populações pobres. Segundo ele, embora para essas populações o habitar na zona de praia torne-se cada vez mais uma missão impossível, elas continuam corroborando na geração de fluxos crescentes no pós-1960. Ainda segundo o mencionado autor, Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife e Salvador são exemplos desse fenômeno.

## 2.2 Turismo, um Negócio de Publicidade e de Propaganda Política

De imagem derivada de uma consciência comum de pertencimento (CLAVAL, 1981), cujos elementos fundadores figuram em documentos antigos e em relatos de viagens, passa-se para um controle das imagens das cidades mediante política de *marketing* baseada na mídia e, principalmente, na televisão. Em outros termos, surgem outros elementos constitutivos da imagem da cidade.

Anteriormente as imagens das cidades centravam-se sobre uma tomada de consciência de um comportamento de grupo

com base espacial. Tal dado suscitava uma “solidariedade global que criava uma consciência comum de pertencimento”, levando os habitantes a vislumbrar algo que os tornam diferentes de “um cidadão de outras paragens.” (CLAVAL, 1981).

As imagens veiculadas atualmente obedecem a outra dinâmica, reveladora de outras escalas e parâmetros. No Nordeste, após final dos anos 1980, pode-se falar de articulação das cidades com escalas mais amplas, incluída a internacional, definidas pelo desejo de torná-las competitivas em relação a outras cidades. Para tanto, cada cidade procura se impor com a elaboração de uma imagem específica e associada, no caso em tela, ao turismo litorâneo, ao indicar, a exemplo de Fortaleza, a evidenciação de uma cidade litorânea marítima cujos elementos humanos e naturais são valorizados como mercadoria turística. Observa-se, portanto, a construção de uma imagem turística da cidade.

### **2.2.1 Construção da imagem turística das cidades litorâneas nordestinas**

Como observado, a construção da imagem turística das cidades litorâneas nordestinas, principalmente das capitais, insere-se na mesma racionalidade das outras cidades litorâneas dos países em via de desenvolvimento, ou seja, conforme modelo internacional de desenvolvimento do turismo.

Com seu sucesso, a Espanha representa modelo de desenvolvimento do turismo segundo política de *marketing* turística. Na implementação de estratégia de desenvolvimento do turismo nos termos do conceito de *marketing* (LAQUAR; HOLLIER, 1981), elabora-se imagem turística com base na qual permite-se a este país se aproveitar de suas costas ensolaradas e de sua geografia nacional. (POUTET, 1995). Este sucesso a torna pa-

radigma maior das políticas de desenvolvimento do turismo nos países em via de desenvolvimento, inclusive na América Latina. Diante do percurso metodológico adotado por Poutet (1995) no caso espanhol, pode-se apreender o ocorrido no Ceará.

Ao considerar o turismo como fenômeno de ordem econômica e política, Poutet (1995) tenta não reduzir a amplitude do fenômeno turístico, haja vista ter este servido, também, como instrumento de propaganda do franquismo, mediante criação de uma consciência turística indicadora do fluxo de estrangeiros como um símbolo do êxito e viabilidade do regime político instaurado em 1939.

Por se caracterizar como instrumento de propaganda evidentemente explorada pela nova elite política para desenvolver uma consciência turística e um símbolo de sucesso e viabilidade do novo governo, o mesmo fenômeno se aplica ao Ceará. A única diferença a descartar, para não tornar esta via metodológica impraticável, concerne ao quadro político no qual estas políticas se desdobraram. Em face de transformações recentes que suscitaram, de um lado, a diminuição do papel do Estado Central e, de outro, o fortalecimento do papel do Estado Local baseado na prosperidade das cidades (CLAVAL, 1997), o percurso metodológico empreendido pode contribuir à compreensão do processo de elaboração da imagem turística do Ceará. (DANTAS, 2002b). Esta imagem é cunhada graças a quadro denotador de importante papel do Estado Local no desenvolvimento de políticas de planejamento e de *marketing* reforçadoras do papel central da capital, Fortaleza, na valorização das zonas de praia do Ceará.

Nesta perspectiva, uma nova imagem de Fortaleza foi elaborada: a da Cidade do Sol. (DANTAS, 2002a). Trata-se de imagem concebida além daquela de nação, inscrita no sistema mundo, e construída pela nova elite política local em conformidade com uma consciência turística que a torna o espelho do novo

governo. Assim, ela ultrapassa, a exemplo da Espanha, o contexto estritamente turístico e econômico e revela a propaganda política, ao se utilizar da publicidade para responder aos critérios do desenvolvimento econômico e anunciar a modernização.

Pode-se falar, portanto, de um turismo que se desenvolve em virtude da ação conjugada entre publicidade e propaganda. Esta relação é sublinhada por Domenach (1979), ao afirmar que a propaganda, embora se diferencie ao ter um objetivo político e não simplesmente comercial, se aproxima da publicidade à medida que procura criar, transformar ou confirmar opiniões utilizando-se, em parte, dos mesmos meios.

Esta filiação forma opiniões tanto internas (em escala local) como externas (em escala regional, nacional e internacional). Enquanto a opinião interna é marcada pela criação de uma consciência turística voltada a convencer os habitantes de Fortaleza da vocação turística do Estado e da capital, a externa é marcada pelo fortalecimento da imagem turística da cidade, transformada em paraíso para os turistas amantes de praias.

Tal formação de opinião conforme a publicidade/propaganda suscita a construção de uma imagem de marca de Fortaleza baseada nas vantagens climáticas. Procura-se, assim, construir uma imagem para difundir o processo de modernização do Ceará, dado comprometedor da imagem trágica associada ao imaginário social da seca e que impedia o desenvolvimento do turismo.

## **2.2.2 Construção da imagem turística pelos ideólogos do Governo**

Ao se recorrer à metáfora do sol como sinônimo de semi-aridez, fala-se atualmente de uma modificação de paradigma que desvaloriza as práticas políticas precedentes. Conforme Re-

bouças et al (1994), a figura do sol foi usada por decênios como representação da seca, responsável pelo êxodo rural e pretexto para obtenção de ajudas do governo federal. Para ele, na atualidade, a relação dos habitantes do Ceará com o Sol dá-se noutra ponto de vista. Anteriormente considerado como adversário, o astro rei torna-se importante aliado ao garantir taxa de umidade ideal, assegurar a constância da fotossíntese favorável à agricultura industrial, possibilitar a geração de energia alternativa, proporcionar brilho ideal para a lente das câmeras e representar uma reserva infinita para o turismo permanente.

A presente modificação de paradigma é controlada pelos ideólogos do governo com a criação de espaços de discussão e de formação de opinião com vistas a fortalecer pacto denotando relação diferenciada da sociedade com o semi-árido. O Pacto de Cooperação, instituído em 1991, representou a expressão maior desta estratégia. Trata-se de parceria estabelecida entre a sociedade civil e o Estado, cujo objetivo era o de repensar e de reestruturar a economia do Ceará segundo o novo cenário mundial. Esta parceria, estabelecida inicialmente entre representantes do Centro Industrial do Ceará (CIC) e do governo, foi ampliada com a inserção de outros segmentos do meio patronal, de diversos organismos públicos, de centros de pesquisa, de universidades, bem como de organismos internacionais. Em suma, representava um grande fórum, contando com a participação do Governador Ciro Gomes (presidente do Pacto de Cooperação), do Prefeito de Fortaleza Juraci Magalhães, além de delegados privados e permanentes da sociedade civil.

No âmbito deste fórum foram lançadas as bases para a construção de nova imagem do Ceará, e por extensão de Fortaleza. Em virtude de perseguir diretrizes para o desenvolvimento do Ceará, caracteriza-se como espaço de formação de opiniões necessárias para a elaboração da imagem turística do Estado.

Esta longa elaboração é parte de um diagnóstico que suscita, a princípio, a indicação dos problemas existentes e das possibilidades de resolução e, depois, a indicação dos objetivos a atingir (Quadro 1).

Fundamentados na indicação do estado de subdesenvolvimento característico da região, os ideólogos do governo retomam a discussão sobre a viabilidade do semi-árido. Esta discussão, orientada pelo novo imaginário social do Nordeste, favorece o reforço do quadro de imagens positivas.

Com tal reforço, estes ideólogos colocam em xeque o discurso determinista das elites conservadoras do Ceará e, desse modo, abrem espaço para uma nova prática política em conformidade com as exigências de resolução dos problemas. A análise destas exigências permite situar três idéias principais: a) não é mais possível considerar visão trágica do semi-árido. O domínio deste meio, através da tecnologia, o torna um recurso inestimável para uma exploração rentável e sustentável; b) é impraticável pensar política de desenvolvimento no Estado baseada somente na escala nacional. A crise do Estado Central no Brasil abre espaço para o fortalecimento do Estado Local, que pode estabelecer vínculos com a escala internacional, notadamente como parceiro de organismos e empreendedores internacionais; c) é impossível consubstanciar políticas de desenvolvimento sem a participação do setor privado. A redução ou a supressão dos subsídios federais destinados aos governos de estado conduz estes últimos a buscar outras parcerias na iniciativa privada.

Estas idéias-chaves evidenciam prática política oposta àquela dos coronéis. Mencionada oposição repousa seja sobre a tecnologia e sua capacidade de superar os limites da natureza, seja sob a nova ótica do mercado, que suscita entrada das cidades dos países em via de desenvolvimento no sistema mundo.



## Quadro 1 – Parâmetros Para Pensar o Ceará

<p><b>PROBLEMAS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Fome, pobreza e concentração dos recursos e da riqueza;</li> <li>. Analfabetismo;</li> <li>. Sentimento de inferioridade.</li> </ul> <p>. Conhecimento e uso dos recursos naturais necessários para um desenvolvimento sustentável (o Sol, o mar, os recursos hídricos, o vento, a terra e os indivíduos);</p> <p>. Aquisição de uma consciência global de inserção do Ceará em escala nacional e mundial;</p> <p>. Desenvolvimento de uma educação voltada para a cidadania, correspondendo às demandas da realidade e propulsora de transformações;</p> <p>. Desenvolvimento de uma tecnologia competitiva;</p> <p>. Estabelecimento de uma gestão eficaz no setor público e privado;</p> <p>. Proibidade universal.</p>
<p><b>EXIGÊNCIAS PARA RESOLUÇÃO DOS PROBLEMAS</b></p>	<p>. Attingir uma boa gestão do Sol, da piscicultura, da energia eólica e solar;</p> <p>. Reduzir o desperdício ao âmbito europeu;</p> <p>. Levar a sociedade civil a participar da construção do seu destino;</p> <p>. Ter um Estado indutor do desenvolvimento, regulador do bem-estar social, articulado em seus poderes e catalisador da relação da sociedade com outras instâncias federativas e com os organismos internacionais;</p> <p>. Attingir uma municipalização do desenvolvimento e uma consciência municipal de cidadania;</p> <p>. Desenvolver o turismo conforme o âmbito mundial do turismo das regiões tropicais.</p>
<p><b>OBJETIVOS A REALIZAR</b></p>	

Fonte: Rebouças et al., (1995).

COLEÇÃO ESTUDOS GEOGRÁFICOS

Embora a incorporação destas cidades ao sistema mundo implique certa independência em relação ao Estado Central, ela as submete a uma competição em escala internacional. Atualmente as cidades se situam em uma rede mundial, na qual cada uma delas busca se especializar, conforme sua vocação, em um domínio específico para atrair consumidores e investidores.

No intuito de inserir o Ceará na rede mundial turística, o governo define os objetivos a atingir, reforçando a noção de vocação turística do Ceará cuja capital é a mola mestra.

### **2.3 Crítica Concernente à Imagem Turística de Fortaleza e do Ceará**

Apesar do sucesso econômico incitar a tornar Fortaleza uma destinação turística, a sociedade local não se reconhece neste novo quadro a ela ofertado.

Em um primeiro plano, críticas são dirigidas aos empreendedores turísticos os quais não mostram aos turistas a verdadeira Fortaleza, cidade rica de história cujo testemunho é oferecido pelo patrimônio arquitetural.

Segundo pesquisa realizada pelo jornal *O Povo*, em duas (Ernanitur, Valtur) das três empresas responsáveis por *city tours* em Fortaleza, chega-se à seguinte constatação:

[...] despontando como o destino mais procurado do País, com 26% da preferência dos turistas nacionais, Fortaleza ainda não é apresentada como merece aos seus visitantes. As principais agências que fazem o chamado turismo receptivo não mostram a história da cidade. As agências apresentam a Beira-Mar, Aldeota, Praia de Iracema e uma pequena

parte do centro de Fortaleza. Os guias de turismo mostram restaurantes, falam das praias que servem para banho e dizem onde o visitante pode se divertir. As informações sobre a história da cidade ficam restritas a alguns breves comentários sobre o Forte de Nossa Senhora da Assunção, o Passeio Público e a Praia de Iracema. (*Jornal O Povo*, 09/04/98).

Esta afirmação testemunha abalo da imagem desta sociedade sobre ela mesma: relacionada à história de um Estado e de uma cidade cuja origem, a força e a vitalidade resultavam das relações estabelecidas entre os homens no e com o semi-árido.

Em um segundo plano, ponderações derivam igualmente dos pescadores que se organizam em movimentos de luta pela terra. Embora a expulsão progressiva destes pescadores e a importante transformação do seu gênero de vida sejam uma tendência visível, não se pode reduzir a realidade a este único aspecto. O movimento de expulsão provoca movimentos de resistência e estes continuam a se multiplicar. Há inserção, nestes termos, em dinâmica evidenciada em escala internacional, a denotar o ocorrido em outros países tropicais, a título de exemplo, Senegal e países que foram antigas colônias da França, trabalhados respectivamente por Cormier-Salem (1996) e Desse (1996).

Estes movimentos se fortalecem como crítica ao modelo de desenvolvimento adotado. Trata-se da apresentação de outra demanda, aquela dos pescadores que lutam para garantir sobrevivência como habitantes das zonas de praia.

Peculiar neste movimento é que os pescadores, mediante luta pela terra, redescobrem o mar. A redescoberta do mar reforça sua luta, haja vista este representar sua força. O mar é seu elemento, seu conhecimento antigo. É no mar que o pescador é

reconhecido e onde ele pode melhor se exprimir. É no mar que ele pode ser compreendido e se reencontra.

Estes movimentos correspondem à luta pelo direito à diferença, ao direito de se apropriar das zonas de praia como lócus de produção. Nota-se, portanto, uma espécie em via de extinção (o pescador) mostrar à sociedade inteira que as zonas de praia não podem ser limitadas aos banhos de mar e aos banhos de sol. (DANTAS, 2005).

## CAPÍTULO 3

# POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NO NORDESTE BRASILEIRO

Neste capítulo intenta-se apreender os elementos motivadores da transformação de uma região não turística em uma região com “vocação” turística em período tão curto de tempo, aproximadamente vinte anos. O cerne da análise será o vincular a opção ou não por dadas políticas públicas de desenvolvimento às representações coletivas da sociedade local em relação ao semi- rido. Nestes termos, a compreensão da passagem supracitada explicar-se-á ao recorrer à interpretação do imaginário social nordestino no tempo, com ênfase na sua redefinição nos últimos anos, graç s   indicação do semi- rido como virtualidade e em contraposição à imagem associada à seca, sin nimo de miséria e fome. Esta transformação de caráter simbólico potencializar  quadro político (reforma constitucional) e econômico (nos termos do *city marketing*) que dará margem ao processo de turisticizaç o do Nordeste brasileiro.

A problemática de valorização contemporânea das zonas de praia instaura discussões que abalam a imagem tradicional

do Nordeste brasileiro, com passagem de imagem associada à pobreza para outra de caráter sobretudo turístico, vinculada ao sol, às jangadas e aos coqueirais. (ALMEIDA, 1994).

Tal abalo se relaciona a processo de valorização das zonas de praia dos Países do Sul, em via de desenvolvimento, como destinação turística, dado denotador do que Cazes (1999) denomina de turistificação dos litorais. Mencionado fenômeno coloca em xeque o imaginário social representativo dos discursos regionalistas associados à região Nordeste, notadamente aqueles inscritos em quadro natural e histórico responsável pela produção de toda uma série de mitos da qual ele se nutre: o mito da existência de um povo forte, o nordestino, que luta contra o meio semi-árido, o sertão, para construir sua sociedade, expresso em Euclides da Cunha. (1983).

### **3.1 Imaginário Social Nordestino**

A modificação do olhar da sociedade local em face do ao semi-árido marca a consubstanciação do conflito entre dois quadros simbólicos contraditórios. Destes, o primeiro, o mais antigo, indica discurso que reforça conjunto de imagens negativas do semi-árido em benefício da oligarquia agrária. O segundo quadro simbólico, o mais recente, sugere novo discurso relacionado à virtualidade dos espaços semi-áridos, construindo uma imagem positiva vinculada aos interesses de grupo de empreendedores ligados à agricultura irrigada e, naquilo que interessa diretamente, ao turismo.

### 3.1.1 Quadro simbólico em reforço à imagem negativa do semi-árido

O discurso fundamentador da imagem negativa do semi-árido encontra suas raízes em documentos antigos (principalmente as cartas reais) e em relatos de viagem pautados em abordagem determinista, que remete a um quadro natural perverso, marcado pela semi-aridez e pelas secas cíclicas, vitiador do homem.

Quadro socioespacial específico é evidenciado a partir desta idéia fundadora, aquele assinalado por um tipo de organização espacial e por um sistema de atores atrelados às especificidades do ecossistema semi-árido. Para Castro (1997a), significa a constituição do imaginário social da seca do Nordeste como uma tragédia socioeconômica a suscitar consciência coletiva apoiada nas intempéries climáticas.

Com fundamento em Castro (1997a; 1997b), pode-se afirmar que a natureza, “fundamento geográfico da produção”, adquire importância como base material da construção do imaginário sociopolítico e recurso ideológico empregado em benefício de dados atores. No primeiro caso, o imaginário surge quando a seca se torna uma referência e representando, simbolicamente, de um lado, a região Nordeste tocada por uma natureza hostil que suscita problemas socioeconômicos (a fome, a miséria, o subdesenvolvimento) e, de outro lado, criando um imaginário político socialmente homogeneizador e eficaz no plano institucional para obtenção de recursos e de poder. No segundo caso, a naturalização da realidade apóia-se em importante recurso ideológico utilizado pela elite local no sentido de obter ajudas e subvenções da União, utilizadas, sobretudo, para manter o *status quo*.

Como se pode concluir, a oligarquia do Nordeste soube tirar proveito de discurso de caráter determinista para se inserir em modelo de constituição de um Estado Nacional. Esta inserção, fundada sob um discurso regionalista, nasce, conforme Castro (1997a), das clivagens da dominação da região Sudeste e significa simplesmente uma luta por recursos capazes de fundamentar o poder simbólico de afirmação e de identidade da elite diante dos outros segmentos da sociedade local.

A inserção obtida em virtude deste discurso regionalista evidencia um sistema socioespacial dependente das ajudas e subvenções do governo federal, e permite, grosso modo: a construção de vias capazes de promover a integração do sertão ao mercado: as vias férreas, as vias estatais (CEs), as vias federais (BRs) bem como as vias secundárias; o estabelecimento e/ou criação de organismos públicos federais no Nordeste, e sobretudo nas capitais, e de instituições públicas como universidades, bancos, a criação de organismos de planejamento regional e de financiamento como o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e o Banco do Nordeste do Brasil (BNB); a política de industrialização dos anos 1960.

Nesta época, diferentemente de outras cidades litorâneas dos países em via de desenvolvimento, as cidades litorâneas do Nordeste não se enquadram em fenômeno de valorização turística. Os fluxos notados nesta região são reduzidos, de caráter fortemente nacional, e concentrados em certas cidades. Salvador é o principal exemplo.

Tal orientação vincula-se ao modelo de desenvolvimento adotado no Brasil. Ao contrário de países como o México, no qual a indústria e o turismo são associados nos planos de desenvolvimento, no Brasil, a atividade turística



não suscita, até primeira metade dos anos 1980, uma política global de desenvolvimento.

No Nordeste brasileiro, as políticas engajadas em matéria de turismo são, por conseguinte, pontuais e desarticuladas. Para Paiva (1998), elas representam, inicialmente, políticas empreendidas pela CTI/NE, ONG criada em 1969, e, posteriormente, por políticas publicitárias promovidas pelo BNB na difusão do Nordeste como destinação turística. Na escala nacional a EMBRATUR, criada em 1966, não escapa a esta regra. Ela focava suas ações nos centros tradicionais de recepção, embora os difundisse precariamente em virtude da inexistência de recursos e ausência de um plano estratégico de *marketing* em escala internacional.

Contudo, o Brasil optou por uma única via de desenvolvimento, contida inicialmente nos planos de substituição de importações dos anos 1940 e continuada pelo governo militar dos anos 1960 até início dos anos 1980. Conforme orientações da SUDENE, este gênero de política, essencialmente fundada na industrialização, atingiu o Nordeste nos anos 1960.

A indicação da indústria como mola motriz da política de desenvolvimento econômico regional motiva fracos investimentos na construção de quadro favorável à exploração turística. Seduzidos pelo paradigma da industrialização, os governos locais são induzidos a colocar em segundo plano ou simplesmente negligenciam as potencialidades turísticas do Nordeste. Durante este período, os esforços são concentrados no sentido de obter subvenções do governo federal para o estabelecimento de indústrias.

No caso da oligarquia cearense, o quadro de secundarização da atividade turística é tratado por Coriolano (1989). Na análise dos planos de governo dos anos 1970, a autora indica um quadro no qual, de um lado, faz referência superficial ao turismo, o Plano de Governo do Estado do Ceará (PLAGEC/1971), primeiro plano a

mencionar a atividade turística no Ceará e que se limita a sublinhar a falta de infra-estrutura turística, e, de outro lado, ao tomar consciência da sua importância, o Plano Quinquenal de Desenvolvimento do Estado do Ceará de 1975 (PLANDECE/1975), o primeiro plano a definir os objetivos do desenvolvimento turístico no Ceará, o II Plano de Metas Governamentais de 1979 (II PLAMEG/1979), o Plano Integrado de Desenvolvimento Turístico do Estado do Ceará de 1979 (PIDT-CE/1979), que apresenta um diagnóstico detalhado dos espaços turísticos no Ceará.

Paradoxalmente, e não esquecendo seu caráter inovador, citados planos não suscitaram políticas de desenvolvimento de turismo no Ceará. Observa-se, portanto, uma simples tomada de consciência não seguida de investimentos significativos neste domínio, denotando-se concentração de esforço na implantação de política atinente à industrialização e ao fortalecimento da estrutura produtiva do sertão. Baseado neste exemplo, se pode concluir que a elite local (leia-se nordestina), influenciada por quadro de imagens negativas vinculadas ao semi-árido, se tornou prisioneira de dinâmica de valorização associada a esta zona.

Nesta época, a valorização do espaço nordestino só se justificava com a realização de políticas públicas de planejamento do espaço associadas ao imaginário social da seca e à racionalidade: a) do DNOCS, com vistas a combater os problemas gerados pelas secas com a construção de vias e principalmente de açudes; b) da SUDENE, no intuito de superar os problemas da região com a industrialização, mediante instalação de fábricas nas capitais, privilegiando cidades como Salvador, Recife e Fortaleza e reforçando, conseqüentemente, o desequilíbrio socioespacial na escala estadual.

Tal fortalecimento, somado à formação de quadro socioespacial específico, é basilar na constituição das práticas marítimas modernas, a saber, os banhos de mar e, sobretudo, o veraneio. Percebe-se a eclosão de um gênero de maritimidade relacionada

à demanda local de grupo fortemente marcado pelos costumes europeus (elite), dado representativo de conflito instituído com práticas marítimas pré-existentes (tradicionalistas), o porto e em especial a pesca. (DANTAS, 2004).

### **3.1.2 Quadro simbólico a reforçar imagem positiva do semi-árido**

Em virtude da falência do modelo de Estado moderno no Brasil, na segunda metade dos anos 1980, as políticas públicas de planejamento indicadas anteriormente se mostram inadequadas. Com a reforma constitucional de 1988, o modelo centralizador e ditatorial de governo é substituído por modelo democrático a permitir, de um lado, a transferência de recursos controlados pelo governo central para os estados e municípios e, de outro lado, a possibilidade de captação direta de recursos financeiros no estrangeiro. Estes dois aspectos são basilares na constituição de racionalidade contemporânea, na qual os Estados brasileiros passam a estruturar e assegurar as políticas locais de desenvolvimento. Significa fim de modelo representativo de uma articulação dependente das escalas local e regional à escala nacional, à medida que a reforma constitucional permitiu o estabelecimento de relações mais amplas, integrando a escala internacional.

A inserção do Nordeste nesta escala implica o abalo do imaginário da seca como tragédia, haja vista seu conteúdo simbólico encontrar-se “racionalmente esgotado” (CASTRO, 1997b), não ter peso em face da racionalidade que inclui o Brasil no sistema mundo como “produtor de tecnologia intermediária” e aberto às inovações tecnológicas. (BECKER; EGLER, 1992).

Para Castro (1999b), tal abalo consubstancia novos espaços de produção, um espaço econômico, social e político de

resistência fundado na agricultura irrigada e no turismo, a evidenciar novos atores regionais: de um lado, segmento importante da elite política, notadamente os detentores de grande poder de assimilação e reprodução e, de outro, pequeno número de empreendedores privados e funcionários da administração pública.

Como observado, os atores ora mencionados são agentes e depositários de novo discurso, veiculado no meio empresarial por revistas e jornais que exploram: aspectos ligados às possibilidades oferecidas pelo Nordeste aos investimentos privados, tanto seus recursos naturais como sua localização (proximidade) em relação ao mercado internacional.

Nestes termos, usa-se discurso de caráter técnico associado ao semi-árido e versando sobre: a) a ausência de chuvas e as taxas de insolação elevadas como dado expressivo e positivo no desenvolvimento da agricultura irrigada – o primeiro aspecto impedindo a reprodução dos insetos nocivos e o segundo, relacionado à fertilidade do solo, permitindo aumento da produtividade agrícola; b) a paisagem litorânea e o clima como valiosas mercadorias turísticas – as belas paisagens e o sol (sinônimo de ausência de chuvas associado a temperaturas elevadas).

Embora os atores até então em destaque abalem o pacto oligárquico existente na região, eles não conseguem tomar o poder em escala regional, diferentemente do ocorrido com a oligarquia algodoeira pecuarista do sertão ao desbancar os Senhores de Engenho da zona da mata. (OLIVEIRA, 1981). Aqueles atores são frágeis em termos políticos, dado gerador de necessidade de estabelecimento de alianças com outros segmentos políticos e administrativos para obter representatividade.

O recurso ao verificado no Ceará ilustra bem as transformações no sentido de viabilizar a atividade turística na região. Neste Estado, as alianças políticas conduziram grupo de empre-

sários originários do Centro Industrial do Ceará (CIC) ao poder. Constata-se o sucesso de estratégia empreendida em 1978, com a eleição do presidente do CIC independente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC) e relacionada a interesse de jovens empresários em estabelecer um diálogo com o governo, em outros termos, uma busca de inserção política.

A partir desta busca, este grupo de empresários obtém algumas conquistas em escala local. Em um primeiro momento, dá-se a participação do CIC (grupo de técnicos e intelectuais) no governo de Gonzaga Mota (1983-1987): governo de ruptura com os coronéis. Em um segundo momento, uma composição política para as eleições governamentais de 1987 culmina na eleição de antigo presidente do CIC, o empresário Tasso Jereissati. Este tipo de composição afirma-se de maneira tal no Ceará, que o mencionado grupo permanece no poder por vinte anos: Tasso Jereissati no primeiro mandato (1987-1991), Ciro Gomes (1991-1995), Tasso Jereissati no segundo mandato (1996-1999), Tasso Jereissati no terceiro mandato (1999-2003) e Lúcio Alcântara (2003-2007).

Ao apostar em práticas políticas inovadoras como o Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Ceará (PRODETURIS) de 1989, o Ceará torna-se um paradigma para a região Nordeste. Citado projeto valoriza as praias como mercadoria turística antes do Programa de Ação Para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR-NE) de 1992, caracterizando-se, portanto, como pioneiro neste domínio e totalmente financiado pelo governo do Ceará, que o considera como um guia para os empreendedores, um indicador para os programas oficiais e para as políticas de planejamento turístico para o litoral cearense.

O novo pacto oligárquico no Nordeste possibilita a obtenção de recursos financeiros em escala internacional e a partir

de parcerias estabelecidas entre os governos locais/organismos regionais (notadamente o Banco do Nordeste) e os organismos internacionais de financiamento, principalmente o Banco Interamericano de Desenvolvimento. (BID).

O desdobramento desta racionalidade é indicado em documento do Plano Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT, 2006), notadamente em documento constante em anexo e concernente à região Nordeste e seus *fronts* de modernização (publicado na íntegra em DANTAS et al, 2006b). Referido documento fundamentará as reflexões, posto evidenciar, na instituição de política de desenvolvimento turístico do Nordeste, lógica de investimentos do poder público e da iniciativa privada.

## **3.2 No Domínio dos Fixos**

### **3.2.1 Investimentos do poder público**

Os investimentos públicos são os alavancadores da política de desenvolvimento. Conforme o BNDES, na primeira fase do PRODETUR (intitulado PRODETUR I, haja vista notar-se continuidade do mesmo programa com implantação do PRODETUR II e, mais recente, do PRODETUR III), até o ano de 2005, previam-se investimentos da ordem de 900 milhões de reais nos Estados nordestinos, distribuídas as maiores parcelas para a Bahia (300 milhões de reais) e o Ceará (160 milhões de reais), correspondente a 51% do volume de recursos totais. Os restantes 49% foram distribuídos, em ordem decrescente, entre os Estados de Sergipe (76 milhões de reais), Maranhão (74 milhões de reais), Alagoas (71 milhões de reais), Pernambuco (64 milhões de reais), Paraíba (54 milhões de reais), Piauí (54 milhões de reais) e Rio Grande do Norte (47 milhões de reais) (Ta-

bela 1). Baseado em Relatório Final do BNB este quadro muda, percebe-se, *grosso modo*, distribuição real dos recursos (investidos) com valores superiores ao previsto. Nesta distribuição continuam a se destacar os Estados da Bahia (139,06 milhões de dólares) e do Ceará (88,339 milhões de dólares), equivalente a 57,33% do volume de recursos totais, cabendo os restantes 42,67% aos demais Estados em ordem decrescente: Sergipe (32,604 milhões de dólares), Pernambuco (30,763 milhões de dólares), Alagoas (27,612 milhões de dólares), Maranhão (26,599 milhões de dólares), Rio Grande do Norte (22,333 milhões de dólares), Paraíba (19,997 milhões de dólares) e Piauí (8,849 milhões de dólares).

No redimensionamento da distribuição de recursos do PRODETUR I, na comparação entre valores previstos e investidos, sobressaem Pernambuco e Rio Grande do Norte. Os dois Estados, no tocante aos valores previstos, ocupavam, respectivamente, a sexta e a última posição, e passaram a ocupar, na consideração dos valores investidos, a quarta e sétima posições.

Quanto aos valores investidos pelos governos locais em parceria com organismos regionais e nacionais, torna-se impossível comparação entre os valores previstos e investidos, pois a não indicação dos valores previstos para a totalidade dos Estados inviabiliza análise comparativa pertinente. Entretanto é interessante frisar participação forte de determinados Estados. Bahia (75,505 milhões de dólares) e Ceará (53,428 milhões de dólares) continuam na liderança e concentram 56,21% do total. Dos demais convém ressaltar desenvoltura do governo do Rio Grande do Norte (15,907 milhões de dólares), na quarta posição, ao suplantando Alagoas (14,746 milhões de dólares), Maranhão (14,345 milhões de dólares), Paraíba (12,786 milhões de dólares), Piauí (12,274

milhões de dólares) e Pernambuco (11,212 milhões de dólares), perde unicamente para o terceiro classificado, Sergipe (18,153 milhões de dólares).

Como mostram as informações, os valores envolvidos, além de distribuição desigual por Estado, são direcionados a componentes diferenciados, englobando, nos termos indicados pelo Relatório Final do BNB, quatro componentes: componente A, desenvolvimento institucional; componente B, obras múltiplas em infraestrutura básica e serviços públicos; componente C, melhoramento de aeroportos e componente D, estudos e projetos.

A consideração da variável componente indica quadro caracterizador de investimentos concentrados em infraestrutura potencializadora da atividade turística no Nordeste. Percebe-se, na análise da Gráfico 1, importância dos investimentos, na ordem decrescente, nos quesitos aeroportos, saneamento e transportes, ao se levar em conta os valores investidos pelo BID e local. No cômputo geral, o primeiro e terceiro quesitos somados correspondem a US\$ 218,625 milhões (BID) e US\$ 147,032 milhões (local). Suplantam, pois, os valores atribuídos ao quesito saneamento: US\$ 118,256 milhões (BID) e US\$ 43,012 milhões (local). Tal racionalidade deslança na caracterização de racionalidade determinante da produção de espaço da circulação, fundamentado na construção de aeroportos associados às vias litorâneas, os primeiros especializados na recepção de fluxos turísticos e as segundas garantidoras da distribuição destes fluxos nos espaços litorâneos.



**Tabela 1 – Investimentos do PRODETURI e dos Governos Locais**

ESTADO	PREVISTO (*) (milhões R\$)		INVESTIDO (**) (milhões U\$)	
	BID	LOCAL	BID	LOCAL
ALAGOAS	71	-	27,612	14,756
BAHIA	300	200	139,06	75,505
CEARÁ	160	-	88,339	53,428
MARANHÃO	74	-	26,599	14,345
PARAIBA	54	295	19,997	12,786
PERNAMBUCO	64	4,1	30,763	11,212
PIAUI	54	-	8,849	12,274
RIO GRANDE DO NORTE	47	-	22,333	15,907
SERGIPE	76	282,981	32,604	18,153
TOTAL	900	-	396,602	229,366

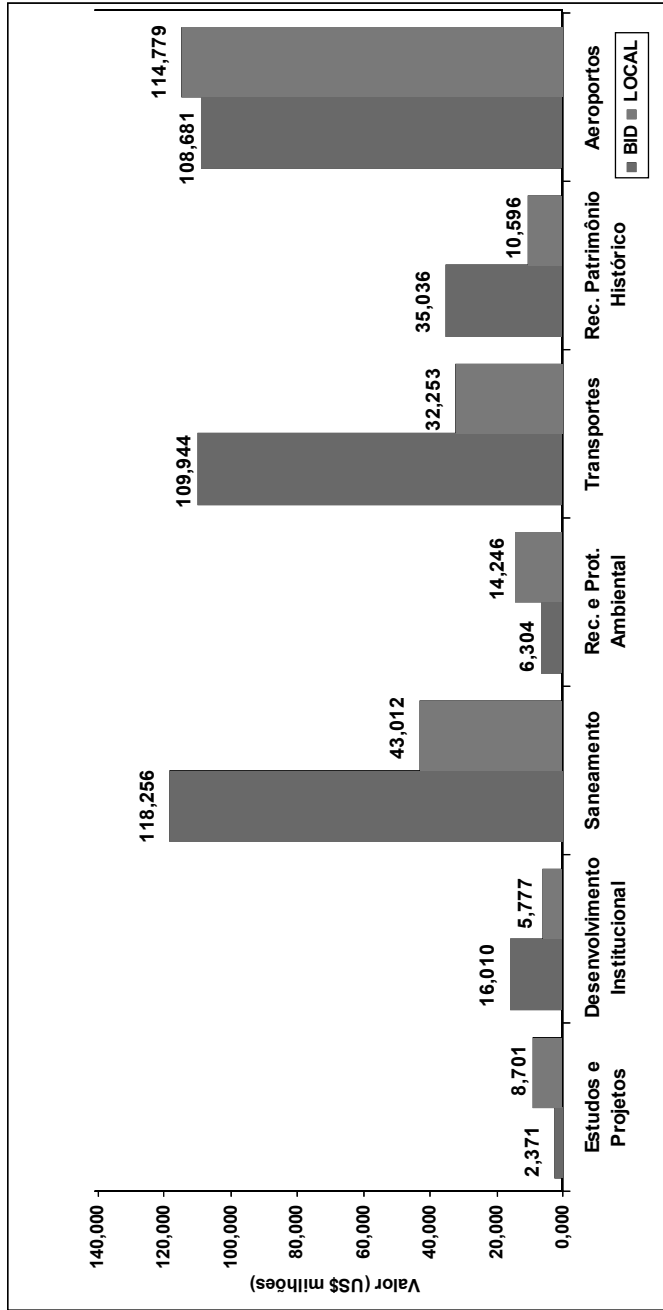
Fonte: (\*) BNDS, 2005 e (\*\*) Relatório Final do BNB, 2005.

COLEÇÃO ESTUDOS GEOGRÁFICOS

Esta racionalidade é mais visível nos Estados da Bahia e Ceará, cujos investimentos em aeroportos e transportes, com a indicação dos valores envolvidos nas políticas adotadas nos dois Estados, refletem níveis de concentração próximos ou superiores aos valores investidos nos demais Estados nordestinos, exceto Rio Grande do Norte e Pernambuco, ressaltados na Figura 2.

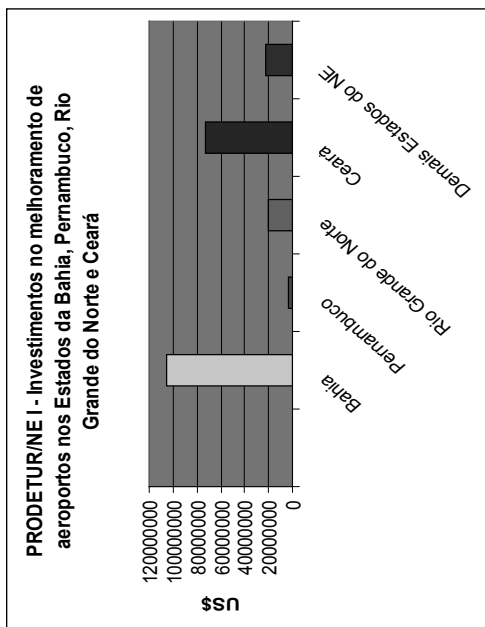
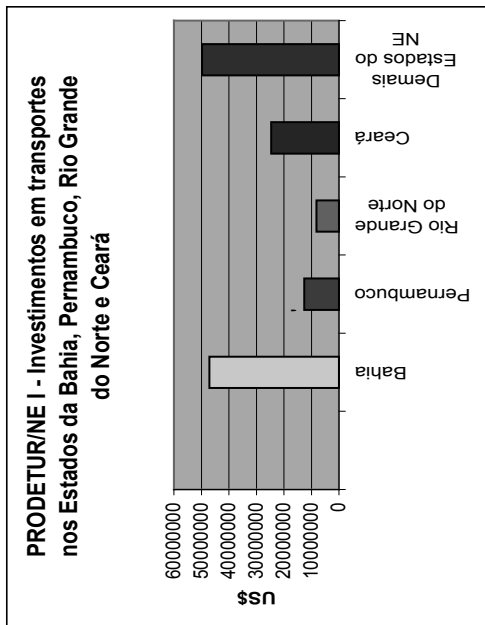
No quesito melhoramento de aeroporto, há a construção, reforma ou ampliação de oito aeroportos nas cidades de São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Aracaju e Salvador, com volume de recursos da ordem de US\$ 108,681 milhões (local) e US\$ 114,774 milhões (BID) (Ver Mapa 1). Na Bahia esta lógica se amplia com construção de dois aeroportos nas cidades de Porto Seguro e Lençóis. Convém ressaltar, ainda, que dos aeroportos beneficiados, três passaram da qualidade de regionais à de internacionais, especificamente o Aeroporto Cunha Machado/MA, o Aeroporto Pinto Martins/CE e o Aeroporto de Porto Seguro/BA. Merece destaque, nos termos ora citados, o volume de recursos investido na Bahia e no Ceará, respectivamente, quatro e duas vezes e meia superiores ao valor aplicado nos demais Estados do Nordeste. (Gráfico 1).

Quanto ao quesito transportes, tem-se construção de conjunto de vias litorâneas (Estruturante/CE, RN-063/RN, SE-100/SE, BA-001 Ilhéus-Itacaré). Embora os valores envolvidos não sejam superiores ao do Nordeste, apresentam-se próximos: Bahia e Ceará com, respectivamente, 10% abaixo e metade do valor envolvido nos demais Estados nordestinos. (Gráfico 2).



Fonte: BNB, 2005

**Gráfico 1 – Valores Aplicados pelo PRODETUR I por Componente e Fonte**



Fonte: BNB, 2005

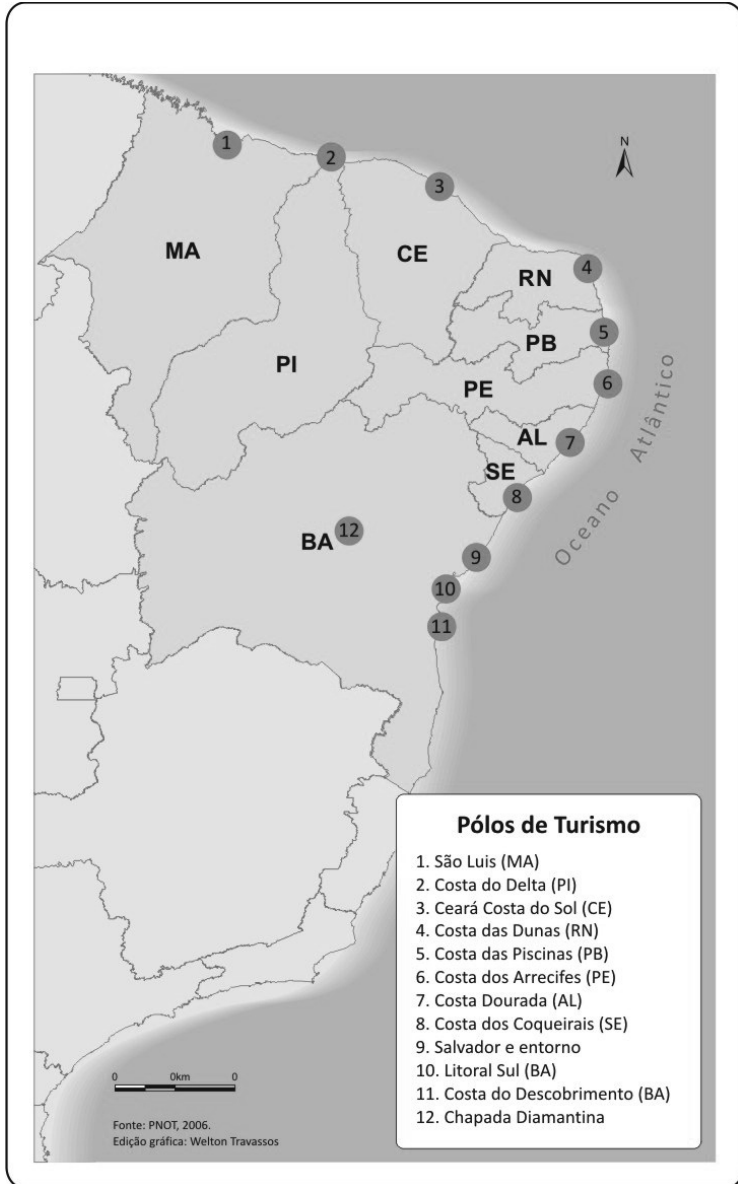
**Gráfico 2 – Investimento no Melhoramento de Aeroporto e de Transportes na Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará.**

O volume de recursos ora mencionado por componente alavancou política de constituição dos Pólos de Desenvolvimento de Turismo no Nordeste brasileiro, no total de doze pólos concentrados nos nove Estados nordestinos: Maranhão (Pólo São Luís), Piauí (Pólo Costa do Delta), Ceará (Pólo Ceará Costa do Sol), Rio Grande do Norte (Pólo Costa das Dunas), Paraíba (Pólo Costa das Piscinas), Pernambuco (Pólo Costa dos Arrecifes), Alagoas (Pólo Costa Dourada), Sergipe (Pólo Costa dos Coqueirais) e Bahia (Pólos Salvador e Entorno, Litoral Sul, Costa do Descobrimento e Chapada Diamantina), o único a dispor de pólo turístico de caráter não litorâneo (Chapada Diamantina). (Mapa 2).

### 3.2.2 Investimentos da iniciativa privada

Os investimentos da iniciativa privada beneficiam-se dos investimentos públicos no domínio da infra-estrutura turística, ao consolidar e ou diversificar suas ações na zona costeira.

Para apreender esta racionalidade pode-se envolver, *a priori*, dados relacionados ao setor hoteleiro. Tal gênero de atividade se beneficia imediatamente da nova política de ordenação do território, e implanta unidades hoteleiras, sobretudo nas capitais litorâneas nordestinas. Lamentavelmente, posto os dados apresentados pelo PDITS do Pólo Costa dos Arrecifes se relacionarem à totalidade de Pernambuco, não existe possibilidade de estabelecimento de análise comparativa entre as demais capitais nordestinas. A passagem do absoluto para o relativo fragiliza-se. Entretanto, desconsiderando os dados de Pernambuco (evidenciados em escala estadual e não municipal) e a não indicação de dados completos sobre João Pessoa, convém ressaltar: a) concentração importante de empreendimentos nas cidades de



Fonte: PNOT, 2006.

**Mapa 2 – Polos de Turismo no Nordeste Brasileiro**

Salvador (BA), com 292, e Fortaleza (CE), com 229; b) participação destacada de Natal, com 159 estabelecimentos hoteleiros, número bem acima do registrado nas outras cidades nordestinas: Aracaju (64), São Luís (43), Maceió (28) e Teresina (14).

A primeira variável, relacionada a Salvador e Fortaleza, reflete nuances apontadas pelos investimentos públicos nos Estados nordestinos. A segunda variável, a de Natal, reverte tal indicativa ao suplantará Aracaju, cujo estado é o quarto em volume de investimentos públicos, no total de estabelecimentos hoteleiros. Na competição instituída entre as cidades litorâneas nordestinas, no sentido de atrair investimentos com o produto turístico praia, supõe-se que a cidade de Aracaju não consegue deslançar, e continua eclipsada pela metrópole de Salvador e às investidas de seus governantes.

### 3.2.3 Cruzamento dos investimentos público e privado no Ceará

Dados resultantes de pesquisa sobre o imobiliário e o turismo nas regiões metropolitanas nordestinas de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal, da qual participa-se como coordenador do núcleo Fortaleza e Regional, auxiliam na compreensão do desdobramento dos investimentos turísticos públicos e privados (implantação de empreendimentos turísticos) no Ceará. Um quadro peculiar cujos desdobramentos dos investimentos públicos convergem, *grosso modo*, para parcelas diferenciadas do espaço.

No primeiro domínio, investimentos públicos, segue-se política determinada pelo PRODETUR I, de estabelecimento de infraestrutura no trecho compreendido entre Caucaia e a fronteira Trairi Itapipoca – zona turística prioritária II, no litoral oeste. Fortaleza, como capital, destaca-se na recepção de inves-

**Tabela 2 - Investimentos Privados: Estabelecimentos Hoteleiros, Unidades Habitacionais (UH's), número de leitos, taxa de ocupação anual das capitais da região Nordeste**

CAPITAL	Nº DE ESTABELECIMENTOS	UH'S	Nº DE LEITOS	ANO DE REFERÊNCIA	TAXA DE OCUPAÇÃO ANUAL
São Luis	43	2.134	ND	2003	51% (2003)
Teresina	14	807	1.531	2002	ND*
Fortaleza	229	9.619	22.510	2002	50,3% (2002)
Natal	159	7.604	15.401	2000	ND
João Pessoa	ND	ND	ND	ND	51,6% (2003)**
Pernambuco**	644	15.954	40.537	2002	62,4% (2001)
Maceió	28	ND	ND	2002	68,5% (2001)
Araçaju	64	2.026	ND	2000	ND
Salvador	292	10.472	22.516	2000	61,8% (2001)

Fonte: PDITS's dos Estados Nordestinos para o PRODETUR/NE-II.

\* O PDITS do Pólo Costa do Delta disponibiliza os valores de Taxa de Ocupação para alta estação (92%) e para baixa estação (35%).

\*\* O PDITS do Pólo Costa dos Arrecifes disponibiliza os dados referentes a todo o Estado.

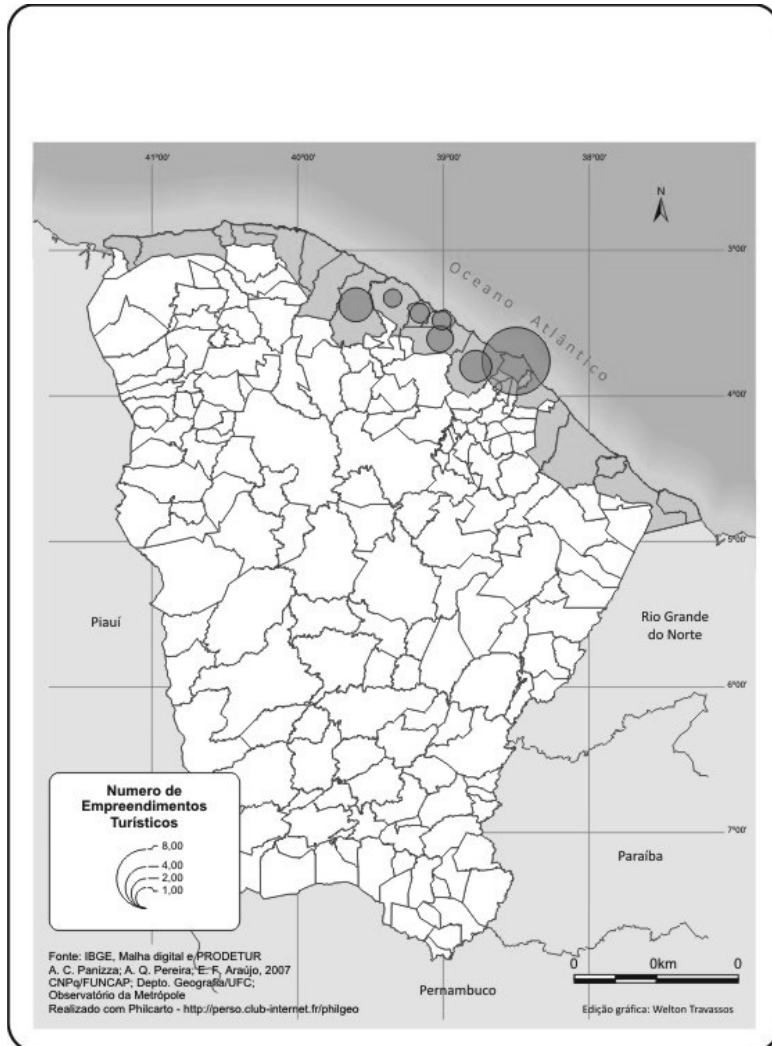
\*\*\*Dado disponibilizado pela Empresa Paraibana de Turismo S/A (PBTur).



timentos, notadamente em decorrência da construção de aeroporto internacional, articulador dos fluxos turísticos no espaço litorâneo do Estado (Mapa 2).

No segundo domínio, investimentos privados, há, até 2005, implantação de empreendimentos turísticos no litoral leste (com exceção de Icapuí), Fortaleza e Caucaia. Como previsto, tal quadro incide não apenas sobre Fortaleza, mas também sobre Aquiraz e Beberibe, no litoral leste. Apresenta-se ainda, a partir deste momento, indicação de investimentos em localidades no extremo do litoral oeste, Jericoacoara e Camocim (Figura 5), acompanhando direcionamento de recursos públicos no PRODETUR II, para consubstanciação de lógica de ordenação turística regional, ao associar as destinações turísticas do extremo oeste a destinações turísticas do Delta do Parnaíba, no Piauí, e dos Lençóis Maranhenses, no Maranhão. Neste domínio há previsão de construção de vias e até de aeroporto para dar vazão aos fluxos turísticos da área evidenciada.

O estabelecimento de paralelo entre os dois cartogramas a seguir (Mapas 3 e 4) explicita dinâmica de ordenamento do território similar ao observado no Nordeste, qual seja, o da constituição de política pública de consolidação de turismo litorâneo, cujo desdobramento associa, *grosso modo*, volume expressivo de recursos públicos no litoral oeste, como estratégia do governo local para desenvolver o turismo nesta região, a investimentos importantes do setor privado no litoral leste. Tal dinâmica se cruza na metrópole, com indicação de quadro favorecedor tanto da capital como dos municípios litorâneos de Caucaia e Aquiraz. Portanto, nestes termos aproxima-se de constatação verificada por Carlos (2001), quando remete à metrópole como reveladora de momento histórico contemporâneo do processo de reprodução da cidade.



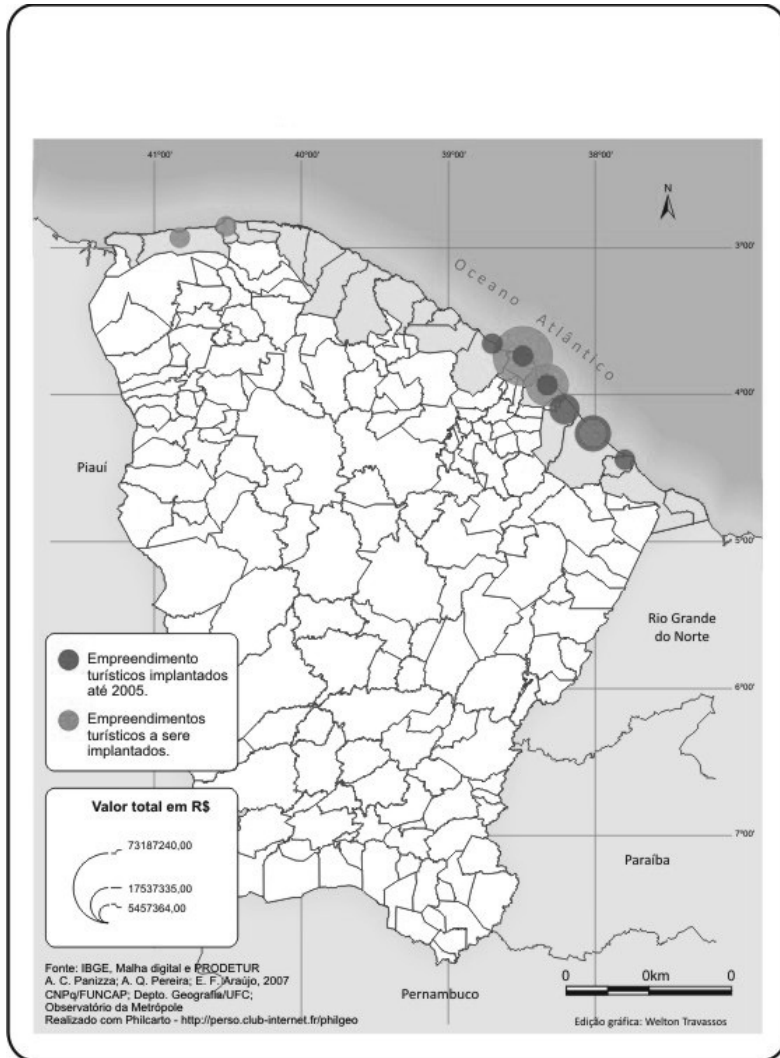
**Mapa 3 – Cartograma representativo da distribuição de recursos do PRODETUR I no Ceará**

Em termos gerais, e com base no estudo de caso do Ceará, os fixos resultantes da ação pública (aeroportos e vias litorâneas em destaque) e privada (notadamente os empreendimentos hoteleiros) são condição para atração e diluição de fluxos no Nordeste. Tais fluxos são direcionados às capitais nordestinas e diluem-se nos municípios litorâneos. Justifica-se este direcionamento, pois a maioria das referidas capitais concentram aeroportos e hotéis (maior contingente) em seu território, constituindo-se, na contemporaneidade, como pontos de recepção e de distribuição dos fluxos turísticos.

### 3.3 No Domínio dos Fluxos

A análise do volume de passageiros no Nordeste evidencia as afirmações ora mencionadas. Pautado em levantamento da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRA-ERO), nota-se fluxo alicerçado tanto na destinação (nacional e internacional) como na natureza do transporte (regular ou não regular - *vôo charter*), ambos nos anos de 2003 e 2004. Diante do dinamismo do transporte aéreo no Nordeste, pode-se estabelecer análise representativa da participação desta região na escala do Brasil e do comportamento de cada um dos Estados do Nordeste.

A participação do transporte aéreo nordestino no Brasil, notadamente os desembarques totais, percebe-se nos dois domínios: a) transporte aéreo nacional – participação na ordem de 17%, a saber, 17,79% em 2003 (5.470.122 passageiros contra 30.742.037), 17,41% em 2004 (6.367.104 passageiros contra 36.566.585) (Tabela 3); b) transporte aéreo internacional – participação inferior à nacional, variando da casa dos 4% a 7%, especificamente 4,87% em 2003 (262.299 passageiros contra 5.375.343) e 7,33% em 2004 (450.385 passageiros contra 6.138.217) (Tabela 4).



**Mapa 4 – Cartograma do número de empreendimentos turísticos implantados e a implantar no Ceará**

**Tabela 3 - Transporte Aéreo Nacional: movimentação de passageiros. Embarque e Desembarque nos Aeroportos do Nordeste, 2003 - 2004**

UF	MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS 2003						MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS 2004					
	Embarque			Desembarque			Embarque			Desembarque		
	Regular	Não regular	Total	Regular	Não regular	Total	Regular	Não regular	Total	Regular	Não regular	Total
MA	192.502	35.662	228.164	192.311	34.317	226.628	250.103	37.636	287.739	251.897	36.582	288.479
PI	87.043	18.692	105.735	87.496	17.527	105.023	98.809	24.163	122.972	97.145	24.347	121.492
CE	674.124	126.491	800.615	739.565	126.078	865.643	784.129	149.590	933.719	856.364	152.701	1.009.065
RN	302.999	78.045	381.044	300.580	74.967	375.547	362.456	104.473	466.929	373.632	102.388	476.020
PB	104.440	23.479	127.919	110.535	24.225	134.760	114.923	22.991	137.914	110.071	25.269	135.340
PE	1.116.404	118.057	1.234.461	1.341.033	115.255	1.456.288	1.295.912	105.332	1.401.244	1.576.790	111.873	1.688.663
AL	192.263	62.166	254.429	193.625	65.887	259.512	240.280	74.861	315.141	243.793	73.717	317.510
SE	132.128	31.840	163.968	133.688	33.174	166.862	138.244	23.370	161.614	136.455	23.908	160.363
BA	1.514.288	120.927	1.635.215	1.740.754	139.105	1.879.859	1.695.428	150.151	1.845.579	2.009.557	160.615	2.170.172
NE	4.316.191	615.359	4.931.550	4.839.587	630.535	5.470.122	4.980.284	692.567	5.672.851	5.655.704	711.400	6.367.104
BR	27.413.262	2.213.027	29.626.289	28.534.658	2.207.379	30.742.037	30.908.115	2.772.974	33.681.089	33.751.557	2.815.028	36.566.585

Fonte: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, Anuário Estatístico da Embratur, 2004.

Nota: Os dados incluem desembarque de passageiros residentes e não residentes no Brasil.

Na consideração dos voos *charters* evidencia-se fluxo de caráter eminentemente turístico. Neste domínio, a participação do Nordeste em relação ao Brasil, nos termos ora indicados (desembarque), é mais significativa. Os voos desta natureza dispõem das seguintes dimensões: a) transporte aéreo nacional – percentuais da ordem de 20%, 630.535 passageiros no Nordeste contra 2.207.379 no Brasil, 28,56% do fluxo total de 2003, e 711.400 passageiros no Nordeste contra 2.815.028 no Brasil, 25,27% do fluxo total de 2004 (Tabela 3); b) transporte aéreo internacional – percentuais mais elevados, da ordem de 60%, mais detalhadamente, 61,78% em 2003 (106.333 passageiros contra 172.105 no Brasil) e 65,68% em 2004 (214.975 passageiros contra 327.273 no Brasil) (Tabela 4).

Tal comportamento representaria lógicas diferenciadas envolvendo a atividade turística na escala do país e na internacional. A primeira, característica de países de dimensões continentais, mostra dependência do transporte aéreo no estabelecimento de relações internas, marcante desde o final da Segunda Guerra mundial. Para Dacharry (1981), tratar-se-ia da inclusão, na lógica do transporte aéreo, da clientela de lazer. Representaria, nestes termos, ampliação do volume de voos em atendimento às demandas resultantes das transformações políticas, sociais e econômicas ocorridas no Brasil e fundadas na dimensão tecnológica (o avião).

No Nordeste, em virtude das dimensões continentais do Brasil, o fluxo direcionado para as capitais nordestinas é, a exemplo do ocorrido em destinações insulares, fortemente dependente do transporte aéreo. Verifica-se, assim, o paradoxo da continentalidade a demonstrar quadro próximo do vivido em regiões como as Antilhas, nas quais o sucesso da política turística em escala internacional está associado, também, à constituição de aparato capaz de viabilizar os fluxos a longa distância. Existe,

contudo, uma diferença, qual seja, internamente o Brasil dispõe de empresas aéreas consolidadas. Desse modo, os esforços dos governantes concentram-se, principalmente, na construção de aeroportos, de preferência, no padrão internacional. A segunda lógica deve-se à inclusão recente do Nordeste no mercado turístico internacional. Para tanto, e no sentido de viabilizar deslocamento de turistas em distâncias intercontinentais, o recurso do voo *charter* é um complemento essencial na ampliação da capacidade de atração de fluxos externos. Tal dinâmica é reforçada, de um lado, com a construção de aeroportos internacionais e, de outro, com a transformação dos já existentes à condição de internacional. Significa, nestes termos, ampliação de padrão restrito, até final dos anos 1980, às capitais nordestinas de Recife e Salvador. Na atualidade, em virtude de política de desenvolvimento agressiva adotada no Ceará e Rio Grande do Norte, as capitais de Fortaleza e Natal incluem-se no quadro dos voos internacionais. Desse modo, revezam-se em importância com as cidades anteriormente citadas.

### **3.4 Lógica de Dominação Perpendicular as Zonas de Praia à Dominação Paralela**

A atual política de constituição dos pólos turísticos no Nordeste, com locação de investimentos geradores de ações com repercussão na ordenação do território, fortalece modelo caracterizador das cidades litorâneas-marítimas tropicais contemporâneas (do final do século XX, início do século XXI). Cidades que se abrem para o mar, ao constituírem dinâmica de ordenação do território paralela à zona costeira e fundada na articulação entre as vias litorâneas e os aeroportos, no intuito de atrair fluxos cada vez maiores de turistas e de investimentos. (DESSE, 1996; DANTAS, 2006a).

**Tabela 4 - Transporte Aéreo Internacional: movimentação de passageiros. Embarque e Desembarque nos Aeroportos do Nordeste, 2003 - 2004**

UF	Movimentação de Passageiros 2003						Movimentação de Passageiros 2004					
	Embarque			Desembarque			Embarque			Desembarque		
	Regular	Não regular	Total	Regular	Não regular	Total	Regular	Não regular	Total	Regular	Não regular	Total
AL	-	13.014	13.014	-	11.598	11.598	-	12.622	12.622	-	10.831	10.831
BA	65.294	5.451	70.745	60.203	4.326	64.529	104.925	29.980	134.905	111.744	34.482	146.226
CE	43.843	33.477	77.320	43.223	35.823	79.046	62.559	63.494	126.053	63.979	62.863	126.842
MA	-	68	68	-	75	75	-	121	121	-	163	163
PB	-	13	13	-	10	10	-	10	10	-	9	9
PE	55.887	7.968	63.855	51.501	8.090	59.591	57.409	20.051	77.460	53.106	19.866	72.972
PI	-	60	60	-	60	60	-	-	-	-	-	-
RN	1.235	49.551	50.786	1.039	46.190	47.229	5.205	86.445	91.650	6.580	86.491	93.071
SE	-	168	168	-	161	161	1	172	173	1	270	271
NE	166.259	109.770	276.029	155.966	106.333	262.299	230.099	212.895	442.994	235.410	214.975	450.385
BR	4.398.537	173.066	4.571.603	5.203.193	172.150	5.375.343	4.680.891	321.257	5.002.148	5.810.944	327.273	6.138.217

Fontes: Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) e Anuário Estatístico da Embratur, 2004.

**Nota:** Os dados incluem desembarque de passageiros residentes e não residentes no Brasil.



Em conformidade com esta valorização, as cidades litorâneas nordestinas são transformadas em pontos de recepção e de distribuição do fluxo turístico. Colocam, pois, os espaços litorâneos de todos os municípios do Estado sob a dependência direta das capitais e sem a mediação de outros centros urbanos intermediários. *Grosso modo*, significa lógica de dominação paralela à zona de praia, prolongando-se sobre o litoral e baseada no aeroporto, que se adiciona à antiga racionalidade de dominação perpendicular, ao partir do interior para o sertão e baseada no porto.



## **CAPÍTULO 4**

# **TROPISMO, O MITO MAIOR DO TURISMO NOS TROPICOS**

Após o final dos anos 1960, pesquisadores vêm enviando esforços com vistas a discernir elementos motivadores da ampliação dos fluxos turísticos em escala internacional. *Grosso modo*, duas grandes linhas de abordagem apresentam-se, uma aqui nomeada de socioeconômica e tecnológica e outra de simbólica.

Embora adotem enfoques diferenciados, ambas dispõem de ponto de intersecção no concernente ao entendimento da incorporação dos países em via de desenvolvimento à atividade turística, tomando emprestado termo das ciências biológicas, o tropismo: empregado, no sentido figurado, como relação elementar a uma causa exterior.

As abordagens em foco buscam apreender a consolidação do turismo nos países em via de desenvolvimento como movimento causado por forças externas, de um lado, transformações socioeconômicas e tecnológicas, fortalecedoras do turismo de massa nos países desenvolvidos e responsáveis por sua amplia-

ção em escala internacional e, de outro, transformações simbólicas, com significativa mudança de mentalidade dos ocidentais em face dos espaços litorâneos, responsáveis pela ressignificação dos trópicos como destinação turística.

Análise empreendida no presente trabalho tenta ponderar sobre esta unanimidade. Com apoio em bibliografia relacionada à temática, externa quadro complexo no qual o turismo é resultante, também, de transformações socioeconômicas e simbólicas em escala local.

## **4.1 Abordagem Socioeconômica e Tecnológica**

Baseados em aspectos relativos ao modelo de desenvolvimento socioeconômico e às inovações tecnológicas ocorridas nos países desenvolvidos e que determinam a geração de uma demanda por zonas de lazer nos países em via de desenvolvimento, as obras de referência indicam duas dimensões características de valorização turística dos trópicos: a primeira relacionada aos países desenvolvidos e a segunda aos países em via de desenvolvimento.

Fundamentada em processo de evolução do turismo nos países desenvolvidos, esta perspectiva analítica mostra evolução desta atividade no tempo e no espaço. Em um primeiro momento, no pós-Segunda Guerra Mundial, ela explica a transformação de atividade de caráter elitista e sua banalização crescente com a instauração do turismo de massa no Ocidente. Tal transformação, produzida nos países desenvolvidos, é resultante de modificações no domínio socioeconômico, as quais suscitam tanto um aumento da média de ganho salarial da população quanto a criação de políticas sociais garantidoras do direito a férias remuneradas. (DUMAZEDIER, 1962). Áreas como o Mediterrâneo,

na Europa, e a Flórida, nos Estados Unidos, constituem-se, nestes termos, em destinações turísticas de massa (BOYER, 1996). Em um segundo momento, após os anos 1970, os estudos sublinham a ampliação deste movimento, ao adquirir dimensões continentais em resposta, principalmente, a mudanças no domínio dos transportes, instaurando aumento do porte do turismo, ao incorporar espaços litorâneos dos países em via de desenvolvimento, a exemplo do ocorrido nas Antilhas.

De acordo com o pressuposto da consolidação das alterações socioeconômicas nos países desenvolvidos, o domínio tecnológico é indicado, a partir dos anos 1970, como ponto forte das análises empreendidas. Aponta-se, nesta perspectiva, quadro redefinidor da relação distância-tempo, a ponto de Cazes (1992) indicar a metáfora do espaço movimento, elaborada por Braudel (1990), como aquela aplicada à natureza do turismo.

Remetendo ao Mediterrâneo, Braudel (1990) afirma ser a travessia deste espaço, até final do século XVIII, demandadora de grande esforço físico e de muito tempo. Para o citado autor, tal obstáculo só foi suplantado no século XIX, quando o avanço tecnológico permitiu percorrer mais rapidamente as distâncias, e modificou, portanto, a relação distância-tempo com o incremento de novos meios de transporte e a estruturação de redes de comunicação modernas.

Colocar em evidência a variável distância-tempo induz à construção de modelos que buscam tornar legível o espaço turístico mundial. O modelo de Miossec (1977) representa esta dinâmica. Para ele, a partir dos Centros emissores podem-se distinguir diversas zonas concêntricas estruturadas em razão do custo de deslocamento e do meio de transporte utilizado. Estas zonas indicam, de um lado, a relação entre distância e tipo de turismo, e, de outro lado, a relação entre distância e meio de transporte usado. Nestes termos, segundo se pode concluir, à

medida que a distância aumenta, o turismo suplanta a excursão e o transporte aéreo o terrestre.

Portanto, não é por acaso que Loy-Puddu (1983) afirma ser a compreensão da questão dos fluxos turísticos relacionada à evolução dos meios de transporte. Para ele, esta evolução, ao reduzir a distância acelerando a velocidade de deslocamento, determina o estabelecimento e a generalização do turismo no mundo inteiro. Com base neste princípio, Miroux (1991) e Wackermann (1993) publicam obras dedicadas à relação transporte-turismo.

Poder-se-ia concluir que o transporte aéreo seria, nestes termos, estratégico no processo de ampliação do fluxo turístico em escala internacional. Dacharry (1981, p.84-85) dá uma idéia desta relação. Para a citada autora, o meio de transporte em evidência,

[...] cuja clientela inicial era o homem de negócios (público ou privado), apressado e alimentando desejo impossível de onipresença, mudou de perfil após a Segunda Guerra Mundial com o surgimento da clientela dos lazeres [...].

Com esta modificação de perfil pode-se avaliar a importância adquirida pelo transporte aéreo na atividade turística, dado resultante, conforme Dacharry (1981), do aumento salarial nos países desenvolvidos e da baixa dos preços dos bilhetes de avião, com a introdução das classes turísticas, das classes econômicas, das fórmulas promocionais e, principalmente, do voo *charter*, que tornou o avião acessível à classe média. Não é por acaso que este setor de transporte já representava globalmente, nos anos 1970, algo próximo de dois terços do tráfego das linhas regulares e a quase totalidade do tráfego não regular, que significava, por sua vez, um quarto do tráfego mundial. (DACHARRY, 1981).

De acordo com a mesma fonte, este sucesso é demonstrado na associação da viagem organizada com o avião, e denota a

cada progresso no domínio técnico e socioeconômico a constituição de um novo trampolim para os *tours-opérateurs*, com conseqüente aumento do porte do turismo.

A evolução do turismo baseada na generalização crescente do transporte aéreo é incontestável. Entretanto necessário se torna refletir sobre a noção de tropismo. Os modelos propostos fazem tábua rasa da diversidade do meio em discussão (os países em via de desenvolvimento) e negligenciam dimensão político-administrativa que, associada a aspectos econômicos e, em alguns momentos, geopolíticos, cria “rugosidades espaciais” (SANTOS, 1985). Estas rugosidades, consoante perspectiva de análise ora apresentada, longe de constituir uma exceção, determinam a relativização da variável distância, em si mesma, no processo de produção do espaço turístico mundial, e colocam em foco transformações de caráter socioeconômico ocorridas nos países em via de desenvolvimento.

## 4.2 A Dimensão Político-Administrativa

Em face da dimensão político-administrativa, apresentam-se dois aspectos não negligenciáveis no entendimento do processo de valorização do turismo nos países em via de desenvolvimento. O primeiro diz respeito ao papel dos Estados-Nações no estabelecimento das políticas de transporte, notadamente o aéreo. O segundo é referente aos acordos estabelecidos entre os *tours-operateurs*, os organismos internacionais e os Estados.

### 4.2.1 Estabelecimento das políticas de transporte aéreo

Inscrito em quadro jurídico e regulamentar favorável ao crescimento dos fluxos aéreos internacionais, o transporte aéreo

envolve interesses econômicos e geopolíticos dos países concernentes. Baseado em princípios enunciados na Conferência de Chicago de 1944, o citado quadro jurídico e regulamentar evidencia, de um lado, a noção de liberdade aérea e, de outro lado, a noção de soberania dos países em matéria de espaço aéreo nacional. A garantia destes dois princípios é mantida com adoção de prática fundada em negociações bilaterais.

*Grosso modo*, tal procedimento permite aos países em via de desenvolvimento se afirmarem em escala internacional por meio das políticas aéreas de caráter protecionista e que buscam ora a inserção no domínio turístico internacional, ora o desenvolvimento da economia interna. Neste domínio as Antilhas e o Brasil adotam estratégias diferenciadas e estreitamente ligadas às suas características territoriais: países insulares, no caso do primeiro, e países continentais, no caso do segundo.

No respeitante aos países insulares, o quadro jurídico e regulamentar exerce papel importante na constituição de suas economias, haja vista serem dependentes de uma cooperação internacional. (MIROUX, 1991).

Tal situação significa dependência das Antilhas em relação às políticas aéreas dos países desenvolvidos. Em primeiro lugar os Estados Unidos, que transformaram este conjunto de países num prolongamento de rede interior. Em segundo lugar, a Europa, no pós-Segunda Guerra Mundial, ao provocar a bipolarização deste espaço com sua entrada no domínio do fluxo turístico internacional.

Recentemente, com a descolonização que suscitou a criação de bom número de Estados independentes, constitui-se quadro complexo representado tanto pelas ilhas enquadradas na política de suas metrópoles como pelas independentes, que empregam política protecionista difundida na quase totalidade dos países da América Latina: especificamente Cuba, Barbados, Jamaica e República Dominicana. (CHARDON, 1987).



Tal movimento de caráter protecionista motiva grandes esforços no sentido de implantar uma companhia aérea nacional, denotando um nacionalismo aéreo:

[...] uma das manifestações mais evidentes da soberania; a tentação de numerosos Micro-Estados insulares afirmarem sua existência é tão marcante que o avião é, para eles, um meio de se inserir na cadeia turística internacional. (CHARDON, 1987, p.2).

Conforme se pode-se concluir, o presente movimento de ordem nacionalista busca produzir condições favoráveis para a instauração do transporte aéreo nacional, seja criando-o, seja protegendo os transportadores regulares nacionais da concorrência com outras companhias aéreas. Somente o interesse de aproveitar-se das potencialidades turísticas locais propicia, paradoxalmente, o recurso aos transportadores dos países de onde provêm os turistas internacionais e por meio dos quais os países insulares procuram aumentar o fluxo turístico.

Esta ambigüidade, característica das Antilhas, explica, de um lado, a dependência destes microestados em relação às companhias aéreas (comumente associadas aos *tours-operateurs*) dos países desenvolvidos e, de outro, o papel privilegiado dos Estados Locais em face da política nacional de transporte aéreo. Este meio de transporte torna-se público e toda atividade dele dependente deve seu êxito às normas estabelecidas pelo governo, que pode criar conjunturas favoráveis ao desenvolvimento da atividade turística.

Quanto aos países continentais, grandes países com mesmo *élan* político e dimensões continentais, o avião assegura a coesão e unificação do território em virtude da aceleração das transmissões administrativas e comerciais. (DACHARRY, 1981).

Segundo esta mesma fonte, é nestes países onde o transporte aéreo dispõe de melhores condições de exploração. Dos “seis países onde se faz mais de 90% de todos os tráfegos interiores, cinco dispõem de dimensões continentais”. Estes países são, na ordem decrescente, a Rússia, o Canadá, os Estados Unidos, o Brasil e a Austrália. Citada preponderância indica grau de dependência e de co-relação do desenvolvimento das atividades econômicas e administrativas ao transporte aéreo.

Ao considerar este grupo de países, deve-se acrescentar à variável distância-tempo a de território nacional. As dimensões continentais que condicionam o desenvolvimento do turismo interno ou externo atrelam-se ao transporte aéreo. Ao se utilizar do avião ocorrem, nestas condições, grandes deslocamentos no interior do território nacional e de caráter local. Tal aspecto apresenta problemas de toda ordem, mesmo no tratamento dos dados quantitativos. Cazes (1992), ao comparar os Estados Unidos com a Europa, nota superestimação da importância receptiva deste continente em relação ao país indicado, simplesmente por dispor de numerosos Estados em distâncias reduzidas, fato que suscita preeminência dos deslocamentos a curta distância no turismo nacional e internacional.

O exposto é útil no deciframento do fluxo turístico no Brasil, notadamente o direcionado para a região Nordeste. Embora o transporte aéreo seja elitista no Brasil, de uma população de 160 milhões de habitantes em 1991, o transporte aéreo se reduz a um fluxo de 39,29 milhões de passageiros em 1993, 42,96 milhões em 1994, 46,29 milhões em 1995, 50,23 milhões em 1996, 54,92 milhões em 1997 e 64,02 milhões em 1998 (não ultrapassando, portanto, o volume anual de passageiros a casa dos 40% da população total), este dado é fundamental na compreensão do processo de estruturação e materialização da atividade turística no Brasil.

## 4.2.2 Acordos estabelecidos entre tours-operateurs, organismos internacionais e estados

Para Cazes (1989), os modelos restringem-se a simples estrutura espacial ilustrada pela noção de centro-periferia, mas é conveniente considerar uma organização funcional mundial onde intervêm os Estados, as empresas e os indivíduos. Em virtude desta organização espacial, acordos são estabelecidos entre diversos protagonistas enquadrados em três grupos principais:

Numa extremidade, os países receptores do Terceiro Mundo com suas doutrinas, aspirações, práticas, em face do turismo internacional. Na outra extremidade, os grandes centros emissores, materializados na presente ótica pelos diversos suportes estruturais visando atender a clientela: transporte, produção e venda de viagens, hospedagem e equipamentos anexos.

Designa-se esta rede de empresas pelo termo sistema comercial [...] Entre estes dois grandes grupos de parceiros, se insere um terceiro interventor coletivo: os organismos internacionais em escala regional ou mundial que contribuem sobremaneira no encorajamento das trocas turísticas segundo os modelos, códigos de referência, largamente difundidos e frequentemente adotados pelos países receptores. Eles parecem constituir o fator principal de harmonização e coerência, um tipo de instrumento de engessamento e de adequação a uma conexão internacional. (CAZES, 1989).

Conforme se vislumbra, embora o verdadeiro poder de escolha seja do sistema comercial e as instituições internacionais exerçam importante papel no processo de homogeneização progressiva dos comportamentos dos países em via de desenvolvimento, o papel destes últimos não deve ser subestimado.

A articulação evidenciada representa fenômeno tornado mundial e ilustra as especificidades de inserção de cada país em via de desenvolvimento na economia turística. Tal ênfase permite adotar perspectiva que contrapõe duas escalas: uma geral e outra local, a indicar um ponto de inflexão capaz de potencializar os estudos relativos à valorização turística. Trata-se da utilização da noção de história espacial seletiva, proposta por Santos (1985), para compreender a característica de inserção destas economias na economia mundial.

Afeitos à realidade da América, é necessário precisar ser a ocupação do território destes países enquadrada em dinâmica mundial. Nela o litoral constitui, nos primórdios, o ponto de contato entre estas civilizações e os europeus. Atualmente, com a geração de novos fluxos de informações e inovações, que se materializam seletivamente no espaço, observa-se processo de valorização turística diverso e concentrado nas zonas de praia.

Neste continente três dinâmicas são representativas desta diversidade. A primeira, ligada aos países cujo fenômeno de valorização turística resulta diretamente de forte demanda dos países desenvolvidos. A segunda, relativa aos países conhecedores de uma influência tanto do turismo internacional como do nacional. A terceira, concernente aos países onde existe fraco fluxo turístico de origem externa e cuja demanda local reina quase em absoluto.

A primeira dinâmica enquadra-se perfeitamente no caso das Antilhas, local onde a valorização dos espaços turísticos resulta de demanda externa: o estabelecimento de um fluxo turís-

tico internacional produzido desde os anos 1960 com o advento do turismo de massa nos países desenvolvidos.

Na geografia do turismo considera-se esta dinâmica como representativa da realidade vivenciada nos países em via de desenvolvimento. Esta abordagem da geografia recorre a uma abordagem quantitativa, construindo um quadro que não estima, como deveria, os fluxos de ordem secundária, principalmente o conjunto de países possuidores de um mercado relativamente forte, onde a elite local e até a classe média se deleitam como turistas.

A citada diferenciação revela a complexidade e as especificidades do processo de valorização dos espaços litorâneos na América, e mais especificamente nos países em via de desenvolvimento. Necessário torna-se perceber os fluxos turísticos nacionais como indutores de transformações espaciais, sociais, econômicas e culturais do grupo de países inclusos na segunda e terceira dinâmicas.

A segunda dinâmica é representativa do México, país no qual o desenvolvimento do turismo está ligado concomitantemente a fluxos de carácter externo e interno. O fluxo externo é originário, sobretudo, dos Estados Unidos. Este tipo de turismo iniciou-se, se levar em conta o caso de Puerto Vallarta no estado mexicano de Jalisco,

[...] no final dos anos 1940 com a chegada de turistas americanos. Este pequeno porto era o carro chefe do vale isolado de Banderas e dos vilarejos situados nas colinas e montanhas vizinhas, [...] ligando, pela alta e baixa Califórnia, Puerto Vallarta aos Estados Unidos; até início dos anos 1960 só existia ligação com o centro do México através de pequena companhia aérea privada e uma via carrossal freqüentada só em algumas estações. (EVANS, 1979).

Mencionados fluxos externos suscitaram, após adoção de política de desenvolvimento do turismo em 1969, a construção de uma infraestrutura turística (notadamente a instauração de centros turísticos regionais, com a construção de um aeroporto internacional e de uma via moderna que assegura a ligação com a grande artéria da Costa Oeste) que favoreceu igualmente a atividade turística em escala nacional. Este tipo de turismo gera-se com a instauração do direito a tirar férias no México e, complementarmente, à ação dos sindicatos, responsáveis pela promoção de viagens organizadas a preços populares, contribuindo para incrementação do número de turistas mexicanos em Vallarta, principalmente no verão, momento de baixa estação, ou na Páscoa, com um fluxo turístico cujo volume corresponde a aproximadamente 25% do volume total. A situação é tão inusitada que Evans (1979, p.306) afirma serem os “turistas mexicanos mais numerosos que os cidadãos e [...] encontram-se em todos os lugares.” Tal característica permite estabelecer diversas atividades de grupos econômicos originários das grandes cidades do México. (KADT, 1979).

Nestes termos, constata-se neste país forte influência do turismo nacional associado ao turismo de origem externa. Segundo dados divulgados pelo México, em 1994, a participação do turismo interno e externo representa, respectivamente, 76,9% e 23,1%. Estes dados situam o país, em escala internacional, em décimo lugar em volume de turista e em décimo segundo em termos de divisas. (*Jornal O Povo*, 21/08/1997).

A terceira dinâmica pode ser representada pelo Brasil, país no qual, diferentemente do ocorrido nos países inscritos na primeira e segunda dinâmicas, não são pensadas políticas públicas nacionais referentes às potencialidades turísticas. No Brasil a prioridade era a de desenvolver o país às expensas da indústria, considerada pelos governantes, até meados dos anos 1980,

como sinônimo de desenvolvimento, conseqüentemente, um paradigma marcante nas políticas públicas nacionais e em articulação à mentalidade da época: indicando o turismo como única opção de micropaíses que não dispõem de outras riquezas: “países que só possuem praias, dunas e sol a explorar, sobretudo como mercadoria turística.” (KADT, 1979).

A política de desenvolvimento baseada na indústria implicou a redução do raio de ação das políticas turísticas no país, e atingiu somente alguns locais, como Rio de Janeiro. Nesta cidade, tal política pontual investe na constituição de uma infraestrutura turística que a distingue em escala internacional.

Em contrapartida, com a adoção de modelo de desenvolvimento denominado de fordismo periférico (LIPIETZ, 1984), constata-se a formação de mercado interno cuja base é a classe média. Somada à elite, tradicionalmente consumidora de lugares turísticos e de lazer, a classe média garante a ampliação da atividade turística em escala internacional, bem como a consolidação desta atividade em escala nacional.

Ao se observar estes fluxos no Brasil, pode-se fazer duas ponderações sobre a noção de bacia geográfica (CAZES, 1989) e de zonas de influência emergentes. (MIOSSEC, 1977).

Cazes (1989), com base na noção de bacia geográfica, contribui para a compreensão do processo de geração e distribuição dos fluxos turísticos internacionais e dos seus conseqüentes impactos nos países em via de desenvolvimento. Ele percebe, com o aumento do fluxo turístico internacional no pós-anos 1960, a formação de uma estrutura espacial mundial que se fundamenta nestes fluxos e suscita a produção de bacias internacionais, gerando recortes espaciais caracterizados pela formação, no entorno dos países desenvolvidos, de vastas auréolas ou coroas resultantes da especialização e da estruturação da função de recepção. Nestes termos, o citado autor faz menção à estruturação

de três bacias internacionais: a do grupo Estados Unidos/Canadá, a dos principais países da Europa Ocidental Industrializada e, por último, a do grupo Japão/Austrália/Nova Zelândia.

A bacia correspondente à escala de análise ora adotada é a do grupo Estados Unidos/Canadá. Esta bacia, denominada de norte-americana, estende-se principalmente nas Antilhas e na América Central, com fluxos turísticos menos importantes na América do Sul e no Pacífico. Uma das suas características é a diminuição dos fluxos com o aumento da distância e a existência de tutela de outras bacias: a bacia europeia, no caso das Grandes Antilhas e sobretudo das Pequenas Antilhas, e a bacia japonesa, no caso do Pacífico.

Conforme Cazes (1989), a variável distância é um fator preponderante na constituição da bacia americana, e determina o grau de dependência do turismo em relação aos países emissores: os Estados Unidos e o Canadá. Nestes termos, enfatiza-se a grande influência dos organismos internacionais no processo de turistificação dos países situados nas Antilhas e seu entorno, ao inverso do ocorrido na América Latina, onde os fluxos turísticos correspondem a porcentagens modestas. Neste grupo de países, à medida que a variável distância determina a queda dos fluxos originários dos países emissores, tem-se a intensificação dos movimentos inter-regionais. Isto denota grupo de países em situação intermediária (segundo terminologia do Banco Mundial), nos quais se percebe desenvolvimento progressivo do turismo interno praticado pela classe média e a intensificação do turismo para o estrangeiro, já praticado tradicionalmente pelas elites. A título de exemplo, Cazes (1989) menciona a Argentina, o Chile e, com fluxos mais antigos,

o Brasil (13 milhões de brasileiros efetuaram uma viagem de férias no país em 1974; 269.700 visitaram



o estrangeiro no mesmo ano, ou seja 39% a mais que o notado em 1971), o México (de 3,5 a 4,5 milhões tiraram férias e de 60 a 70 milhões realizaram excursões ao longo dos últimos anos; 97,5 milhões de saída para fora do território nacional por menos de 4 dias em 1976; o número de estadas turísticas dos mexicanos nos Estados Unidos das Américas sextuplicou entre 1965 e 1975). (CAZES, 1989).

Como observado, as transformações socioeconômicas verificadas neste bloco de países incrementam fluxo turístico de caráter interno e externo, notadamente na implementação de fluxos inter-regionais, assinalado por Miossec (1977) quando remete à constituição de *zonas de influência* emergentes, indicando, inclusive, o Brasil como integrante do grupo dos três principais emissores do Hemisfério Sul, a indicar reforço de um fluxo turístico já tradicionalmente praticado pela elite local.

Para se ter ideia da inscrição do Brasil neste grupo de países, de acordo com a análise de dados fornecidos pela Polícia Federal e pela EMBRATUR, realizada por Dantas (2000), as razões da viagem da maioria dos brasileiros ao estrangeiro foram turísticas: 68,30% em 1993; 67,70% em 1994; 67,10% em 1995 e 62,90% em 1996.

Baseado em dados da EMBRATUR, estes fluxos turísticos são direcionados principalmente para a América do Norte, Europa e América do Sul. Do fluxo total, o mais importante concerne à América do Norte, com 53,40% em 1993, 53,00% em 1994, 61,00% em 1995 e 63,90% em 1996. A segunda destinação turística é a Europa, com indicação de um período estável, entre 1993 e 1994 (com 26,60% do fluxo total), e uma tendência de baixa pós 1995, quando citado fluxo passa de 42,80% para 30,80%. A última destinação turística, e não menos importan-

te, é a América do Sul, com um fluxo estável entre 1995 e 1996 (17,60% do fluxo total), seguido de ligeira baixa nestes anos, quando os fluxos são de, respectivamente, 15,70% e de 15,00%.

A consideração desses movimentos conduz a fazer advertências às análises baseadas em perspectiva dicotômica, indicadora dos países seja como emissores ou receptores.

Todos os países, seja o que forem, e inclusive os menos avançados economicamente, são simultaneamente fornecedores e coletores de fluxo turístico, nacional e internacional, nada autoriza a qualificar esquematicamente certos de emissores e outros de receptores. Salvo, a argumentar – o que nos parece injustificado – haver uma predominância de uma das duas funções ser suficiente considerar a outra como inexistente e, logo, a classificar tal país (ou região) numa só categoria. Este tipo de démarche é ainda mais criticável se nos focalizamos [...] na observação das grandes massas em movimento e dos grandes conjuntos territoriais. (CAZES, 1992).

No referente aos fluxos de origem inter-regional direcionados para o Brasil, os turistas provenientes da América do Sul refletem a situação mencionada. Tem-se, em 2004 e 2005, constituição de fluxos externos originários da Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile, os quais ocupam, respectivamente, a primeira, quarta, oitava e décima posições entre os principais emissores de turistas para o Brasil (Tabela 5). Tal fluxo representa 39,5% (2004) e 39,1% (2005) do volume total.

**Tabela 5 - Principais Emissores de Turistas para o Brasil - 2004/2005**

PAÍSES EMISSORES	2004			2005		
	Nº de Turistas	%	Ranking	Nº de Turistas	%	Ranking
ARGENTINA	922.484	2,3	1º	992.299	22	1º
USA	705.997	17	2º	793.559	18	2º
PORTUGAL	336.988	8,3	3º	357.640	8	3º
URUGUAI	309.732	7,6	4º	341.647	7,7	4º
ALEMANHA	294.989	7,3	5º	308.598	6,9	5º
ITÁLIA	276.563	6,8	6º	303.878	6,8	6º
FRANÇA	224.160	5,5	7º	252.099	5,7	7º
PARAGUAI	204.758	5,1	8º	249.030	5,6	8º
ESPANHA	155.421	3,8	9º	172.979	3,9	9º
CHILE	155.026	3,8	10º	169.953	3,8	10º
INGLATERRA	150.336	3,7	11º	169.514	3,8	11º
HOLANDA	102.480	2,5	12º	109.708	2,5	12º
SUIÇA	83.113	2,1	13º	89.789	2	13º
CANADÁ	66.895	1,7	14º	75.100	1,7	14º
MÉXICO	65.707	1,6	15º	73.118	1,6	15º
<b>TOTAL</b>	<b>4.054.649</b>			<b>4.458.911</b>		

Ao tomar ciência desta importância e pautado em dados de pesquisa realizada pela EMBRATUR (1995-1996), procedeu-se, em 2000, caracterização destes fluxos no território brasileiro, considerando as cidades preferidas pelos turistas internacionais.

Os turistas argentinos concentravam-se principalmente nas regiões Sul e nas zonas litorâneas. As únicas exceções são Sant'Anna do Livramento e Gramado, com fraca concentração deste fluxo, e Foz do Iguaçu, a segunda cidade eleita por estes turistas no Brasil. O fluxo para o Nordeste é reduzido em termos relativos e exclusivamente concentrado em cidades litorâneas de Salvador e Fortaleza.

Conforme percebido, os turistas uruguaios tinham comportamento semelhante ao dos argentinos. Eles se concentram sobremaneira na região Sul e nas cidades litorâneas. A diferença notada é a escolha de Belo Horizonte, no Sudeste, e a ausência de fluxo em Fortaleza, cidade substituída por Salvador (com fraca frequência) no Nordeste.

Quanto aos turistas paraguaios, encontravam-se mais dispersos no território nacional. Este fluxo engloba todas as regiões brasileiras, embora com fraca frequência em Brasília, no Centro-Oeste, em Manaus, na região Norte, bem como em outras regiões tocadas pelo fluxo argentino. A única diferença é a constatação da forte concentração deste fluxo em São Paulo, primeira destinação, seguida de Salvador, no Nordeste brasileiro, e do Rio de Janeiro, na região Sudeste. Fortaleza também é afetada por este fluxo, mas com fraca intensidade.

O fluxo de turistas chilenos concentra-se igualmente no Sul e Sudeste, com fraca frequência no Nordeste, região na qual as principais cidades visitadas são Salvador, Recife e Fortaleza.

*Grosso modo*, ao se considerar análise dos fluxos turísticos provenientes da América do Sul, tem-se forte participação das

idades litorâneas na atração de fluxos turísticos e forte concentração nas regiões Sul e Sudeste.

### 4.3 Análise Simbólica

Embora a abordagem socioeconômica e tecnológica permita a compreensão dos fluxos turísticos dirigidos para os países em via de desenvolvimento – seu início, ponto de partida, sentido, duração, bem como sua natureza no passar dos anos –, ela se limita à simples constatação de um movimento evidente: o direcionado para os litorais.

Em procedimento analítico do fluxo turístico internacional nos trópicos, Cazes (1989) ilustra bem esta afirmação. Para o mencionado autor, no final dos anos 1980, “aos países sem faixa costeira são atribuídos somente 3,2% do fluxo turístico, ao passo que as destinações insulares [...] recolhem 21% e os estados dispendo de pelo menos uma destinação marítima, 75,8%”. Este dado se reforça de tal maneira no final dos anos 1990 – mais de 90% do fluxo turístico internacional dos países do sul em via de desenvolvimento, até mesmo ilhas, com um volume correspondente a 500 milhões de turistas – que o citado autor remete à idéia de turistificação dos litorais. (CAZES, 1999).

Nestes termos, como comprova a literatura consagrada ao tema (englobando suas diversas destinações), os fluxos direcionados às zonas litorâneas se impõe em termos quantitativos.

Para ultrapassar este tipo de abordagem, necessário se torna precisar as razões desta corrida para os espaços litorâneos dos países em via de desenvolvimento, assim como sua transformação em verdadeiro fenômeno de sociedade. Nesta perspectiva apresenta-se a abordagem simbólica (cultural), tomando como ponto de partida os homens e as representações do espaço onde

habitam, dado explicitador da modificação de mentalidade e, sobretudo, da relação com o meio ambiente e o espaço.

Tal modificação resulta de uma intercomplementaridade entre aspectos de ordem social, econômica, tecnológica e simbólica. Parte-se, portanto, da premissa segundo a qual a produção de formas e fluxos no litoral são causa e efeito da emergência, nestas zonas, de novos valores, novos hábitos e novos costumes.

#### 4.4 Fenômeno de Origem Externa

A abordagem cultural abrange fluxo de informações que constrói e alimenta novas representações dos trópicos no mundo desenvolvido. Conforme observado, as representações favorecem o planejamento litorâneo e a urbanização da beira-mar das cidades, em conformidade com uma demanda majoritariamente turística: aquela de um turismo litorâneo consoante o turismo de massa nos países desenvolvidos.

Nos estudos de Cormier-Salem (1996) e de Desse (1996), consagrados, respectivamente, à maritimidade no Senegal e nas cidades de colônias e ex-colônias francesas, sublinham-se aspectos relevantes neste domínio.

Ao trabalhar com a noção de maritimidade externa, Cormier-Salem (1996) distingue três discursos dominantes na construção de representações dos trópicos pelos ocidentais. Destes, o primeiro discurso, cujas raízes se encontram nos antigos relatos de viagem e em romances como *Robinson Crusóe* e *Paul et Virginie*, mostra o mar e o litoral dos trópicos como símbolos “de liberdade e de verdadeira natureza”. O segundo discurso, difundido pelas agências turísticas, com a construção de uma imagem dos litorais tropicais procurada pelos turistas, evoca frequentemente “as praias de areia fina, bordadas de coqueirais e povoadas por criaturas de sonho”. O terceiro discurso, de caráter

“mais científico, apresenta os litorais tropicais como zonas marginais, virgens, subexploradas, subutilizadas”.

Desse (1996) refere-se ao segundo discurso, aquele dominante em nossos dias, constante de imagens midiáticas reinantes nos salões internacionais de cruzeiro e de turismo. No concernente a cidades como Guadalupe, Martinica e Reunião, exprime uma maritimidade capaz de promovê-las com o intuito de atrair fluxos turísticos. Referido autor sublinha denotação de uma maritimidade proveniente de demanda externa e que suscita o planejamento dos litorais, com o estabelecimento de estações turísticas, de marinas, bem como a urbanização da beira-mar das cidades em análise.

Este tipo de planejamento determinaria a abertura da cidade para o mar e, desse modo, rejeita a maritimidade tradicional (ligada à pesca, ao comércio e à Marinha nacional), oferecendo uma decoração paisagística marítima, o mar espetáculo, denotador da construção de “um produto turístico num contexto de concorrência entre os estados, entre as ilhas vizinhas, entre os municípios insulares”.

Mencionado planejamento litorâneo dar-se-ia, nos termos ora propostos, conforme demanda de uma maritimidade ocidental, correspondente a uma lógica instalada em detrimento do litoral percebido e vivido pelas comunidades locais. Tal oposição é sublinhada por Desse (1996) e Cormier-Salem (1996), ao falarem dos excluídos e dos litorais tropicais como lugar de planejamento conflitual.

Segundo o primeiro autor (DESSE, 1996), a maritimidade

[...] se realiza em detrimento das populações marítimas, grandes esquecidos e excluídos. Os habitantes das cidades [...] são, na sua grande maioria, indiferentes a estas formas de maritimidade oferecida aos turistas.

Trata-se, de fato, de uma maritimidade oferecida aos turistas, que não é vivida nem por aqueles que habitam nas Antilhas nem na Reunião.

Ao precisar a distinção entre maritimidade externa e maritimidade interna, o segundo autor (CORMIER-SALEM, 1996), distingue dois tipos de representações do mar (uma etnocêntrica e outra autóctone), que contribuem na transformação do espaço em lugar de planejamento conflitual. O planejamento turístico, apoiado pelo governo local, suscita processo de expropriação do território tradicional das comunidades locais.

Nesta parte do trabalho, a perspectiva de análise indicada reforça a tese de uma adequação aos fluxos de informação provenientes dos países desenvolvidos. Estes fluxos determinariam a valorização das zonas de praia consoante demanda turística não inscrita em quadro de representações dominantes nos trópicos. Como já assinalado, esta valorização baseia-se em representações que fazem os turistas dos países desenvolvidos sonhar e são apoiadas incondicionalmente pelos governos locais como estratégia de desenvolvimento econômico. Assim, as cidades litorâneas tropicais encontram-se transformadas com o objetivo de atrair fluxos turísticos.

A interpretação recém-evidenciada repousa sobre as mesmas premissas da abordagem socioeconômica e tecnológica: o tropismo. Contudo, a geração de demanda por espaços litorâneos não ocorre somente a partir da construção de uma imagem midiática dos países tropicais pelos ocidentais. Existe também fenômeno de incorporação dos costumes ocidentais. Claval (1995) dedica-se a este aspecto, e remete à fascinação exercida pela civilização ocidental. Para ele, esta fascinação pode despontar um esforço de ocidentalização que é “marcante nas elites e certas camadas da população”, e se funda, no caso da América Latina, sob efeito de uma “miscigenação intensa”.



## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

### 1

O apresentado até então conduz a uma reflexão sobre a importância adquirida pelo mar e o marítimo na atualidade, notadamente nos países tropicais e em via de desenvolvimento. Em vista dos aspectos comentados até o momento, pode-se falar do modelo brasileiro, aquele de um país em via de desenvolvimento cujo:

a) Fluxo turístico nacional é também responsável pela valorização das zonas de praia. Esta caracterização coloca em xeque os modelos explicativos fundados em análise evidenciadora de uma dependência dos fluxos turísticos em relação a transformações de caráter socioeconômico e tecnológico ocorridas no Ocidente.

b) Fraco fluxo turístico internacional demonstra demanda das classes abastadas locais por zonas de praia onde o desejo pelo mar constitui um movimento próximo ao ocorrido no Ocidente e suscitador das novas práticas marítimas (os tratamentos terapêuticos, os banhos de mar, as serenatas, as caminhadas, o veraneio e o turismo litorâneo).

Portanto, a consideração da maritimidade em Fortaleza/Ceará/Brasil revela quadro complexo dos países tropicais cujos grupos locais, que estabelecem relações com o mar, são fortemente influenciados pelo modelo ocidental, à medida que se toma consciência de que os habitantes das destinações turísticas internacionais também são tocados pelo desejo do mar.

Denota-se quadro rico e complexo a considerar, ligado à forma como os grupos locais incorporam as novas práticas marítimas nos trópicos. Em resumo, não se pode reduzir a análise a uma simples oposição entre maritimidade interna-tradicional e maritimidade externa-moderna. A maritimidade diz respeito a um fenômeno de sociedade cujas fronteiras não são tão precisas.

## 2

Com a incorporação dos fluxos dirigidos às zonas de praia, tanto dos ricos como dos pobres, o amálgama da cidade litorânea-interiorana, aquela cujas costas voltam-se ao mar, é abalado. Duas variáveis podem ser apreendidas. A primeira, característica do Rio de Janeiro, “cuja imagem da praia é associada à da cidade”, a mostrar “uma cultura urbana que se reorienta em função desta nova paisagem”, grosso modo reinventada. (GOMES, 2002). A segunda, representativa de Fortaleza, cidade na qual a aproximação da sociedade em relação ao mar não é seguida de uma redefinição, *a priori*, da imagem da cidade. Até meados dos anos 1980, o imaginário social cearense, ainda se encontra fortemente articulado ao semi-árido, e, desse modo, impossibilita transformação da cidade litorânea-interiorana em litorânea-marítima.

Neste sentido, o Rio de Janeiro mantém o pioneirismo, haja vista ter construído, no Brasil, ideário da maritimidade carioca, dinâmica resultante da associação, de um lado, de política

de construção de imagem turística da cidade em escala internacional e nacional e, de outro lado, da incorporação de política de convencimento da sociedade local da vocação marítima imamente à cidade.

No restante do Brasil, necessário tornou-se aguardar a última década do século XX, com incorporação de política de desenvolvimento da atividade turística litorânea em escala nacional.

Como observado, a vontade do Estado Local em se inserir no mercado turístico internacional conduz os governos a investirem na implementação de projetos estaduais e regionais, com vistas a explorar recurso tornado nobre: as praias. No Nordeste adota-se política agressiva voltada à atração de fluxo internacional, mas cujo desdobramento aponta para incremento de turismo eminentemente nacional e com forte participação regional. No Sul, além do fluxo local, há atendimento de demanda por zonas de praia dos países vizinhos, do Cone Sul: Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile. (DANTAS, 2000).

Com o veraneio marítimo, o efeito de moda do morar na praia e o turismo litorâneo associado aos banhos de sol, as zonas de praia das cidades litorâneas tropicais são redescobertas. Se anteriormente falava-se de eclipse relativo do mar, atualmente ele é descortinado em sua totalidade, e apresenta-se como verdadeiro fenômeno social. A cidade e seus cidadãos redescobrem parte esquecida em suas geografias, e, desse modo, denota-se necessidade de releitura de arcabouço teórico metodológico até então empregado na análise urbana. Resta suplantando tradição nos estudos empreendidos, qual seja: descartar, veementemente, o lado mar, e direcionar o olhar para a parte continental e em consonância com o enfoque adotado pelos estudiosos das cidades continentais, matrizes do saber urbano e evidenciadas na bibliografia básica do gênero.

Se nos anos 1980 Claval (1980) evocava a contribuição dos especialistas da vida marítima na construção de uma teoria unitária, especificamente Bird (1977) ao indicar as cidades portuárias como uma das componentes fundamentais da teoria das cidades, atualmente esta constatação torna-se mais evidente e adquire outra dimensão, aquela relacionada a uma rede urbana paralela à zona costeira e à transformação das cidades litorâneas em marítimas. A análise permeada por reflexão em torno da construção do conceito de maritimidade, notadamente nos trópicos, apresenta-se como uma possibilidade de apreender as transformações em voga e de compreender a essência da cidade litorânea que se torna marítima no século XXI.

### 3

A análise empreendida no trabalho ora elaborado auxilia na compreensão dos elementos delineadores da construção do Nordeste turístico. Enfoque fundamentado no imaginário social nordestino permite apreender como uma região não turística, em período de tempo tão curto, aproximadamente dezessete anos, transforma-se em ponto privilegiado das destinações turísticas internacionais e, principalmente, nacionais.

Na argamassa do novo imaginário social nordestino se dá redimensionamento da relação da sociedade com o semi-árido, apresentando-o, em conformidade com discurso predominantemente tecnológico, como espaço virtual no processo de valorização turística litorânea.

De acordo com esta racionalidade se consolidam as políticas públicas voltadas para o turismo, as quais possibilitam que grupos políticos “mais avançados” suplantem racionalidade desenvolvimentista baseada na indústria e de caráter determinista. Portanto, o turismo litorâneo apresenta-se como tábua de salva-

ção para a região, ao atender, de um lado, uma demanda econômica e, de outro lado, política.

Pautado na teoria do *marketing*, que associa publicidade e propaganda, aponta-se para a construção de uma imagem turística da região na qual as capitais se inscrevem na mesma largura de onda das cidades litorâneas dos países em via de desenvolvimento. Tal fato contribui para a elaboração e promoção de uma imagem no intuito de assegurar o sucesso dos novos lugares de férias, bem como a atração de investimentos estrangeiros e do apoio internacional.

Esta prática incita a impor as capitais nordestinas como destinação turística e suscita taxas de urbanização elevadas dos espaços litorâneos, cujas consequências são percebidas na tônica da organização espacial em voga, com uma reestruturação urbana que reforça as relações das capitais diretamente, e sem mediações, com as zonas de praia dos municípios litorâneos. Garante-se, pois, substrato para o estabelecimento de competição das cidades nordestinas (capitais) em escala internacional e no sentido de atrair maior contingente de turistas, volume de recursos e número de empreendimentos turísticos.

#### 4

Nos termos da presente análise, o processo de turistificação dos países em via de desenvolvimento, embora inscrito em dinâmica global, não se explica unicamente em virtude de causas externas.

Em um primeiro momento, as transformações socioeconômicas e tecnológicas empreendidas nos países em vias de desenvolvimento, e alavancadoras do fenômeno do turismo de massa, não se restringem a este bloco de países. Se é verdadeiro que os países em via de desenvolvimento desempenham papel relevante na constituição do fluxo turístico internacional (CA-

ZES, 1989), inegavelmente o processo de modernização empreendido neste bloco de países possibilita formação de classe média, consumidora contumaz de espaços turísticos em conjunto com as elites locais.

Embora a racionalidade do tropismo possa ser associada a bloco de países como o das Antilhas, cuja dinâmica de inserção na economia turística internacional é quase completamente dependente de racionalidade externa (da demanda turística americana e européia), não é prudente deixar de ponderar sobre a diversidade caracterizadora do continente americano, sobretudo do bloco de países em via de desenvolvimento. Nesta perspectiva remete-se a duas outras dinâmicas representativas destes países.

A primeira, de países cujo fluxo turístico nacional, associado ao internacional, é importante na implementação da atividade turística. Por fazer fronteira com os Estados Unidos, o México seria exemplo de país cuja demanda externa por espaços turísticos suscita influências na delimitação das políticas de desenvolvimento do país. Já no pós-Segunda Guerra Mundial o turismo e a indústria associados são indicados como elementos norteadores do desenvolvimento do país; o primeiro, vinculado aos municípios litorâneos e o segundo, aos continentais. (KADT, 1979).

Concomitantemente, a implementação de política de modernização do país forma, de um lado, classe média sequiosa por espaços turísticos a justificar adoção de política nacional de desenvolvimento do turismo a partir de 1969 e, de outro, grupos econômicos locais (oriundos das grandes cidades mexicanas) que se nutrem destes fluxos.

A segunda, de países cujo turismo internacional não influencia diretamente nas ações empreendidas neste domínio. Neste grupo de países o forte na delimitação do turismo é a de-

manda local, ligada a processo de modernização formador da classe média. O Brasil se inscreve neste grupo de países. Por se situar na extremidade da grande bacia turística internacional americana, os fluxos turísticos direcionados para este país são reduzidos, e explicam sua pouca influência na delimitação das políticas de desenvolvimento nacional implementadas no pós-Segunda Guerra Mundial.

Conforme se percebe, a opção feita restringia a ação do Estado à política de industrialização, responsável pelo processo de modernização empreendido no país e cuja consequência maior foi a formação de uma classe média em termos nacionais. É esta classe média, acrescida a uma elite local, que justifica a valorização turística verificada no país.

Cientes destas transformações socioeconômicas pode-se compreender: a) a participação dos países em via de desenvolvimento como emissores de fluxos turísticos direcionados para a América do Norte e da Europa, complementando fluxo já tradicional das elites locais; b) a importância do fluxo turístico inter-regional na constituição da economia turística de países do cone sul da América do Sul.

Em um segundo momento, a transformação das mentalidades nos países desenvolvidos, que redimensionam a relação da sociedade local com os espaços litorâneos, não se restringe ao Ocidente. Ao influenciar as elites dos países em via de desenvolvimento são gestadas, *in loco*, práticas marítimas modernas similares às ocidentais. Seduzidas pelos costumes ocidentais, as elites citadas empreendem valorização dos espaços litorâneos pautadas nos banhos de mar e no veraneio, denotando quadro conflitual que implica a expulsão dos habitantes tradicionais destes espaços, os pescadores. Tal racionalidade simplesmente é fortalecida com o turismo litorâneo.

Portanto, a oposição entre uma maritimidade externa ou moderna e uma maritimidade interna ou tradicional não se justifica. O primeiro gênero não é exclusividade nem dos turistas nem dos ocidentais. A elite local e uma classe média consolidada nos países em via de desenvolvimento se nutrem e alimentam dinâmica de valorização dos espaços litorâneos pautadas nas práticas marítimas modernas (DANTAS, 2004): os banhos de mar, suplantados na atualidade pelos banhos de sol (URBAIN, 1996), a vilegiatura marítima e o turismo litorâneo.

Nestes termos, não se pode remeter simplesmente à resignificação dos trópicos pelos países desenvolvidos, com a indicação de uma imagem turística associada aos espaços litorâneos, haja vista, no domínio das representações, ocorrer movimento similar, e de caráter interno, que justifica corrida da sociedade local para desfrutar das benesses dos espaços litorâneos. (DANTAS, 2002b). A resignificação das cidades litorâneas nordestinas do Brasil pelo turismo nos anos 1990 inscreve-se neste domínio.

Nos estudos realizados pela geografia do turismo urge releitura de seu mito maior, o tropismo. Em virtude do processo de modernização dos países em via de desenvolvimento, compreender a dinâmica do turismo internacional atrelado simplesmente às transformações socioeconômicas, tecnológicas e simbólicas ocorridas nos países desenvolvidos significa reduzir o porte e amplitude da problemática. No caso do Brasil, a questão se coloca de maneira mais preocupante, haja vista tradição perpetuada de empreender análises limitadas à escala nacional dificultar escopo mais amplo dos estudos.



## BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de Almeida. A apropriação do território no Brasil colonial. In: CASTRO, Iná Elias de et al (Orgs.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997.

AGASSIZ, Elizabeth et al. **Viagem ao Brasil (1865-1866)**. São Paulo: Brasilianna, 1938.

ALMEIDA, Maria Geralda de. Turismo no Ceará: reflexões sobre o processo e implicações para o litoral cearense. **Caderno Norte Rio-Grandense de Temas Geográficos**, Natal, UFRN/CCHLA/DGE, v. 8, n.1, (jan./dez.) 1994.

AMORA, Zenilde Baima. Aspectos históricos da industrialização do Ceará. In: \_\_\_\_\_. **História do Ceará**. Fortaleza: UFC/Fundação Demócrito Rocha, 1989.

ANUÁRIO DO CEARÁ, 1994. Fortaleza: IOCE, 1994.

ASCHER, François. **Tourisme: sociétés transnationales et identités culturelles**. Paris: UNESCO, 1984.

BARBOSA, Antônio Cunha. Recordações de uma viagem feita ao estado do Ceará. **Revista da Academia Cearense de Letras**, Fortaleza, t. 4, 1889.

BECKER, Bertha; EGLER, Claudio A. G. **Brasil, uma nova potência regional na economia-mundo**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 1992.

BERQUE, Augustin. **Médiance**. Montpellier: Reclus, 1990.

- BIRD, James. **Centrality and cities**. Londres: Routledge and Kegan Paul, 1977.
- \_\_\_\_\_. Of central places, cities and seaports. **Geography**, v.58, 1973.
- BOYER, Marc. **L'invention du tourisme**. Paris: Gallimard, 1996.
- BRASIL, Thomaz P. de Souza. Importância da vida humana como factor da riqueza: desenvolvimento da população de Fortaleza. Sua natividade e mortalidade. Taxa excessiva desta. **Revista da Academia Cearense de Letras**, t.1, Fortaleza, 1896.
- \_\_\_\_\_. População do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, t. 4, 1890.
- BRAUDEL, Fernand. **La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II**. Paris: Armand Colin, 1990.
- CAMPOS, Eduardo. **A Memória imperfeita**. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 1993.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.
- CASTRO, Iná Elias de. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997(a).
- \_\_\_\_\_. Seca versus seca, novos interesses, novos territórios, novos discursos no Nordeste. In: CASTRO, Iná Elias et al. (Orgs.). **Brasil – questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997(b).
- CAZES, Georges. **Les nouvelles colonies de vacances?** Paris: Harmattan, 1989.
- \_\_\_\_\_. **Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs**. Paris: Éditions Breal, 1992.
- \_\_\_\_\_. Les littoraux en proie au tourisme. **Hérodote**. n. 93: Littoral, frontières marines. Paris: La Découverte, 1999.
- CHARDON, Jean-Pierre. **L'avion dans les Antilles: géographie des transports aériens des îles de la Caraïbe**, Collection Îles et Archipels, n.7. Bordeaux: CRET, 1987.
- CLAVAL, Paul. **Les mythes fondateurs des sciences sociales**. Paris: PUF, 1980.
- \_\_\_\_\_. **La logique des villes - essai d'urbanologie**. Paris: LITEC, 1981.
- \_\_\_\_\_. **La géographie culturelle**. Paris: Nathan, 1995.

\_\_\_\_\_. Conclusion. In: Peron, Françoise; Rieucou, Jean (Orgs.). **La maritimé aujourd'hui**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1996.

\_\_\_\_\_. La métropolisation et la nouvelle distribution des acteurs sur la scène politique mondiale, In: \_\_\_\_\_; SANGUIN, André-Louis. **Métropolisation et politique**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1997. p. 37-52.

\_\_\_\_\_. **La fabrication du Brésil: une grande puissance en devenir**. Paris: Belin, 2004.

\_\_\_\_\_; SANGUIN, André-Louis (Orgs.). **Métropolisation et politique**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1997.

COLOMB, Christophe. **La découverte de l'Amérique - I. Journal de bord: 1492-1493**. Traduzido por Soledad Estorach e Michel Lequenne. Paris: Éditions la Découverte, 1993.

CORBIN, Alain. **Le territoire du vide: l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)**. Paris: Aubier, 1988.

CORIOLOANO, Luzia Neide. Turismo e organização espacial em Fortaleza. **Espaço Aberto**. Fortaleza: AGB, 1989.

CORMIER-SALEM, Marie-Christine. Maritimé et littoralité tropicales: la Casamance (Sénégal), In: PERON, Françoise; RIEUCAU, Jean (Orgs.). **La maritimé aujourd'hui**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CUNHA, Euclides da. **Os Sertões**, v. I e v. II. Porto: Lello & Irmão – Editores, 1983.

DACHARRY, Monique. **Géographie du transport aérien**. Paris: LITEC, 1981.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Fortaleza et le Ceará. Essai de géopolitique d'un pays de colonisation tardive: de la découverte à la mutation touristique contemporaine**. Tese (Doutorado). Université de Paris IV – Sorbonne, Paris, 2000.

\_\_\_\_\_. A construção da imagem turística de Fortaleza, **MERCATOR**, ano 1, n.1, 2002a.

\_\_\_\_\_. **Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto, 2002b.

\_\_\_\_\_. Sistema de cidades em terra semi-árida. In: ALMEIDA, Maria Geralda de; RATTS, Alesandro JP. (Orgs.). **Geografia: leituras culturais**. Goiânia: Alternativa,

\_\_\_\_\_. O mar e o marítimo nos trópicos, **GEOUSP**, São Paulo, n. 15, 2004.

\_\_\_\_\_. O pescador na terra. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio W. C. (Orgs.) **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

\_\_\_\_\_. Litoralização do Ceará: Fortaleza, da Capital do Sertão à Cidade do Sol. In: SILVA, J. B. da. DANTAS, E. W. C. ZANELLA, E. MEIRELES, A. J. A. (Orgs.). **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006a. p. 269-278.

\_\_\_\_\_; ARAGAO, R. F.; LIMA, E. L. V.; THERY, H. . NORDESTE BRASILEIRO FRAGMENTADO: de uma região com bases naturais a uma de fundamentação econômica. In: SILVA, José Borzacchiello da. DANTAS, Eustógio W. C. ZANELLA, Elisa. MEIRELES, A. J. A.. (Orgs.). **Litoral e sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. 1 ed. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006b. p. 23-44.

\_\_\_\_\_. Cidades Litorâneas Marítimas Tropicais: construção da segunda metade do século XX, fato no século XXI. In: SILVA, J. B da; LIMA, LIMA, L. C.; DANTAS, E. W. C.. (Org.). **Panorama da geografia brasileira 2**. São Paulo: Annablume, 2006c. p. 79-89.

\_\_\_\_\_. Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro. **GEOUSP**, v. 22, 2007. p. 9-30.

DELUMEAU, Jean. **La peur en Occident, XVIème - XVIIIème siècles**. Paris: Fayard, 1978.

DESSE, Michel. L'inégale maritimité des villes des départements d'outremer insulaires. In: PERON, Françoise; RIEUCAU, Jean (Orgs.). **La maritimité aujourd'hui**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1996.

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

DOMENACH, Jean-Marie. **La propagande politique**. Paris: PUF, 1979.

DUMAZEDIER, J. **Vers une civilisation des loisirs**. Paris: Éditions du Seuil, 1962.

EMBRATUR. **Estudo da demanda turística internacional no Brasil (1995 e 1996)**.

EVANS, Nancy H. La dynamique du développement du tourisme à Puerto Vallarta. In: KADT, Emanuel de (Org.). **Le tourisme, passeport pour le développement ?** Paris: Édition Économica, 1979.

FERNANDES, Yaco. **Notícias do povo cearense**. Fortaleza: Imprensa Universitária da Universidade Federal do Ceará, 1977.

GIRÃO, Raimundo. "Interpretação de Fortaleza". In: MIRANDA, Ubatuba de et al. **Retrato de Fortaleza**. Fortaleza: Editora Instituto do Ceará, 1954.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. **Plano de Mudanças**. Fortaleza: 1989.

JORNAL O POVO. 21/08/97.

\_\_\_\_\_. 09/04/98.

KNAFOU, Rémy. Incertitudes, paradoxes et ambiguïtés du tourisme diffus. In: JAMOT, C. et VITTE, P. (Orgs.). **Actes du Colloque de Clermont-Ferrand - Le tourisme diffus**. Clermont-Ferrand, 1994.

KADT, Emanuel de. **Le Tourisme**. passeport pour le développement ? Paris: Éditions Économica, 1979.

LAQUAR, Robert; HOLLIER, Robert. **Le marketing touristique**. Paris: PUF, 1981.

LEFEBVRE, Henri. **De l'État** - les contradictions de l'État moderne. Paris: Union Générale d'Éditions, 1978.

\_\_\_\_\_. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1986.

LINHARES, Paulo. **Cidade de água e sal**: por uma antropologia do Litoral do Nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

LIPIETZ, Alain. As transformações na divisão internacional do trabalho: considerações metodológicas e esboço de teorização. **Espaço e Debate**, n. 12, ano IV, São Paulo, CANOPU, 1984.

LOY-PUDDU, G. **Géographie touristique**: communication et transports. Paris:

Éditions Delta & Spes, 1983.

MELLO, Antonio da Silva; VOGEL, Arno. **Gente das areias**: história, meio ambiente e sociedade no litoral brasileiro – Maricá-RJ 1975 a 1995. Rio de Janeiro: EdUFF, 2004 417p.

MIOSSEC, Jean-Marie. Un Modèle de l'espace touristique. **L'Espace géographique**, n.1. Paris, 1977.

MORAES, Antonio Carlos Robert . **Contribuições para a Gestão da Zona Costeira do Brasil**. Elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2007.

MIROUX, Albert. **Tourisme et transport aérien**: de l'essor à la maturité. Paris: ITA, 1991.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1981.

PAIVA, Manoel de Oliveira. **A Afilhada**. Fortaleza: Ed. Anhambi, 1971.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes Venâncio. Inquietações sobre o turismo e o urbano na região Nordeste. In: LIMA, Luiz Cruz (Org.). **Da cidade ao campo** - a diversidade do saber-fazer turístico. Fortaleza : UECE, 1998.

PEREIRA, Felipe Francisco. **Roteiro da Costa Norte do Brazil desde Maceió até Pará**. Pernambuco: Tipographia do Journal do Recife, 1877.

PERON, Françoise; RIEUCAU, Jean. **La maritimité aujourd'hui**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1996.

POUTET, Hervé. **Images touristiques de l'Espagne**: de la propagande politique à la promotion touristique. Paris: Éditions L'Harmattan, 1995.

PREVELAKIS, Maria. La double signification de la maritimité dans la culture hellénique. In: PERON, Françoise; RIEUCAU, Jean (Orgs.). **La maritimité aujourd'hui**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1996.

REBOUÇAS, Osmundo et al. **Gestão compartilhada** - o pacto do Ceará. Rio de Janeiro: Qualitymark Ed., 1994.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**: economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Nobel, 1985.

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

STUDART, Barão de. Climatologia, epidemias e endemias do Ceará. **Revista da Academia Cearense de Letras**, t. XIV, Fortaleza, 1909.

URBAIN, Jean-Didier. **Sur la plage**: mœurs et coutumes balnéaires (XIXème-XXème siècles). Paris: Éditions Payot, 1996.

VARIG. **Le Brésil**, 1997.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Os agentes modeladores das cidades brasileiras no período colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p.247-278.

VIDAL DE LA BLACHE, Paul. **Principes de géographie humaine**. Paris: Éditions UTZ, 1995.

WACKERMANN, Gabriel. **Tourisme et transport**. Paris: Éditions SEDES, 1993.

