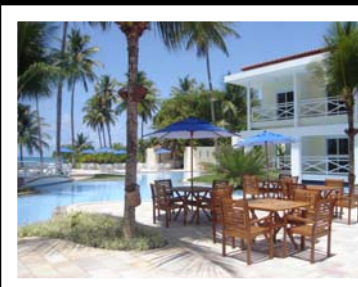


**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL SUL  
DE PERNAMBUCO: O CASO DO MUNICÍPIO  
DE TAMANDARÉ**

**Clarisse Vasconcelos Fraga de Melo Lima**

**RECIFE  
2006**



# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL SUL DE PERNAMBUCO:  
O CASO DO MUNICÍPIO DE TAMANDARÉ**

**Clarisse Vasconcelos Fraga de Melo Lima**

RECIFE  
2006

**Clarisse Vasconcelos Fraga de Melo Lima**

**URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL SUL DE PERNAMBUCO:  
O CASO DO MUNICÍPIO DE TAMANDARÉ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Vanice Santiago Fragoso Selva

RECIFE  
2006

**L732u Lima, Clarisse Vasconcelos Fraga de Melo**

**Urbanização turística no Litoral Sul de Pernambuco: o caso do município de Tamandaré. - Recife: O Autor, 2006.  
157 folhas: il., fig., graf., mapas, tab.**

**Orientador: Vanice Santiago Fragoso Selva**

**Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Programa de Pós-graduação em Geografia. Recife, 2006.**

**Inclui bibliografia, apêndices e anexos.**

**1. Geografia do turismo. 2. Turismo e planejamento urbano. 3. Desenvolvimento turístico. 4. Políticas de turismo. 5. Destinos turísticos – Zona Costeira. 6. Município de Tamandaré – Litoral Sul de Pernambuco. I. Título.**

**910.21  
910**

**CDU (2.ed.)  
CDD (22.ed.)**

**UFPE  
BCFCH2006/27**

**Clarisse Vasconcelos Fraga de Melo Lima**

**URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL SUL DE PERNAMBUCO:  
O CASO DO MUNICÍPIO DE TAMANDARÉ**

Dissertação apresentada à  
Universidade Federal de  
Pernambuco, como requisito  
parcial para obtenção do grau  
de Mestre em Geografia.

Aprovada em 25 / 08 / 2006

*Vanice Selva*

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Vanice Santiago Fragoso Selva  
Professora do Dept<sup>o</sup> de Geografia – UFPE

(Orientadora)

*Gilmar*

Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus  
Professor do Dept<sup>o</sup> de Geografia – UERJ

(Examinador Externo)

*Claudio Fraga de Melo de Castilho*

Prof. Dr. Claudio Castilho  
Professor do Dept<sup>o</sup> de Geografia – UFPE

(Examinador Interno)

Dedico este trabalho aos meus *pais e irmãos*, por serem as pessoas mais importantes da minha vida, que sempre apoiaram e orientaram o meu desenvolvimento pessoal e profissional.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à professora e orientadora Vanice Selva por ter aceito essa empreitada, sempre acreditando, investindo no trabalho e compartilhando momentos preciosos de dificuldades, êxitos, dúvidas, descobertas, conflitos, soluções. Agradeço, sobretudo, a sua dedicação, amizade, compreensão, desprendimento e por despertar uma visão crítica e sistêmica sobre o turismo e suas implicações políticas, econômicas, sociais, culturais e ambientais.

À grande amiga Vanessa pelo grande apoio nessa jornada e pela elaboração dos mapas temáticos.

Ao Instituto Recifes Costeiros, nas pessoas de Deborah Estima e Maro “brothers”, pelo grande apoio durante os trabalhos de campo e por disponibilizar material necessário ao desenvolvimento desta pesquisa.

Aos integrantes do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) de Tamandaré, em especial a Nadir Coimbra e Gilberto Freyre Neto, pelo grande apoio e repasse de informações pertinentes às questões discutidas no mesmo.

À gestora da APA de Guadalupe, Yara Sommer, pelo apoio e acolhida no Centro de Visitantes da referida APA, durante os vários trabalhos de campo.

À Associação de Hotéis, Pousadas, Restaurantes e Similares de Tamandaré (AHPREST), em especial na pessoa de Edson Coimbra, pelo apoio e entrevistas concedidas, durante os trabalhos de campo.

À Secretaria de Turismo de Tamandaré, na pessoa de Leonardo Almeida, pelo apoio e entrevistas concedidas durante os trabalhos de campo e no Salão do Turismo deste ano.

À Associação para o Desenvolvimento Sustentável dos Carneiros (ADESC), nas pessoas de Joel Dantas (Joba) e Luis Rodrigues Lima Filho (Lula), pelas entrevistas e “caronas” concedidas para minha ida ao município a fim de participar das reuniões do COMDEMA.

Ao investigador Jonas da Delegacia de Polícia de Tamandaré, pela receptividade e informações concedidas durante entrevista no trabalho de campo.

À geógrafa e corretora Edilene Coimbra, da Casa de Praia Negócios Imobiliários, pelas valiosas informações concedidas em entrevista, que contribuiu enormemente na análise da construção do espaço turístico de Tamandaré.



À Valéria Fraga, prima querida, pela gentileza de traduzir para o inglês o resumo do presente trabalho.

Ao meu tio José Luis da Mota Menezes e minha prima Luciana Menezes, pela torcida e por terem cedido o escritório para impressão dos mapas.

Aos veranistas, proprietários e/ou funcionários de hotéis, pousadas, condomínios, marinas e corretoras de imóveis pela receptividade e informações concedidas durante a pesquisa de campo.

Aos meus amigos pelo ânimo, torcida, compreensão da ausência e estímulo na caminhada rumo à obtenção do grau de Mestre em Geografia, encorajando-me sempre com vibrações positivas, votos de sucesso, proporcionando alguns momentos de alegria e descontração.

## RESUMO

Esta dissertação constitui um estudo, no âmbito da Geografia do Turismo, sobre a relação entre turismo e urbanização, a partir da expansão do turismo no Litoral Sul de Pernambuco, mais detidamente no município de Tamandaré, a fim de identificar a racionalidade que permeia essa forma de urbanização e suas respectivas conseqüências espaciais pelo turismo. Trata-se de uma análise espaço-temporal, sob a perspectiva do crescimento do turismo e da série de serviços que ele requer para a sua reprodução; de sua utilização para promover o desenvolvimento local/regional; e de sua capacidade de criar e requalificar espaços com repercussões nas formas geográficas. O processo de desenvolvimento da atividade turística na área de estudo é analisado sob o arranjo espacial que foi sendo estruturado com base no surgimento das casas de veraneio, equipamentos turísticos, organizações privadas, associações comunitárias, conselhos municipais, bem como planos de desenvolvimento turístico, econômico, urbano e social. Nas regiões costeiras, cujo espaço é geralmente utilizado para o desenvolvimento de turismo de sol e mar, de forma massiva, verifica-se uma rápida transformação ambiental e urbana resultante da influência do turismo no meio natural, nas relações sociais e na economia. O litoral Sul de Pernambuco ilustra esse processo de turistificação voltado à consolidação dessa região no mercado turístico global, implicando na urbanização turística, que requalifica e eleva o consumo do próprio espaço e dos serviços oferecidos, induzindo o surgimento de novos padrões de uso e ocupação do solo. Tamandaré destaca-se nesse contexto por apresentar ainda uma grande reserva de capital natural e uma forte resistência na defesa do meio ambiente, apesar da acelerada expansão imobiliária e das pressões para um maior desenvolvimento turístico. Assim, destaca-se a necessidade de uma gestão integrada e participativa do turismo para minimizar impactos negativos e promover não só um crescimento econômico, mas principalmente social.

Palavras-chave: Geografia do Turismo; Urbanização Turística; desenvolvimento turístico.

## **ABSTRACT**

This dissertation constitutes a study, in the scope of the Geography of Tourism, on the relation between tourism and urbanization, from the expansion of the tourism in the South Coast of Pernambuco, more specifically, in the city of Tamandaré, in order to identify the rationality that surrounds this form of urbanization and its respective space consequences for the tourism. The study is a spatio-temporal analysis, under the perspective of the growth of the tourism and the series of services that it requires for its reproduction; of its use to promote the development local/regional and its capacity to create and to requalify spaces with repercussions in the geographic forms. The process of development of the tourist activity in the studied area is analyzed under the space arrangement that was being structuralized on the basis of the tourist sprouting of the summering houses, equipment, private organizations, communitarian associations, city councils, as well as plans of tourist, economic, urban and social development. In the coastal regions, whose space generally is used for the development of sun and sea tourism, of massive form, verifies a fast environmental and urban transformation resultant of the influence of the tourism in the natural ambient, the social relations and the economy. The South coast of Pernambuco illustrates this process of turistification directed to the consolidation of this region in the global tourist market, implying in the tourism urbanization, that requalify and raises the consumption of the proper space and the offered services, inducing the sprouting of new standards use and occupation of the ground. Tamandaré is distinguished in this context for still presenting a great reserve of natural capital and one strong resistance in the defense of the environment, despite the speed up real estate expansion and the pressures for a bigger tourist development. Thus, it is distinguished the necessity of an integrated and participative management of the tourism to minimize negative impacts and do not only promote economic, but mainly social growth.

**Key-Words:** Geography of the Tourism; Tourism urbanization; tourism development.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Dados do Turismo no Brasil e no Mundo, 1990- 2000 (em milhões) .....	26
Tabela 02: Receita Cambial gerada pelo Turismo Internacional, por Região, de 2000 a 2003 (em US\$ bilhões) .....	28
Tabela 03: Número de estabelecimentos e empregados em atividades turísticas – 1994/2003.....	29
Tabela 04: Estratégias setoriais para a sub-região Litoral Sul .....	95
Tabela 05: População residente total, por situação de domicílio, do Distrito de Tamandaré – 1940-1980.....	106
Tabela 06: Densidades demográficas dos setores residenciais de Tamandaré (abril/2000)...	110

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Desembarques Internacionais no Brasil (2002-2005) .....	27
Gráfico 02: Setores econômicos do município de Rio Formoso em 1980 .....	106
Gráfico 03: Curva do crescimento do número de Leitos nos meios de hospedagem .....	113
Gráfico 04: Curva do crescimento do número de Leitos dos condomínios e privês .....	114
Gráfico 05: Curva do crescimento do número total de Leitos, incluindo as categorias hoteleira (H) e de condomínios/privês (C/P) .....	115

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Curva do Ciclo de Vida da Destinações Turísticas de Butler.....	42
Figura 02: Pólos de Turismo definidos pelo PRODETUR/NE.....	64
Figura 03: Superestrutura do Ministério do Turismo, Metas e Macroprogramas do PNT.....	66
Figura 04: Resultados parciais do PNT e do PRT.....	67
Figura 05: Mapa de Localização do Litoral Sul de Pernambuco.....	81
Figuras 06 e 07: Áreas de ocupação pela população de baixa renda localizadas nos arredores de Barra de Sirinhaém e Porto de Galinhas, respectivamente.....	89
Figuras 08 e 09: Fotos do Píer de Guadalupe, abandonado desde a sua construção.....	92
Figuras 10 e 11: Via de Penetração Sul e impactos ambientais que embargaram a obra.....	93
Figura 12: Pólo Costa dos Arrecifes, definido para o PRODETUR/PE II.....	94
Figuras 13, 14 e 15: Projeto de Requalificação Urbana de Porto de Galinhas.....	98
Figura 16: Mapa de Localização do Município de Tamandaré.....	101
Figuras 17 e 18: Igrejas de São José e São Pedro, respectivamente.....	105
Figuras 19 e 20: Colônia de Férias do SESI.....	107
Figuras 21 e 22: Praça e casa de pescador do loteamento Estrela do Mar.....	107
Figuras 23 e 24: Ruas dos loteamentos Rio Formoso e COHAB, respectivamente.....	108
Figuras 25 e 26: Loteamento Santo Inácio – áreas antiga e de expansão, respectivamente.....	108
Figuras 27 e 28: Invasão (atual Bairro da Esperança) e Suvaco de Cobra, área ocupada no entorno do Oitizeiro, respectivamente.....	108
Figuras 29 e 30: Marina das Campas e embarcações no mar logo em sua frente.....	109
Figuras 31 e 32: Av. José Bezerra Sobrinho e início da Av. Leopoldo Lins, respectivamente.....	110
Figuras 33 e 34: Área comprada pela Moura Dubeaux na Praia dos Carneiros.....	112
Figuras 35 e 36: Condomínio e casas de veraneio de alto padrão na beira-mar da Praia da Campas.....	116
Figura 37: Representação do Uso Turístico em Tamandaré.....	119
Figuras 38 e 39: Loteamentos Portal de Tamandaré e Águas de Tamandaré.....	118
Figura 40: Reunião do COMDEMA na Câmara de Vereadores de Tamandaré.....	122
Figuras 41 e 42: Regata Ambiental de Tamandaré.....	122
Figuras 43 e 44: Gincana do Dia Internacional do Meio Ambiente.....	123
Figura 45: Zoneamento da Cidade de Tamandaré.....	126
Figura 46: Centro de Solidariedade Padre Enzo.....	125

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABAV – Associação Brasileira de Agentes de Viagens  
ADESC – Associação para o Desenvolvimento Sustentável dos Carneiros  
AHPREST – Associação de Hotéis, Pousadas, Restaurantes e Similares de Tamandaré  
APA – Área de Proteção Ambiental  
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BNB – Banco do Nordeste do Brasil  
CEPAL – Comissão Econômica para América Latina  
CEPENE – Centro de Pesquisas e Extensão Pesqueira do Nordeste  
CIPOMA – Companhia Independente de Policiamento do Meio Ambiente  
COHAB – Companhia de Habitação  
COMDEMA – Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente  
CONDEPE-FIDEM – Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco  
CPRH – Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos  
CRC – Companhia de Revenda e Colonização  
CT – Centro Turístico de Guadalupe (CT Guadalupe)  
DER – Departamento de Estradas de Rodagem  
DEFN – Distrito Estadual de Fernando de Noronha  
EIA – Estudo de Impacto Ambiental  
EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo  
EMPETUR – Empresa de Turismo de Pernambuco S.A.  
EUA – Estados Unidos da América  
FUNDARPE – Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco  
FUNTEP – Fundo de Terras de Pernambuco  
GERAN – Grupo Especial para a Racionalização da Agroindústria Canavieira do Nordeste  
GERCO-PE – Programa de Gerenciamento Costeiro de Pernambuco  
GPS – *Global Positioning System*  
IAA – Instituto do Açúcar e do Alcool  
IATA – *International Air of Transport Association*  
IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos naturais Renováveis  
IBGE – Instituto Brasileiro Geográfico e Estatístico  
ID – Índice de Defert  
IES – Instituições de Ensino Superior

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

MMA – Ministério do Meio Ambiente

MTUR – Ministério do Turismo

OMT – Organização Mundial de Turismo

ONG – Organização Não-Governamental

PIO – Plano de Intervenção do Projeto Orla

PDITS – Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PNMFT – Parque Natural Municipal do Forte de Tamandaré

PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo

PNT – Plano Nacional de Turismo

PROÁLCOOL – Programa Nacional do Alcool

PRODETUR – Programa para Desenvolvimento do Turismo

PROMATA – Programa de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável da Zona da Mata de Pernambuco

PRÓ-CITTÀ – Instituto de Estudos Pró-Cidadania

PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agropecuária do Norte e do Nordeste

PRT – Programa de Regionalização do Turismo

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SEPLANDES – Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Social do Estado de Pernambuco

SESI – Serviço Social da Indústria

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

UCs – Unidades de Conservação

UEE – Unidade Executora Estadual

WWF - *World Wildlife Fund*

ZEE – Zoneamento Ecológico Econômico

ZEEC – Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	17
1. A EXPANSÃO DO TURISMO E SEU ENFOQUE GEOGRÁFICO.....	21
1.1 Turismo: breve histórico, dimensões conceituais, possibilidades e limites de desenvolvimento.....	21
1.2 A contribuição da Geografia para o estudo do Turismo .....	33
1.2.1 Os Modelos de análise da Geografia do Turismo .....	38
2. URBANIZAÇÃO TURÍSTICA .....	44
2.1 A dinâmica da urbanização e da produção do espaço urbano .....	44
2.2 Urbanização turística como campo de estudo .....	51
2.3 Os principais agentes produtores da urbanização turística: a interferência de suas ações na espacialização do turismo.....	59
2.3.1. Estado/Poder Público .....	60
2.3.1.1. Políticas Públicas de Desenvolvimento do Turismo no Brasil .....	61
2.3.2. Empresários do segmento turístico .....	68
2.3.3. Setor Imobiliário .....	69
2.3.4. Turistas .....	70
2.3.5. Comunidade Local .....	71
2.4 A natureza da Urbanização Turística nas áreas litorâneas .....	72
2.4.1. O interesse pelo litoral e o surgimento dos balneários .....	72
2.4.2 Destinos turísticos costeiros, uma maneira peculiar de urbanização .....	75
2.4.3 Expansão da função turística no litoral nordestino e implicações no processo de urbanização .....	76
3. A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL SUL DE PERNAMBUCO: NOVOS CENÁRIOS .....	80
3.1.Litoral Sul de Pernambuco: da cana-de-açúcar ao turismo.....	80
3.1.1. Caracterização da área: população e aspectos físicos.....	80
3.1.2. Aspectos sócio-econômicos: breve resgate histórico e situação atual da área.....	85
3.1.3. O desenvolvimento dos núcleos urbanos do Litoral Sul e sua Urbanização Turística.....	87

3.2 O Papel dos Projetos de Desenvolvimento Turístico na construção de um novo cenário no Litoral Sul de Pernambuco.....	91
4. A RACIONALIDADE DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO MUNICÍPIO DE TAMANDARÉ .....	100
4.1 Caracterização do município de Tamandaré .....	100
4.2 O processo de transformação do município em destino turístico .....	104
4.2.1 Análise da dinâmica espaço-temporal da área de estudo .....	113
4.3 As pressões do desenvolvimento turístico e a resistência na defesa do meio ambiente .....	120
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	128
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	131
APÊNDICES .....	137
APÊNDICE A – Planilhas de hotéis, colônia de férias, pousadas e chalés .....	138
APÊNDICE B – Planilhas de Condomínios e Privês .....	145
ANEXOS .....	148
ANEXO A – Catálogo de projetos para o Litoral Sul da CONDEPE/FIDEM.....	149
ANEXO B – Zoneamento Ecológico Econômico da Zona de Turismo, Veraneio e Lazer da APA de Guadalupe .....	152
ANEXO C – Mapa do ZEEC do Litoral Sul .....	157

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação constitui um estudo reflexivo e circunstaciado, no âmbito da Geografia do Turismo, sobre a relação entre turismo e urbanização, a partir da análise da ocupação das áreas litorâneas ao Sul de Pernambuco pelo turismo, com ênfase nas conseqüências espaciais da urbanização turística ao longo do processo evolutivo destes locais, contribuindo à compreensão deste fenômeno, a partir da realidade empírica do município de Tamandaré.

A realização de uma pesquisa em Geografia do Turismo é de grande relevância por ser capaz de viabilizar a análise e compreensão dos efeitos decorrentes da difusão espaço-temporal da função turística por meio de seus conceitos, técnicas e modelos. Apesar de sua reconhecida importância, a Geografia do Turismo ainda carece de estudos científicos que apliquem sua base conceitual e teórica, como, por exemplo, a aplicação de modelos espaciais que contribuam para descrever, interpretar ou até mesmo prever fenômenos da dinâmica espacial do turismo. Este fato revela-se como fator motivador à escolha dessa temática, de maneira a contribuir com a produção científica nesta área do conhecimento, com ênfase nas regiões turísticas litorâneas.

A análise proposta dar-se-á de modo espaço-temporal, sob a perspectiva do crescimento do turismo e da série de serviços que ele requer para a sua reprodução; de sua utilização para promover o desenvolvimento local/regional; e de sua capacidade de “promover a criação, valorização e requalificação de espaços até pouco tempo perplexos, com grandes repercussões nas formas geográficas” (BARROS JR., 2004, p. 01).

O processo de desenvolvimento da atividade turística na área de estudo será analisado sob o arranjo espacial que foi sendo estruturado com base no surgimento das primeiras casas de veraneio, equipamentos turísticos, organizações privadas, associações comunitárias, conselhos municipais, bem como planos de desenvolvimento turístico, econômico, urbano e social.

A partir da discussão teórica sobre a acelerada ocupação das áreas litorâneas do Nordeste brasileiro pelo turismo, com ênfase nos impactos produzidos ao longo do processo evolutivo destes locais, pretende-se contribuir à compreensão desta realidade e suas conseqüências espaciais.

Em função das políticas de turismo enfocarem sobretudo sua importância e seus impactos econômicos nas destinações decorrentes das inter-relações nos mais diversos setores produtivos e de prestação de serviços, reforçando o turismo como atividade propulsora de desenvolvimento regional, objetiva-se, ainda, analisar o real retorno do turismo diante dessas expectativas, alertando para a necessidade de uma gestão integrada e participativa da atividade turística, de modo a minimizar impactos negativos e estender benefícios às comunidades envolvidas.

Nas regiões costeiras, cujo espaço é geralmente utilizado para o desenvolvimento de turismo de sol e mar, de forma massiva, verifica-se a deficiência de instrumentos de controle capazes de prevenir conseqüências negativas da função turística, ocasionando, geralmente, uma rápida transformação ambiental e urbana resultante da influência do turismo no meio natural, nas relações sociais e na economia de seus habitantes.

O litoral Sul de Pernambuco ilustra bem essas transformações em função dos diversos agentes produtores do espaço que objetivam consolidar esse território dentro do mercado turístico global, implicando no uso intensivo do solo, na requalificação e no consumo do próprio espaço, o que induz ao surgimento de novos padrões de uso e ocupação do solo.

Diante disso, percebe-se a necessidade de estudos contínuos, como único meio de acompanhar a dinamicidade da função turística e seus efeitos, bem como discutir estrategicamente as conseqüências espaciais do turismo.

Dessa forma, analisar o processo de transformação de Tamandaré em destinação turística costeira é de utilidade para auxiliar na elaboração de cenários antecipatórios de problemas, no âmbito da sustentabilidade, do desenvolvimento turístico, e assim, contribuindo para o planejamento em suas diversas escalas, a fim de promover não só um crescimento econômico, mas principalmente social.

Tamandaré destaca-se pelo seu potencial turístico, constituído pela beleza cênica de suas praias, pela extensa área de Mata Atlântica e por fazer parte de quatro Unidades de Conservação (UCs). Ressalta-se ainda a importância turística da região em que está inserida, pela identificação de vários projetos que traduzem o pressuposto de que Pernambuco vem investindo no turismo, especialmente no Litoral Sul, utilizando os recursos naturais e paisagísticos como produto turístico.

Esta pesquisa tem como objetivo geral analisar a relação entre turismo e urbanização, a partir da análise da ocupação do Litoral Sul de Pernambuco pelo turismo, com ênfase nas conseqüências espaciais da urbanização turística, a partir da realidade empírica do município de Tamandaré.

Como objetivos específicos pretende-se: identificar a ação dos diversos atores e agentes sociais no processo de produção do espaço turístico; identificar planos, programas e projetos de desenvolvimento turístico, econômico, urbano e social que interferem na espacialização do turismo; levantar indicadores econômicos e sociais do município após a intervenção dos planos de desenvolvimento turístico, a fim de analisar a real importância do turismo para o desenvolvimento econômico e social.

Para se alcançar os objetivos apresentados foi realizado um estudo descritivo de caráter exploratório, uma vez que se pretendeu investigar os fatores que produziram a atual organização espacial urbana. De acordo com Selltiz (1967) um estudo descritivo deve apresentar precisamente as características de uma situação, um grupo ou um indivíduo específico; e verificar a frequência com que algo ocorre ou com que está ligado a uma outra coisa.

A fim de analisar a relação entre o turismo e a produção do espaço urbano foram realizadas pesquisas bibliográficas sobre a Geografia do Turismo e suas aplicações na compreensão do fenômeno turístico, como também sobre urbanização turística e a dinâmica espacial do turismo em áreas litorâneas, com ênfase no Litoral Sul de Pernambuco.

Teve-se como fontes de pesquisa planos, programas e projetos de desenvolvimento turístico, econômico, urbano e social que interferem na espacialização do turismo na área em foco, bem como dados estatísticos, coletados de forma direta (pesquisas de campo) e indireta (documentos do IBGE, CONDEPE-FIDEM, CPRH e PDTIS do PRODETUR/PE).

Com o objetivo de coletar dados e informações relacionados à área de pesquisa, foram realizadas visitas aos seguintes órgãos públicos: Empresa de Turismo de Pernambuco (EMPETUR), Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE-FIDEM) e Agência Estadual de Meio Ambiente e de Recursos Hídricos (CPRH).

Realizou-se também pesquisa de campo que consistiu em diversas visitas ao município desde janeiro de 2005 a julho de 2006, podendo-se observar a cidade nos momentos de alta e baixa estação a fim de estabelecer comparações em termos das relações sócio-espaciais que se processam nesses períodos. Nestas visitas foram realizados registros fotográficos e entrevistas não-diretivas com os diversos atores sociais – instituições, organizações privadas, associações comunitárias e conselhos municipais – visando identificar a ação destes na produção do espaço turístico. Destaca-se também a participação em algumas reuniões do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) de Tamandaré a fim de observar como estão sendo discutidas as questões relativas à pressão do uso turístico sobre o meio natural.

Para se apreender a dinâmica espaço-temporal do turismo na área em estudo, foi levantado o número de meios de hospedagem e sua respectiva oferta de leitos, considerando-se tanto hotéis, pousadas, chalés, colônia de férias, privês e condomínios, obtendo-se as coordenadas geográficas desses equipamentos com o uso de GPS (*Global Positioning System*) e de um Sistema de Informações Geográficas (SIG). A partir desses dados obteve-se uma representação gráfica da distribuição dos equipamentos de hospedagem, que constituíram indicadores para construção da curva de crescimento do turismo em Tamandaré.

Para mensurar a importância relativa que tem a função turística em Tamandaré calculou-se o Índice de Defert, representado pela fórmula  $ID = (N / P) \times 100$ , onde  $N$  indica o número de leitos disponíveis para os turistas numa área e  $P$  representa a população residente na área.

O presente estudo foi abordado em quatro capítulos. O primeiro trata da dinâmica expansionista do turismo a partir de um breve histórico dessa atividade, de suas dimensões conceituais e de sua abordagem geográfica, enfatizando, nesta última parte, os métodos e técnicas de pesquisa adotados na Geografia do Turismo.

No segundo capítulo é realizada uma discussão teórica sobre a Urbanização Turística e a produção do espaço turístico como campo de estudo. Inicialmente, buscou-se conceituar e apreender a dinâmica da urbanização e da produção do espaço urbano. Em seguida, buscou-se identificar os principais agentes produtores da urbanização turística e a interferência de suas ações na espacialização do turismo, para ao final, identificar a natureza da Urbanização Turística nas áreas litorâneas.

O terceiro capítulo refere-se ao processo de transformação do Litoral Sul de Pernambuco, de área tradicionalmente marcada pela economia canavieira para principal pólo turístico do Estado de Pernambuco. Para tanto, é feita uma breve caracterização e resgate histórico da ocupação dessa área até o presente momento, destacando o papel das políticas públicas de turismo na construção desse novo cenário.

No quarto capítulo é discutida a racionalidade que permeia a Urbanização Turística de Tamandaré. Para fins de análise do processo de transformação deste local em destino turístico, resgata-se a história do município desde o período que precedeu a expansão urbana, o qual contrasta com o início da década de 1970, quando se inicia a “descoberta” do local pelo turismo e, a partir de então, intensifica-se a preocupação em se criar uma infra-estrutura para o desenvolvimento do turismo.

## 1. A EXPANSÃO DO TURISMO E SEU ENFOQUE GEOGRÁFICO

Neste primeiro capítulo buscar-se-á conceituar e apreender a dinâmica expansionista do turismo a partir de um breve histórico dessa atividade, de suas dimensões conceituais e de sua abordagem geográfica, para que, no capítulo seguinte, proceda-se a uma discussão teórica sobre a urbanização turística e a produção do espaço turístico.

### 1.1 Turismo: breve histórico, dimensões conceituais, possibilidades e limites de desenvolvimento

O turismo surge oficialmente como prática inicialmente na Inglaterra, no século XVII, como um tipo de viagem especial. Assim como muitas palavras do inglês moderno, a palavra *tour* é de origem francesa, em função do período em que a Inglaterra esteve ocupada pelos franceses do século X ao XIV, e apresenta equivalentes no inglês e no latim, respectivamente *turn* e *tornare*, ambos com o significado de *volta*.

Conforme Barretto (1997), o turismo moderno surge após a Revolução Industrial, período no qual se originam as relações de produção. As viagens realizadas antes desse período ainda não consistiam em turismo de fato, todavia em *tours* realizados pela classe privilegiada da época, dentre os jovens do sexo masculino, com um sentido de aventura e esporádicos. Essas viagens não eram motivadas por lazer, mas pela aventura, e objetivavam conceder experiência de vida, firmeza de caráter e preparação para o combate, possibilitando-os assumir cargos na classe dirigente, civil ou militar.

O cenário turístico se transformou ao longo dos anos, adquirindo novas características, notadamente quanto ao desenvolvimento da infra-estrutura de hospedagem e de transportes, inicialmente para atender aos mercadores. O surgimento de hotéis e o incremento dos transportes são alguns dos acontecimentos relevantes para o turismo.

Após a Revolução Industrial, surge um turismo de caráter mais educativo e cultural, cuja idéia central baseava-se na vivência em outros locais, constituído de diferentes sistemas de relações econômicas, políticas e sociais, com símbolos e imagens próprias, como uma

forma de pleno aprendizado. Neste momento, percebe-se o turismo, também numa visão mais econômica, a partir dos benefícios econômicos por ele estimulados.

A partir do século XIX, na era da ferrovia, surgem as primeiras viagens organizadas, atribuindo-se a responsabilidade ao inglês Thomas Cook, considerado o “pai do turismo moderno”. Cook idealiza, nesta época, a utilização do transporte ferroviário, antes unicamente usado para levar carga, para transportar pessoas de um dado destino a outro, sendo o primeiro *tour* de viagem em larga escala realizado em 1841, conduzindo 500 pessoas para Leicester. Cook se transformou em empresário, montando uma empresa para desenvolver um sistema de funções e serviços para viajantes, iniciando a primeira agência de viagens e turismo.

As idéias inovadoras de Cook promoveram avanços significativos, tanto do ponto de vista econômico, conferindo um caráter mais comercial à atividade turística e estimulando o crescimento dos serviços de alojamento e alimentação, como no aspecto social, facilitando o acesso às viagens para classes não tão privilegiadas economicamente, como, por exemplo a criação do “*travel check*”.

Segundo Barretto (1997), a melhoria no sistema de transportes nas áreas comercial, industrial e de serviços, a realocação de mão-de-obra da agricultura para a indústria de manufatura e, em seguida, para o setor de transportes, sobretudo, o ferroviário, e para o setor terciário relacionado à navegação, além do surgimento de uma classe média alta, constituem-se em alguns dos principais fatores marcantes para o desenvolvimento do turismo no século XIX, também identificado como a era dos cruzeiros marítimos para as viagens de longa distância.

O desenvolvimento do turismo, como um fenômeno mundial massivo, esteve fortemente relacionado às seguintes transformações socioeconômicas: melhorias quanto à segurança, salubridade e crescimento da alfabetização; lutas trabalhistas por mais tempo de lazer; e substituição do trabalho doméstico pelo trabalho nas fábricas. A essa lista de transformações que aceleraram a expansão da atividade turística, nas últimas décadas, Fonseca (2005) adiciona a crise da economia mundial, que provocou uma reestruturação das atividades produtivas, com repercussões nos níveis de geração de empregos, provocando o estímulo da atividade turística, como uma alternativa à geração de riquezas e empregos, o que ocasionou um aumento da oferta dos produtos turísticos e, conseqüentemente, uma maior competitividade entre as localidades turísticas.



Durante a Segunda Guerra Mundial houve, praticamente, uma paralisação do turismo (BARRETTO, 1997). Porém, um evento importante, resultante deste conflito, consiste na inserção do turismo na era do avião, através da criação da *International Air of Transport Association* (IATA), que regula o transporte aéreo, representando, assim, uma economia no tempo de deslocamento.

O turismo foi incrementado com o surgimento de mercados globais, oriundos da internacionalização da economia ocidental e da utilização do modelo Fordista de produção, expandindo-se por todo mundo na segunda metade do século XX, originando o “turismo de massa”. Segundo Fayos-Sola (1996 apud FONSECA, 2005, p.47), esse tipo de turismo assumiu as seguintes características: “1) Pacotes rígidos – oferta de produtos turísticos a grupos de consumidores indiferenciados; 2) Economia de escala, priorizando quantidade em detrimento da qualidade; 3) Turistas inexperientes e pouco exigentes”. Relaciona-se essa progressão do turismo, ao longo dos anos, tanto à renda das populações dos países mais ricos quanto ao desenvolvimento econômico observado nos países onde há oferta turística.

Dessa forma, os espaços detentores de um patrimônio natural e cultural diversificado são transformados em alvo dos anseios turísticos. Verifica-se, uma massificação da atividade que implica perda de suas qualidades e características originais, motivadoras da vinda de turistas. Krippendorf (apud RUSCHMANN 1997, p.95) critica essa massificação ao afirmar que, assim, “o turismo destruirá o turismo”. Ruschmann (1997, p.95) ratifica essa idéia afirmando que “o fluxo de grande quantidade de pessoas destrói aquilo que o faz viver”. Percebe-se, a partir dessas afirmações, que o turismo, assim, é considerado contraditório e dialético.

Entretanto, a partir do final do século XX, com um processo intenso de desindustrialização, especialmente nas economias urbanas dos países desenvolvidos, observa-se uma significativa expansão do setor dos serviços no cenário mundial. Harvey (1992, p.140) denomina esse momento como um período de transição do regime fordista para a acumulação flexível, o qual “envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando um vasto movimento no emprego do chamado ‘setor de serviços’, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas”.

Para Lipietz (1988 apud FALCÃO, 1999, p. 64) “a terciarização da sociedade é a irmã gêmea da polarização inter-regional, e elas derivam de uma causa única: a forma da divisão do trabalho imposta pela acumulação capitalista”. Diante desse crescimento do comércio

internacional de serviços, verifica-se um crescimento da atividade turística em consonância com o processo de globalização, contribuindo, paradoxalmente, para a integração dos espaços, concentrando funções e serviços em lugares específicos. Nesse sentido, Falcão (1999, p. 65) afirma que “o turismo e o lazer surgem como via potencial de integração de alguns países ou regiões periféricas, constituindo-se assim numa nova fronteira modal e territorial do processo de acumulação”.

Fonseca (2005, p.47) destaca que com a globalização, a atividade turística assume novas características e procura se adaptar ao novo paradigma produtivo, o “pós-fordismo” ou “neofordismo”, podendo-se identificar mudanças na demanda, nos *inputs* do processo produtivo, na gestão da atividade e no entorno macroeconômico.

Diante dessa expansão mundial do turismo, do conseqüente uso indiscriminado dos espaços naturais e da necessidade de afirmar a atividade como promotora de desenvolvimento econômico e social, surge, em meados de 1970, nos países desenvolvidos, a preocupação de criar órgãos de turismo, destinados a planejar, organizar e regular a atividade.

Com a criação desses órgãos desperta-se uma discussão do conceito de turismo, que dada a sua complexidade, vem a ser definido sob vários aspectos, ora como atividade/função econômica, ora como fenômeno sócio-espacial. Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT) (1998, p. 44), “o turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e permanências em lugares distintos ao seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano com fins de ócio, por negócios e outros”.

Analisando os conceitos de turismo dos diversos autores e instituições, Fonseca (2005, p. 31-32), identifica quatro elementos sempre presentes em suas várias definições:

- 1) o movimento físico dos turistas ao se deslocar de seu local de residência; 2) a permanência no destino turístico deve ser por um período de tempo determinado; 3) a prática turística compreende a viagem ao destino e todas as atividades realizadas durante a permanência no lugar visitado; 4) independente da motivação da viagem, o turismo engloba os serviços e produtos elaborados para atender às necessidades dos turistas.

Ainda quanto à conceituação do turismo, Andrade (1998) destaca a necessidade de distingüi-lo em modalidades ou segmentos conforme elementos da Geografia Política, explicitando aspectos sócio-econômicos (oferta, poder aquisitivo, faixa-etária, sexo, crenças religiosas, etc), político-administrativos, em função das motivações de viagem (demanda), ou ainda quanto ao tipo de acomodação utilizada, dentre os tipos destacam-se:

a) Turismo Interno ou Doméstico – produzido por ofertas e demandas nacionais. Produz e difunde a circulação do capital dentro do próprio país. Deve ser incentivado pelos governos pois gera crescimento da política econômica nacional;

b) Turismo Externo ou Internacional – conjunto de atividades desenvolvidas por pessoas que viajam além do território do país que residem em direção a um ou mais países receptivos. Aqui dá-se o fenômeno de evasão de capital nacional, aplicado no usufruto de bases produtivas de bens e serviços em país estrangeiro;

c) Turismo Receptivo ou de oferta – diz-se do tipo de turismo formado por bens e serviços ofertados no local que acolhe os turistas;

d) Turismo emissivo – conjunto de ações desenvolvidas por instituições como operadoras, agências de viagens, empresas de transportes, etc, para enviar pessoas para lugares fora do local em que têm sede fixa;

e) Turismo de Férias – viagem realizada em dias seguidos, no período de recesso do trabalho ou estudo, destinada ao lazer e repouso. Influencia fortemente o desenvolvimento do turismo, especialmente no que se refere aos valores dos produtos e serviços, determinando assim, o período de “alta” (período de férias) e “baixa” estação;

f) Ecoturismo - “segmento que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações” (MINISTÉRIO DO TURISMO – MTUR, 2006, p.09);

g) Turismo Cultural – “compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura” (idem, p.13);

h) Turismo Rural – “atividade desenvolvida no meio rural, comprometida com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços, resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade” (idem, p.49).

i) Turismo de Segunda Residência – diz-se do turismo em que o turista acomoda-se em uma casa própria, mas que não reside habitualmente, utilizada em períodos de férias, feriados e fins de semana. Geralmente é realizado em áreas litorâneas (turismo de sol e mar) ou no campo e áreas serranas.

A preocupação com o desenvolvimento do turismo desponta no Brasil, na segunda década do século XX, sobretudo, quando da criação da Sociedade Brasileira de Turismo. A partir de 1950, o turismo no país passa a ser considerado de massas, consumido pelas classes médias, e turismo particular, pelas classes altas. O avião e o automóvel figuram como os meios de transporte mais utilizados. Nesse período, de acordo com registros da Gazeta Mercantil (apud TOMELIN, 2001, p. 20-21), ocorre a profissionalização da atividade turística no Brasil. Surgem, então, o Sindicato das Empresas de Turismo, em 1951, e a Associação Brasileira de Agentes de Viagens (ABAV), em 1953 e a criação da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR), em 1966, com o objetivo de promover o desenvolvimento do setor.

De 1970 ao início do século XXI, decorrem trinta anos de influências da economia de mercado mundial sobre a atividade turística, de forma nem sempre positiva. Nos anos de 1980 e 1990, definem-se novos rumos para o turismo sob a influência de oscilações na estabilidade econômica de vários países, o desenvolvimento da tecnologia, dos sistemas de informações e de comunicação e o advento da globalização.

Em 1992, a EMBRATUR recebe nova designação, agora Instituto Brasileiro de Turismo, vinculado, em 1994 ao então criado Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, introduzindo o turismo numa nova realidade, consolidada em 1995, quando a atividade turística torna-se instrumento de desenvolvimento sócio-econômico do Brasil. Além disso, criou-se, no segundo Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, o Ministério dos Esportes e Turismo.

No período de 1990 a 2000, em virtude das ações ora citadas, observou-se na Tabela 01 que praticamente dobrou o volume de vôos domésticos e houve um aumento expressivo na chegada dos vôos internacionais.

**Tabela 01: Dados do Turismo no Brasil e no Mundo, 1990- 2000 (em milhões)**

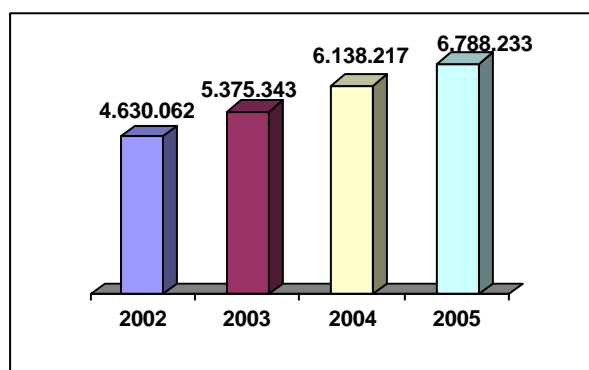
<b>Desembarques</b>	<b>Período</b>	<b>1990</b>	<b>1994</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>Crescimento em % 1994-2000</b>
Brasil: Desembarque Doméstico		15,1	13,8	26,5	26,7	28,5	106,5
Brasil: Desembarques Internacionais		1,1	1,8	4,8	5,1	5,3	194
Mundo: Desembarques Internacionais		458,2	550,5	626,7	650,2	697,8	26,7

Fonte: EMBRATUR (apud WWF, 2001, p.22).

Além desses fatores que induziram ao crescimento do turismo no Brasil, deve-se considerar, mais recentemente, o caos do mercado internacional e a insegurança nos vôos internacionais em virtude dos recentes embates terroristas, como outros aspectos que influenciaram fortemente o crescimento do mercado doméstico e o turismo receptivo

internacional (Gráfico 01). Somam-se a esses fatores as mudanças na economia e o estabelecimento de políticas mais consistentes de apoio à atividade turística, apresentando-se como co-responsáveis por impulsionar o seu crescimento.

**Gráfico 01: Desembarques Internacionais no Brasil (2002-2005)**



Fonte: INFRAERO (apud EMBRATUR, 2006).

Esses indicadores mostram um crescimento de 46,61% nos desembarques internacionais no período de 2002 a 2005, revelando o impacto positivo das ações promocionais, de captação de eventos e vôos charters, bem como que o potencial turístico do país é capaz de ultrapassar as crises no cenário mundial, transformando-as em oportunidades.

Todos esses aspectos relacionados ao crescimento do turismo no Brasil também são resultado da implementação de políticas econômicas e de turismo, as quais promoveram o fortalecimento da atividade assim como o seu desenvolvimento mais organizado, possibilitando, inclusive, mensurar melhor os seus resultados sob a forma das estatísticas apresentadas.

A inserção no novo século e milênio impõe ao setor turístico novos desafios, no tocante às mudanças impostas pelo mercado no século XXI, como o uso da Internet como ferramenta de comunicação operacional e comercial associado à eventual desregulamentação do transporte aéreo.

Em pleno século XXI, o turismo se apresenta como uma atividade de alta participação no cenário econômico de muitos países do mundo, chegando, inclusive, a ser considerado o fenômeno mais popular do milênio. Diante de tal relevância, pode-se, por algumas vezes, esquecer os choques provocados por essa atividade de deslocamento voluntário e temporário na cultura, natureza, política, sociedade e economia.

Beni (2000) destaca a importância do turismo como fenômeno essencialmente social, enfocando, também as variáveis econômica, cultural e ecológica. Percebe-se, nesse contexto, o turismo como um importante mecanismo de lazer para as mais diversas classes sociais e de desenvolvimento sustentável, partindo-se do pressuposto de uma atividade fundamentada na conservação/preservação dos recursos naturais e histórico-culturais existentes como um legado para as próximas gerações.

Reconhecidamente, o turismo é uma das atividades de maior crescimento em nível mundial, tornando-se responsável por um percentual significativo da população economicamente ativa. Tal fato ocorre, principalmente, pela contribuição da atividade turística na geração de emprego, renda e divisas nas localidades onde se desenvolve. Traduz-se o turismo como uma cadeia de setores que se inter-relacionam e se complementam, constituindo um todo complexo e heterogêneo, cuja capacidade de influência se estende, de forma direta e indireta, por diversas outras atividades econômicas. A Tabela 02 demonstra o crescimento da Receita Cambial gerada pelo Turismo Internacional no Mundo de 2000 a 2003, demonstrando o impacto do turismo na economia mundial.

**Tabela 02: Receita Cambial gerada pelo Turismo Internacional, por Região, de 2000 a 2003 (em US\$ bilhões)**

<b>Regiões</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Europa	232,7	228,4	240,5	281,9
Américas	131,8	121,4	114,3	115,8
África	10,7	11,6	11,8	14,0
Ásia Oriental/Pacífico	81,4	81,5	89,5	83,2
Ásia Meridional	4,6	5,0	5,1	5,4
Oriente Médio	12,1	11,7	13,0	14,1
<b>Total</b>	<b>473,4</b>	<b>459,6</b>	<b>474,2</b>	<b>514,4</b>

Fonte: OMT (apud EMBRATUR, 2005)

No Brasil, tamanhas são as dimensões e importância da atividade para o desenvolvimento do país, que se criou, em 2003, no Governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva, um ministério independente para tratar dos assuntos relacionados ao setor. Além disso, já se estabeleceu uma nova Política Nacional do Turismo, onde foram definidas metas e ações a fim de incrementar e impulsionar o desenvolvimento da atividade turística no cenário nacional e internacional. Algumas das ações se relacionam à geração de emprego, renda e divisas oriundas da prática turística.

O Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) (2006), que tem concentrado suas ações na promoção e comercialização dos destinos no exterior, destaca que 2005 foi o melhor ano para o turismo internacional no Brasil, havendo recorde histórico em entrada de turistas estrangeiros no país. Foram 6,8 milhões de desembarques internacionais, recebendo cerca de 5,4 milhões de turistas, que deixaram US\$3,8 bilhões.

Entretanto, o contexto atual, mostra que o turismo não tem correspondido satisfatoriamente à promessa de minimizar as disparidades regionais e promover o desenvolvimento regional. Pelo contrário, observa-se que as profundas mudanças na organização e gestão da produção e do consumo apenas têm acentuando o desemprego, o sub-emprego e o trabalho informal, em especial no setor de serviços, em que o turismo se inclui.

Na Tabela 03 observa-se que apesar do crescimento do número de estabelecimentos turísticos no período de 1994 a 2003, o incremento no número de empregados tem diminuído consideravelmente de 1999 a 2003, contestando a tão divulgada capacidade do turismo de gerar empregos.

**Tabela 03: Número de estabelecimentos e empregados em atividades turísticas – 1994/2003**

Anos	Nº de Estabelecimentos	Incremento (%)	Nº de Empregados	Incremento (%)
1994	83.436	-	703.429	-
1995	97.144	16,43	911.354	29,56
1996	105.197	8,29	882.215	(3,20)
1997	113.859	8,23	926.693	5,04
1998	117.907	3,56	936.825	1,09
1999	144.727	22,75	1.189.040	26,92
2000	150.227	3,80	1.241.708	4,43
2001	160.579	6,89	1.312.962	5,74
2002	169.266	5,41	1.366.326	4,06
2003	174.955	3,96	1.397.216	2,26

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego (apud EMBRATUR, 2005).

Assim, torna-se notória a necessidade de se considerar o setor turístico como uma referência de desenvolvimento, sendo indispensável, portanto, um olhar crítico e responsável para as possibilidades e limites do seu alcance. Assim, uma condição indispensável para a atividade turística beneficiar, ao máximo, as localidades nas quais se desenvolve é o seu planejamento, seguido de sua implementação sustentável e de um monitoramento constante.

No cenário atual, são inúmeras as possibilidades de se desenvolver o turismo numa região. A atividade está totalmente segmentada, de maneira a ser implementada de acordo

com o potencial das localidades, observados, claro, os benefícios e impactos negativos resultantes de sua prática. Alguns segmentos da atividade despontam com grande representatividade em função do crescimento progressivo da demanda.

Frente a um mercado tão amplo e de tantas peculiaridades, Ansarah (2001) destaca que o sucesso da atividade turística depende da educação e formação do indivíduo no processo educativo e de sua capacidade de resposta aos desafios e inovações tecnológicas do setor. A dinâmica do turismo pressupõe a necessidade de uma educação turística voltada para múltiplas competências e que envolva uma consciência crítica do aluno, permitindo-lhe uma fácil adaptação aos novos cenários apresentados.

Em função da velocidade e dinâmica de sua expansão, o turismo contemporâneo é, como afirma Ruschmann (1997, p. 9), “um grande consumidor da natureza em sua evolução nas últimas décadas [...]”. A busca do verde e a fuga das agitações dos grandes centros urbanos são os principais responsáveis por esse alto consumo de ambientes naturais, destacando-se dentre eles as regiões litorâneas.

O uso indiscriminado dos espaços com recurso de beleza natural considerável, a exemplo das áreas costeiras, gera graves conseqüências ao patrimônio natural e histórico-cultural e às comunidades receptoras. Isso representa, na visão de Ruschmann (1997), a falta de cultura turística por parte dos viajantes, os quais, muitas vezes, eximem-se de sua responsabilidade quanto à preservação da natureza e da originalidade das destinações, pensando-se no direito de usar os espaços como bem entenderem apenas pelo fato de pagarem pelo referido uso.

De fato, o turismo mobiliza questões conflitantes, de modo que não é tarefa fácil equilibrar os ganhos econômicos estimulados e o seu desenvolvimento planejado, sustentável, responsável e racional. O desenvolvimento sustentável consiste na utilização dos recursos naturais e histórico-culturais com responsabilidade, de modo a evitar a sua destruição, possibilitando às gerações futuras o uso desses recursos pautado nos mesmos princípios da sustentabilidade.

Quanto ao controle da atividade turística, Ruschmann (1997, p.109) apresenta a seguinte consideração: “[...] seu controle depende de critérios e valores subjetivos e de uma política ambiental e turística adequada – que ainda não se encontrou no Brasil e em vários outros países”. Constata-se, assim, que a conciliação dos diversos interesses estimulados pela atividade só será possível a partir do estabelecimento de políticas de turismo, através das



quais se definam critérios para a implementação sustentável da atividade, mecanismos de controle e medidas de monitoramento para o seu desenvolvimento organizado.

A política do turismo, segundo Beni (2000), significa o estabelecimento de diretrizes através do planejamento de planos, programas e projetos, que envolvam critérios de preservação/conservação do patrimônio natural e histórico-cultural existentes, enfim, estratégias condicionantes ao bom desenvolvimento da atividade turística. Esse planejamento deve se realizar de acordo com a realidade de cada país, considerando suas variáveis sociais, econômicas, ecológicas e culturais, as quais se constituem no conjunto das relações ambientais, propostas pelo referido autor, dentro de uma abordagem sistêmica e integrada, a fim de contribuir para a prática adequada da atividade.

A OMT (apud ANSARAH, 2001) distingue quatro componentes básicos do sistema turístico: a demanda, constituída dos consumidores reais ou potenciais de bens e serviços turísticos; a oferta, formada por produtos, serviços e organizações de turismo; o espaço geográfico, destinação turística onde se encontram oferta e demanda e na qual vive a população autóctone; e os operadores de mercado, facilitadores entre a oferta e a demanda.

Ainda a partir de uma concepção sistêmica do turismo, mas focando no destino turístico ou espaço turístico, Vera *et al.* (1977 apud FONSECA, 2005, p.32) distingue alguns elementos básicos, como:

- a) Os recursos de atração turística, que podem ser naturais, culturais ou criados;
- b) A oferta de serviços que propiciam o consumo do espaço turístico e referem-se ao alojamentos, restaurantes, comércio e serviços em geral e equipamentos de ócio;
- c) A infra-estrutura e equipamentos que possibilitam a acessibilidade;
- d) A sociedade local, definidora das linhas gerais da atividade turística local, segundo seu grau de envolvimento e autonomia.

Sob esta ótica sistêmica, conceitua-se o turismo como:

[...] o conjunto das relações e fenômenos – econômicos, sociais e culturais – produzidos pelo deslocamento de pessoas para fora de seu lugar de residência habitual, contanto que esses deslocamentos e permanência não estejam motivados por uma atividade lucrativa principal, permanente ou temporária<sup>1</sup> (HUNZIKER e KRAPF apud MONTEJANO, 1991, p.95).

---

<sup>1</sup> Tradução livre do texto: [...] *el conjunto de las relaciones y fenómenos – económicos, sociales y culturales – producidos por el desplazamiento de personas fuera de su lugar habitual de residencia, en tanto que dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa principal, permanente o temporal* (HUNZIKER e KRAPF apud MONTEJANO, 1991, p.95).

Nota-se, mais uma vez, a idéia da atividade turística como uma cadeia complexa e de múltiplas variáveis, mas que não considera um segmento altamente rentável e para o qual existem uma série de produtos e serviços direcionados que é o Turismo de Negócios. Já numa percepção mais econômica da atividade turística, conferida ao professor Palomo (apud MONTEJANO, 1991, p.95), turismo:

[...] é toda atividade que supõe deslocamento que leva ao gasto de renda, cujo objetivo principal é conseguir satisfação e serviços, que se oferecem através de uma atividade produtiva, gerada mediante uma inversão prévia e cujo objetivo final é obter uma rentabilidade<sup>2</sup>.

Verifica-se aqui uma conotação mais industrializada do turismo, transformando-o num produto que passou a exigir todo um instrumental de vendas comum a outros negócios, guardadas as suas características e particularidades, visando o aumento da riqueza. Dentre os impactos econômicos positivos do turismo nas localidades onde se desenvolve, conforme Palomo (apud RUSCHMANN, 1997, p.44), destacam-se os seguintes: incremento da renda dos habitantes; elevação dos níveis cultural e profissional da população; expansão do setor da construção; industrialização básica na economia regional; modificação positiva da estrutura econômica e social; e atração da mão-de-obra de outras localidades.

Segundo as estatísticas da EMBRATUR, o turismo tem impacto direto em 52 segmentos da economia produtiva. Nessa perspectiva, a atividade turística congrega capital proveniente de diversos ramos de atividade, dentre os quais se encontram cadeias hoteleiras nacionais e internacionais, companhias aéreas, bancos e grandes corporações. Ansarah (2001, p.9) defende que o turismo, “muito mais que um setor, é uma atividade que se estende de forma direta por vários setores da economia, e, de forma indireta, por todos os demais setores”. Dimensiona-se, desta maneira, o volume de capitais movimentado pela atividade em função de sua rede complexa de inter-relações.

Muitos países se desdobram para desenvolver a atividade turística até nos níveis municipais, através da elaboração de projetos turísticos. A fim de que seus projetos obtenham aprovação, alguns órgãos governamentais apóiam seus discursos apenas nos impactos positivos do turismo sem revelar os danos que podem ser causados por uma atividade mal

---

<sup>2</sup> Tradução livre do texto: [...] es toda actividad que supone desplazamiento que conlleva el gasto de renta, cuyo objetivo principal es conseguir satisfacción y servicios, que se ofrecen a través de una actividad productiva, generada mediante una inversión previa y cuyo objetivo final es obtener una rentabilidad. (PALOMO apud MONTEJANO, 1991, p.95).

planejada. Alguns dos impactos positivos destacados pelas administrações públicas referem-se a: bem-estar social e retorno em curto prazo; impacto direto na imagem do país no exterior e conseqüente fortalecimento da imagem nacional; criação de condições para uma melhor fixação e qualidade de vida da comunidade.

Entretanto, no ímpeto de se obter um rápido retorno econômico, tanto o setor privado quanto o público planejam a atividade turística sem considerar um aspecto de fundamental importância: todo o turismo, seja qual for o segmento, deve ser sustentável. Para a *World Commission of Environment and Development* (apud RUSCHMANN, 1997, p.10) o turismo sustentável é: “aquele que atende às necessidades dos turistas atuais, sem comprometer a possibilidade do usufruto dos recursos pelas gerações futuras”. Quando o fator sustentabilidade não se insere no processo de planejamento, desencadeiam-se problemas no ambiente natural, histórico-cultural, além de causar danos à sociedade.

Já a partir dessa preocupação com a sustentabilidade, Rodrigues (2001, p.105) destaca que as políticas de turismo, nos documentos oficiais, expressam o cuidado com o meio ecológico, em nome do desenvolvimento sustentável, como forma de legitimar as intervenções, uma vez que essa “expressão, apesar de ambígua, permeia todos os discursos em nome da conservação ambiental e, mais recentemente, em nome da melhoria da qualidade de vida das populações anfitriãs – mais um *slogan* para dar credibilidade aos projetos”.

Diante desse cenário, percebe-se a necessidade de estudos contínuos, inclusive, como um único meio de acompanhar a dinamicidade da função turística e de seus efeitos. Tais estudos revelam-se extremamente importantes para todas as esferas da sociedade, visto que permitem discutir estrategicamente as conseqüências espaciais do turismo, além de conferir à Geografia a capacidade de definir, influenciar ou contestar pontos ambientais, culturais e territoriais de agendas de pesquisa e de ação.

## **1.2 A contribuição da Geografia para o estudo do Turismo**

Em função do turismo ter impacto direto nos sistemas políticos, econômicos, sociais, e culturais, é necessário que seja estudado de forma multidisciplinar, utilizando-se de critérios e métodos de diversos campos e ciências do conhecimento, como a História, Geografia,

Antropologia, Economia, Administração, Estatística, Política, Meio ambiente, a fim de compreender todas as suas facetas.

Dentre as ciências, a Geografia destaca-se por ser capaz de proporcionar um esclarecimento dos efeitos decorrentes da difusão espaço-temporal da função turística, por meio da aplicação de conceitos como espaço, região, paisagem, lugar e território, nos quais se fundamenta. Permite, ainda, a criação de uma tipologia das destinações turísticas, apoiada nos elementos que a caracterizam e nas especificidades do turismo. Mediante o exposto, faz-se necessário estudar as dimensões dessa recente área da Ciência Geográfica, enquadrada no ramo da Geografia dos Serviços.

A partir da crescente expansão dos serviços, Castilho (1998) destaca um maior interesse da geografia em analisar o papel dos serviços no processo de desenvolvimento e organização do espaço urbano, muito embora, a importância deste amplo setor seja verificada desde a Antiguidade, nas formações sócio-espaciais das cidades.

Já os estudos geográficos dos efeitos territoriais, ambientais, socioculturais, políticos e econômicos do turismo, como subsetor dos serviços, aparecem de forma mais expressiva nos últimos vinte e cinco anos (CROCIA, 2000). Quanto a isso, Crocia (2002, p.11) afirma que:

A sofisticação das estratégias espaciais de dominação e difusão no campo do turismo a nível mundial e as questões em torno da sustentabilidade e das relações centro-periferia afetando os países pobres e em desenvolvimento não cessam de exigir estudos.

Apesar dos estudos em Geografia do Turismo destacarem-se após a Revolução dos Serviços, de acordo com Rodrigues (1997 apud COSTA et al, 2004), observa-se a expressão ‘Geografia do Turismo’ em trabalhos que datam de 1905, tendo em vista as incidências espaciais do turismo que naquele momento histórico, quando a viagem ainda era elitizada, já imprimiam impactos à natureza, embora relativamente pouco percebidos.

Entretanto, somente a partir da década de 1960 é que o estudo do turismo no âmbito da Geografia acentua-se, respondendo ao acelerado desenvolvimento do fenômeno ligado à prosperidade econômica que marcou o período de pós-guerra nos países centrais do capitalismo.

Já na década de 1980, a Geografia do Turismo é tratada como um dos aspectos da Geografia do tempo livre e os tipos de turismo diferiam simultaneamente pela forma de atividade turística e pelos grupos sociais afetados (COSTA et al, 2004).

Segundo Mitchel e Murphy (apud CROCIA, 2002), a descrição de experiências de uso turístico de recursos litorâneos em estudos de natureza geográfica remontam da primeira metade do século XX, inicialmente na Europa e, em seguida, nos Estados Unidos. Entretanto, apenas a partir dos anos de 1970, iniciou-se a estruturação científica da disciplina Geografia do Turismo.

Já no final do século XX, de acordo com Crocia (2002), a ampla difusão dos jatos e do automóvel evidenciou os efeitos do turismo de massas sobre a superfície terrestre. Em resposta a esses efeitos, resultantes da difusão espacial da função turística, os quais demandam estudos e análises baseados no conhecimento científico, desenvolve-se o ramo da Geografia do Turismo.

Crocía (2000) observa, ainda, que no Brasil, assim como nos demais países em desenvolvimento, ainda não houve grande penetração nas dimensões da Geografia do Turismo, talvez pela sua natureza recente, apesar da função turística já se apresentar em acelerado processo de difusão. Além disso, verifica-se a inserção da disciplina nas grades curriculares dos cursos de graduação e pós-graduação *stricto sensu* muito recentemente.

Esse estudo recente da Geografia do Turismo no Brasil é reforçado por Rodrigues (1999a) ao destacar que somente nos anos setenta que se publicam os primeiros estudos geográficos do fenômeno turístico. Os primeiros trabalhos específicos nessa área tratavam-se de estudos de cunho descritivo, apresentando uma compilação de dados e um volume muito grande de informações, de caráter muito geral e carentes de interpretação.

Do ponto de vista epistemológico, a Geografia apresenta importância fundamental para a atividade turística. Os estudos de características geográficas como clima, vegetação, relevo e hidrografia podem contribuir para a determinação da vocação turística de uma cidade, ou seja, do segmento de turismo ideal a ser desenvolvido em um dado destino.

Segundo Crocia (2000), dentre os objetivos da disciplina Geografia do Turismo destaca-se: verificar as dimensões e necessidades espaciais da função turística, assim como de seus elementos materiais ou imaginários, através da análise de sua expansão, problematizações, modelos, métodos e técnicas, além de permitir um raciocínio sobre as influências positivas e negativas do turismo sobre as realidades regionais e as paisagens geográficas.

No que tange às linhas de investigação sobre o espaço turístico em Geografia, Rodrigues (2001) observa vários direcionamentos, desde enfoques descritivos clássicos,

passando pela Geografia Teorética-Quantitativa na busca de modelos, aos estudos da Geografia Crítica, apoiando-se na teoria marxista, bem como nas pesquisas baseadas na teoria geral dos sistemas. Para ela, atualmente, observa-se uma tendência para contemplar a Geografia Humanística e Cultural apoiada na percepção espacial e no comportamento ambiental.

Para Costa *et al.* (2004) as abordagens sobre a atividade turística desenvolvidas pela Geografia, dividem-se em três linhas teóricas principais: estudos da produção dos espaços turísticos, estudos sobre o espaço vivido dos indivíduos das áreas destinadas ao turismo e estudos sobre as representações espaciais das áreas turísticas.

Essas três linhas teóricas se complementam uma vez que partem do pressuposto que os espaços turísticos são espaços sociais e encontram-se representados na Geografia por um conjunto de fixos e fluxos delineados em um sistema de objetos e um sistema de ações que estão um para o outro de forma indissociável. Nessa perspectiva, os centros emissores, os de deslocamento e os receptores são os fixos, que compõem o sistema de objetos do turismo; já a comercialização, a demanda, o poder de decisão, a informação representam os fluxos do sistema de ação do turismo. Esses sistemas correspondem à categorias analíticas internas ao espaço do turismo: a paisagem, a configuração territorial, as rugosidades e as formas-conteúdo, que juntas expressam as funcionalidades, as formas, as estruturações e os processos (SANTOS, 1985; 1999 apud COSTA et al, 2004).

Duas abordagens da Geografia do Turismo são adotadas ao longo dessa dissertação. Elas são comentadas por Crocia (2002, p.09) em seu artigo “Análise Regional e Destinações Turísticas: possibilidades teóricas e situações empíricas em Geografia do Turismo”. São elas:

1) urbana e regional - articulada ao modelo de relações espaciais centro-periferia, explorando-se suas redes de relações que influenciam os padrões territoriais da difusão do turismo;

2) natureza evolutiva ou dinâmica das destinações turísticas, sendo analisado o modelo evolutivo de Butler do ciclo de vida das destinações turísticas.

Este estudo é de grande importância, uma vez que o espaço turístico consiste em “uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação, sem deixar de mencionar a sua condição anterior de espaço geográfico” (SANTOS apud CRUZ, 1999, p. 263). Daí a importância de considerar a organização espacial preexistente, em seus aspectos políticos, econômicos e culturais estabelecidos pela população local.

Nesse sentido, o espaço é considerado elemento fundamental de todo o sistema de produção turística, encontrando-se em constante modificação, de acordo com as circunstâncias de sua organização e de sua utilização (BISSOLI, 1992). Essa afirmação encontra respaldo na afirmação de Lefebvre (apud CORRÊA, 2002, p. 72) de que “a totalidade do espaço se converte no lugar da reprodução das relações de produção”.

Entender o uso da Geografia aplicada ao turismo pressupõe um conhecimento sobre a Geografia, enquanto ciência, de sua adequação ao estudo da realidade turística, a partir de uma percepção epistemológica de como a atividade se desenvolve no espaço geográfico, concomitante ao estudo das paisagens.

Dessa maneira, é importante identificar os elementos que caracterizam o pensamento geográfico. Tais elementos consistem em idéias metodológicas centrais, cujas bases são: “as relações assentamentos humanos/meio ambiente; as diferenciações regionais ou das paisagens; as distribuições, as distâncias e os padrões espaciais; as difusões culturais e espaciais dos fenômenos; e paisagem como substância, texto e representação” (CROCIA, 2000, p.2). Essas idéias contribuem para a construção do conceito de Geografia do Turismo, que, de acordo com Crocia (2000, p.7), tem a seguinte competência:

[...] estudar as relações entre os assentamentos turísticos e o meio ambiente; as formas, as dinâmicas e as diferenciações das paisagens que se criam pela difusão e desenvolvimento da função turística, assim como as representações que se fazem das paisagens turísticas.

A compreensão da Geografia do Turismo fundamenta-se, ainda, nos conhecimentos acerca da rápida expansão do setor de serviços, no qual se inclui a função turística, dentro de um contexto globalizado; sustentabilidade e consumo do território; e no conhecimento sobre planejamento e organização do espaço turístico a partir de uma visão sistêmica.

A Geografia do Turismo surge como um novo ramo do conhecimento geográfico, o qual, por sua vez, origina novos campos de investigação, a fim de estudar a função turística em toda sua dinâmica e complexidade. Os métodos da ciência geográfica contribuem para a definição, ou mesmo, construção de seu objeto científico, submetendo-o a operações de análise e síntese, através de seus conceitos e modelos.

Assim, permite-se conhecer, sob a ótica da ciência geográfica, os elementos, propriedades, funções, modos de permanência ou de transformação do turismo, assim como os fenômenos sobre os quais atua e de quais sofre ação, a partir de análises de seu sistema

complexo de relações, das regularidades e constâncias universais da prática turística, utilizando-se de uma linguagem científica própria dentro das especificidades da atividade.

Ressalta-se, também, a relevância dos modelos e técnicas aplicados à análise da difusão da função turística e, de igual forma, os próprios conceitos de difusão e de localidades centrais, como elementos indispensáveis à consolidação da educação geográfica para o estudo do turismo.

### 1.2.1 Os Modelos de análise da Geografia do Turismo

O estudo de modelos de análise da Geografia do Turismo nas regiões turísticas é de fundamental importância para se descrever e compreender as complexidades do cenário turístico, para organizar e entender informações que possam explicar ou até mesmo prever o acontecimento de alguns fenômenos, bem como do conjunto de relações que se processam na função turística.

Os modelos desse ramo da Geografia começaram a ser apresentados no final da década de 1960, porém, de forma mais expressiva, somente nas décadas de 1970 e 1980. Neste período estava em voga a Geografia Teorético-Quantitativa que expressava a preocupação em estabelecer modelos e tipologias de espaços turísticos. Depois dessa época, poucos modelos de significância foram apresentados e adotados.

Apesar da aplicação de modelos ser bastante criticada, eles ainda são considerados instrumentos de importância para subsidiar um diálogo teórico a partir de realidades empíricas, como também para auxiliar nas ações de planejamento e gestão do desenvolvimento do turismo, no que se refere, principalmente, aos seus efeitos nas comunidades locais, aos impactos nas atividades econômicas das destinações e aos impactos causados no meio ambiente. Este tema vem sendo pesquisado por vários estudiosos como Christaller (1963 apud BUTLER, 1980), Defert (1966 apud Pearce, 1995;2003), Stansfield (1970), Thurot (1973 apud CROCIA, 2000), Plog (1973 apud PEARCE, 1995;2003), Noronha (1976, apud BUTLER, 1980) e Butler (1980).

A base da maioria dos modelos consiste na origem-rota de recreação-destinação, variando a ênfase que cada pesquisador dá a cada um dos elementos, podendo-se identificar



quatro grupos básicos de modelos: de viagem turística; de origens-destinações; estruturais; e evolutivos. Nesta pesquisa serão abordados apenas os modelos evolutivos e o Índice de Defert, em função de sua contribuição para a análise da dinâmica produzida pela função turística na área em estudo.

Um importante estudo realizado por Defert procura mensurar a importância relativa que tem a função turística em uma determinada área, evidenciando o grau de dependência do local à função turística. A este parâmetro deu-se o nome de Índice de Defert, representado pela fórmula  $ID = (N / P) \times 100$ , onde  $N$  indica o número de leitos disponíveis para os turistas numa área e  $P$  representa a população residente na área.

A interpretação do resultado é realizada a partir dos seguintes limites teóricos: se  $ID = 0$ , não há acomodação turística; se  $ID = \infty$ , não existe população local; e  $ID = 100$ , o número de leitos é igual ao da população local. Dessa forma, quanto mais próximo de 100 o resultado for, maior a dependência e vulnerabilidade da destinação às expansões e retrações dos fluxos turísticos. Dessa maneira, utiliza-se o cálculo do Índice de Defert para auxiliar na aplicação dos modelos de análise da difusão da função turística.

Quanto aos modelos evolutivos, destacam-se os de Plog e o de Thurot, de 1973, o de Butler, de 1980, que expressam a mesma idéia de ciclo de desenvolvimento do turismo.

O modelo de Plog (1973 apud PEARCE, 1995) ressalta o tipo de turista de determinado local como grande responsável pelo tipo de turismo desenvolvido nos locais e pelos tipos de mudanças ocorridos neles. Este autor recorre ao caráter psicológico dos turistas para explicar como ele influencia o padrão de urbanização turística da destinação. O autor classifica os tipos de turistas em *alocêntricos*, *mesocêntricos* e *psicocêntricos*.

Para este autor, as destinações são descobertas por pequenos grupos de *alocêntricos*. Quando o local vai deixando de ser pouco usual, há uma crescente visitação de *mesocêntricos* e os *alocêntricos* saem em busca de novas localidades. Quando a área torna-se acessível e mais divulgada, abre-se caminho para a visitação de turistas *psicocêntricos*, instalando-se o típico turismo de massa.

Esses tipos são definidos por Plog da seguinte forma:

- a) *Alocêntricos* – buscam situações novas, aventuras e destinações pouco usuais;
- b) *Mesocêntricos* – gostam de destinações nem tão exóticas, nem tão familiares;
- c) *Psicocêntricos* – são inibidos para o novo e têm pouco espírito de aventura.

Plog (apud PEARCE, 2003, p.44) afirma que: “as áreas de destino trazem consigo as sementes de sua própria destruição, à medida que elas próprias se tornam mais comerciais e perdem as qualidades que originalmente atraíam os turistas”.

Nos modelos de Thurot e Butler é corrente o uso do termo *resort*<sup>3</sup>, sendo este utilizado não como correspondente a um meio de hospedagem, mas a um espaço turístico com características específicas que o diferencia de um outro espaço geográfico qualquer, como afirma Crocia (2002, p. 13):

*Resort*, na Geografia do Turismo, refere-se a uma área, zona ou região geográfica – e não a uma unidade hoteleira – individualizada em relação às áreas circundantes, onde as funções de acomodação, alimentação e recreação têm lugar, seja a função turística praticamente exclusiva ou existindo ao lado de outras.

O modelo de Thurot (apud PEARCE, 1995) é fruto do exame da experiência histórica de *resorts* no Caribe, sendo composto de três fases pelas quais as destinações turísticas passariam:

Fase 01: caracterizada pela descoberta do lugar por turistas ricos e pela construção de alguns hotéis de nível internacional. Nesta etapa, as características originais do local (naturais e culturais) estariam bem preservadas, em função do nível sócio-econômico dos turistas.

Fase 02: evidenciada pela instalação de numerosos hotéis para a classe média-alta e pela intensificação do fluxo turístico.

Fase 03: caracterizada pela perda do valor original para novos destinos, pela expansão do turismo para a classe média em geral e a nítida consolidação do turismo de massa.

Analisando esse modelo, Crocia (2000, p.67) observa a representação desse fenômeno “como ondas de turismo que se difundem pelo espaço tropical, [...] e nesta expansão ou cadeia de seqüências há uma alteração da morfologia e do perfil social e cultural das paisagens continentais do turismo”.

Butler (1980), no modelo de ciclo de vida de *resorts*, apresenta as regiões turísticas como dinâmicas e em contínua modificação em função de aspectos como: tipos de turistas, suas preferências e necessidades; pela deterioração das atrações naturais e culturais; pela popularidade do local, dentre outros fatores. Esse modelo foi inspirado nos modelos de

---

<sup>3</sup> Pode-se traduzir o termo *resort* como destino turístico, embora a literatura não costume proceder a essa tradução. Esse conceito é aprofundado nos estudos de Stansfield (1970); Pearce (1995; 2003); Meyer-Arendt et al. (1992); Crocia (2002).

Stansfield, Christaller, Plog, dentre outros, e baseia-se no ciclo de vida do produto, muito utilizado pela administração e marketing.

O processo de alterações nas áreas turísticas é identificado numa seqüência de seis estágios sucessivos e, por vezes, simultâneos:

1. Exploração: poucos visitantes e quase não há infra-estrutura turística. A população e sua cultura constituem o principal atrativo. O turismo é insignificante para a economia local;

2. Envolvimento: O número de visitantes apresenta regularidade. A comunidade começa se envolver na prestação de serviços. O Estado disponibiliza/aperfeiçoa transportes e outros recursos turísticos;

3. Desenvolvimento: divulgação massiva. Atrações originais são acrescentadas de recursos importados. Percebem-se mudanças na paisagem. O número de turistas na alta estação iguala ou excede a população local, podendo gerar tensões entre habitantes e turistas. O controle das infra-estruturas turísticas passa a ser gerido por empresas externas;

4. Consolidação: o número de visitantes começa a dar sinais de declínio, embora ainda supere o de residentes. O turismo se torna o principal setor econômico. Esforços de marketing e publicidade atingem o público intensamente;

5. Estagnação: o número máximo de visitantes é atingido e a capacidade de alojamento é alcançada ou excedida. Ocorrem diversos problemas sociais, ambientais e econômicos. O local tem imagem consolidada, mas são necessários esforços para manter a visitação. Há desvalorização de propriedades e fuga de capital;

6. Declínio: Perda de potencial de competitividade. A área passa a depender de excursionistas e recreações de fins de semana. Com sua continuação, os hotéis podem virar condomínios ou apartamentos até perder sua função turística. Este estágio, entretanto, pode não ocorrer imediatamente, se houver esforços de recuperação que resultem numa nova fase de crescimento, como medidas de proteção dos recursos e ajustes dos níveis de capacidade.

Esses estágios do ciclo de vida são representados através de uma curva, cujo formato pode variar de acordo com a taxa de desenvolvimento, números de visitantes, acessibilidade, políticas governamentais entre outros fatores, como se pode observar na Figura 01:

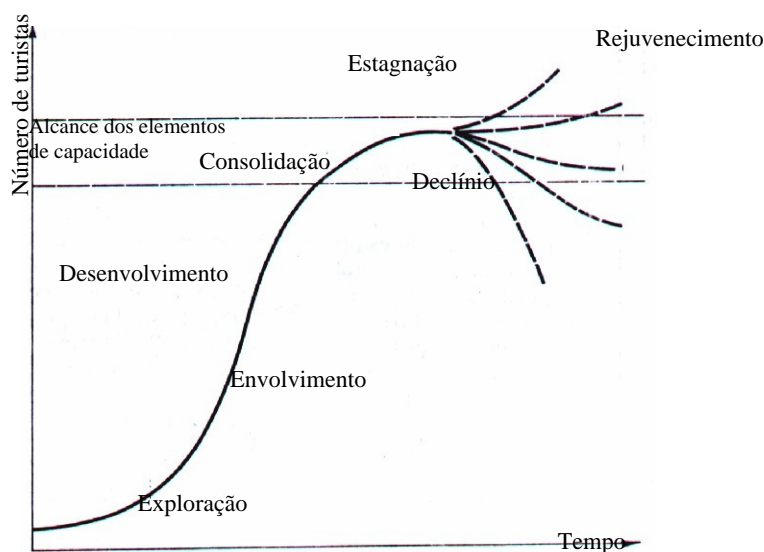


Figura 01: Curva do Ciclo de Vida das Destinações Turísticas de Butler

Fonte: Pearce (1995)

Este modelo demonstra a necessidade de mudança de atitude dos responsáveis pelo planejamento, desenvolvimento e gerenciamento de áreas turísticas, uma vez que: “atrações turísticas não são eternas e infinitas e deveriam ser vistas e tratadas como finitas e possivelmente de recursos não-renováveis. Assim, poderiam ser cuidadosamente protegidas e preservadas<sup>4</sup>” (BUTLER, 1980, p. 11). Butler sugere ainda, que o desenvolvimento das áreas turísticas deve ser feito predeterminando-se limites de capacidade e o potencial de competitividade mantido por um longo período.

COOPER (2001), entretanto, destaca que a aplicação desse modelo esbarra em alguns problemas, tais como: dificuldades de identificar os estágios e os pontos críticos, e de obter informações de longo prazo sobre número de turistas, das quais se possa produzir a curva, bem como o perigo de se responder estrategicamente aos sinais de alerta que podem ser erroneamente observados, já que são abertos a muitas interpretações, e ainda o perigo de traçar uma estratégia para cada estágio, como se fossem momentos bem definidos e não simultâneos.

Quanto às dificuldades na obtenção de estatísticas para a construção da curva de Butler, pode-se substituir a relação Número de turistas x Tempo por Número de Leitos x Tempo, considerando-se que para que um visitante seja considerado turista, ele precisa

<sup>4</sup> Tradução livre do texto: “*Tourist attractions are not infinite and timeless but should be viewed and treated as finite and possibly non-renewable resources. They could then be more carefully protected and preserved.*” (BUTLER, 1980, p. 11).

pernoitar no local e para tanto, precisa haver uma oferta de leitos que o acomode, mesmo que seja em hotel, pousada, condomínio ou casa de veraneio. Alguns estudos têm sido produzidos seguindo-se essa premissa, tais como Lima *et al.* (2003), Crocia (2003) e a presente dissertação.

Todavia, apesar das críticas em relação ao manejo de modelos evolutivos, eles podem ser de grande utilidade na construção de um diálogo teórico baseado em características comuns observadas em diversas regiões turísticas do mundo, destando-se os casos de importantes destinos da Europa, Estados Unidos, Canadá, México, que lidam com o turismo há muito tempo, possibilitando, assim, uma análise comparativa com as regiões turísticas do Brasil.

Crocía (2000) reforça esse argumento ressaltando a utilidade do modelo de Butler para a prática da Geografia do Turismo, pois apesar de a maioria das destinações turísticas no país serem relativamente novas, os efeitos de declínio já se fazem sentir em algumas áreas que exigem esforços de rejuvenescimento.

Neste sentido, deve-se incentivar o manejo desses modelos, utilizando-se, também, de outras ferramentas como estatísticas sobre a demanda e a oferta turística, aparelhos de georreferenciamento e *softwares* de geoprocessamento que possibilitem tornar o estudo mais preciso, propiciando, dessa forma, uma visão mais clara das mudanças processadas nas comunidades aonde se insere a função turística.

Constata-se, portanto, a importância dessa base teórica da Geografia do Turismo, cujas dimensões, conforme Crocia (2002), envolvem a análise espacial das estruturas regionais pré-existentes, bem como suas dinâmicas e relações com os reflexos da difusão da função turística sobre o espaço geográfico.

## **2. URBANIZAÇÃO TURÍSTICA**

Neste capítulo será realizada uma discussão teórica sobre a Urbanização Turística e a produção do espaço turístico como campo de estudo. Inicialmente, buscou-se conceituar e apreender a dinâmica da urbanização e da produção do espaço urbano. Em seguida, buscar-se-á identificar os principais agentes produtores da urbanização turística e a interferência de suas ações na espacialização do turismo, para ao final, identificar a natureza da Urbanização Turística nas áreas litorâneas.

Para tanto, cabe ressaltar a relação entre a urbanização e o turismo como realidades afins, uma vez que o turismo se expande significativamente com a produção de bens e serviços, e, dessa forma, integra ao seu sistema de produção/consumo novas áreas, sejam elas já dotadas de serviços e infra-estrutura urbana ou não. Os bens aqui se referem à infra-estrutura, construção, produtos; já os serviços, aos transportes, alimentação, acomodação, lazer, etc.

Na atualidade, é o turismo que “vem sendo responsável pela transformação sócio-espacial de muitas cidades” (LOUREIRO e SOUZA, 2003, p. 197). Falcão (1999, p. 66) percebe esse papel do turismo, observando que “o sistema se reproduz, assim, com a expansão territorial e com a abertura de novos campos de acumulação no âmbito da produção e da oferta de serviços”, constituído-se num poderoso fator de (re)valorização dos lugares e da promoção da terciarização.

### **2.1 A dinâmica da Urbanização e da Produção do Espaço Urbano**

Para que se possa analisar e compreender a natureza das modificações que resultam numa forma de organização espacial urbana, faz-se necessário tecer algumas considerações sobre urbanização, espaço e produção do espaço urbano.

Esta temática tem preocupado os cientistas sociais em função do crescente aumento das cidades com o processo contínuo e acelerado de urbanização – “processo de crescimento e

modernização das cidades que se expressa em importante aumento de fluxos migratórios e concentração de população” (SELVA, 1988, p.14). Milton Santos (1987, p. 17) reforça a importância do estudo da urbanização ao afirmar que ela é “um fenômeno não apenas recente como também crescente, e isto em escala planetária”.

A urbanização ainda é um conceito apresentado de forma difusa e vaga. Para alguns estudiosos é vista como “o processo de concentração da população, considerando-se tanto o aumento do número de cidades em uma região ou país, quanto o tamanho que cada centro urbano apresenta”. Para outros, caracteriza-se como “processo de concentrações espaciais de população, tomando como referência os altos níveis de densidade” (FONSECA e COSTA, 2004, p.26).

David Clark (1985, p. 61-62), em seu livro “Introdução à Geografia Urbana” ressalta a importância de se fazer uma distinção clara e firme entre dois processos principais de desenvolvimento urbano: crescimento urbano e urbanização. Para ele, o “crescimento urbano é um processo espacial e demográfico e refere-se à importância crescente das cidades como locais de concentração da população numa economia ou sociedade particular”. Já a urbanização seria um “processo social e não espacial que se refere às mudanças nas relações comportamentais que ocorrem na sociedade, como resultado de pessoas morando em cidades. [...] refere-se às mudanças no estilo de vida, que decorrem do impacto das cidades sobre a sociedade”. Clark (1985, p. 125) destaca ainda que “as transformações da urbanização são profundas e irreversíveis e afetam cada aspecto da vida social e todas as seções da sociedade”.

Para Selva (1988, p. 15) “o processo de urbanização é verificado não só pela brusca ampliação, nas últimas décadas da população urbana, como também pelo grande número de cidades que se fundaram e se desenvolveram rapidamente após 1930”.

Santos (1989, p. 20-21), em seu livro “Manual de Geografia Urbana” destaca que, principalmente a partir de 1950, observa-se nos países subdesenvolvidos um ritmo acelerado da urbanização, constituindo esse período “um marco da incorporação do mundo subdesenvolvido a um novo nexos capitalista, comandado pela revolução científico-técnica e seu braço ativo, as empresas transacionais”. Entretanto, ele observa que “a urbanização se fez de maneira diferente e tem um conteúdo também diferente: é uma urbanização terciária”. (SANTOS, 1989, p.25).

Para Rodrigues (2001, p.90) a maioria dos paradigmas em que se baseiam as teorias do fenômeno da urbanização salienta que:

Conforme as populações concentram-se em espaços relativamente exíguos das cidades, desestruturam-se o processo produtivo e as relações sociais que caracterizavam a vida rural. São substituídos por novas formas de divisão social e territorial do trabalho, nas esferas da produção, circulação, distribuição e consumo. Erigem-se novos valores, novas expectativas, novos estilos de vida, que, incetivados e homogeneizados pela ação dos *mass media*, produzem efeitos nas novas relações de trabalho – quase indistintas hoje entre mundo urbano e rural.

Costa (2000, apud FONSECA e COSTA, 2004, p. 26) destaca conceitos mais abrangentes de urbanização que consideram o modo de vida das pessoas; o comportamento próprio das cidades; o aumento da população urbana em detrimento da rural; ou ainda o crescimento das cidades em relação à sua população e à expansão urbana. Utria (1975, apud SELVA, 1988, p.30) segue essa tendência, observando a urbanização como um fenômeno mais complexo que o crescimento demográfico dos centros urbanos. Ele afirma que:

No caso dos países subdesenvolvidos, trata-se de um complexo e profundo processo de mudança social que envolve, no mínimo seis fenômenos bem diferentes, embora interdependentes: frustrações nas áreas rurais, migração, concentração urbana, integração ao universo urbano, modernização da sociedade urbana e difusão urbana.

Estudiosos de áreas mais aplicadas conceituam a urbanização como “o processo de implementação de infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos, importantes para a vida nas cidades, estando mais voltado para o espaço construído” (SPOSITO, 1991 apud FONSECA e COSTA, 2004, p. 26).

Todos esses conceitos mostram como a urbanização é multifacetada e dinâmica, uma vez que ela envolve relações econômicas, sociais, políticas e ambientais, inerentes ao crescimento econômico de cada sociedade, podendo gerar importantes mudanças como o aumento da desigualdade sócio-econômica, do contingente demográfico e a necessidade cada vez maior de novos espaços com funções específicas. Fonseca e Costa (2004, p. 27) destacam que “essas relações não se dão de forma separada e que a urbanização e o desenvolvimento econômico estão intimamente inter-relacionados”.

Para fins deste estudo, a urbanização é definida como um amplo processo de expansão do espaço urbano com relação ao crescimento da população urbana, ao empreendimento de infra-estrutura, equipamentos e serviços coletivos e às mudanças no modo de vida da população em decorrência desse processo.



De acordo com Fonseca e Costa (2004, p. 28, grifos nossos),

não podemos dissociar processo de urbanização da produção do espaço urbano, pois qualquer ação dos agentes sociais nesse espaço se constitui num processo de urbanização da cidade, seja através do processo de expansão urbana, seja através de ações de melhorias em infra-estrutura, etc.

Tanto a urbanização como a produção do espaço urbano são trabalhadas dentro da Geografia Urbana, “ramo da Geografia que se concentra sobre a localização e o arranjo espacial das cidades. Ela objetiva acrescentar uma dimensão espacial à nossa compreensão dos lugares e dos problemas urbanos” (CLARK, 1985, p. 18). Para este autor, o foco das pesquisas em Geografia Urbana, “dirige-se à compreensão daqueles processos sociais, econômicos e ambientais que determinam a localização, o arranjo espacial e a evolução dos lugares urbanos” (CLARK, 1985, p. 18).

Entretanto, para Gottdiener (1997, p.15), os cientistas urbanos pouco avançaram no caminho de entendimento dos padrões de desenvolvimento urbano e suas implicações sociais, econômicas e políticas. Para ele,

qualquer livro de sociologia urbana, por exemplo, revelará que a ‘cidade’ constitui a forma de assentamento urbano, que a ‘urbanização’ envolve a concentração de pessoas dentro de áreas limitadas e que existem ‘diferenças’ entre o ‘modo urbano de vida’ e sua contrapartida ‘suburbana’ ou ‘rural’. Apesar de obsoletos, esses conceitos continuam sendo o foco central de textos urbanos.

Gottdiener (1997, p.18) destaca ainda que os campos da ciência urbana precisam ser reconceituados, uma vez que os padrões de organização espacial mudaram. “A ciência urbana, em geral, repousa sobre uma premissa básica de que os padrões espaciais do espaço de assentamento correspondem à ação de forças profundas de organização social”. Este autor reforça a necessidade de evidenciar a forma pela qual mudou a estrutura da organização social, assim, não basta afirmar como os marxistas, de que foi o “capitalismo” que produziu as mudanças reestruturadoras do espaço. Tampouco é suficiente apoiar as concepções que se baseiam na mudança tecnológica para explicar os padrões contemporâneos de crescimento.

Gomes (2002, p.18) reforça essa necessidade de rever os métodos de análise da Geografia Urbana, pois afirma que as formas urbanas têm apresentado outras dimensões que já não se associam de maneira unívoca a uma atividade ou função. “O comportamento, dinâmico e mutável, dos atores sociais é considerado de forma relevante, e surge toda uma

gama de problemas e de requalificações do espaço, estranhas ao modelo das tipologias tradicionais”.

Para que se possa evidenciar as mudanças reestruturadoras do espaço, faz-se necessário entendê-lo como “uma porção delimitada do território na qual se produzem e se materializam ações dos grupos sociais as quais através do tempo sofrem modificações como decorrência das evoluções econômicas, culturais e ideológicas dos diferentes momentos históricos” (SELVA, 1988, p. 25).

Dessa forma, é de grande utilidade analisar o espaço urbano a partir de quatro categorias – forma, função, estrutura e processo – para decompor a realidade para fins de análise e compor a totalidade sócio-espacial nos seus aspectos simultâneos e evolutivos (SANTOS apud CASTILHO, 1999). Neste sentido, Santos (apud CORRÊA, 2002, p. 78) afirma:

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade.

Segundo Santos (apud CORRÊA, 2002) a forma refere-se ao arranjo espacial dos objetos; a função remete à atividade desempenhada pelo objeto (estas duas categorias estão diretamente relacionadas), estrutura, implica no modo como os objetos estão organizados e como estão inter-relacionados entre si, podendo ainda ser identificada como “a natureza social e econômica de uma sociedade em um dado momento do tempo” (CORRÊA, 2002, p. 77); finalmente, processo refere-se à ação realizada continuamente, visando um resultado, implicando em tempo e mudança.

Este estudo é de grande importância, uma vez que o espaço consiste em “uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação” (SANTOS apud CRUZ, 1999, p. 263).

Segundo Corrêa (1995, p. 15) o espaço está associado “a diferentes escalas, global, continental, regional, da cidade, do bairro, da rua, da casa e de um cômodo no seu interior”, ou seja, “a sociedade se urbaniza construindo o seu próprio espaço (FONSECA e COSTA, 2004, p. 28).

O espaço constitui a base da vida social e, como produto social, apresenta características da sociedade em que está inserida. Por outro lado, ele se constitui num reflexo e condicionante da sociedade. Essa afirmação encontra respaldo na de Lefebvre (1976, apud FONSECA e COSTA, 2004, p.28) que destaca o espaço como “*locus* da reprodução das relações sociais de produção”.

Uma vez que o espaço urbano constitui um reflexo da sociedade, cabe identificar os papéis desempenhados pelo seus principais atores e agentes produtores: poder público (Estado), produtores/agentes imobiliários, setor privado, sociedade/comunidade, sítio geográfico (aspectos físico-naturais) e situação geográfica. Estes agentes atuam no sentido de produzir o espaço urbano e a urbanização voltados para os seus próprios interesses, freqüentemente conflitantes.

A iniciativa do Estado e o crescimento da economia urbana têm um grande papel na criação de novas estruturas urbanas ou na modernização de antigas estruturas; o ritmo e as modalidades do crescimento econômico das cidades subdesenvolvidas são cada vez mais determinados pela ação do Estado. Nesse contexto, “a planificação desempenha importante papel podendo se apresentar sob a forma de programa de incentivos em favor de uma região, como o caso do Nordeste do Brasil” (SANTOS, 1989, p.100).

O poder público exerce papel de extrema importância na produção do espaço urbano, na medida em que sua ação define a concepção da forma de produção desse espaço e, por efeito, da urbanização. Ele atua como agente mediador no processo de gestão do solo urbano, pois, de um lado, exerce a função de gestor de infra-estrutura e de promotor imobiliário e, de outro, é mediador dos conflitos que por ventura possam existir entre os diversos agentes (HARVEY, 1980, apud FONSECA e COSTA, 2004).

Dessa forma, Fonseca e Costa (2004) destacam o Estado como principal estimulador dos lucros dos produtores imobiliários, pois dota de infra-estrutura, acessibilidade, melhorias viárias, serviços coletivos, os locais para implantação desses empreendimentos, o que valoriza a área e reflete no aumento do lucro do setor imobiliário, em detrimento da comunidade local. Essa postura do Estado pode ser compreendida pelo fato do mesmo auferir lucros através da cobrança de tributos e da circulação de capital provocadas por essas ações.

O papel dos produtores imobiliários no processo de produção do espaço urbano é o de fazer circular as mercadorias imobiliárias. Eles possuem diferentes atribuições, atuando enquanto promotores, construtores, corretores e financiadores. Esses agentes exercem

diversos papéis, monopolizando as ações imobiliárias e concentrando maiores lucros. Assim, muitas vezes, um construtor exerce o papel de incorporador ou promotor imobiliário, como também financia a forma de comercialização do bem imóvel (FONSECA e COSTA, 2004).

Estes autores destacam a diferença entre os incorporadores e os promotores imobiliários. Enquanto os primeiros incorporam/promovem o empreendimento, compram o terreno e estabelecem um programa para a sua utilização, comandando a transformação do espaço urbano, através da elaboração de projetos, as construtoras, por sua vez, são responsáveis pelas construções e pelos melhoramentos que permitem a utilização do espaço urbano, de acordo com as normas estabelecidas pelo incorporador, pois este é quem contrata o construtor para a produção dos bens imóveis.

Já o setor privado atua no espaço urbano com a finalidade de auferir benefícios cada vez maiores, na medida em que se organizam para propor e cobrar melhorias para a área, argumentando a importância estratégica de seus empreendimentos para a geração de empregos e a dinamização de outros segmentos da economia local. Dessa forma, os empresários têm conseguido proporcionar melhorias dos serviços urbanos, sensibilizado o poder público para a necessidade de investimentos nas localidades. Assim, conseguem promover certos benefícios para a área, minimizando problemas advindos com a precariedade dos equipamentos e serviços urbanos.

Quanto aos atores, sítio geográfico e situação geográfica, deve-se realizar “um estudo do plano e do patrimônio imobiliário em relação com o do sítio e o das circunstâncias históricas que acompanharam as fases do crescimento” (SANTOS, 1989, p.195). Em especial porque “as cidades dependem muito das estruturas jurídicas da propriedade do solo urbano, da importância do papel do Estado ou de organismos privados interessados na construção, e também da organização da indústria da construção” (idem).

Dessa forma, o espaço urbano caracteriza-se pela dinâmica das transformações no seu interior, explicada pela redistribuição de uso de áreas ocupadas, promovendo o deslocamento de atividades e/ou dos habitantes e também uma valorização do solo (FONSECA e COSTA, 2004). Daí a afirmação de Santos (1989, p.212) de que

a morfologia do tecido urbano é o reflexo fiel de uma realidade econômica e social definida. Apenas o centro da cidade associa [...] os diferentes setores da economia e das classes sociais, na medida em que nele se concentram as atividades terciárias, serviços comerciais, administrativos, lugares de diversão, etc.

Nesse mesmo sentido, Gomes (2002, p.15) afirma que a cidade é, sem dúvida, “[...] um fenômeno de origem político-espacial, e a manifestação deste caráter se revela em sua dinâmica territorial”. Dessa forma, “a ordem espacial da cidade [...] são os elementos fundadores da condição urbana”, ou seja, a disposição física unida à sua dinâmica sócio-comportamental são os principais atores no processo de produção do espaço urbano.

Em suma, “o espaço é uma construção social em todas as suas dimensões. [...] Assim, a transformação da sociedade deve ser feita através da criação de novas relações sócio-espaciais que se vinculem à transformação da vida da comunidade” (GOTTDIENER, 1997, p.28). Portanto, a importância dessa abordagem é unificar os campos da análise urbana através da observação de que os atuais problemas da sociedade parecem ser cada vez mais articulados como problemas de natureza espacial. Dessa forma, constata-se que as mudanças sócio-espaciais são reguladas pela lógica da acumulação de capital, e o resultado desse processo é o desenvolvimento desigual e injustiças sociais, distribuídas tanto espacial quanto demograficamente.

## **2.2 Urbanização Turística como campo de estudo**

O estudo da urbanização turística é um fato ainda muito recente dentro da Geografia, havendo registro do primeiro uso desse conceito apenas em 1991 por Patrick Mullins. Seu trabalho, de acordo com Mascarenhas (2004, p.03) “corresponde basicamente à constatação da existência de formas específicas de produção do espaço urbano, engendradas a partir da atividade turística, sobretudo quando esta se impõe como dominante na economia local.”

Para Mullins (1991, p. 326) as

idades turísticas representam uma nova e extraordinária forma de urbanização porque elas são cidades construídas exclusivamente para consumo. Enquanto a urbanização do Ocidente emergiu no século 19, de forma geral, por razões de produção e comércio, as cidades turísticas desenvolveram-se durante o recente século 20 como lugares para o consumo. [...] Esse consumo é para divertimento, prazer, relaxamento, recreação, etc., e não um consumo de necessidades básicas, no sentido da casa, cuidados com a saúde, educação, dentre outros<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Tradução livre do texto: *Tourist cities represent a new and extraordinary form of urbanization because they are cities built solely for consumption. Whereas western urbanization emerged in the nineteenth century generally for reasons of production and commerce, tourist cities evolved during the late twentieth century as*

O artigo de Mullins (1991) originou-se de sua inquietação quanto ao pequeno número de estudos sobre o tema, à ausência de conceitos, e à negligência dos pesquisadores quanto a esta temática, enquanto assistia-se às cidades turísticas expandindo-se para pontos significativos da costa Européia e dos Estados Unidos através de uma diferente forma de urbanização. O que mais lhe chamou a atenção foi o fato destas cidades apresentarem as mais rápidas taxas de crescimento de população e de força de trabalho.

O artigo faz uma discussão conceitual da urbanização turística e uma análise empírica nos dois maiores pólos turísticos da costa da Austrália (*Goald Coast* e *Sunshine Coast*), fazendo uma comparação com outras cidades da Austrália que cresceram no século XIX por razões de comércio.

Para se definir um conceito e desenvolver um campo de trabalho conceitual sobre a urbanização turística, segundo Mullins (1991, p. 327), é necessário considerar aqueles conceitos já em uso nos estudos sobre cidade e consumo, uma vez que se trata de uma urbanização baseada no consumo. Dentre os conceitos em uso, o autor destaca os seguintes: “consumo coletivo”, “suburbanização”, “gentrificação” e “cidade pós-moderna”. “Os dois primeiros identificam processos da urbanização entre 1945–71, enquanto os dois últimos apontam mudanças no consumo a partir de 1971 (causando uma nova urbanização).”

Os conceitos de “consumo de massa” e de “suburbanização” surgiram a partir da reorganização da produção que começou na década de 1920 com o regime fordista/taylorista que aumentou a produtividade e as oportunidades de consumo. Todavia, estes conceitos não são tão relevantes, segundo Mullins (1991), para explicar a urbanização turística, porque estão relacionados ao Estado provedor dos itens de consumo básico, na propriedade da casa e para a reprodução da força de trabalho. Entretanto, é importante observar que a urbanização turística origina-se no consumo de massa fordista, desde que ele aumentou salários, férias, encorajando a rápida expansão do turismo.

Os conceitos de “gentrificação” e “cidade pós-moderna” são mais úteis para este estudo, pois identificam processos similares àqueles efeitos da urbanização turística, e como esta última, eles apontam uma mudança na natureza do consumo que está ligado ao novo regime de acumulação de capital (iniciado em 1971), associado a uma nova sociedade, e nova forma de urbanização (MULLINS, 1991).

---

*sites for consumption. [...] This consumption is for fun, pleasure, relaxation, recreation, etc., and is not a consumption of basic needs in the way of housing, health care, education and so on* (MULLINS, 1991, p. 326).

Uma vez que se entende a “cidade pós-moderna” como uma forma urbana para o consumo de massa do prazer, que se manifesta apenas em alguns pontos da cidade, denominados condomínios de consumo, a urbanização turística figura como a mais dramática expressão dessa nova forma urbana, porque são cidades inteiras construídas exclusivamente para o prazer. Já a “gentrificação” se constitui na restauração e requalificação de áreas de valor histórico-cultural abandonadas de uma cidade, para o uso e ocupação da elite. Trata-se de uma elitização do espaço que também pode ser identificada em destinos turísticos.

Apesar da incontestável mudança no regime de acumulação de capital, ora denominado pós-fordismo, acumulação flexível, capitalismo global e ainda capitalismo desorganizado (MULLINS, 1991; HARVEY, 1992, LOPES JR., 1997), percebe-se que o fenômeno de busca pelo prazer envolve tanto o consumo de massa (fordista), como o customizado (pós-fordista), mas em ambos os casos percebe-se uma busca constante pelo novo, diferente, maiores e melhores prazeres.

Para Mullins (1991, p. 331), o estudo da urbanização turística compreende a análise de sete componentes interrelacionados, seja por razões descritivas como por importância teórica, por indentificarem as maiores forças sociais envolvidas nesta urbanização. Assim, a urbanização turística pode ser entendida como:

- 1) espacialmente diferente porque é socialmente diferente;
- 2) simbolicamente distinta, com os símbolos atuando como iscas para os turistas;
- 3) distinguida pelo rápido crescimento da população e da força de trabalho;
- 4) distinguida por um sistema de produção flexível porque é parte do pós-fordismo;
- 5) distinguida pela forma de intervenção do Estado como encorajador, impulsionador;
- 6) distinguida por ter ambos consumo de massa e customizado do prazer; e
- 7) distinguida por uma população residente que é realmente distinta, porque essa urbanização é socialmente diferente.

Sobre o artigo de Mullins, Mascarenhas (2004) destaca que foi comparando os vários setores da economia urbana, o nível de crescimento demográfico, as taxas de emprego e subemprego, bem como os movimentos sociais, que ele reconheceu uma forma peculiar de produzir e estruturar o espaço urbano.

Dessa forma, para Mascarenhas (2004), a urbanização turística pode ser entendida como um cenário urbano gerado, especificamente pela e para a atividade turística e de veraneio<sup>6</sup>, abrangendo aspectos relevantes como formas de valorização fundiária, uso do solo, morfologia, exclusão social, segregação espacial, emprego, moradia, conflitos locais, dimensão simbólica e funções urbanas.

Esta forma de urbanização caracteriza-se, ainda, pela oferta de serviços de lazer, recreação, gastronomia, hospedagem e casas de veraneio, transformando uma determinada localidade em um distrito de amenidades num conjunto de uma rede urbana, revelando-se, para Mascarenhas (2004, p.03) “como um dos mais significativos motores do crescimento urbano na atualidade”. O autor afirma ainda que “estamos diante de um fenômeno novo, de largo alcance e de grande impacto na produção e dinâmica do espaço urbano, a merecer investigações empíricas e reflexões teóricas” (idem).

No artigo “Cenários contemporâneos da urbanização turística”, Mascarenhas (2004, p.04) oferece uma síntese das características fundamentais da urbanização turística, tais como:

1) O consumo prevalece sobre as atividades produtivas. As elites e as camadas médias elegem as cidades turísticas para realizar parte de suas necessidades e desejos, convertendo-as em aglomerações sazonais de serviços e artigos de prazer, voltados para clientela externa;

2) O crescimento demográfico e econômico tende a ultrapassar as taxas médias regionais e nacional, como reflexo da expansão recente das práticas turísticas;

3) O subemprego, a precarização dos contratos, o baixo índice de sindicalização e a baixa remuneração consistem na tônica dominante das cidades turísticas;

4) A composição e dinâmica do tecido social indica que as camadas médias (artesãos, donos de pousadas, restaurantes, lojas) apresentam-se numericamente expressivas e atuantes, liderando o debate político local e exercendo pressão no sentido da dotação de serviços públicos e preservação ambiental.

Apesar de alguns estudos não versarem explicitamente sobre a urbanização turística, eles referem-se aos mesmos processos de mudanças a partir de uma outra denominação: ‘turistificação’. Este termo é definido como processo de imposição de novos valores, imagens e símbolos às populações locais, implicando numa paulatina perda de território das

---

<sup>6</sup> Na presente dissertação o veraneio também é considerado um segmento do turismo, uma vez que implica no deslocamento de pessoas para um local diferente de sua residência habitual e que se estende num período de mais de 24 horas e menos de um ano.



representações locais para as de um sistema particular produzido pelo processo de inserção do turismo nas destinações receptoras. Assim,

este processo de imersão, ao mesmo tempo imaginativo e simbólico, comercial e material, parece poder ser estudado sobre o ângulo genérico da produção turística [...]. Podemos entender [...] que a produção turística é a resultante da ação conjunta de pelo menos três sistemas: um sistema de atores, um sistema de imagens e um sistema de espaços<sup>7</sup> (CAZES apud CARA, 1999, p.89, grifos nossos).

Essas transformações decorrem do fato do turismo necessitar, para a sua expansão, da produção de bens (infra-estrutura, construção, produtos), serviços (transportes, alimentação, acomodação, lazer, etc) para o consumo, subsidiados por um conjunto de ações provenientes do Estado, empresariado, e diferentes grupos sociais.

Em sua dinâmica de expansão, o turismo atua como consumidor, produtor e transformador dos espaços e de suas condições sociais. Além disso, a atividade também é responsável pelo consumo do tempo em seu sentido mais amplo: de tempo livre e de tempo histórico.

Para Miossec (apud PIRES, 1999, p.162) “o espaço turístico é, antes de tudo, uma imagem, formada pelos organizadores de viagens [...] imagem complexa, mistificada, refletida pelos posters, pelos guias, pelos catálogos, pelas pinturas, pelos livros, pelos filmes”. Tal projeção permeará o imaginário do turista, evocando para a geração de uma demanda turística.

Destaca-se, neste sentido, um consumo territorial anterior à chegada do turista num dado lugar. Os espaços transformam-se em imagens criadas e recriadas pela mídia e por agentes de viagens, de uma maneira antecipada, de modo a serem aproveitados fora de seu próprio lugar. Sobre isto, afirma-se:

As imagens se criam e recriam, se vendem, se compram e se usam. [...] É necessário ter em conta que se bem no princípio, estas imagens assentadas sobre um lugar são inesgotáveis, são ao mesmo tempo frágeis, o que implica que podem se destruir enquanto recurso e isto tanto em sua espacialidade como temporalidade própria<sup>8</sup> (CARA, 1999, p.87).

<sup>7</sup> Tradução livre do texto: *Ce processus d'immersion, a la fois imagier et symbolique, commercial et matériel, paraît pouvoir être étudié sous l'angle générique de la production touristique [...]. On pourra retenir (...) que la production touristique est la résultante de l'action conjointe d'au moins trois systèmes: un système d'acteurs, un système d'images et un système d'espaces* (G.CAZES apud CARA, 1999, p.89).

<sup>8</sup> Tradução livre do texto: *Las imágenes se crean y recrean, se venden, se compran y se usan. [...] Es necesario tener en cuenta que si bien en principio, estas imágenes asentadas sobre un lugar son inagotables, son al mismo tiempo frágiles, lo que implica que pueden destruirse en cuanto recurso y esto tanto en su espacialidad como temporalidad propia* (CARA, 1999, p.87).

Verifica-se, com isso, o possível comprometimento de um recurso, em função da ilimitada produção de imagens trasladadas no espaço e no tempo, e da constante modificação dessas imagens para atender aos mais diversos gostos, variáveis de uma sociedade e outra e, inclusive, no tempo, caracterizando o turismo como um fenômeno cultural, simultaneamente, agente e sujeito de processos de mudança cada vez mais acelerados.

O turismo, segundo Cara (1999), cria uma sociedade artificial, um sistema de relações próprio, constituído de um conjunto de imagens que o caracterizam, independentemente das imagens produzidas pela sociedade local para auxiliar em sua orientação e desenvolvimento. Dessa maneira, os mundos imaginário e simbólico da sociedade receptora apresentam-se como as principais vítimas da implementação de atividades turísticas nas localidades. As populações, estimuladas pela idéia de busca de suas próprias imagens locais, originalidade e raízes e, sobretudo, por benefícios econômicos provenientes de tais atividades, contribuem ativamente para o desenvolvimento turístico.

Para Almeida (apud FONSECA, 2005, p.42) “os espaços turistificam-se no momento em que são reorganizados no sentido de satisfazer os desejos de uma clientela que vem de fora”, assim, o turismo não só atribui um novo valor aos espaços, como promove, transforma o lugar em mercadoria e estabelece o valor de uso dos bens culturais.

Dessa forma, Fonteles (2004) reforça que o processo de urbanização turística tem se apresentado de forma excludente, alheia à sociedade local, pois criam-se territórios eminentemente turísticos, pensados para atender às necessidades da atividade turística e do visitante, promovendo uma hierarquização, seleção e apropriação dos espaços num dado território, marginalizando as populações nativas com relação ao uso desses recursos.

Mullins (1991) também chama atenção para os diversos problemas decorrentes desse processo de urbanização, pois, apesar da abertura de novos campos de acumulação no âmbito da produção e da oferta de serviços, e da promessa de desenvolvimento sócio-econômico para as comunidades receptoras, ele tem constatado na economia das cidades turísticas uma característica paradoxal.

No caso da costa da Austrália, mesmo as cidades turísticas experimentando um rápido crescimento da população e da força de trabalho durante os últimos 40 anos<sup>9</sup> – sugerindo um *boom* econômico – elas também têm as mais altas taxas de desemprego de todas as principais cidades da Austrália.

---

<sup>9</sup> Contando-se a partir de 1991, data da publicação do artigo de Mullins.

Para Mullins (1991) o alto desemprego é essencialmente um efeito da instável economia dessas cidades, pois ser dependente do turismo e da construção inevitavelmente significa alto desemprego, já que se trata de uma atividade sazonal que emprega muitos trabalhadores temporários, enquanto a construção flutua severamente com a demanda. “Se lições são para ser aprendidas com *Gold Coast* e *Sunshine Coast*, então o turismo não se recomenda como uma forma de alcançar empregos seguros e duradouros”<sup>10</sup> (MULLINS, 1991, p.336).

No Brasil, o primeiro trabalho sobre essa temática foi publicado em 1997 por Maria Tereza D.P. Luchiari, baseando-se no trabalho de Mullins, mas referindo-se à urbanização turística como um novo nexos entre o lugar e o mundo. Posteriormente, em 1999 ela defende sua tese de doutorado aprofundando essa temática. Para ela, “as novas paisagens da urbanização turística representam também as formas contemporâneas de espacialização social, por meio das quais estamos construindo novas formas de sociabilidade, mais híbridas e mais flexíveis” (LUCHIARI, 2000, p.108).

Outro trabalho de relevância foi o do sociólogo Edmilson Lopes Jr.(1997) em que aponta esse fenômeno como uma das expressões de redefinições sociais, através da construção social das “cidades do prazer”, apoiando-se em referentes simbólicos e signos locais, nacionais ou globais, constituindo-se, assim, numa forma de inserção de cidades na “cultura-mundo” e na mundialização econômica. Quanto a esse aspecto, Luchiari (2000, p. 107) afirma que “conduzidos pela urbanização turística, os lugares entram rapidamente no fluxo de informações, bens e pessoas, e inserem-se no movimento global”.

Para Lopes Jr. (1997, p. 44) as “construções sociais traduzem-se efetivamente na afirmação de uma nova paisagem sócio-espacial no litoral nordestino”, referindo-se a Salvador e Natal como exemplos de “paisagens urbanas pós-modernas”. Entretanto, observa que os processos que ocorrem em cada uma são mediados por fatores diferentes: enquanto em Salvador a mediação é a cultura, em Natal é a natureza. Assim, “para ser construída socialmente como ‘cidade do prazer’, Natal esvazia-se de história; Salvador afirma e constrói uma” (LOPES JR., 1997, p. 49).

Em 1998, Crocia, no seu livro “Manual de Geografia do Turismo”, também constatava que o turismo nas áreas em que se desenvolve com mais intensidade, provoca uma forma de

---

<sup>10</sup> Tradução livre do texto: “If lessons are to be learned from the Gold Coast and the Sunshine Coast, then tourism does not recommend itself as a means for achieving long-term, secure employment” (MULLINS, 1991, p.336).

urbanização muito peculiar nas morfologias, estruturas prediais, ritmos sazonais e ambiência cultural. Destacava também uma grande produção e consumo do espaço para a implantação de infra-estruturas de transporte (vias, aeroportos, rodoviárias, estacionamentos), abastecimento de água, esgotamento sanitário e depósitos de rejeitos, edificação hoteleira, residências, campings, bem como áreas para oferta de serviços de gastronomia, comércio e lazer/recreação.

Essa nova conformação dos lugares continentais da função turística explicita “uma série de relações ecológicas entre os assentamentos turísticos e os elementos biofísicos e culturais. Em outras palavras, há metabolismo dos assentamentos turísticos, e não raro os resultados apresentam severos problemas” (CROCIA, 1998, p. 34), como elevados volumes de mercadorias e serviços para consumo, e por conseguinte importantes produções de dejetos sólidos e líquidos.

Já Fonseca e Costa (2004, p. 26) analisam a urbanização turística como um espaço construído socialmente, verificado em muitas áreas deprimidas,

que emerge em função da conjugação de interesses e conflitos diversos [...], produzida segundo uma lógica que atende preferencialmente aos interesses imediatos dos principais agentes produtores desse espaço (o poder público, empresários do segmento turístico e do setor imobiliário).

Quanto à realidade brasileira e, mais especificamente nordestina, Mascarenhas (2004, p. 04) alerta para o papel que o Estado vem desempenhando na conformação da atividade turística, em detrimento da falta de atenção para com as áreas deprimidas: “no Brasil, sobretudo no Nordeste, a urbanização turística conta com decisivo suporte estatal na dotação de infra-estrutura geral. E ademais, sobretudo para as camadas desfavorecidas, nossas cidades tradicionalmente sobreviveram à revelia da atuação do poder público”.

Para que se possa evidenciar a racionalidade que induz a distribuição dos objetos, as ações e práticas sociais desses agentes, que imprimem uma nova lógica ao espaço alvo dessa urbanização – lógica esta imposta pelo mercado de competitividade entre lugares, em escala global –, é de extrema importância identificar os agentes produtores da urbanização turística.

### 2.3 Os principais agentes produtores da urbanização turística: a interferência de suas ações na espacialização do turismo

Os principais atores/agentes que promovem a produção do espaço turístico são o poder público, empresários do segmento turístico, setor imobiliário, turistas e residentes. Entretanto, alguns autores como Knafou (1996) e MENDES *et al.* (2004) destacam, especialmente, os planejadores e promotores territoriais (Estado e as empresas) e comunidades como principais atores.

Para MENDES *et al.* (2004, p. 48), as ações desses atores exercidas no território são realizadas de forma desintegrada, resultando em embates entre essas instâncias que desejam exercer ações diferenciadas. Trata-se de um processo contraditório, pois “de um lado a formação de conglomerados econômicos como os hotéis tipo *resorts*, é favorecida pelos planos de desenvolvimento de turismo do Estado, e de outro, a resistência de comunidades que desejam assegurar o direito à terra e à sobrevivência”, acaba por reafirmar a ideologia mercadológica do turismo.

Já Fonteles (2004, p. 44-45) faz um parâmetro entre as perspectivas das diversas categorias sociais presentes num espaço turístico, em relação ao meio ambiente, como segue abaixo:

1) nativo: tem no recurso ambiental sua fonte de sobrevivência. Com a chegada do turismo, aproveita os espaços naturais como meio de atração para aqueles que procuram ambientes ecológicos;

2) adventício (originário principalmente dos grandes centros urbanos): compreende os recursos ambientais como qualidade de vida, mas também como matéria-prima para os seus empreendimentos turísticos;

3) turista: vê o recurso ambiental como objeto de consumo. Identifica-os em cenários projetados pelo marketing;

4) poder público: trata o recurso ambiental como espaço a ser preservado, no sentido de minimizar impactos que comprometam os ecossistemas, incluindo-se o resguardo das populações locais e de seus modos de vida, do ponto de vista do ordenamento jurídico.

Constata-se que, apesar das diferentes perspectivas de cada agente, devem ser consideradas e observadas as interferências de suas ações na espacialização do turismo. Para

fins de análise, cada agente será tratado de forma particular, entretanto, sem perder de vista a interrelação entre eles.

### 2.3.1. Estado/Poder Público

Beni (2001, p.179) em seu artigo “A política do turismo”, destaca a importância e o papel que o poder público deve assumir diante da atividade turística. De forma geral, ele pontua que a função dos órgãos institucionais públicos de turismo é “a determinação de prioridades, a criação de normas e a administração de recursos e estímulos. O governo dará as diretrizes e proverá as facilidades”. Ao nível federal, ele destaca que cabem a formulação das diretrizes e a coordenação dos planos de âmbito nacional e internacional.

O papel dos governos estaduais é o de atuar como idealizadores das políticas de turismo estaduais e ainda financiar, implementar e definir um marco regulatório para expansão dessa atividade no Estado. Suas ações visam proporcionar a expansão da economia estadual, tendo o turismo como uma dessas frentes. O poder público local, por sua vez, deve definir no Plano Diretor da cidade o zoneamento das áreas de interesse turístico, garantindo o aproveitamento responsável de áreas para expansão ou melhor desenvolvimento da atividade. “Com tais ações, o poder público procura criar um ambiente mais competitivo para a atividade e atrair investimentos privados e turistas” (FONSECA e COSTA, 2004, p.29)

Para Mullins (1991) o papel do Estado tem sido o de estimulador (publicitário) por estilo, atuando diretamente na dotação de infra-estrutura física (rodovias, esgoto, eletricidade, comunicação) e infra-estrutura social (escolas, serviços de saúde, etc.) a fim de encorajar o turismo e o desenvolvimento urbano.

Com relação ao conjunto de ações do poder público, Endres (2003) observa que, com a crise do Estado, há uma certa incapacidade das instituições estatais de operacionalizar a condução de políticas complexas, como as políticas de turismo, as quais necessitam abranger diversos campos de atuação como a economia, meio ambiente, educação, urbanização, dentre outros, requisitando, assim, a integração de outros ministérios, agências de desenvolvimento, secretarias estaduais e municipais que não atuam diretamente na atividade turística, mas interferem no andamento desse setor.

A partir da diversidade do setor turístico, a implementação de políticas de turismo para Endres (2003, p.220) apenas é viável “através da atuação conjunta de órgãos governamentais, empresários, associações e comunidade, por meio de instrumentos baseados em novas propostas de modernização do Estado, que envolvem a participação e conjunção dos vários atores sociais”.

Diante das múltiplas dimensões e escalas da função turística, as quais envolvem potencialmente todos os lugares, Cara (1999) aponta a necessidade de se considerar algumas condições indispensáveis ao seu planejamento: flexibilidade na análise situacional; informações disponíveis por parte de todos os atores envolvidos (organismos públicos em todos os níveis e iniciativa privada e população local) no processo de desenvolvimento.

Assim, pode-se minimizar os choques culturais com as sociedades receptoras e, a partir da escala municipal, sobre a qual se apóia o sistema turístico, avaliar suas consequências sócio-territoriais mais imediatas e cotidianas, além de facilitar o dimensionamento da quantidade adequada de capital a ser fixada em nível local, de modo a permitir a sustentabilidade do turismo.

#### 2.3.1.1. Políticas Públicas de Desenvolvimento do Turismo no Brasil

A estratégia de desenvolvimento do Turismo pelo Estado, relaciona-se, em parte, com a política de desconcentração na ocupação do território brasileiro. No período de 1945 a 1975, denominado por Maricato (2000, p.126) de “trinta gloriosos” destaca-se a atuação da Comissão Econômica para América Latina (CEPAL) no planejamento territorial da América Latina e no Brasil, e a sua proposta para o desenvolvimento do Nordeste, através da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).

Durante as décadas de 1960 e 1970, evidencia-se um desequilíbrio econômico entre as regiões brasileiras, reconhecendo-se a tendência à concentração espacial dos investimentos produtivos na conformação do mercado nacional, favorecendo o fortalecimento do eixo econômico entre Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Diante dessa realidade, a administração pública, a fim de reorganizar o território brasileiro e os fluxos de investimentos,

elaborou o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), entre 1975 a 1979, com o objetivo de

desconcentrar as áreas metropolitanas e regiões circunvizinhas, ampliar as áreas industriais e de serviços em outras regiões fora do eixo Rio de Janeiro-São Paulo-Minas Gerais, maximizar o uso das comunicações (principalmente rodovias nacionais) e das infra-estruturas produtivas regionais (SELVA, 1999, p. 118).

De acordo com Calvacanti e Paiva (1995), o II PND foi uma política explícita de desenvolvimento urbano, cujos fundamentos eram a setorialização e a regionalização dos incentivos. Para Selva (1999, p. 118) esse plano também deu o suporte necessário ao desenvolvimento da Política Nacional de Turismo, elaborada pela EMBRATUR com a finalidade de “planejar/coordenar a atividade turística que acenava com promissora geração de divisas e, portanto, como uma importante alternativa econômica”. Essa política espelha o contexto da política econômica nacional que pregava a descentralização econômica, a redução das desigualdades sócio-econômicas, dentre outros objetivos.

Nesse contexto, Endres (2003) observa que o planejamento turístico a partir da década de 1970 até os dias atuais, demonstra a trajetória das mudanças na condução política do Estado, como consequência das transformações ocorridas nesse período. Destaca, também, que as ações governamentais dessa época demonstram que o Estado havia eleito o planejamento como instrumento de definição dos rumos da sociedade brasileira.

A relevância assumida pela atividade turística no contexto internacional motivou o governo brasileiro, a partir dos anos de 1980, a investir na promoção do turismo nacional e a definir uma política para o setor. Entretanto, para a captação de fluxos turísticos internacionais, tornou-se necessário adequar o produto turístico a essa demanda, o que implicou também na melhor adequação e modernização do território brasileiro. Assim, algumas áreas do país sofreram uma reestruturação do espaço para que esse viesse a desempenhar a função turística (FONSECA, 2005).

Posteriormente, já na década de 1990, com o objetivo de promover o crescimento do turismo doméstico e internacional, foram criados programas turísticos específicos visando sanar e/ou minimizar as deficiências que dificultavam a expansão dessa atividade, centrando assim as ações na criação de infra-estrutura básica e turística, destacando-se o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) e o Programa para Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR).



Em ambos programas o discurso estatal era direcionado para a necessidade de parceria e participação dos atores sociais na elaboração e implementação dos planos e programas. No PNMT destacava-se a participação das comunidades locais em diversas oficinas de sensibilização e capacitação, com o objetivo de dotar os municípios com potencial turístico, de condições técnicas e organizacionais para que pudessem elaborar seu próprio plano de desenvolvimento turístico. Esse programa apresentava uma proposta de descentralização do planejamento e gestão da atividade, defendendo a união de diversos segmentos e entidades do setor, bem como a distribuição de responsabilidades e tarefas entre os atores envolvidos. Endres (2003, p. 224), entretanto, adverte para a dificuldade de condução desse programa, ao afirmar que:

(...) o novo reordenamento do espaço globalizado, aliado às diferentes velocidades dos ritmos e prazos do processo político, gera uma complexidade que faz com que seja cada vez mais difícil desenhar uma agenda política compartilhada por todos os atores.

Já no PRODETUR destaca-se mais a criação de infra-estrutura básica e turística. Trata-se de um programa de investimentos públicos para o turismo que reúne o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e os governos federal e estaduais com o objetivo geral de promover a melhoria da qualidade de vida da população residente nas áreas de sua atuação, através do aumento das receitas provenientes das atividades turísticas, além da capacitação gerencial para Estados e Municípios. No Nordeste, esse programa se apresentava como uma alavanca para o desenvolvimento dessa região periférica e historicamente conhecida pelos seus graves problemas sócio-econômicos.

Na sua operacionalização, foi dividido em duas etapas. Na primeira, o PRODETUR/NE I, aplicou, de 1996 a 2002, no litoral dos estados nordestinos mais de US\$670 milhões, em cerca de 384 projetos, como resultado da parceria entre o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e BID, promovendo significativas melhorias na infra-estrutura turística da Região. No exercício de 2003 ocorreram desembolsos da ordem de US\$ 8,001 mil e foi prorrogado o prazo de execução dessa fase para até dezembro de 2004 (BNB, 2006).

A segunda etapa do programa, o PRODETUR/NE II, assinada em 2002, prevê mais US\$800 milhões de investimentos e tem como objetivo consolidar e complementar todas as ações necessárias para tornar o turismo sustentável nos Pólos onde houve investimentos da primeira fase em benefício da população local, antes de sua expansão a novas áreas. Como pode-se observar na Figura 02, cada estado definiu um pólo para ser beneficiado pelo

programa, com excessão da Bahia que conseguiu aprovar três, Entretanto, para recebimento dos recursos, é necessária a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Integrado Sustentável (PDITS) para cada Pólo.



Figura 02: Pólos de Turismo definidos pelo PRODETUR/NE  
Fonte: BNB (2006)

Para Fonseca e Costa (2004), com a implantação do PRODETUR, dentre outras políticas públicas de turismo, desencadeia-se a urbanização turística em várias porções da faixa litorânea nordestina, observando-se: um *boom* imobiliário e uma acentuada valorização fundiária; privatização do espaço público (o modelo turístico-urbanístico pouco contempla o cidadão local); degradação sócio-espacial (com o crescimento do fluxo de turista e do processo de urbanização, vários problemas sócio-espaciais foram acentuados e têm afastado o residente da praia).

Diante desse cenário, percebe-se que esforço proveniente de agentes públicos e privados para a inserção do Nordeste brasileiro no mercado turístico tem tornado várias localidades destinos importantes para o turismo doméstico e iniciam uma inserção no mercado internacional (FONSECA, 2005)

Observa-se, dessa forma, que o planejamento turístico vem se pautando no discurso de que o turismo é uma das atividades de maior crescimento em nível mundial, que pode promover um aumento percentual significativo da população economicamente ativa. Entretanto, Cavalcanti e Paiva (1995, p. 102) alertam que apesar desse discurso,

a intervenção do Estado no turismo e no urbano no Brasil, particularmente no Nordeste, assim como em outros países de capitalismo não desenvolvido, não expressa uma preocupação com a reprodução da força de trabalho, [...], mas atende à regeneração ampliada do capital.

Um exemplo da afirmação acima é a aprovação do financiamento do PRODETUR/NE, sempre atrelada aos critérios do BID. “Essa é, aliás, uma das formas pelas quais as instituições globais podem definir conteúdos ou características assumidas pelo espaço de âmbito local, no contexto da globalização” (FONSECA, 2005, p.74).

Nesta mesma linha de pensamento, Rodrigues (2001) destaca que as políticas de turismo são sempre “orquestradas” pela política econômica vigente, com vistas ao mercado globalizado, indiferentes às características dos lugares. Estas políticas são ditadas pelas elites hegemônicas do capitalismo mundial, expressando-se por verticalidades (ações providas de fora), alheias aos interesses locais. Mais recentemente, ela destaca que, nos documentos oficiais, os cuidados com o desenvolvimento sustentável procuram legitimar as intervenções em nome da conservação ambiental e da melhoria da qualidade de vida das populações receptoras.

Para Fonseca e Costa (2004, p.31) o modelo turístico urbanístico idealizado pelos agentes e promotores territoriais que atuam localmente, nega o espaço para a população residente que sustenta, os investimentos nas melhorias dos serviços e infra-estrutura urbana local para viabilizar a atividade turística, sendo, assim, extremamente perverso.

A partir de 2003, com a criação do Ministério do Turismo (MTur), o Governo Federal elaborou o Plano Nacional de Turismo (PNT) 2003/2007, visando desenvolver o produto turístico brasileiro com qualidade, contemplando as diversidades regionais, culturais e naturais, bem como, estimular e facilitar o seu consumo nos mercados nacional e internacional.

Na perspectiva de implementar o Plano Nacional de Turismo foi estruturado um modelo de gestão descentralizada, com enfoque estratégico sobre as dimensões territoriais e institucionais. Foram priorizados sete macroprogramas, com metas voltadas para criar condições para gerar 1.200.000 novos empregos; aumentar em 9 milhões o número de turistas estrangeiros no Brasil; gerar 8 bilhões de dólares em divisas; aumentar para 65 milhões a chegada de passageiros nos vôos domésticos; ampliar a oferta turística brasileira desenvolvendo no mínimo três produtos de qualidade em cada Estado e Distrito Federal (Figura 03).

Os sete macroprogramas definidos foram: 1. Gestão e relações institucionais; 2. Fomento; 3. Infra-estrutura; 4. Estruturação e diversificação da oferta turística; 5. Qualidade do produto turístico; 6. Promoção e apoio à comercialização; e 7. Informações turísticas.

Entretanto, a ação de maior destaque do MTur tem sido o Programa de Regionalização do Turismo (PRT): roteiros do Brasil, elaborado a partir do quarto macroprograma, mas que vem articulando ações dos demais.



Figura 03: Superestrutura do Ministério do Turismo, Metas e Macroprogramas do PNT  
Fonte: Ribeiro (2005)

O Programa de Regionalização parte de uma proposta de gestão descentralizada que prevê a estruturação e diversificação da oferta turística a partir da roteirização, no intuito de promover o adensamento de negócios, o resgate e preservação dos valores sócio-culturais e ambientais, aumento do fluxo de turistas, maior permanência na região e, conseqüentemente, maior distribuição de renda, como estratégia de inclusão social (ver resultados parciais do PNT e do PRT na Figura 04).

Para Scatolin (2005), o PRT tem como proposta continuar a “arrumar a casa”, desenvolvendo produtos e serviços que agradem e fidelizem o turista estrangeiro, foco principal do Governo Federal e, conseqüentemente, supram as necessidades do turista brasileiro que, com o desenvolvimento do Programa Vai Brasil, terão cada vez mais acesso às viagens e ao lazer, e terão a oportunidade de conhecer melhor seu país.



Figura 04: Resultados parciais do PNT e do PRT  
Fonte: Ribeiro (2005)

Diante do cenário atual da gestão pública, que prioriza o turismo como elemento propulsor do desenvolvimento sócio-econômico do País, e que busca a re-configuração do modelo de desenvolvimento vigente para um modelo integrado e participativo, como é proposto no PRT, parecem surgir algumas possibilidades para a inclusão social. Todavia, acredita-se que, apesar dessa nova forma de condução política, para se viabilizar de fato o desenvolvimento de um turismo que promova a inserção comunitária, faz-se necessário ir além da estruturação, diversificação e inserção comercial da oferta turística, é preciso que seja melhor definida essa estratégia de inclusão, detalhando o papel dos diversos setores da sociedade dentro desse processo.

Quanto ao PRODETUR e PRT, Scatolin (2005) conclui que, apesar de serem programas regionais, que envolvem o desenvolvimento de pólos, corredores e roteiros turísticos, eles consideram como prioridade investimentos em saneamento básico, urbanização, sensibilização e conscientização da população em relação ao turismo e deixam de lado áreas como saúde, educação, dentre outros pontos básicos que deveriam ser resolvidos antes que a atividade fosse desenvolvida e marginalizasse ainda mais a população.

Após esse panorama geral da história das políticas públicas de turismo no Brasil, reitera-se a afirmação de Cruz, de que essas políticas fazem as vezes das políticas urbanas, uma vez que se priorizam os aspectos físicos (infra-estrutura) para gerar desenvolvimento

econômico, mas conduzem as localidades a um perigoso desgaste dos recursos e equipamentos, devido à superexploração dos mesmos.

### 2.3.2. Empresários do segmento turístico

Os empresários do setor turístico atuam no espaço urbano com a finalidade de auferir benefícios econômicos cada vez maiores. Eles são importantes agentes produtores do espaço, na medida em que se organizam para propor e cobrar melhorias para a área. Sempre a partir do argumento da importância estratégica da atividade para a geração de empregos e a dinamização de outros segmentos da economia local, os empresários têm conseguido proporcionar melhorias dos serviços urbanos e sensibilizado o poder público para a necessidade de investimentos nas localidades onde se encontram os seus empreendimentos (FONSECA e COSTA, 2004).

Assim, indiretamente, conseguem promover certos benefícios para a área, em especial quanto aos equipamentos e serviços urbanos, como abastecimento de água, saneamento, eletrificação, comunicação, postos de saúde que, quando ausentes, inviabilizam o desenvolvimento satisfatório do turismo.

Para Mulins (1991, p.337-338) os pequenos empresários e a classe média que se instalam nos destinos turísticos parecem ter liderado economicamente e politicamente o desenvolvimento urbano destes locais, com a classe trabalhadora aparentemente atuando mais passivamente do que em outras cidades não-turísticas. Economicamente, eles providenciaram os bens e serviços turísticos e construíram as cidades (como construtores, agentes imobiliários e “verdadeiros agentes estatais”). Politicamente eles têm grande influência no governo local e, por vezes, patrocinaram muitos dos candidatos de sucesso para eleições locais, estaduais e federais.

Já Fonteles (2004), adverte a negligência dos empresários do turismo para com os impactos de seus empreendimentos no meio ambiente e nas populações locais, uma vez que os inclui precariamente como mão-de-obra desqualificada, mal paga, e não como atores/sujeitos do desenvolvimento local.

Apesar de bastante identificada esta postura citada por Fonteles neste setor em grande parte dos espaços turísticos, já se evidenciam associações e grupos formados pela iniciativa

privada para cobrar do poder público e de si próprios uma mudança de postura quanto ao uso inadequado do espaço, e dos conseqüentes impactos, bem como uma maior aproximação da comunidade local, seja para qualificação, oferta de empregos e geração de renda, ou mesmo para que melhor compreendam a atividade que modifica profundamente o seu modo de vida.

Mesmo que a motivação dessas ações seja para aumentar a atratividade local, a qualidade dos serviços, a hospitalidade e para garantir que o patrimônio natural e histórico-cultural possa continuar atraindo cada vez mais turistas e, conseqüentemente, aumentando os lucros desse setor, não deixam de trazer benefícios para a localidade, que também pode, com isso, perceber o poder que tem diante do desenvolvimento turístico.

### 2.3.3. Setor Imobiliário

Os empresários do setor imobiliário representam um dos segmentos que mais foram impulsionados com a expansão do turismo, uma vez que a urbanização turística desencadeia um intenso processo de produção imobiliária e de valorização fundiária.

Esse agente social é especialmente destacado por Knafou (1996), pois eles exercem a função de planejadores e promotores territoriais, os quais interferem na configuração dos espaços, mercantilizando-os para fins turísticos, seguindo a lógica imposta atualmente pelo mercado de competitividade entre lugares, em escala global. Nesse sentido, percebe-se que:

O processo de reprodução do espaço, no mundo moderno, se submete cada vez mais ao jogo do mercado imobiliário – na medida em que há novas estratégias para a acumulação que se realiza por meio de empreendedores imobiliários – e das políticas estratégicas do Estado (CARLOS, 1999, p. 175).

Dessa forma, na maioria dos casos, os produtores imobiliários pressionam o poder público municipal para alterar as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor (ou mesmo quando de sua elaboração), redefinindo as normas que estabeleciam o uso e ocupação do solo na zona turística para atender os interesses desse segmento.

Esse planejamento/ação para transformar o espaço turístico em produto competitivo, como forma de se adequar ao mercado globalizado nos remete às discussões de Harvey (1996), em seu artigo “Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio”, em que ele discute essa tendência de se gerenciar as cidades como empresas competitivas, cuja característica principal é a parceria

público-privada para atração de recursos e investimentos a fim de dinamizar a economia local para integrá-la no mercado global. Um dos problemas desse empresariamento é que ele busca mais promover o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais do que a partir da melhoria das condições da cidade em geral.

#### 2.3.4. Turistas

Para Mullins (1991) os turistas também devem ser considerados uma significativa força social. O vasto número de turistas causa um profundo impacto, não apenas em eventos dramáticos como crimes, mas também na estrutura social da cidade.

Dessa forma, novos estudos são requisitados para ajudar a esclarecer como os turistas desempenham essa força social. Os maiores esforços para uma nova conceituação estão vindo dos estudos culturais, analisando as relações sociais e os intercâmbios culturais, sendo “[...] necessário passar além da filosofia simplista de pão e circo, o que implica dizer que o turismo e outros prazeres são formas de controle social<sup>11</sup>” (MULLINS, 1991, p.339).

Outros estudos de relevância são observados na área de marketing, analisando a maneira pela qual os desejos e as necessidades desses atores influenciam ou até mesmo criam novos destinos turísticos. Trata-se de uma abordagem que prega que os produtos (bens e serviços) devem ter foco no cliente, ou seja, criados a partir de estudos baseados no comportamento de compra da demanda. Quando essa adequação limita-se à segmentação do turismo, baseada nas potencialidades pré-existentes dos locais para determinadas atividades, não se percebem muitos problemas, mas quando isso implica na construção de espaços artificiais (não-lugares), totalmente deslocados da realidade sócio-econômica do local, gera-se problemas de diversas origens, que pode, dentre outras conseqüências dificultar ou inviabilizar a relação turista X comunidade local, como cita Fonteles (2004, p.55): “as populações nativas não entendem e não aceitam ser retiradas das áreas naturais protegidas enquanto os turistas podem visitar e conhecer tais espaços”.

---

<sup>11</sup> Tradução livre do texto: “[...] *there is need to get away from the simplistic ‘bread and circuses’ philosophy outlined earlier, implying that tourism and other pleasures are forms of social control*”.



### 2.3.5. Comunidade Local

De acordo com Mullins (1991) o impacto dos residentes na urbanização turística é perceptível especialmente de três formas. A primeira é em termos de sua posição na ampla estrutura social urbana, com o conceito de moradores e organização social. Estes conceitos indicam a forma que as pessoas organizam a esfera privada da vida, a área externa, embora associada com o mundo público da economia e política, como também baseam-se, essencialmente, nos moradores e nas áreas residenciais.

A segunda forma é através dos movimentos urbanos: ações organizadas tomadas pelos residentes para mudar ou conservar aspectos de sua cidade. Os antagonistas dos residentes têm sido invariavelmente incorporadores e construtoras que ameaçam a vida residencial.

O terceiro impacto emana dos avanços das associações: de base local, organizações de residentes, pessoas de negócio, associações voluntárias, etc., que tentam influenciar ou incluir-se, mesmo que precariamente, no desenvolvimento de sua localidade. Esses avanços podem contribuir para fortalecer e diminuir a insegura da força de trabalho, ainda muito observada e associada ao baixo nível de associativismo/sindicalismo e baixos salários.

Devido à necessidade de inserção mais rápida e efetiva de muitas áreas deprimidas no mercado global através da atividade turística, os planejadores e promotores desses espaços turísticos têm privilegiado o visitante e o turista, em detrimento do residente e, assim, “cada vez mais o morador se identifica menos com a porção da cidade territorializada pelo e para o turismo” (FONSECA e COSTA, 2004, p.31).

Dessa forma, a população local não se encontra completamente excluída do processo de urbanização desencadeado pela atividade turística, uma vez que se insere como mão-de-obra necessária para o seu funcionamento ou ainda utilizando-se da infra-estrutura implantada para viabilizar a expansão do turismo local (estradas, iluminação pública, etc.). Atua também como co-responsável desse processo, respaldando as ações do poder público. (FONSECA e COSTA, 2004).

Uma das formas de inserção da comunidade recomendada na adoção de um turismo solidário ou responsável é o mapeamento das referências culturais de um local, das atividades já desenvolvidas e matérias-primas utilizadas, e a partir desses dados incentivar a formação de cooperativas e micro e pequenas empresas, como uma forma de valorização/fortalecimento da identidade cultural e diferenciação dos destinos turísticos através dos valores locais.

No entanto, para isso, a comunidade local deve estar mais consciente de seu papel na sociedade, para que, assim, organize-se em conselhos e associações, garantindo seu espaço na formulação e monitoramento de políticas públicas que levem em conta as expectativas e as necessidades de todo o conjunto da sociedade.

## **2.4 A natureza da Urbanização Turística nas áreas litorâneas**

De forma geral, os trabalhos sobre urbanização turística, no Brasil, remetem-se ao estudo de destinos turísticos litorâneos, com exceção do trabalho de Mascarenhas (2004) que trabalha com seis localidades distintas do estado do Rio de Janeiro, sendo algumas de condição serrana e outras litorâneas. Nesse cenário destacam-se Luchiani – litoral norte de São Paulo, Lopes Jr. – Natal (RN) e Salvador (BA), e Fonseca e Costa – Natal (RN).

Para Crocia (1998) esse fato se dá pela maior parte dos assentamentos turísticos situarem-se em ambientes litorâneos ou costeiros, a 300/500 metros da linha de costa, isto devido à dominância do consumo turístico do tipo SSS – *sun, sand and sea* –, nas Américas ou Europa. Dessa forma, as estruturas de alojamento as funções que lhes são associadas acabam por se impor principalmente nestes ecossistemas costeiros, muitos deles frágeis diante de antropismos tão vigorosos e continuados.

### **2.4.1 O interesse pelo litoral e o surgimento dos balneários**

O interesse ou “descoberta do litoral”, como prefere chamar Fonteles (2004), acompanhou a descoberta das virtudes da água do mar. Este autor remonta essa descoberta ao povo europeu que esperava que o mar acalmasse as ansiedades e corrigisse os efeitos perversos da civilização urbana, prática muito comum ainda nos dias de hoje. A ausência de propriedades à beira-mar remetia os visitantes a uma sensação de igualitarismo, fato inexistente nos centros urbanos. O pobre misturava-se com o rico que, por distração ou diletantismo, participava da coleta do peixe e de outros animais marinhos. O pequeno pescador ignorou a especulação até fins de 1780.

Entre o século XVIII e a primeira metade do século XIX, constatou-se o despertar do interesse coletivo pelas praias e a contemplação da beleza do oceano. Ia-se à praia mais para observar as imagens registradas em pinturas de museus, do que para se banhar. Por volta de 1750 registrou-se um fluxo de pessoas à busca de cura nas praias, preocupadas com o ambiente, com orientações higiênicas, misturando-se cuidados corporais a uma terapia do espírito. (FONTELES, 2004)

A partir de 1820, o turismo em grupo foi estimulado ao longo do litoral, caracterizado pelo engajamento do corpo e pela exaltação do prazer advindo desse novo tipo de prática relativa ao contato com a natureza. Para Fonteles (2004) havia aí um prenúncio da massificação das práticas turísticas no litoral.

A partir do século XVIII, verifica-se um forte interesse do poder público pela construção de espaços à beira-mar, propícios ao lazer e ao turismo, registrando-se o início das primeiras estações balneárias alemãs, inglesas e francesas.

Na Inglaterra e França quem iniciou a criação de estações balneárias foi a aristocracia, depois que a burguesia começou a frequentar. Já na Alemanha, Holanda e Bélgica era quase sempre a burguesia que os fundava. Mas para o local se firmar como espaço de lazer, tinha que haver a presença de um membro da família real. Com a entrada de novas categorias sociais, a elite se refugiava em outros espaços, procurando novas praias e construindo bangalôs como forma especializada de habitação à beira-mar. (FONTELES, 2004).

De acordo com Urry (1996) os balneários desse período conseguiram permanecer relativamente restritos, no plano social. O acesso era facultado apenas para aqueles que tinham condições de adquirir ou alugar acomodações em determinada cidade. Younger (1973 apud URRY, 1996, p. 35) resume esse fato:

[...] a vida, nas estações de água, durante os séculos XVII e XVIII, assemelhava-se, de muitos modos, à vida em um cruzeiro ou em um pequeno hotel, em uma estação de esportes de inverno, onde a companhia é pequena, reservada, em oposição ao moderno balneário marítimo, onde o indivíduo está submerso na multidão.

No entanto, à medida que os banhos de mar tornaram-se relativamente mais favorecidos, ficou mais difícil, para os grupos socialmente dominantes, restringir o acesso.

Urry (1996) observa que o desenvolvimento desses balneários foi muito acelerado. Já na primeira metade do século XIX os balneários mostravam uma taxa mais rápida de crescimento populacional do que as cidades manufatureiras, o que provocou uma rápida

urbanização e, conseqüentemente, níveis extremamente elevados de pobreza e de excesso populacional.

Uma condição a mais para o crescimento do turismo de massa nos balneários foi a grande melhoria dos meios de transporte, em especial a abertura de estradas de ferro. Em geral, as companhias de estradas de ferro achavam que a natureza sazonal do tráfego durante as férias era indício de que se tratava de um negócio particularmente lucrativo. Assim, o padrão do desenvolvimento ferroviário tinha que ver com a diferença de tom social entre os vários balneários marítimos, que surgiam rapidamente (URRY, 1996).

Na Grã-Bretanha o turismo tornou-se uma ‘indústria’ importante, de massa; no entanto, os balneários à beira-mar, não participaram de tal crescimento. “Nos últimos dez anos<sup>12</sup>, a totalidade dos gastos feitos pelos turistas nos balneários baixou de cerca de metade a um terço e o número de leitos por noite declinou cerca de 25%”. Assim, atualmente, a experiência turística tornou-se menos atraente e significativa do que nas décadas que precederam a Segunda Guerra Mundial. (URRY, 1996, p.54).

No período do pós-guerra, era o sol, e não o mar, que, supostamente, proporcionava saúde e atração sexual, dessa forma, muitos pacotes turísticos o apresentavam como motivo para viajar durante as férias. Assim, os balneários do Norte da Europa passaram a ser considerados menos “na moda”, o que beneficiou enormemente o desenvolvimento de balneários em torno do Mediterrâneo (URRY, 1996).

A ocupação do litoral do Brasil começou a se estruturar de forma especial a partir do século XX, quando nos subúrbios das grandes cidades costeiras começou a ser praticado o banho de mar, configurando uma nova estrutura urbana, a qual se pode denominar bairro ou subúrbio de veraneio (FONTELES, 2004, p.36).

Na década de 1960 o poder público passou a se preocupar com o turismo e a explorar mais o mar como uma área de lazer que podia ser uma alternativa de emprego e renda, já que as praias representavam um espaço público que assumia a função de parque urbano (FONTELES, 2004). Diante desse fato, empreendedores turísticos têm propiciado a criação de espaços turísticos, transformando elementos da natureza em recursos e divulgando ambientes ou simulacros que correspondam ao imaginário dos turistas que sonham com paisagens paradisíacas.

---

<sup>12</sup> Contagem de 10 anos anteriores a 1990, data da primeira edição do livro de Urry.

#### 2.4.2 Destinos turísticos costeiros, uma maneira peculiar de urbanização

Os destinos turísticos costeiros, uma maneira peculiar de urbanização, consistem em espaços produzidos para o desenvolvimento do turismo de sol e mar e apresentam formas e funções diferenciadas das áreas urbanas convencionais. Estudos científicos sobre o desenvolvimento de destinações costeiras são evidenciados a partir da década de 1970, especialmente nos Estados Unidos e Europa, que “sentiram primeiro e pouco a pouco os efeitos espaciais da função turística” (CROCIA, 2002, p.10).

Nesse período, assiste-se a uma proliferação destes espaços, em função dos recursos naturais, da proximidade dos centros urbanos, facilidades de acesso, do desenvolvimento das tecnologias de transporte, bem como de esforços da iniciativa privada e agências governamentais.

Em seu artigo, “O desenvolvimento de modernos destinos costeiros”<sup>13</sup>, Stansfield (1972, p. 15) empreende um esforço de conceituação e análise desse espaço turístico que surgia: “destino turístico costeiro é uma forma única de paisagem urbana e base econômica urbana. Sua razão de ser primária é o entretenimento dos visitantes – recreação em suas inúmeras formas domina os arranjos internos das zonas funcionais do destino<sup>14</sup>”.

O padrão espacial de destinações turísticas costeiras, segundo Pearce (2003), pode variar de um lugar para outro, todavia, estudos sugerem que há algumas semelhanças, notadamente no que se refere à forma de frente para o mar e a distribuição das edificações que constituem uma linha mais densa de acomodações mais caras, associada a um núcleo de gastronomia, serviços e comércio para atender as mais variadas demandas turísticas.

Mullins (1991) reforça que a ‘faixa turística’ é a parte mais valiosa destas cidades, pois este estreito pedaço de terra encimando a praia é bastante disputada tanto para o fácil acesso ao mar, como para a construção de grande número de edificações de alto nível, especialmente para acomodações de férias, na forma de unidades residenciais, como condomínios, trazendo alta densidade de casas.

Macedo e Pellegrino (1999, p.157) identificam que a ocupação do litoral brasileiro pela atividade turística adota este mesmo padrão urbano de “(...) caráter extensivo, definindo

---

<sup>13</sup> Tradução livre do título do artigo: *The development of modern seaside resorts.*

manchas urbanas contínuas, que se estendem linearmente pela linha costeira sempre estruturados por uma via de acesso que mais ou menos corre paralela ao mar”.

Stansfield (1972) identifica dois tipos de destinos costeiros quanto à origem e estrutura: aqueles em que já existe um assentamento humano prévio e ocorre uma interação ou obscurecimento das funções econômicas anteriores pela turística; e aqueles que são fundados como destinos turísticos.

Observando a realidade das destinações turísticas do litoral do Nordeste brasileiro, Cruz (2000) identifica duas situações, uma de produção do espaço pelo turismo e outra para o turismo. A primeira situação implica na criação de uma “série de objetos (hotéis, restaurantes, agências de viagens e locação de veículos, vias de acesso, territórios turísticos, etc), sendo a urbanização do espaço também uma urbanização turística. Na segunda, planeja-se a urbanização do espaço prevendo-se o uso turístico.

A fim de compreender o desenvolvimento de destinos turísticos costeiros e o processo de produção desse espaço, faz-se necessário, conforme Pearce (2003), analisar alguns fatores como características do local, elementos turísticos como tipos de atração, modalidades de acomodação, meios de circulação, lojas e serviços direcionados a turistas e acomodações para os provedores desses serviços e instalações; e outras funções urbanas.

De acordo com Firmino e Lima (2004), as regiões costeiras têm sido privilegiadas nas políticas públicas, tornando-se o principal meio de inserção do turismo brasileiro na globalização turística internacional. Diante disso, para Cavalcanti e Paiva (1995, p.106) “o turismo [...] se traduziu em uma política de ocupação do espaço da orla marítima através de grandes projetos urbanísticos de destinação turística”.

#### 2.4.3 Expansão da função turística no litoral nordestino e implicações no processo de urbanização

Para Dantas (2002 apud MENDES *et al.*, 2004), o turismo é, sem dúvida, a modalidade mais recente de uso e conflito no litoral. O espaço que era produzido pelo homem para se tornar sua moradia, vem assumindo fins estranhos aos habitantes. A produção espacial

---

<sup>14</sup> Tradução livre do texto: “*The seaside resort town is a unique form urban landscape and urban economic base. It’s primary raison d’etre is the entertainment of visitors – recreation in its numerous forms dominates the resort’s internal arrangement of functional zones*” (STANSFIELD, 1972, p. 15).

vem se realizando, sobretudo, para fins econômicos, confirmando o que diz Santos (2002 apud MENDES *et al.*, 2004, p.46) “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidades, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e aos seus habitantes”.

Crocía (1998) destaca que nas proximidades de aglomerações urbanas metropolitanas, as áreas costeiras atingiram elevados graus de degradação, como no Recife, Fortaleza, Salvador. As áreas mais afastadas permanecem mais conservadas pelos custos e dificuldades das distâncias, ante o processo de turistificação das paisagens.

A partir da última década do século XX, com apoio integrado do Estado e de órgãos internacionais, instalou-se no litoral nordestino um processo de implantação de empreendimentos turísticos, nas modalidades do turismo global, apropriando-se de lugares considerados ‘nobres’ e, conseqüentemente, desapropriando comunidades tradicionais. Dessa forma, são produzidas formas elitistas de ocupação, desenrolando-se uma luta de interesses pelo espaço: uns buscando acumular lucros, e outros, as condições básicas de sobrevivência (MENDES *et al.*, 2004).

Percebe-se, entretanto, que após a implementação desses projetos há pouca repercussão nos indicadores sócio-econômicos dos locais em que se implanta. Quanto aos novos empregos gerados, percebe-se que a população apenas tem acesso aqueles mais modestos, como camareiras, garçons, mensageiros, dentre outros, os quais não são capazes de promover a mobilidade social almejada. Observa-se que essa realidade engendra um crescimento do setor informal, como alternativa buscada pela população para a crise de desemprego, bem como para poder ter acesso aos famosos “números do turismo”.

Nesse sentido, Cavalcanti e Paiva (1995, p. 103) afirmam que o turismo no litoral nordestino

tem reproduzido o contexto sócio-econômico nacional, a problemática conjuntural e os velhos problemas estruturais da região, revelando a sua face mais cruel na prostituição infanto-juvenil, na implantação de uma infra-estrutura turística caótica quando inexistente infra-estrutura urbana na maioria de suas cidades, no crescimento do setor informal, na prevalência de interesses imediatistas sem que haja uma política definida para o setor e também no acentuado caráter neocolonialista.

Diante dessa realidade, Cruz (2000, p. 08) observa que o turismo tem uma “incontestável capacidade de organizar sociedades inteiras e de condicionar o (re)ordenamento de territórios para sua realização”. Crocía (2002, p. 16) reforça essa

capacidade do turismo de provocar alterações nos padrões territoriais dos fluxos, afirmando que eles “[...] podem advir do relacionamento das regiões periféricas com os centros metropolitanos regionais, nacionais e internacionais na era dos serviços e da globalização”.

No contexto atual da acumulação flexível do capital, Carlos (1999, p. 174) destaca que “criam-se cada vez mais mercadorias que são estratégicas e políticas, como no caso específico do espaço”. Dessa forma, o processo de turistificação, deriva, de acordo com Cruz (2000), da necessidade de criação de novos produtos para expansão do mercado de consumo, sendo o mercado também um importante agente de apropriação de territórios para torná-los um produto turístico.

Nesse sentido, Cruz (2000) destaca que o investimento do Estado na internacionalização dos territórios turísticos no litoral nordestino faz parte de um processo de adequação dessa região ao mercado do turismo de massa e globalizado. A “Política de Megaprojetos” e o PRODETUR/NE são exemplos desse investimento, que seguem “um modelo global de urbanização turística que implica uso intensivo do solo e reprodução de padrões urbanísticos estranhos ao local” (CRUZ, 1999, p. 268). Ocorre, assim, o que Maricato (2000, p.121-122) denomina de “idéias fora do lugar”, referindo-se à importação de modelos de planejamento urbano “de sucesso” e sua conseqüente aplicação sem levar em consideração as especificidades do lugar, e que termina por reafirmar e reproduzir desigualdades e privilégios.

Cruz (2000, p. 11) reforça ainda que esses programas acima citados, consistiram “[...] na urbanização turística de trechos pouco ou nada urbanizados da orla”. Estes projetos têm em comum o objetivo de promover e acelerar o desenvolvimento do turismo, visto como possibilidade de crescimento econômico para essa região, e diminuição de desigualdades regionais.

Trata-se de uma ação que procura estimular o surgimento e crescimento de destinos turísticos litorâneos, a exemplo do que ocorreu com as destinações turísticas costeiras da Inglaterra, que entraram em processo de efetivo crescimento a partir da construção de estradas de ferro, rodovias, e linhas de transporte. Certamente,

há uma simbiose entre a abertura de grandes vias e a criação de oportunidades para o investimento imobiliário [...] já que a lógica do seu traçado não está apenas, e às vezes, nem principalmente, na necessidade de melhorar os transportes, mas na dinâmica de abrir novas frentes (localizações) para o mercado imobiliário de alta renda (MARICATO, 2000, p. 158).



A insistência em obedecer a modelos internacionais de urbanização turística do litoral, por parte dos pensadores das políticas regionais de turismo, reflete-se em territórios homogeneizados, caracterizados pela concentração de equipamentos e conseqüente segregação entre turistas e população local.

A organização desse novo espaço demonstra essa realidade pela existência de diversos territórios, como os de consumo, dos agentes de turismo, dos barraqueiros, das atividades informais, etc, que podem se modificar em função de mudanças na demanda (CASTILHO, 1999). Em Porto de Galinhas, litoral Sul de Pernambuco, verifica-se a existência desses territórios, podendo-se destacar as características seletiva e excludente da atividade turística na definição de áreas prestigiadas, onde são criados espaços de consumo, de uso praticamente exclusivo de turistas de maior poder aquisitivo, causando a segregação das comunidades locais.

Percebe-se que este incentivo tem viabilizado/consolidado o processo de urbanização desses espaços turísticos, requalificando e elevando o consumo do próprio espaço e dos serviços oferecidos, o que induz ao surgimento de novos padrões de uso e ocupação do solo.

### **3. A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO LITORAL SUL DE PERNAMBUCO: NOVOS CENÁRIOS**

Neste capítulo serão abordados os processos de transformação do litoral Sul de Pernambuco, de área tradicionalmente marcada pela economia canavieira para principal pólo turístico do Estado de Pernambuco. Para tanto, será feita uma breve caracterização e resgate histórico da ocupação dessa área até o presente momento, destacando o papel das políticas públicas de turismo na construção desse novo cenário.

#### **3.1. Litoral Sul de Pernambuco: da cana-de-açúcar ao turismo**

##### **3.1.1. Caracterização da área: população e aspectos físicos**

O Litoral Sul de Pernambuco abrange sete municípios (Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso, Tamandaré, Barreiros e São José da Coroa Grande), totalizando uma área de 2.086 km<sup>2</sup> (IBGE, 2006) ou o equivalente a 2,12% da superfície estadual e uma população total de 364.530 habitantes, estimada pelo IBGE Cidades em 01/07/2005, o equivalente a 4,33% da população estadual. Essa área integra a Microrregião da Mata Meridional Pernambucana, detendo 44,30% de sua área, mostrando grande crescimento populacional, conforme dados do IBGE: de 1991 a 2005, cresceu aproximadamente 25%. Atualmente, de acordo com a reconfiguração geopolítica feita pela Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE/FIDEM), os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca deixam de integrar essa região e passam para a Região Metropolitana do Recife (RMR) (Figura 05).

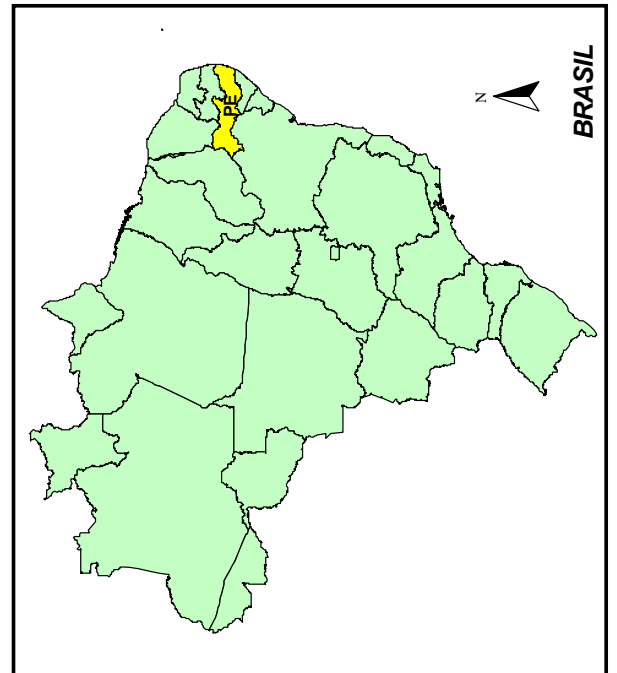
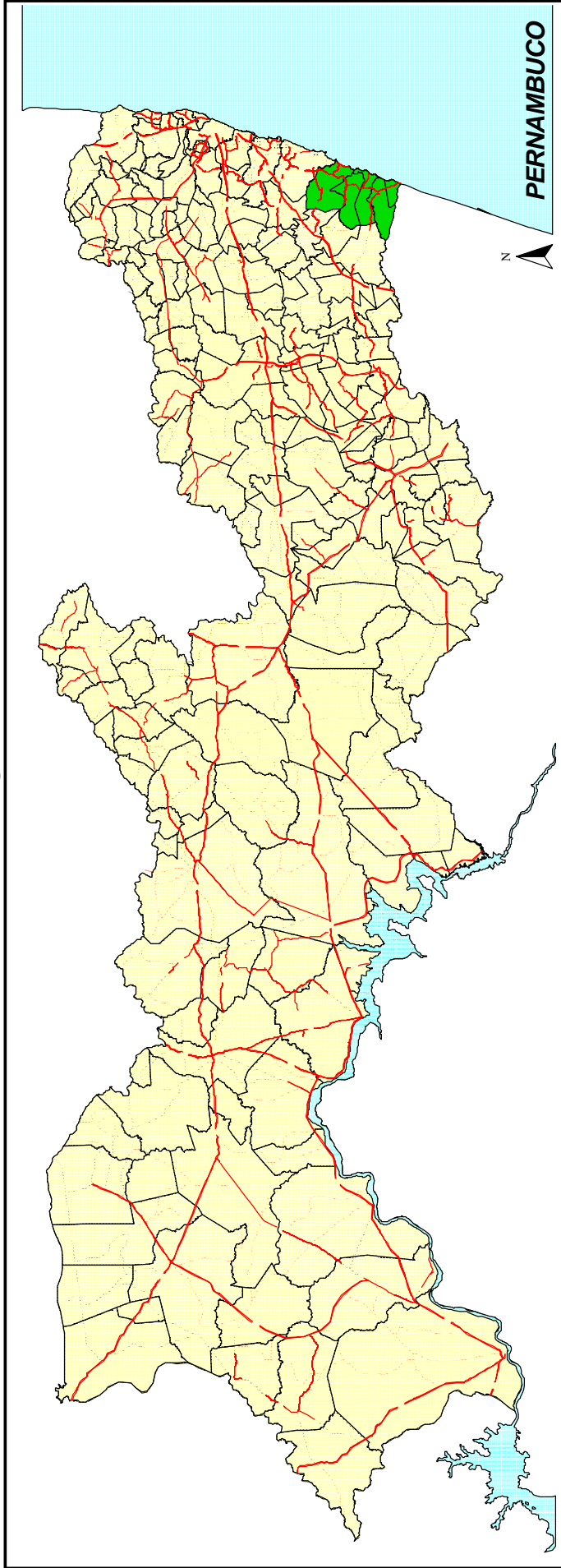
Essa região apresenta relevo marcado pela predominância de morros<sup>15</sup> e colinas<sup>16</sup> cujas altitudes variam de 30 a mais de 400 metros e de 12 a pouco mais de 50 metros, respectivamente, configurando um plano ascendente que se eleva dos limites da Planície Costeira, para a extremidade Oeste da área onde adquirem feição de relevo montanhoso.










---

<sup>15</sup> Os morros são formas de relevo modeladas em rochas muito antigas, constitutivas do Embasamento Cristalino.

<sup>16</sup> As colinas foram modeladas em estruturas mais recentes que a anteriormente referida, pertencentes às Formações Barreiras, Cabo, Algodóais e Ipojuca.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO LITORAL SUL DE PERNAMBUCO



LEGENDA	
	Municípios do Litoral Sul de Pernambuco
<b>BASE CARTOGRÁFICA</b>	
	Ferrovias
	Estrada Secundária
	Sistema Viário
	Estrada local
	Limite Municipal
	Oceano Atlântico
	Rio São Francisco
	Demais Municípios
Fonte: CONDEPE / FIDEM Mapa Político de Pernambuco	

A Planície Costeira tem origem sedimentar e altitude que oscila entre 0 e 10 metros. Apresenta-se a Leste desses relevos, separando-os da linha de costa. Possui feições onde sobressaem praias, restingas, manguezais, várzeas fluviais e terraços que margeiam o curso dos rios cujas desembocaduras interrompem praias e restingas e permitem o fluxo e refluxo das marés através do leito fluvial, responsável pela ocorrência de extensos manguezais.

A hidrografia constitui-se por rios litorâneos e rios translitorâneos. Os primeiros nascem e deságuam na zona litorânea, sendo, em geral, perenes. Os segundos nascem no Agreste Pernambucano onde apresentam regime temporário, tornando-se perenes ao penetrarem na Zona da Mata.

Os rios litorâneos, embora de dimensão reduzida, desempenham importante papel na manutenção dos ecossistemas e das comunidades do espaço em apreço. Incluem-se nessa categoria os rios Massangana<sup>17</sup>, Merepe e Maracaípe (localizados no município de Ipojuca), Formoso<sup>18</sup>, Ilhetas, Mamucabas e Meireles<sup>19</sup>.

Próximo à Ponta de Guadalupe e da Praia dos Carneiros, o rio Formoso recebe o nome Ariquindá e seu afluente União. Na bacia deste rio localiza-se a barragem do Coçocó, responsável pelo abastecimento hídrico da sede municipal.

Os rios Mamucabas e Ilhetas localizam-se, na quase totalidade, no município de Tamandaré. O Mamucabas, bem menor que o Ilhetas, nasce a Oeste da Reserva Biológica de Saltinho, próximo ao Engenho Barro Branco. Ao penetrar na Reserva, é represado, para formar o reservatório que abastece a cidade de Tamandaré. Da nascente até a Planície Costeira, que atinge nos arredores do núcleo urbano, o Mamucabas corre no sentido Noroeste-Sudeste, tomando a direção Sul na qual se mantém até a desembocadura onde encontra o rio Ilhetas e desaguam no Pontal que leva esse nome.

Os rios translitorâneos atravessam o Litoral Sul com um volume razoável de água, ao mesmo tempo em que, pelo fato de banharem núcleos urbanos de relativa expressão

---

<sup>17</sup> Serve de limite entre os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.

<sup>18</sup> Nasce na porção noroeste do município de Rio Formoso e dirige-se para sudeste alcançando a Planície Costeira dominada por seu amplo estuário que se dilata a nordeste e norte através dos vários braços constituídos pelos rios Goicana, dos Passos, Porto das Pedras e Lemenho.

<sup>19</sup> Nasce a oeste do município de São José da Coroa Grande e percorre a parte central desse município até as proximidades da PE-60, onde toma a direção sudeste até o limite da Planície Costeira, seguindo a direção nordeste até a desembocadura ao norte da cidade.

demográfica, desprovidos de saneamento básico, apresentam níveis de poluição elevados. Na categoria em questão incluem-se os rios Pirapama, Ipojuca, Sirinhaém<sup>20</sup> e Una.

Pela sua localização, esse trecho do litoral pernambucano tem clima tropical úmido com chuvas de inverno antecipadas no outono. Relativamente bem distribuídas ao longo do ano, as chuvas são provocadas, sobretudo, pelos ciclones da Frente Polar Atlântica que atingem o litoral nordestino com maior vigor no período de outono-inverno, sendo os meses de maio, junho e julho os mais chuvosos e outubro, novembro e dezembro os mais secos.

A temperatura média anual da área é de 24° C, variando entre a mínima de 18° C e a máxima de 32° C, sendo fortemente influenciada pela ação dos ventos dominantes, os alísios de SE e NE.

Refletindo a ação do clima sobre os demais componentes do meio físico, os solos variam desde os predominantemente arenosos, localizados nos terraços litorâneos, até os de textura argilosa que recobrem os morros e colinas situados a Oeste da Planície Costeira e constituem a associação Latossolo Vermelho Amarelo e Podzólico Vermelho Amarelo. Ocupando a maior parte da área, estes últimos solos são oriundos da decomposição de rochas cristalinas bem como de sedimentos argilo-arenosos da Formação Barreiras. São, em geral, profundos, ácidos e de baixa fertilidade.

Permeando as associações acima referidas, ocorrem ao longo de rios e riachos, solos originários de depósitos aluviais, em geral associados a solos hidromórficos, mal drenados que se apresentam encharcados nos trechos onde o lençol freático aflora. Os solos aluviais, juntamente com os de origem vulcânica (Terra Roxa Estruturada) encontrados em colinas da Formação Ipojuca, são os de melhor potencial agrícola da área.

Originalmente, a floresta tropical atlântica, com sua exuberância e heterogeneidade, recobria toda a faixa costeira do Estado. Atualmente, supõe-se que alguns poucos remanescentes dão indicação dessa vegetação primária, ocorrendo, em geral, matas secundárias de extensão e estágios sucessionais diversos, distribuídos de forma esparsa por toda área. Localizam-se, via de regra, nos topos e encostas dos morros do Cristalino e de algumas colinas das Formações Cabo, Ipojuca, Algoduais e Barreiras (CPRH, 2003). Como remanescentes mais expressivos e conservados dessas matas, destacam-se:

---

<sup>20</sup> Suas margens são habitadas por pescadores que, além da captura de espécies do mangue e do rio, praticam agricultura de subsistência.

a) Matas do Engenho Murim – localizadas na porção Oeste do município de São José da Coroa Grande, recobrem testemunhos da Formação Barreiras, essas matas contribuem para a captação de água subterrânea e abrigam nascentes que têm importante papel no caráter perene do riacho Meireles;

b) Matas da porção Noroeste do município de Barreiros – ocupam morros de até 140 metros de altitude, declividades acentuadas e onde devem localizar-se áreas de nascentes, contribuindo, para a proteção do solo e manutenção dos recursos hídricos;

c) Reserva Biológica de Saltinho e a Mata de Pau Amarelo – localizam-se no limite dos municípios de Tamandaré e Rio Formoso. A proximidade entre essas matas sugere a necessidade de união das mesmas, com o objetivo de ampliar a proteção do solo, a manutenção dos recursos hídricos e o refúgio da fauna nessa área;

d) Matas do Engenho Changuá – localizadas a Noroeste da cidade de Rio Formoso, ocupam provável área de nascentes e constituem refúgio de fauna;

e) Matas entre o Engenho Camaragibe e a PE-060 – localizam-se a Noroeste da cidade de Sirinhaém e a Sudeste de Camela, situando-se em área caracterizada pelo predomínio de declividades acentuadas e pela existência de vários riachos perenes. Sobre tudo a Sudeste de Camela, essas matas contribuem para proteção do solo, a manutenção dos recursos hídricos e o refúgio da fauna;

f) Matas do Zumbi, Duas Lagoas e Camaçari – localizadas próximo ao litoral do Cabo de Santo Agostinho e definidas como Reservas Ecológicas. Encontram-se em área de captação de água subterrânea e contribuem para a manutenção dos mananciais que abastecem parcialmente a porção Sul da Região Metropolitana do Recife.

Embora os remanescentes de Mata Atlântica acima citados destaquem-se entre os existentes na área, faz-se necessário ressaltar que a grande maioria desses e de outros remanescentes menos expressivos, tem sido atingida pela prática de queimadas para o cultivo da cana-de-açúcar, pela expansão das áreas policultoras, pela retirada indiscriminada de madeira e lenha e pela expansão imobiliária desordenada. Além disso, o desflorestamento em áreas de cabeceiras e de declividades superiores a 30%, concorre para a desproteção das nascentes e exposição dos solos à erosão, tendo, ainda, como consequência o assoreamento dos rios, riachos e reservatórios da área (CPRH, 2003).

No litoral Sul de Pernambuco, o avanço dos desmatamentos, acentuando o processo de fragmentação dos remanescentes e a caça indiscriminada praticada, principalmente, em locais

próximos às áreas de assentamentos rurais e aglomerados urbanos, podem ser apontados como alguns dos fatores que ameaçam à sobrevivência da fauna nessa área (TABARELLI, 1999 apud CPRH, 2003).

### 3.1.2. Aspectos sócio-econômicos: breve resgate histórico e situação atual da área

Apresentando condições climáticas e solo favoráveis à exploração agrícola, a ocupação do Litoral Sul tem início na segunda metade do século XVI, quando a cultura da cana-de-açúcar se restringia às várzeas e terras baixas do Litoral e Zona da Mata. Dessa forma, essa área desenvolve-se marcada pela economia canavieira, caracterizada pela presença de engenhos “banguês”, posteriormente substituídos por usinas de cana-de-açúcar.

A área assim permanece até a década de 1950, quando iniciam, de forma bastante localizada, os primeiros incentivos à diversificação econômica, com a criação, em 1960, do Distrito Industrial do Cabo e a tentativa de implantação de um projeto de colonização nesse município.

Com esse objetivo, o Governo do Estado, desapropriou a Usina José Rufino e seus treze engenhos, destinando 32% da área desapropriada ao Distrito Industrial e à expansão residencial da cidade do Cabo. O restante da área foi cedido à Companhia de Revenda e Colonização (CRC), criada em 1955, para parcelamento e venda a pequenos agricultores, na tentativa de estimular a diversificação agrícola (ANDRADE & LINS, 1984 apud CPRH, 2003).

A tendência de parcelamento da terra ao longo da BR-101 Sul, prossegue com o loteamento dos engenhos Pavão, Castelo e Sebastopol para implantação de granjas e chácaras de lazer, restringindo-se essa tendência, na década de 1960, ao entorno de Cabo de Santo Agostinho, na zona rural, onde a cana-de-açúcar continuava a monopolizar os recursos naturais e econômicos, para isso, contribui, de forma decisiva, a política de preços mínimos do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA). Entretanto, essa política protecionista do IAA à indústria açucareira do Norte-Nordeste sofre mudança radical no início da década de 1970, com o estabelecimento da paridade dos preços entre as duas regiões açucareiras.

Ainda na década de 1960, várias medidas foram adotadas objetivando promover a racionalização do setor açucareiro nordestino, destacando-se a criação do Grupo Especial para a Racionalização da Agroindústria Canavieira do Nordeste (GERAN). Este órgão teve existência efêmera, sendo extinto, em 1971, pelo Decreto que criou o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agropecuária do Norte e do Nordeste (PROTERRA), tendo este último programa, entre outros objetivos, o de “sustar o crescimento da tensão social na zona açucareira nordestina” (ANDRADE, 1988, apud CPRH, 2003).

Com o PROTERRA, a distribuição de terras ganha expressão na área, observando-se o surgimento de vários assentamentos rurais, tais como Engenhos Tapugy, Paris, e Bom Tom/Arariba (em Cabo de Santo Agostinho); Engenho Queluz (em Ipojuca); Engenhos Santo Elias, São Vicente, Tejupaba, Itaperussu, São José e Conceição de Quilebras (em Sirinhaém); Engenho Vermelho (em Rio Formoso); Engenhos Benfica, Bragança, São Domingos, Duas Barras, Três Marias, Boa Esperança, Outeiro Alto, Pracinha, Bom Futuro, e Camocim (em Barreiros).

Todavia, as terras distribuídas para assentamentos rurais eram indicadas pelo proprietário de usinas, que também indicavam os produtores a serem assentados, e as terras, na maior parte ociosas, localizavam-se em áreas acidentadas e de difícil acesso. Além disso, o produtor que adquiria a parcela, que variava de 25 a 140 hectares, pelo PROTERRA tinha que efetuar pagamento em dez prestações, com dois anos de carência. Uma vez assentados, formavam-se pequenos fornecedores de cana para usinas, possibilitando o incremento da quantidade de matéria-prima adquirida pelas mesmas. Além da cana, cultivavam lavouras de subsistência e algumas fruteiras a que associavam a criação de umas poucas cabeças de bovino. Uma parte dos assentados vendeu a terra e migrou para os núcleos urbanos, enquanto a outra permaneceu no campo, produzindo em condições precárias, agravadas, nos últimos anos, pela profunda crise que vem afetando o setor sucroalcooleiro do Estado.

A grande transformação ocorrida nos anos setenta, no entanto, teve lugar com o Programa Nacional do Alcool (PROÁLCOOL), cuja meta era a produção em larga escala de álcool carburante a partir da cana-de-açúcar. Esse programa motivou a proliferação de destilarias e o aumento da demanda de matéria-prima, tendo como resultado a expansão, sem precedentes, da cultura da cana. Expansão que à custa da aquisição de pequenas propriedades e da eliminação de lavouras de subsistência, reforça a concentração fundiária e o caráter monocultor da lavoura canavieira, como também gera diversos impactos sobre os recursos



naturais, destacando-se a destruição de matas e capoeiras e o aumento considerável da poluição fluvial (ANDRADE & LINS, 1984 apud CPRH, 2003).

O efeito dinamizador do PROÁLCOOL sobre a economia açucareira do Nordeste prossegue durante a primeira metade dos anos oitenta, atenuando-se com o desmonte progressivo do programa e levando a economia açucareira a profunda crise, a partir de 1989, estendendo-se pela década de noventa.

Como resultado da crise do setor sucroalcooleiro, ressurgiu, na década de 1990, a tendência de parcelamento da terra, com o programa de reforma agrária implementado pelo Governo Federal através do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e pelo Governo Estadual através do Fundo de Terras de Pernambuco (FUNTEPE), visto como solução para o setor canavieiro que andava bastante endividado.

É nesse contexto que proliferaram os assentamentos rurais cuja área, em 1998, totalizava 10.682,53 hectares, figurando como tais os seguintes engenhos: Arariba de Baixo, Arariba da Pedra, Pimentel, Potosi (no Cabo); Gaipió e Queluz (em Ipojuca); São João, Laranjeiras, Mascatinho, Brejo, Saué Grande (em Tamandaré); Cipó, Amaragi, Minguito, Serra d'Água (em Rio Formoso); Oiteiro Alto, Duas Barras (em Barreiros) e Pau Amarelo (em São José da Coroa Grande).

Embora a cana-de-açúcar ainda constitua a atividade agrícola predominante na maior parte do Litoral Sul de Pernambuco, outros usos vêm ganhando importância crescente nesse espaço, o que, na maior parte dos casos, vem ocorrendo em áreas antes ocupada com aquela cultura. No litoral, a lavoura tradicional, o coco-da-baía, também vem sofrendo retração ante a expansão acelerada da ocupação urbana, através de loteamentos de veraneio.

### 3.1.3. O desenvolvimento dos núcleos urbanos do Litoral Sul e sua Urbanização Turística

Os núcleos urbanos do Litoral Sul de Pernambuco surgiram, entre os séculos XVI e XVII, tendo como origem três formas de ocupação do solo:

a) portos fluviais – localizados em fundo de estuário, nos pontos onde os rios deixavam de ser navegáveis, que desempenharam importante papel no escoamento do açúcar. Desses portos surgiram os núcleos primitivos de Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso e Barreiros (PPSHI, 1982 apud CPRH, 2003);

b) edificações religiosas – erigidas em sedes de engenhos e seguida da criação de paróquias, do que é exemplo a “freguesia de Santo Antônio do Cabo”, hoje cidade, cujo “arraial embrião [...] começara a se configurar entre 1571 e 1580 em terras do engenho Barbalho” (ANDRADE & LINS, 1984, apud CPRH, 2003);

c) fazenda de coco, vila de pescadores e porto litorâneo – aos quais se deve o nascimento dos núcleos urbanos de São José da Coroa Grande, Barra do Sirinhaém e Tamandaré.

Direta e indiretamente ligada à economia canavieira, a evolução dos núcleos citados reflete a dinâmica dessa atividade bem como a dos serviços que lhe dão suporte, como por exemplo, o impacto da ferrovia sobre as povoações de Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso e Barreiros, cujo dinamismo esteve associado ao movimento dos portos fluviais. Para esses portos convergia a produção açucareira, seguindo para Recife em barcaças que faziam tanto o transporte de carga como o de passageiros.

Os núcleos litorâneos menos dependentes da economia açucareira continuaram a ter seu crescimento dependente da pesca (Barra do Sirinhaém), do coco (São José da Coroa Grande) e do porto marítimo (Tamandaré), assim mantendo-se até a primeira metade do século XX, quando rodovias possibilitaram o transporte do açúcar diretamente dos engenhos e usinas para o Porto do Recife, causando forte queda no movimento dos portos litorâneos e das cidades onde os mesmos estavam localizados. No início dos anos cinquenta, quando a maior parte dos núcleos urbanos da área tinha menos de 2.000 habitantes, Barreiros e Cabo possuíam, respectivamente, 7.066 e 6.029 habitantes.

A maior expressão populacional desses núcleos em relação aos demais, devia estar associada, no caso de Barreiros, a sua importância como centro polarizador de uma área relativamente extensa, servida por rodovia que interligava o litoral sul de Pernambuco e o norte de Alagoas (atual PE-60) e abastecida por uma feira de porte regional, além de contar a cidade com um setor produtivo constituído por indústrias de bebida, de sabão, café, fubá, doces artesanais, e com comércio permanente, expressivo para a época.

O Cabo, por sua vez, beneficiava-se de fatores locais, tais como: proximidade com Recife, de sua localização à margem da BR-101, da PE-060 e do ramal da Rede Ferroviária do Nordeste que liga Recife aos Estados de Alagoas e Sergipe; além da existência, em sua vizinhança, do Cotonifício José Rufino, em funcionamento desde 1926, e da Destilaria Central Presidente Vargas fundada em 1940, hoje desativada. Esse conjunto de fatores

contribuíram para a instalação, do primeiro Distrito Industrial de Pernambuco, criado em 1961 e principal responsável pela expansão demográfica daquela cidade que, a partir de então, distancia-se bastante de Barreiros tanto em ritmo de crescimento como em tamanho populacional.

O acelerado processo de expansão urbana da área, a partir dos anos setenta, tem como fatores principais a expulsão, em massa, de população da zona rural canavieira em decorrência da implantação do PROÁLCOOL e a “descoberta” das praias do Litoral Sul como opção de veraneio e lazer de fim de semana, da classe média e média alta do núcleo metropolitano, em fuga das praias de Recife e municípios vizinhos já submetidos a acelerado adensamento populacional.

No primeiro caso, a população expulsa do campo passa a aglomerar-se na periferia das cidades, em encostas com altas declividades, manguezais, alagados e outras áreas impróprias para assentamentos humanos, intensificando a proliferação de bolsões de pobreza e seus desdobramentos sociais. Desde finais da década de 1990 essa migração vem se agravando com o fechamento de várias usinas e o conseqüente aumento do desemprego no campo.

Diante disso, aumenta a ocupação desordenada do solo nesses núcleos urbanos, tanto pelo adensamento das áreas já ocupadas por população de baixa renda como pela “invasão” de áreas inteiramente impróprias à ocupação. A regularização dessas ocupações pelas prefeituras dos municípios atingidos tem resultado na criação de loteamentos e vilas em áreas nem sempre adequadas, destinados à população de baixa renda, com o objetivo de ordenar essa ocupação, mas tem apenas acentuado esse processo. Esses assentamentos aparecem com grande expressão em cidades como Rio Formoso, Sirinhaém, Cabo, Ipojuca e Tamandaré (Figura 06 e 07).



Figura 06 e 07: Áreas de ocupação pela população de baixa renda localizadas nos arredores de Barra de Sirinhaém (Sirinhaém) e Porto de Galinhas (Ipojuca), respectivamente.  
Autores: Fabiana Firmino, 2001 e Ricardo Veríssimo, 2005, respectivamente.

No segundo caso, a urbanização da orla litorânea Sul tem início na década de setenta, com a implantação de loteamentos de veraneio, dentre os quais se destacam: o Casamar, em São José da Coroa Grande; Brasília, Las Vegas, Campas I, II e III, Alvorada, Praia Tamandaré e Anaizabela, em Tamandaré; A-Ver-O-Mar, Praia do Guaiamum e Praia de Sirinhaém, em Sirinhaém; Marinas do Aquirá, Enseada de Serrambi, Ponta de Serrambi e Merepe, em Ipojuca; e Praia de Gaibu, no Cabo de Santo Agostinho.

A ocupação desses loteamentos tem lugar a partir da década de oitenta e ocorre em ritmo acelerado e descontrolado, envolvendo, com frequência, aterro de mangue, maceiós e favorecendo a privatização de extensas áreas ao longo da costa, através de muros, rampas e outras construções que impedem o acesso público a essas áreas, subtraindo o espaço público deste patrimônio ambiental.

Esses loteamentos representam novos núcleos urbanos dentro de pequenas cidades e crescem no sentido da orla, afastando-se dos arredores do centro, onde a população mais antiga reside. Esses núcleos apresentam intenso movimento nos meses de dezembro a fevereiro e em feriados prolongados, mas na baixa estação, parecem “cidades fantasmas”, permanecendo adormecidas nas demais épocas do ano, quando residências e condomínios, em geral de alto padrão, pousadas, mercadinhos, padarias, lanchonetes e outros serviços fecham as portas até a próxima temporada. Idêntica queda de movimento observa-se nos núcleos urbanos à retaguarda desses loteamentos cuja população permanente representa, às vezes, menos de um quarto do contingente urbano que utiliza o comércio e os serviços desses núcleos no curto período da alta estação.

A ocupação da orla marítima prossegue, na presente década, em ritmo acentuado, com o surgimento de novos loteamentos e a implantação de infra-estrutura e equipamentos de apoio ao turismo - rodovias asfaltadas, hotéis, *resorts*, marinas – além de condomínios fechados que surgem como alternativas de investimento na área, estimuladas por macro-projetos de desenvolvimento do turismo no Litoral Sul, tais como: Projeto Costa Dourada e Centro Turístico de Guadalupe, pelo PRODETUR; Programa de Apoio ao Desenvolvimento Sustentável da Zona da Mata de Pernambuco (PROMATA); PRT; Projeto Pinzon; Projeto Porto; Projeto Corais; Projeto Una; Projeto Tesouros do Mar; Projeto Civilização do Açúcar (alguns desses estão listados no catálogo de projetos para o Litoral Sul da CONDEPE/FIDEM, em anexo).

### **3.2. O Papel dos Projetos de Desenvolvimento Turístico na construção de um novo cenário no litoral Sul de Pernambuco**

O Litoral Sul de Pernambuco tem ilustrado um processo intenso de urbanização turística em função dos investimentos do Estado em conjunção com investidores internacionais e nacionais.

Inicialmente, destaca-se o Projeto Costa Dourada, elaborado em 1990, como uma resposta aos números desanimadores que o turismo brasileiro apresentava. O Governo Federal esperava com essa política de megaprojetos adequar a costa nordestina ao modelo considerado “de sucesso” dos balneários tropicais de Cancún no México, Punta Cana na República Dominicana, a Polinésia Francesa e o Caribe.

De acordo com Pimentel (2002), algumas das características inauguradas pelo Projeto Costa Dourada (Pernambuco e Alagoas) foram adotadas pelos Estados da Bahia (Projeto Linha Verde), Paraíba (Projeto Costa do Sol), Sergipe (Projeto Orla) e Rio Grande do Norte (Projeto Rota do Sol), desde a idealização até a implantação do empreendimento; à extensão territorial das áreas abrangidas pelos respectivos projetos e ao volume de capital empregado.

As diretrizes gerais do Projeto Costa Dourada, adequadas à sua concepção inicial, previam dois setores diferenciados de intervenções: o corredor turístico, delimitado especialmente em cerca de 120 Km de litoral entre as cidades de Recife e de Maceió (precisamente entre o município de Cabo de Santo Agostinho ao sul de Pernambuco e o município de Barra de Santo em Antônio ao norte de Alagoas), e os centros integrados de turismo, espaços restritos cuja proposta era fundar áreas planejadas exclusivamente para a atividade turística.

No que se refere à criação de centros integrados de turismo, o Governo de Pernambuco concebeu, em 1993, o Centro Turístico de Guadalupe (CT Guadalupe), como área prioritária de investimentos. Este Centro foi formado pelos municípios de Rio Formoso, Sirinhaém e Tamandaré, e tinha como objetivo promover a ordenação da orla marítima, associando a exploração turística à manutenção dos ecossistemas costeiros, especialmente os manguezais.

Ao longo do processo de licenciamento do CT Guadalupe, em resposta às várias exigências do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), foi criada a Área de Proteção Ambiental

(APA) de Guadalupe, no sentido de regular o uso do solo, tanto na área interna do CT Guadalupe, quanto na área de influência indireta. Para tanto, foi realizado o Zoneamento Ecológico-Econômico da APA de Guadalupe, sendo assinado o Decreto nº 21.135, regulamentando o uso das duas áreas.

O Centro Turístico de Guadalupe foi projetado numa região inexplorada e com características para o desenvolvimento turístico. No projeto o centro foi dividido em zonas turísticas, como a dos Carneiros, do Rio Formoso, da Gamela, Guadalupe, Campestre, Marítima e de Reserva Biológica, mas para ter acesso a essas zonas foi traçada a Via Litorânea de Guadalupe, com extensão de 9 km, que vai do entroncamento da PE-61 até o pier sobre o Rio Formoso (Figura 08, 09).



Figuras 08 e 09: Fotos do Píer de Guadalupe, abandonado desde a sua construção. Autora: Fabiana Firmino, 2001.

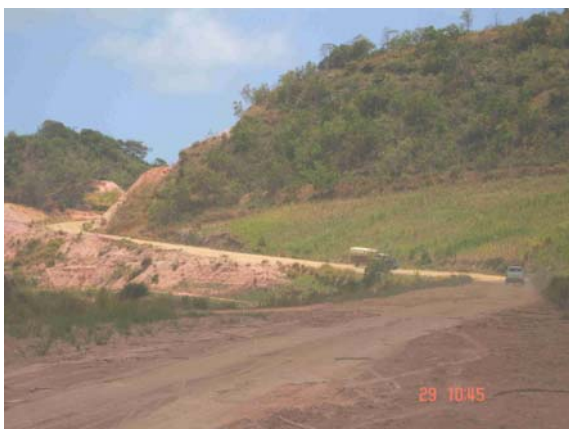
Entretanto, o objetivo inicial do plano do CT Guadalupe, com fins de desenvolvimento turístico, setorizando as zonas em áreas hoteleiras, de veraneio e comerciais, não se concretizou pela dificuldade de captação de investimentos, pela iniciativa privada, por falta de saneamento básico e abastecimento de água (PDITS, 2002).

As obras acima referidas fizeram parte da primeira fase do PRODETUR em Pernambuco, quando foram selecionados sete municípios – Recife, Olinda, Paulista, Ipojuca, Rio Formoso, Sirinhaém e Tamandaré – sendo os quatro últimos do Litoral Sul. No total, foram investidos US\$ 38.327.634,17 sendo 67% recursos oriundos do financiamento do BID/BNB e 33% da contrapartida do estado de Pernambuco.

Do total dos recursos investidos destacam-se os segmentos de infra-estrutura de transporte e equipamentos turísticos que consumiram respectivamente 43% e 31% dos

investimentos. Em seguida, ficaram os investimentos em saneamento (13%), os de natureza institucional (7%), o grupo “Outros” (4%) e nos projetos ambientais, menos de 1% dos gastos (PDITS, 2002).

O maior dentre os projetos foi o da Via Litorânea de Guadalupe (citado acima), que consumiu US\$ 4 milhões, ou seja, um terço de todos os recursos empregados em transporte rodoviário. Entretanto, alguns desses investimentos fracassaram, como o caso das obras do Píer do CT Guadalupe e da Via de Penetração Sul, que objetivava ligar a PE-60 às Zonas Turísticas dos Carneiros e do Rio Formoso. A área do Píer nunca foi aproveitada e a Via de Penetração Sul nunca concluída, por ter sido embargada, em função dos diversos impactos ambientais que estava causando quando da sua construção (Figuras 10 e 11). Com isso, evidencia-se a má aplicação dos recursos do PRODETUR e a frustração das expectativas de empresários e comunidades de ter retorno sócio-econômico com o desenvolvimento desse projeto.



Figuras 10 e 11: Via de Penetração Sul e impactos ambientais que embargaram a obra.  
Autora: Yara Sommer, Gestora da APA de Guadalupe (2005).

De acordo com a Unidade Executora Estadual (UEE), a complementação das obras da Via de Penetração Sul será finalizada, como parte de um ajuste de conduta com o Ministério Público e para a implantação da Ponte sobre o Rio Ariquindá. O projeto a ser adotado será definido em função de um EIA, ainda a ser concluído.

Um dos poucos financiamentos do PRODETUR/PE I que se efetivaram no Litoral Sul foi o que subsidiou a criação do Centro de Visitação da APA de Guadalupe para receber turistas, pesquisadores e alunos, além da comunidade local, com a assinatura do Decreto nº 21.135, de 16 de dezembro de 1998, que aprovou o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE)

e criou o Conselho Gestor da APA de Guadalupe, estabelecendo os mecanismos de gestão ambiental (ver ZEE, referente à Zona de Turismo, Veraneio e Lazer nos anexos).

A proposta do PRODETUR/PE II, assinado em 2002, objetiva complementar e expandir as ações iniciadas pelo PRODETUR I, integrando as iniciativas dos setores público e privado, especialmente no que se refere aos investimentos geradores de ocupação produtiva e renda, e preparar e expandir os produtos turísticos regional, contribuindo para o desenvolvimento sócio-econômico e espacial.

Para tanto, foi criado o Pólo Costa dos Arrecifes que compreende todo o litoral de Pernambuco (faixa de 187 km), integrando os municípios de Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes, localizados no núcleo central da RMR, Paulista, Itapissuma, Igarassu, Itamaracá e Goiana, no Litoral Norte, e Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso, Tamandaré, Barreiros e São José da Coroa Grande, no Litoral Sul, mais o Distrito Estadual de Fernando de Noronha (DEFN) (Figura 12).



Figura 12: Pólo Costa dos Arrecifes, definido para o PRODETUR/PE II  
Fonte: BNB (2006)

Com base no diagnóstico estrutural e sistêmico realizado nos quinze municípios e no DEFN, e segundo os componentes de financiamento do Programa, foi elaborado o PDITS do Pólo Costa dos Arrecifes e apresentado para discussão em reuniões focais realizadas com a participação dos diversos atores públicos e privados de todos os municípios inseridos.

O elenco de intervenções propostas do PRODETUR/PE II foi dividido em quatro sub-regiões – Núcleo Central da Região Metropolitana, Litoral Sul, Litoral Norte e Fernando de Noronha –, mas algumas estratégias setoriais são comuns a todas, tais como:

- Implantação de estratégia de marketing integrado;



- Implantação de sistema de informações e sinalização turística integrado;
- Disciplinamento urbanístico das orlas marítimas e sedes municipais
- Melhoria e/ou implantação dos sistemas de saneamento ambiental
- Geração de novos negócios turísticos;
- Qualificação e capacitação de mão-de-obra e empresários
- Redução e/ou eliminação de passivos ambientais e conseqüentemente turísticos oriundos da ocupação irregular do litoral

Para fins desse trabalho serão destacadas as propostas para o Litoral Sul, que é subdividido por suas características econômicas em dois trechos:

1) Região Industrial de Cabo de Santo Agostinho e Porto de Suape, cujas indústrias e Porto outorgam características econômicas especiais que exigem um tratamento distinto. Nessa área percebe-se um tráfego intenso de caminhões de carga que tende a intensificar-se e que exigirá, com o tempo, uma distinção do uso do solo e de estradas especializadas.

2) Restante dos municípios, com exceção de Rio Formoso, que apresentam atividades econômicas baseadas na agricultura, na extração vegetal, na pecuária e na pesca. Além disso, percebe-se uma clara tendência em tornar o turismo a principal atividade econômica em função das belas praias e dos recursos naturais existentes.

As propostas específicas para o Litoral Sul são descritas na Tabela 04:

**Tabela 04: Estratégias setoriais para a sub-região Litoral Sul**

SUB-REGIÃO DO PÓLO	PRODUTOS	PRINCIPAIS NICHOS DE DEMANDA	ESTRATÉGIAS SETORIAIS
- Litoral Sul	<p><b>Principal:</b> Turismo de lazer e praias;</p> <p><b>Complementar:</b> Ecoturismo</p>	<p>- Nacional;</p> <p>- Interregional; e</p> <p>- Internacional</p>	<p>– Descompressão e tratamento da estrutura urbana e acessibilidade de Porto de Galinhas;</p> <p>– Complementação das ações físicas, de planejamento e de gestão para viabilização do CT Guadalupe;</p> <p>– Atenuar/dirimir os passivos ambientais decorrentes das ações do Prodetur I.</p>

Fonte: PDITS, 2002

Quanto aos demais programas que impulsionam(ram) o desenvolvimento do turismo na área em estudo destacam-se o PROMATA; o Programa de Gerenciamento Costeiro de Pernambuco (GERCO/PE); PRT; e os projetos descritos no catálogo da CONDEPE/FIDEM.

O PROMATA é um programa de assistência e desenvolvimento que visa melhorar a qualidade de vida das comunidades da Zona da Mata de Pernambuco e divulgar a cultura de maneira a preservar e difundir manifestações de grande importância, incentivando a preservação da cultura, do patrimônio e das áreas de importância ecológica. Para alcançar tais objetivos, atua a partir de duas divisões territoriais: no âmbito municipal e no âmbito regional, tendo para cada um, ações que propiciem o desenvolvimento sustentável das áreas em questão.

O Programa é financiado parcialmente com recursos provenientes do Contrato de Empréstimo 1357/OC-BR firmado entre o Estado de Pernambuco e o Banco Interamericano de Desenvolvimento em 05 de junho de 2002 e prevê a aplicação de investimentos no total de US\$ 150 milhões, no prazo de cinco anos.

O objetivo do PROMATA no que diz respeito à atividade turística é estimular o desenvolvimento do turismo integrado às atividades produtivas locais, à conservação ambiental e à valorização do patrimônio cultural, de modo a promover a dinamização econômica do território e agregar valor a sociedade local. Tem por fim tentar desenvolver um turismo sustentável, aumentando os benefícios gerados pela atividade não só na economia como no social, na cultura e meio ambiente da região.

Esse programa já foi praticamente todo desenvolvido na Zona da Mata Norte, com a criação da Rota Engenhos e Maracatus, cujo objetivo é consolidar essa área como um destino turístico no Estado. Apenas recentemente, em 25/07/2006, o governo de Pernambuco assinou a ordem de serviço para o início da execução de projetos, autorizando a licitação para execução de obras de infra-estrutura em diversos municípios da Mata Sul. Entretanto, já foi realizado o diagnóstico participativo da maioria dos municípios para a elaboração do Plano de Investimento Municipal (PIM).

O Programa de Gerenciamento Costeiro de Pernambuco (GERCO/PE), desenvolvido pela Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (CPRH), com o apoio do Ministério do Meio Ambiente (MMA), tem como um dos objetivos elaborar o Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro (ZEEC) do Estado de Pernambuco, a fim de estabelecer normas de uso e ocupação do solo e de manejo dos recursos naturais na zona costeira, visando promover o desenvolvimento sustentável da área e a melhoria da qualidade de vida das populações locais. Em 2003, foi publicado o Diagnóstico Sócio-Ambiental do Litoral Sul, contendo Proposta de Zoneamento, com as diretrizes para gestão dessa zona costeira, onde o

turismo vem desempenhando papel de destaque (ver Mapa do ZEEC do Litoral Sul, nos Anexos).

No Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil (PRT), o Litoral Sul de PE, está representado em dois roteiros integrados: Rota da História e do Mar e a Rota Costa dos Arrecifes. A primeira é direcionada para o mercado internacional, envolvendo os municípios da Região Metropolitana do Recife e dois do litoral Sul, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, considerados mais estruturados para o turismo. A segunda é composta pelo restante dos municípios, sendo direcionada para o mercado nacional, já que a infra-estrutura turística é mais deficiente.

Dentre as principais ações desenvolvidas pelo PRT destacam-se a realização de oficinas de sensibilização em cada rota, a formação de uma Câmara Temática para estruturar os roteiros e prepará-los para os Salões do Turismo (2005 e 2006); definição de Plano de Ação para as Instituições de Ensino Superior (IES) desenvolverem junto aos municípios adotados que compõem as rotas, já que o Governo Federal e Estadual, só atua mediante as regiões.

Entretanto, até o momento, é difícil apontar a repercussão da implementação do PRT no estado de Pernambuco, pois a única ferramenta posta em prática tem sido a promoção dos roteiros nos salões do turismo e a realização de rodadas de negócios entre agências de viagens e operadoras do Estado com empresas nacionais e internacionais, mas das quais ainda não se possui dados estatísticos quanto à aceitação dos roteiros nos mercados supracitados, nem quanto ao incremento do turismo na região em função desse programa.

Quanto aos demais projetos, destacados pela CONDEPE/FIDEM, destacam-se alguns já em andamento, finalizados e interrompidos:

- Projeto Pinzón – dentre as ações propostas destacam-se: a reabilitação do Centro do Cabo de Santo Agostinho; Implantação de infra-estrutura de saneamento; Revitalização e requalificação do patrimônio histórico, como um todo; Requalificação das praias de Itapoama e Xaréu; Melhoria da integração viária; Requalificação de Gaibu e Enseada dos Corais; Implantação de ancoradouros para ligação por balsa entre Barra de Jangada e Paiva; Implantação do Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti; Estruturação do núcleo gastronômico nas praias de Paraíso e Calhetas; Contenção da erosão e invasão habitacional; Articulação com Empresa Suape para definição da forma de integração no circuito turístico.

- Projeto Porto – prevê a requalificação urbana de Porto de Galinhas (Figura 13, 14 e 15); Implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental; Implantação de Terminal Turístico; Ordenamento do comércio informal na orla; Melhoria do acesso a Serrambi; Implantação do acesso a Muro Alto; Ordenamento de Maracaípe; Implantação de ancoradouro no Pontal; Ordenamento de barracas na praia; Definição de área de Camping; Definição de espaço para eventos de grande porte; Requalificação de Serrambi; Implantação de ancoradouro em Barra de Sirinhaém; Revitalização de edifícios históricos da sede de Sirinhaém; Revitalização dos edifícios históricos do Centro de Ipojuca.



Figuras 13, 14 e 15: Projeto de Requalificação Urbana de Porto de Galinhas.  
 Autora: Carmen Cavalcanti, 03/2005.

- Projeto Corais – prevê a requalificação da Sede de Tamandaré; ordenamento da orla; implantação de terminal hidroviário; implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental; restauração do Forte de Santo Inácio de Loyola; articulação para aproveitamento do Centro de Pesquisas e Extensão Pesqueira do Nordeste (CEPENE) para visitação turística; Implantação do mirante do Oitizeiro; Complementação do acesso Tamandaré; implantação de via interligando o Eixo de Penetração Sul (Carneiros) à PE-76; conclusão da via Litorânea dos Carneiros; implantação em asfalto da ligação da PE-76 – Via Litorânea; reabilitação do Centro de Rio Formoso; implantação de ancoradouro no antigo porto com terminal de ferry-boat (ligação Barra de Guadalupe – Rio Formoso); Recuperação do heliponto na Barra de Guadalupe para implementação do Centro Turístico de Guadalupe.

- Projeto Una – prevê a requalificação do Centro de São José da Coroa Grande; ordenamento do comércio informal na área urbana; implantação de terminal hidroviário; recuperação da tipologia da vila de veraneio; Requalificação Urbana dos povoados de Abreu e Várzea do Una; melhoria das condições de traçado, drenagem e pavimento em terra das vias de acesso às praias de Mamocabinhas, Porto e Várzea do Una; integração do estaleiro

artesanal como ponto turístico e implantação de ancoradouro; requalificação do Centro de Barreiros; revitalização da estação ferroviária e do circuito ferroviário.

- Projeto Tesouros do Mar – prevê a implantação de equipamentos e serviços de apoio aos mergulhos nas marinas e ancoradouros; disciplinamento e controle da atividade náutica.

- Projeto Caminhos do Açúcar – prevê a criação de roteiros turísticos integrados nas antigas áreas de engenhos e usinas; melhoria dos acessos com implantação de elementos de drenagem e regularização do pavimento em terra; restauração das edificações; implantação de Trilhas; implantação de Pousada; revitalização da produção artesanal.

Percebe-se, com a listagem desses projetos, que muitos deles propõem as mesmas ações, que por diversas vezes, acabam por não se concretizarem da forma esperada e, por envolverem uma metodologia participativa, na maioria dos casos, geram expectativas nos atores envolvidos de que a região vai crescer e gerar emprego e renda, mas, com o passar do tempo e dos processos burocráticos, pouca coisa ou nada melhora nos indicadores sócio-econômicos das áreas envolvidas. Todavia, a existência de inúmeros projetos denota a importância, o potencial e o grande interesse na região para o desenvolvimento do turismo.

## **4. A RACIONALIDADE DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NO MUNICÍPIO DE TAMANDARÉ**

Neste capítulo será discutida a racionalidade que permeia a urbanização turística de Tamandaré. Para fins de análise do processo de transformação de Tamandaré em destino turístico, será feito um resgate histórico do município do período que precedeu a expansão urbana, que contrasta com o início da década de 1970, quando se inicia a “descoberta” do local pelo turismo e a partir de então se intensifica a preocupação de se criar uma infraestrutura para o seu desenvolvimento.

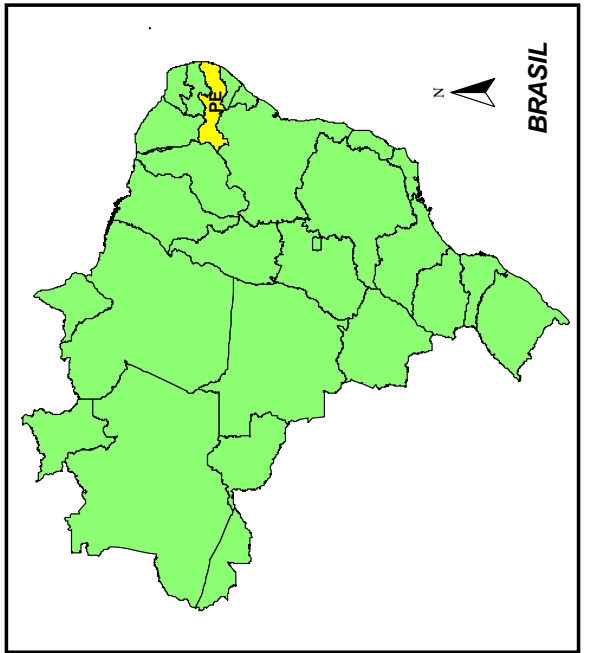
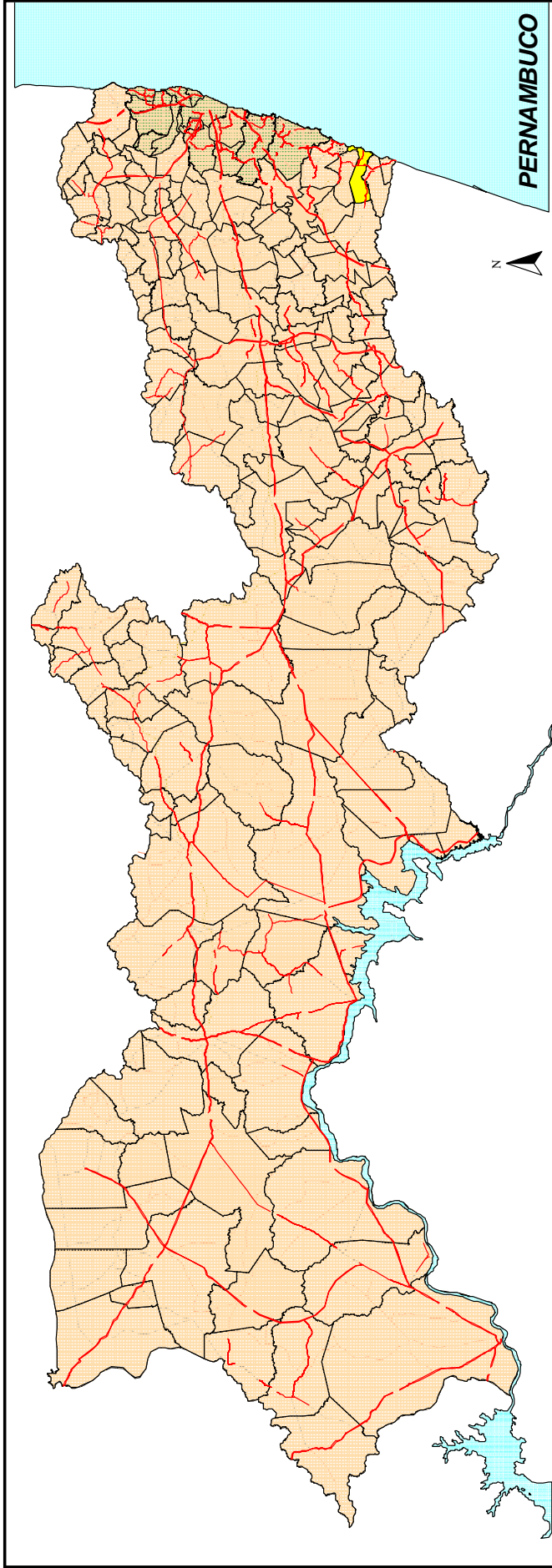
### **4.1. Caracterização do município de Tamandaré**

O município de Tamandaré localiza-se a 114 km da capital do Estado, na Microrregião da Mata Meridional e na Mesorregião da Mata Pernambucana, possuindo uma área de 190 km<sup>2</sup> e uma população de 18.831 habitantes (IBGE, 2006). O acesso é feito pelas Rodovias BR-101, PE-60 e PE-76. Limita-se ao Norte com o município de Rio Formoso, ao Sul com Barreiros, a Oeste com Água Preta e a Leste com o Oceano Atlântico (Figura 16).

Tamandaré é formada pelos distritos sede (população urbana) e Saué (população rural). A sede é plana na faixa ao longo do Oceano e toda a malha urbana contorna as praias, estendendo-se principalmente na direção Norte, rumo à Praia dos Carneiros. As altitudes do relevo vão se ondulando e acentuando em direção ao Oeste.

A vegetação predominante de florestas foi praticamente toda substituída pelo cultivo da cana-de-açúcar no centro e Oeste do município, restando, no entanto, uma mancha significativa, que constitui a Reserva da Biosfera de Saltinho, administrada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Nas proximidades do Oceano predominam os coqueirais e a vegetação de mangue.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TAMANDARÉ



LEGENDA	
	Município de Tamandaré
	Região Metropolitana do Recife
BASE CARTOGRÁFICA	
	Ferrovias
	Estrada Secundária
	Sistema Viário
	Estrada local
	Limite Municipal
	Oceano Atlântico
	Rio São Francisco
	Demais Municípios
Fonte: CONDEPE / FIDEM	
Mapa Político de Pernambuco	

Não se sabe ao certo a origem do nome Tamandaré, sendo identificadas três “histórias” distintas para justificá-la. Nas escolas do município divulga-se que o nome relaciona-se ao vocábulo tupi *tamoindaré* (tab-moi-inda-ré) que significa o repovoador. Na tradição dos índios tupis, Tamandaré era um pajé, a quem Tupã, o grande Deus dos Trovões, escolheu para repovoar a região, após o cataclismo que viria a inundar a terra para exterminar os homens. Sabendo disso, Tupã abrigou-se numa arca gigantesca com sua família e assim permaneceram até cessar o dilúvio.

Outra versão é de que Tamandaré (Tamanduar-é) significa o que se assemelha ao tamanduá, o que faz o papel de tamanduá. A terceira versão, um tanto jocosa, mas citada por Farias (2002), em sua dissertação “Tamoindaré: a dinâmica de suas praias frente às novas tribos repovoadoras do século XX”, refere-se à “história” da tribo Tam que habitava em torno do engenho Mamucabas. Uma parte da tribo se separou e foi habitar ao mar, sob o nome de Ré, porém ainda se sentia subordinada à Tam. Após o descobrimento, os portugueses procuraram a tribo Ré e informaram das vantagens que receberiam dos colonizadores, mas Ré informou que só Tam manda em Ré, daí viria o nome Tamandaré”.

A origem de Tamandaré remonta a meados do século XVI, quando o litoral Sul foi dividido em sesmarias. De acordo com Brandão (1992 apud SANTOS, 2000), João Paes Barreto chegou a Pernambuco por volta de 1560, oriundo de Portugal e assumiu uma das terras mais férteis (entre o município do Cabo e Barreiros), fundando em sua propriedade dez imensos engenhos. Ao falecer, as terras passaram para seu irmão Estevão e depois para outro irmão, Cristovão Paes Barreto. Um dos descendentes desta família foi José Luís Paes de Mello, que ficou com o engenho Mamucabas. Posteriormente, em 1764, passou para seus dois filhos, João Corte Real e José Meira Lins, a praia de Tamandaré e as propriedades de Laranjeiras e Pedra de Jundiáí.

Em 1646 Tamandaré desponta na história, por intermédio dos movimentos em defesa do território brasileiro, quando João Fernandes Vieira chega a Tamandaré e ergue uma edificação, objetivando guardar o porto contra as tentativas de ataque de invasores. Além de proteger, serviria também como abrigo às embarcações portuguesas, constantemente ameaçadas pelo inimigo. A fortificação, entretanto, foi abandonada após a invasão holandesa, período em que se deu início seu processo de destruição.

O Forte de Tamandaré foi cenário importante de diversos acontecimentos, a exemplo da Guerra dos Mascates, da Revolução Republicana de 1817 e da Guerra dos Cabanos, quando ficou ocupado durante cinco anos, de 1831 a 1836, funcionando como prisão e abrigo



às tropas que partiam do Recife em direção ao interior. Entretanto, durante o período da Segunda Guerra Mundial, foi transformado em alojamento para tropas do Exército que protegiam a costa brasileira e que ali permaneceram até o ano de 1945 (FARIAS, 2002).

Entre 1898 e 1902, construiu-se um farol metálico num dos baluartes da fortaleza “que, então, já estava sem uso, pois com o declínio do porto, cuja função principal era exportar o açúcar fabricado na região, o forte também perde suas características de defesa e de importante ponto de convergência econômica de uma região” (OLIVEIRA, s.d. apud FARIAS, 2002). Em 1932, o farol metálico foi substituído por outro, em concreto, e em 1978, a Marinha inicia negociações com o Exército, requisitando a fortaleza, que até então era do Exército.

Posteriormente, Tamandaré vem a se destacar novamente, em meados do século XVI, no contexto do crescimento da agroindústria açucareira de Pernambuco. Por suas características favoráveis ao cultivo da cana-de-açúcar, tornou-se uma das mais tradicionais áreas produtoras do Estado. Outro aspecto favorável era sua reserva abundante de mata para abastecer as fornalhas dos engenhos e um sistema fluvial que facilitava o transporte das cargas de açúcar.

De acordo com o CONDEPE (1992, apud TAMANDARÉ, 2000), o transporte fluvial estimulou não apenas a ocupação do território de Tamandaré, mas também possibilitou a diversificação de atividades:

Por ter profundidade adequada à navegação em todo o seu percurso, o rio Formoso propiciou o transporte de açúcar para o Recife e também diretamente para o porto de Tamandaré de onde era exportado, além de facilitar o transporte de pessoas e a comercialização de gêneros alimentícios diversos. A intensificação do transporte fluvial possibilitou o surgimento de estaleiros, ampliou a atividade pesqueira e a agricultura na área litorânea, destacando-se nesse item a cultura do coco que além de propiciar o fruto já bastante consumido na época, fornecia matéria prima para a fabricação de móveis e outros utensílios.

Como porto, Tamandaré teve grande importância desde o povoamento até o final do século XX, entrando em decadência com a abertura das estradas de ferro e, posteriormente, quando as rodovias passaram a servir ao transporte de açúcar diretamente dos engenhos e usinas para o Recife. Outros fatores também contribuíram para essa queda de importância. Galvão (1908-27 apud TAMANDARÉ, 2000, p.23) já destacava as enormes alterações trazidas pela natureza, comparando-se os registros anteriores, ainda do período colonial:

Hoje as condições batimétricas são muito diversas. A Fortaleza [de Santo Inácio] está longe da praia, havendo entre as duas uma linha de cômoros com a altura de 2 a 3 metros; grande parte do porto está perdida em consequência da diminuição do fundo, e, sobretudo, a zona dos recifes tem se estendido consideravelmente em consequência do trabalho incessante dos pólipos que os originam. Essas circunstâncias restringiram extraordinariamente o perímetro do porto.

Atestando a importância do porto de Tamandaré, pode-se destacar a construção de um lazareto no período de 1897 a 1901, que, todavia, nunca funcionou como tal, tendo suas edificações adaptadas para a instalação de uma escola profissional, o Patronato João Coimbra, inaugurado em 1926. Sob vários aspectos, a origem da Vila de Tamandaré está bastante ligada ao antigo patronato, sendo inclusive a primeira rede de abastecimento de água, com seis quilômetros de extensão, um prolongamento da que existia neste estabelecimento de ensino.

Durante toda a primeira metade do século XX, Tamandaré manteve-se como uma pequena vila formada por pescadores e agricultores, contando apenas com uma igreja, escola e comércio local, ainda assim de pouca expressividade. De acordo com Barbosa (1944 apud SANTOS, 2000, p.31) “na década de 1940, as habitações em Tamandaré, na sua maioria, eram de palha, algumas de taipa e muito poucas de alvenaria”.

#### **4.2 O processo de transformação de Tamandaré em destino turístico**

O maior impulso de crescimento e, sobretudo, as maiores mudanças no processo de ocupação de Tamandaré podem ser detectados a partir dos anos 50, quando começa a consolidar-se a prática do veraneio, ao longo da orla marítima. Data desse período a construção do Hotel Tamandaré, primeiro a ser construído nesta localidade, contribuindo para o incremento turístico. Mesmo com esse crescimento, Santos (2000) destaca que, até a década de 60, era comum as pessoas dormirem com suas casas abertas, após ficarem, até altas horas da noite, nas calçadas conversando com os amigos e vizinhos.

O povoamento inicial do atual centro da cidade de Tamandaré, área antes denominada de Campinas, teve forte influência dos trabalhadores das propriedades rurais vizinhas (cultivo da cana-de-açúcar, tiradores de cocos e plantadores de tubérculos), e de pescadores. Possuía um número mais elevado de pontos comerciais, por ser próximo ao Patronato e Escola de Pesca. Nesta área, era comum os funcionários dos órgãos federais e municipal alugarem ou

comprarem suas residências. Quanto à área do entorno da igreja de São José (Figura 17) e Campinas, nas proximidades da igreja de São Pedro (Figura 18), estas comunidades sofreram maior influência também dos pescadores, dos trabalhadores e dos proprietários de sítios e praias de coqueiros, além, dos veranistas. (SANTOS, 2000)



Figura 17 e 18: Igrejas de São José e São Pedro, respectivamente.  
 Autora: Clarisse Lima, 01/2006.

Conforme o Plano Diretor de Tamandaré (2000) foi no entorno da ocupação próxima à praia e entre os núcleos de Tamandaré e Campinas, que se deu início à instalação dos veranistas, e que ao longo do tempo foi se estendendo por todo o litoral, especialmente na direção Norte, até os limites de Carneiros, onde uma fazenda de coqueiros, dividida entre os herdeiros, conteve a expansão dos loteamentos. De acordo com Oliveira (1967 apud SANTOS, 2000, p. 28-29):

Tamandaré era uma imensa campina. Não havia nenhum tipo de transporte diretamente à Vila. Ao viajar para outros municípios, ia-se a pé ou a cavalo até o engenho Mamucabas, onde se aguardava por um ônibus em estado lastimável e em dias marcados. Campinas de Tamandaré era um povoado pobre. A vida econômica dependia da produção de cocos e peixes. [...] Tamandaré possuía casas melhores, onde algumas famílias de Ribeirão, Cucaú, Rio Formoso, Recife e Barreiros passavam o verão. Nessa estação do ano, a Vila era um celeiro de frutas saborosas, além de adquirir alegria e vida com a chegada dos veranistas, em caminhões e carros que passavam buzinando e seus ocupantes cantavam alegremente. O término do verão trazia muita tristeza para o povoado.

Como reforça a citação acima, a vida econômica da Vila dependia da produção de cocos e da pesca, cuja influência ainda é muito forte. Até a década de 1970 a pesca era tida como tradicional. Os pescadores usavam caixas cobertas com palhas para guardar suas jangadas e seus apetrechos de pesca ao longo da orla marítima. Com as construções das mansões à beira-mar, os pescadores foram deixando de contar com este espaço. Apesar da

existência da Colônia Z-5, a grande maioria dos pescadores artesanais ainda não se filiou ao órgão desta classe profissional.

Até o início da década de 1970, Tamandaré manteve-se como um distrito de baixa densidade demográfica e pouca importância econômica para o estado de Pernambuco. Entretanto, de 1970 a 1990, registra-se uma maior atratividade local, com uma crescente demanda por áreas de veraneio, especialmente advinda da RMR e interior do estado. Esse processo é perceptível a partir de estatísticas do IBGE (1991 apud TAMANDARÉ, 2001), que demonstram a elevação da taxa de crescimento anual, comparando-se os períodos de 1960 a 1970 e 1970 a 1991, quando se evoluiu de uma taxa de 1,5% ao ano, para 2,9%. Na Tabela 05 pode-se observar a evolução demográfica de Tamandaré, constatando-se o crescimento e inversão do perfil demográfico que passa a apresentar população urbana maior que rural.

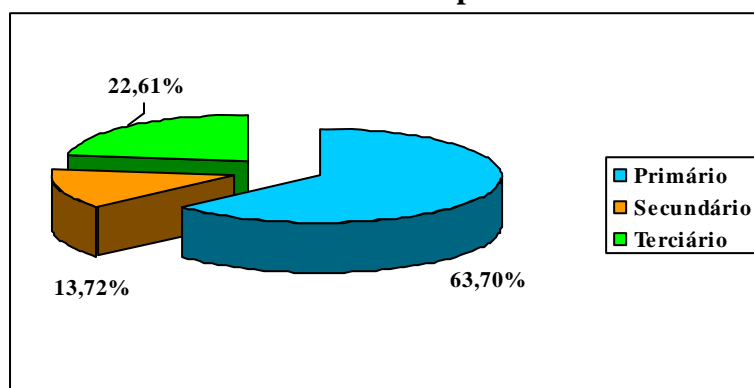
**Tabela 05: População residente, por situação de domicílio, de Tamandaré – 1940-1980**

População	1940	1950	1960	1970	1980
Urbana	1.092	866	2.060	2.400	3.177
Rural	2.148	2.016	4.330	3.310	2.929
Total	3.240	2.882	6.390	5.710	6.106

Fonte: IBGE (1999 apud TAMANDARÉ, 2000).

A partir de 1980, o município de Rio Formoso começa a observar o declínio da agricultura canavieira, em função da crise sucro-alcooleira. Paralelamente evidencia-se um crescimento no setor terciário, que absorvendo 22,61% da população ativa, denota uma maior importância da atividade comercial e turística (Gráfico 16). Atualmente, o turismo vem sendo apresentado nas estatísticas do IBGE (2000), como umas das principais atividades econômicas, associada ao comércio, agricultura e pesca.

**Gráfico 02: Setores econômicos do município de Rio Formoso em 1980**



Fonte: IBGE (apud TAMANDARÉ, 2001)

O surgimento dos condomínios também foi fundamental para o crescimento turístico. O primeiro condomínio, o Privê Tamandaré, foi concluído em 1977, porém, é conhecido popularmente por INABI, nome da imobiliária responsável pela venda dos imóveis.

Outro incremento turístico foi a construção do Iate Clube Almirante Tamandaré, inaugurado em 6 de abril de 1985 e vendido em 1988 ao Serviço Social da Indústria (SESI), e reinaugurado em 27 de janeiro de 1989, como Colônia de Férias (Figuras 19 e 20).



Figuras 19 e 20: Colônia de Férias do SESI  
 Autora: Clarisse Fraga, 03/2005.

Com a perspectiva de surgimento de novos empregos decorrentes do crescimento do setor terciário, entre as décadas de 1980 e 1990, Tamandaré cresceu em proporções bem mais elevadas, devido à atividade gerada por obras civis e, sobretudo à distribuição gratuita de centenas de lotes populares, como os de Estrela do Mar (Figuras 21 e 22), Rio Formoso (Figura 23), COHAB (Figura 24) e Santo Inácio, onde atualmente estão em construção mais 250 casas (Figura 25 e 26). De fato, essa política habitacional reduziu as deficiências dos nativos, porém, estimulou a migração de inúmeras famílias da área rural e de municípios vizinhos em busca também de oportunidades de trabalho que surgiam, mas não atendiam à crescente população.



Figuras 21 e 22: Praça e casa de pescador do loteamento Estrela do Mar  
 Autora: Clarisse Lima, 07/2006.



Figuras 23 e 24: Ruas dos loteamentos Rio Formoso e COHAB, respectivamente  
 Autora: Clarisse Lima, 07/2006.



Figuras 25 e 26: Loteamento Santo Inácio – áreas antiga e de expansão, respectivamente.  
 Autora: Clarisse Lima, 07/2006.

Além desses lotes doados, paralelamente, ocorreu a ocupação de um terreno conhecido como “invasão”, atual Bairro da Esperança (Figura 26). Uma década após, deu-se início a uma segunda ocupação de terrenos urbanos, desta vez, nas proximidades do Oitizeiro (Figura 27). Muitas das casas são de taipa, sem água e sem energia, num aglomerado desorganizado, assentado em áreas propícias ao alagamento. A área do oitizeiro é assim denominada em função da existência de uma árvore centenária, na qual se abriu uma fenda em seu tronco onde foi colocada uma imagem de São Pedro. Trata-se de um mirante natural que não é aproveitado pelo turismo, por conta da invasão e insegurança.



Figuras 27 e 28: Invasão (atual Bairro da Esperança) e Suvaco de Cobra, área ocupada no entorno do Oitizeiro (árvore ao fundo, por trás da torre de energia) respectivamente.  
 Autora: Clarisse Lima, 07/2006.

A partir de 1991, assiste-se a um incremento do nível de urbanização em função do turismo e da conseqüente especulação imobiliária. Com esse desenvolvimento urbano, cresce o setor da construção civil pelo aumento quantitativo das casas de segunda residência e expansão da rede hoteleira.

Esse aumento da urbanização é constatado também pelas estatísticas do IBGE (apud TAMANDARÉ, 2001) que apontam em 1980 uma taxa de 34,68% e em 1991, de 39,54%. Posteriormente, expande-se a rede rodoviária, interligando a sede de Tamandaré à Praia dos Carneiros, contribuindo para despertar um maior interesse turístico nessa área.

Em 1991 começaram a surgir as marinas – a primeira foi a das Campas (Figura 29) –, que hoje totalizam cinco, atendendo mais de 300 jangadas e lanchas e dando suporte à área turística (Figura 30). Na alta estação, estima-se que aproximadamente 500 embarcações motorizadas circulam na área marítima de Tamandaré. Esta movimentação preocupa os ambientalistas da comunidade, tendo em vista o surgimento de poluição pelo vazamento de combustível dos motores. Além disso, elas são uma ameaça à segurança dos banhistas e ao ambiente recifal, que é por elas destruído, quando alí são ancoradas durante a baixa-mar (SANTOS, 2000).



Figuras 29 e 30: Marina das Campas e embarcações no mar logo em sua em frente.  
Autora: Clarisse Lima, 03/2006.

Em 1995, Tamandaré torna-se município através da Lei nº 11.257 de 28/09/1995. Uma das causas apontadas para sua emancipação foi a redistribuição da renda do Distrito para Rio Formoso, acentuando as condições precárias do local que começava a se consolidar como destino turístico (Tamandaré, 2001).

Agora como município, Tamandaré tem para administrar um grande contingente populacional de residentes fixos e temporários. Verifica-se, entretanto, que essas duas categorias têm se instalado em áreas distintas do município.

É, sobretudo na área urbana, onde se concentra a população permanente da cidade e também onde se concentram praticamente todos os serviços e o comércio da cidade, seguindo os principais eixos viários, representados pelas avenidas José Bezerra Sobrinho (Figura 31) e Leopoldo Lins (Figura 32).



Figuras 31 e 32: Av. José Bezerra Sobrinho e início da Av. Leopoldo Lins, respectivamente. Autora: Clarisse Lima, 03/2006.

A população temporária representa os veranistas que apenas utilizam o espaço litorâneo de Tamandaré nos meses de verão, e que estão localizados basicamente no denominado corredor de segunda residência na praia de Campas, local onde a população permanente conta apenas 10% da ocupação, e que, no entanto, começa a se alterar, contando com o surgimento de inúmeros condomínios e pousadas (Tabela 06).

**Tabela 06: Densidade demográfica dos setores residenciais de Tamandaré (abril/2000)**

Setores residenciais	Densidade demográfica (hab/km <sup>2</sup> )
Boca da Barra	117,0
Marinas de Tamandaré	233,3
Campinas (parte de cima)	1.258,1
Campinas (parte de baixo)	206,2
Rio Formoso	1.635,5
Estrela do Mar	824,5
Oitizeiro/Mirantes de Tamandaré	1.706,8
Tamandaré	279,5
Veraneio	14,4
Carneiros	0,7
Saué	700,0

Fonte: TAMANDARÉ (2000).



Observa-se a ocorrência de uma maior densidade demográfica no Oitizeiro e no Loteamento Rio Formoso, seguida das Campinas e do Loteamento Estrela do Mar. Por outro lado, a extensa região ocupada pelos veranistas, Carneiros e os loteamentos de Marinas de Tamandaré e em Boca da Barra apresentam as menores concentrações demográficas, mostrando a clara divisão territorial entre as duas categorias.

Especialmente na área em sentido da Praia dos Carneiros encontram-se os terrenos e casas mais caros, em geral localizados em privês e condomínios, numa pequena parcela loteada. Ao longo da faixa litorânea até as proximidades do rio Formoso, encontram-se distribuídos seis meios de hospedagem.

De acordo com entrevista realizada em 20/05/2005 com o proprietário do Chalés da Gameleira, localizada na Praia dos Carneiros, essa área era uma fazenda de coqueiros comprada pelo seu avô na década de 1930, que dividiu os 570 hectares em 9 sítios. Posteriormente, os sítios foram sub-divididos, entre os familiares que também já venderam alguns terrenos. Ele afirma que o processo de mudança para o turismo começou há uns 15-20 anos com a procura por aluguel de casas. A promoção da área começou no “boca a boca” e depois o governo do estado deu início às campanhas através, principalmente do Projeto Costa Dourada, e posteriormente pelos proprietários da área.

Apesar de ser abrangida por legislação de uso e ocupação do solo específica, a região de Carneiros tem importante e estratégico estoque imobiliário e seus poucos proprietários aguardam, com a valorização advinda da implantação do CT Guadalupe e de seus investimentos em infra-estrutura, por uma melhor oportunidade de negociação com os empresários do setor hoteleiro internacional, visando a instalação de hotéis e/ou resorts, nos termos do que dispõe as legislações municipal e estadual. Quanto a essa importância estratégica dos Carneiros, uma corretora de Tamandaré<sup>21</sup> (20/07/2006, grifos nossos) afirma que:

o investimento e a especulação da área acontecem porque é uma praia conhecida no Brasil inteiro como isolada, virgem e todo mundo tem interesse. A Praia de Carneiros é como se fosse uma reserva de valor. Você mantém aquilo até o momento que for interessante investir e tornar realmente um destino turístico. Quando for interessante eles tornam aquilo viável.

---

<sup>21</sup> Corretora da Casa de Praia Negócios Imobiliários, que atua há quatro anos em Tamandaré, antes era geógrafa no Paraná.

Tanto esta corretora, como um corretor da Park Loteamentos e de uma corretora de Recife que opera em Tamandaré<sup>22</sup>, vêm positivamente a especulação para construção de grandes hotéis na área da Praia dos Carneiros, em especial com a compra de um extenso terreno pela construtora Moura Dubeaux (Figura 33 e 34), e acreditam que essa tendência

[...] vai se concretizar, porque os grandes investidores querem áreas de grande beleza natural e têm grandes relacionamentos e se eles tiverem apoio do Governo eles se instalam na área, fazem propaganda e começam a destinar pessoas para cá. Enquanto não houver esse interesse, o pequeno empresário dono de uma pousada ou de um hotel sozinho ele não tem condições (Corretora da Casa de Praia Negócios Imobiliários).

O depoimento acima encontra respaldo no discurso do atual Secretário de Turismo do município, então Chefe de Gabinete da Prefeitura, quando da entrevista, em 23/03/2006. De acordo com ele, há interesse de grandes grupos internacionais, em especial da Itália, interessados em se instalar em Tamandaré, na área dos Carneiros, e estão em fase de negociação com o Governo do Estado, “só estão esperando a resolução dos problemas daqui do CT Guadalupe, que é a pavimentação da via sul, construção da ponte, a questão do saneamento, do abastecimento d’água... Tendo a garantia do governo do estado que isso vai ser feito, com prazo, cronograma feito, se instala”.



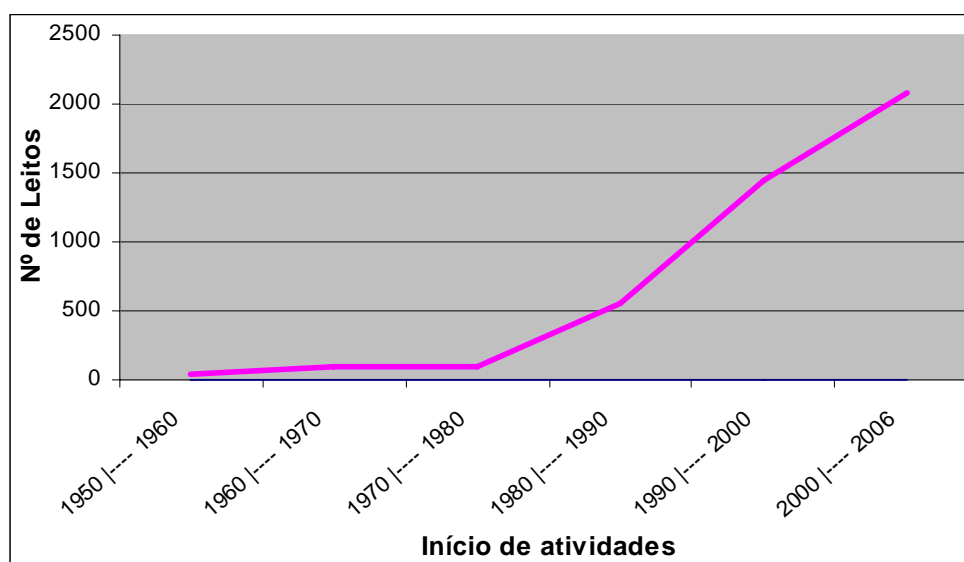
Figuras 33 e 34: Área comprada pela Moura Dubeaux na Praia dos Carneiros.  
Autora: Clárisse Lima, 03/2006.

<sup>22</sup> Entrevistados entre 18 e 20 de julho de 2006.

#### 4.2.1 Análise da dinâmica espaço-temporal da área de estudo

Com o objetivo de apreender a dinâmica espaço-temporal do turismo na área em estudo, realizou-se um levantamento do número de meios de acomodação e sua respectiva oferta de leitos, considerando-se duas categorias: Meio de hospedagem – formada por hotéis, pousadas, chalés e colônia de férias; e Condomínios/Privês. Os dados obtidos constituíram indicadores que possibilitaram a construção da curva de crescimento do turismo em Tamandaré, em função do Número de Leitos *versus* Tempo (década), conforme mostram os Gráficos 03, 04 e 05 (ver planilhas que originaram os gráficos nos Apêndices).

**Gráfico 03: Curva do crescimento do número de Leitos nos Meios de Hospedagem**



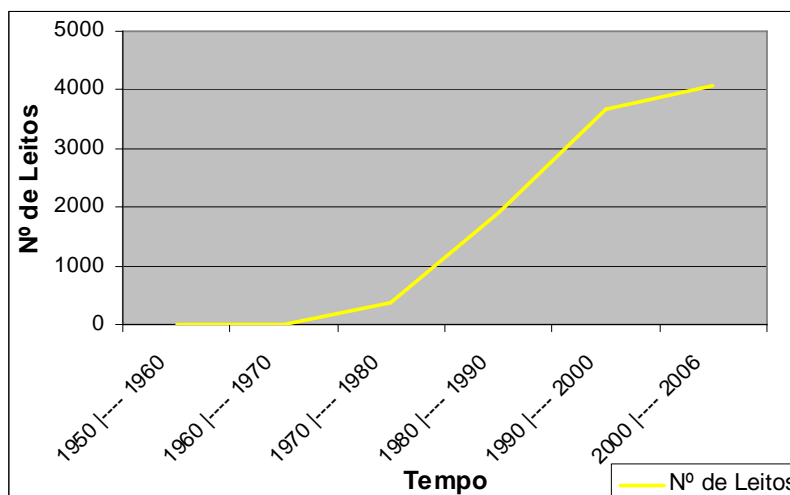
Fonte: Pesquisa direta

O Gráfico 03 comprova que o surgimento dos meios de hospedagem remonta ao final da década de 1950 e crescem muito lentamente até finais da década de 1970. Em meados da década de 1990, evidencia-se um crescimento mais acelerado desta categoria, coincidindo com o período em que se inicia a política de Mega-projetos turísticos no Litoral Sul, com a criação do Projeto Costa Dourada e do Centro Turístico de Guadalupe, na primeira fase do PRODETUR/PE.

Entretanto, no Gráfico 04, observa-se que apesar do crescimento do setor hoteleiro, percebe-se a clara conformação do município como destino turístico de veraneio, a partir da

enorme quantidade de casas de segunda residência e condomínios. Vale ressaltar que, para a construção dessa curva, consideraram-se apenas os condomínios identificados no trabalho de campo, uma vez que o poder público municipal não possui dados oficiais do quantitativo de condomínios e casas de veraneio.

**Gráfico 04: Curva do crescimento do número de Leitos dos Condomínios e Privês**



Fonte: Pesquisa direta

Apesar do Gráfico 04 mostrar apenas o crescimento dos condomínios a partir de meados da década de 1970, quando existem registros da presença de veranistas desde fins da década de 1940, ele serve como indicador do destaque do veranismo na urbanização turística de Tamandaré.

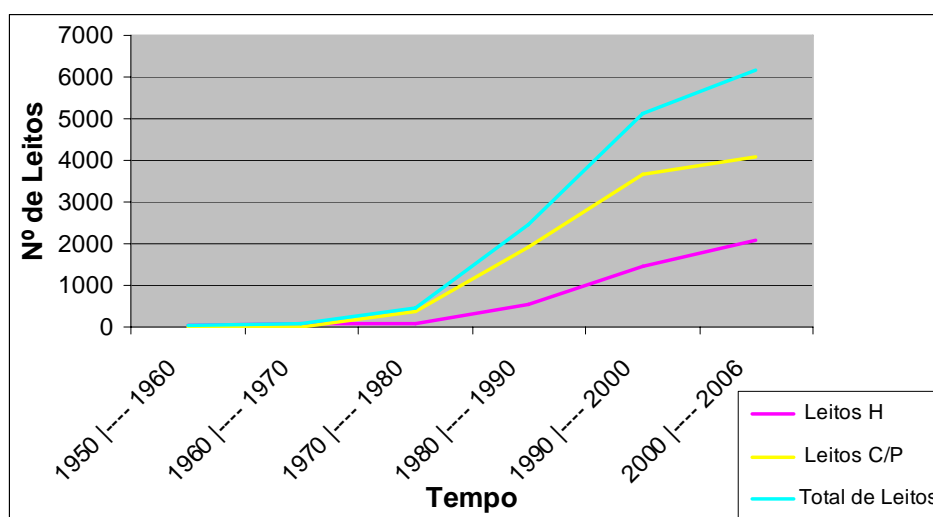
De acordo com entrevista realizada em 22/01/2006, com veranista que frequenta a área desde 1973, na década de 1990, acompanhando o “surto” de construção, começou uma onda de arrombamento de casas de veraneio. Nos últimos anos, 2003, 2004, foi uma onda absurda de assaltos.

Entretanto, o Investigador Jonas, da Delegacia de Polícia de Tamandaré, em entrevista no dia 20/07/2006, afirma que essas ocorrências têm diminuído consideravelmente em especial com o crescimento dos condomínios em detrimento das casas de veraneio, uma vez que os primeiros possuem segurança mais adequada durante todo o ano. Ele destaca essa necessidade de se recorrer à segurança particular em função da precária estrutura de segurança pública alocada no município que, mesmo na alta estação, quando recebe reforço de contingente, este ainda é insuficiente para lidar com a demanda ampliada.

A questão da segurança ainda é destacada por uma veranista do Privê Gemini I (no qual veraneia desde 1987), entrevistada em 23/03/2006, que optou por vender sua casa de veraneio e construir uma casa no referido condomínio por achar que é a melhor opção para quem quer ter casa em Tamandaré em função da insegurança causada pelos roubos às casas de veraneio, em especial quando elas estão fechadas.

No Gráfico 05, exibe-se a relação do número de leitos das duas categorias acima demonstradas, destacando ainda o total acumulado da oferta de leitos do município.

**Gráfico 05: Curva do crescimento do número total de Leitos, incluindo as categorias hoteleira (H) e de condomínios/privês (C/P)**



Fonte: Pesquisa direta

A partir desse quantitativo obteve-se o Índice de Defert no intuito de demonstrar a importância do turismo para o município, uma vez que é calculado através da relação entre número de leitos e a população fixa. Assim, se o número de leitos se iguala ou excede o da população, constata-se que a estrutura do município está mais voltada para a população flutuante do que para a local.

Para o cálculo desse índice, considerou-se apenas o quantitativo levantado de forma direta, na pesquisa de campo, chegando-se a um total de 6.153 leitos, que gera um percentual de 32,67%, o que, evidentemente, não representa a realidade observada empiricamente no município, principalmente uma vez que a Associação de Hotéis, Pousadas, Restaurantes e Similares de Tamandaré (AHPREST) estima que na alta estação concentram-se cerca de 50.000 pessoas (turistas mais residentes) no município.

Assim, subtraindo-se desse contingente estimado o total da população de Tamandaré (18.831 habitantes) pode-se aferir que se tem a capacidade de abrigar 31.169 turistas nas suas diversas formas de hospedagem, que obviamente incluiriam os 6.153 leitos, mais as dependências das casas de veraneio e de parentes/amigos. Levando-se em conta estes últimos dados, o índice seria de 165,51%. De acordo com Defert (1966 apud CROCIA, 1998) quanto maior ou superior a 100 o resultado for, maior a dependência e vulnerabilidade da destinação às expansões e retrações dos fluxos turísticos.

Analisando-se o gráfico 05, verifica-se a clara predominância do turismo de segunda residência, segmento este que não gera muitos lucros para o município, além de aumentar a especulação imobiliária, inflacionar os preços para a população local, e deixar para a administração pública todo o lixo produzido durante as temporadas de veraneio.

Ainda na entrevista acima citada, o Secretário de Turismo destaca que turismo de veraneio não serve nem para arrecadar impostos, pois apenas 30% dos veranistas pagam IPTU em dia, os demais apenas pagam no caso de comercialização da casa e/ou terreno. O Secretário lamenta afirmando que “são justamente os que têm maior poder aquisitivo”. Vale acrescentar também que são aqueles que mais se beneficiam com as melhorias feitas pelo Poder Municipal, uma vez que valoriza não apenas a cidade como as propriedades privadas.

Fora o período de veraneio, a extensa área ocupada por essa categoria mais parece uma “cidade fantasma”, uma vez que casas e condomínios (Figuras 35 e 36), pousadas, mercadinhos, lanchonetes e outros serviços fecham as portas até a próxima temporada.



Figuras 35 e 36: Condomínios e casas de veraneio de alto padrão na beira-mar da Praia da Campas. Autora: Clarisse Lima, 01/2006.

Apesar do crescimento contínuo da curva evolutiva do turismo de Tamandaré não apresentar sinais de estagnação, mas sim de um período de transição entre os estágios de desenvolvimento e consolidação, definidos por Butler (1980), o município ainda apresenta

fortes deficiências que dificultam sua consolidação no mercado turístico nacional e internacional.

Nas entrevistas realizadas com proprietários e funcionários de marinas, pousadas e restaurantes, os maiores problemas para o desenvolvimento do turismo são:

- Falta de: divulgação, segurança, bons hotéis e restaurantes, infra-estrutura, saneamento, programação cultural;

- Precariedade nos serviços urbanos;

- Mão-de-obra não qualificada, apesar da oferta de cursos de capacitação pelo SEBRAE e Escola Agrotécnica de Barreiros – destacou-se que algumas capacitações começam com 100 e terminam com apenas 10 pessoas;

- Mal desempenho dos governantes

Ainda quanto às deficiências, destaca-se a fala de um funcionário de pousada que diz:

o turismo tá “muito péssimo”. Nos fins de semana tem pouca gente vindo. Falta organização do prefeito, essas coisas. Tem que trazer uma firma pra trazer emprego. As pessoas trabalham no verão para comer no inverno, a maioria dos barraqueiros. Quem fica de caseiro ainda se dá bem. Tem alguns que pescam mas é muito pouco. Alguns tem umas parcelas que plantam nos engenhos do Brejo (entrada de Tamandaré) e vendem na feira da cidade.

Outra funcionária destaca o problema da má gestão municipal e estadual, observando que:

se os empresários não fizerem nada, não tem nada, nem turistas, que se queixam que tá tudo fechado, com placas de vende-se, aluga-se. Os turistas queixam-se que querem ir para civilização porque Tamandaré fica morta, uma cidade fantasma. Queixam-se também que em Fernando de Noronha todos são capacitados e em Tamandaré não. A cidade precisa aprender a viver do turismo.

Devido ao rápido e expressivo crescimento de Tamandaré, bem como dos problemas acima citados, tornou-se de fundamental importância a implantação de uma infra-estrutura, mesmo que deficitária, visando atender a demanda de tal crescimento. Neste sentido vale destacar a implantação de alguns equipamentos urbanos necessários à vida da população residente e temporária, tais como: energia, iluminação pública, telecomunicações e abastecimento d'água. O sistema de distribuição de água sempre foi ruim, impulsionando a maioria das casas a fazerem poço artesiano.

Inexiste sistema de esgotamento sanitário no município. Apenas 59% dos moradores utilizam fossas negras para encaminhamento de seus efluentes e 8% lançam seus esgotos a céu aberto ou nos cursos d'água, como é o caso do bairro do Oitizeiro, em que 65% dos esgotos encontram-se nessa situação. Outra parte lança nos maceiós (Figura 33). A maior parte dos domicílios das Campinas e da região de Tamandaré/Campas, onde predominam os veranistas e a população flutuante, utiliza fossas sépticas. Espera-se que o problema do esgoto seja sanado com o projeto elaborado, no âmbito do PRODETUR/PE II, o qual também inclui um novo sistema de abastecimento de água.

A fim de se obter uma representação gráfica da Urbanização Turística de Tamandaré, foi elaborado um Mapa de Representação do Uso Turístico deste município, evidenciando não apenas a distribuição espacial dos equipamentos de hospedagem, condomínios e marinas, como também os loteamentos construídos para casas de veraneio e para a população local (Figura 37, na página seguinte). Para posicionar mais precisamente a localização dos meios de hospedagem foram marcadas as coordenadas geográficas com o uso de GPS (*Global Positioning System*) e inseridas numa base cartográfica do distrito sede do município, área foco do estudo.

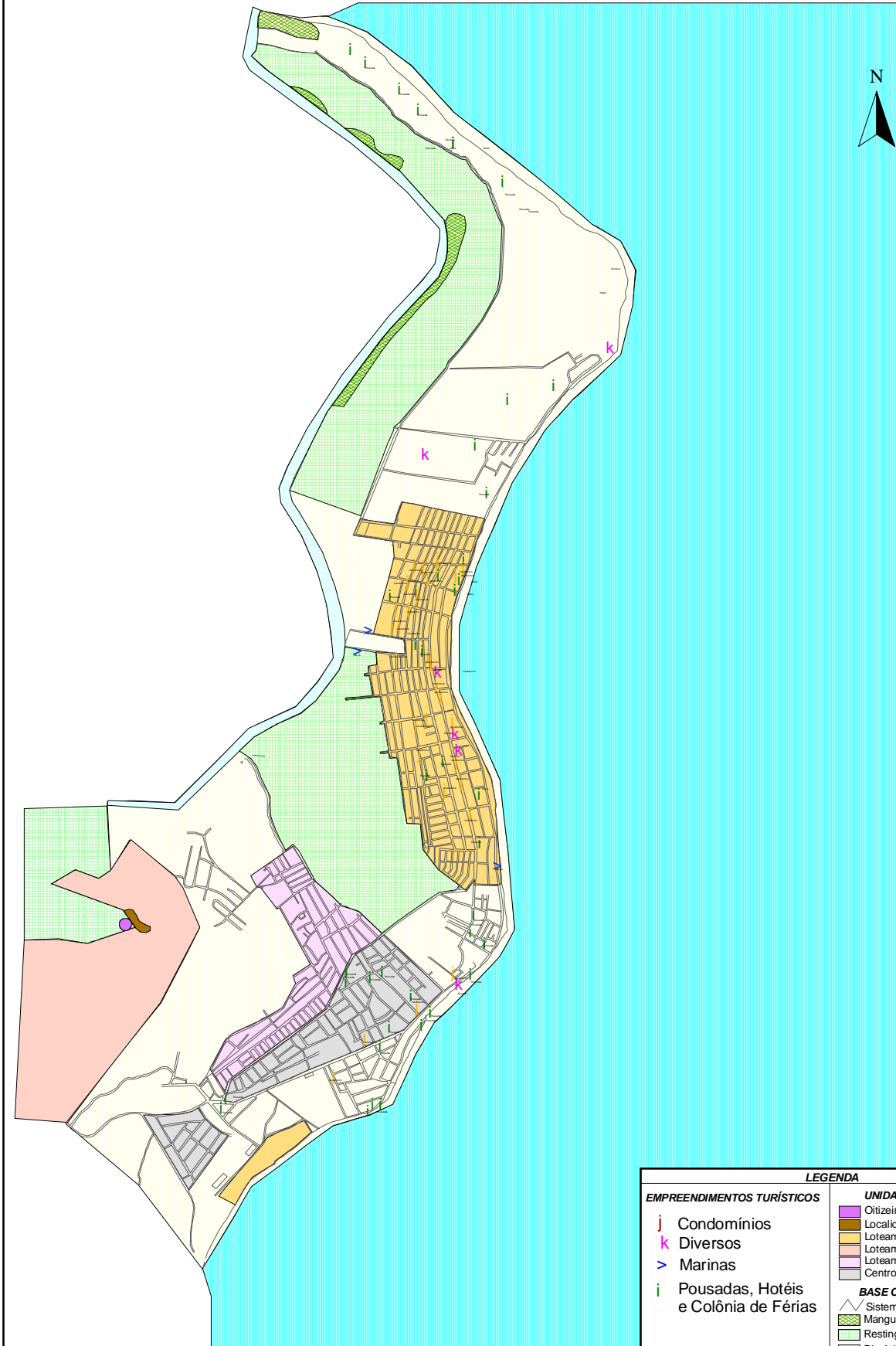
Atualmente, o município encontra-se praticamente todo loteado. As principais tendências para sua expansão são em direção à praia dos Carneiros, ao loteamento Luziana II, para o lado de Boca da Barra, com o loteamento Aver-o-Mar e no sentido da entrada do Distrito sede, onde foram criados dois novos loteamentos, Portal de Tamandaré e Águas de Tamandaré (Figuras 38 e 39). No núcleo urbano permanente, a tendência de expansão localiza-se na região dos loteamentos Rio Formoso e Clarissa. De acordo com um corretor da Park Loteamentos Imobiliários, daqui a cinco anos não haverá mais área para construir loteamentos no município, mas não acha que vai faltar trabalho para os agentes imobiliários.



Figuras 38 e 39: Loteamentos Portal de Tamandaré e Águas de Tamandaré.  
 Autora: Clárisse Lima, 01/2006.



**REPRESENTAÇÃO DO USO TURÍSTICO EM TAMANDARÉ**



LEGENDA	
<b>EMPREENDIMENTOS TURÍSTICOS</b>	
j	Condomínios
k	Diversos
>	Marinas
i	Pousadas, Hotéis e Colônia de Férias
<b>UNIDADES MAPEADAS</b>	
[Purple]	Oitizeiro
[Orange]	Localidade Suvaco de Cobra
[Yellow]	Loteamento Segunda Residência
[Light Yellow]	Loteamentos
[Light Purple]	Loteamento de Baixa Renda
[Grey]	Centro Comercial
<b>BASE CARTOGRÁFICA</b>	
[Line]	Sistema Viário
[Green]	Mangue
[Light Green]	Restinga
[Blue]	Rio Ariquinda
[Cyan]	Oceano Atlântico
Fonte: FIDEM	Escala: 1:1.000
Modificado por Vanessa Lira em Julho / 2006	

### 4.3. As pressões do desenvolvimento turístico e a resistência na defesa do meio ambiente

O desenvolvimento do turismo em Tamandaré, como visto anteriormente, baseia-se substancialmente no turismo de sol e mar, com destaque para o veraneio. Entretanto, evidencia-se no município um movimento no sentido da preservação do ambiente costeiro já bastante impactado por essa prática turística, através da criação de Unidades de Conservação (UCs), como a Reserva Biológica de Saltinho, a APA de Guadalupe, a APA Costa dos Corais e o Parque Natural Municipal do Forte Santo Inácio de Loyola (PNMFT), que abrem possibilidades para o incremento do turismo, com destaque para práticas sustentáveis como o ecoturismo.

Dessa forma, observa-se que a formação desse “complexo ambiental<sup>23</sup>” deve-se à adoção de medidas compensatórias de preservação do meio natural dos municípios de elevado potencial turístico, atingidos pelos programas de desenvolvimento turístico desde a década de 1990, como o Projeto Costa Dourada e o PRODETUR/NE/PE.

A APA de Guadalupe remonta à criação do Centro Turístico de Guadalupe pelo PRODETUR/PE I, quando, ao longo do processo de licenciamento do Centro, foi sugerido pelo EIA, no sentido de regular o uso do solo, tanto na área interna do Centro, como na área de influência indireta. Foi oficialmente instituída pelo Decreto Estadual nº 19815/97, ficando sob administração da CPRH. Abrange os municípios de Sirinhaém, Rio Formoso, Tamandaré e Barreiros, totalizando 44.255 hectares, dos quais 71,4% são de área continental e 28,6% de área marítima.

A APA Costa dos Corais foi criada em 23 de outubro de 1997, por Decreto Federal, com o objetivo de preservar praias, manguezais e recifes costeiros, ao longo dos 135 km entre os rios Formosos, em Pernambuco, e Meirim, em Alagoas. A área foi implementada através de Conselhos Municipais de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) e prevê a realização de pesquisas de contagem de animais e organismos marinhos, levantamento da pesca artesanal, estudo sobre avanço do mar e efeitos de seu uso desordenado, mapeamento dos recifes e experimentos de manejo, recuperação de recifes de corais e ordenamento da pesca, a fim de aumentar a quantidade de peixes quase em extinção. São proibidas algumas atividades na área pela Portaria do IBAMA nº33 de 13/03/2002, que recomenda o ordenamento do turismo

---

<sup>23</sup> O termo “complexo ambiental” refere-se à superposição de políticas ambientais nessa área, bem como a existência de quatro Unidades de Conservação que perpassam o território municipal.

dentro de uma capacidade suportável para a preservação do local e realização de educação ambiental.

De acordo com Estima (2005) o PNMFT foi criado em 2003, como medida compensatória para os impactos ambientais decorrentes de obras de infra-estrutura turística no município, financiadas pelo PRODETUR I, quando da implantação do CT Guadalupe. A sua criação foi realizada graças ao embargo das obras, através de denúncia no COMDEMA de Tamandaré, que culminou na elaboração de um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) entre o COMDEMA, a UEE do PRODETUR/PE e o Ministério Público, que instituiu como uma das condições para minimizar os impactos, a criação de uma UC de gestão municipal. Os objetivos desta UC são: manter a integridade do patrimônio histórico-cultural do Forte Santo Inácio; ordenar o uso da área pública onde está inserido; preservar os ambientes naturais costeiros e marinhos; incentivar as manifestações culturais e turísticas compatíveis com a preservação ambiental e do patrimônio histórico-cultural; e possibilitar o desenvolvimento de pesquisa científica e programas de educação ambiental.

Diante desse cenário de conflito entre o desenvolvimento turístico e resistência na defesa do meio ambiente, destacam-se alguns atores sociais, representados por conselhos, institutos, associações de empresários, de classe e comunitárias e projetos, listados a seguir.

- COMDEMA de Tamandaré

Trata-se de um órgão colegiado representativo da comunidade, deliberativo, normativo e fiscalizador, cujo objetivo é a proteção e conservação do meio ambiente e dos recursos naturais. É composto por instituições públicas ambientais e entidades da sociedade civil organizada, tais como: Associação dos Jangadeiros; Instituto Recifes Costeiros; Fundação Gilberto Freyre; Associação dos Barraqueiros; Paróquia de São Pedro; Colônia de Pescadores Z-5; Sindicato dos Trabalhadores Rurais; AHPREST; Prefeitura de Tamandaré; IBAMA; CPRH; Ministério Público; Companhia Independente de Policiamento do Meio Ambiente (CIPOMA); Centro de Pesquisas e Gestão dos Recursos Pesqueiros do Nordeste (CEPENE); e Câmara de Vereadores.

O conselho vem realizando reuniões todas as terceiras terça-feiras de cada mês, às 09 horas na Câmara de Vereadores (Figura 40) e tem acumulado a função de Conselho do PNMFT, do Projeto Orla e de Conselho de Turismo.



Figura 40: Reunião do COMDEMA na Câmara de Vereadores de Tamandaré  
 Autora: Clarisse Lima, 2005

### - Projeto Recifes Costeiros

Formado pelo Departamento de Oceanografia da UFPE, CEPENE/IBAMA, Centro Mamíferos Aquáticos (Fundação Mamíferos Aquáticos), sendo responsável pela elaboração do Plano de Manejo da APA Costa dos Corais desde 1998. Tem três áreas de ação definidas: 1. Pesquisas de levantamento da pesca, mapeamento dos recifes e contagem de peixes; 2. Experimentos de manejo na área fechada, da pesca; ordenamento do turismo; educação ambiental; cadastramento dos pescadores da APA; 3. Implantação dos Conselhos Municipais do Meio Ambiente (COMDEMAs) – funciona bem em Tamandaré e Maragogi, nos outros municípios que fazem parte da APA Costa dos Corais não está bem organizado. Dentre as atividades que vem desenvolvendo destaca-se recentemente a Regata Ambiental (Figuras 41 e 42) e a Gincana no Dia Internacional do Meio Ambiente com escolas para divulgar o PNMFT (Figuras 43 e 44). O projeto está previsto para terminar em 2007, mas terá continuidade através do Instituto Recifes Costeiros.



Figuras 41 e 42: Regata Ambiental de Tamandaré  
 Autora: Déborah Estima – Projeto Recifes Costeiros, 2006



Figuras 43 e 44: Gincana do Dia Internacional do Meio Ambiente  
 Autora: Déborah Estima – Projeto Recifes Costeiros, 2006

- AHPREST (Associação dos Hotéis, Pousadas, Restaurantes e Similares de Tamandaré)

Surgiu em 1999 a fim de organizar o comércio e serviços ligados ao turismo, em paralelo a uma associação de comerciantes que já existia, mas estava desacreditada e defendia interesses políticos. Por um certo período a associação passou por algumas dificuldade internas, mantendo-se apenas para ocupar espaço nas decisões do município. Registra-se a sua participação nas iniciativas de interesse turístico, como a montagem de box de informações turísticas, em conjunto com a Secretaria de Turismo (já extinto), elaboração do Plano Diretor, e do Projeto Orla. Hoje vem passando por uma reestruturação para que participe ativamente do Conselho de Turismo, reativado para o desenvolvimento de ações do PRODETUR/PE II no município.

- ADESC – Associação para o Desenvolvimento Sustentável dos Carneiros

Fundada em 22/01/2005, pelos seis proprietários de hospedagem da Praia dos Carneiros. Preocupa-se em não tornar a área de Carneiros um destino de massas. Atualmente a ADESC tem 12 associados e está pleiteando uma cadeira no COMDEMA, para melhor se posicionar nas decisões do município.

- Projeto Orla (GERCO-CPRH)

Criado em 2001 pelo Ministério do Meio Ambiente, visando definir parâmetros para organizar e redefinir a ocupação da linha da costa, bem como seus usos. Ele repassa a gestão da orla para o município, que assume a função de gerir e arrecadar impostos e multas da

ocupação indevida desses espaços, favorecendo sua regularização. Já foi assinado o convênio com o município, instalado um conselho composto pelos mesmos membros do COMDEMA e redigido o Regimento Interno para o Projeto.

O Plano de Intervenção do Projeto Orla (PIO) de Tamandaré tem como objetivo apresentar diretrizes para promover o desenvolvimento sustentável desse espaço, através da identificação e discussão dos conflitos existentes e da elaboração e implementação de propostas e ações coordenadas que compatibilizem as políticas ambiental e patrimonial nos níveis federal, estadual e municipal.

- PRODETUR/PE II – representado pela UEE

Na segunda fase do programa tem-se como projetos para Tamandaré as obras de saneamento, construção da Via de contorno de Tamandaré, restauração do Forte Santo Inácio de Loyola, fortalecimento dos conselhos gestores de meio ambiente e turismo, e conclusão da Via de Penetração Sul e da Ponte sob o Rio Ariquindá, ligando o município de Rio Formoso à Praia de Carneiros (projetos embargados, em função dos impactos ambientais).

Quanto ao Parque do Forte, a Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE) já atendeu a todas as solicitações do BNB e o recurso já está garantido. Entretanto, falta finalizar o Termo de Referência para o Plano de Manejo do Parque, e fazer a licitação da obra de restauro. Falta também a prefeitura doar uma casa para marinha, já que vai ser retirada a casa do faroleiro.

Quanto à construção da Ponte, o DER está realizando processo de renovação das licenças, uma vez que o EIA apresentado foi considerado insatisfatório, por apenas atestar a viabilidade da ponte, e ainda por apresentar dados irreais do PRODETUR I, quanto à projeção de uso da área. Além disso, o estudo não dava outras opções de travessia, apoiando-se em um pretenso fluxo exagerado para área.

Dessa forma, foi solicitado um novo estudo para verificar qual a melhor travessia para a área, se é por ponte ou por balsa. Depois do estudo, será realizada uma audiência pública para a comunidade decidir sobre a execução da obra. Este estudo vai ser feito novamente pelo DER e pela empresa Geossistemas. Para tanto, está em elaboração um TAC para definir as responsabilidades de cada instituição envolvida neste projeto.

Os projetos acima citados constam do Plano Diretor Municipal, elaborado em 2000 pelo Instituto de Estudos Pró-Cidadania (PRÓ-CITTÀ), contratado pela Secretaria de

Planejamento e Desenvolvimento Social do Estado de Pernambuco (SEPLANDES), com recursos do PRODETUR//PE, como exigência do BID para financiamento das obras do CT Guadalupe. A proposta de zoneamento do município pode ser observada na Figura 45 (página seguinte).

- Centro de Solidariedade Padre Enzo

Instituição financiada por ONG italiana que funciona formalmente há 6 anos no município, desenvolvendo projetos assistenciais para crianças e adolescentes. Atende atualmente a 400 crianças e adolescentes, além de oferecer a jovens e adultos oficinas e cursos profissionalizantes, como informática, panificação, corte e costura, bordado, culinária, e inglês, ministrados por voluntários, em convênio com a Prefeitura (Figura 46).



Figura 46: Centro de Solidariedade Padre Enzo  
Autora: Clarisse Lima, 07/2006

# ZONEAMENTO DA CIDADE DE TAMANDARÉ



- LEGENDA**
- Flora da praia.
  - Mir.
  - Muro
  - Reserva de Paisagem
  - Reserva de Esporais, Lazer e Turismo
  - Reserva marinha
  - Praia de Carneiros
  - Praia de Lira
  - Praia de Tamandaré
  - ZEL - Zona Especial de Interesse Social
  - Reserva Cultural e Paisagem
  - Zona de Uso Misto
  - Margem
  - Terminal Turístico
  - Parque de Recreação
  - Parque Histórico Cultural
  - Expansão Urbana
  - Comedor Ecológico
  - Escala: 1:130.000
- Fonte: Agência Pernambuco de Meio Ambiente e Recursos Históricos - CPRH  
 Modificado por Vanessa Lima em Maio/2006





O conflito foi aqui representado pela existência simultânea de projetos de desenvolvimento turístico de grande impacto ambiental e que podem atrair uma demanda excessiva para a região; e de órgãos que vêm se fortalecendo na defesa desse espaço, não para impedir o crescimento da atividade turística, mas para regular sua expansão e impactos sob o meio natural e na interferência na qualidade de vida das populações locais. A presente situação leva a crer no planejamento e na gestão como formas de controlar a atividade.

Quanto ao zoneamento proposto pelo Plano Diretor, o aspecto mais discutível é quanto à definição da Praia dos Carneiros como zona de uso hoteleiro de grande porte, como *resorts*, numa área ainda pouco antropizada e por isso muito procurada.

Denota-se, assim, fortes interesses políticos e privados em assentar uma infra-estrutura turística na referida área, a fim de reverter a condição do município de destino de veraneio para o de hotelaria, que comprovadamente, geraria mais receita para a região. Contudo, até o presente momento, essas propostas não estão conseguindo se efetivar, seja pela força dos órgãos de defesa ou seja por uma estratégia de maior valorização desse espaço.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a presente dissertação pôde-se observar a relação entre turismo e urbanização, a partir da análise da ocupação das áreas litorâneas ao Sul de Pernambuco pelo turismo, com ênfase nas conseqüências espaciais da urbanização turística ao longo do processo evolutivo do município de Tamandaré. Relação esta que se estabelece a partir da expansão do turismo que requer uma significativa produção de bens e serviços, integrando ao seu sistema de produção/consumo novas áreas, sejam elas já dotadas de serviços e infra-estrutura urbana ou não.

Constatou-se, mediante esta pesquisa, a relevância da atividade turística como fenômeno de desenvolvimento regional nos destinos turísticos do Litoral Sul de Pernambuco. Por outro lado, esse desenvolvimento também consiste numa ameaça ambiental, em função de sua acelerada difusão.

A partir desse contexto, observa-se que apenas diante dos impactos ambientais negativos evidenciados quando do andamento de projetos de desenvolvimento turístico, como o Projeto Costa Dourada e PRODETUR/PE, é que se iniciam o planejamento de ações mitigadoras destes impactos, como a elaboração do plano diretor, criação de APAs e demais Unidades de Conservação e Estudos de Impacto Ambiental para regularizar as obras embargadas, mas que precisam ser concluídas. Esta postura, embora mitigadora, é de extrema importância para o (re)ordenamento espacial da função turística e demais funções urbanas tanto do Litoral Sul, como do município de Tamandaré.

A análise da dinâmica espaço-temporal da área de estudo possibilitou construir a curva de crescimento do turismo em Tamandaré, em função do Número de Leitos *versus* Tempo (década), denotando o papel das políticas de desenvolvimento turístico no crescimento da atividade, uma vez que a acelerada expansão dos meios de hospedagem coincide com o período de implantação dessas ações. A partir da curva de crescimento do turismo também se percebeu a clara conformação do município como destino turístico de veraneio, o que explica as diferenças na ocupação do espaço, em comparação com destinos turísticos consolidados como Porto de Galinhas, onde foi montada uma infra-estrutura voltada para o turismo de hotelaria.

A análise espaço-temporal a partir do modelo evolutivo de Butler, demonstra que Tamandaré não apresenta sinais de estagnação, mas sim de um período de transição entre os estágios de desenvolvimento e consolidação. A realidade do veraneio neste local dificulta a

realização de uma projeção de quando o processo de desenvolvimento turístico possa vir a saturar, pois ele é muito cíclico, de acordo com os períodos de alta e baixa ocupação. Apesar de já ser possível observar um intervalo maior entre esses dois períodos, pois há uns 8, 9 anos atrás, a vinda de turistas iniciava-se em setembro, na abertura do verão e o fluxo se mantinha até os meses de janeiro a março. Deste período em diante o fluxo tem se resumido cada vez mais aos meses de janeiro e fevereiro. Outro fator que põe em dúvida se há sinais de estagnação no destino, refere-se ao índice de Defert de 165,51%, estimado a partir de dados da AHPREST que indica uma grande dependência e vulnerabilidade da destinação em relação às expansões e retrações dos fluxos turísticos .

Um fator que possivelmente retardará bastante uma possível fase de declínio é a grande oferta de capital natural e de áreas para lotear, apesar de alguns corretores locais acreditarem que o processo de loteamento esgotar-se-á num período de cinco anos.

A representação gráfica da Urbanização Turística de Tamandaré também é vista como de grande utilidade para explicar a racionalidade perversa que permeou esse processo, uma vez que evidencia que a distribuição espacial dos equipamentos de hospedagem, condomínios e marinas, como também os loteamentos construídos para casas de veraneio encontra-se numa área extremamente valorizada no município, enquanto a população local aloca-se estrategicamente a oeste de Tamandaré, numa área de difícil acesso e visulização pelos turistas. Assim, Tamandaré convive com um grande contraste social: enquanto na orla marítima existem as mansões e ricos veranistas, há milhares de pessoas famintas e com a mínima condição de sobrevivência. Esta situação, infelizmente, apenas confirma a mesma tendência de ocupação relatada nos diversos trabalhos publicados sobre o tema Urbanização Turística.

Dessa forma, constata-se que a turistificação desses territórios, transformados em verdadeiras “ilhas de lazer”, onde o turista encontra diversão, totalmente isolado da realidade dos residentes, trata-se de um tipo de turismo incapaz de gerar melhoria na qualidade de vida dos núcleos receptores, quando deveria representar uma alternativa de desenvolvimento sócio-econômico para as localidades onde é praticado. Ou seja, é preciso pensar no espaço turístico e em satisfazer os desejos e necessidades do turista, mas não se pode esquecer do espaço do cidadão local.

Todavia, a urbanização turística do Litoral Sul de Pernambuco tem como aspecto positivo a identificação recente de uma nova postura ideológica em relação à preservação do patrimônio ambiental e cultural. Tendo-se no debate em torno do meio ambiente um

instrumento político que acena a possibilidade de se ampliar a participação dos atores locais no processo de produção do espaço em que residem.

Entretanto, apesar do município estar enquadrado em diversos programas e projetos de desenvolvimento turístico, não vem desempenhando plenamente a atividade turística, nem alcançando os benefícios econômicos e sociais previstos por esses projetos, permitindo um questionamento quanto à deficiência da gestão desses instrumentos, bem como dos investimentos advindos da iniciativa pública e privada, não permitindo um melhor aproveitamento das diversas oportunidades de desenvolvimento a partir do turismo.

Nesse sentido, vale também indagar se a cultura tradicional rural, permeada pelas atividades de pesca e agricultura, ainda presente no município em estudo, pode ser apontada como uma das dificuldades de adaptação/acompanhamento, por parte dos gestores locais e pela própria comunidade, às novas tendências modernas impostas pelo turismo, o qual pressiona a formação de uma infra-estrutura complexa de equipamentos e serviços de alta qualidade a fim de atender a demanda das grandes metrópoles, caracterizada pela cultura dinâmica da prestação de serviços.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, José Vicente de. **Turismo**: fundamentos e dimensões. 5.ed. São Paulo: Ática. 1998.
- ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. Teoria geral do turismo. In: **Turismo, Como Aprender, como ensinar**. 2.ed. São Paulo: SENAC São Paulo. 2001.
- BARRETTO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas: Papirus. 1997. p. 43-56.
- BARROS JR., Noberto Francisco de. **As Adversidades da Urbanização Turística do Litoral de Ipojuca – PE**: o caso de Porto de Galinhas. In: VI CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS. 6, 2004, Goiânia. Anais em CD-ROM.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 3.ed. São Paulo: SENAC São Paulo. 2000.
- \_\_\_\_\_. **A política do Turismo**. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). **Turismo. Como aprender, como ensinar**. São Paulo: SENAC, 2001. p. 177-202
- BISSOLI, Maria Ângela Marques Ambrizi. A problemática econômica e social na organização do espaço turístico. In: **Comunicarte**. São Paulo: Unicamp. v.10. n.16/17. 1992. p. 116-149.
- BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo**: marcos conceituais. Brasília: Governo Federal. 2006.
- BUTLER, R.W. The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. In: **Canadian Geographer**. v. 14. 1980. p. 5-12.
- CARA, Roberto Bustos. El turismo y los procesos de transformación territorial. In: RODRIGUES BALASTRERI, Adyr. **Turismo e geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 2. ed. São Paulo: Hucitec. 1999. p. 86-93.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O consumo do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Novos caminhos da geografia**. São Paulo: Contexto. 1999. p. 173-186.
- CASTILHO, Jorge Moura de. As atividades dos serviços, sua história e o seu papel na organização do espaço urbano:uma “nova” perspectiva para análise geográfica? In: **Revista de Geografia**. Recife: UFPE/DCG-NAPA. v. 14, n. ½ jan./dez. 1998.
- \_\_\_\_\_. Turismo:uma prática sócio-espacial que se redefine e uma nova perspectiva de análise do espaço geográfico. In: **Revista de Geografia**. Recife: UFPE/DCG-NAPA. v.15, n.1, jan/dez. 1999.
- CAVALCANTI, Keila Brandão; PAIVA, Maria das Graças de Menezes Venâncio. Repensando o crescimento do turismo no Nordeste a partir da intervenção do Estado. In: **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro. 29(1):101-109, jan/mar, 1995.

CONDEPE-FIDEM. **Catálogo de Projetos para o Litoral Sul de Pernambuco**. Disponível em: [http://www.condepefidem.pe.gov.br/programas/litoral/pdf/catalogo\\_litoral\\_sul.pdf](http://www.condepefidem.pe.gov.br/programas/litoral/pdf/catalogo_litoral_sul.pdf). Acesso em: 08/12/2005.

COOPER, Chris, et al. **Turismo, princípios e prática**. Tradução de Roberto Cataldo Costa. 2.ed. Porto Alegre: Bookman. 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 7.ed. São Paulo: Ática. 2002.

\_\_\_\_\_. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná E., GOMES, Paulo. C. C., CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil. 1995. p. 15-47.

COSTA, Maria Augusta Freitas; RIBEIRO, Willame de Oliveira; TAVARES, Maria Goretti da Costa. O turismo enquanto espaço de análise geográfica: três perspectivas de abordagem. In: **Mercartor – Revista de Geografia da UFC**. Ano 3, n.6. 2004. p. 33-42

CPRH, 2003. **Diagnóstico Socioambiental do Litoral Sul de Pernambuco**. Recife, 2003. 87p.

CROCIA, Nilson Cortez. **Urbanização turística e estrutura espacial na Região Turística de Pipa, Rio Grande do Norte**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA (SIMPURB). 8, 2003, Recife. Anais em CD-ROM.

\_\_\_\_\_. Análise Regional e Destinações Turísticas: possibilidades teóricas e situações empíricas em Geografia do Turismo. In: **Turismo Visão e Ação**. Ano 4, n.11. Itajaí: Univali. 2002. p. 09-32.

\_\_\_\_\_. **Manual de geografia do turismo: meio ambiente, cultura e paisagens**. Recife: Universitária da UFPE. 1998.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de Turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000.

\_\_\_\_\_. Políticas de turismo e construção do espaço turístico-litorâneo no Nordeste do Brasil. In: LEMOS, Amália Inês G. de (org). **Turismo: Impactos Socioambientais**. 2. ed. São Paulo: Hucitec. 1999. p. 263-272.

EMBRATUR. **Resultados da promoção do Brasil no exterior**. Peça publicitária. Brasília: Ministério do Turismo. 2006.

\_\_\_\_\_. **Estatísticas básicas do Turismo: Brasil**. 2005. Disponível em: [http://200.189.169.141/site/br/dados\\_fatos/home/](http://200.189.169.141/site/br/dados_fatos/home/). Acesso em junho de 2006.

ENDRES, Ana Valéria. Redes políticas como novo instrumento de condução política do Estado: contextualização frente à complexidade social e possibilidades para o planejamento turístico. In: **Turismo Visão e Ação**. v. 5, n. 03. Itajaí: Univali. 2003. p. 217-238.

ESTIMA, Deborah da Cunha. **Unidades de Conservação e Gestão Participativa: estudo de caso do Parque Natural Municipal do Forte de Tamandaré/PE**. In: ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO COM BASE LOCAL. 9, 2005, Recife. Anais em CD-ROM.

FALCÃO, José Augusto Guedes. O turismo internacional e os mecanismos de circulação e transferência de renda. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani A.; CRUZ, Rita de Cássia A. da. (org). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2.ed. São Paulo: Hucitec. 1999. p. 63-74.

FARIAS, Fabiana Santos. **Tamoindaré: a dinâmica de suas praias frente às novas tribos repovoadoras do século XX**. Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco. 2002.

FIRMINO, Fabiana dos Santos; LIMA, Clarisse V. F. M. **Regiões Litorâneas do Nordeste Brasileiro: impactos do consumo, produção e da transformação do território pela atividade turística**. In ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO COM BASE LOCAL. 8, 2004, Curitiba. Anais em CD-ROM.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes da. **Espaço, Políticas de Turismo e Competitividade**. Natal: EDUFRN. 2005.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes da; COSTA, Ademir Araújo da. A racionalidade da urbanização turística em áreas deprimidas: o espaço produzido para o visitante. In: **Mercator – Revista de Geografia da UFC**. Ano 3, n.6. 2004. p. 25-32.

FONTELES, José Osmar. **Turismo e impactos sócio-ambientais**. São Paulo: Aleph. 2004.

GOMES, Paulo César da Costa. **A Condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2.ed. São Paulo: EDUSP. 1997.

IBGE. **Censo demográfico do Brasil**. Rio de Janeiro. 2000.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico do Brasil**. Rio de Janeiro. 1991.

\_\_\_\_\_. **Perfil dos Municípios Brasileiros - Gestão Pública 2004**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/munic2004/index.htm>, acesso em 14/06/2006.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola. 1992. Parte II.

\_\_\_\_\_. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: **Espaço & Debates-Revista de Estudos Regionais e Urbanos**. n°39. Cidades: estratégias gerenciais. Ano XVI. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos. 1996. p. 48-64.

KNAFOU, Rémik. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, Adyr B. (org). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec. 1996. p. 62-74.

LIMA, Clarisse V. F. M. *et al.* **Tipologia e Análise Espaço-Temporal da Difusão do Turismo no Litoral de Baía Formosa a Tibau do Sul (RN)**. Monografia de Graduação. Recife: UFPE. 2003.

LOPES JR. Edmilson. Urbanização turística, cultura e meio ambiente no nordeste brasileiro. In: SERRANO, Célia M. de Toledo; BRUHNS, Heloisa Turini (orgs.). **Viagens à natureza: turismo, cultura e ambiente**. 5.ed. São Paulo: Papirus, 1997. p. 43-58.

LOUREIRO, Fernanda Jane Furtado; SOUZA, Alex Oliveira de. A urbanização de espaços públicos como incentivo ao turismo sustentável: uma proposta para o Parque do Areal em Viana – MA. In: CORIOLANO, Luzia Neide M. T.; LIMA, Luiz Cruz (org). **Turismo comunitário e responsabilidade sócio-ambiental**. Fortaleza: EDUECE. 2003. p. 197-210.

LUCHIARI, Maria Tereza D.P. Urbanização Turística um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: SERRANO, Célia M. de Toledo; BRUNHS, Heloisa Turini; LUCHIARI, Maria Tereza D.P. (orgs). **Olhares Contemporâneos sobre o turismo**. São Paulo: Papirus, 2000. p. 105-130.

\_\_\_\_\_. **O lugar no mundo contemporâneo: turismo e urbanização em Ubatuba-SP**. 1999. 231f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). São Paulo. 1999.

MACEDO, Silvio S.; PELLEGRINO, Paulo Renato M. Do éden à cidade: transformação da paisagem litorânea brasileira. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani A.; CRUZ, Rita de Cássia A. da. (org). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2.ed. São Paulo: Hucitec.1999. p.156-160.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Rio de Janeiro: Vozes. 2000, p. 121-192.

MASCARENHAS, Gilmar. Cenários contemporâneos da urbanização turística. In: **Caderno Virtual de Turismo**. n. 14. ISSN 1677-6976. Dez. 2004. Disponível em: <http://www.ivt-rj.net/>. Acesso em jan/2006.

MENDES, Eluziane Gonzaga; LIMA, Luiz Cruz; CORIOLANO, Luzia Neide M. T. Os embates da reestruturação do espaço litorâneo cearense pelo turismo. In: **Mercator – Revista de Geografia da UFC**. Ano 3, n.6. 2004. p. 43-52.

MEYER-ARENDRT, Klaus; SAMBROOK, Richard; KERMATH, Brian. *Seaside Resorts in the Dominican Republic: a typology*. In: **Journal of Geography**. v.91, sept/oct. 1992. p.219-225.

MONTEJANO, Jordi Montaner(y). **Estructura del mercado turístico**. Editorial Síntesis. 1991.

MULLINS, Patrick. Tourism Urbanization. In: **International Journal of Urban Regional Research**. 15(3): 326-342, 1991.

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

\_\_\_\_\_. **Tourism today: a geographical analysis**. 2. ed. Essex, Longman Scientific & Technical Books. New York. 1995.



PIRES, Paulo dos Santos. Paisagem litorânea de Santa Catarina como recurso turístico. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani A.; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (org). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2. ed. São Paulo: Hucitec. 1999. p. 161-177.

PREFEITURA DE TAMANDARÉ. **Plano de Desenvolvimento Turístico Sustentável**. 2001.

PROMATA. **Mata Sul - Governo do Estado inicia novas ações**: através do PROMATA, R\$ 8,2 milhões serão investidos em diversificação econômica e infra-estrutura. Disponível em: <http://www.promata.pe.gov.br/>. Acesso em: 27/07/2006

RIBEIRO, Anya. **Gestão descentralizada do turismo**. Mesa Redonda - Políticas de Turismo: estratégias, programas e ações. In: ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO COM BASE LOCAL. 9. 2005, Recife. Anais em CD-ROM.

RODRIGUES, Adyr Balastreri. **Geografia do Turismo: novos desafios**. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). **Turismo. Como aprender, como ensinar**. São Paulo: SENAC, 2001. p.87-122

\_\_\_\_\_. **Turismo e Espaço**: rumo a um conhecimento transdisciplinar. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1999a.

\_\_\_\_\_. **Turismo e Geografia**: reflexões teóricas e enfoques regionais. 2. ed. São Paulo: Hucitec. 1999b.

SANTOS, Maria do Carmo Ferrão. **Tamandaré: a história de um município**. Tamandaré: [s.n.]. 2000.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. 2. ed. São Paulo: Hucitec. 1989.

SCATOLIN, Marina de Souza. **Do PNMT à Regionalização: uma evolução?**. In: ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO COM BASE LOCAL. 9. 2005, Recife. Anais em CD-ROM.

SELLTIZ, Claire. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. 2. ed. rev. Sao Paulo: Herder, 1967.

SELVA, Vanice Santiago Fragoso. **Organização espacial urbana de Natal**. Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco. 1988.

\_\_\_\_\_. Notas sobre o turismo e a redefinição espacial do litoral da região Nordeste do Brasil. In: **Revista de Geografia**. UFPE/DCG-NAPA. Recife, 1999. Semestral. pp.117-128.

STANSFIELD, Charles A. *The development of modern seaside resort*. In: **Parks and Recreation**. 5 (10). 1972. p. 14-17 and 43-46.

TAMANDARÉ. **Plano Diretor de Tamandaré**: diagnóstico situacional. Instituto de Estudos Pró-Cidadania. Tamandaré: PRÓ-CITTÀ/SEPLANDES/ PRODETUR/NE/PE. 2000.

TOMELIN, Carlos Alberto. **Mercado de agências de viagens e turismo**: como competir diante das novas tecnologias. São Paulo: Aleph. 2001.

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

WWF. **Certificação em turismo**: lições mundiais e recomendações para o Brasil. vol. IX. 2001.

## **APÊNDICES**

Apêndice A – Planilhas de hotéis, colônia de férias, pousadas e chalés

Apêndice B – Planilhas de Condomínios e Privês

**APÊNDICE A – Planilhas de hotéis, colônia de férias, pousadas e chalés**

Meios de Hospedagem	Endereços	Fones / Fax / E-mail / Homepage	Início Atividade	Uhs	Leitos	Nº Empregado	Latitude	Longitude
Colônia de Férias do SESI	Av. Rômulo G. Matos, s/n, Loteamento Luiziana II, Campas. CEP 55578-000	(81) 3676.1244 / 3676.1245 / www.pe.sesi.org.br / sesi.tamandare@truenet.com.br falamos com Priscila (repcionista)	1989	48	207	26	08.72810	035.09337
Hotel Marinas de Tamandaré fechou em 2002	R. João Salgado Pimentel, Loteamento Ana Izabela, s/n, Campas. CEP 55578-000. (Endereço na homepage: Praia dos Carneiros. Tamandaré)	(81) 3676.1388 / hotelmairinas@bol.com.br / http://www.marinasdetamandare.com.br/	1984	80	200	35	início 08.72407 fim 08.72332	início 035.08874 fim 035.08846
Hotel Caravelas Tamandaré - agora é Pousada Baía dos Corais	Rua Miramar, s/n, Centro. CEP 55578-000.		1997	50	100	11	08.75788	035.09434
Hotel Tamandaré	Rua São José, s/n, Centro. Tamandaré. CEP 55578-000.		1952	17	34	3		
Baía Branca Beach Resort	Loteamento Alvorada, quadra 07, lote 10A. Praia das Campas.	(81) 3767.3800 / www.baiabranca.com.br	nov. 2005	30	80	25	08.73661	035.08809
Pontal dos Carneiros Beach Bungalows	Sítio dos Manguinhos, nº 5, Praia dos Carneiros.	(81) 3676.2365 / (81) 9657.3351 / www.pontaldoscarneiros.com.br	2004	8	48	12	08.70474	035.08021

Terreno Moura Dubeaux	Carneiros / Escola M. Ramos Rocha (dentro do terreno)	Perspectiva de futuro					início do terreno: 0869544 fim do terreno: 08.69544	início do terreno: 035.08953 fim do terreno: 035.08770
Pousada Bandana Azul	Loteamento Primavera, QD-J, S/N, Centro, Tamandaré. CEP 55578-000.		1995	7	18	3		
Pousada Boa Esperança	Av. Leopoldo Lins, 460, Centro, CEP 55578-000.		1994	11	22	1		
Pousada e Restaurante São João	Rua Samuel Hartman, 22, Centro. CEP 55578-000.	(81) 3676.2186 / (81) 3676.1143	1987	7	15	0	08.75740	035.10434
Pousada Villa Esmeralda	Rua João Salgado Pimentel, 140, Centro, CEP 55578-000	(81) 3676.1544 / (81) 3465.6722	1995	7	17	2		
Pousada Vila Marinha	Praia de Tamandaré	(81) 3676.2276 / Fax (81) 3676.1690 / contato@vilamarinha.com.br / http://www.vilamarinha.com.br/	2000	18	52			
Pousada Porto Bello Marilisa (era de um gaúcho, mas agora trocou de dono e pertence a um italiano)	Av. José Bezerra Sobrinho, s/n. Loteamento Ana Izabela II, QD-A, LOTE 01 e 02, Campas. CEP 55578-000. sem endereço no site.	(81) 3676.1020 / Fax:(81) 3676.1572 / portobelopousada@terra.com.br / http://www.guiatamandare.com.br/portobello/	1996	8	16	1 (familiar)	08.72324	035.09045

Pousada Recanto dos Corais (foi Bandana Azul e depois Aquarius; origem do proprietário: RS e SC - Themis e Donaldo)	R.Hermes Samico, 317-Centro, Tamandaré (situada 200 m após o posto BR)	(81) 3676.1444 / 3676.2115 / atendimento@pousadarecantodoscorais.com.br / <a href="http://www.pousadarecantodoscorais.com.br/Rc/Pousada.html">http://www.pousadarecantodoscorais.com.br/Rc/Pousada.html</a>	out / 2001	7	14	1 (familiar)	08.74873	035.09484
Pousada Residencial das Acácias	Loteamento Luiziana II, QD-4, LOTE D, Campas, CEP 55578-000. (Endereço na Homepage: Av. Castro Alves S/N - Tamandaré - Praia de Campas)	(81) 3676.1570 / 3441.5528 / <a href="http://www.pousadacacias.com.br/">http://www.pousadacacias.com.br/</a>	1996	28	60	10	08.73576	035.09162
Pousada do Farol (origem do proprietário: Portugal). Cadastrada na EMBRATUR.	Rua Tancredo Neves, s/n, Lote 04, Praia dos Carneiros. (até 04 pessoas por Chalé)	(81) 3676.2054 / 88130708 / contato@pousadofarol.com / <a href="http://www.pousadofarol.com/">http://www.pousadofarol.com/</a>	dez/2004	10	40	4	08.71768	035.08785
Pousada e Bar Cambará (origem do proprietário: RS)	R.Hermes Samico, s/n-Centro, Tamandaré - CEP: 55578-000. Após o Estádio Municipal	(81) 3676.1151 / <a href="http://www.pousadacambara.com.br">www.pousadacambara.com.br</a>	1995	9	21	2	0874885	035.09482
Pousada Cantinho do Tangará (há 2 anos era casa)	Rua São José, 192.	(81) 3676.1577 / 9948.6908 / 88883390	reabriu em dez / 2005	9	35	3	08.75146	035.09125
Pousada e Restaurante Recanto dos Cajueiros (2005)	R. Rômulo Gomes de Mattos (em frente ao SESI)	(81) 3676.2083	2004	7	14		08.72795	035.09343

Pousada Baía dos Corais - 4 anos (antigo Hotel Caravelas) - total de 8 anos	Av. Miramar, Praia do Forte.	(81) 3676.1212	1998	50	300	14	08.75788	035.09434
Pousada Tamandaré	R. Irene Gomes de matos, 123, Carneiros. (Está fechada. Só abrirá em setembro de 2006).	(81) 3676.1945 / (81) 9603.2299	Entre 1980 e 1990	7	14		08.72431	035.09188
Pousada Recanto do Banho	Rua Nilo Gouveia Filho		1997	7	28		08.75011	035.09222
Estrelar Suíte Bar Restaurante e Pousada	R. José Bezerra Sobrinho (ao lado da Eletromagazine / Supermercado Verdes Mares)	(81) 3676.1284	1999	6	12	3	08.75645	035.10366
Pousada Marazul	R. Hermes Samico, s/n. 1ª entrada à direita após o Estádio Municipal.	(81) 3676.2344 / (81) 9956.8439 / www.marazulpousada.com.br	1990	15	90	Verão: 06 e Baixa estação: 02	08.74868	035.09465
Pousada Beira Mar	R. João Salgado Pimentel, 140	(81) 3676.2829 / (81) 8854.4143 Deixou de ser pousada depois do carnaval. Agora é residência						
Casa Peixe Verde maison (origem do proprietário: Português - dupla nacionalidade)	R. João Salgado Pimentel, s/n	(81) 3676.2710 / (81) 8812.8119	2005	4	8	1	08.75732	035.09438

Doce Vida Pousada (origem do proprietário: Recife)	Av. Dr. Leopoldo Lins, 1077 (próx. à praia)	(81) 3676.1697 / (81) 9138.5739	nov / 2005	10	40	familiar / contrata funcionário na alta temporada	08.75359	035.09422
Pousada do Golfinho	3ª travessa São José, Loteamento Mar Azul	(81) 9182.5747	2004	08	36			
Pousada Orla de Tamandaré (Pousada e Restaurante)	R. São José, 204, Beira Mar (rua dos quiosques da Praia de Tamandaré - rua calçada)	(81) 3676.2332	Entre 1960 e 1970	13	65	família	08.75119	035.09092
Pousada Costa do Sol	Próximo ao Marinas, na entrada do Oásis	(81) 3459.4073 / (81) 3676.1604	2001	8	16	família	08.73504	035.09030
Pousada Aquaville		(81) 3676.1517	2005	17	69	2	08.74851	035.09637
Chalés/Pousada do Mar	Av. José Bezerra Sobrinho, 2483.	(81) 3676.1220	Entre 1990 e 2000	10	50		08.72967	035.509082
Pousada Atlântica	nº 54 Está ampliando para 27 UHs	(81) 3676.1853 / (81) 8732.7710	jan / 2006	24	61	2	08.75226	035.09361
Bangalô Gameleiro Praia dos Carneiros (2005) - Joba	Praia dos Carneiros. Tamandaré	(81) 9192.7296 / praiadoscarneiros@hotmail.com / http://www.praiaadoscarneiros.com.br/	1998	12	50	6 (fixos)	08.69937	035.08526



Pousada e Restaurante Bangalôs da Prainha - Praia dos Carneiros (Sítio da Prainha e Bar da Prainha) - O bar possui mais de 5 anos e capacidade para atender de 180 a 200 pessoas	Praia dos Carneiros. Tamandaré	(81) 34411718 / 91689518 / 9952.1604 / contato@sitiodaprainha.com.br / http://www.sitiodaprainha.com.br/bangalôs.htm / longman@hotmail.com	2003 (começou com 4 bangalôs)	8	32	5	08.69029 (bar) / 08.68977 (bangalôs)	035.09516 (bar) / 035.09622 (bangalôs)
Chalé da Praia	Av. José Bezerra M. Sobrinho, S/N, QD 17 - LT 11, Tamandaré. O chalé fica na estrada que vai para o Hotel Marinas, uma quadra depois do bar Oásis e antes do supermercado Niape.	(81) 9111-6965 / 3221.0376	Entre 1990 e 2000	7	35			
Beira-Mar	Rua João Salgado Pimentel, s/n, Campas. CEP 55578-000.		1991	8	34	2		
Chalé das Campas	R. princesa Isabel, s/n. Loteamento das Campas 3, LOTE-A, Campas	(81) 3271.2206 / (81) 9963.4627	1995	3	18		08.74500	035.08820
Sítio Manga Rosa dos Carneiros (4 hectares)	Rodovia R 101 Sul. Via Litorânea. Praia dos Carneiros.	(81) 3304.6985 / (81) 9989.4564 / www.mangarosadoscarneiros.com.br	2001	3 bangalôs e 1 casa	12	2	08.69842	035.08617
Chalés dos Cajueiros		(81) 3222.2973 / (81) 9976.7996 / www.chalescajueiros.hpg.vip.ig.com.br	1992	5	22		08.74538	035.08830
Chalés Villa da Costa Está à venda	Av. José Bezerra Sobrinho.	(81) 3676.2934	2000	4	20		08.74003	035.08836

Boa Esperança (Sítio da Igrejinha)	Praia dos Carneiros. Beira Mar.	(81) 9962.1391	Entre 1980 e 1990	4 casas	20		início cerca azul : 08.69197/ fim cerca azul e início cerca verde: 08.69330 / fim cerca verde: 08.69544	início cerca azul : 035.09295/ fim cerca azul e início cerca verde: 035.09178 / fim cerca verde: 035.08953
Chalés em Construção de Lula	Praia dos Carneiros	Não está funcionando					08.69953	035.08463
Chalés em construção	Trecho beira-mar da Praia logo após a Igreja São José de Botas e entra pela estrada que leva à praia de Campas	Não está funcionando					08.74901	035.08835
Chalés Sta. Rita	Rua da entrada de carro da Pousada vila Marinha.	(81) 8817.5842 / (81) 3428.5637	2005	3	12		08.74671	035.08759
Chalés Pontal do Sol	Praia de Boca da Barra	9239.7809 / 9994.3260	Entre 2000 e 2005	8	40			

**APÊNDICE B – Planilhas de Condomínios e Privês**

Condomínios/Privês	Endereços	Fones / Fax / E-mail / Homepage	Início Atividade	casas	Leitos	Nº Empregado	Latitude	Longitude
Condomínio da Barra	Av. do Sol, Loteamento Marinas. Blocos A, B e C	(81) 3676.1335 / 9105.9008 / <a href="http://www.condominiodabarra.com.br">www.condominiodabarra.com.br</a>	Entre 1990 e 2000	20	100			
Residencial Serrita Aluga para temporadas e fins de semana	Av. José Bezerra Sobrinho. Próximo ao Posto BR.	(81) 9956.0340 / 3676.1407 / 9605.3372	Entre 1980 e 1990	06	30			
Chalés Village São José (condomínio fechado)	Praia dos Carneiros	3676.1694 / 3676.2025 / 9907.3035 <a href="http://www.casadepraia.imb.br">www.casadepraia.imb.br</a>	Entre 1990 e 2000	20	100			
Privê Geminy II	R. Conde C. de Carvalho Correia, s/n, Loteamento Luiziana.	Zelador - Jorge	1998	47	235	4	08.73255	035.09183
Privê Geminy I	Loteamento Luiziana II. (esse loteamento vai do Oasis até o Sesi)		1980	66	330	7	08.73411	035.09183
Privê Costa do Sol	Loteamento Luiziana II		1986	50	250	6	08.73218	035.09207
Condomínio Escambo	Rua José Bezerra Sobrinho. Loteamento Alvorada, n.01, quadra 14, lote 06. Quase em frente ao Oásis.	(81) 3361.7049 / 3224.3222 / 9108.0982	jan. 2006	06	30	1	08.73478	035.08955
Parque das Águas Marinhas	Inabi. R. José Bezerra Sobrinho, s/n		Entre 1990 e 2000	17	85	4	08.73043	035.09062

Condomínio Praia de Tamandaré	R. José Bezerra Sobrinho, s/n. Em frente ao Supermercado Barramares		1972	58	290	7	08.72906	035.09076
Condomínio Ana Capri (em estado de abandono)			Entre 1980 e 1990	6	30		08.72849	035.09124
Condomínio Rafaela Cristina	R. José Bezerra Sobrinho, s/n.		Entre 1980 e 1990	05	25		08.73595	035.08929
Condomínio Alvorada	R. José Bezerra Sobrinho, s/n.	(81) 9975.5841	Entre 1980 e 1990	12	60		08.73864	035.08873
Condomínio Luiziana II	Loteamento Luiziana II	(81) 3461.1507 / 9617.4497 / 8704.4143	2004	50	250	1	08.72664	035.09354
Condomínio Julioziana (estão ampliando)	Loteamento Luiziana II.		2003	13	65		08.72633	035.09307
Condomínio Côte d'Azur	Loteamento Luiziana II.	Começou com 35 casas, hoje tem 45 e mais 5 em construção	1992	45	225	3	08.72580	035.09329
Condomínio Saint Tropez	R. Antônia Natalina de Souza Ferras. Dona Toinha. Loteamento Luiziana II.		1986	18	90		08.72523	035.09243
Condomínio Recanto dos Moreiras	R. Irene Gomes de Mato. Inabi, sn.		Entre 1970 e 1980	04	20	1	08.72442	035.09185
Condomínio Recanto do Totonho	Inabi. (Esquina com a R. Irene...		Entre 1970 e 1980	08	40		08.72410	035.09258
Condomínio Arcoverde	Rua Antônia Natalina de Souza Ferras. Dona Toinha. Loteamento Luiziana II.		1996	9	45		0872341	035.09135
Privê Luiziana	Rua Manoel Bandeira.		1985	33		3	08.72270	035.09154
Cond. Por trás do Privê Luiziana			Entre 1980 e 1990	50	250		08.72253	035.09224

Condomínio Tamandamar	R. José Bezerra Melo Sobrinho, 333. Loteamento Ana Izabela.		1991	5	25	5	08.72292	035.08895
Condomínio Privê Praia dos Carneiros	R. José Bezerra Sobrinho, s/n, Praia dos Carneiros		1995	130	650	12	08.72210	035.09041
Privê Glaudson Rossini	R. Glaudson Rossine C. de Siqueira. Loteamento Ana Izabela. Praia dos Carneiros		1998	04	20	1	08.72264	035.09066
Condomínio Costa Dourada	R. José Bezerra Sobrinho. s/n	6 proprietários, sendo 5 de Recife e 1 de Vitória	1998	9	45	2	08.72985	035.09078
Condomínio Barramares	R. José Bezerra Sobrinho, s/n. Praia de Carneiros. (parte calçada)		Entre 2000 e 2005	6	30		08.72326	035.08959
Condomínio Costa D'Ouro			Entre 1990 e 2000	33	165		08.73264	035.09156
Privê de Veraneio Tamandaré	Av. Dr. Leopoldo Lins, s/n, Centro. CEP 55578-000.	(81) 33252369 / 33251658 / 99713093	Dez / 1995	6	36	2	08.75531	035.09740
Condomínio Sol Nascente	Loteamento Sol Nascente, s/n, Campas. CEP 55578-000.	(81) 33265050	1995	4	20	1	08.73657	035.09005
Privê Costa Dourada	Loteamento Ponta Verde II (atrás da câmara dos vereadores)	(81) 8874.6392 / (81) 3676.2900	Entre 1980 e 1990	10	50		08.75291	035.09513
Privê Santa Bárbara		(81)3676.2746 / 9182.5747	2003	8	40	3	08.74878	035.08931
Privê Paraíso	Praia dos Carneiros	(81) 9971.3592	Entre 1980 e 1990	50	250			
Privê Tamandaré	Rua Nilo Gouveia, 10	(81) 3325.4656 / (81) 9971.4092	1977	6	30		08.75030	035.09206

## **ANEXOS**

ANEXO A - Catálogo de projetos para o Litoral Sul da CONDEPE/FIDEM

ANEXO B – Zoneamento Ecológico Econômico da Zona de Turismo, Veraneio e Lazer da  
APA de Guadalupe

ANEXO C – Mapa do ZEEC do Litoral Sul

## ANEXO A - Catálogo de projetos para o Litoral Sul da CONDEPE/FIDEM

### CATÁLOGO DE PROJETOS

É o conjunto de projetos e de ações estratégicas listados para a região:

#### LITORAL SUL

PROJETO PINZÓN	
	<u>Reabilitação do Centro do Cabo de Santo Agostinho</u>
	■ Revitalização do conjunto da RFFSA com implantação de pólo gastronômico
	■ Revitalização do conjunto do Engenho Bela Vista
	■ Implantação de infra-estrutura de saneamento
	■ Revitalização da Casa dos Ingleses
	■ Revitalização do conjunto do Engenho Novo inclusive da Casa de José Rufino para
	implantação de Centro de Treinamento e Gestão Hoteleira
	■ Integrar Casa de Farinha no roteiro turístico
	■ Melhoria do acesso ao Centro (Pavimentação / Paisagismo)
	<u>Requalificação do Centro Histórico (Rua Vigário João Batista)</u>
	■ Recuperação de fachadas
	■ Restauração de Igrejas
	■ Implantação e melhoria de infra-estrutura de saneamento básico
	■ Melhoria de sanitários públicos
	<u>Requalificação das praias de Itapoama e Xaréu</u>
	■ Melhoria da infra-estrutura de saneamento ambiental
	■ Recuperação e/ou implantação de espaços públicos
	■ Melhoria da integração viária
	■ Ordenamento do comércio informal da orla
	<u>Requalificação de Gaibu e Enseada dos Corais</u>
	■ Implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental
	■ Contenção da erosão em Enseada dos Corais
	■ Ordenamento do comércio informal
	■ Recuperação e tratamento paisagístico de espaços públicos
	■ Melhoria da Integração viária
	■ Delimitação das calhas das vias com implantação de meio-fio e drenagem
	■ Implantação de Terminal Turístico, em Gaibu
	<u>Reserva de área para empreendimentos turísticos na praia do Paiva</u>
	■ Implantação de bares, restaurantes
	■ Áreas de lazer e esportes
	<u>Implantação da Via Parque</u>
	■ Implantação de ancoradouros para ligação por balsa entre Barra de Jangada e Paiva
	■ Integração dos principais elementos paisagísticos (matas, monumentos históricos, praias)
	■ Implantação de mirantes
	<u>Implantação do Parque Metropolitano Armando de Holanda Cavalcanti</u>
	■ Implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental
	■ Estruturação do núcleo gastronômico nas praias de Paraíso e Calhetas
	■ Implantação de trilhas
	■ Contenção da erosão e invasão habitacional
	■ Restauração de monumentos
	■ Melhoria da integração viária local

PROJETO PORTOComplexo Industrial Portuário de SUAPE

- Articulação com Empresa Suape para definição de forma de integração no circuito turístico (Centro de Visitação)

Requalificação de Porto de Galinhas

- Implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental
- Implantação de Terminal Turístico
- Ordenamento do comércio informal na orla
- Estruturação do núcleo gastronômico
- Melhoria do acesso a Serrambi (Porto / Serrambi) em paralelepípedos
- Implantação da ligação PE-60/ acesso Porto / Serrambi, em asfalto
- Implantação do acesso a Muro Alto

Ordenamento de Maracaípe

- Implantação de ancoradouro no Pontal
- Ordenamento de barracas na praia
- Definição de área de Camping
- Definição de espaço para eventos de grande porte

Requalificação de Serrambi

- Melhoria de infra estrutura (saneamento, sistema viário)
- Ordenamento do comércio informal na orla
- Implantação do mirante do Outeiro (urbanização e melhoria do acesso)
- Melhoria da integração viária

Implantação de ancoradouro em Barra de SirinhaémRevitalização de edifícios históricos da sede de Sirinhaém

- Convento de São Francisco, Igreja de São José e Casa de Câmara e Cadeia)

Ordenamento do comércio na praia de GamelaRevitalização dos edifícios históricos do Centro de Ipojuca

- Convento Santo Cristo e Casa de Romeiros
- Igreja de São Miguel
- Projeto de urbanização do terreno onde está localizada a Casa de Veraneio do Governo do Estado, com incorporação das áreas do entorno

PROJETO CORAISRequalificação da Sede de Tamandaré

- Ordenamento da orla (processo iniciado)
- Implantação de terminal hidroviário
- Implantação de infra- estrutura de saneamento ambiental
- Restauração do Forte de Santo Inácio de Loyola (projeto existente)
- Articulação para aproveitamento do Centro de Pesquisas e Extensão Pesqueira do Nordeste - CEPENE para visitação turística
- Implantação do mirante do Oitizeiro (urbanização e melhoria do acesso)
- Complementação do acesso Tamandaré – Carneiros em paralelepípedos
- Melhoria do acesso à cidade (tratamento paisagístico)
- Pavimentação e paisagismo da 1ª paralela à praia
- Implantação de via interligando o Eixo de Penetração Sul (Carneiros) à PE-76
- Conclusão da via Litorânea dos Carneiros
- Implantação em asfalto da ligação da PE-76 – Via Litorânea

Reabilitação do Centro de Rio Formoso

- Requalificação do casario e entorno da av. Agamenon Magalhães
- Melhoria das instalações físicas do mercado público
- Implantação de museu na Casa de Intendência



PROJETO UNA

- Implantação de ancoradouro no antigo porto com terminal de ferry-boat ( ligação Barra de Guadalupe – Rio Formoso)

- Implantação de ancoradouro na sede

- Implantação de ancoradouros de suporte à ligação por balsa entre Barra de Guadalupe – Rio Formoso

- Recuperação do heliponto na Barra de Guadalupe

- Implementação do Centro Turístico de Guadalupe

Requalificação do Centro de São José da Coroa Grande

- Ordenamento do comércio informal na área urbana (em andamento) e na orla

- Melhoria do acesso principal à cidade (pavimentação / tratamento paisagístico)

- Implantação de terminal hidroviário

- Recuperação com destaque da tipologia da vila de veraneio / orla (Tipologia)

- Implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental

Requalificação Urbana dos Povoados de Abreu e Várzea do Una

- Melhoria das condições de traçado , drenagem e pavimento em terra das vias de acesso às praias de Mamocabinhas, Porto e Várzea do Una

- Integração do estaleiro artesanal como ponto turístico e implantação de ancoradouro

- Melhoria das instalações físicas de bares e restaurantes

- implantação de infra-estrutura de saneamento ambiental

- Estudo para utilização da praia de Gravatá para fins turísticos, mantendo suas características atuais

- Implantação de ancoradouros

Requalificação do Centro de Barreiros

- Melhoria da infra-estrutura de saneamento ambiental

- Tratamento paisagístico das margens do Rio Una

- Revitalização da antiga Usina Central Barreiros

- Revitalização da estação ferroviária e do circuito ferroviário

PROJETO TESOUROS DO MAR

- Implantação de equipamentos e serviços de apoio aos mergulhos nas marinas e ancoradouros

- Disciplinamento e controle da atividade náutica

PROJETO CAMINHOS DO AÇÚCAR

*Roteiro 1 - Engenhos: Murim, Carassu, Muitas Cabras, Cachoeira Linda, Bombarda, Santa Cruz*

*Roteiro 2 - Engenhos: Mamocabas, Serra D'água, Pedra de Amolar, Machados, Tinoco, Ubaca, Jaguape, São José e Antiga Usina Trapiche*

*Roteiro 3 - Engenhos: Gaipió e Bertioga*

- Melhoria dos acessos com implantação de elementos de drenagem e regularização do pavimento em terra

- Restauração das Edificações

- Implantação de Trilhas

- Implantação de Pousada

- Revitalização da produção artesanal

- Tratamento paisagístico (circuito / entorno das edificações)

- Consolidação da visitação aos engenhos Gaipió e Bertioga

- Estudo da possibilidade de reativação de alguns trechos ferroviários

**ANEXO B – Zoneamento Ecológico Econômico da Zona de Turismo, Veraneio e Lazer da APA de Guadalupe**

**ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DA APA DE GUADALUPE**

**ZONA: TURISMO, VERANEIO E LAZER**

SUBZONAS	SITUAÇÃO ATUAL	OBJETIVOS DO ZEEC/PG CENÁRIO 2010	INDICAÇÃO DE USOS/ATIVIDADES		
			PROIBIDOS	TOLERADOS	A INCENTIVAR
<p align="center"><b>ÁREA DE USO URBANO, TURISMO E VERANEIO</b></p>	<p>Estende-se de Barra do Sirinhaém até o estuário do rio Mamucabas.</p> <p>Predomina o uso urbano com forte crescimento demográfico, apresentando um perfil de ocupação, em parte desordenado e em sua maior parte carente de infraestrutura básica, especialmente esgotamento sanitário, abastecimento de água, drenagem e limpeza urbana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecossistemas conservados e/ou recuperados;</li> <li>• Núcleos urbanos ordenados, dotados de infraestrutura de esgotamento sanitário, abastecimento de água e limpeza urbana;</li> <li>• Áreas livres e comuns dos lotes ou glebas revegetadas (áreas públicas e privadas);</li> <li>• Comércio e serviços bem equipados;</li> <li>• Comunidade ambientalmente conscientizada;</li> <li>• Atividades econômicas diversificadas, voltadas para o turismo e desenvolvidas de forma sustentável;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificações definitivas ou qualquer forma de utilização do solo que impeça ou dificulte o acesso público ao mar e/ou privatize-o;</li> <li>• Instalação de lixões e aterros sanitários;</li> <li>• Lançamento de despejo líquido urbano e industrial sem tratamento adequado;</li> <li>• Disposição de lixo de forma inadequada;</li> <li>• Retirada de areia e material rochoso;</li> <li>• Circulação de veículos automotores na faixa de praia, exceto para manutenção dos serviços públicos;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barracas e marinas, na faixa de praia mediante licenciamento ambiental;</li> <li>• Pontos de apoio à pesca artesanal nas praias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo e lazer, especialmente turismo ecológico-cultural;</li> <li>• Recuperação / manutenção dos coqueirais consorciados com outras culturas e cultivados com novas tecnologias;</li> <li>• Indústria e comércio voltados para o beneficiamento do pescado e outros produtos regionais;</li> <li>• Criação de áreas especiais de interesse da preservação do patrimônio histórico e cultural;</li> <li>• Preservação do patrimônio histórico-cultural;</li> <li>• Preservação / recuperação de matas de restinga;</li> <li>• Implantação de equipamentos de segurança.</li> </ul>

**ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DA APA DE GUADALUPE**

**ZONA: TURISMO, VERANEIO E LAZER**

(CONTINUAÇÃO)

SUBZONAS	SITUAÇÃO ATUAL	OBJETIVOS DO ZEEC/PG CENÁRIO 2010	INDICAÇÃO DE USOS/ATIVIDADES		
			PROIBIDOS	TOLERADOS	A INCENTIVAR
ÁREA DE USO URBANO, TURISMO E VERANEIO		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faixa de orla marítima ordenada, com o livre e franco acesso do público, em todas as direções e sentidos;</li> <li>• Patrimônio histórico e cultural recuperado e/ou revitalizado.</li> <li>• Municípios dotados de Planos Diretores e legislação básica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção fixa ou equipamento permanente na faixa de praia medida a partir da linha máxima de preamar (33 m em direção ao continente), ressalvados os casos de usos tolerados previstos.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coleta seletiva de lixo, e limpeza das praias;</li> <li>• Centro de triagem para a coleta seletiva do lixo.</li> </ul>

## ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DA APA DE GUADALUPE

### ZONA: TURISMO, VERANEIO E LAZER

SUBZONAS	SITUAÇÃO ATUAL	OBJETIVOS DO ZEEC/PG CENÁRIO 2010	INDICAÇÃO DE USOS/ATIVIDADES		
			PROIBIDOS	TOLERADOS	A INCENTIVAR
<b>ÁREA ESTUARINA DO RIO FORMOSO</b>	<p>Corresponde à área estuarina do Rio Formoso e seus afluentes (Rio dos Passos, Lemenho, das Pedras, União, Porto Alegre e Ariquindá). Área com manguezais extensos, bem preservados que funcionam como berçário de espécies da fauna marinha.</p> <p>Apesar do grande potencial pesqueiro, esta área está sujeita à poluição por efluentes domésticos, resíduos industriais, lixo, óleo e agrotóxicos, provocando a fuga e morte dos peixes e a redução do estoque pesqueiro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecossistema estuarino bem conservado e monitorado;</li> <li>• Atividade pesqueira desenvolvida de forma sustentável;</li> <li>• Comunidade Ambientalmente Conscientizada;</li> <li>• Circulação de embarcações no estuário, apenas nas áreas definidas a partir do zoneamento;</li> <li>• Atividades econômicas diversificadas;</li> <li>• Recursos hídricos subterrâneos e superficiais disponíveis e sem contaminação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corte e desmatamento da vegetação de mangue e restinga;</li> <li>• Aterro de mangue e movimentação de terra a qualquer título;</li> <li>• Pesca predatória;</li> <li>• Lançamento de produtos tóxicos no estuário;</li> <li>• Instalação de salinas e viveiros no manguezal;</li> <li>• Lançamento de despejo líquido urbano ou industrial no estuário, sem tratamento adequado</li> <li>• Lançamento de lixo de qualquer natureza no estuário;</li> <li>• Parcelamentos do solo e ocupações com edificações;</li> <li>• Mineração.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viveiro em área de retromangue, mediante licenciamento;</li> <li>• Circulação de barco a motor no estuário, mediante zoneamento para na-vegação;</li> <li>• Construção de estradas, mediante licenciamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação de reserva extrativista no estuário;</li> <li>• Maricultura (reprodução e engorda) Preferencialmente de espécies nativas;</li> <li>• Apicultura;</li> <li>• Turismo ecológico;</li> <li>• Uso de embarcação a vela e a remo;</li> <li>• Coleta seletiva de lixo;</li> </ul>

## ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DA APA DE GUADALUPE

### ZONA: TURISMO, VERANEIO E LAZER

SUBZONAS	SITUAÇÃO ATUAL	OBJETIVOS DO ZEEC/PG CENÁRIO 2010	INDICAÇÃO DE USOS/ATIVIDADES		
			PROIBIDOS	TOLERADOS	A INCENTIVAR
<p>ÁREA DO COMPLEXO AMBIENTAL DO ILHETAS / MAMUCABAS</p>	<p>Abrange o trecho do Embasamento crista-lino, integrado ao com-plexo ambiental consti-tuído pelo estuário dos rios Ilhetas/Mamucabas e ecossistemas asso-ciados, apresentando, ainda, remanescentes de Mata Atlântica / Restinga.</p> <p>Dotada de beleza cênica, ambiente natu-ral bem preservado e com baixa ocupação, constitui-se área de recarga do aquífero ra-so, com alto risco de contaminação dos len-çóis subterrâneos.</p> <p>Apresenta baixo po-tencial de águas sub-terrâneas e caracte-riza-se pela presença de rochas cristalinas fraturadas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remanescentes de Mata Atlântica/Restinga conservados e/ou recu-perados;</li> <li>• Ecossistema estuarino bem conservado e monitorado;</li> <li>• Recursos hídricos sub-terrâneos e superficiais disponíveis e sem contaminação;</li> <li>• Atividade pesqueira desenvolvida de forma sustentável;</li> <li>• Atividades econômicas diversificadas, voltadas para o turismo de forma sustentável;</li> <li>• Comunidade ambientalmente conscientizada;</li> <li>• Circulação de embar-çações no estuário, apenas nas áreas defi-nidas a partir do zo-neamento;</li> <li>• Faixa de orla marítima com o livre e franco acesso do público, em todas as direções e sentidos;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corte e desmatamento da vegetação de mangue e de Mata Atlântica/Restinga;</li> <li>• Aterro de mangue e maceiós e movimen-tação de terra a qual-quer título na área estuarina;</li> <li>• Pesca predatória;</li> <li>• Parcelamento do solo com inferiores à 1.000 m<sup>2</sup>;</li> <li>• Impermeabilização do solo, no máximo de 20% da área do lote;</li> <li>• Extração mineral;</li> <li>• Instalação de salinas e viveiros no manguezal;</li> <li>• Lançamento de efluen-tes líquidos industriais, domésticos ou de outra natureza, sem trata-mento adequado;</li> <li>• Cultivo em encostas com declividade &gt;30%;</li> <li>• Caça de animais silvestres;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulação de barco a motor no estuário, mediante zonea-mento;</li> <li>• Estabelecimento de ponto de apoio, para embarcações e equipamentos destinados à pesca artesanal, mediante licenciamento;</li> <li>• Construção de estra-das e pavimentação mediante licencia-mento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apicultura;</li> <li>• Maricultura;</li> <li>• Uso de revestimento solto ou com paralelepípedo em estradas;</li> <li>• Usos diversificados de turismo / veraneio e lazer;</li> <li>• Turismo rural;</li> <li>• Ecoturismo;</li> <li>• Criação de unidades de conservação para os remanescentes de Mata Atlântica (RPPN's);</li> <li>• Baixo adensamento dos empreendimentos hoteleiros e turísticos;</li> <li>• Criação de unidades de beneficiamento de produtos agrícolas e pesca;</li> </ul>

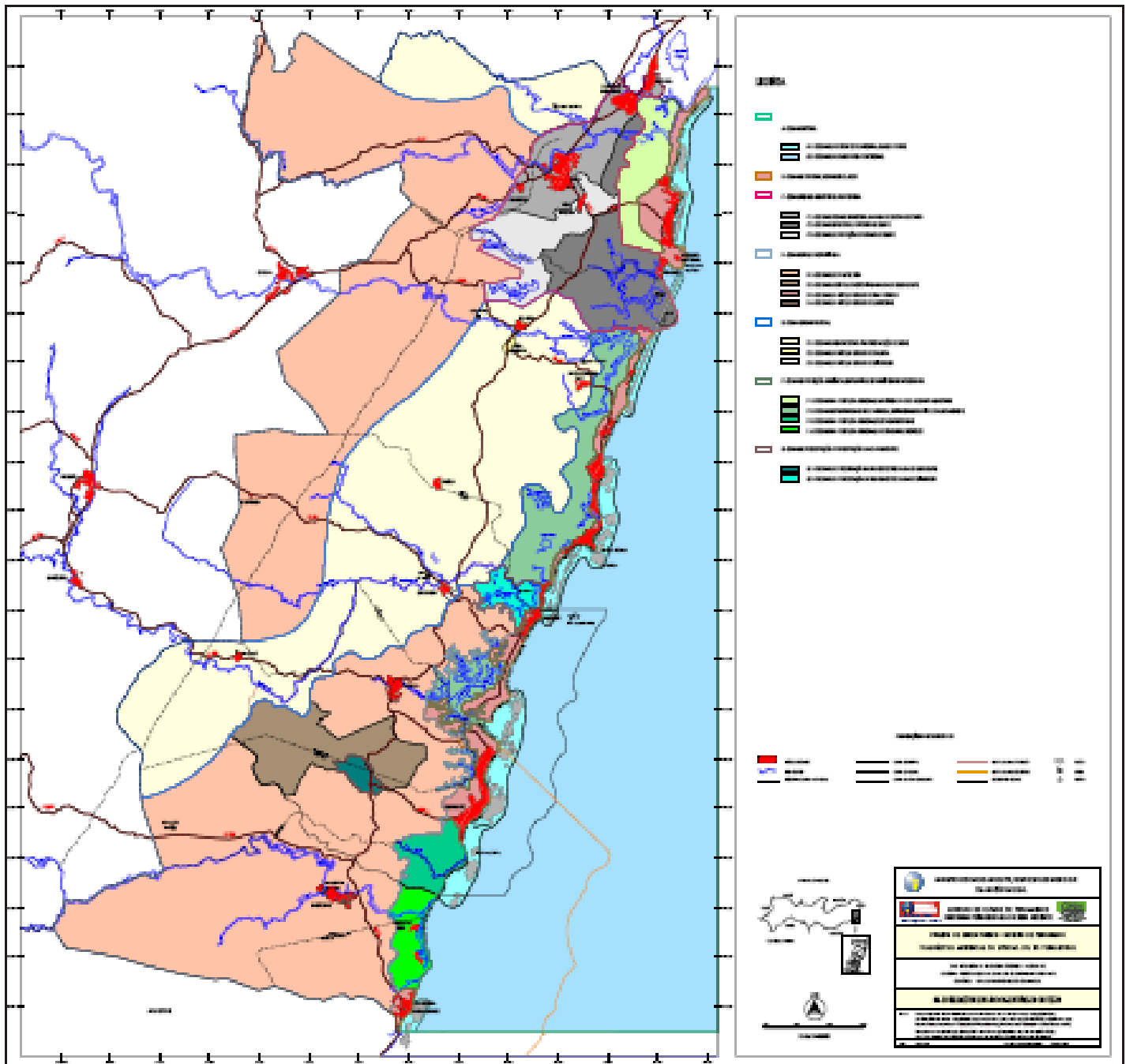
**ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DA APA DE GUADALUPE**

**ZONA: TURISMO, VERANEIO E LAZER**

(CONTINUAÇÃO)

SUBZONAS	SITUAÇÃO ATUAL	OBJETIVOS DO ZEEC/PGCENÁRIO 2010	INDICAÇÃO DE USOS/ATIVIDADES		
			PROIBIDOS	TOLERADOS	A INCENTIVAR
ÁREA DO COMPLEXO AMBIENTAL DO ILHETAS / MAMUCABAS		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afloramentos rochosos existentes (únicos no litoral) preservados;</li> <li>• Área com densidade ocupacional baixa;</li> <li>• Implantação de atividades turísticas e de lazer, voltadas ao turismo rural e ecológico;</li> <li>• Manejo dos recursos naturais de forma sustentada;</li> <li>• Proteção da restinga do rio Ilhetas/Mamucabas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lançamento no estuário de resíduos sólidos de qualquer natureza;</li> <li>• Construção fixa ou equipamento permanente na faixa de praia, medida a partir da linha máxima da preamar atual com 33 metros em direção ao continente;</li> <li>• Construção fixa ou equipamento permanente na faixa de restinga;</li> <li>• Edificações definitivas ou qualquer forma de utilização do solo, que dificulte ou impeça o acesso público ao mar e/ou privatize-o;</li> <li>• Cultivo em torno das matas sem faixa de proteção (aceiros);</li> <li>• Instalação de lixões e aterros sanitários.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preservação da faixa arenosa do rio Ilhetas;</li> <li>• Reflorestamento com espécies nativas, em encostas com declividade &gt; 30% em áreas de nascentes, mananciais e margens de rio;</li> <li>• Silvicultura em áreas de media declividade;</li> <li>• Fruticultura e cultivos de ciclo curto, em área de baixa declividade;</li> <li>• Uso de embarcações a vela e a remo;</li> <li>• Coleta seletiva do lixo.</li> </ul>

### ANEXO C - Mapa do ZEEC do Litoral Sul



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)



[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)