**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

CARLOS RERISSON ROCHA DA COSTA

**O LITORAL DO MARANHÃO, ENTRE SEGREDOS E DESCOBERTAS:
a fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil**

**São Paulo
2015**

CARLOS RERISSON ROCHA DA COSTA

**O LITORAL DO MARANHÃO, ENTRE SEGREDOS E DESCOBERTAS:
a fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Ciências (Geografia Humana).

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientação: Prof^ª. Dra. Adyr Aparecida
Balastrieri Rodrigues

**São Paulo
2015**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio Convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

C887l COSTA, Carlos Rerisson Rocha da

O litoral do Maranhão, entre segredos e descobertas: a fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil / Carlos Rerisson Rocha da Costa ; Orientadora Adyr Aparecida Balastreri Rodrigues. – São Paulo, 2015.

264 f. : il.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de Geografia. Área de concentração : Geografia Humana.

1. Litoral. 2. Fronteira. 3. Usos do Território. 4. Fundos territoriais. 5. Turismo Litorâneo. I. Rodrigues, Adyr Aparecida Balastreri, orient. II. Título.

CARLOS RERISSON ROCHA DA COSTA

**O LITORAL DO MARANHÃO, ENTRE SEGREDOS E DESCOBERTAS:
a fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação
em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo como requisito parcial para a obtenção do
título de Doutor em Ciências (Geografia Humana).

Orientação: Prof^ª. Dra. Adyr Aparecida Balastrieri
Rodrigues

Aprovado em: ____/____/____

Banca Examinadora

Prof.(a). Dr.(a). _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof.(a). Dr.(a). _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof.(a). Dr.(a). _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof.(a). Dr.(a). _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Prof.(a). Dr.(a). _____

Instituição: _____ Assinatura: _____

Ao meu pai, Antonio Carlos da Costa
à minha mãe, Lusinete Rocha da Costa (em memória)

AGRADECIMENTOS

Caberiam aqui volumosos agradecimentos a um vasto número de pessoas. Isso porque a construção que resulta em uma tese é sempre fruto coletivo, produto de esforços pessoais e diálogos que se somam ao longo dos anos – tempo que em muito ultrapassa os pouco mais de quatro anos vinculados formalmente ao curso de doutorado. Cumpre dizer então que agradecer nesse espaço é reconhecer a importância do outro, mas também um exercício de *lembrar* e um risco certo de *esquecer*. Poderia esquivar-me destes riscos adotando a insípida prática de agradecer apenas às instituições, mas recuso-me por acreditar que a poesia está nas pessoas, mesmo naquelas que se engalfinham e se escondem em mesas e prateleiras empoeiradas a serviço da burocracia.

Aos meus pais, Antonio Carlos da Costa e Lusinete Rocha da Costa (*em memória*), a quem dedico este trabalho, agradeço pelas lutas travadas com o propósito de educar seus filhos e acreditar que nos livros se abre um mundo maior que suas páginas. Seus esforços reforçam em mim todos os dias a necessidade de lutar por um mundo melhor e a certeza de que a meritocracia é uma construção daqueles que têm por meta manter o mundo em suas formas mais exploradoras, violentas e desumanas.

À Adyr Aparecida Balastrieri Rodrigues agradeço de modo especial pela orientação marcada por confiança e autonomia. A oportunidade de compartilhar a construção desse trabalho sob sua orientação, contando com atenta e precisa leitura, a disponibilidade e o interesse em contribuir com a pesquisa, foi fundamental para a conclusão desta tese. Pelo carinho, desde a acolhida do orientando desconhecido na Universidade de São Paulo, não tenho como agradecer.

Em São Paulo os dias foram compartilhados com pessoas que tornaram a experiência na pauliceia desvairada mais saborosa. Nos debates em salas e auditórios, nas mesas dos bares e cafés, nas ruas e nas praças, cada um contribuiu do seu modo para a elaboração que aqui exponho. Nesse sentido, agradeço a Wilson Hadre Araújo da Silva pela amizade e acolhida, ao meu primo Roger Jargger Vale Costa pela companhia sempre presente e prazerosa, a Samarone Carvalho Marinho, José Arnaldo Ribeiro Junior e Erivaldo Costa de Oliveira pelos debates, cafés e sorrisos, à Cintia Natacha Takahashi, Dayane Carla Costa Paiva e Marilda da Conceição Martins pelas companhias agradáveis.

Ainda em São Paulo, ao longo dos anos seguintes, de tantas idas e vindas, contei com o apoio dos camaradas que fazem parte do GECA – Grupo de Estudos do Capital, que muito além de discutir a obra de Marx (e dialogar com a obra de David Harvey em alguns momentos) tornaram-se o alvo dos abraços e o porto nos dias de trabalho na Universidade de São Paulo. Agradeço a Denys Silva Nogueira, Gilmar dos Santos Soares, Sócrates Oliveira Menezes, Marcel D’Angelis e Ana Maria de Albuquerque pelas acolhidas, amizades, descontrações, cervejas e pelo apoio mútuo de quem sabe a dor e a delícia de buscar concluir uma pós-graduação.

Devo agradecer de modo particular ao camarada Raimundo Jucier Sousa de Assis, a quem muito devo a conclusão desta tese. Suas leituras do projeto, dos artigos, das versões preliminares do material de qualificação foram fundamentais para algumas mudanças de ordem teórica e metodológica que redefiniram a pesquisa. Mais que isso, sua amizade em muitos momentos acalentou as angústias e incertezas em relação à tese; noutros problematizou e implodiu convicções que só serviriam para limitar as análises pretendidas. Meu amigo, muito obrigado!

Mas a construção desta tese não se fez apenas a partir do dia em que me matriculei na Universidade de São Paulo. Há nela o acúmulo de pesquisas anteriores e de momentos vividos em outros tempos e espaços. A muitos daqueles que compartilharam esses outros momentos e que conhecem a trajetória desta elaboração desde seus tempos mais distantes agradeço. A Sávio José Dias Rodrigues, Ubiratane Moraes Rodrigues e Simone Cristina de Oliveira Silva agradeço pelo apoio em distintos momentos e de diferentes formas, pelas forças, pela torcida e pela amizade que se reforça desde os dias compartilhados em Fortaleza-CE durante o mestrado. A José Auricélio Gois Lima agradeço pelas inúmeras ajudas e pela sincera e grande amizade que nem a distância nem o tempo conseguem corroer. A Demétrios Cadete dos Santos Neto agradeço pelos encontros sempre cheios de sorrisos e pelo importante auxílio com a elaboração dos mapas.

Agradeço a minha irmã Katia Kely Rocha da Costa pela torcida, apoio e companhia nos primeiros anos em Teresina. Aos primos Lourival Rodolfo da Silva Júnior, Janaina Almeida da Silva e Larissa Rodolfo da Silva e ao amigo Cleilton da Paz Bezerra agradeço pelos momentos compartilhados quando esta tese era apenas uma intenção, nas andanças pelo litoral do Ceará. Ao meu tio Lourival Eleutério da Costa pelo

carinho e apoio constantes. Ao camarada Eduardo Celestino Cordeiro agradeço pela sempre presente inquietação, de onde emergem volumosas questões que possibilitam – às vezes em silêncio – refletir e amadurecer ideias, algumas delas que aqui estão presentes. Ao Nilson Roberto Barros da Silva agradeço pela contribuição na elaboração do *abstract*. Ao Marcondes Brito da Costa agradeço pela acolhida em Teresina e pelos muitos momentos de descontração, amizade e diálogos intempestivos.

À Simone Rodrigues da Silva agradeço pelo carinho, companheirismo e pelos cuidados que foram imprescindíveis para enfrentar os inúmeros momentos difíceis durante a elaboração da tese, mas também por todo esse tempo bom compartilhado, cujos sentimentos foram capazes de colocar mais cores nos meus dias cinzas. Sem você, sua compreensão e as muitas ajudas, não sei se este trabalho seria possível. Não tendo exatamente como agradecer, só resta dizer muito obrigado!

Aos professores Manoel Fernandes de Sousa Neto e Sidnei Raimundo agradeço pelas contribuições por ocasião do exame de qualificação.

No desenvolvimento da pesquisa foram importantíssimos os debates realizados no Grupo de Estudos David Harvey e a Geografia do Capitalismo, na Universidade Estadual do Piauí. Agradeço àqueles que fizeram parte do grupo em diferentes momentos e contribuíram com questões que alimentavam reflexões que aqui estão. Não posso deixar de destacar e agradecer a contribuição de Flávio Henrique Soares de Alencar, Simone Rodrigues da Silva e Tarcys Kléblio da Silva Mesquita pela participação nos trabalhos de campo, tanto pela execução das atividades – sem as quais a pesquisa não teria sido concluída – quanto pelas agradáveis companhias nas longas viagens. Agradeço ainda a Matheus Wallison Bezerra Santos pelo apoio na tabulação de parte dos dados.

À Universidade Estadual do Piauí e ao colegiado do Curso de Geografia do Campus Clóvis Moura agradeço pela garantia do afastamento no último semestre para a conclusão do trabalho. Embora curto, esse tempo foi fundamental para a conclusão desta tese.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq, agradeço pelo apoio financeiro à pesquisa por meio da concessão de bolsa de estudos.

Agradeço de modo especial aos homens e às mulheres que nas conversas informais e nas entrevistas, nos trajetos realizados nos rios, praias, dunas e trilhas, nos encontros nas ruas e comunidades compartilharam seu cotidiano auxiliando nas análises pretendidas e ajudando a compor a exposição que aqui se apresenta.

Agradeço ainda àqueles que disponibilizaram documentos e demais materiais nos vários órgãos públicos e espaços em que desenvolvi a pesquisa documental. A Anthony Dyego Sá Carvalho pela atenção quando da pesquisa realizada no Núcleo de Pesquisa e Documentação em Turismo – NPDTUR da Universidade Federal do Maranhão, a Marcos Aurélio Rodrigues Costa pela disponibilização de documentos em Guimarães-MA, a Renan Aragão e Roseane Maia pelo auxílio em Carutapera-MA, a Reges Reis Junior pela disponibilização de material em Barreirinhas, a Inácio Pina, à Rose Frazão e à Teresa Portela pela atenção e disponibilização de materiais na Setur-MA.

Àqueles que o esquecimento não me permitiu citar os nomes, agradeço com as palavras de Pablo Neruda, que nos diz que “Quando se diz obrigado, se dizem muitas coisas mais, que vêm de muito longe com a origem do indivíduo, e de tão perto como o pulsar do coração”.

“O valor de uma teoria reside mais nas suas provocações que nas suas afirmativas”

Neil Smith

*“Mas não se preocupe meu amigo com os horrores que eu lhe digo
Isso é somente uma canção, a vida, a vida realmente é diferente
Quer dizer, a vida é muito pior”*

Belchior

RESUMO

Este trabalho analisa a expansão do turismo no litoral do Maranhão a partir da apropriação dos fundos territoriais induzida pelo Estado por meio de suas políticas de turismo. Nesse processo, estes espaços são tratados como estoques de território para a expansão da acumulação de capital, meio para futuras expansões de usos hegemônicos do território. Discute-se a particularidade do litoral enquanto espaço apropriado para o lazer, destacando a expansão de seu uso turístico e os processos relacionados à inserção do Maranhão em tal dinâmica. As políticas e os planos dedicados ao desenvolvimento do turismo são apresentados como instrumentos de indução do uso turístico do território, evidenciando o papel do Estado na expansão desta atividade em espaços periféricos. Os municípios de Barreirinhas, Guimarães e Carutapera, identificados como representativos do movimento de expansão em curso e caracterizados por configurações distintas nesse processo, dão base às análises realizadas acerca da apropriação dos fundos territoriais para o turismo no litoral do Maranhão. A análise proposta situa a atividade turística no âmbito do desenvolvimento geográfico desigual, na geografia histórica do capitalismo, tendo como realidade concreta a periferia, onde a expansão do turismo tem encontrado espaço para investimentos em infraestruturas, aplicação de capitais na aquisição de terras, ampliação do mercado de redes hoteleiras, companhias aéreas, agências e operadores de turismo, além de uma série de atividades de cunho especulativo. O uso turístico do território do Maranhão é proposto a partir dos anos 2000 circunscrito prioritariamente ao litoral. O processo de expansão do turismo litorâneo analisado direciona-se para além da capital, São Luís, e seu entorno, consolidando a exploração turística dos Lençóis Maranhenses e induzindo-a em ritmos desiguais aos demais municípios litorâneos, sobretudo àqueles com características ambientais amazônicas. Configura-se assim o Maranhão como a fronteira de expansão do turismo no litoral setentrional do Brasil, processo que se dá acompanhado de diversos problemas, conflitos e contradições.

Palavras-chave: Litoral. Fronteira. Usos do território. Fundos territoriais. Turismo Litorâneo.

ABSTRACT

This study examines the expansion of tourism on the coast of Maranhão from the appropriation of territorial stocks induced by the state through its tourism policies. In this process, these spaces are treated as territory stocks to the expansion of capital accumulation, a form of 'savings' for future expansions of hegemonic use of the territory. We discuss the peculiarity of the coast as an appropriate space for leisure, highlighting the expansion of its touristic use and the process related to the insertion of Maranhão in such dynamics. Policies and plans devoted to the development of tourism are presented as instruments of induction for the touristic use of the territory, highlighting the state's role in the expansion of this activity in peripheral spaces. The municipalities of Barreirinhas, Guimarães and Carutapera, identified as representative of the ongoing expansion movement and characterized by different configurations in this process support the analysis about the appropriation of territorial stocks for tourism activity on the coast of Maranhão. This analysis places tourism activity in the context of uneven geographical development, in the historical geography of capitalism, which shows as a concrete reality the periphery, where the expansion of tourism has found room for investments in infrastructure, capital investment in land acquisition, the expansion of market chains linked to hotels, airlines, travel agencies and tour operators, as well as a number of speculative activities. The touristic use of Maranhão's territory is proposed since the 2000s, primarily restricted to the coast. The process of expansion of coastal tourism analyzed goes beyond the capital, São Luís, and its surroundings, consolidating the tourist exploitation of Lençóis Maranhenses and inducing it in uneven rhythms to other coastal municipalities, especially those with Amazonian environmental characteristics. So is configured Maranhão as the tourism expansion frontier in the northern coast of Brazil, a process that takes place accompanied by various problems, conflicts and contradictions.

Keywords: Coast. Frontier. Uses of the territory. territorial stocks. Coastal tourism.

RESUMEN

Esta investigación examina la expansión del turismo en el litoral de Maranhão a partir de la apropiación de los fondos territoriales inducido por el Estado a través de su política de turismo. En ese proceso, estos espacios son tratados como reservas territoriales para la expansión de la acumulación de capital, medio para la futura expansión de usos hegemónicos del territorio. Se discute la peculiaridad del litoral, mientras espacio adecuado para el ocio, destacando la expansión de su uso turístico y los procesos relacionados con la inserción de Maranhão, en esa dinámica. Las políticas y planes dedicados al desarrollo del turismo se presentan como instrumentos de inducción del uso turístico del territorio, destacando el papel del Estado en la expansión de esta actividad en los espacios periféricos. Los municipios de Barreirinhas, Guimarães y Carutapera, identificados como representativos del movimiento de expansión en curso y caracterizados por configuraciones distintas en ese proceso, dan base a las investigaciones realizadas acerca de la apropiación de los fondos territoriales para el turismo en el litoral de Maranhão. El análisis propuesto situase en la actividad turística en el ámbito de desarrollo geográfico desigual, en la geografía histórica del capitalismo, partiendo con la realidad concreta de la periferia, donde la expansión del turismo ha encontrado espacio para inversiones en infraestructura, la inversión de capitales en la adquisición de tierras, la expansión de las cadenas de comercialización, líneas aéreas, agencias de viajes y operadores turísticos, así como una serie de actividades de cuño especulativo. El uso turístico del territorio de Maranhão es propuesto desde el año 2000 confinados principalmente al litoral. El análisis del proceso de expansión del turismo litoraleño direccionase para allá de la capital, São Luís, y su alrededor, fortaleciendo la exploración turística de los Lençóis Maranhenses e induciéndolo a ritmos desiguales a los demás municipios litoraleños, sobre todo aquellos con características ambientales amazónicos. Caracterizase de esta manera Maranhão como la frontera de expansión del turismo en el litoral septentrional de Brasil, proceso que sucede de acompañamiento de diversos problemas, conflictos y contradicciones.

Palabras claves: Litoral. Frontera. Utilización de los territorios. Fondos territoriales. Turismo litoraleño.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Scheveningen (1890-1900 / 2000-2010).....	37
Figura 02	Polos Prodetur-NE I.....	75
Figura 03	Polos e centros turísticos do I Plano de Turismo da Amazônia.....	82
Figura 04	Polos de Ecoturismo do Proecotur.....	86
Figura 05	Unidades de Conservação selecionadas pelo Proecotur.....	88
Figura 06	Polos turísticos - Plano Estratégico de Turismo “ <i>Ver-o-Pará</i> ”	90
Figura 07	Mapa turístico do Maranhão - Plano Maior 2020.....	93
Figura 08	Destaque do Litoral Ocidental do Maranhão no <i>Pequeno Atlas do Maranhão e Grão-Pará</i> de João Teixeira Albernaz I, 1629.....	103
Figura 09	Destaque do Litoral Oriental do Maranhão no <i>Pequeno Atlas do Maranhão e Grão-Pará</i> de João Teixeira Albernaz I, 1629.....	104
Figura 10	Destaque de parte do Litoral Oriental e área do Golfão Maranhense na <i>Accuratissima Brasiliae tabula</i> de Hendrik Hondius.....	105
Figura 11	Destaque do litoral do Maranhão no mapa de Nicolas Sanson, de 1656 - <i>Le Bresil, dont la Coste est possedée par les Portugais et divisée en quatorze Capitaineries, le Milieu du Pays est habité par un très grand Nombre de Peuples presque tous Incogneus</i>	106
Figura 12	Destaque da costa do Maranhão no <i>Atlas do Brasil</i> de João Teixeira Albernaz II, 1666.....	107
Figura 13	Marcas utilizadas na promoção turística do estado do Maranhão - Setur-MA.....	114
Figura 14	A ocupação do território brasileiro.....	135
Figura 15	Área de influência do Eixo de Integração e Desenvolvimento do Amazonas - IIRSA.....	150
Figura 16	Estágio de desenvolvimento turístico dos destinos da Amazônia Legal - Proecotur.....	168
Figura 17	Área de abrangência do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte.....	170
Figura 18	Principais atrativos “geoturísticos” do estado do Maranhão.....	183
Figura 19	Traços do mercado imobiliário em Barreirinhas.....	203
Figura 20	Imagem dos Lençóis Maranhenses em sua composição paisagística apresentada como atrativo turístico: a combinação do vasto campo de dunas e suas lagoas.....	203

Figura 21	Capa de material publicitário e de informações turísticas de Barreirinhas.....	204
Figura 22	Diversos imóveis postos à venda na comunidade de Atins.....	205
Figura 23	Acesso terrestre à comunidade de Atins.....	208
Figura 24	Acesso à praia de Araoca, Guimarães-MA.....	215
Figura 25	Praia de Araoca, Guimarães-MA.....	216
Figura 26	Barracas na Praia em Araoca, Guimarães-MA.....	216
Figura 27	Abrigo para Turistas, Praia de Araoca, Guimarães-MA.....	216
Figura 28	Placa cobrando o asfaltamento do acesso à praia de Araoca, Guimarães-MA.....	217
Figura 29	Cais do município de Carutapera-MA.....	223
Figura 30	Vista panorâmica da ilha de São Pedro, Carutapera-MA.....	225
Figura 31	Comunidade de pescadores da Praia de São Pedro, Carutapera-MA.....	225

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01	Chegada de turistas internacionais por grupos de países (percentual).....	66
Gráfico 02	Orçamento do Ministério do Turismo (R\$ Milhões).....	67
Gráfico 03	Investimentos em Promoção Externa (US\$ Milhões).....	67
Gráfico 04	Valores aplicados no Prodetur-NE I por componente financiado e fonte dos recursos.....	162
Gráfico 05	Valores aplicados por estado e fonte de recursos, Prodetur-NE I.....	163
Gráfico 06	Aplicação em aeroportos por estado, Prodetur-NE I.....	164
Gráfico 07	Aplicação em transportes por estado, Prodetur-NE I.....	164
Gráfico 08	Aplicação em saneamento por estado, Prodetur-NE I.....	164
Gráfico 09	Entrada de turistas no Maranhão, 2000-2010.....	176

LISTA DE MAPAS

Mapa 01	Redes Hoteleiras ao longo do litoral do Brasil.....	96
Mapa 02	<i>Resorts</i> no litoral do Brasil.....	97
Mapa 03	Meios de hospedagem nos municípios litorâneos do estado do Maranhão: segundas residências, redes hoteleiras, <i>resorts</i> e empreendimentos turísticos imobiliários (2000-2010).....	98
Mapa 04	O litoral do Maranhão.....	102
Mapa 05	Zoneamento do Estado do Maranhão (1980) - Zonas Turísticas.....	180
Mapa 06	Plano Maior – Polos Turísticos do estado do Maranhão.....	185
Mapa 07	Plano Maior 2020 – Polos Turísticos do estado do Maranhão.....	189
Mapa 08	Localização da área do estudo.....	193
Mapa 09	Município de Barreirinhas, Maranhão.....	198
Mapa 10	Município de Guimarães, Maranhão.....	213
Mapa 11	Município de Carutapera, Maranhão.....	222

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Áreas Especiais de Interesse Turístico - I PTA.....	83
Quadro 02	Polos de Ecoturismo nos estados do Maranhão, Pará e Amapá – Proecotur.....	87
Quadro 03	Unidades de Conservação selecionadas pelo Proecotur nos estados do Maranhão, Pará e Amapá.....	88
Quadro 04	Oferta hoteleira cadastrada no Ministério do Turismo, no Maranhão, por Macrorregiões e total no Brasil - 2008-2013.....	174

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Desembolso de recursos realizados por instituições financeiras federais para o financiamento do turismo no Brasil - 2003-2013 (R\$ Mil).....	68
Tabela 02	Previsão de Investimentos - I PTA.....	84
Tabela 03	Unidades de Conservação na Amazônia Legal (1959-2010).....	85
Tabela 04	População residente, rural e urbana, dos municípios litorâneos do estado do Maranhão, 2010.....	113
Tabela 05	Agências de turismo cadastradas no Ministério do Turismo, no Maranhão, por Macrorregiões e total no Brasil - 2008-2013.....	174

Créditos das fotos da capa e de abertura das seções

Capa – Segredos em olhar de menino. Carlos Rerisson Rocha da Costa (2013).
Introdução – Âncora. Carlos Rerisson Rocha da Costa (2014).
Capítulo 1 – Pescador em bote à vela. Carlos Rerisson Rocha da Costa (2014).
Capítulo 2 – Cercas. Carlos Rerisson Rocha da Costa (2012).
Capítulo 3 – Pegadas. Carlos Rerisson Rocha da Costa (2014).
Conclusão – Prateleiras coloridas. Flávio Henrique Soares de Alencar (2014).

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALUMAR – Consórcio de Alumínio do Maranhão
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
APA – Área de Proteção Ambiental
BASA – Banco da Amazônia S/A
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD – Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BNB – Banco do Nordeste do Brasil S/A
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEF – Caixa Econômica Federal
CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CNTur – Conselho Nacional de Turismo
COMBRATUR – Comissão Brasileira de Turismo
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce
DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda
EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo.
FGV – Fundação Getúlio Vargas
FIDAM – Fundo para Investimentos Privados do Desenvolvimento da Amazônia
FINAM – Fundo de Investimentos da Amazônia
FINOR – Fundo de Desenvolvimento do Nordeste
FMI – Fundo Monetário Internacional
FUNGETUR – Fundo Geral de Turismo
FURINTUR – Fundo Rotativo de Incentivo ao Turismo
GPs – Grandes Projetos
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas.
ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
IMESC – Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS – Imposto sobre Serviços
MARATUR – Empresa Maranhense de Turismo
MMA – Ministério do Meio Ambiente
MTur – Ministério do Turismo
NUPAUB – Núcleo de Apoio á Pesquisa sobre Populações, Humanas e Áreas Úmidas
OMT – Organização Mundial de Turismo
OMC – Organização Mundial do Comércio
ONG – Organização Não Governamental

ONU – Organização das Nações Unidas
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PGC – Programa Grande Carajás
PGAT – Plano de Gestão dos Atrativos Turísticos
PIN – Plano de Integração Nacional
PLANTUR – Plano Nacional de Turismo
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
PNDR – Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PNLM – Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses
PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo
POLAMAZÔNIA – Programa de Polos Agropecuários e Agroindustriais da Amazônia
PROALCOOL – Programa Nacional do Alcool
PRODETUR-NE – Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste.
PROECOTUR – Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal
PRONATEC – Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do
Norte e do Nordeste
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira
PTA – Plano de Turismo da Amazônia
RESEX – Reserva Extrativista
SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SEMA – Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão
SEPLAN – Secretaria Estadual de Planejamento e Orçamento
SETUR-AP – Secretaria de Estado de Turismo do Amapá
SETUR-MA – Secretaria de Estado do Turismo do Maranhão
SETUR-PA – Secretaria de Estado de Turismo do Pará
SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPU-MA – Superintendência do Patrimônio da União no Maranhão
SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
SUDEMA – Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão
SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUDEPE – Superintendência do Desenvolvimento da Pesca
SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus
UCs – Unidades de Conservação
UESPI – Universidade Estadual do Piauí
UFMA – Universidade Federal do Maranhão
UFPA – Universidade Federal do Pará
UHEs – Usinas Hidrelétricas
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
USP – Universidade de São Paulo
ZFM – Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	20
CAPÍTULO 1 – TURISMO E LITORAL: AINDA HÁ O QUE DESCOBRIR?.....	32
1.1 O Litoral: apropriação e usos, da liberdade à espoliação.....	32
1.2 Turismo litorâneo: lazer e apropriação do litoral.....	56
1.3 A expansão do uso turístico no litoral setentrional brasileiro.....	76
1.4 O litoral do Maranhão: uma nova descoberta?.....	99
CAPÍTULO 2 – AS POLÍTICAS DE TURISMO E O USO CAPITALISTA DO TERRITÓRIO.....	117
2.1 O uso capitalista do território e a valorização do espaço.....	117
2.2 Fundos territoriais e periferia na expansão do uso capitalista do território.....	129
2.3 A expansão contemporânea do uso capitalista do território.....	138
2.4 Os planos para a expansão do uso turístico do território no Brasil.....	152
CAPÍTULO 3 – O TURISMO NO LITORAL DO MARANHÃO: SEGREDOS E DESCOBERTAS NA FRONTEIRA DE EXPANSÃO DO TURISMO LITORÂNEO NO BRASIL.....	173
3.1 O Desenvolvimento do turismo no Maranhão.....	173
3.2 O Plano Maior e o uso turístico do território no litoral do Maranhão.....	181
3.3 A expansão do turismo no litoral do Maranhão.....	194
3.3.1 Barreirinhas e a expansão do turismo nos Lençóis Maranhenses.....	194
3.3.2 Guimarães e a expansão do turismo no Litoral Ocidental do Maranhão.....	211
3.3.3 Carutapera e a expansão do turismo na “Amazônia Maranhense”	220
3.4 Turismo e periferia: o litoral do Maranhão e a expansão do turismo litorâneo no Brasil.....	227
CONCLUSÃO.....	235
REFERÊNCIAS.....	243
APÊNDICE.....	261

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Afirmar que o turismo se configura como *atividade econômica* de expressiva importância desde meados do século XX talvez não traga, em si, nenhuma novidade. Apresentá-lo como *prática social* vinculada aos novos padrões de consumo, aos progressos técnicos, sobretudo nos transportes, também não. No Brasil, no âmbito da Geografia, muitos têm sido os estudos dedicados ao turismo, avolumados a partir da década de 1980, quando a atividade ganha destaque pelo aporte de recursos e investimentos, pela atenção dispensada pelo Estado e por seus efeitos das mais variadas ordens. O turismo segue em expansão, crescendo em importância econômica e política, e as transformações advindas dessa atividade prosseguem acompanhando seu ritmo.

A *expansão do turismo* se dá na busca por novos lugares para apropriação, fazendo da exploração dos recursos turísticos o meio pelo qual são transformados espaços em objetos de consumo para o lazer. Diversos pontos do território tornam-se alvo de investimentos à medida que são inseridos no rol dos produtos turísticos, tornados parte dos atrativos eleitos como mobilizadores dos fluxos almejados. Inserida no âmbito do desenvolvimento geográfico desigual a expansão da atividade turística, mais que reflexo da difusão de novos gostos, se dá conectada aos processos de expansão geográfica e de reorganização espacial da acumulação de capital.

Neste sentido, os *espaços periféricos* tornam-se lócus de novas possibilidades para a expansão do turismo, induzido enquanto atividade hegemônica a esses espaços a partir de mecanismos estatais de planejamento alicerçados por incentivos fiscais e financeiros. Os *planos* aparecem assim como o instrumento que impulsiona a apropriação desses espaços pelo e para o turismo, alterando o uso do território, produzindo nova materialidade e/ou possibilitando novos arranjos especulativos.

No caso do Brasil, onde o turismo é desenvolvido prioritariamente nos espaços litorâneos, tal expansão sobre a periferia tem avançado sobre a porção norte do litoral do país, extrapolando áreas do Nordeste em que expressivos investimentos e diversificados instrumentos de planejamento vêm sendo executados desde a década de 1980. O litoral, que se destaca enquanto espaço destinado para o lazer ao longo do último século, se torna lócus de processos marcadamente conflituosos, à medida que seus *novos usos* promovem a transformação desse espaço *raro, limitado*, dando corpo ao

processo de *litoralização* apresentado por Madrugá (1992). Coadunam-se, assim, a *industrialização*, a *urbanização* e o *turismo* na modernização do território que se materializa nos espaços litorâneos.

Tal processo se dá sob forte atuação estatal, ação que se expressa em grandes obras, na dotação de infraestrutura, no direcionamento de projetos produtivos e na própria normatização quanto aos usos do território, induzindo a disponibilização espacial para a instalação de plantas industriais, o aquecimento do mercado de terras e a incorporação imobiliária, além da estruturação de espaços para o lazer, que se expandem com o crescimento do turismo de massa.

Ações como o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste – Prodetur-NE, executado a partir da última década do século XX, promoveram a valorização das zonas de praia associada às atividades de lazer – destacadamente ao *turismo* e ao veraneio atrelado à expansão das *segundas residências*. Nesse processo o litoral do Nordeste do Brasil passa a ocupar posição de destaque como destino turístico e campo para a aplicação de capitais, principalmente em projetos hoteleiros e de infraestrutura. O turismo torna-se, assim, no discurso estatal, uma espécie de redenção aos problemas regionais, apontado em geral como uma solução para a pobreza, gerador de emprego e renda, valorizador das culturas locais. Seus resultados, entretanto, incluem conflitos pela terra, degradação de ambientes e um vasto número de processos espoliativos. Acompanham esse programa outros de natureza semelhante, como o Proecotur – Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal, voltado ao desenvolvimento do *ecoturismo*, explorando áreas de Unidades de Conservação, mas cuja essência é a mesma, a saber: *induzir e promover a expansão do turismo para espaços periféricos*, incorporando novas áreas para investimento como parte da expansão contemporânea do *uso turístico do território*.

É nesse decurso que o litoral do Maranhão passa a ser foco das políticas de turismo, de investimentos públicos e privados e a figurar como possibilidade especulativa para agentes do mercado de terras, por exemplo. Políticas de turismo de âmbito federal, estadual e municipal, induzem o *uso turístico do território*, mobilizando novos agentes, tornando o litoral do Maranhão uma *fronteira de expansão do turismo litorâneo* e uma nova possibilidade para a acumulação de capital a partir desta atividade, em paulatino movimento de expansão por sobre o *litoral amazônico*.

A interpretação por nós proposta situa o turismo no âmbito do *desenvolvimento geográfico desigual*, no seio de relações de poder que conduzem a *geografia histórica do capitalismo*. Nesse sentido, ganha destaque a relação da atividade turística com as “*soluções espaciais*” temporárias estabelecidas para as crises de sobreacumulação, o “*ajuste espacial*” de que nos fala David Harvey. Tal movimento teórico se dá tendo como realidade concreta as *periferias*, onde a expansão do turismo tem encontrado espaço disponível para alimentar investimentos em infraestruturas, aplicar capitais na aquisição de terras, ampliar mercados de redes hoteleiras, companhias aéreas, agências e operadores de turismo, além de outros acordos comerciais em geral e atividades de cunho especulativo.

Aparece tal perspectiva como a possibilidade de construir uma interpretação geográfica para a expansão do turismo que não se reduza a um *elogio ao progresso* ou à elaboração de um *folder* em que se elencam as potencialidades de consumo para os lugares. Mais que isso, acreditamos ser necessário evidenciar a transformação do tempo livre em mercadoria e a construção do turismo como um negócio, destacando o papel das assimetrias na expansão da atividade turística (e da acumulação de capital como um todo), apontando o turismo como *eixo de acumulação* e a periferia como campo aberto à sua expansão. É a partir disso que pretendemos apresentar elementos sobre a expansão do turismo no litoral brasileiro, indicando a atualidade de tal processo e seu direcionamento ao litoral setentrional, onde *fundos territoriais* encontram-se em vias de apropriação para o estabelecimento de um *uso turístico do território*, orquestrado, em grande medida, pela indução estatal.

As dinâmicas desencadeadas pelo turismo nos espaços litorâneos são motivo de nossa investigação acadêmica nos últimos anos, tendo a partir de tal temática sido realizadas pesquisas nos estados do Ceará, Maranhão e, mais recentemente, no Piauí. Dentre os resultados de tais pesquisas, destacamos os trabalhos sobre as comunidades de Redonda e Tremembé no município de Icapuí, situadas no litoral leste do estado Ceará (COSTA, 2009, 2010).

A pesquisa realizada durante o curso de Mestrado em Geografia na Universidade Estadual do Ceará – UECE apontou a alteração nas formas de *valorização do espaço* nas comunidades estudadas como processo derivado, principalmente, da inserção e desenvolvimento do turismo. Nesse movimento, comunidades pesqueiras são

“metamorfoseadas” em destinos turísticos, passando a se reproduzirem socialmente sob outras normas e, a partir disso, engendrar outras lógicas de produção do espaço, arregimentadas agora pela *troca*.

A experiência nas pesquisas desenvolvidas no Ceará nos mostrou uma proximidade entre a articulação das políticas territoriais para o turismo e a intensidade com que a atividade se desenvolveu naquele estado, passando a nos instigar a participação do Estado na dotação de condições favoráveis ao desenvolvimento da atividade turística. Além disso, nos revelou a importância dos estudos acerca do turismo no âmbito da Geografia, evidenciando o papel (e as muitas limitações) de tais investigações, tanto no tocante ao desenvolvimento da própria ciência geográfica – derivando daí uma importância acadêmica – quanto no que diz respeito ao enfrentamento dos conflitos e problemas decorrentes dessas novas dinâmicas que se desenvolvem no litoral – conferindo assim também uma relevância social à pesquisa em foco.

Voltando o “olhar” ao Maranhão, onde concluímos a graduação em Geografia na Universidade Federal do Maranhão – UFMA e de onde partimos nos idos de 2007 para a continuação da formação acadêmica na pós-graduação, constatamos, além das diferenças e desigualdades em relação ao desenvolvimento do turismo no estado (quando comparamos com outras experiências analisadas), uma carência de estudos, no âmbito da Geografia, sobre o turismo e suas repercussões espaciais. Essa escassez se estendeu aos órgãos públicos de planejamento, sendo aí também exíguos os dados e informações sistematizadas, o material cartográfico já elaborado, etc.

A partir daí, mediado pela aproximação de fontes primárias e pela escassa literatura sobre a relação entre turismo e produção do espaço no Maranhão, em que se destaca a contribuição de Ferreira (2007), iniciamos uma problematização quanto às distinções entre o desenvolvimento do turismo no estado do Ceará, onde desenvolvemos nossa pesquisa de mestrado, e no estado do Maranhão. Tal propósito, embora não tenha se tornado pretensão de pesquisa, motivou trilhar por outros caminhos de investigação.

Nossa inquietação asseverou-se com uma apreciação exploratória das principais políticas estaduais de turismo e com a assimilação da proposta teórica constante em Moraes (2000, 2007, 2011) em suas relações por nós estabelecidas com as reflexões de Harvey (2004, 2005 2011, 2012, 2013a), conduzindo-nos a questionamentos sobre a

condição do Maranhão enquanto *estoque de território* para a expansão da atividade, ou seja, *fundos territoriais para o turismo*, cuja apropriação induzida pelas políticas territoriais de turismo no contexto de uma dispersão geográfica desta atividade expande o *uso capitalista do território* e configura o Maranhão como fronteira de expansão do turismo no litoral setentrional do Brasil.

A compreensão de que o Maranhão, a partir da indução estatal à expansão do uso turístico do território no litoral setentrional do Brasil, se configura como fronteira de expansão do turismo litorâneo por meio da apropriação de fundos territoriais para o turismo, é construída tendo como ponto de partida questões que nos instigavam buscar saber, entre outras coisas: Quais as principais políticas destinadas ao desenvolvimento do turismo no Maranhão? Quais as diferenças e desigualdades territoriais no tocante ao desenvolvimento do turismo no litoral do estado? Como tem se dado o processo de apropriação dos fundos territoriais para o turismo no litoral do Maranhão? Como a ação do Estado e suas políticas territoriais destinadas ao desenvolvimento do turismo atuam na indução desse processo? Qual o papel da periferia na expansão do *uso turístico do território*? Quais os principais conflitos relacionados a tal processo? Como o Maranhão se configura como a fronteira de expansão do turismo litorâneo no Brasil?

Diante disso a pesquisa foi conduzida tendo como objetivo analisar a expansão do turismo no litoral do Maranhão a partir da apropriação dos fundos territoriais induzida pelo Estado por meio de suas políticas de turismo. Para isso, nos propusemos a discutir a particularidade do litoral enquanto espaço apropriado para o lazer, destacando a expansão de seu uso turístico e os processos relacionados à inserção do Maranhão em tal dinâmica; examinar as políticas destinadas ao desenvolvimento do turismo em suas diferentes escalas de ação no litoral do estado do Maranhão, analisando o papel dos planos de turismo na indução do uso capitalista do território; compreender o desenvolvimento do turismo no Maranhão e o papel das políticas de turismo na expansão da atividade turística no litoral do estado, apreendendo suas diferenças e desigualdades territoriais; e analisar o processo de apropriação dos fundos territoriais no litoral do Maranhão a partir da atividade turística e seus conflitos.

Evidentemente, o desenvolvimento da pesquisa e a exposição de seus resultados sofreram amplo número de alterações durante de seu encaminhamento, que vão desde aquelas vinculadas aos referenciais teóricos até as que se relacionam com as

transformações na própria realidade investigada, passando ainda, é claro, pelas mudanças de ordem pessoal que se acumulam no processo de formação e nas experiências acadêmicas empreendidas no tempo dedicado à realização do trabalho. Desta feita, o tempo da construção e as mudanças ao longo do percurso trilhado imprimem no trabalho marcas individuais e coletivas, traços dos diálogos cultivados com as *linhas dos livros* e com variados sujeitos em diferentes espaços de debates – nos salas de aula, nos grupos de estudos, nos eventos, etc.

O que se apresenta como resultado da pesquisa empreendida carrega, portanto, visões de mundo que se manifestam em opções de método, de interpretação, de pesquisa e de exposição.

Enquanto método de interpretação, o materialismo histórico se coloca como corpo filosófico condutor de uma análise que tem por essência o movimento dialético da realidade e por base as relações sociais de produção (e seus conflitos) em determinados momentos da história. A tessitura teórica estabelecida por Marx na superação da dialética hegeliana, idealista, propõe uma análise materialista da realidade cuja dialética se dá a partir de processos concretos, historicamente situados e inseridos em determinações dos modos de produção. Os conflitos e as contradições da realidade social arquitetada a partir das relações características de cada modo de produção compõem de modo inerente a interpretação do real. As particularidades do real pensado, tornado concreto, permitem desvendar aquilo que não está visível, que escapa à percepção primeira, sensorial.

Marx e Engels, em *A Ideologia Alemã* (2009), na construção de uma crítica à filosofia neo-hegeliana alemã (destacadamente à Ludwing Feuebach) expõem as teses fundamentais do materialismo histórico. Nesse caminho de interpretação do real, a crítica da economia política clássica se mostra como meio para o desvendar da lógica de funcionamento do modo de produção capitalista, feito realizado por Marx em sua mais expressiva obra, *O Capital*. Os processos em análise aparecem no movimento de transformação do real, situados historicamente, tendo suas contradições como parte de sua própria constituição, o que supõe uma leitura dialética da realidade.

Tentamos tomar como ponto de partida as contradições da vida material, contendo, no capitalismo, em essência, alguma manifestação da luta de classes. A exposição deriva das análises e reflexões realizadas na tentativa de ultrapassar o

aparente, não sendo, portanto uma simples descrição do objeto. Sistematizamos os resultados das análises a partir de um referencial delimitado, circunscrito a um tempo também previamente estabelecido. Há, certamente, lacunas, conscientes ou não, no processo de aproximação da realidade que nos dispusemos realizar.

Cabe alertar o leitor para o fato de que, no presente texto, as exaustivas descrições e a apresentação de farto acervo de registros empíricos reunidos, encontradas em parte considerável das pesquisas de Geografia – e sobejamente naquelas dedicadas às dinâmicas relacionadas ao turismo – podem não aparecer aqui como esperado. Além disso, convém expor que a apresentação dos documentos, instrumentos de planejamento e políticas tem, em primeiro lugar, o propósito de explicitar as estratégias utilizadas pelo Estado (no âmbito da relação Estado-Capital) para a indução do uso turístico do território e da apropriação dos fundos territoriais em questão. Não consta, portanto, de nossas pretensões, avaliar tais políticas a fundo, buscando os motivos de sua não efetivação, os caminhos que poderiam ter seguido em sua implementação, as fragilidades do planejamento e as fraturas decorrentes das relações de poder que fazer parte de suas elaborações – todos temas de pesquisa possíveis e relevantes, mas não o caminho adotado aqui. A exposição dos planos e documentos, em muitos pontos, cumpre, portanto, a função de reunir meios para compreender o papel do Estado nos processos analisados e não efetivamente daquele plano ou documento *em si*.

No mesmo sentido, é válido destacar ainda que a produção cartográfica realizada não visa cumprir o papel de um *guia*, mas sim expor (*carto*)graficamente a espacialização dos processos em curso a que se dedica o trabalho. Não temos o interesse no presente texto de oferecer subsídios às práticas de planejamento que visem *reordenar o território* para a atividade turística, nem buscar explicações e meios para intensificar a exploração do território a partir de tal atividade, mas sim explicitar conflitos e contradições desse processo já capitaneado pelo Estado, empreendedores, intelectuais, grupos políticos e mesmo comunidades.

Isto posto, podemos dizer que os conceitos, as opções realizadas para a apresentação das reflexões e a base teórica apresentada reúnem já, de modo explícito e implícito, uma opção metodológica e, portanto, política.

A realização da pesquisa, almejando os objetivos apresentados, se deu inicialmente com base no levantamento e análise de fontes primárias e secundárias. A revisão de bibliografia buscou a composição de um referencial teórico-metodológico capaz de nos aproximar dos conceitos centrais da proposta de pesquisa (*valorização do espaço, território, formação territorial, desenvolvimento geográfico desigual, ajuste espacial, fronteira, fundos territoriais*). Esse referencial teórico-metodológico teve suas fontes principais distribuídas a partir de temas que se conectam, sendo completado com pesquisa documental direcionada para o levantamento de instrumentos de planejamento, dados estatísticos e demais materiais capazes de subsidiar a compreensão do desenvolvimento do turismo no Maranhão e sua expansão contemporânea no litoral.

Nesse sentido destacaram-se como fontes os planos estaduais de turismo, os instrumentos municipais dedicados ao planejamento da atividade e materiais produzidos no âmbito do Prodetur-NE e do Proecotur. Destacamos o *Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo do Maranhão: Plano Maior* (MARANHÃO, 2000) e o *Plano Maior 2020 - Plano Estratégico de Turismo do Estado do Maranhão* (MARANHÃO, 2012), compondo os documentos básicos de análise na pesquisa em foco, aos quais foram acrescentados outros como os *Planos Nacionais de Turismo*, além de *inventários, planos municipais, materiais de divulgação* e demais documentos coletados nas secretarias e diretorias municipais de turismo, bem como junto a agências e meios de hospedagem situados nos municípios selecionados para a pesquisa de campo.

O material cartográfico por nós elaborado, em parceria com o geógrafo Demétrios Cadete dos Santos Neto, contou com bases disponíveis no sítio eletrônico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – Embrapa, sendo utilizado o software *QGis 2.10*, disponível gratuitamente na internet.

Como parte das estratégias adotadas com vistas a compreender o desenvolvimento do turismo no Maranhão e sua expansão no litoral, apreendendo suas diferenças e desigualdades territoriais, foram realizadas atividades de pesquisa de campo que subsidiaram nossa compreensão das formas de ação estatal nesse processo. Tais incursões foram realizadas nos anos de 2013 e 2014, quando visitamos órgãos públicos dedicados ao planejamento/desenvolvimento do turismo no litoral do estado

(Secretaria Estadual de Turismo e Secretarias Municipais ou Diretorias de Turismo dos municípios litorâneos).

Em 2013 a atividade de campo realizada teve abrangência sobre os 25 municípios litorâneos do Maranhão (Cf. Mapa 04), ocasião em que reunimos documentos elaborados pelo poder público de tais municípios, entrevistamos gestores e foi possível identificar dinâmicas associadas ao desenvolvimento e à expansão do turismo do litoral do estado. Com base na referida atividade de campo, foram selecionados os municípios de Barreirinhas, Guimarães e Carutapera para a realização de novas atividades de pesquisa (Cf. Mapa 08).

A seleção dos três municípios mencionados se deu a partir das desigualdades territoriais da indução estatal para a expansão do turismo no litoral do Maranhão. A partir da hierarquia estabelecida entre os polos de turismo no âmbito do planejamento estadual, que os divide em polos *Indutores*, *Estratégicos* e *de Desenvolvimento*, e das constatações acerca das dinâmicas do desenvolvimento do turismo no litoral, identificamos os três municípios como representativos do movimento de expansão em curso, estando eles em configurações distintas nesse processo, apresentando as marcas da expansão sobre seus *fundos territoriais*.

As entrevistas realizadas – pautadas em um roteiro semiestruturado (Cf. Apêndice) – contemplaram residentes das sedes dos municípios e de comunidades apontadas como atrativos turísticos, empresários (proprietários de meios de hospedagem, agências de turismo e comerciantes), além de representantes da gestão pública municipal do turismo. No total, foram realizadas mais de meia centena de entrevistas, transcritas e analisadas, juntando-se à leitura dos documentos a que tivemos acesso como forma de possibilitar interpretações acerca da expansão do turismo no litoral do Maranhão e seus conflitos. Para a exposição, entretanto, apresentamos elementos daquelas entrevistas consideradas representativas dos processos analisados e que nos permite observar contradições e conflitos (dezesseis no total). Somam-se a isso as conversas informais que em muito contribuíram com elementos para a compreensão do cotidiano sob as transformações aqui discutidas.

Em Barreirinhas foram realizadas entrevistas com residentes na sede do município, na praia de Caburé e nas comunidades de Mandacarú e Atins. Soma-se ainda as entrevistas com proprietários de agências de turismo e meios de hospedagem

(pousadas e hotéis na sede, em Atins e Caburé). Em Guimarães, além das entrevistas com residentes e empresários na sede do município, foram entrevistados moradores e proprietários de pequenos bares na praia de Araoca. Da mesma forma, em Carutapera realizamos entrevistas na Ilha de São Pedro, com moradores da praia de mesmo nome, além das demais realizadas na sede do município com empresários e moradores em geral.

Entrevistamos, nos três municípios, representantes da gestão municipal do turismo. Em Barreirinhas concedeu-nos entrevista o Secretário Adjunto de Turismo do Município, Régis Reis Júnior. Em Guimarães o entrevistado foi Marcos Aurélio Rodrigues Costa, do Departamento de Turismo, vinculado à Secretaria de Produção Rural, Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente. Em Carutapera entrevistamos Roseane do Socorro Maia Paz Nunes, Diretora de Turismo do município.

Com exceção dos três entrevistados apresentados acima, ocupantes de cargos públicos e representantes das gestões municipais, os demais tiveram garantida sua não identificação, de modo a preservá-los em suas relações sociais, políticas e econômicas. O contexto político da maior parte dos pequenos municípios do interior do Brasil pode fazer de um depoimento em um *trabalho acadêmico* o estopim para uma série de problemas de ordem pessoal e familiar, derivados de uma estrutura política marcadamente coronelista e de um cenário em que parte considerável da população desses lugares depende das ofertas de emprego do poder público municipal. Evitando fazer dos depoimentos que elucidam as contradições da expansão do turismo no litoral do Maranhão possíveis infortúnios para aqueles que contribuíram com a pesquisa, identificamos as entrevistas com numerais em algarismos arábicos, trazendo informações complementares em notas de rodapé.

A exposição do trabalho foi planejada em uma estrutura de três capítulos, acompanhados ao fim de nossas *Conclusões*. No primeiro capítulo, ***Turismo e Litoral: ainda há o que descobrir?***, apresentamos a discussão sobre o litoral, sua apropriação e distintos usos, discutindo o processo de “*litoralização*” que o leva *da liberdade à espoliação*, para chegar especificamente ao *uso turístico do território* e seu destaque contemporâneo enquanto apropriação do litoral para o lazer. A partir daí, o desenvolvimento do turismo é discutido, vinculando-o aos processos que reproduzem a economia capitalista e às alternativas às crises de sobreacumulação, evidenciando o

litoral como espaço de destaque para esta atividade, sobretudo em países tropicais. Nesse âmbito são apresentadas reflexões sobre o *uso turístico* do litoral do Brasil e sua expansão para o norte, demonstrando, a partir das considerações de Moraes (2007), um processo tardio de apropriação do litoral pelo turismo nesta parte do território nacional. Por fim, o litoral do Maranhão é apresentado em seus processos de apropriação e em seus usos predominantes, destacando o movimento de expansão do *uso capitalista do território*, que o tem como *fundo territorial*, uma “nova descoberta”.

No segundo capítulo, ***As políticas de turismo e o uso capitalista do território***, discutimos a expansão territorial capitalista a partir da apropriação dos fundos territoriais, tendo como realidade concreta o Brasil, onde esse processo se dá até a atualidade, instalando *formas capitalistas de valorização do espaço* e uma *valorização capitalista do espaço* cujo movimento de expansão se realiza em grande medida sobre espaços periféricos. Para isso apresentamos o *uso capitalista do território* e a *valorização do espaço* como expressões da geografia histórica do capitalismo, destacando os *fundos territoriais* e a *periferia* como elementos de sua expansão. Evidenciamos aí o papel indutor do Estado por meio dos *planos* e, especificamente, as relações entre políticas de turismo e território, ressaltando seus propósitos expansionistas vinculados à criação de novas possibilidades de acumulação a partir da atividade turística no litoral setentrional do Brasil.

No terceiro e último capítulo, ***Turismo no litoral do Maranhão: segredos e descobertas na fronteira de expansão do turismo litorâneo no Brasil***, apresentamos o processo de desenvolvimento do turismo no Maranhão, discutindo as políticas de turismo que incidem sobre seu território e especificamente sobre o litoral. Destacamos, nesse sentido, as duas versões do *Plano Maior* enquanto principal instrumento estadual de indução do uso turístico do território no Maranhão. No mesmo sentido, apresentamos as políticas municipais de turismo e demais instrumentos de planejamento elaborados na esfera municipal enquanto instrumentos de indução de sua apropriação como fundos territoriais para o turismo no litoral do estado. São apresentados elementos que configuram a expansão do turismo no litoral do Maranhão, com base na análise da participação e atuação do Estado por meio de suas políticas de turismo, evidenciando suas implicações nos municípios selecionados (Barreirinhas, Guimarães e Carutapera), com vistas a explicitar conflitos e contradições.

CAPÍTULO 1

TURISMO E LITORAL: AINDA HÁ O QUE DESCOBRIR?

1 TURISMO E LITORAL: AINDA HÁ O QUE DESCOBRIR?

1.1 O Litoral: apropriação e usos, da liberdade à espoliação

Tendo como pressuposto que o território se qualifica pelos seus usos¹ podemos pensar o litoral como espaço de qualidades múltiplas e dotado de relativa *raridade*, graças aos seus diversos usos, à sua limitada extensão em relação ao território e ao acúmulo histórico de processos que têm como lócus de desenvolvimento as fachadas litorâneas. A partir da particularidade histórica dos países de passado colonial (sobretudo aqueles colonizados pelas potências ibéricas), caso do Brasil, a análise dos usos do litoral apresenta-se como parte importante do esforço de compreensão do movimento de formação dos territórios, da apropriação de fundos territoriais no âmbito da acumulação capitalista e da conformação desses países de passado colonial enquanto periferia do capitalismo contemporâneo. Imprime-se assim a necessidade de se compreender historicamente os processos que encaminham os intensos usos do litoral.

Alain Corbin (1989), em *O Território do Vazio*, apresenta, a partir de mutações no sistema de apreciação da natureza e da construção de elementos do imaginário ocidental, a transformação desse território do vazio, do medo e da repulsa, em um espaço da moda, dos banhos de mar, das práticas terapêuticas e dos deleites românticos. Corbin (1989, p. 11) ressalta que, com raras exceções, a “época clássica” produz “uma capa de imagens repulsivas que impede a emergência do desejo da beira-mar”. As bases dessa representação estão presentes nos textos bíblicos, como o *Gênese*, os *Salmos* e o *Livro de Jó*, e influenciam fortemente uma produção literária que tem a “lembrança ameaçadora do dilúvio” como inspiração para produção de representações catastróficas associadas ao mar.

Assim, afirma-se o oceano como “recipiente líquido dos monstros”, “um mundo condenado em cuja obscuridade se entredevoram as criaturas malditas” (CORBIN, 1989, p. 17). É produzida e se fixa “a imagem do mar terrível, caminho sem caminho, sobre o qual o homem vaga entre as mãos dos deuses, sob a ameaça permanente da cólera de

¹ Noutras palavras, Moraes (2000, p. 91) afirma que “é o uso social que qualifica os lugares”.

uma água hostil, símbolo do ódio, que sufoca a paixão do amor como o faz com o fogo” (CORBIN, 1989, p. 21). A praia se consolida dessa maneira no imaginário como o lugar dos naufrágios, dos lamentos nostálgicos, “palco privilegiado dos adeuses e dos gemidos dilacerantes”. (CORBIN, 1989, p. 23). Soma-se a isso ainda enorme gama de elementos que reforçam essa visão negativa, como o itinerário marítimo da peste negra, as contravenções dos piratas e os bandidos das praias, que “marcam com um sinal nefasto a imagem do litoral” (CORBIN, 1989).

A praia é apresentada como palco das catástrofes, ruína cuja irregularidade e incompreensão de seus fenômenos só levam a crer não ser resultado do “trabalho original da Natureza”, não podendo assim datar do episódio da Criação (CORBIN, 1989, p. 14). Suas areias ardentes são as mesmas que revestem o terceiro círculo do *inferno* de Dante. Sobre estas areias habitam populações que também “participam de todas as imagens repulsivas anteriormente evocadas”. Corbin ressalta que “somente o porto, palco do desejo, da nostalgia e do júbilo coletivo, escapa a esse esquema repulsivo”, muito embora saibamos que não faltam recomendações quanto a este espaço encarado, corriqueiramente, como lugar de crimes, das meretrizes, etc. (CORBIN, 1989, p. 19).

Corbin apresenta assim um “rápido catálogo de imagens repulsivas do mar e suas costas”, composição das representações deste espaço que viriam a ser alteradas a partir do século XVII. Segundo este autor há uma “mutação do sistema de apreciação”, entre 1660 e 1675, tendo como base: “os cantos idílicos dos profetas da teologia natural, a exaltação das praias fecundas da Holanda, abençoada por Deus, e a moda da viagem clássica às margens luminosas da baía de Nápoles”. O autor soma a isso ainda os progressos realizados neste mesmo período pela oceanografia, dissipando os mistérios do oceano, ao mesmo tempo em que se opera “a retirada de Satã da história mental do Ocidente” (CORBIN, 1989, p. 28-29).

Nesse processo tem papel fundamental a chamada teologia natural, que lança sobre o mundo um novo olhar, quando de modo geral a racionalidade moderna em germe passa a vislumbrar o mundo exterior como um enigma a ser resolvido, como conjunto de forças a ser dominado pelo saber científico, constituindo este mundo exterior em espetáculo montado a partir de uma visão científica (CORBIN, 1989). É mesmo a partir de um novo lugar atribuído à ciência, conforme expõe Gomes (1996),

que se fundamenta a modernidade e se configura a base do novo código de valores da sociedade moderna.

A modernidade, este conjunto de “experiências de tempo e espaço, de si mesmo e de outros, compartilhada por homens e mulheres”, que fazem parte de um universo no qual “tudo o que é sólido desmancha no ar”, e vivem uma “vida de paradoxo e de contradição”, nos é apresentada por Marshal Berman (1986), em três fases: a primeira fase vai do século XVI até o século XVIII. Nesse período as pessoas ainda estão “apenas começando a experimentar a vida moderna; mal fazem idéia do que as atingiu. Elas tateiam, desesperadamente, mas em estado de semicegueira [...]”.

A segunda fase inicia-se com a onda de revoluções dos fins do século XVIII, representada, sobretudo, pela Revolução Francesa. Os ecos dessa revolução desencadeiam o sentimento de que se vive em uma *era das revoluções*, de mudanças, e um “público moderno” se forma ainda ligado a uma vida material e imaterial que não é moderna por completo. Diz Berman (1986, p. 16) que “o público moderno do século XIX ainda se lembra do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro”, tendo assim a “sensação de viver em dois mundos simultaneamente”, de onde emergem e se desdobram as ideias de modernização e modernismo. No século XX, a terceira fase se desenha com a expansão do processo de modernização, caracterizada por um conjunto de “processos sociais que dão vida a esse turbilhão” da vida moderna, “mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser”.

É nesse turbilhão que se dão as transformações apontadas por Corbin, na transição entre a primeira e a segunda fase da modernidade apresentadas por Marshall Berman. É, portanto o mundo em que Saint-Preux, o jovem herói da novela romântica de Rousseau *A Nova Heloísa*, constata que “tudo é absurdo, mas nada é chocante, porque todos se acostumam a tudo”; um mundo da fluidez das coisas, desaparecendo cada vez mais depressa, fazendo-o reconhecer que não sabe, a cada dia, o que amar no dia seguinte. Trata-se de um mundo cuja paisagem é marcada pelos engenhos a vapor, ferrovias, novas zonas industriais, cidades que crescem do dia para a noite, “quase sempre com aterradoras conseqüências para o ser humano”; um mundo com Estados nacionais cada vez mais fortes, assim como também os conglomerados multinacionais de capital; um mundo em que circula um volume cada vez maior de informação, com telégrafos, telefones, jornais diários;

Também um mundo onde eclodem “movimentos sociais de massa, que lutam contra essas modernizações de cima para baixo”; “um mercado mundial que a tudo abarca, em crescente expansão, capaz de um estarrecedor desperdício e devastação, capaz de tudo exceto solidez e estabilidade” (BERMAN, 1986, p. 18). Em síntese, um mundo onde *tudo que é sólido desmancha no ar*.

E desmancham no ar também as representações repulsivas apresentadas por Alain Corbin na obra citada. Segundo ele, no século XVII “o percurso das praias de mar integra-se a um conjunto de práticas da natureza que respondem ao plano de vida de uma elite desejosa do retorno às fontes” (CORBIN, 1989, p. 32). Essa necessidade de retornar-se às fontes, às origens, característica do “conflito” da primeira e da segunda fase da modernidade, alimenta-se dos progressos científicos e de uma reorientação da própria literatura religiosa, que passa a produzir uma “leitura piedosa do espetáculo da natureza e da harmoniosa figura de terra pós-diluviana” (CORBIN, 1989, p. 37). Une-se, portanto, o próprio processo de dissolução do sistema de representações induzido pela teologia a um modo de apreciação da natureza (mas também de dominação e exploração da natureza, é preciso ressaltar) vinculado ao saber científico então tornado central para as explicações acerca do mundo.

É possível dizer que “a sedução do repouso provocado pelo retiro, a prática da meditação e da conversação, o devaneio favorecido pelo ambiente” passam a compor um conjunto de “prazeres do lugar” que delineiam padrões de gosto, uma moda (CORBIN, 1989, p. 33). Ao fim do século XVII e início do século XVIII os relatos de viagem somam-se aos elementos já apresentados e reforçam ainda mais o cenário de construção deste *desejo pelo mar*. Diz Corbin (1989, p. 23) que

Não há turista, no final do século XVIII, que não sonhe em visitar os estreitos da Sicília e ali deparar-se com as terríveis criaturas homéricas. Para o viajante neoclássico, aproximar-se dos abismos constituirá em breve uma etapa imperativa da viagem vivida como um percurso iniciático.

Neste contexto coloca-se o *Grand Tour*, viagem realizada por jovens da aristocracia desde o século XVII como complemento considerado indispensável à educação, geralmente sob a companhia de um preceptor. Os jovens *gentlemen* deveriam conhecer os lugares e seus tesouros. Nesse decurso a viagem à Itália torna-se moda, destacadamente entre ingleses e franceses. A viagem à Holanda também passou a compor esses itinerários no século XVII e “preparou no Ocidente o surgimento da

admiração pelo espetáculo do oceano e o desejo de passear por suas praias” (CORBIN, 1989, p. 44)².

Os jovens da aristocracia passam a realizar suas viagens a partir de itinerários cada vez mais codificados por uma literatura de viagem que indica e seleciona objetos admiráveis. Para Corbin (1989, p. 57-58), na volta “a similaridade do percurso permitirá a convivência dos turistas e o confronto das emoções”. Noutros termos, tal padronização permite o diálogo nos eventos da aristocracia sobre os feitos dos jovens viajantes, ignorando-se quase sempre os lugares que não constam nos “textos prestigiosos”.

A viagem com vistas à apreciação da natureza e especificamente do mar ganha força no século XVIII. Segundo Corbin (1989, p. 35) “doravante as elites sociais buscam aí a ocasião de experimentar essa relação nova com a natureza; encontram aí o prazer até então desconhecido de usufruir de um ambiente convertido em espetáculo”. Ao final do século XVIII, destaca Corbin ao tratar da praia de Scheveningen (Haia, Holanda), “a aldeia estará equipada para aproveitar melhor esse afluxo benéfico”, possuindo então quatro ou cinco comerciantes que passam a expor diante de suas barracas conchas, peixes empalhados, flores artificiais, modelos de navios e outros objetos relacionados à marinha. Em dois séculos a vila de pescadores tornou-se um moderno balneário, com cassinos, restaurantes e *resort*. Em essência, põe-se à contemplação e ao consumo, como o fizera com conchas e flores artificiais (Figura 01).

A beira-mar é transformada, não se limitando a tornar-se um refúgio ou um “remédio”. Os românticos, escritores e pintores, produzem um cenário caracterizado marcadamente por uma confusão de elementos que se constituem em espetáculo. Os passeios pelos cais e quebra-mares, os banhos de mar com fins terapêuticos e, mais tarde, a ação de uma aristocracia desejosa de inovações, passam a promover certo ajustamento do espaço, com a edificação e arrumação de estruturas que possibilitem um uso da praia para o lazer. Há claramente uma primazia dos interesses da aristocracia nesse processo. Constitui-se, segundo Corbin (1989, p. 286) como um “conjunto de práticas inicialmente reduzidas às esferas concêntricas compostas pela família real, a alta nobreza, os talentos ou as personalidades da moda e a *gentry*”. Segue-se isso com a chegada da burguesia, que passa a frequentar as estações balneárias, “seja qual for seu

² Diz Corbin que “para um turista da época clássica” a Holanda “se identifica com o mar”, uma vez que “o holandês domou a fúria dos oceanos; soube colocar sua força a serviço dos projetos mercantis” (CORBIN, 1989, p. 44).

desejo de imitação”, na tentativa de “reforçar seu poder através de uma encenação inédita”. Assim produz-se a moda das praias.

Figura 01 – Scheveningen (1890-1900 / 2000-2010).

Scheveningen entre 1890 e 1900 (fotos na parte superior) e entre 2000 e 2010 (fotos na parte inferior).

Fonte: Library of Congress Prints and Photographs Division. Washington, D.C. USA e sítios eletrônicos de divulgação turística³.

Mas há praias (e vida nelas) antes da espetacularização produzida pelos aristocratas e conduzida pela burguesia. As praias foram historicamente o lugar dos “trabalhadores do estirâncio” que passam a fazer parte das experiências dos viajantes. Diz Corbin (1989, p. 212) que “as classes dominantes virão deliberadamente oferecer-se como espetáculo a essa gente das praias, obrigada a ceder espaço a um novo teatro social”, uma vez que “o burguês gosta de se misturar com a gentinha da periferia” e que essa experiência no litoral proporciona aos observadores “descobrir a alegria de viver de um povo até bem pouco considerado bruto” (CORBIN, 1989, p. 246). A praia segue como “lugar do trabalho dos pescadores, o prolongamento do espaço público da aldeia,

³ Disponíveis em The Beach, Scheveningen, Holland (1890-1900), Scheveningen (2000) e Scheveningen (2010).

mas passa a representar também a culminação do ritual do passeio urbano” (CORBIN, 1989, p. 50).

Os habitantes dos grandes centros manufatureiros do início do século XIX passam a procurar escapar do calor das cidades, da fumaça das fábricas e dos resíduos industriais buscando o litoral. Embora predominantemente ainda realizado por artesãos ricos e fabricantes, uma “publicidade espalhafatosa” passa a propor e atrair parte dos trabalhadores de Manchester, por exemplo. O espaço da praia passa então, por isso mesmo, a ser dividido em zonas, não mais restritas a uma separação de gênero, mas destinadas a separar ricos e pobres. Em 1827, expõe Corbin (1989, p. 296),

[...] a estação de Swinemünde recebera a visita de 1200 banhistas, aristocratas e grandes burgueses em sua maior parte; uma tal afluência impõe uma estrita partição. A praia, conforme descrição feita no ano seguinte, é dividida em cinco zonas. A do meio, com uma extensão de 500 passos, deve permanecer vazia; tem por finalidade separar dois setores, um reservado aos homens e outro às mulheres. Desde os quatro anos, os garotos devem deixar de acompanhar suas mães, sendo confiados a um vigilante, na praia dos homens. ***Essa clássica distribuição segundo o sexo***, praticada em Boulogne, em Granville, em Dieppe, ***vê-se acrescida de uma fronteira social***. O setor reservado ao sexo masculino divide-se em duas zonas. Na primeira ficam os membros das classes inferiores, que não possuem cabines nem carros de banho. O segundo setor da praia destina-se aos ricos; estes dispõem de vinte ou trinta cabines equipadas, de carros de banho e de um caminho de tábuas para evitar que seus delicados pés sofram eventuais cortes. A primeira das zonas reservadas às damas beneficia-se do mesmo tipo de equipamento, do qual estão privadas as mulheres das classes inferiores, relegadas ao último setor (CORBIN, 1989, p. 296, grifo nosso).

A arte burguesa do repouso tornada espetáculo se difunde, assim, à sua imagem e semelhança. Partem rumo às praias setentrionais, de inocência ainda não abolida, e levam isso até onde for possível, postura compatível com a natureza expansiva do modo de produção que cultivam: o capitalismo. *A invenção da praia*, nos parece, constitui-se assim mais como meio para um novo uso de um espaço antes caracterizado pelas possibilidades de liberdade das populações que o habitavam, do que como consequência da difusão despretensiosa da moda aristocrática. O desejo coletivo pelas praias é, de fato despertado entre 1750 e 1840, como propõe Corbin? Pensando na particularidade brasileira, os quilombos, vilarejos, comunidades de pescadores, aldeias indígenas, redutos dos povos do mar, na busca pela não sujeição à exploração do trabalho desde o período colonial, não representam desejo coletivo pela praia? Só é desejo coletivo o que é hegemônico, eurocêntrico, branco e capitalista?

A “maritimidade”, mais que mero fruto de uma “atração pelo modo de vida ocidental” (DANTAS, 2009, p. 22), apresenta-se como uma invenção aristocrática, vinculada ao processo de transformação do lazer em um negócio pela burguesia. Os banhos de mar são, portanto, fruto de uma criação arquetípica da engenhosidade teleológica capitalista, cuja ação racional tem como finalidade última o lucro e como meio fundamental a exploração do trabalho.

Há nitidamente uma construção das representações do mar e da praia que se altera à medida que a própria modernidade se difunde como projeto filosófico, definidor de padrões éticos e estéticos, e motor de processos sociais de uma materialização fáustica da ciência e da técnica. A soberania da ciência e da razão sobre as explicações teológicas desfazem o medo e a monstruosidade bíblica e reforçam uma nova possibilidade de uso do espaço litorâneo: os usos vinculados ao lazer e mesmo à moradia (de elite). Mais que isso, tais usos compelem as populações que tinham nesse espaço uma possibilidade de liberdade em relação à exploração do trabalho sob o modo de produção capitalista a inserirem-se no funcionamento da modernização autofágica (MADRUGA, 1992). Para isso a expropriação, a espoliação e o genocídio / etnocídio tornam-se práticas comuns, sobretudo se pensarmos especificamente a partir da particularidade histórica da formação territorial do Brasil e sua natureza de país ainda a construir via incorporação novas áreas, *fundos territoriais*⁴.

Neste sentido, a compreensão dos processos que produziram os usos do litoral nas configurações atuais, acreditamos, requer algo que não se limite à produção cultural de desejos, mas que inclua processos materiais relacionados com a transformação de tais desejos em moda, em possibilidades de acumulação no seio da reprodução do capitalismo. Requer situar os usos do espaço no âmbito das particularidades históricas de formação territorial, evitando-se, dessa maneira, transposições de conceitos que desconsiderem ou ocultem partes também importantes da história dos lugares. A valorização dos espaços litorâneos em países de passado colonial como o Brasil, por exemplo, não figura apenas como “resultante das mudanças ocorridas nos países desenvolvidos e que se fazem sentir nos trópicos”, em virtude “da atração pelo modo de vida ocidental”, fruto direto da “fascinação do Brasil pelas sociedades modernas

⁴ Aqui, o conceito de *fundos territoriais* deriva da elaboração teórica realizada por Moraes (2000), em que são pensados como áreas para uma ocupação produtiva futura. Tal conceito será discutido especificamente no capítulo 2.

européias” (DANTAS, 2009, p. 19-22); trata-se de processo inserido no âmbito da modernização do território, da apropriação de espaços para o *uso capitalista*, um *uso* que contém a dupla natureza da mercadoria – *valor de uso* e *valor* – e em que o *valor de troca* aparece mesmo como a expressão fenomênica de seu conteúdo.

A apropriação do território colonial português na América (que viria tornar-se o Brasil) se dá a partir do litoral da atual região Nordeste. É a partir de diversos pontos do “litoral nordestino” que os colonizadores adentram pelos vales úmidos, deslocam-se para os sertões, estabelecem “lugares de partida para o saquear das riquezas”, como destaca Lima (2002, p. 39). Segundo a autora, “os vales fluviais e os estuários dos rios tiveram uma influência decisiva no povoamento do Nordeste Brasileiro” perdendo importância somente “a partir da construção das estradas de ferro no século XIX” que possibilitaram mais rápida interligação de áreas produtoras no interior do território com os portos da época (LIMA, 2002, p. 41).

Este padrão de ocupação “filiforme”, marca do império português, se materializa na colônia a partir da distribuição de diversas feitorias ao longo da costa, “inicialmente lugares de armazenagem e embarque do pau-brasil, que acabam cumprindo a função de ‘posto de comércio’ e ‘base de patrulhamento da costa’” (MORAES, 2000, p. 292).

A ocupação por meio de capitanias, afirma Moraes (2000, p. 231) “gera uma presença pontual na costa, entremeada de grandes vazios”. Para este autor, “efetivar a posse da fachada litorânea parece ter sido uma diretriz básica da geopolítica lusitana”, o que se constata, por exemplo, “nas cartas de doação das capitanias, na proibição explícita de se fundarem núcleos distante da costa” (MORAES, 2000, p. 308). Além disso, os antigos fortes instalados no litoral fazem parte também do corpo de elementos responsáveis por essa preservação do domínio colonial.

É preciso destacar que a ocupação litorânea antecede à colonização portuguesa. A chegada do colonizador europeu instala no litoral estruturas de fortificação e atividades portuárias destinadas ao funcionamento das atividades de exploração que passam a ser desenvolvidas. Há, contudo, a presença de tribos indígenas que em muito antecedem à chegada dos exploradores europeus. A importância da prática da pesca para tribos indígenas (fazendo com que peixes, crustáceos e moluscos fizessem parte de

sua dieta alimentar) e a existência de inúmeros sambaquis⁵ ao longo do litoral evidenciam este uso “pré-colonial” do espaço litorâneo. Diegues (2001, p. 147) destaca que a atividade pesqueira acaba por dar origem a “inúmeras culturas litorâneas regionais ligadas à pesca”, como os *jangadeiros*, os *caiçaras* e os *açorianos*⁶.

Para Madrugá (1992, p. 56-57) os colonizadores que aqui chegaram procuraram ocupar o litoral com o intuito de garantir a defesa do território, o que gerou um padrão de ocupação concentrado em alguns pontos e com grandes extensões da costa como “grandes vazios”, possibilitando o uso destes espaços “como terra de ninguém, território sem dono”. Uma vez que a ocupação *oficial* (promovida pela coroa portuguesa) se dava sob este padrão, que os colonizadores traziam consigo todas as representações clássicas do mar e do litoral, e que a presença de tribos indígenas nem sempre proporcionava relações não hostis, o litoral passa a se configurar como um *espaço de refúgio*, concentrando fugitivos do sistema de colonização, índios que não se submetiam ao sistema de produção e de vida dos colonizadores e os negros fugidos do trabalho escravo.

Assim, a partir das considerações de Madrugá (1992, p. 57) podemos afirmar que a ocupação do litoral que se dá após o início do processo de colonização representa “uma busca de liberdade do sistema escravista colonial”. Tal busca é possibilitada principalmente pelo relativo despovoamento destas áreas, pelo impacto ainda das representações clássicas do mar e do litoral que carregam consigo os colonizadores (marcados pelo medo) e também pela presença de maiores condições de sobrevivência para estes grupos nestas áreas do que em outras, tanto “pelas dificuldades de serem caçados”, quanto pela oferta de alimentos e a presença, em muitos pontos, de mananciais.

Desenvolve-se aí, à margem do sistema colonial, um amplo conjunto de práticas extrativistas, sobretudo nos ambientes estuarinos caracterizados pela presença de manguezais. A oferta de pescados, crustáceos e moluscos nas áreas de mangue marcam

⁵ Os sambaquis são depósitos de conchas presentes em sítios arqueológicos distribuídos ao longo do litoral e vales fluviais. Calippo (2010) indica que durante aproximadamente 8.000 anos os povos dos sambaquis distribuíram-se ao longo de grande parte do litoral brasileiro, deixando o registro de sua presença e suas relações materiais e simbólicas com o mar. Sobre os sambaquis, conferir, entre outras obras, Gaspar (2000), Heredia (1980) e Bandeira (2008, 2012).

⁶ Estas culturas litorâneas regionais ligadas à pesca tem sido alvo de diversas pesquisas no âmbito do Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas em Áreas Úmidas Brasileiras – NUPAUB/USP.

sobremaneira a estruturação desses grupos, chegando a configurar o que Diegues (2001) chama de “civilizações de mangue”. Estas áreas de mangue, utilizadas pelos indígenas desde antes da chegada dos colonizadores portugueses, passam a ser exploradas já no período colonial com a extração de madeira para construções, para lenha, para a preparação do tanino – utilizado no tingimento de redes, a extração de ostras, a pesca, etc. Sua importância se reflete na proibição do corte para a lenha já no século XVIII pela Coroa Portuguesa, cujo alvará de 10 de julho de 1760 do Rei D. José reserva sua exploração para a extração de tanino, utilizado no tratamento do couro (DIEGUES, 2001, p. 189). Tal medida reflete já um uso dos recursos presentes no litoral por parte da Coroa, mas também uma estratégia de dificultar a vida das comunidades que retiram do mangue a lenha necessária para suas atividades. Tendo em vista que 90% dos recursos marinhos encontram-se nos limites da plataforma continental (DIEGUES, 1983), as praias reúnem enormes possibilidades alimentares para essas populações, dificultando o controle, por parte da Coroa, destes assentamentos ao longo da costa.

Esses grupos que ocupam então o litoral representam, dessa forma, uma fuga “dos esquemas do sistema colonial implantado no país por portugueses e mais tarde pelos ingleses e europeus em geral” (MADRUGA, 1992, p. 58). São originadas daí as comunidades de pescadores litorâneos que ocuparão o litoral brasileiro. Diz Madruga (1992, p. 59) que “é deste quadro de fugitivos, que se forja o amor pela liberdade fortalecendo a perspectiva de um espaço livre onde pela dádiva do mar se pode sobreviver sem uma tutela, que lhe aliene do seu produto de trabalho”.

Os pescadores, é importante destacar, representam um incômodo às estruturas de poder desde a Idade Média, quando as corporações de pescadores, surgidas na Península Ibérica por volta do século XII, ganharam tamanho poder ao ponto de declararem guerra contra a Inglaterra por conta própria no século XIV, conquistando o direito de pescar no litoral inglês (DIEGUES, 1983). Diante disso, o choque com os poderes nacionais emergentes levou a dissolução de grande parte dessas corporações até meados do século XVI, uma vez que “dificultavam a livre utilização da força de trabalho pelo capitalismo emergente e a acumulação de capital nas mãos dos burgueses” (DIEGUES, 1983, p. 18).

Parece-nos então importante evidenciar, como o faz Lima (2002), que a ocupação do litoral se dá com a presença de povos indígenas, “anterior ao processo de povoamento associado aos ciclos econômicos e, principalmente, à chegada dos colonizadores”. Soma-se aos povos indígenas grupos de homens e mulheres de diferentes etnias que se estabeleceram na costa e, em muitos casos, deram origem aos pescadores artesanais⁷ e a comunidades pesqueiras (LIMA, 2002, p. 49). Não nos restam dúvidas quanto ao caráter ideológico de cunho eurocêntrico nas afirmativas que indicam a zona costeira como uma “terra vazia” antes da chegada do colonizador.

O medo do mar, portanto, predomina no europeu. Aqui, negros e índios tinham no litoral seus lugares de liberdade, sem discurso médico nem, tampouco, romantização bucólica. O que os atraía à praia era a liberdade da sujeição à exploração e ao extermínio por parte dos colonizadores europeus; de certa maneira, esse uso do litoral se configura como “uma ruptura na estruturação do território” estabelecida fundamentalmente “em relação à posse e a propriedade”, uma vez que, “por não apresentar visivelmente as divisões territoriais, de posse e de poder”, o mar, ao menos aparentemente, não tem dono (MADRUGA, 1992, p. 22). Essa ruptura com a propriedade se manifestará por muito tempo em comunidades litorâneas de pescadores em que os terrenos e as casas não possuem clara separação de propriedade. Para permanecerem nestes lugares costeiros estes povos precisam “ter superado todos os fantasmas em relação às imensidões e profundezas marinhas”, o que representa “uma superioridade que lhes permitem uma independência do sistema de produção que se instala” (MADRUGA, 1992, p. 60).

No entanto, esta *liberdade* que marca os primórdios do uso do litoral no Brasil se esvai a partir da modernização do território. Aquela perspectiva de liberdade dá lugar à *fantasia da liberdade* construída à medida que o litoral se qualifica enquanto espaço do lazer, como parte do processo de **litoralização** que se instala como retrato da modernidade.

⁷ Segundo Maldonado (1986, p. 14-17) os *pescadores artesanais* caracterizam-se “pela simplicidade da tecnologia e pelo baixo custo da produção”, [...] “produzindo com grupos de trabalho formados por referenciais de parentesco, sem vínculo empregatício entre as tripulações e os mestres dos botes”, tendo a pesca como sua principal fonte de renda e sua produção voltada ao consumo doméstico e à comercialização. Diferenciam-se assim dos *pescadores agricultores*, caracterizados por certo pluralismo econômico, que praticam uma pesca simples e a agricultura, ambas destinadas à comercialização e ao consumo direto; e dos *pescadores industriais*, estes vinculados à pesca industrial ou empresarial-capitalista, cuja estrutura se diferencia e mesmo se contrapõe à pesca artesanal, sendo o pescador assalariado.

A litoralização, segundo Madruga (1992, p. 14-15, grifo nosso), é a “corrida para o mar, ampliando em dimensões o território desta zona, com as ocupações provocadas pela **urbanização**, pela **industrialização** e pelo **turismo**”. Trata-se, portanto, de um processo marcado pelo uso capitalista do espaço litorâneo, seja via atividades industriais, pelas dinâmicas urbanas, ou pelas atividades de lazer, dentre as quais se destaca a atividade turística. Esse conjunto tríplice de ações configura um padrão de exploração do espaço litorâneo que é marcado pela ação estatal, a partir de um conjunto amplo de políticas territoriais⁸ que atende aos interesses de promotores/especuladores imobiliários e empreendedores turísticos, e tem como consequência direta a expulsão de antigos moradores das zonas de praia (MADRUGA, 1992; LIMA, 2002)⁹.

A partir destes três vetores (urbanização, industrialização e turismo) o litoral experimenta processos de modernização. Desestruturam-se formas espaciais pré-existent e se instalam novas atividades. Estes vetores intensificam ainda mais a concentração da ocupação litorânea, com o expressivo crescimento das grandes cidades litorâneas a partir da segunda metade do século XX. Essa intensificação amplia sobremaneira a pressão sobre os frágeis ecossistemas litorâneos, destacadamente sobre os manguezais, expondo aí uma das vertentes da **modernização autofágica** apresentada por Madruga (1992), cuja permanente busca pelo espetáculo da fantasia de liberdade carrega consigo o risco da autofagia, da autodestruição. O litoral torna-se não apenas *paraíso*, o lugar da moda. Há, amontoados em palafitas, um vasto número de pessoas que habitam os mangues dos estuários nas grandes cidades. Formam a *Manguetown* cantada por Chico Science, onde os homens, enfiados na lama do bairro sujo, lugar onde habitam os urubus, levam sua vida, sem casas, sem asas, indo ao mangue “catar lixo, conversar com urubu”.

⁸ Entendemos, com base em Costa (1988, p. 13) que as políticas territoriais são “um tipo especial de política pública, ou seja, aquela formulada e aplicada o mais diretamente possível às modificações na estrutura territorial do país”. Com base no referido autor, trabalhamos com a ideia de que as políticas territoriais abrangem “toda e qualquer atividade estatal que implique, simultaneamente, *uma dada concepção de espaço nacional*, uma estratégia de intervenção ao nível da estrutura territorial e, por fim, mecanismos concretos que sejam capazes de viabilizar essas políticas (grifo do autor)”.

⁹ A modernização alcança também a atividade da pesca. Nas primeiras décadas do século XX a pesca assume em algumas regiões uma escala comercial relevante. Isso se reforça a partir da década de 1960 com a ação do governo brasileiro ao favorecer a implantação da indústria pesqueira com a criação da Sudepe – Superintendência do Desenvolvimento da Pesca, que concede incentivos fiscais a empresas de pesca (DIEGUES, 2001). A emergência da racionalidade de mercado atrelada à pesca comercial passa a promover, já na década de 1970, uma série de mudanças sociais e conflitos nas vilas e comunidades de pescadores ao longo da costa.

A litoralização promove, assim, o controle da possibilidade de liberdade antes existente aos povos que habitavam o litoral. Diz Madrugá (1992, p. 68) que “o controle da liberdade revela-se inicialmente através do controle do território, que surge com a propriedade privada, estimulada pelo seu valor de troca”. Com o controle da propriedade privada da terra e com a intensificação de sua valorização, o litoral passa de um *espaço de liberdade* para um *espaço de espoliação*.

O processo de litoralização (nos termos aqui apresentados) promove a destruição das possibilidades de independência e liberdade à medida que instaura relações capitalistas, demarcando o litoral como nova *fronteira, fundo territorial* a ser apropriado para atividades que se reproduzem enquanto usos hegemônicos do território, atividades que concebem o espaço como mercadoria (de alto valor). Com efeito, esse processo não se dá sem conflitos, uma vez que as pressões se intensificam sobre um espaço cada vez mais raro e com a presença de grupos que têm o poder decisório e certa independência em relação ao trabalho e à produção como parte importante de suas características, como, por exemplo, os pescadores artesanais¹⁰, evidenciando as contradições desses novos usos instalados no litoral.

Essas diferentes formas de ocupação coexistem em permanente confronto, sendo, para Madrugá (1992, p. 25-26) “uma contradição do processo de modernização”. Para ele esses modos em confronto resumem-se a dois tipos: (1) A ocupação “natural” ou “tradicional”¹¹ e (2) A ocupação “artificial” ou “moderna”¹². Mais que um confronto entre “*os do lugar*” e “*os de fora*”, trata-se aqui de um confronto de racionalidades quanto ao uso do espaço, às relações com a natureza, à reprodução das relações sociais de produção. Em síntese, há nitidamente aí um conflito de classes.

¹⁰ Maldonado (1986) aponta que uma das características da pesca artesanal é o poder decisório dos pescadores sobre aquilo que produzem. Este traço fundamental está na base das relações, quase sempre extremamente conflituosas, entre pescadores artesanais e atravessadores da produção. Esta característica também confere aos pescadores artesanais uma postura de resistência aos elementos da modernização, sendo tidos como “refratários à inovação, mostrando-se quase sempre temerosos e desconfiados”.

¹¹ “A ocupação ‘natural’ é aquela constituída pela população permanente (nativa), de raízes estabelecidas há muito tempo, com várias gerações que se sucederam na área, de origem geralmente camponesa, e é formada principalmente por lavradores, pescadores, pequenos comerciantes ou empresas familiares de manufaturas artesanais, ou semi-artesanais (*sic*), bem como pessoal do setor terciário, [...] às vezes recrutados entre os membros da própria população permanente” (MADRUGA, 1992, p. 26).

¹² “A ocupação ‘moderna [...] é constituída por empresários ou funcionários de firmas comerciais ou industriais com sede no interior do país, bem como funcionários públicos do governo estadual ou federal, tanto do setor administrativo, como técnico (nível médio e superior), para a direção dos serviços de saneamento, energia elétrica, e órgãos de pesquisas diversos [...]. Deve-se também mencionar uma população flutuante de veranistas (que alugam ou adquirem casas de moradia intermitente e turistas que utilizam hotéis, pensões e clubes náuticos)”. (MADRUGA, 1992, p. 26-27).

É, portanto, no âmbito da acumulação de capital que uma elite sequiosa por auferir maiores lucros passa a ver o litoral como espaço atrativo (ao descanso e à exploração do trabalho). Desenvolvem-se a partir daí diversificadas pressões sobre esse espaço, garantindo a disponibilização espacial para a instalação de plantas industriais que se favorecem da localização litorânea; para o loteamento e a incorporação imobiliária de áreas para a residência da elite ou para seu descanso esporádico; de espaços para o lazer, que se expandem com o crescimento do turismo de massa.

A litoralização promove com isso uma “mudança de vento”, dando novos rumos à vida no litoral, “retirando o chão dos pés dos pescadores” à medida que impele comunidades inteiras a se deslocarem da beira-mar “para as terras do terra”¹³ (MADRUGA, 1992, p. 70). Suas retiradas não são mero reflexo de “um quadro conflitual que **desencoraja** a apropriação das zonas de praia pelas classes pobres e pescadores”, como indica Dantas (2009, p. 40, grifo nosso). Este deslocamento dá-se vinculado à alteração do valor das moradias à beira-mar, alimentado por um processo especulativo de valorização que transforma lentamente os loteamentos em investimentos para a classe média e intensifica a urbanização litorânea. Ruas fantasmas próximas à praia constituem a paisagem de muitos lugares antes ocupados por comunidades de pescadores e que passaram a se configurar como lugar de veranistas, onde as segundas residências predominam. Soma-se a isso a construção de grandes empreendimentos turísticos, como os *resorts*, em alguns pontos do litoral.

O litoral brasileiro experimenta, assim, desde a segunda metade do século XX, a intensificação de sua apropriação a partir de *usos capitalistas do espaço*, manifestando-se a partir dos vetores apresentados por Madrugá (1992): urbanização, industrialização e turismo. A intensidade desses processos no litoral o qualifica como

[...] uma localização diferenciada, passível de imprimir especificidades nas formas de ocupação e uso do solo nele praticados. Tal qualidade, somada a sua raridade relativa enquanto fundo territorial, habilitam os espaços litorâneos como áreas potencialmente geradoras de *renda diferencial* (MORAES, 2007, p. 22, grifo do autor).

Para Moraes (2007, p. 21), o litoral particulariza-se modernamente “por uma apropriação cultural que o identifica como um espaço de lazer, por excelência”, o que tem sustentado as “atividades turísticas e de veraneio”. Esses usos, usos “modernos”,

¹³ Refere-se ao interior do continente, de onde sopra o “vento terra”, brisa que se desloca em direção ao mar.

fazem do litoral um objeto de desejo e uma mercadoria de alto valor, incorporando-o ao mercado de terras e ao turismo. Essa incorporação promove a intensificação dos processos de *valoração* e *valorização* do litoral¹⁴, atribuindo-lhe valor, especificando-lhe um preço cada vez mais alto¹⁵.

Deve-se destacar que a apropriação do litoral para o *uso capitalista* não se dá apenas no século XX, nem tampouco está associada unicamente ao lazer. A expansão comercial ibérica do século XVI tinha um caráter destacadamente litorâneo, sendo a ligação do litoral europeu ao litoral das colônias a via de construção do *Sistema-mundo moderno/colonial*, para usar uma expressão de Walter Mingnolo (2005). As colônias portuguesas, por exemplo, tinham íntima relação com o mar e a tese de repulsa em relação às praias parece carecer de uma construção mais sólida num contexto em que o interior da colônia, “os sertões” eram muitas vezes povoados por povos ditos hostis, enquanto o mar em sua imensidão já havia sido cruzado. A própria configuração territorial que se desenvolve a partir dos usos da colônia, conformando um território composto em maior parte por *fundos territoriais* e cujas atividades produtivas estavam predominantemente vinculadas ao litoral, faz com que a tese do medo do mar em terras “brasileiras” apareça como algo ainda carente de melhores explicações, que são possíveis, acreditamos, a partir da construção de uma geografia histórica do litoral brasileiro, o que foge ao escopo desta pesquisa.

É evidente, no entanto, que o tríplice conjunto de processos apresentado como vetores de modernização e usos do litoral reforçou a ocupação do território voltada para o Atlântico. Dá-se, assim, a modificação dos usos do litoral, antes tido como espaço de

¹⁴ Moraes (2007, p. 23) esclarece a distinção entre esses dois conceitos e assere que “[...] a valoração é o ato de atribuição de valor, isto é, de mensuração qualitativa ou quantitativa de um bem ou conjunto de bens”. Ela resulta, portanto, em representação (um constructo, nas palavras de Moraes) que se fundamenta em equivalências e padrões gerados a partir da realidade ao serem apropriados intelectualmente (imaterialmente). O estabelecimento do preço enquanto unidade capaz de produzir equivalências aparece como boa exemplificação do ato de valorar. *Valorizar* “significa a realização (objetivação) do valor, sua apropriação material. É o ato de transformar materiais da natureza em valores de uso, dando-lhes uma utilidade para a vida humana”. Assim, a valorização figura como um resultado do trabalho, “ao transformar recursos naturais em produtos e ao materializar-se em objetos criados”. A valorização é ação com fim previamente estabelecido. Nas palavras de Moraes: “[...] o processo de valorização implica no estabelecimento de fins e na avaliação de alternativas e meios, logo tem a valoração como um de seus momentos constitutivos” (MORAES, 2007, p. 23).

¹⁵ De acordo com Moraes (2007, p. 25) o preço da terra é a “expressão fenomênica mais imediata do *valor do espaço*”. Para ele o comportamento do mercado imobiliário seria, portanto, “um dos indicadores mais objetivos para se aferir a valoração dos lugares”. Mesmo que o preço da terra seja resultado “de sua valoração social real, com toda a carga de manipulação de interesses vigentes no contexto em que é definido”, este fornece uma indicação valiosa dos vetores que comandam “o uso do solo e seu ritmo de ocupação”.

trânsito, lugar de trabalho dos pescadores, agora estabelecido como lugar de outros negócios – especulação imobiliária, dos empreendedores turísticos etc. Nesse ínterim, o litoral consolida-se como importante espaço também a ser apropriado pelo capital, como forma de garantir sua reprodução ampliada, processo que se dá em paralelo à contínua expansão em direção “aos sertões”, ao Centro-Oeste e à Amazônia brasileira.

A urbanização concentrada à beira-mar e a presença de grandes cidades nessa área são resultados desse processo. Uma ocupação pontual, herança de feitorias, vilas e pequenas cidades, passa a se expandir e homogeneizar um padrão de ocupação intenso de modo espraiado ao longo da costa atlântica. Tal dinâmica se instala para além dos espaços das maiores cidades – onde se dá inicialmente – passando também a serem apropriadas as áreas rurais de municípios vizinhos. A partir daí, além das áreas circunvizinhas das cidades maiores, espraia-se em direção à totalidade¹⁶ dos municípios litorâneos, com destaque para diversos estados da região Nordeste, como nos casos enfocados no trabalho de Dantas, Panizza e Pereira (2008) – Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará. Tal intensificação se destaca a partir da última metade do século XX, quando adquirem gradativa importância as políticas de turismo, dando já sinais de expansão em direção aos estados do Piauí, Maranhão, Pará e Amapá ainda na última metade da década de 1990, processo que prossegue em intensificação na virada do século e nos anos que se seguem até a atualidade.

Pode-se mesmo afirmar que a urbanização litorânea está atrelada ao padrão de ocupação territorial do projeto colonizador português. Entre as seis cidades com mais de um milhão de habitantes situadas no litoral brasileiro – São Luís, Recife, Fortaleza, Salvador e Rio de Janeiro (IBGE, 2010) – todas tem sua fundação/criação até a primeira metade do século XVIII. Moraes (2007) observa que dos dezoito núcleos pioneiros fundados pelos portugueses no século XVI, apenas São Paulo não se encontrava à beira-mar. Com base nos dados do censo de 2010, doze municípios litorâneos possuem população superior a 500 mil habitantes, abarcando mais de dezenove milhões de pessoas (quase 2/3 desse total concentrados no município do Rio de Janeiro), número que supera a população dos outros 257 municípios que compõem o litoral do país.

¹⁶ Por mais que falar em totalidade nestes tempos se coloque como algo “perigoso”, Moraes (2007, p. 45) nos indica que “Obviamente, serão encontradas [...] áreas de ocupação bastante incipientes, *aparentemente* ainda não submetidas à lógica do mercado. Contudo, por uma questão de proximidade e contiguidade, tais áreas, se ainda não foram incorporadas enquanto capital potencial (‘em pousio’), estão condenadas a sê-lo num futuro próximo”.

A concentração de população nessas cidades, entretanto, se dá com maior intensidade a partir da última metade do século XX, inserida no processo de modernização do território que reconfigura a urbanização brasileira (SANTOS, 1993), como rebatimento direto das mudanças no padrão de acumulação vigente no país (MORAES, 2007). Nesse processo de modernização a industrialização aparece ao Estado brasileiro como chave para o desenvolvimento do país. Na verdade, trata-se de abrir-se à expansão do capitalismo, disponibilizando o território nacional enquanto periferia para as possibilidades de acumulação de capital. Para isso o litoral reúne condições favoráveis: concentração de força de trabalho, oferta de serviços, energia e as possibilidades de transporte marítimo. A partir disso instalam-se plantas industriais e mesmo complexos industriais no espaço litorâneo, com a presença de complexos químicos, petroquímicos e minero-siderúrgicos, por exemplo.

A abertura ao capital transnacional, como saída ao estágio de “substituição de importações”, acelera a industrialização brasileira, mas consolida um padrão de dependência em relação à insumos externos e continua, em grande parte, com a produção voltada à exportação. Tais características fortalecem a localização litorânea como atrativa a esses setores cujo transporte marítimo aparece como condição básica para seu funcionamento. Moraes (2007, p. 37) aponta, nessa perspectiva, “o processamento mineral, o beneficiamento da soja, a elaboração do cavaco ou da pasta de celulose” como exemplos de atividades de “clara índole litorânea”. De acordo com Egler (1995, p. 2), essa industrialização, como parte do projeto de integração nacional que orienta a ação do Estado brasileiro a partir dos anos 1960¹⁷, “atinge a década de 1980 com um aumento expressivo do peso dos segmentos mais modernos ligados às indústrias metalmeccânica e química” aproximando-se àquilo que se consolidava como padrão vigente no sistema internacional, chegando a indústria a corresponder a 40,6% do PIB brasileiro em 1980, sofrendo posterior declínio (34, 3% em 1990) face à expansão do setor de serviços e à queda da indústria de transformação.

¹⁷ De acordo com Egler (1995, p. 1, grifo nosso) esse projeto de integração nacional manifesta-se “no esforço de dotar o Estado de uma máquina administrativa centralizada, com algum grau de profissionalismo, bem como *garantir mecanismos fiscais e financeiros que o capacitassem a abrir fronteiras de acumulação a serem ocupadas* por meio de ajustes negociados entre empresas estatais, multinacionais e nacionais [...]”. Tais *fronteiras de acumulação* são pensadas no presente trabalho como espaços que são marcados por processos de acumulação por espoliação, no sentido proposto por Harvey (2004) e serão alvo de reflexões no capítulo posterior.

Passam a ter rebatimentos diretos sobre a zona costeira os complexos químico; metalmecânico; agroindustrial; têxtil e de calçados; papel e gráfico; e da construção civil (EGLER, 1995). O complexo químico, explorando do sal ao petróleo, passa a ter forte presença no litoral, com destaque para as indústrias cloroquímicas, de adubos e fertilizantes, petróleo, gás natural e petroquímica, desencadeando rebatimentos sobre cidades como Salvador-BA, Maceió-AL, Cubatão-SP, Paranaguá-PR, Campos dos Goytacazes-RJ e Camaçari-BA. O complexo metal mecânico, das extrações minerais às grandes plantas metalúrgicas, destaca-se com o desenvolvimento de atividades ligadas à extração e beneficiamento de carvão mineral (destacadamente ao longo dos estados do Paraná e de Santa Catarina), beneficiamento e exportação de minérios de ferro (com produção no interior do território articulada por ramais ferroviários até terminais especializados no litoral, como o de Ponta da Madeira, em São Luís-MA)¹⁸, além do beneficiamento de não ferrosos, como o alumínio, também com produção presente em São Luís a partir da instalação da Alumar – Consórcio de Alumínio do Maranhão¹⁹ em 1984 (EGLER, 1995).

A modernização da agricultura experimentada no Brasil, a partir da segunda metade do século XX, faz com que o complexo agroindustrial passe a ter cada vez maior peso a partir dos anos 1970. Na zona costeira seus impactos estarão ligados, sobretudo, à produção e ao refino do álcool, incentivados a partir do Programa Nacional do Alcool - Proalcool, fazendo com que vastos tabuleiros nos estados da Paraíba, do Pernambuco e de Alagoas fossem ocupados por plantações de cana-de-açúcar e acompanhados de suas respectivas usinas, processo realimentado com o aparecimentos dos automóveis *flex*, cuja possibilidade de uso do álcool e da gasolina como combustível proporcionaram novos meios de controle de preços da cana de açúcar pelos produtores. Além disso, a fruticultura e a produção de grãos, atividades que exigem terminais portuários cada vez

¹⁸ Essa articulação encontra-se em fase de expansão no *Meio-Norte* do Brasil, com a instalação de projetos minerais, por exemplo, no município de Capitão Gervásio de Oliveira-PI, onde está prevista a extração de Níquel pela empresa BR Níquel a partir de 2018; e no projeto Planalto Piauí, com área de impacto nos municípios de Curral Novo, Paulistana e Simões, todos no Sul do estado do Piauí, com previsão de exploração por 21 anos de diversos tipos de minérios disponíveis na área. Ambos os projetos encontram-se articulados à construção da ferrovia “nova transnordestina” e se apresentam mesmo como empreendimentos justificadores da instalação da infraestrutura por parte do Estado, que integrará a região produtora (assim como a da produção de grãos do sul do mesmo estado) aos portos de Pecém (CE) e Suape (PE).

¹⁹ A Alumar é fruto de consórcio entre a Alcoa do Brasil S/A e a Billington Metais S/A anunciado em setembro de 1981 em Brasília. Teve suas obras iniciadas no dia 31 de julho de 1980 e iniciou suas atividades em 1984, sendo beneficiária de isenções fiscais garantidas no âmbito do Programa Grande Carajás – PGC.

maiores, tendo em vista suas importâncias no quadro das exportações brasileiras e mesmo, no caso da fruticultura, se expandem em municípios litorâneos, seja com o cultivo de coco, caju, ou cítricos, seja com a implantação de indústrias de produção de sucos e concentrados e demais formas de beneficiamento, como em Pacajús e Aracati, no Ceará.

Completando este cenário, os complexos têxtil e de vestuário, com grandes plantas industriais instaladas em importantes regiões metropolitanas costeiras, como Joinville-SC, Natal-RN, João Pessoa-PB e Fortaleza-CE; o complexo de celulose, papel e gráfica, com a instalação de grandes áreas produtoras, sobretudo amparadas na monocultura do eucalipto, se instalaram no norte do Espírito Santo, no Sul da Bahia e ao longo do corredor Carajás-Itaqui, nesta área tendo sido implantado projeto operado pela Vale, antiga Companhia Vale do Rio Doce – CVRD privatizada em 1997, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso; e o complexo da construção civil, com a produção de cimento, extração de areia, brita, rochas ornamentais e calcário, além de todo um conjunto de produtos de acabamento como revestimentos cerâmicos, produzem um contexto cujo ideário desenvolvimentista apoiado na industrialização como solução para os problemas sociais e econômicos do país promove a concentração da produção e a atração da população, parte na busca por oportunidades de emprego, parte na fuga da violência dos conflitos derivados da modernização da agricultura e seu consequente acirramento das relações capitalistas no campo.

Essa influência da indústria “via o mercado de empregos diretos e indiretos gerados, sobre a dinâmica populacional, atraindo fluxos migratórios para os locais de sua instalação” expressa íntima relação da industrialização com o crescimento urbano. Tais relações se manifestam de modo acentuado nas cidades litorâneas onde projetos industriais foram instalados, consolidando boa parte das regiões metropolitanas aí situadas e mesmo contribuindo na redefinição do papel de cidades médias e pequenas na rede urbana nacional. O peso dessas atividades evidencia que a industrialização, conforme ressalta Moraes (2007, p. 38) “não pode ser desprezada na avaliação dos vetores da veloz e intensa ocupação da costa brasileira nas últimas décadas”. Suas reverberações sobre a urbanização são inquestionáveis.

A concentração de população nas cidades litorâneas, como já demonstramos, está vinculada ao padrão típico da ocupação colonial frente à dependência em relação

aos circuitos externos da produção, o que, além de um papel geopolítico de defesa do território, dá às cidades litorâneas e portuárias um destaque. O fato de parte dos primeiros espaços que experimentam tal papel constituírem-se em grandes centros urbanos na atual configuração da rede urbana brasileira remete a essa origem e aos processos de modernização apresentados. O crescimento de algumas das cidades situadas no litoral brasileiro mencionadas anteriormente a partir de sua vinculação com as dinâmicas apontadas e, ainda, as alterações em suas áreas de influência²⁰ podem dar bom indicador de tal assertiva.

A urbanização litorânea ganha ainda o incremento das segundas residências, fenômeno “altamente disseminado em longos espaços dos entornos das capitais estaduais e das grandes aglomerações do litoral brasileiro”, sendo um dos fatores mais expressivos dessa urbanização litorânea (MORAES, 2007, p. 38). Essas habitações para uso esporádico, quase sempre destinadas ao veraneio ou outras formas de lazer, ganham volume a partir da expansão das classes médias urbanas que se configuram também a partir do crescimento do setor de serviços. Seus impactos são os mais variados, destacando-se os conflitos nas comunidades litorâneas, quase sempre associados ao impedimento do acesso à praia por parte dos pescadores ou a imposição de barreiras que implicam na dificuldade desse acesso e da atracação de suas embarcações.

De acordo com Assis (2009, p. 51), as segundas residências “são conhecidas como habitações temporárias de lazer ocupadas nos de finais de semana, feriados e férias anuais”, em prática de veraneio, normalmente localizadas em áreas não tão distantes da primeira residência ou residência principal. Sua existência e o interesse daqueles que às adquirem derivam quase sempre da existência de certas “amenidades naturais (praia, montanha, campo)”, embora também figurem como lucrativa oportunidade de investimento no âmbito do mercado imobiliário, como mesmo afirma Tulik (2001, p. 11) ao apontar que “adquirir uma residência, mais que aplicar parte da renda, pode significar investimento efetivo no sonho da posse, aspiração muito próxima de outro aspecto relevante que é a ascendência social”. Trata-se, portanto, das casas de temporada, de praia, de campo, chalés, cabanas, ranchos, sítios ou chácaras, propriedades particulares utilizadas temporariamente, em períodos de tempo livre,

²⁰ Cf. IBGE (1972, 1987, 2000, 2008).

aquilo que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE denomina residência de uso ocasional ou secundário.

Diz Madrugá (1992, 71) que o crescimento deste tipo de ocupação do litoral “empurra os nativos para os terrenos insalubres distantes do mar” estabelecendo verdadeiras “cidades ou ruas fantasmas próximo à costa, constituídos por casas de veranistas, que só ganham vida com o veraneio e os finais de semana”.

Moraes (2007, p. 40) sintetiza:

Industrialização e urbanização, crescimento urbano, favelização e disseminação de segundas residências. Trata-se de processos que dizem respeito fundamentalmente à ocupação dos entornos das grandes cidades litorâneas, alargando esses territórios citadinos através da urbanização de suas periferias e adjacências. Com isso se conformam as metrópoles da zona costeira e crescem algumas capitais estaduais localizadas na costa (estruturando pré-metrópoles). A seleção de tais áreas, em muitos casos, se deu pelo poder inercial de atração dos capitais já ali fixados, situação que tipifica as grandes aglomerações. Em outros casos, a intensificação de algum tipo de uso valoriza as vantagens locais da área (é o caso da Grande Vitória com a função portuária, e de várias capitais nordestinas com o uso turístico). Associado ou não com a situação anterior, tem-se a ação estatal com sua capacidade de eleger lugares de investimentos prioritários, dotando-os de qualificações que determinam seu uso futuro.

Moraes (2007, p. 42) aponta que esse avanço sobre os espaços costeiros, nas últimas décadas, “tem um substrato estatal claro, expresso em obras viárias, portuárias, e de instalação de equipamentos produtivos, conduzidos sem qualquer preocupação com os impactos ambientais ocasionados”. Para o autor, isso qualifica o Estado como “um dos principais agentes de intervenção nos espaços litorâneos, um agente cuja ação cria atrativos locais (notadamente nas zonas 'pioneiras' de ocupação) ao mesmo tempo em que dilapida o patrimônio natural e cultural existente”. A incorporação desses espaços às dinâmicas hegemônicas de acumulação, na maioria dos casos, demanda uma ação do poder público, seja criando condições de acessibilidade ou provendo de equipamentos e infraestrutura os espaços concebidos para determinados usos. Caracteriza-se assim por uma ocupação cuja natureza básica é pré-idealizada, planejada, concebida nos planos da esfera pública (MORAES, 2007), embora a natureza desse planejamento carregue consigo todas as contradições inerentes à tecnocracia planejadora do Estado capitalista e produza assim, cenários cujas contradições e os conflitos se intensificam e produzem processos quase que *irracionais*, chegando a gerar interpretações baseadas na “falta de planejamento”, na ocupação “desordenada”, quando

em verdade trata-se da ordem concebida, das opções do planejamento em conflito com a vida que se reproduz nos lugares.

Além dos vetores já apontados (urbanização e industrialização), o turismo aparece como atividade de destacado peso na intensificação dos usos do litoral nas últimas décadas. Representa outra pressão proveniente da modernização, compondo o processo de litoralização. Para Madruga (1992, p. 37) o turismo figura como “o fator concretizador do processo de litoralização”. Atividade associada à estruturação de parte das cidades litorâneas, aos espaços das segundas residências (quase sempre de alto padrão), aos massivos investimentos que induzem a ocupação de novas áreas ou refuncionalizam lugares, revivendo “cidades mortas”, o turismo adquire grande importância no âmbito do conjunto das atividades econômicas, destacadamente nos países periféricos de clima tropical.

Segundo Moraes (2007), adotando-se uma perspectiva de futuro, o turismo ganha destaque como uma das atividades que mais crescem na zona costeira, revelando exponencial velocidade de instalação. A atuação estatal no sentido de suprir necessidades para o desenvolvimento turístico, seja via fornecimento de infraestruturas e equipamentos, seja com a elaboração de planos de indução e investimentos que qualificam o litoral brasileiro para maior atração de fluxos do turismo internacional e doméstico, demonstra o peso dado a esta atividade. Tal entrada do Estado na tentativa de ordenamento e indução do uso turístico do litoral pode ser conferida a partir do exame das políticas de turismo, tanto aquelas elaboradas na esfera federal quanto as políticas estaduais e municipais daí derivadas.

Na região Nordeste do Brasil, a intensificação da valorização das zonas de praia ocorre principalmente a partir dessas políticas territoriais voltadas para o turismo, com destaque para o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste – Prodetur-NE e para as políticas estaduais e municipais elaboradas em consonância com o referido programa.

O litoral configura-se nesse movimento como um espaço para onde são prioritariamente destinadas as atividades de lazer, com destaque para o turismo. Madruga destaca que entre o turismo, a industrialização e a urbanização litorânea existe um ponto comum: “a desorganização e degradação do ambiente daí resultante” (MADRUGA, 1992, p. 30). Afora isso, o processo de intensificação do uso turístico do

litoral, a participação das esferas de poder no planejamento/indução do desenvolvimento turístico e o volume de capitais associados a esta atividade nos indicam que, assim como dissera Corbin, aos olhos do estrangeiro, o litoral continua a ser *o lugar da descoberta*. Descoberta que se dá com a constante expansão das destinações turísticas, expandindo as ***fronteiras do litoral*** sob os fundos territoriais.

Na tentativa de compreender esse processo, propomos partir da classificação elaborada por Moraes (2007) acerca dos usos do litoral brasileiro, para quem estes usos podem ser compreendidos, de maneira genérica, a partir de dois grandes conjuntos no que diz respeito à lógica imperante na valorização do espaço.

De um lado, um padrão de ocupação que “domina a quase totalidade da fachada oriental atlântica, já avançando pelo litoral setentrional até envolver a região metropolitana de Fortaleza”, onde se introduz uma lógica urbana e mercantil no uso do solo, mesmo sobre os “estoques territoriais ainda não ocupados existentes em seu interior” (MORAES, 2007, p. 46). Indica Moraes que essa ampla porção do território pode ser qualificada como um litoral ocupado e em ocupação segundo formas plenamente capitalistas de valorização do espaço.

Cobrindo o restante do litoral norte do Brasil, do Piauí ao Amapá, observa-se uma também significativa extensão, mas essa “emersa em gêneros de vida tradicionais, de índole pré-capitalista”. Nessa porção do litoral, tem-se como paisagens predominantes “áreas de trânsito de populações nômades, terras desocupadas, sedes de comunidades extrativistas, fazendas arcaicas, cidades ‘mortas’”. Diante desse quadro, “os centros dinâmicos de adensamento representam quase que enclaves, face ao padrão dominante” (MORAES, 2007, p. 46).

Essa compartimentação da zona costeira, estabelecida a partir de diferentes “formas” de valorização do espaço e distintos usos, expressa nas políticas territoriais, aparece-nos como manifestação/produto de distintas formas de atuação de agentes hegemônicos, dentre os quais se destaca o Estado, cujas ações estão imbuídas da contradição do atendimento às lógicas capitalista e territorial de poder, contradição de onde emergem conflitos (HARVEY, 2011, 2012). Assim, pode-se admitir a existência de dois grandes espaços classificados genericamente quanto ao uso, onde o *valor de uso* ou o *valor de troca* são base para a reprodução social e para a produção tanto de um

“espaço social de usos” quanto de *“espaços abstratos de expropriação”* (GOTTDIENER, 1997, p. 131).

Evidente é que os processos que dão base a esta classificação elaborada por Moraes na última metade da década de 1990 já sofrem alterações face à intensidade da litoralização, sobretudo nos espaços de expansão de tal dinâmica. Assim, aquele espaço que abarcava a capital cearense e os municípios de sua região metropolitana já compreende o litoral cearense até sua divisa com o Piauí, com diferentes intensidades e processos, com destaque para lugares como Jericoacoara e Tatajuba. Da mesma forma, aquela ampla área “emersa em gêneros de vida tradicionais, de índole pré-capitalista” já experimenta a intensificação das dinâmicas até então encontrados sob uma manifestação de uma dinâmica pontual de adensamento. As políticas de turismo elaboradas na última metade da década de 1990 e a indução derivada delas já apresentam reflexos e suas reedições e redirecionamentos neste início de século demonstram a natureza de área de expansão desta atividade, configurando uma fronteira que se desloca em direção ao litoral setentrional brasileiro. Tal processo, por mais pontual que pareça, já abarca, sob a virtualidade da indução estatal e o caráter especulativo das possibilidades de acumulação de capital, a quase totalidade da área mencionada, destacadamente do Piauí à foz do Rio Amazonas.

Nessa busca pela liberdade, pela fantasia da liberdade no prazer normatizado da atividade turística e das formas de lazer tornadas mercadoria, os *territórios do vazio*, paulatinamente suprimidos pela apropriação destes espaços para um uso eminentemente capitalista, tornam-se também mercadorias, *territórios do consumo*.

1.2 Turismo litorâneo: lazer e apropriação do litoral

O turismo contemporâneo, afirma Marc Boyer (2003), é herdeiro de formas elitistas, tendo passado de um pequeno número de consumidores abastados às massas sem revolucionar o seu conteúdo. Sua origem está na *invenção do inútil* afirma o autor: “uma nova prática, um lugar desconhecido são identificados por alguém original, marginal, na alta sociedade”, inventores da distinção difundida pela imitação. Os pacotes turísticos “em série”, essa produção fordista de lazer, entretanto, nos aponta sim uma

transformação em seu conteúdo, embora não exclua ou elimine os elitismos exclusivistas.

Para Boyer os progressos do turismo configuram-se, portanto, como um processo sociocultural autônomo, não sendo possível explicá-los a partir das “grandes fases da economia” ou mesmo não podendo ser os empresários ou agentes do turismo apresentados como “capitalistas conquistadores”. Como bem destaca Cruz (2007), é o mundo que explica o turismo e não o contrário. Com efeito, apreender o turismo não se “reduz” apenas à dimensão econômica, mas explicá-lo exige situá-lo na geografia histórica do capitalismo e nas práticas sociais contemporâneas.

O *Grand Tour*, o termalismo e a “invenção” dos balneários marítimos são parte da criação dos lugares e das práticas do turismo. Entretanto, a difusão dos gostos e modelos adotados para o lazer não explicam por si só a expansão desta prática. A ideia da “repetição” do comportamento aristocrático não é capaz de dar sentido ao processo que leva o turismo ao patamar de importância que tem na atualidade. Há um processo mais profundo que a mera imitação, associado à transformação do tempo livre em mercadoria. Suas raízes estão nas possibilidades dos *rentistas* de desfrutarem de tempo para descanso, fuga das cidades no turbilhão da modernidade que se instaura no século XVIII com vultosa intensidade nas capitais europeias.

Os avanços do capitalismo alcançados até a transição do século XVIII ao XIX possibilitaram já imensos acúmulos de riqueza. O processo de trabalho experimentado no contexto das revoluções industriais e da expansão do capitalismo imperialista altera profundamente o tempo social. A vida de destruição-reconstrução que embala a modernidade (emblematicamente representada pelo turbilhão de Haussmann em Paris ou mesmo pelas novelas Rousseauianas) clama por um tempo sem trabalho, longe das fábricas, das cidades e suas fumaças. Como lembra Jean-Michel Hoerner (2011, p. 78), o turista, “não podendo mudar o mundo, muda de mundo”, fazendo de seu movimento circular – ir e voltar – uma experiência rara, digna de “mostrar aos outros que experimentamos alguma coisa rara, que eles mesmos não conheceram ou não conhecerão da mesma maneira”.

“Mudar de mundo”, no sentido de fazer turismo, exige tempo livre, um tempo liberado do trabalho. Nesse tempo livre do trabalho há a possibilidade do ócio. Contudo, segundo Rodrigues (1997, p. 110), não se pode confundir o tempo liberado ao trabalho

com o tempo de ócio, pois “enquanto o ócio significa não fazer nada, o lazer supõe o consumo do tempo com alguma atividade”. Ócio na sociedade capitalista, no contexto em que “os padres, os economistas, os moralistas sacrossantificaram o trabalho”, como expôs Lafargue em *O direito à Preguiça* (2007) é considerado um tempo de “anarquia”, improdutivo, incompatível com as necessidades da reprodução deste modo de produção. Ademais, como ressalta Rodrigues na obra citada, “com o crescimento do tempo de ócio, o trabalhador toma consciência da vida massacrante do seu cotidiano, criando-se nele a necessidade imperiosa da evasão”.

O tempo se reveste da necessidade (criada) de fazer algo. Transforma-se o tempo do descanso do trabalhador em um tempo controlado, um tempo que deixa de ser privado e passa a ser um tempo social. Diz Rodrigues (1997, p. 110) que

O tempo de ócio foi, gradativamente, expropriado pela sociedade capitalista, que cria a ideologia da necessidade do consumo do tempo livre, quando o tempo livre poderia ser despendido em pura contemplação, segundo a opção individual. Manipulado pelo sistema capitalista, o homem é impelido a não ‘perder’ o seu tempo.

Na transformação do tempo livre em tempo social, o lazer é construído como um “produto da sociedade de consumo, mercadoria que se vende e se compra” (RODRIGUES, 1997, p. 109).

Tempo livre exige tempo de trabalho. É no par *tempo de trabalho-tempo livre* que se fundamenta a possibilidade de expansão do turismo para além do universo dos rentistas. Na conjugação do tempo livre com os excedentes acumulados (ou com a disponibilização de crédito) alicerça-se a possibilidade do consumo do lazer, especialmente um lazer cuja necessidade de deslocamento para “mudar de mundo” requer ampla capacidade de compra de serviços que vão desde os meios de deslocamento até as necessidades mais sofisticadas e supérfluas possíveis. A equação desta conjugação difícil (uma vez que mais trabalho possibilita, em tese, maior possibilidade de excedente, mas reduz o tempo livre, e vice-versa) exige mudanças no mundo do trabalho que se concretizarão, sobretudo, no pós-guerra.

As conquistas dos movimentos proletários, a preocupação com o desemprego em massa e a superprodução – e seus impactos econômicos, sociais e políticos –, bem como a aceitação da necessidade de um tempo maior para a reposição da energia da força de trabalho conduziram a um processo de redução das jornadas de trabalho,

ampliação dos fins de semana livres e implementação de férias remuneradas, o que se consolida ainda mais a partir da Declaração Universal dos Direitos do Homem, de 1948, que estabelece as férias anuais remuneradas a todos os trabalhadores no seu artigo nº 24.

Emerge assim a possibilidade de um novo consumo: as atividades de lazer. O turismo é posto dessa maneira como nova mercadoria, sustentada naquela necessidade de “mudar de mundo”, de buscar novos lugares, raridades “naturais” e “culturais” cujo acesso torna-se indicador de status e distinção social.

A evolução “em direção ao prazer e aos gastos exibicionistas” do turismo, de que nos fala Hoerner (2011, p. 68) ganha vulto ainda no século XIX e dá a esta prática a possibilidade de se constituir como um importante negócio. As primeiras excursões de Thomas Cook na Europa e, mais tarde, a criação nos Estados Unidos do *Yellowstone National Park* (o primeiro parque nacional do mundo, a partir do qual o “mito moderno da natureza intocada”²¹ se torna importante atrativo turístico) merecem destaque nesses primórdios.

As excursões filantrópicas de Thomas Cook, com suas preocupações sanitárias, pedagógicas e sociais, logo se tornam viagens organizadas, destinadas não mais a trabalhadores acometidos pelos males do alcoolismo, mas a levar ricos britânicos conduzidos até o Egito. Thomas Cook passa a organizar “trens do prazer” para a Escócia e estadas para as grandes exposições universais de Londres (1851) e de Paris (1855, 1867, 1878). O turismo organizado por Cook rende-lhe, segundo Hoerner (2011, p. 72), até a ocasião de sua morte na última década do século XIX, “um império com 160 escritórios e 1700 empregados”. A grandeza do grupo Thomas Cook perdura ainda hoje no mercado de operadores turísticos, sendo o segundo maior da Europa, o que nos parece evidenciar que podemos sim apresentá-lo, em discordância com a ressalva de Marc Boyer, como um empresário “capitalista conquistador”.

O exemplo de Cook sinaliza a expansão da atividade turística que viria a ser experimentada no século XX. Os progressos técnicos que marcam a virada do século, destacadamente aqueles relacionados aos meios de transporte, sobretudo no que diz respeito às ferrovias, compõem parte da base material que possibilitaria tal expansão. A expansão das ferrovias, como parte dos mecanismos que visavam garantir maior

²¹ Cf. Diegues (1996).

circulação de mercadorias e expandir as possibilidades de acumulação de capital, reduz os tempos de viagem. Os avanços na navegação fluvial e marítima dão maior precisão na navegação de longas distâncias. Mais tarde, os progressos na aviação tornam ainda menores os tempos de deslocamento para aqueles que podem arcar com os custos do uso destas inovações.

De acordo com Barreto (1995, p. 52),

[...] o turismo no século XIX esteve marcado pelo trem em nível nacional e pelo navio em nível internacional. A partir de 1957, o turismo aéreo começou a ser preferido ao turismo de cruzeiro, pelo tempo ganho no deslocamento e pela introdução de tarifas turísticas e econômicas por avião. A sociedade toda esteve marcada pelas consequências desta melhora nos transportes nas áreas de comércio, indústria e serviço.

Além dos avanços no que tange aos transportes, progressos técnicos relacionados à comunicação / informação e à hotelaria possibilitaram cada vez maior crescimento do número de turistas, requerendo assim ampliação do número e da diversidade de meios de hospedagem. As ações normativas relativas ao mundo do trabalho – férias remuneradas, redução da jornada de trabalho etc. – viriam culminar no período pós-guerra com o estabelecimento do chamado *turismo de massa*,²² levando o turismo a tornar-se uma atividade econômica de impactos notadamente mundiais. Lembra Harvey (2005, p. 50) que “no contexto da acumulação em geral, o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário”, uma vez que “o imperativo da acumulação implica consequentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais”. Esta redução nos custos e no tempo de circulação cria novos espaços para a acumulação de capital, produzindo um processo de acumulação que tende a ser geograficamente expansível.

A acumulação de capital, ressalta Harvey (2005, p. 193), “sempre foi uma ocorrência profundamente geográfica”. Para ele, “sem as possibilidades inerentes da expansão geográfica, da reorganização espacial e do desenvolvimento geográfico desigual” há muito tempo o capitalismo já não se sustentaria enquanto sistema

²² Importante ressaltar, como o faz Cruz (2001, p. 6), que “‘turismo de massa’ não significa ‘turismo das massas’, pelo simples fato de que as massas não fazem turismo. O turismo de massa é uma forma de organização do turismo que envolve o agenciamento da atividade bem como a interligação entre agenciamento, transporte e hospedagem, de modo a proporcionar o barateamento dos custos da viagem e permitir, consequentemente, que um grande número de pessoas viaje. Faz-se necessário lembrar, entretanto, que essa quantidade de pessoas que viaja está muito longe de corresponder ao total da população mundial e muito longe, portanto, de corresponder à massa da população do planeta”.

econômico e político. No século XX a “sobrevivência do capitalismo” fora assegurada, entre outras coisas, “pela transformação das relações espaciais e pela ascensão de estruturas geográficas específicas (como centro-periferia, Primeiro e Terceiro Mundos)” (HARVEY, 2005, p. 142).

A partir do pensamento de Marx, Lênin e Luxemburgo, Harvey desenvolve a ideia de que, diante da tendência da queda da taxa de lucros e consequente inerência das crises no seio do desenvolvimento capitalista – *crises de sobreacumulação* (ou *superacumulação*) marcadas por um caminho em direção à desvalorização do capital – a busca por uma “solução espacial” aparece como saída (ao menos temporária) a estas crises e, portanto, meio para a manutenção do caráter expansivo da acumulação de capital e reprodução do capitalismo. O ***ajuste espacial***, “entendido como expansões e reestruturações geográficas” configura-se assim como uma “solução temporária para as crises entendidas [...] em termos de superacumulação do capital” (HARVEY, 2013a, p. 22).

Esta “saída externa” às crises de sobreacumulação se dá com movimentos de expansão geográfica inseridos nas relações interimperialistas e produzidos a partir dos mecanismos que promovem a exportação de capital para a produção, visam atingir e ampliar mercados externos, expandir o proletariado e mesmo exportar a desvalorização como meio para a superação da sobreacumulação, produzindo destinações alternativas ao capital acumulado em vias de desvalorização. O ajuste espacial, afirma Harvey (2013a, p. 539), pode ser conseguido “pelas exportações de capital monetário, mercadorias ou capacidade produtivas, ou pelas importações de forças de trabalho novas vindas de outras regiões”. Devido ao fato dessa tendência à superacumulação e à desvalorização ser universal, “cada região é periodicamente obrigada a buscar alguma transformação em suas relações externas que possam aliviar o desconforto das crises de desvalorização dentro de si mesma” (HARVEY, 2013a, p. 544).

Essas “soluções espaciais” engendram-se, dessa forma, como parte dos processos gerais que produzem as desigualdades geográficas do desenvolvimento capitalista. A expansão da acumulação capitalista requer assimetrias de troca (e de poder) que produzem uma desigualdade que, em essência, se configura como “uma expressão espacial e geográfica particular” retratando “concentrações de privilégios e poderes em certos lugares em vez de em outros” (HARVEY, 2012, p. 85).

Destaca Harvey (2013a, p. 526) que

O capitalismo não se desenvolve sobre uma superfície plana de matérias-primas abundantes e oferta de trabalho homogênea com igual facilidade de transporte em todas as direções. Ele está inserido, cresce e se difunde em um ambiente geográfico variado que abarca grande diversidade na liberalidade da natureza e na produtividade do trabalho que, 'não é uma dádiva da natureza, mas o resultado de uma história que compreende milhares de séculos'.

Essas diferenciações geográficas não são meros resíduos históricos, mas atuam ativamente na própria configuração da geografia histórica do capitalismo enquanto “processo social que se baseia na evolução das forças produtivas e das relações sociais que existem como configurações espaciais particulares” (HARVEY, 2013a, p. 533). Mesmo na ausência de diferenciações geográficas em termos de dotação de recursos, por exemplo, a atividade capitalista produz o desenvolvimento geográfico desigual. Não são os padrões desiguais de distribuição de recursos naturais e vantagens locacionais os únicos responsáveis por estas condições geográficas desiguais. Destaca Harvey (2004, p. 35) que estas “são também, o que é mais relevante, produzidas pelas maneiras desiguais em que a própria riqueza e o próprio poder se tornam altamente concentrados em certos lugares como decorrência de relações assimétricas de troca”.

Lembra Smith (1988, p. 16) que o desenvolvimento desigual é a marca da geografia do capitalismo, constituindo-se assim como a “expressão geográfica sistemática das contradições inerentes à própria construção e estrutura do capital”. A reprodução desse modo de produção e seu caráter expansivo requerem e apoiam-se, dessa maneira, na existência e manutenção das desigualdades (sociais, de poder, geográficas...).

Nesse contexto a periferia aparece como campo aberto ao movimento de expansão da acumulação, uma vez que permite diversificadas formas de exportação de capitais, criação de mercados, além da proletarização e/ou mobilização de reservas latentes de mão de obra. A partir da segunda metade do século XX processos de modernização dos territórios periféricos abriram países latino americanos, africanos e asiáticos a dinâmicas produtivas que envolvem grande volume de capitais e pesados investimentos em infraestruturas físicas e sociais.

Essa expansão para a periferia se dá mediante a apropriação de *fundos territoriais*, espaços tratados como *estoques de território* para a expansão da acumulação,

abertos a dinâmicas produtivas estratégicas enquanto parte da solução espacial adotada diante da sobreacumulação.

Nesse cenário o turismo aparece como atividade de destaque a partir da segunda metade do século XX, sobretudo para países tropicais situados na periferia do capitalismo industrial que passam a priorizá-la como possibilidade de arrecadação de divisas. Esta atividade, longe de ser apenas uma possibilidade de consumo de luxo, desenvolve-se articulada a um conjunto de reestruturações espaciais e produtivas, tornando-a ainda mais atrativa. Infraestrutura de transportes (rodoviário, aéreo, marítimo, ferroviário), indústria da aviação, cadeias hoteleiras, construção civil, obras públicas de infraestrutura social, etc. (tudo articulado à expansão da atividade turística), alimentam tais reestruturações e tornam o turismo uma atividade de relevo na economia capitalista. Coloca-se assim o lazer como nova mercadoria para o consumo, sobretudo, das classes média e alta cuja capacidade de compra proporcionada por acúmulo de excedentes ou pelo acesso ao crédito as habilita como potencialmente formadora das massas de turistas.

É notadamente após a Segunda Guerra Mundial que vários países se abrem ao turismo internacional, processo que se reforça ainda mais após a década de 1990, com o advento do fim da Guerra Fria e a derrocada da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas – URSS enquanto liderança do bloco socialista. Boyer (2003) aponta que, por volta de 1950, nenhum país tinha uma taxa de viagens igual ou superior a 25%, enquanto que a partir de 1975, vários países europeus “se vangloriam” de ter mais de 50% de seus habitantes partindo em férias. A primeira metade do século XX não reúne elementos favoráveis ao quadro de expansão: primeiro os momentos que antecedem a primeira grande guerra e os anos do conflito; depois as reverberações da crise de 1929; em seguida a segunda guerra mundial.

Os últimos anos da *era dos impérios* (1875-1914) e o início da *era dos extremos* (1914-1991)²³ marcam assim um momento de reconfiguração do mundo, do ponto de vista técnico e político, que viria possibilitar a expansão do turismo de massa aos níveis experimentados hoje.

²³ Referência às obras de Eric Hobsbawm *A Era dos Impérios* (HOBSBAWM, 2013) e *Era do Extremos: o breve século XX* (HOBSBAWM, 1995).

O cenário que se configura a partir da década de 1970 é caracterizado por um processo de sobreacumulação. No contexto do fordismo “o patamar técnico e institucional alcançado [...] permitiu crescente incorporação de mão de obra até que novos investimentos levassem à queda da taxa de lucro, e não a seu aumento” (GRESPLAN, 2009, p 14). As tentativas de recompor a taxa geral de lucro (por meio de mudanças tecnológicas ou pela onda privatista que se alastrou durante toda a década de 1990) marcam dessa maneira todos os desdobramentos políticos e econômicos do último quartel do século XX e as primeiras décadas do século XXI.

Hoerner (2011, p. 40), com base em dados da Organização Mundial do Turismo – OMT, aponta que entre 2003 e 2010 houve um acréscimo de 230 milhões no número de visitantes internacionais, perfazendo um total de 930 milhões de chegadas, mais da metade delas concentradas na Europa, e uma receita global de mais de 900 bilhões de dólares (60% no turismo de lazer, 45% em despesas com hotelaria e 37% no transporte aéreo). De acordo com Hoerner, na obra citada, pouco mais de uma dúzia de países (entre eles França, Espanha, Estados Unidos, Itália e China) monopoliza 53% das chegadas internacionais e quase 58% das receitas específicas. Tais dados ilustram ainda melhor o patamar alcançado pela atividade turística.

Conforme Beni (2003, p. 27), “O turismo, que antes parecia ater-se a um punhado de países altamente especializados na excelência da oferta diferencial” passa a ser tratado como o “único meio de permitir às nações mais pobres viabilizarem sua integração à economia mundial”. Embora haja, evidentemente, outros tantos meios para essa *integração à economia mundial*, o turismo passa nas últimas décadas do século XX a ser priorizado no planejamento de países periféricos, apresentado como meio para a *superação da pobreza*, a *geração de emprego e renda*, mas também como importante campo para a aplicação de capitais. Avança, desde então, sobre diversos lugares trazendo resultados nem sempre positivos, desencadeando conflitos e destruições em comunidades ao mesmo tempo em que produz resultados econômicos muitas vezes satisfatórios. Se expande, assim, buscando novos lugares para apropriação enquanto destino/recurso turístico, alimentando todas as dinâmicas a ele associadas. Novos espaços tornam-se objeto de consumo para o lazer, passando o turismo também a se expandir mediante a apropriação de fundos territoriais.

Na atualidade, nesse movimento de expansão, adquirem importância acentuada os países periféricos. Passam a destacar-se enquanto destinos turísticos países da Ásia,

do Oriente Médio, da África e da América Latina. Hoerner (2011) aponta que em 2020, nestas regiões, serão acolhidos metade dos turistas internacionais, tendo destaque países como a China, a Argentina, o México e o Brasil.

Inserida no âmbito do *desenvolvimento geográfico desigual* a expansão da atividade turística se dá atrelada aos processos de expansão geográfica e reorganização espacial da acumulação de capital. Tal movimento dá-se sobre as periferias alimentando investimentos em infraestruturas físicas e sociais de longa duração (redes de transporte, comunicações, educação, pesquisa, saúde etc.), bem como ampliando mercados de redes hoteleiras, companhias aéreas, agências e operadores de turismo em geral. Além disso, somem-se outras possibilidades de expansão dos negócios turísticos para a periferia, como acordos de arrendamento, contratos de gestão, estabelecimentos de franquias e outros acordos comerciais.

Os dados da OMT apontam que até a primeira metade do ano de 2014 os destinos turísticos ao redor do mundo receberam 517 milhões de turistas internacionais, apresentando crescimento médio de 4,6% em relação ao ano anterior, tendo destaque o crescimento nas Américas, que supera os 6%. Diante do cenário de crise econômica internacional que se arrasta desde 2008-2009, China, Rússia e Brasil tornam-se “motores dinâmicos” também do turismo emissor nos últimos anos, representando quase a metade do incremento mundial em gasto turístico (40 bilhões de dólares de um total de 81 bilhões de dólares no ano de 2013) (OMT, 2014a, 2014b, 2014c).

Embora Europa e América do Norte ainda se destaquem enquanto principais receptores de turistas internacionais, nos últimos sessenta anos o turismo tem apresentado contínuo processo de desconcentração. Ao passo que Europa e América do Norte representavam cerca de 95% do mercado turístico em 1950, 82% em 1990 e 69% em 2008 (onde estão situados quatro dos cinco maiores países receptores de turistas internacionais – França, Espanha, Estados Unidos, China e Itália), os países periféricos (ditos em desenvolvimento) tem aumentado sua participação no número de chegadas de turistas internacionais, de 31% em 1990 para 45% em 2008 – o que se pode observar no Gráfico 01 (BRASIL, 2014a).

Gráfico 01 – Chegada de turistas internacionais por grupos de países (percentual).

Fonte: Brasil (2014a).

Concentração e expansão geográfica, como ressalta Harvey (2005, p. 52-53), “são ambas consideradas produtos do mesmo esforço de criar novas oportunidades para a acumulação de capital”. A dinâmica do capital inclui assim um incessante aproveitamento das desigualdades produzidas historicamente no contexto do desenvolvimento do capitalismo. A expansão do turismo para a periferia reflete, dessa forma, um processo de aproveitamento das desigualdades, a produção de novos espaços para a acumulação de capital. Isso se dá no marco de uma complexificação da estrutura econômica capitalista caracterizada por uma divisão do trabalho cada vez mais especializada, inscrevendo-se sua expansão na ampliação do setor de serviços (ULATE, 2006).

Essa desconcentração e o crescimento da importância da atividade turística nos países periféricos levam os Estados a agirem de modo sistematizado no oferecimento das condições necessárias aos deslocamentos, à instalação de empreendimentos e mesmo na promoção e criação de suas imagens turísticas. O caso brasileiro bem ilustra este cenário. Desde a criação do Ministério do Turismo, em 2003, até o ano de 2009, a execução orçamentária da pasta só cresce, tendo destinado vultosos montantes de capital à dotação de infraestrutura nos municípios, obras de modernização de rodovias, aeroportos e terminais de passageiros em portos (Gráfico 02).

Gráfico 02 – Orçamento do Ministério do Turismo (R\$ Milhões).

Fonte: Organizado pelo autor a partir de Brasil (2013c, 2014a).

A promoção externa do país (que representa um gasto de mais de US\$ 270 milhões de 2003 a 2009) tem sido realizada a partir do *Plano Aquarela*, com edições desde 2003 (2003-2006; 2006-2010; 2020), visando tornar o país competitivo neste cenário de expansão periférica, utilizando-se para isso também da concessão de investimentos/financiamentos públicos (Gráfico 03 e Tabela 01).

Gráfico 03 – Investimentos em Promoção Externa (US\$ Milhões).

Fonte: Brasil (2014a).

Tabela 01 – Desembolso de recursos realizados por instituições financeiras federais para o financiamento do turismo no Brasil - 2003-2013 (R\$ Mil).

Ano	Total	Instituições Financeiras Federais				
		Banco do Brasil	Caixa Econômica Federal	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social	Banco do Nordeste	Banco da Amazônia
2003	1.094.324	738.504	244.399	57.259	48.416	5.746
2004	1.396.353	893.590	403.045	43.116	42.457	14.145
2005	1.978.774	1.081.238	680.821	91.356	109.377	15.985
2006	2.169.907	1.155.857	817.498	68.497	122.924	5.131
2007	2.569.988	1.420.880	986.630	66.644	79.400	16.434
2008	3.591.514	1.776.142	1.456.136	62.351	243.076	53.809
2009	5.584.403	2.326.099	2.977.942	82.427	140.231	57.704
2010	6.678.237	2.327.182	3.913.741	132.603	242.715	61.996
2011	8.609.265	2.924.648	4.281.118	997.415	288.455	117.629
2012	11.201.500	2.727.347	6.250.128	1.588.110	389.688	246.227
2013	13.507.822	4.285.433	7.167.110	908.631	725.758	420.890

Fonte: Brasil (2014a).

Nota-se no Gráfico 02 uma queda no montante do orçamento do Ministério do Turismo após 2009, fato que se reverte em 2013, ano anterior a Copa do Mundo de Futebol realizada no Brasil, evidenciando a participação marcante de recursos públicos na preparação do país para o megaevento esportivo. Em 2014 o orçamento é reduzido praticamente à metade, mesmo assim ficando com montante superior ao do ano de 2012. Os investimentos em promoção externa, embora crescentes, não conseguem alcançar resultados expressivos quanto aos fluxos internacionais, ficando o Brasil ainda em posição pouco relevante nesse quadro. No entanto, o volume de recursos públicos destinados ao financiamento do turismo revela o papel dessa atividade enquanto possibilidade de aplicação de capitais em novos empreendimentos, alocando capital sobreacumulado e usufruindo dos mecanismos estatais de manutenção das taxas de lucro.

A dispersão geográfica da atividade turística se efetiva com fluxos crescentes de turistas que circulam pelo mundo inteiro em busca de serviços vinculados ao lazer. Os fluxos com destino aos países periféricos em expansão se multiplicam e transformam

um incrível número de lugares em produto turístico. A chegada desses fluxos de turistas produz novas relações sociais e redefine a paisagem, agora cada vez mais aproximada daquela compatível com a geografia do capitalismo em suas formas e conteúdos hegemônicos.

Enreda-se, conforme sugere Hoerner (2011) uma *geopolítica do turismo*,²⁴ marcada por relações Norte-Sul (centro-periferia) constituídas a partir da expansão do turismo de massa, que se alimenta na busca de destinos cada vez mais distantes pelas classes médias dos países ricos.

[...] o Sul torna-se uma espécie de paraíso para os turistas do norte, que consideram que seus gastos exigem o melhor serviço possível, ou talvez a devoção das pessoas visitadas, e até mesmo que elas se sintam em dívida com eles, porque eles são os consumidores que pagaram (HOERNER, 2011, p. 21).

A busca por destinos mais baratos “ao sol” direciona aos países tropicais pobres parcela considerável deste fluxo de turistas. A importância econômica do turismo o coloca já no último quartel do século XX como atividade de interesse prioritário para muitos Estados. Nos países ricos, maiores emissores e receptores de fluxos turísticos, isso se manifesta numa relação, sobretudo, de regulação da atividade e na condução das condições socioeconômicas aliadas à manutenção dos ganhos dos setores empresariais e industriais, garantindo o funcionamento da economia, os ganhos relativos de parcela dos trabalhadores e os atrativos locais. Nos países periféricos, esta atividade passa a figurar como alternativa para o “desenvolvimento”, passando a ocupar parte do planejamento estatal visando à condução da instalação da infraestrutura básica para seu funcionamento, bem como da instalação e financiamento de empresas, destacadamente do ramo hoteleiro.

O turismo se configura, dessa maneira, como um *eixo de acumulação*, uma fase adicional da reprodução ampliada do capital (ULATE, 2006). Suas bases apresentadas anteriormente (progressos técnicos, relações de trabalho, excedente/crédito e consumo) estão intrinsecamente vinculadas aos arranjos do processo de acumulação de capital e, assim, também às alternativas às crises de sobreacumulação. Não sem motivos, é a partir da década de 1970 que nos países periféricos a atividade turística ganha relevo, quando os agentes hegemônicos do capital passam a compor as bases da reestruturação produtiva que busca equacionar certos limites do fordismo, culminando

²⁴ Cf. ainda Hoerner (2007) e Giblin (2007).

num padrão de *acumulação flexível* que se realiza com base, entre outras coisas, na chamada compressão do espaço-tempo (HARVEY, 2005).

A expansão do turismo se desenvolve, portanto, via “exploração das condições geográficas desiguais sob as quais ocorre a acumulação do capital”, aproveitando-se de “assimetrias” que advém das relações espaciais de troca, trocas desiguais e, por vezes, desleais, alicerçadas em “forças monopolistas espacialmente articuladas, em práticas extorsivas vinculadas com fluxos de capital restritos e na extração de rendas monopolistas” (HARVEY, 2012, p. 35).

Trata-se, portanto, de uma atividade moderna, demarcada no contexto do desenvolvimento capitalista, logo, vinculada ao aproveitamento das desigualdades produzidas no âmbito do próprio modo de produção. É neste sentido que abordamos a presença da atividade turística nos países periféricos (tropicais, sobretudo) e que refletimos a inserção de tal atividade no Brasil enquanto uma das prioridades para o planejamento econômico estatal.

Embora se espraie por todo o território a partir da criação de um sem fim de atrativos e segmentações, o turismo tem sido desenvolvido de modo intenso nas áreas litorâneas, especialmente nas zonas intertropicais. Os agentes envolvidos com a realização do fazer turístico passam então a ter grande peso no uso do litoral. A praia passa a ser tratada como um “paraíso”, construído para aqueles que podem “consumi-la”, materialmente configurada como um produto “*singular-standard*”, por mais absurdo que isso possa parecer. Cidades litorâneas apressam-se para padronizar suas praias a serem postas à venda, unindo singularidades e padronização na produção de produtos turísticos.

Embora nos livros bíblicos o mar tenha um caráter diluviano e não exista nenhum mar no jardim do Éden, como bem destaca Corbin (1989, p. 11), o litoral passa a compor as imagens do paraíso construído pelo e para o turismo. Uma busca rápida em uma página de busca de imagens na internet com a palavra-chave *Paraíso* nos revela que cerca de 60% das imagens resultantes são fotografias ou outras formas de representação do litoral.

As imagens edênicas consubstanciaram a ideia portuguesa no lançar-se ao processo colonizador no século XVI²⁵. Esta imagem paradisíaca fora buscada e refutada ao longo dos séculos XVI e XVII, inicialmente estando presente nas representações do “Novo Mundo” como espaço certo de localização do paraíso terreno, posteriormente abandonada em sua afirmação veemente por parte dos cronistas e homens da ciência, como nos indica Magalhães (2011) a partir da análise do trabalho de cronistas como Manoel da Nóbrega, Pero de Magalhães Gandavo, José de Anchieta, Fernão Cardim, Fernão Guerreiro ou Domingos d’Abreu de Brito, importantes cronistas (e produtores de imagens discursivas sobre a colônia portuguesa na América) do século XVI.

Embora esta imagem de paraíso tenha sido de certo modo posta de lado a partir do desencantamento português, nos parece que o ideal paradisíaco europeu arrastou-se ao longo dos séculos, alterando-se em sua composição fantástica e mítica e recompondo-se sob bases naturais e paisagísticas características dos ambientes tropicais. Assim, extensos coqueirais, dunas, lagoas, praias azuis e esverdeadas, tudo isso passa a compor uma imagem paradisíaca que está agora associada, sobretudo, ao litoral.

Segundo Boyer (2003), é no fim do século XIX, quando Miami torna-se acessível pela estrada de ferro, que se funda o turismo no sol tropical. O litoral configura-se nesse movimento como um espaço para onde são prioritariamente direcionadas as atividades de lazer, com destaque para o turismo. A partir da segunda metade do século XX o litoral torna-se “o recurso turístico mais explorado pelo capitalismo” (RODRIGUES, 1997, p. 113).

No Brasil, o litoral adquire importância destacada quanto ao *uso turístico do território*. Sua fachada atlântica abriga parte considerável da população e das grandes cidades, processo vinculado à própria trajetória da formação territorial brasileira²⁶. O processo de litoralização em curso desde a segunda metade do século XX é impulsionado por um substrato estatal que direciona aos espaços litorâneos a criação de condições favoráveis, entre outras coisas, à expansão da atividade turística (MADRUGA, 1992).

Durante a primeira metade do século XX o turismo no Brasil começa a se intensificar, sobretudo motivado pelos cassinos e pelas estâncias termais. Nessa

²⁵ Tal assertiva fundamenta-se em Buarque de Holanda (1958), oportunidade em que o historiador dedica-se ao debate acerca dos motivos edênicos no descobrimento e na colonização brasileira.

²⁶ Cf. Moraes (2007).

primeira metade do século passado são construídos meios de hospedagem para essa finalidade, sofrendo mais tarde forte impacto do Decreto-Lei 9.215 de 30 de abril de 1946 que proibiu os jogos de azar no Brasil. Na segunda metade do século XX o Estado brasileiro passa a atuar de modo mais intenso na organização e no planejamento da atividade turística, tendo como marco desta nova postura a criação da Empresa Brasileira de Turismo – Embratur na década de 1960²⁷. A Embratur incentivou o desenvolvimento do turismo no Brasil trabalhando ainda na promoção de uma imagem do país para o mundo.²⁸

O litoral brasileiro passa então, nesse âmbito, a figurar como representação paradisíaca e destino para o descanso de volumes cada vez maiores de turistas estrangeiros e mesmo brasileiros. A partir da década de 1960 esse processo se dá de forma sistematizada, passando o Estado a atuar na organização de políticas e na promoção de cidades como o Rio de Janeiro como destino turístico e imagem nacional. Espraia-se em direção ao litoral da região Nordeste a partir dos anos de 1980, destacadamente nos fins da década e início da década seguinte pela indução de macropolíticas como o Prodetur-NE. Nesse contexto, o turismo aparece como alternativa econômica para estados da região mais pobre do país, movendo vultosos volumes de recursos captados junto ao Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento – BIRD e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES²⁹. Como aponta Rodrigues (1999, p. 149) “o Nordeste começa a ser vendido como o novo Caribe, o novo Mediterrâneo, a nova Flórida”.

O aumento da renda média e do consumo das famílias de classe média no Brasil constitui uma oportunidade ímpar de fortalecimento deste mercado e de reconhecimento do turismo como atividade econômica importante, tanto no sentido de

²⁷ Sobre a dimensão político-institucional do turismo no Brasil e a elaboração de políticas e instrumentos de planejamento, Cf. Becker (1996, 1997, 2001), Araújo e César (2012) e Araújo e Taschner (2012). A respeito da capacidade institucional instalada para a gestão do turismo no Brasil nos três níveis de governo, tendo como base uma retrospectiva dos programas de planejamento, financiamento e desenvolvimento do turismo do governo federal nas últimas décadas, Cf. Beni (2006).

²⁸ Entre outras coisas, a imagem elaborada e difundida pela Embratur estava comprometida, no contexto dos governos militares pós-1964, com a difusão da ideia de uma país marcado pela liberdade, lugar exótico e pacífico. A alegria e a hospitalidade se traduzia, conforme aponta Matos (2013) à tríade *mulher – carnaval – praia*, o que pode ser observado em diversas peças publicitárias das décadas de 1960 e 1970 elaboradas pela Embratur.

²⁹ Sobre o Prodetur-NE, Cf. Benevides (1998) e Rodrigues (1999).

captar fluxos internacionais, quanto no sentido de mobilizar fluxos internos de turistas. Os sistemas de crédito que estão vinculados à expansão do consumo alimentam ainda mais a expansão do turismo. A criação do *Cartão Turismo Caixa* pela Caixa Econômica Federal – CEF, em 2006, é um exemplo que pode atestar tal afirmação. Desde sua criação já foram disponibilizados um montante de crédito da ordem de R\$ 354,25 milhões, com contínuo crescimento do valor de autorizações para novos cartões. O *mar à vista* está assim disponibilizado a *prazo*.

Para Cruz (2007, p. 53-54) a “rodoviarização do território”, enquanto opção do Estado brasileiro como política de transporte responsável pela integração do território nacional, além de outros fatores como a emergência das classes médias e a valorização da praia como destino de lazer “são propulsores da criação de destinos turísticos ao longo da costa”. Aquelas rodovias com traçado litorâneo ou semi-litorâneo (BR 101 e BR 116), além de promover maior fluidez engendram também novas possibilidades de aglomerações urbanas ao longo de seu curso. Tal processo tem incidido diretamente sobre a urbanização litorânea, ora com “a apropriação e consequente transformação de espaços urbanos constituídos”, ora enquanto “agente desencadeador de processos de urbanização em locais antes não urbanizados”.

Agentes imobiliários – construtoras, loteadores, especuladores – apropriam-se das condições garantidas a partir das intervenções do poder público e conduzem o parcelamento do solo agora tornado mercadoria de alto valor. Isso se dá impulsionado em grande medida pelas infraestruturas instaladas pelo Estado, destinadas ao desenvolvimento do turismo e às condições de reprodução das demais dinâmicas produtivas estratégicas à inserção do país na economia mundial (rodovias, portos, aeroportos, financiamentos públicos, etc.).

Assim, embora tenha ocupado uma posição de menor relevância no quadro das políticas nacionais de desenvolvimento até a década de 1990, o turismo passa a ser o eixo condutor de várias ações estatais no país, visando dotar o território das condições necessárias para sua expansão (CRUZ, 2007). Destacadamente, a partir dessa década, é a região Nordeste que passa a figurar como destino turístico prioritário no âmbito das políticas estatais, com destaque para os polos do Prodetur-NE.

O Prodetur-NE apresenta-se então como uma ação estatal que conduz um processo de adequação do território ao uso turístico – prioritariamente dedicado ao

turismo de massa e internacional do tipo *sol e praia*. As ações deste programa se dão via articulação entre o governo federal e os governos dos estados que formam a região, conjugando esforços, amparados com fartos recursos, para instalar as bases materiais necessárias à expansão do turismo de massa, “melhorando as condições de fluidez do território por meio da ampliação e modernização de todos os aeroportos da região, construindo novas estradas e pavimentando outras mais antigas”, além de melhorar as condições infraestruturais básicas, que incluem serviços de água, esgoto e energia elétrica (CRUZ, 2007, p. 12). Somam-se a isso ações voltadas à formação de mão de obra para a atuação na atividade turística (cursos superiores, técnicos e tecnológicos, como, por exemplo, os ofertados no âmbito do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego – PRONATEC), além de pesadas intervenções de *marketing* público destinado à criação e/ou consolidação de destinos turísticos.

Embora suas ações não se restrinjam ao litoral, é na opção pelo turismo de “sol e praia” que estão suas prioridades. Concentram-se assim no litoral a maior parte e os mais importantes polos turísticos estabelecidos pelo programa (Figura 02), onde se passa a experimentar a expansão da atividade turística e, destacadamente, a expansão da hotelaria. Cruz (2007, p. 55) ressalta que, em decorrência de uma “relativa distância entre o ‘destino Nordeste’ – considerando aqui sobretudo as capitais e algumas cidades litorâneas – e os principais polos emissores de turistas do país (estados de São Paulo e Rio de Janeiro)” a hotelaria ganha significativa expressão espacial no litoral da região. Do mesmo modo, merecem destaque as obras vinculadas aos transportes (ampliação e modernização de aeroportos, construção e modernização de rodovias, construção de terminais de passageiros em portos para cruzeiros marítimos).

Tais intervenções promovem nas últimas décadas a intensificação da litoralização, que se desenvolve de modo desigual sobre o litoral brasileiro, ficando a porção setentrional deste litoral como verdadeiro *fundo territorial* para a expansão da atividade turística. A indução de sua apropriação para o uso turístico tem base estatal clara, circunscrita no âmbito de um conjunto de políticas direcionadas ao desenvolvimento do turismo que passam a planejar o ***uso turístico do território***, destacadamente no litoral.

Figura 02 – Polos Prodetur - NE I.

Fonte: BNB.

Esse uso turístico do território se expande no litoral do Nordeste do Brasil ocupando quase a totalidade da fachada atlântica da região, com destaque para os estados da Bahia, do Pernambuco, do Rio Grande do Norte e do Ceará. Na última década o movimento de expansão converge em direção ao litoral setentrional brasileiro, impulsionado pelas reverberações da indução estatal promovida desde a década de 1990 em estados como o Piauí e o Maranhão, configurando uma *fronteira de expansão do turismo litorâneo no Brasil*, onde a indução da expansão do uso turístico do território se dá a partir da evidência das características amazônicas e seu caráter “*único*”, um território visto como “*uma nova descoberta*”, um fundo territorial em vias de apropriação.

Põe-se assim aberto o litoral setentrional brasileiro como uma fronteira de expansão do turismo, *fronteira de acumulação*, lugar onde as estratégias para um ajuste espacial seguem em curso e se manifestam sob múltiplas violências, marcadas pela despossessão da terra, de bens, das condições autônomas de trabalho ou de vida.

1.3 A expansão do uso turístico no litoral setentrional brasileiro

As dinâmicas de expansão do uso turístico do território no litoral setentrional brasileiro³⁰ se intensificam em período posterior aos processos experimentados no restante do litoral da região Nordeste, embora as ações estatais de indução ao desenvolvimento do turismo no norte do país remontem ainda à segunda metade do século XX. Tal expansão alimenta-se dos mecanismos de indução estatal (infraestruturas, incentivos fiscais, linhas de financiamento a empreendimentos, novas normas de uso do território, etc.) e tem como principal elemento propulsor os resultados econômicos experimentados nos demais pontos do território onde o turismo litorâneo se consolidou a partir, sobretudo, da década de 1980.

O Estado passa a atuar de maneira cada vez mais sistematizada no sentido de prover incentivos financeiros, o desenvolvimento de pesquisas e a realização de *marketing* dos destinos produzidos (HALL, 2001). Nesse sentido, age reduzindo custos de capital e de operação (com subvenções e empréstimos a taxas de juros atraentes, dotação de infraestrutura, isenção de impostos, subsídios para a formação de pessoal, etc.) (CRUZ, 2002), além de normatizar o uso do território, destinando ou limitando possibilidades de exploração para determinadas áreas.

É nesse processo que, no Piauí, com um litoral de pouco mais de 60 quilômetros de extensão, a produção de infraestrutura para uso turístico (como as obras executadas na praia de Atalaia, município de Luís Correia) e a elaboração de instrumentos de planejamento dedicados à atividade reforçam o interesse em expandir o uso turístico do território³¹. Articula-se este estado na última década ao turismo litorâneo cearense a partir do desenvolvimento da chamada *Rota das Emoções*³², que liga Jericoacoara

³⁰ Adota-se aqui como *Litoral setentrional brasileiro* o espaço delimitado com base na classificação elaborada por Moraes (2007, p. 46), abrangendo os estados do Piauí, Maranhão, Pará e Amapá.

³¹ Entre os instrumentos elaborados após o ano 2000, destacamos aqui o *Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico do Estado do Piauí*, elaborado com vistas a inserir o Estado do Piauí nas prioridades do Prodetur/NE, e o *Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável*, ambos elaborados pela Secretaria Estadual de Turismo (por meio da contratação de consultorias). Cabe destacar ainda o *Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico do Estado do Piauí* elaborado pelo Sebrae em 2012. Para uma leitura sobre o papel dos instrumentos de planejamento no desenvolvimento do turismo e em sua relação com a produção do espaço no litoral do Piauí, Cf. Martins Filho (2013, 2014).

³² De acordo com Assis (2012) a Rota das Emoções é um dos roteiros do Programa Nacional de Regionalização do Turismo e integra 77 municípios dos estados do Ceará, Piauí e Maranhão, tendo como destinos principais a praia de Jericoacoara, no Ceará, o delta do Parnaíba, a ser explorado a partir dos

(importante destino turístico do litoral cearense) aos Lençóis Maranhenses, tendo como ponto intermediário o Delta das Américas, na foz do Rio Parnaíba, onde os municípios litorâneos de Paranaíba, Luis Correia, Cajueiro da Praia e Ilha Grande se inserem (em tempos, formas e velocidades desiguais) no movimento de expansão do turismo litorâneo. Nesse mesmo processo, os Lençóis Maranhenses passam a ser explorados turisticamente articulados a essa proposta regional, sendo reforçado enquanto destino turístico no estado do Maranhão.

Mas essa expansão do uso turístico do litoral brasileiro não se dá apenas como espraiamento dos fluxos direcionados aos demais estados litorâneos do Nordeste. Há processos que particularizam esta dinâmica, vinculados, em grande medida, a certa **motivação amazônica**, quer seja pelos “apelos ambientais”, quer pelos instrumentos de planejamento específicos destinados à esta região desde o século passado. Tal dinâmica adquire assim uma expressão da litoralização apontada por Madrugá (1992) enquanto parte da modernização do território.

As políticas de modernização do território brasileiro, materializadas na segunda metade do século XX, sempre tiveram a Amazônia como foco para grandes intervenções, tida de certa maneira como “*grande vazio*” a ser apropriado, fundo territorial para a expansão da acumulação capitalista³³. Como bem lembra Oliveira (2009, p. 83) “a adjetivação de expansão já impõe seu preço semântico: qual a expansão que não é destrutiva de algum modo de vida anterior?”. A modernização da Amazônia aparece para Oliveira como copia burlesca da “Conquista original” da expansão territorial colonizadora empreendida pelos portugueses a partir do século XVI. Há, nestes termos, uma “Reconquista da Amazônia”, uma vez que as propostas de modernização carregam consigo certos pressupostos comuns ligados à ideia de “descobrimento”: “descobrir significa revelar o desconhecido, o sem nome, sem forma e sem sujeitos” (OLIVEIRA, 2009, p. 83).

No contexto do Estado autoritário/golpista instaurado a partir de 1964 no Brasil a intervenção pública na Amazônia ganha ainda mais conotação geopolítica, tendo em vista que a doutrina militar de intervenção via nas estratégias de “tamponar

municípios litorâneos do Piauí) e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (no litoral oriental maranhense).

³³ Hurtienne (2009, p. 155) lembra que a Amazônia “foi sempre pensada, por um lado, como um espaço enorme, aparentemente vazio, que a economia global ou as grandes empresas multinacionais e também as empresas brasileiras podem utilizar como último recurso para os seus processos de acumulação”.

fronteiras” ditas vulneráveis uma saída para o efetivo controle do território (RÊGO, 2002). Tal política, afirma Oliveira (2009, p. 84), somente se tornaria “viável por uma ação combinada de diplomacia política e militar” que toma a abertura de estradas como condição necessária para tal propósito.

A integração de pontos do território mediante a construção de estradas, enquanto efetivação da máxima da integração nacional – *integrar para não entregar* – é proposta com a abertura de rodovias como a Transamazônica, a Belém-Brasília, e a Cuiabá-Santarém. Soma-se a isso uma série de projetos de colonização alocados às margens destas estradas que alimentam o “aparecimento de forças centrífugas no processo da expansão econômica, bafejadas, por certo, pela acumulação primitiva do ‘assalto ao Tesouro’” (OLIVEIRA, 2009, p. 85) como estratégia de exploração das riquezas da Amazônia e de sua inserção na expansão capitalista contemporânea. Intervém assim o Estado, travestindo seu monopólio da violência e a dissimulação de atos de violência privada como “proteção das fronteiras e do bloqueio à vulnerabilidade”. Ressalta Oliveira (2009, p. 87) que “Apropriação de terras, garimpagem, exploração da madeira, são os lados ‘produtivos’ da perversidade fáustica do genocídio indígena, da devastação florestal, da contaminação dos castanheiros, dos seringueiros”.

Vital Farias, em *Saga da Amazônia*, expressa os processos de transformação vividos a partir da modernização na região. Na “mais bonita floresta”, de “mata verde, céu azul”, “caboclo lendas e mágoas e os rios puxando as águas”, “veio caipora de fora para a mata definhar e trouxe dragão-de-ferro, prá comer muita madeira” e “trouxe em estilo gigante, prá acabar com a capoeira”. E segue a canção:

Fizeram logo o projeto sem ninguém testemunhar
prá o dragão cortar madeira e toda mata derrubar:
se a floresta meu amigo, tivesse pé prá andar
eu garanto, meu amigo, com o perigo não tinha ficado lá

O que se corta em segundos gasta tempo prá vingar
e o fruto que dá no cacho prá gente se alimentar?
depois tem o passarinho, tem o ninho, tem o ar
igarapé, rio abaixo, tem riacho e esse rio que é um mar

Mas o dragão continua a floresta devorar
e quem habita essa mata, prá onde vai se mudar???
corre índio, seringueiro, preguiça, tamanduá
tartaruga: pé ligeiro, corre-corre tribo dos Kamaiura

No lugar que havia mata, hoje há perseguição

grileiro mata posseiro só prá lhe roubar seu chão
castanheiro, seringueiro já viraram até peão
afora os que já morreram como ave-de-arribação
Zé de Nata tá de prova, naquele lugar tem cova
gente enterrada no chão:

Pois mataram índio que matou grileiro que matou posseiro
disse um castanheiro para um seringueiro que um estrangeiro
roubou seu lugar (FARIAS, 1982)

Para conduzir o processo de modernização da Amazônia e a abertura do território à expansão do capital monopolista para o Brasil o Estado sistematiza diversas formas de intervenção. Embora já na constituição de 1946, no artigo 199, apareça a necessidade de elaboração de um plano para a valorização econômica da Amazônia, que culmina na criação em 1953 da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA, é a partir da década de 1960, especificamente a partir dos governos militares, que a Amazônia passa a se constituir como espaço prioritário para intervenções públicas no sentido de garantir a soberania nacional, atenuar possíveis conflitos vinculados às tensões sociais existentes na região Nordeste e promover a modernização do território enquanto materialização de condições favoráveis a expansão capitalista (OLIVEIRA, 1977; RÊGO, 2002; TODESCO, 2013).

Nesse sentido a chamada “Operação Amazônia” é lançada em 1966 visando “modernizar a economia regional de acordo com relações tipicamente capitalistas”, propondo atrair capital a partir da instituição de incentivos fiscais e da reestruturação e adequação de órgãos e agências governamentais que deveriam dedicar-se ao “planejamento, a expansão da infra-estrutura econômica e social, a pesquisa de recursos naturais, as isenções fiscais e os incentivos financeiros para induzir a iniciativa dos capitais privados” (RÊGO, 2002, p. 289).

É no âmbito da Operação Amazônia que é criada a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – Sudam, que substitui a SPVEA em 1966. Acompanhando tal processo, são criados o Banco da Amazônia S/A – Basa e o Fundo para Investimentos Privados do Desenvolvimento da Amazônia – Fidam, compondo assim o aparelho econômico estatal destinado à execução das políticas de indução à expansão da acumulação de capital na região.

A partir de 1974, com a criação do Finam – Fundo de Investimentos da Amazônia, se amplia a política de incentivos fiscais a partir de deduções tributárias (a

exemplo dos mecanismos utilizados no âmbito da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – Sudene), o que se tornaria o “mais poderoso instrumento de intervenção do Estado para a ocupação da Amazônia pelo grande capital” (RÊGO, 2002, p. 293). Completa tal cenário a criação da Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus, que visava gerir e efetivar o funcionamento da Zona Franca de Manaus – ZFM dez anos depois de sua criação, em 1957.

Visando dar operacionalidade aos incentivos fiscais o governo federal lança o Programa de Integração Nacional – PIN em 1970, orientando-os para a agropecuária e a agroindústria. Seus três objetivos básicos eram a construção da Transamazônica e da Cuiabá-Santarém; a colonização em torno da Transamazônica (10 km de cada lado); e o levantamento de recursos naturais a partir das atividades do Projeto RADAM. O programa de colonização oficial se estabelece a partir da criação do INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária também em 1970, e se vincula a programas como o Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste e o Polamazônia – Programa de Polos Agropecuários e Agroindustriais da Amazônia. Este último amplia a área dos projetos de colonização, expandindo-os para os eixos da Cuiabá-Santarém e da Belém-Brasília, busca o aproveitamento dos vales dos rios Tapajós, Xingu e Tocantins-Araguaia, além de estabelecer programas de base empresarial vinculados à pecuária de corte, extração e industrialização de madeira, mineração e indústrias eletrolíticas, lavouras selecionadas, pesca empresarial e turismo (RÊGO, 2002), conformando a política de Grandes Projetos a partir do estabelecimento de um conjunto de polos de crescimento.

Para Costa (2009) os Grandes Projetos – GPs constituíram-se, grosso modo, enquanto um conjunto de intervenções de grande porte implementadas ou induzidas pelo governo federal. Tais intervenções, desde a década de 1970, tiveram suas concepções voltadas principalmente para a dotação de infraestrutura. Conforme o autor (2009, p. 410), “a partir do II PND [Plano Nacional de Desenvolvimento], passaram a ser cogitados GPs diretamente produtivos visando a concretizar a frente mínero-energética, com destaque para o Programa Grande Carajás – PGC [...]”. Esses grandes projetos estiveram, em geral, atrelados ao paradigma de polarização do desenvolvimento, paradigma este que tem suas raízes, sobretudo, nas elaborações de François Perroux,

para quem o crescimento “não surge em toda parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidades variáveis, em pontos ou pólos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia” (PERROUX, 1967, p. 164). Deriva dessa concepção um conjunto amplo de teorias locacionais que se articulam e compõem o fio condutor de instituições como a Cepal – Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe e que norteiam as ações das Superintendências de desenvolvimento regional criadas nesse período, como a Sudene e a Sudam³⁴.

Nesse contexto de modernização da Amazônia pós-década de 1960 o turismo começa a ser considerado como atividade de grande potencial para contribuir economicamente com a região. Os fluxos desencadeados a partir das atividades instaladas com os Grandes Projetos alimentaram um alavancar do chamado turismo de negócios, evidenciando a importância econômica da atividade turística, a necessidade de prover infraestrutura, sobretudo hoteleira, e impulsionou, já a partir da década de 1970, o Estado a elaborar uma expressiva quantidade de documentos com vistas à formatação de uma política de turismo que induzisse a expansão desta atividade à Amazônia, projetando-a como importante destino turístico.

É sob esta conjuntura que é elaborado o I Plano de Turismo da Amazônia – I PTA em 1978, com o propósito de planejar a atividade na região durante o período 1980-1985. O plano estabelecia como polos prioritários para o desenvolvimento do turismo as cidades de Manaus (AM), Belém (PA), Santarém (PA) e São Luís (MA) (Figura 03), além de indicar como “centros turísticos” as capitais dos demais estados e dos então territórios federais (SUDAM, 1978a, 1978b; ENDRES, 1999).

A proposta do I PTA visava abarcar o turismo interno e o turismo internacional, atraindo neste último caso os fluxos orientados ao Caribe, o que impulsiona tanto uma expansão do setor hoteleiro (que se beneficiava dos mecanismos de incentivos fiscais) quanto da instalação de aeroportos (embora a principal motivação das viagens fossem ainda os negócios) (TODESCO, 2013; SUDAM, 1978a). De acordo com Todesco (2013, p. 50), a ampliação do parque hoteleiro na Amazônia Legal deve-se muito mais às políticas de incentivos fiscais aplicáveis ao turismo, como o Decreto-Lei nº 1.191, de 1971, que estabelecia 50% de redução do imposto de renda aos investimentos em projetos de

³⁴ Para uma leitura específica sobre isto em François Perroux, Cf. preferencialmente a Parte 2: Os pólos de crescimento (PERROUX, 1967, p. 141-328).

construção ou ampliação de hotéis e em obras e serviços específicos de finalidade turística na área de abrangência da SUDAM. Tal incentivo chega a 70% a partir de 1975, com o Decreto-Lei nº 1.439.

Figura 03 – Polos e centros turísticos do I Plano de Turismo da Amazônia.

Fonte: SUDAM (1978a).

Segundo Endres (1999), este plano desencadeou algumas ações ligadas à infraestrutura e à abertura de crédito para o financiamento da construção de equipamentos e serviços turísticos. Destaca a autora ainda que o I PTA impulsiona a criação de cursos para a formação de mão de obra voltada ao turismo, como os cursos oferecidos pelo SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial e mesmo, de forma indireta, a criação do curso de Bacharelado em Turismo da Universidade Federal do Pará – UFPA.

Merece destaque ainda no âmbito do I PTA sua repercussão enquanto marco regulatório com preocupações que envolviam turismo e meio ambiente, com destaque

para a criação das chamadas “Áreas Especiais de Interesse Turístico”, definidas pela SUDAM (1978a, p. 102) como “trechos contínuos do território nacional, inclusive suas águas territoriais, a serem preservados e valorizados no sentido cultural e natural, e destinados à realização de planos e projetos de desenvolvimento turístico” (Quadro 01).

Quadro 01 – Áreas Especiais de Interesse Turístico, I PTA.

Estados	Área Especial de interesse Turístico	Construções Previstas	Investimentos Previstos (Cr\$)
Pará e Maranhão	Gurupi	Aeroporto, sede administrativa e meios de hospedagem	16.500.000,00
Pará	Tapajós	Meios de hospedagem e sede administrativa	37.500.000,00
Pará	Tocantins-Moju	Terminal hidroviário e sede administrativa	39.000.000,00
Maranhão	Lençóis Maranhenses	Terminal hidroviário, sede administrativa e meios de hospedagem	45.500.000,00
Amapá	Lago Piratuba	Aeroporto, sede administrativa e meios de hospedagem	45.000.000,00
Amazonas	Anavilhanas	Terminal hidroviário, sede administrativa e meios de hospedagem	39.000.000,00

Fonte: Todesco (2013).

Conforme Todesco (2013), a tendência das demais estratégias de intervenção estatal na Amazônia se reverte também no I PTA na medida em que se priorizou maciçamente investimentos em equipamentos turísticos, meios de hospedagem e infraestrutura urbana de modo geral (Tabela 02). A partir disso o turismo torna-se uma das estratégias para a aceleração do crescimento da economia regional, sendo proposta como atividade também capaz de promover a urbanização e a ocupação territorial na Amazônia.

Embora as preocupações ambientais já aparecessem no I PTA, é no II Plano de Turismo da Amazônia – II PTA que tais questões passam a ter maior expressão, quer como preocupação, quer como subsídio para a formatação de um segmento turístico de interesse dos agentes econômicos vinculados ao turismo na região, impulsionando um novo nicho de mercado em gestação a partir dos movimentos ecológicos pós-década de 1970, quando o debate da “sustentabilidade” ganha repercussão internacional, até o

ponto de se esvaziar quanto ao conteúdo, tornando-se mais um rótulo para algumas mercadorias, um discurso vago e generalista.

Tabela 02 – Previsão de Investimentos - I PTA.

Programas	Cr\$ 1.000	% do total
Equipamentos turísticos e hotelaria	1.632.000	48,0%
Desenvolvimento urbano	766.491	22,5%
Transporte fluvial	300.000	8,8%
Preservação da ecologia e desenvolvimento turísticos	217.500	6,4%
Proteção do patrimônio histórico-artístico	229.535	6,7%
Recursos humanos	115.790	3,4%
Promoção turística	68.790	2,0%
Estudos e projetos	43.500	1,3%
Implantação e administração do Plano	30.000	0,9%
Total	3.403.516	100%

Fonte: Organizado pelo autor a partir de Sudam (1978a) e Todesco (2013).

Nessa “pegada ecológica” o ecoturismo ou turismo ecológico aparece no II PTA, elaborado na década de 1990, como o “destino” da Amazônia, estabelecendo-se no plano como fio condutor para o desenvolvimento da atividade a relação entre ecologia e desenvolvimento. As características ambientais passam a compor o rol de atributos que naturalizam a “vocalização regional” para a atividade turística, cuja “exuberância da floresta” se destaca enquanto elemento justificador (SUDAM, 1991, p. 11). Comenta Endres (1999, p. 36) que

Ao invés de destacar a integração nacional como fundamento das ações planejadas pelo governo, é o binômio tecnologia e ecologia que conduz as orientações contidas no II PTA. É sob a égide ecológica que o documento propõe o desenvolvimento regional, consubstanciado pelo ecoturismo.

O contexto das preocupações ecológicas, que ganha ainda maior expressão a partir da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro em 1992 (ECO-92), intensifica o interesse em aproveitar os “potenciais naturais” do território nacional, destacadamente da região amazônica, levando à elaboração de diversos instrumentos de promoção do ecoturismo, como é o caso das “Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo” (BRASIL, 1994) cujos objetivos aparecem como norteadores de diversas propostas elaboradas a desde então.

Tal perspectiva associa-se a ampliação do número de Unidades de Conservação – UCs implantadas a partir da metade da década de 1980. Segundo Todesco (2013, p. 54) durante o governo José Sarney, de 1985 a 1990, “nota-se o crescimento exponencial do número de unidades de conservação implantadas na Amazônia Legal, totalizando 34 UCs, abarcando uma área de mais de 15 milhões de hectares” (Tabela 03). Tais espaços tornam-se “áreas protegidas”, reservadas como patrimônio a ser preservado pelo Estado e cujo uso torna-se regido por condições particulares, conforme a modalidade de “proteção” que viria a ser estabelecida³⁵. São essas áreas protegidas que se tornam o foco dos planos e programas dirigidos ao desenvolvimento do ecoturismo.

Tabela 03 – Unidades de Conservação na Amazônia Legal (1959-2010).

Presidentes	Início	Fim	Unidade de Proteção Integral		Unidade de Uso Sustentável		Total	
			N. de UCs	Área (ha)	N. de UCs	Área (ha)	N. de UCs	Área (ha)
-	31/12/59	15/03/85	23	10.855.679	3	1.015.000	26	11.870.679
José Sarney	15/03/85	15/03/90	6	1.726.883	28	13.735.992	34	15.462.875
Fernando Collor de Mello	15/03/90	02/10/92	1	560.000	5	71.650	6	631.650
Itamar Franco	02/10/92	01/01/95	0	0	0	0	0	0
Fernando Henrique Cardoso (1º mandato)	01/01/95	01/01/99	2	577.971	10	3.793.629	12	4.371.600
Fernando Henrique Cardoso (2º mandato)	01/01/99	01/01/03	7	6.397.778	19	3.982.056	26	10.379.835
Luís Inácio Lula da Silva (1º Mandato)	01/01/03	01/01/07	10	8.776.454	26	11.180.411	36	19.956.865
Luís Inácio Lula da Silva (2º Mandato)	01/01/07	01/01/10	5	2.701.903	8	3.756.312	13	6.458.215

Fonte: Todesco (2013).

³⁵ Em julho de 2000 é instituído o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC por meio da Lei 9.985. A referida lei estabelece doze categorias de Unidades de Conservação, divididas em dois grupos: Unidades de Proteção Integral e Unidades de Uso Sustentável. São categorias do grupo das Unidades de Proteção Integral estão a Estação Ecológica, a Reserva Biológica, o Parque Nacional, o Monumento Natural e o Refúgio da Vida Silvestre. Por sua vez, o grupo das Unidades de Uso Sustentável tem como categorias Área de Proteção Ambiental, a Área de Relevante Interesse Ecológico, a Floresta Nacional, a Reserva Extrativista, a Reserva de Fauna, a Reserva de Desenvolvimento Sustentável e a Reserva Particular do Patrimônio Natural.

Sendo proposto enquanto instrumento de promoção do desenvolvimento do ecoturismo na Amazônia é lançado oficialmente em 2000 o Proecotur – Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal, abarcando principalmente unidades de conservação, compreendidas “como zonas prioritárias para investimentos nas quais o poder público implantaria projetos de infraestrutura e normas visando à atração de empreendimentos privados do segmento de ecoturismo”, situadas em 15 Polos de Ecoturismo que reúnem 153 municípios (Figura 04) (TODESCO, 2013, p. 76-77).

Figura 04 – Polos de Ecoturismo do Proecotur.

Fonte: Todesco (2013).

No âmbito da área de atuação do Proecotur são contemplados 52 municípios dos estados do Maranhão (08), Pará (28) e Amapá (16), reunidos em cinco Polos de Ecoturismo (Polo Amapá, Polo Belém/Costa Atlântica, Polo do Marajó, Polo do Tapajós e Polo Floresta dos Guarás), abarcando dezenove municípios litorâneos (Quadro 02)³⁶. Nestes polos, onze Unidades de Conservação são destinadas à condição de atrativos

³⁶ No âmbito dos estados abarcados pelo Proecotur, destacamos os estados do Amapá, Pará e Maranhão por terem parte de seus territórios situados em posição *litorânea*, interessando diretamente aos propósitos do presente trabalho.

turísticos (duas delas situadas no litoral do Maranhão), tendo induzida sua exploração (e/ou suas possibilidades de uso) a partir de instrumentos de planejamento e *marketing* federais, estaduais e municipais (Figura 05 e Quadro 03).

Quadro 02 – Polos de Ecoturismo nos estados do Maranhão, Pará e Amapá – Proecotur.

Estado	Polos	Municípios
Amapá	Polo Amapá	(Todos os municípios) Amapá, Calçoene, Cutias do Araguari, Ferreira Gomes, Itaubal, Laranjal do Jari, Macapá, Mazagão, Oiapoque, Pedra Branca do Amapari, Porto Grande, Pracuúba, Santana, Serra do Navio, Tarturagalzinho e Vitória do Jarí.
Maranhão	Polo da Floresta dos Guarás	Apicum-Açu, Bacuri, Cedral, Cururpu, Guimarães, Mirinzal, Porto Rico do Maranhão, Serrano do Maranhão.
Pará	Polo do Belém/Costa Atlântica	Abaetetuba, Augusto Corrêa, Barcarena, Belém, Bragança, Curuçá, Maracanã, Marapanim, Salinópolis, São João de Pirabas, Vigia e Viseu.
	Polo do Marajó	Breves, Cachoeira do Arari, Chaves, Melgaço, Ponta de Pedras, Salvaterra, Santa Cruz do Ararai e Soure.
	Polo do Tapajós	Alenquer, Aveiro, Belterra, Itaituba, Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná e Santarém.

Fonte: Adaptado de Todesco (2013, p. 79).

Figura 05 – Unidades de Conservação selecionadas pelo Proecotur.

Fonte: Todesco (2013).

Quadro 03 – Unidades de Conservação selecionadas pelo Proecotur nos estados do Maranhão, Pará e Amapá.

Estado	Unidades de Conservação
Amapá	1. Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque 2. Parque Nacional do Cabo Orange
Maranhão	3. Área de Proteção Ambiental Reentrâncias Maranhenses 4. Parque Estadual Marinho do Parcel de Manuel Luís
Pará	5. Parque Nacional da Amazônia 6. Reserva Extrativista Tapajós Arapiuns 7. Floresta Nacional do Tapajós 8. Floresta Nacional Saracá-Taquera 9. Parque Estadual Monte Alegre 10. Área de Proteção Ambiental do Arquipélago do Marajó 11. Área de Proteção Ambiental do Algodual

Fonte: Adaptado de Todesco (2013, p. 197).

De acordo com Todesco (2013, p. 82), a realidade quanto a aplicação dos recursos do Proecotur foi bem diferente do planejado. Como exemplo a autora afirma que em junho de 2008, quando é finalizado o contrato com o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, “do total de US\$ 13,8 milhões previstos para serem investidos na primeira fase, durante três anos, foram investidos apenas US\$ 5,69 milhões em nove anos, sem a fase de planejamento ter sido realizada por completo”.

Mesmo tendo ocorrido problemas quanto a aplicação do recurso de US\$ 213,8 milhões previsto para ser aplicado em seis anos, distribuído em duas etapas, o Proecotur conseguiu impactar, direta ou indiretamente, sobre a estruturação de órgãos oficiais de turismo na esfera estadual (e mesmo municipal), enquanto parte das estratégias dos governos locais para a captação de recursos e a aprovação de projetos no âmbito do programa. Somado à própria ampliação gradativa da importância da atividade turística para as gestões públicas estaduais e municipais, esse quadro de instrumentos de planejamento e mecanismos de alocação de recursos e crédito culmina no estabelecimento de um aparato burocrático-institucional e na elaboração de um conjunto amplo de instrumentos de planejamento (planos estaduais e municipais, inventários turísticos, etc.) que visa a indução do uso turístico do território na Amazônia. Os estados do Amapá, Pará e Maranhão, por exemplo, têm suas secretarias de turismo todas criadas depois do ano 2000 (Secretaria de Estado de Turismo do Amapá – Setur-AP em 2004, Secretaria de Estado de Turismo do Pará – Setur-PA em 2011 e Secretaria de Estado do Turismo do Maranhão – Setur-MA em 2006), embora já contassem com outros órgãos destinados ao planejamento do turismo. Isso se reverbera na estruturação de políticas estaduais e municipais que passam a também induzir investimentos e fluxos a partir de campanhas de construção dos destinos.

O caso do Pará pode ser destacado para demonstrar o impacto dessas intervenções no sentido de induzir o turismo à Amazônia. De acordo com dados da Setur-PA (PARÁ, 2012) há um incremento de 68,73% no número de turistas em visita ao estado entre os anos de 2002 e 2011 (de 460.504 para 777.004), com uma elevação de 155,06% no volume da renda gerada pelos turistas no mesmo período (US\$ 90.334.273 em dezembro 2002 e US\$ 230.409.725 em dezembro de 2011). Essa expansão da atividade aparece como resultado, entre outras coisas, da atuação do poder público na indução do desenvolvimento da atividade.

Atualmente o governo do Pará se utiliza do *Plano Estratégico de Turismo “Ver-o-Pará”* (PARÁ, 2011) para promover o estado como “*a obra-prima da Amazônia*”. Para isso definiu seis polos (Belém, Amazônia Atlântica, Araguaia Tocantins, Marajó, Tapajós e Xingu) visando estruturar a oferta turística e planejar os segmentos propostos ao uso turístico do território paraense (Figura 06).

Figura 06 – Polos turísticos - Plano Estratégico de Turismo “Ver-o-Pará”.

Fonte: Pará (2011).

Tal instrumento se assemelha ao *Plano Maior 2020 – Plano Estratégico de Turismo do estado do Maranhão*, elaborado em 2010, que visa “impulsionar o turismo no estado” (MARANHÃO, 2012, p. 08) promovendo-o como um destino “Único”. De 2000 a 2005 a entrada de turistas no estado do Maranhão experimentou um crescimento de 126,6%. Assim como o estado do Pará, o Maranhão estruturou o planejamento do turismo no referido plano a partir de polos turísticos distribuídos em todo o território. Em ambos os casos, o litoral adquire importância destacada no planejamento da atividade e nos resultados já alcançados, tendo aí parte preponderante dos destinos mais consolidados e aqueles que mais se destacam na indução enquanto destinos

prioritários, principalmente no caso do Maranhão. Tal tendência está vinculada ao contexto do desenvolvimento do turismo no Brasil que tem historicamente como modalidade de turismo prioritária e de maior expressão o turismo de *sol e praia*.

Nos polos Belém, Marajó e Amazônia Atlântica, no estado do Pará, municípios como Soure, Curuçá e Salinópolis passam a ser explorados a partir do segmento de turismo de *sol e praia* (incluindo em alguns casos praias fluviais). Juntos os três polos correspondem a mais de 70% da oferta de produtos turísticos naquele estado, estando neles a maior parte dos destinos considerados âncoras do turismo paraense. O Polo Amazônia Atlântica, cuja oferta de produtos turísticos baseia-se no “encontro da Floresta Amazônica com o Oceano Atlântico”, onde a floresta “cede espaço às paisagens tipicamente litorâneas”, é composto por municípios litorâneos, entre a capital, Belém, e a divisa com o estado do Maranhão³⁷, “constituindo-se na maior e mais estruturada área turística de *sol e mar* da Amazônia Brasileira” (PARÁ, 2012?).

Segundo a Setur-PA a região do polo “conta com estrutura turística, gera demanda e é reconhecida como um destino consolidado no mercado do próprio Pará e dos estados fronteiriços”, destacando-se os municípios de Bragança e Salinópolis, onde as *praias de mar* constituem-se na “principal motivação do turista que frequenta a região” (PARÁ, 2013a). Tal importância se reverte na indução do uso turístico do litoral paraense, aparecendo essa condição de ser “o único estado do país a ser banhado pelo rio Amazonas e pelo Oceano Atlântico” como um elemento atrativo, passando assim o litoral com seus “562 quilômetros de manguezais e praias habitados por uma população de cultura original” a serem pensados como espaço de “diversas oportunidades para investimentos” (PARÁ, 2013b)

No Maranhão essa priorização do litoral também aparece no Plano Maior 2020. O governo do estado propõe a produção de uma imagem para o Maranhão marcada por uma condição de singularidade, impulsionadora da atração turística, que deve se dar por

³⁷ O Polo é composto por municípios litorâneos e não litorâneos, mas são os situados no litoral aqueles considerados prioritários. De acordo com informações do *site* da Setur-PA (PARÁ, 2013a) o Polo Amazônia Atlântica é constituído “dos municípios da Região Guamá, da Região Rio Capim e da Região Rio Caeté, sendo eles: Abel Figueiredo, Augusto Corrêa, Aurora do Pará, Bonito, Bragança, Bujaru, Cachoeira do Piriá, Capanema, Capitão Poço, Castanhal, Colares, Concórdia do Pará, Curuçá, Dom Eliseu, Garrafão do Norte, Igarapé-Açu, Inhangapi, Ipixuna do Pará, Irituia, Magalhães Barata, Maracanã, Marapanim, Mãe do Rio, Nova Esperança do Piriá, Nova Timboteua, Ourém, Paragominas, Peixe-Boi, Primavera, Quatipuru, Rondon do Pará, Salinópolis e Santa Isabel do Pará”, dentre os quais são considerados prioritários: Bragança, Tracuateua, Salinópolis, Marapanim, Curuçá, Vigia de Nazaré e São Caetano de Odivelas.

seu quadro natural com elementos de transição entre o Nordeste e a Amazônia, seu acervo arquitetônico colonial português, manifestações culturais, etc. sendo tais características exploradas na elaboração dos polos turísticos.

Dos dez polos estabelecidos no Plano Maior 2020, seis encontram-se no litoral, a saber: Polo Delta das Américas, Polo Parque dos Lençóis Maranhenses, Polo Munim, Polo São Luís, Polo Floresta dos Guarás e Polo Amazônia Maranhense (Figura 07). Nestes polos os municípios litorâneos são postos como possíveis áreas de desenvolvimento do turismo de sol e praia, embora poucos sejam considerados já consolidados enquanto destinos turísticos, tendo maior expressão (nacional e mesmo internacional) Barreirinhas, ligado à exploração turística do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, e São Luís, capital do estado que, além de cumprir o papel de porta de entrada aos demais pontos de interesse turístico no Maranhão, explora seu conjunto arquitetônico de estilo colonial português como atrativo (sobretudo a partir de seu tombamento como patrimônio cultural da humanidade em 1997 pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO). Além desses municípios, outros como Tutóia, Araioses (no Litoral Oriental), Guimarães, Cururupu e Carutapera (no Litoral Ocidental) são apresentados como espaços para o uso turístico do território, a partir de motivações diversas que cruzam suas condições de espaço litorâneo, quer sejam aqueles vinculados ao Delta do Rio Parnaíba e sua articulação à Rota das emoções, quer seja pelas suas características *amazônicas*, pela presença de Unidades de Conservação, etc.

É nesse contexto que se experimenta nas últimas décadas a expansão do turismo litorâneo, num movimento que espraia o uso turístico do território em direção ao litoral norte do Brasil que passa a ser explorado a partir da indução de um processo de transformação de suas particularidades (grande presença de ilhas, mangues, suas “características amazônicas”, a concentração de unidades de conservação, etc.) em produtos turísticos, em mercadorias.

Figura 07 – Mapa turístico do Maranhão - Plano Maior 2020.

Fonte: Maranhão (2012).

Materialmente isso se reverte em uma série de alterações no que diz respeito à infraestrutura e na instalação de serviços turísticos em alguns pontos do litoral, com destaque para os meios de hospedagem. Embora tal processo se manifeste espacialmente em dinâmicas que extrapolam a dimensão material, estando já na própria alteração do valor das terras, nas relações sociais que se estabelecem a partir das novas configurações da divisão do trabalho que se instalam nos lugares, etc., a materialidade dos empreendimentos hoteleiros (sobretudo aqueles ligados a redes hoteleiras e os *Resorts*) reúne elementos que marcam essa expansão da acumulação capitalista e sua relação com a ação estatal.

Para Araújo (2011) o desenvolvimento dos meios de hospedagem no Brasil possui íntima relação com a conjuntura econômica internacional e com os incentivos estatais dados por meio de políticas federais relacionadas ao turismo. Além disso, a expansão da hotelaria está relacionada à expansão da própria atividade turística, mas também às possibilidades de destinação de capitais a outras atividades (transferência entre circuitos do capital) e regiões, principalmente quando se trata de empreendimentos de grupos internacionais (com grande peso para as redes hoteleiras e os *resorts*), figurando assim como possibilidade no âmbito da “solução espacial” apontada por Harvey.

Nesse âmbito é que redes hoteleiras portuguesas, espanholas, francesas, estadunidenses e mesmo brasileiras têm se instalado no litoral brasileiro. São, de acordo com Araújo (2011, p. 183-184), 48 redes atuantes no litoral, totalizando 212 empreendimentos distribuídos entre *resorts* e hotéis em geral ao longo da costa brasileira. Segundo a autora, durante a década passada (2000-2010) foram inaugurados 64 *resorts* no litoral do país, o que ultrapassa significativamente o número daqueles existentes antes desse período, 36 no total – quinze inaugurados antes de 1990 e 21 inaugurados entre 1990 e 1999. Tal dado ilustra o processo de expansão a que estamos nos referindo.

No movimento de expansão do uso turístico do território em direção ao litoral setentrional a materialidade dos empreendimentos hoteleiros já se manifesta de modo a sinalizar uma **fronteira**. Sua presença está associada diretamente aos polos elaborados pelo poder público na condução das políticas de turismo. Não sem explicação, portanto, o fato de, no Pará, os polos Amazônia Atlântica e Marajó concentrarem 173 dos 448

meios de hospedagem do estado, estando em Salinópolis, desde 1997, o *Amazônia Atlântico Resort*.

No Maranhão, com base nos dados que constam no Plano Maior 2020 (MARANHÃO, 2012, p. 18) essa concentração de meios de hospedagem também se dá no litoral (64,2%), com presença predominante nos municípios de São Luís e Barreirinhas, juntos, concentrando 73,7% dos meios de hospedagem do litoral do estado. Em São Luís estão presentes as redes hoteleiras *Solare* (de origem brasileira), *Choice* (estadunidense), *Best Western* (estadunidense), *Accor* (Francesa) e *IHG* (inglesa). Em Barreirinhas a presença de grupos hoteleiros, mesmo de origem nacional, está ligada à concentração dos *resorts*: três dos quatro *resorts* existentes no litoral do Maranhão estão situados neste município (ARAÚJO, 2011).

A rarefeita presença desses empreendimentos no Litoral Ocidental, associada à condição atribuída a este espaço como estrategicamente importante para a diversificação da oferta turística em médio e longo prazos, que carece de altos investimentos para atingir níveis de rentabilidade satisfatórios (MARANHÃO, 2012, p. 184), aponta esta parte do litoral como espaço de forte tendência à indução por parte do Estado ao uso turístico do território, sobretudo a partir da exploração do ecoturismo e de suas características amazônicas.

Os mapas 01 e 02 apresentam a distribuição das redes hoteleiras e *resorts* ao longo do litoral brasileiro. Tal distribuição demonstra concentração destes empreendimentos no espaço que vai de Santa Catarina ao Ceará, evidenciando aquela classificação proposta por Moraes (2007), mas apresenta também presença de empreendimentos desta natureza no litoral dos estados do Piauí, do Maranhão e do Pará, configurando-se assim parte da expansão do turismo ao litoral setentrional brasileiro aqui apresentada. Cabe destacar ainda que o litoral do Maranhão aparece em tal processo, e os referidos mapas ilustram tal afirmativa, como *fronteira* desta expansão, cuja presença desses empreendimentos, representantes de formas mais hegemônicas de reprodução do capital no âmbito da atividade turística, se concentram nessa porção do litoral.

Mapa 01 – Redes Hoteleiras ao longo do litoral do Brasil.

Fonte: Araújo (2011).

Mapa 02 – Resorts no litoral do Brasil.

Fonte: Araújo (2011).

Mapa 03 – Meios de hospedagem nos municípios litorâneos do estado do Maranhão: segundas residências, redes hoteleiras, *resorts* e empreendimentos turísticos imobiliários (2000-2010).

Fonte: Araújo (2011).

O Mapa 03 destaca o litoral do Maranhão, evidenciando a distribuição desses meios de hospedagem e a presença de segundas residências para os anos 2000 e 2010. Apesar de figurar ainda como campo aberto para os grandes empreendimentos hoteleiros, o Litoral Ocidental maranhense já experimenta uma expansão das segundas residências. Embora estas residências possam não estar em sua totalidade diretamente vinculadas às atividades de lazer, representam em essência a consubstanciação da proeminência do *valor de troca* sobre o *valor de uso* nas formas de apropriação do território. As segundas residências aparecem em parte destes municípios como possibilidade especulativa frente ao processo de valorização desencadeado, entre outras coisas, pela indução ao uso turístico do território e o crescimento – embora lento – da importância da atividade turística nestes municípios.

Nesse movimento de expansão, o litoral maranhense é posto à venda como produto turístico, espaço a ser “descoberto” pelos agentes envolvidos no desenvolvimento da atividade turística e por seus consumidores, os turistas. As políticas de turismo e a publicidade estatal para este uso do território aparecem assim como meios para a revelação do “desconhecido”, arquitetura de uma “reconquista” deste litoral “único”.

1.4 O litoral do Maranhão: uma nova descoberta?

A partir do ano 2000, quando se inicia a execução do *Plano Maior*, o governo do Maranhão passa a promover o estado como produto turístico, apresentando-o como “**o segredo do Brasil**”. Naquele momento o plano apresentava o Maranhão como um potencial desconhecido (do Brasil e do mundo inteiro), um segredo que precisava ser revelado. Fato que no Maranhão muitos outros segredos compõem a arquitetura do planejamento estadual, sobretudo aqueles ligados aos escândalos de corrupção arquitetados pelos membros da oligarquia Sarney que atuam na condução da máquina pública há mais de quatro décadas. Ainda durante o período de vigência do referido plano a Setur-MA passa a adotar outra mensagem em suas campanhas de *marketing*, promovendo o estado como “**a nova descoberta do Brasil**”. Trata-se assim de um estado que estava em *segredo* e agora está posto a um processo de *descobrimento*. O

litoral do Maranhão, como espaço de destaque no referido plano aparece também como “uma nova descoberta”.

O que há por descobrir no litoral do Maranhão? Quem ainda há de promover esse (re)descobrimento?

Excluindo-se todas as teorias (e polêmicas) a respeito da vinda de povos antigos como fenícios, etruscos, tirrênios³⁸ até a costa da América do Sul, podemos afirmar que o litoral do Maranhão possui ocupação conhecida há, aproximadamente, 6600 anos, como indicam estudos de arqueologia sobre os sambaquis da ilha do Maranhão (BANDEIRA, 2008, 2012). As populações sambaquieiras (comunidades de pescadores-coletores-caçadores pré-coloniais) habitaram o litoral até aproximadamente 900 anos antes do presente, distribuídas no litoral maranhense nos espaços em que hoje se situam os municípios de São Luís, Paço do Lumiar, São José de Ribamar, Barreirinhas, Paulino Neves, Tutóia, Araisos e Cururupu³⁹.

Além destes povos, soma-se em período mais recente da história a presença das tribos indígenas, com destaque para os tupinambás e tremembés que habitavam diversos pontos ao longo do atual litoral do Maranhão. Conforme Meireles (2001, p. 35), quando da chegada dos franceses ao Golfão Maranhense, na ilha em que seria fundada São Luís, habitavam-na os *marañaguaras*, tupinambás distribuídos ali em 27 aldeias.

A ocupação do litoral por povos indígenas se dava, entre outras coisas, ligada à relativa facilidade de acesso a fontes de alimentos, como a pesca e a coleta nos mangues, como já mencionara Varnhagen em seu *História geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal* (VARNHAGEN, 1870a, 1870b)⁴⁰. Povoavam ainda os vales dos rios e outros pontos do território distintas tribos cujo contato com o colonizador promoveu profunda redução a partir de processos de escravização e mesmo verdadeiro etnocídio.

³⁸ Sobre correntes migratórias para a América e a presença destes povos na área do atual território do Maranhão, Cf. Meireles (1999, 2001) e Feitosa (1983).

³⁹ O estágio embrionário dos estudos de arqueologia no Maranhão, embora seus grandes avanços, nos indicam ainda ser possível a identificação de muitos outros sítios arqueológicos ao longo da costa, o que trará elementos para novas páginas da história da ocupação do que viria a ser o litoral do Maranhão.

⁴⁰ Afirma o autor que “Os índios que percorriam nessa epocha este vasto território, hostilizando-se uns aos outros, — ás vezes cada duas léguas, se a terra attrahia por pingue mais alguma gente; como succedia nos arredores da Bahia e do Maranhão, e, em geral, em todas as paragens da costa, onde abundavam os *mangues*, que no seu lodo ou tujuco offereciam como inextinguíveis *minas* de carangueijos, que lhes proporcionavam seguro e fácil alimento” (VARNHAGEN, 1870b, p. 14).

As Américas, postas na mira do processo de expansão comercial marítima arquitetado pelas potências europeias dos séculos XV e XVI, com destaque para Portugal e Espanha, experimentam em toda a sua extensão processos de espoliação de seus povos originários, mediante o saque, a escravização e subjugação cultural. A área que comporia o território do Brasil passa a ser alvo de inúmeras expedições de reconhecimento com o intuito de se reunir informações que possibilitassem a dominação desse território, motivada, sobretudo, pela busca de riquezas minerais, encasteladas ou não.

O *achamento* da costa sul-americana pela esquadra de Cabral em abril de 1500 não efetua, entretanto, o domínio completo do território que era de direito de Portugal – como fruto do Tratado de Tordesilhas, assinado seis anos antes. A porção norte deste território é deixada durante muito tempo (praticamente por todo o século XVI), sem ocupação efetiva. Diante dessa condição, não apenas Portugal efetuara neste período expedições de reconhecimento, mas também Holanda, Inglaterra, Espanha e França⁴¹. Conforme Cabral (1992, p. 61) o Estado português, diante dessas ameaças externas ao seu controle sobre o território, passa a intensificar “à sua marcha em direção à região norte”, realizando já em 1556 a conquista da Paraíba e em 1596 a do Rio Grande do Norte (CABRAL, 1992, p. 61).

Missões como as de Diogo Leite, em 1503, incumbido a mando de Martim Afonso de Sousa de reconhecer a costa norte, alcançando a foz do Gurupi, reuniram informações e produziram materiais cartográficos com localização de pontos do território e estabelecimento de alguns topônimos ao longo da costa. Tais informações foram utilizadas mais tarde, entre outras coisas, para o estabelecimento dos marcos divisórios entre as capitanias hereditárias.

Essas expedições reuniram informações que, materializadas em diversas representações cartográficas, de origem portuguesa ou não, demonstram já nos séculos

⁴¹ Mário Meireles em *História do Maranhão* apresenta como possíveis expedições as de João Coelho em 1493, Diego de Teive em 1452, Gonçalo Fernandes Távira e João Vogado em 1453, Alonso Ojeda, com Juan de La Cosa e Américo Vespúcio em 1497 (Ocasão em que alcançaram o estuário do Amazonas) e ainda, em 1499, quando o mesmo Alonso Ojeda acompanhado de Juan Vergara e García de Ocampo chegam até o Rio Grande do Norte. Apresenta o autor como indicativo desse conhecimento prévio da costa desta terra em relação a chegada da esquadra de Cabral, e a título de exemplo, o mapa de Juan de La Cosa, datado de 1500, em que consta já a representação da costa da atual região Nordeste até o litoral potiguar. Ressalta ainda que “em qualquer hipótese, o Maranhão já era conhecido antes do pretendido descobrimento casual do Brasil por Pedro Álvares Cabral, a 22 de abril de 1500, pois em janeiro desse ano o espanhol Vicente Yáñez Pinzon descia a costa até Pernambuco, onde deu ao atual cabo de Santo Agostinho o nome de Santa María de la Consolación” (MEIRELES, 2001, p. 21).

XVI e XVII conhecimento da geografia da costa do Maranhão, com indicação das povoações, ilhas, rios, etc., como é o caso do *Pequeno Atlas do Maranhão e Grão-Pará*, de João Teixeira Albernaz I, publicado em 1629, do *Novus Brasiliae typus* de 1631, elaborado pelo holandês Willem Janszoon Blaeu, da *Accuratissima Brasiliae tabula* de 1630, elaborado pelo também holandês Hendrik Hondius. Ainda no século XVII o cartógrafo francês Nicolas Sanson elabora o seu *Le Bresil, dont la Coste est possedée par les Portugais et divisée en quatorze Capitanieres, le Milieu du Pays est habité par un très grand Nombre de Peuples presque tous Incogneus* em 1656, enquanto João Teixeira Albernaz II publica seu *Atlas do Brasil* em 1666. No século XVIII Giovanni Battista Albrizzi, em 1740, divulga sua *Carta geografica del Bresil*. Todos esses documentos cartográficos trazem detalhes, em níveis de precisão diferenciados, da costa do Maranhão, evidenciando povoações como Cumã, São Luís, Tapuitapera, indicando aldeias indígenas, vales dos principais rios, fortificações e acidentes geográficos do litoral que podem auxiliar na navegação, como se pode observar nas figuras 08, 09, 10, 11 e 12.

O conhecimento do território expresso na referida produção cartográfica indica-nos que a “*descoberta*” do litoral do Maranhão antecede e muito a disponibilização desse espaço como um “*segredo*” tornado como atrativo turístico.

Figura 08 – Destaque do Litoral Ocidental do Maranhão no *Pequeno Atlas do Maranhão e Grão-Pará* de João Teixeira Albernaz I, 1629.

Fonte: Albernaz I (1629).

[illegible]

- 104 -

Figura 10 – Destaque de parte do Litoral Oriental e área do Golfão Maranhense na *Accuratissima Brasiliae tabula* de Hendrik Hondius.

Fonte: Hondius (1630).

Conforme Cabral (1992, p. 59) a conquista e ocupação do Maranhão teve início tardio se comparada a outros pontos da colônia, tendo, no decorrer do século XVI, os donatários da capitania do Maranhão organizado diversas expedições com o objetivo de efetivar a ocupação de suas áreas, todavia sem sucesso.

As expedições francesas na costa do atual território do Brasil, conforme Meireles (2001) expõe, se iniciam ainda na década de 20 do século XVI, tendo fundado em 1555 a França Antártica (no atual estado do Rio de Janeiro) e chegado em 1594 à ilha onde hoje se situa São Luís, a capital do Maranhão (à época conhecida como ilha de Trindade pelos portugueses e como Upaon-Açu pelos indígenas, hoje ilha do Maranhão, também conhecida como ilha de São Luís). Na primeira década do século XVII é organizada expedição que viria a estabelecer a França Equinocial, com a fundação de São Luís em 1612, a partir de quando os franceses passaram a proceder com um processo de catequese e de estabelecimento de contato com alguns pontos do litoral, como Cumã (atual município de Guimarães) e Tapuitapera (atual município de Alcântara), erguendo ainda fortificações. A França Equinocial tem seu fim em 1615 quando portugueses tomam posse novamente deste ponto da colônia (MEIRELES, 2001), dando-se início à *frente litorânea* de expansão (CABRAL, 1992)⁴².

Conforme Cabral (1992, p. 59) há duas frentes de ocupação do território do Maranhão, que, dirigindo o povoamento do território, ocuparam áreas geograficamente específicas, uma fundamentada na pecuária e outra na agroexportação. Estabelece-se assim o que a autora chama de *frente litorânea* e *frente do interior* ou *dos sertões de pastos bons*. A frente litorânea, segundo a autora, “expandiu-se sob o controle direto do Estado português”, o que explicita a ocupação do espaço e a expansão do domínio português sobre o território como principal meta a alcançar. Para ela, foram características essenciais da frente litorânea “a ação deliberada, o controle, a participação direta e a condução do Estado português no desenrolar da colonização do Estado do Maranhão, no litoral, nos vales dos rios Itapecuru, Munim, Pindaré e Mearim” (CABRAL, 1992, p. 63).

Esse movimento de expansão acaba por consolidar alguns pontos de ocupação ao longo da costa com vistas à exploração dessas áreas. Tal processo leva a conflitos e à

⁴² Sobre a presença portuguesa e seus conflitos com os franceses na costa norte do Brasil, Cf. Carvalho (2014).

redução da população indígena – quer seja via apresamento e escravização, quer seja por decorrência da execução dos resistentes. Assim, a disponibilização espacial para o projeto colonizador se dá mediante contínuos processos de expropriação e realocação territorial de tribos indígenas, naquilo que Moreira (2011) chama de *desmonte Bandeirante* (apresamento mercantil, escravização, extinção de tribos) e *remonte Jesuíta* (políticas de aldeamento e descimento), juntos construindo um *índio* no padrão dos colonizadores, disponível enquanto mão de obra e imbuído de representações europeias de mundo.

Cabral (1992, p. 65) ressalta que a expansão pela costa e vales dos rios Itapecuru, Mearim, Pindaré e Munim, utilizados como vias de penetração no território, “provocou o afugentamento e redução de inúmeros grupos indígenas como os Tupinambás, Tremembés, Guajajaras, Uruatis, Guanarés, Guanazes, Barbados, Gamelas, Aranhis” que nestas áreas habitavam. Os confrontos com os Tupinambás, que viviam na ilha do Maranhão e no Litoral Ocidental, e com os Tremembés, que ocupavam parte do Litoral Oriental, na área do delta do Parnaíba, se destacaram por sua truculência⁴³. Para a autora “Conquista, expansão territorial, devassamento, são expressões indicativas do resultado da ação colonizadora no Maranhão” (CABRAL, 1992, p. 62).

Deu-se assim, “sob a orientação firme e direta do Estado, em conjunto com a igreja, a conquista e ocupação do litoral e dos principais vales maranhenses, fundamento básico da empresa colonizadora”. Partiam de São Luís, para isso, “entradas, tropas de resgate, expedições punitivas, sertanistas, responsáveis pelo desbravamento dos vales” (CABRAL, 1992, p. 74; 82-84).

Cabral (1992, p. 92) afirma que “No final da época colonial, o Maranhão contava com 13 municípios, dos quais os mais importantes eram São Luís, Alcântara e Caxias”, dois deles, portanto, situados no litoral. Até meados do século XVIII o Maranhão se mantém “confinado à atividade de subsistência”, já que não se contava com “investimentos capazes de integrá-lo diretamente à economia de mercado” (CABRAL,

⁴³ Cabral menciona, na obra citada (p. 65-66), que entre os anos de 1616 e 1619 violentos combates capitaneados por Bento Maciel Parente, nomeado Chefe da Guerra aos Tupinambás, e Matias de Albuquerque causaram grande dizimação a esse grupo indígena. Menciona ainda, em relação aos Tremembés, que dificultavam as comunicações com Pernambuco e com o Ceará, um conflito ocorrido em 1679, por recomendação régia, tendo agido tal expedição com profunda crueldade. Tal processo se assevera ainda mais com a legislação indigenista do século XVIII, autorizando-se matar todos os índios que fossem considerados “danosos”, promovendo uma “desinfecção dos gentios” na Capitania e em suas vizinhanças (CABRAL, 1992, p. 68-69).

1992, p. 75). Embora tenha tido tentativas de implementação do sistema de *plantation* (como ocorria noutras capitanias), o empenho maior do Estado português era ainda na defesa da área em relação às “ameaças externas”. A criação da Vila de Icatu, sob orientação régia, demonstra tal processo, uma vez que tinha nítida intenção de ocupação do território e povoamento, prevendo a transferência de 50 colonos de São Luís a nova vila e a distribuição entre eles de índios aprisionados, indicando-se ainda a necessidade do descimento⁴⁴ dos índios Anapurus para local próximo à vila e a venda de escravos africanos a preços módicos para tais colonos que ali fossem alojados (CABRAL, 1992, p. 73).

A partir do século XVIII, no contexto das reformas pombalinas, o Maranhão passa por um processo de inserção na economia, tendo por base a atuação da Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que se tornaria “o instrumento de implementação de produção e comercialização e da introdução sistemática de escravos africanos no Maranhão” (CABRAL, 1992, p. 78).

Segundo a autora, na obra citada,

O projeto pombalino resultou para o Maranhão numa fase de efetiva prosperidade que se estendeu até o final do período colonial. Essa fase atingiu seu apogeu entre o fim do século XVIII e o início do século XIX, época em que o Maranhão figurou como um dos principais polos de exportação da Colônia (CABRAL, 1992, p. 79).

Ao chegar do século XIX, além de São Luís, que ganha importância como cidade portuária responsável por exportações e importações e se consolida como sede administrativa, destacavam-se no litoral as vilas de Alcântara, Tutóia, Paço do Lumiar, Guimarães e Icatu.

É o período do império considerado um período áureo da economia do Maranhão, tendo como base a produção de algodão, cana-de-açúcar e arroz⁴⁵, que

⁴⁴ A prática do descimento fazia parte da ação de realocização de tribos indígenas por parte dos jesuítas. Tratava-se de realocar tribos para pontos do território em que se tornassem mão de obra cativa e cuja dominação fosse mais fácil. Para Moreira (2011, p. 15) trata-se de “uma política de desenraizamento da comunidade indígena de seu ambiente, transferindo sua aldeia para locais do litoral e mais próximos do povoado dos colonos”.

⁴⁵ Conforme Cabral (1992, p. 78) “A conjuntura internacional favorável ao consumo do algodão e do arroz condicionou os incentivos à produção desses dois gêneros que se constituíram os artigos exportáveis básicos”. De acordo com a referida autora, o algodão “foi favorecido pela alta demanda das indústrias têxteis inglesas e pela ocasional desorganização do principal polo exportador: o Estados Unidos”, enquanto o arroz “beneficiou-se da demanda europeia por alimentos baratos, em função da acumulação capitalista”.

desloca o eixo econômico da província do litoral – até então concentrado nas terras da capitania de Cumã, da foz do rio Mearim até a margem do rio Turiacu, para a região da Baixada Maranhense, principalmente nas margens dos rios Pindaré, Mearim e Itapecuru (MEIRELES, 2001). Tendo sua economia caráter essencialmente agrário e escravista, na república (com a abolição da escravidão) o Maranhão experimentaria profundo desequilíbrio de sua economia, chegando ao século XX como um dos estados mais pobres do país.

No litoral do Maranhão, parte das povoações ligadas aos núcleos mais antigos como Guimarães, Alcântara, Icatu e Tutóia emanciparam-se politicamente ao longo do século XX. Situam-se no litoral do Maranhão hoje 25 municípios, reunindo, de acordo com os dados do censo do IBGE de 2010, 1.770.167 habitantes, dos quais aproximadamente 70% concentram-se na zona urbana (Mapa 04). Tal dado deve-se em grande parte ao volume de população urbana da capital, já que contados por município, catorze quatorze do total de 25 possuem população rural superior a população urbana, estando concentrado tal perfil no Litoral Oriental (Tabela 04).

Parte considerável desses municípios é abrangida por Unidades de Conservação, tendo, portanto, usos limitados (conforme a legislação ambiental vigente) de parte de seu território. Destacam-se nesse sentido o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, a Área de Proteção Ambiental (APA) das Reentrâncias Maranhenses e o Parque Estadual Marinho do Parcel de Manoel Luís.

A maior parte dos municípios do litoral do Maranhão tem como atividades econômicas básicas a agricultura e a pesca, além das atividades do comércio local e do setor de serviços, que mais recente e lentamente ganha espaço.

No contexto das atuais dinâmicas de acumulação que se instalam no Maranhão, o litoral também ganha destaque como lócus das possibilidades de exploração do território. Nesse processo, a exploração mineral (de ouro em Godofredo Viana, de Petróleo e Gás nas Bacias Pará-Maranhão e Barreirinhas que englobam, juntas, praticamente todo o litoral) e a geração de energia eólica (na região dos Lençóis Maranhenses, destacadamente em Paulino Neves), além da indústria que se instala/expande na capital, põem o litoral do Maranhão como foco das possibilidades de acumulação de capital nesse início de século.

Mapa 04 – O litoral do Maranhão.

Fonte: Elaboração própria (2015).

Tabela 04 – População residente, rural e urbana, dos municípios litorâneos do estado do Maranhão, 2010.

Município	População Total 2010	População Urbana 2010	População Rural 2010
1. Carutapera	22.006	16.224	5.782
2. Luís Domingues	6.510	5.503	1.007
3. Godofredo Viana	10.635	6.723	3.912
4. Cândido Mendes	18.505	11.911	6.594
5. Turiaçu	33.933	10.931	23.002
6. Bacuri	16.604	8.686	7.918
7. Apicum-Açu	14.959	9.162	5.797
8. Serrano do Maranhão	10.924	4.227	6.713
9. Cururupu	32.652	22.270	10.382
10. Porto Rico do Maranhão	6.030	2.411	3.619
11. Cedral	10.297	2.397	7.900
12. Guimarães	12.081	6.909	5.172
13. Alcântara	21.851	6.399	15.452
14. São Luís	1.014.837	958.522	56.316
15. São José de Ribamar	163.045	37.709	125.336
16. Raposa	26.327	16.675	9.652
17. Paço do Lumiar	105.121	78.811	26.310
18. Icatu	25.145	7.816	17.329
19. Humberto de Campos	26.189	10.506	15.683
20. Primeira Cruz	13.954	4.289	9.665
21. Santo Amaro do Maranhão	13.820	3.630	10.190
22. Barreirinhas	54.930	22.053	32.877
23. Paulino Neves	14.519	4.654	9.865
24. Tutóia	52.788	18.680	34.108
25. Araisos	42.505	12.045	30.460

Fonte: Organizado pelo autor a partir de IBGE (2010).

Para tanto, tem atuado o Estado no sentido de buscar dotar o território de condições materiais para o funcionamento de determinadas dinâmicas produtivas, conduzindo obras de infraestrutura e estabelecendo normas que conduzem a instalação e a atração de empreendimentos.

O turismo tem figurado também como uma alternativa de exploração do território, aproveitando-se inclusive do fato de que os usos estabelecidos em algumas UCs permitem e/ou intensificam a atração destes espaços enquanto produto turístico, sobretudo pensados a partir do segmento do ecoturismo. O Estado promove assim a divulgação dos atributos naturais e culturais que se estabelecem como recursos turísticos a serem explorados. Nesse sentido, desde a última década do século XX tem

atuado de maneira mais incisiva na elaboração de instrumentos de planejamento e indução do uso turístico do território, evidenciando as potencialidades do estado enquanto mercado turístico. Promove o Maranhão como um *Segredo* (**O Segredo do Brasil**) e uma *Nova Descoberta* (**A Nova descoberta do Brasil e Uma grande descoberta**), evidenciando para a intensificação desse processo de descoberta seu caráter *Único* (**Maranhão – Único**)⁴⁶ (Figura 13).

Figura 13 - Marcas utilizadas na promoção turística do estado do Maranhão - Setur-MA.

Fonte: Adaptado de materiais de divulgação elaborados pela Setur-MA.

⁴⁶ “O Segredo do Brasil” foi a primeira mensagem geral para uso publicitário proposta pelo Plano Maior. Posteriormente, em meados da primeira década do século XX, essa mensagem fora alterada para “A Nova descoberta do Brasil”. Atualmente, o Plano Maior 2020 promove o estado a partir da marca “Maranhão Único”.

Promover a *descoberta* dos *segredos* deste território parece ser um objetivo central das políticas de turismo do Maranhão. Aliás, essa *(re)descoberta* faz mesmo parte da construção do processo de *(re)conquista* que caracteriza a modernização do território, para lembrar os termos apresentados por Oliveira (2009). Entretanto, como podemos perceber diante do que fora exposto, segredos e descobertas se desenovelam desde o século XVI no litoral do Maranhão. De que descoberta então estamos falando? Para quem o litoral do Maranhão ainda é um segredo? Lembrando as palavras de Alain Corbin⁴⁷, para quais estrangeiros o litoral do Maranhão é o lugar da descoberta?

Esse território aparece como descoberta de novos espaços para a acumulação de capital, possibilitada por meio da expansão de determinadas atividades, dentre as quais tem figurado o turismo. O Estado cumpre, nesse sentido, o papel de evidenciar essa condição de “*espaço de reserva*” para a expansão do uso turístico do território, verdadeiros *fundos territoriais* para a expansão do turismo no litoral do Brasil. Cumpre, assim, por meio de suas políticas de turismo, o papel de, mediante a indução de investimentos, contribuir com a expansão contemporânea de um novo uso capitalista do território.

⁴⁷ “Aos olhos do estrangeiro, o litoral é também o lugar da descoberta ansiosa da surpreendente realidade dos seres que o povoam; o teatro perigoso em que se irá resolver a hesitação entre os prazeres da hospitalidade e a bestialidade dos monstros, entre a aparição de Nausica e a irrupção de Polifemo” (CORBIN, 1989, p. 25).

CAPÍTULO 2

AS POLÍTICAS DE TURISMO E O USO CAPITALISTA DO TERRITÓRIO

2 AS POLÍTICAS DE TURISMO E O USO CAPITALISTA DO TERRITÓRIO

2.1 O Uso capitalista do território e a valorização do espaço

“Enquanto a noção de espaço é perpassada pela vaguidade, o conceito de território é pleno de concretude e simbologia”

Adyr B. Rodrigues

No movimento dialético de interpretação do real a partir da dimensão espacial, “vaguidade” e “concretude” *simbólica e material* se complementam. Iniciar destacando tal pressuposto, apresentado por Rodrigues (2006), nos aproxima de uma abordagem que procura apreender a valorização do espaço em singulares manifestações analisadas de modo sincrônico, como propõe Moraes (2000). Este autor indica-nos, em *Bases da Formação Territorial do Brasil* (2000, p. 17), que, “do ponto de vista epistemológico, transita-se da vaguidade da categoria espaço ao preciso conceito de território”, onde as injunções do universo da política se somam às determinações econômicas para compor o quadro analítico.

Trata-se assim, de “dois níveis de abordagem de um mesmo processo”. Nas palavras de Moraes (2000, p. 18) enquanto a **valorização do espaço** possibilita-nos trabalhar com “as determinações genéricas, fornecendo os macroindicadores que delimitam grandes períodos e iluminando suas lógicas estruturais de funcionamento”, a **formação territorial** carrega consigo “a malha fina do desenrolar das conjunturas, permitindo identificar vontades e atitudes individualizadas, interesses específicos, enfim, movimentos singulares”. Esses dois planos de análise e reflexão, sugere o autor, desenham o que seria um projeto de “uma Geografia interpretativa, social e histórica”.

Partindo-se de uma perspectiva metodológica que deriva das orientações da teoria social de Marx, compartilhamos com Moraes o entendimento de que a Geografia Humana, como ciência social, tem por objeto estudar “o processo universal de apropriação do espaço natural e de construção de um espaço social pelas diferentes sociedades ao longo da história”. Nesse caminho, o processo de produção social do espaço se dá como resultado do trabalho humano, que entendido como “ato teleológico de incorporação e criação de valor”, leva-nos a crer que a “formulação categorial mais

precisa e genérica para expressá-lo” seja a da *valorização do espaço*” (MORAES, 2000, p. 15, grifo do autor).

No método de exposição de *O Capital*, Marx parte dos fatos concretos do real, para discutir elementos muitas vezes abstratos, como o valor. A forma-valor aparece como manifestação qualitativa do uso, configurado pela substância dos entes e sua importância social. Tal uso e importância deriva do processo de objetivação racional na transformação teleológica da natureza, no trabalho, no processo de valorização.

A valorização do espaço se constrói como possibilidade teórica a partir da teoria do valor de Marx,⁴⁸ para quem o *valor* se constitui enquanto categoria essencialmente social, inextricavelmente vinculada ao trabalho. Para Carcanholo (2011, p. 13) a teoria marxista do valor é “uma teoria sobre a natureza da riqueza capitalista e, particularmente, sobre a produção dessa riqueza”, o que passa necessariamente pela capacidade humana do *trabalho* enquanto processo de transformação da natureza e sua produção (no âmbito do capitalismo) de *mercadorias* em seu duplo aspecto – *valor de uso* e *valor*⁴⁹.

É com base nessa teoria que Moraes e Costa (1984, p. 116)⁵⁰ propõem pensar a valorização do espaço, partindo do seguinte pressuposto: “Não existe o ser social sem trabalho. Não existe trabalho sem criação de valor. Todo processo social explica-se, em última instância, pelo recurso às categorias valor e trabalho”. No entendimento exposto acerca da valorização do espaço, partimos, portanto, de um movimento de interpretação do real que pressupõe o trabalho como transformação da natureza, processo histórico e

⁴⁸ Não pretendemos aqui discutir a teoria do valor em Marx, embora saibamos de sua importância e ainda das dificuldades de compreensão de tal teoria, o que torna uma análise a seu respeito sempre relevante. Obras de Marx como *Teorias da Mais-Valia* (MARX, 1987), *Contribuição à Crítica da Economia Política* (MARX, 2007), *Grundrisse* (MARX, 2011) e *O Capital – Livro I* (MARX, 2013) constituem um vasto campo para a investigação acerca de tal elaboração teórica. Além delas, obras como as de Carcanholo (2011) e mesmo Harvey (2013a, 2013b) podem ser apontadas como leituras esclarecedoras e boas referências de “motivação” para a leitura da obra marxiana a respeito de tal teoria.

⁴⁹ Afirma Carcanholo (2011, p. 15-16) que a mercadoria “está constituída por dois aspectos ou dois polos: o valor de uso e o valor. Sendo este último, na sociedade capitalista (mercantil desenvolvida), o polo dominante, ele constitui, na verdade, através de sua grandeza, a magnitude da riqueza social produzida”. O valor de troca é, nesse sentido, “uma forma de manifestação do valor”, se refere à aparência, trata-se da expressão, da “forma fenomênica de um conteúdo da (algo imanente à) mercadoria” (CARCANHOLO, 2011, p. 34). Diz Marx em *O Capital* que “a utilidade de uma coisa faz dela um valor de uso” e que “o valor de uso se efetiva apenas no uso ou no consumo”, portanto, na satisfação de necessidades. “Os valores de uso formam o conteúdo material da riqueza, qualquer que seja a forma social desta”. Na sociedade capitalista “eles constituem, ao mesmo tempo, os suportes materiais [*stoffliche Träger*] do valor de troca”. Este [o valor de troca] “aparece inicialmente como a relação quantitativa, a proporção na qual valores de uso de um tipo são trocados por valores de uso de outro tipo” (MARX, 2013, p. 114).

⁵⁰ Cf. ainda Moraes e Costa (1993).

social de produção de valor, e que a valorização do espaço se manifesta como a produção social do espaço, a partir do uso historicamente estabelecido, “espaço real como demarcação de práticas sociais precisas” (MORAES; COSTA, 1984, p. 73).

Entretanto, buscando apreender a valorização do espaço em manifestações singulares, o território e seus processos sociais de formação aparecem como cerne de uma interpretação geográfica que visa à análise de tais processos sociais, encarando a importância da possibilidade de se indicar os agentes da produção do espaço e seus sujeitos concretos, uma vez que “os usos do solo, os estabelecimentos, as formas de ocupação e as hierarquias entre os lugares expressam também os resultados de lutas, hegemonias, violências, enfim, atos políticos” (MORAES, 2000, p. 17).

É o uso social destinado ao espaço apropriado pela sociedade que define o território. Em outros termos, Moraes (2008, p. 45) afirma que “é a própria apropriação que qualifica uma porção da Terra como um território”. Desta forma, tal conceito só ganha conteúdo a partir da existência de um grupo social que ocupe, explore, aproprie-se de um espaço. O território é, portanto, “um espaço social, que não pode existir sem uma sociedade que o crie e qualifique, logo inexistente como realidade puramente natural, sendo construído com base na apropriação e transformação dos meios criados pela natureza” (MORAES, 2000, p. 18).

Figura assim o território como importante meio para compreensão do movimento histórico das sociedades, posto que, como bem destaca Santos (1979, p. 10), “a história não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial”, levando Moraes a ressaltar que “toda formação social é também territorial, pois necessariamente se espacializa” (MORAES, 2000, p. 18). Em síntese,

[...] o território é um produto socialmente produzido, um resultado histórico da relação de um grupo humano com o espaço que o abriga. [...] O território é, portanto, uma expressão da relação sociedade/espaço, sendo impossível de ser pensado sem o recurso aos processos sociais (MORAES, 2000, p. 18).

O conceito de território há muito tempo estimula reflexões dos geógrafos. Suas acepções mais clássicas, vinculadas, sobretudo, a Ratzel (1844-1904), qualificam-no a partir de relações de poder estabelecidas na esfera do “domínio de um grupo humano, sendo definido pelo controle político de um dado âmbito espacial” (MORAES, 2000, p. 19). Este conceito fora posto de lado por muito tempo, sobretudo por sua vinculação à geopolítica – e aos temores ligados a ela no pós-guerra, a partir do primeiro quartel do

século XX. Seu resgate se dá a partir do movimento de renovação do pensamento geográfico, motivado por uma repolitização do temário geográfico a partir da década de 1960 (MORAES, 2000).

Distintos entendimentos sobre o conceito de território convivem na atualidade alimentando os debates no seio da ciência geográfica. Entretanto, partimos do entendimento de que o território configura-se como “uma escala de análise da sociedade e da relação sociedade/espço”, compondo um recorte analítico que objetiva e possibilita “uma visão angular específica da história”, na qual o território figura como objeto empírico da dimensão espacial da realidade. O território, afirma Moraes (2000, p. 21), “emerge como uma totalidade para a geografia, um espaço dotado de uma historicidade própria, que corresponde à espacialidade de uma dada ‘formação econômica e social’”.

Essa espacialidade da Formação Econômica e Social é entendida exatamente pelo uso social do território, o que pressupõe apropriação e domínio. Como afirma conclusivamente Moraes (2000, p. 91), enfim, “é o uso social que qualifica os lugares”. A apropriação e o domínio de um espaço e o uso atribuído a ele configuram o território como **materialidade**, produzida pela apropriação de espaços e por sua dominação efetiva, e como **representação**. Nas palavras de Moraes (2011, p. 52) o território deve ser entendido como “uma materialidade e como uma representação e/ou como um projeto de ocupação prática de porções da superfície terrestre e de sua legitimação simbólica”. Essas representações não figuram como dado secundário, uma vez que “animam processos materiais de ocupação e uso dos lugares, que criam materialidades espaciais, que serão vividas e representadas, animando novos projetos geográficos [...]” (MORAES, 2011, p. 10). Por sua vez, o território material é a referência para as formas de “consciências e representações, cujos discursos retroagem no processo de produção material do espaço, com o imaginário territorial comandando a apropriação e exploração dos lugares” (MORAES, 2008, p. 59). A formação territorial articula assim, dialeticamente, construção material e construção simbólica do espaço, unificando num mesmo movimento processos econômicos, políticos e culturais.

Compreender a dimensão territorial, enquanto particularidade e elemento de particularização, afirma Moraes (2011, p. 10), exige “o entendimento da formação social que lhe objetiva em cada situação histórica e geográfica”, o que requer a articulação de

processos econômicos, políticos e culturais. Essa formação social, vista como base para a explicação da territorialidade contemporânea, requer a captação de elementos explicativos em tempos passados, aparecendo o território atual como resultado histórico de ações culturais, políticas e econômicas que, na história moderna, estão entrelaçadas com o processo de afirmação dos domínios estatais. Imbricam-se assim território e Estado como construções históricas que se complementam – “o território moderno é estatal, assim como o Estado moderno é territorial” (MORAES, 2011, p. 09-10).

O Estado, segundo Mascaro (2013), é mais que uma espécie de aparato de dominação da burguesia; configura-se, isto sim, como a *forma política* do capitalismo. Para o autor, no capitalismo o Estado representa a separação entre o domínio econômico e o domínio político, figurando assim como um “*terceiro*” na relação capital-trabalho. Tal condição possibilita a existência de mecanismos apartados dos “exploradores” e dos “explorados” que garantem a reprodução capitalista, a partir da “garantia da mercadoria, da propriedade privada e dos vínculos jurídicos de exploração que caracterizam as relações básicas neste modo de produção” (MASCARO, 2013, p. 18). O Estado deriva assim da própria reprodução capitalista, emergindo como *forma política* necessária que garante essa reprodução.

Embora assuma, enquanto forma política, essa condição de *terceiro*, o Estado emerge no seio de relações sociais concretas, permeadas historicamente pela luta de classes, distanciando de sua natureza a condição de *neutralidade*. Uma vez que deriva das relações sociais de produção, a forma política do capitalismo (o Estado) expressa os conflitos e contradições destas relações. Manifesta-se como “poder alienígena”, como denomina Harvey (2005, p. 80), e intervém na relação capital-trabalho em uma posição *formalmente* autônoma, “‘fora’ da empresa como lugar de extorsão da mais-valia, para ‘regulamentar’ no nível nacional, no nível do conjunto da formação social, a reprodução dessa extorsão” (LOJKINE, 1997, p. 106-107, grifo do autor).

Com base na ideia de igualdade jurídica, que torna os sujeitos, “sob a forma dissimulada de *cidadãos*”⁵¹, *indivíduos livres e iguais*, o Estado, baseado em um conjunto de relações jurídicas, garante politicamente o direito à propriedade privada, o

⁵¹ Para Emir Sader “A separação característica ao capitalismo, entre proprietários dos meios de produção e vendedores da força de trabalho, requisita, como condições de sua existência, *relações jurídicas* que tomem, a uns e a outros, como *indivíduos livres e iguais*, bem como solicitam *politicamente* relações entre produtores diretos e apropriadores de mais-valor, sob a forma dissimulada de *cidadãos*” (SADER, 2014, p. 23).

cumprimento dos contratos e a proteção aos mecanismos de acumulação. Como expressão do capitalismo, ao Estado são inerentes as contradições deste modo de produção, estando em suas ações refletidos os conflitos de classe.

Não basta, portanto, apontar a condição de *terceiro* (enquanto *forma*), indicando *formalmente* não ser o Estado o domínio de uma classe. Por mais que o Estado seja “distinto imediatamente das classes burguesas” (como afirma Mascaro na obra citada) sua ação reflete as relações sociais e os conflitos de classe em que a burguesia se manifesta na condição de classe hegemônica. Tal autonomia/neutralidade posta a partir da condição formal se mostra, se não como própria ideologia da intelectualidade burguesa, uma espécie de *fetiche do Estado*.

Afirma Lojkine (1997, p. 108) que tanto o dinheiro quanto o Estado tem “como função comum a de dissimular a relação social que os produziu, fazendo-a parecer ‘pelo avesso’ e desligada dos valores de uso como dos indivíduos concretos”, havendo aí, portanto, um *fetichismo*, que perpassa “as relações de produção e as formas *disfarçadas, autonomizadas e invertidas* (formas políticas, jurídicas, filosóficas, religiosas, etc.) que geram e que reagem sobre a base” (LOJKINE, 1997, p. 109, grifo do autor). O Estado exprime, portanto, as contradições internas de sua composição e uma unidade composta pelo poder da classe hegemônica, não deixando de refletir as lutas de classe e não existindo, desta maneira, sem ser um instrumento de dominação de classe.

A constituição das relações sociais de produção no capitalismo reserva à burguesia papel hegemônico, mesmo sem a *posse direta* do Estado. É nesse contexto que o Estado, segundo Harvey (2005, p. 85) “tem de funcionar como veículo pelo qual os interesses de classe dos capitalistas se expressam em todos os campos da produção, da circulação e da troca”. Em sentido amplo, age contra a tendência da queda da taxa de lucro e no enfrentamento de crises. Desempenha ainda “um papel importante no provimento de ‘bens públicos’ e infra-estruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista”, disponibilizando exatamente aquilo que capitalistas individuais não consideram como possibilidade de bons lucros. Além disso, segundo Harvey, o Estado ainda age diretamente “na regulação da competição, na regulação da exploração do trabalho (por meio, por exemplo, da legislação do salário mínimo e da quantidade máxima de horas de trabalho) e, geralmente, estabelecendo um piso sob os processos de exploração e acumulação capitalista”.

Tais relações se dão no âmbito dos Estados nacionais e se interligam, intrinsecamente, no plano internacional. Afirma Mascaro, na obra citada, que o Estado, enquanto forma política do capitalismo, “surge historicamente em coletivo, ou seja, como um *sistema* de Estados, dada sua pluralidade”, só sendo possível, portanto, pensar a dinâmica do modo de produção capitalista num conjunto de países e territórios formalmente iguais e materialmente desiguais (MASCARO, 2013, p. 95). No âmbito dos territórios são estabelecidas relações entre classes exploradoras e exploradas mediadas pelo Estado, que cumpre o papel de, diante das competições externas, legitimar o aprofundamento do grau de exploração interna por parte das classes e agentes hegemônicos. Como assevera Mascaro (2013, p. 97), nessa relação os Estados se “apresentam como unidades competitivas entre si, clamando por reiterados sacrifícios das classes trabalhadoras internas a fim de dar condições de competitividade do capital nacional em relação ao capital mundial”. É assim produzida a geografia do capitalismo, intimamente ligada à inextricável relação entre Estado e território.

O Estado moderno, enquanto forma política que “acompanha a história geográfica do capitalismo”, apresenta uma imbricada relação entre soberania, território e identidade nacional que a partir da expansão desse modo de produção à totalidade do planeta se generaliza. Nessa relação o Estado manifesta seu controle enquanto “poder central sobre populações e recursos circunscritos em âmbitos espaciais delimitados” à área de seu domínio (MORAES, 2011, p. 52). Esse controle territorial estatal não se mantém, contudo, somente pelo exercício da força e da violência. Trata-se de uma construção política, cuja elaboração ideológica, arquitetada em certos construtos discursivos, “comanda tanto a consciência dos lugares quanto sua produção material”, legitimando ainda o próprio exercício da força e o uso da violência (MORAES, 2000, p. 22).

Para Moraes (2008) o território é, concomitantemente, uma construção militar e uma construção política, mas também, uma construção econômica, jurídica e ideológica. Assim o território aparece como o resultado de uma conquista espacial a partir de determinadas relações de poder e de exercício de um poder soberano em uma área delimitada, legitimado internacionalmente no plano jurídico, ao mesmo tempo em que também se configura “como suporte de estruturas e atividades produtivas, como um mercado” (MORAES, 2008, p. 59).

É essa área onde se projeta espacialmente a soberania e o monopólio da autoridade de um Estado, sua jurisdição, e o espaço onde se estruturam suas atividades produtivas que se admite aqui como território, não se trabalhando com uma abordagem que privilegie certa “dimensão” *antropológica* do território, “que o concebe como um espaço identitário, isto é, um lugar associado a uma identidade cultural qualquer em variadas escalas” (MORAES, 2008, p. 53). No entanto, é preciso ressaltar, que não se negligencia que o território,

[...] enquanto construção política, também aparece como uma referência identitária e um nexo de agregação de interesses que podem inclusive lutar por projetos alternativos de dominação, com outras delimitações espaciais. Trata-se de um conceito que introduz uma escala de análise, que permite estudos numa ótica retrospectiva, isto é, tomando-os como resultados de processos pretéritos de formação que avançam até a atualidade. Para dar conta de seu movimento é necessário estar atento tanto às materialidades que ele cria ou se apropria, quanto aos interesses, ações, e ideias que o impulsionam (MORAES, 2009, p. 77-78)⁵².

A modernidade, portanto, produz um referencial espacial claro para o monopólio da dominação política e o exercício de poder estatal. Os Estados assumem a posição de entidades territoriais exercendo sua dominação em âmbito espacial delimitado, configurando-se como Estado territorial (MORAES, 2008, 2009). *Estado e território* tornam-se assim conceitos entrelaçados no mundo moderno, ficando o Estado imediatamente vinculado a um território, possuindo assim um espaço delimitado a partir de relações de poder, “o qual pode estar integralmente sob seu efetivo controle ou conter partes que constituem objeto de seu apetite territorial”.

Dessa maneira, a formação territorial se constitui como processo cumulativo em que se articulam resultados das formas de sociabilidade a partir de um espaço ***circunscrito, apropriado, dominado, usado***. Essa apropriação de espaços e sua dominação política respondem sempre à lógica societária em vigência. O território caracteriza-se desse modo como um produto social e histórico, contendo conflitos e contradições inerentes a cada modo de produção vigente em um tempo-espaço. São as relações sociais estabelecidas no âmbito de um determinado modo de produção que dão

⁵² Como já dito anteriormente, distintos entendimentos sobre o conceito de território convivem na atualidade dos debates na ciência geográfica. Embora aqui tenhamos explicitado uma compreensão acerca de tal conceito, delimitando a abordagem a partir de uma determinada opção metodológica, reconhecemos a importância das obras de Claude Raffestin (1993), Rogério Haesbaert (2004, 2009) e mesmo Saquet (2013) para tal debate. Tais obras representam contribuições teóricas que, embora não coincidam com a postura aqui adotada, possibilitam múltiplos olhares sobre o conceito. Uma revisão sobre tais abordagens escapa aos propósitos do presente trabalho.

a base para a compreensão da formação do território. Em nosso escopo de investigação, parte-se, portanto, das relações engendradas no âmbito da “Geografia histórica do capitalismo”, onde a relação *trabalho* e *valor* se requalifica e rearranja o processo de valorização do espaço (MORAES, 2011, p. 11).

Os processos de valorização do espaço são, portanto, históricos, carregados de particularidades espaço-temporais, requerendo reconhecer as especificidades da apropriação do espaço natural e da construção de um espaço social situadas no âmbito de uma determinada Formação Econômico-Social, o que exige que tais processos sejam qualificados historicamente. Cada processo de valorização do espaço ocorre, portanto, regido pelas determinações gerais do modo de produção em que estão contidos, norteados por interesses e valores materiais e simbólicos.

É preciso, pois, situar a valorização do espaço no âmbito do modo de produção, reconhecendo suas particularidades. Para Moraes (2011, p. 15-16), nesse intuito, o modo de produção designaria “uma **estrutura** de funcionamento da vida social em dado período da história e num determinado âmbito espacial. Uma estrutura em movimento e em mutação constante” (grifo do autor), que, mesmo que se trate de uma categoria histórica abrangente, não conseguirá dar conta da diversidade e da singularidade irreduzível dos lugares, pois “a dominância de certas relações sociais de produção específicas (historicamente dadas) não explica – em si mesma – os processos concretos de valorização do espaço” (MORAES, 2000, p. 16).

Cada sociedade, em suas particularidades, ao se reproduzir produz formas mais ou menos duráveis sobre a superfície da Terra. Conforme Moraes (2008, p. 41) essas formas obedecem ao ordenamento sociopolítico do grupo que as produz, respondendo “funcionalmente a uma sociabilidade vigente a qual regula também o **uso do espaço** e dos recursos nele contidos, definindo os seus modos próprios de apropriação da natureza”. Para o autor, estas formas expressam uma quantidade de valor (trabalho morto) incorporado ao solo e “congelam” na paisagem relações sociais específicas. As formas, portanto, se revelam em seu uso social, em cada momento, e são seus usos que as qualificam como um valor de uso. Enquanto valor fixado vão tornando-se um qualificador dos lugares, produções humanas que se somam às características naturais e fixam-se seletivamente ao solo enquanto trabalho morto (MORAES, 2008, 1994).

No âmbito do capitalismo, modo de produção cuja riqueza aparece como uma “enorme coleção de mercadorias”, como afirma Marx na primeira frase de *O Capital*, o valor fixado, qualificado pelos seus usos, também carrega consigo os dois fatores da mercadoria, pois passa também a ser parte da riqueza social enquanto produto do trabalho. O **uso capitalista do território** tem, portanto, inextricavelmente o sentido da troca. Atribui-se assim *valores de troca* ao território⁵³, o tornando uma mercadoria. Nesse sentido, determinadas relações sociais de produção, o mercado de terras, a produção de infraestruturas de longa duração e as possibilidades de circulação, por exemplo, se constituem expressões territoriais da realização do valor, alteradas no tempo e no espaço e, no âmbito do capitalismo, mediadas pelo dinheiro. O *dinheiro* e o *território*, mais que apenas um título atribuído ao conhecido texto de Milton Santos (SANTOS, 1999), estabelecem uma relação no capitalismo que sintetiza o caráter de mercadoria atribuído ao espaço, que representa o **uso capitalista do território** como processo de valorização do espaço e como parte (fundamental) da acumulação capitalista.

Dessa forma, a valorização do espaço pode ser “apreendida como processo historicamente identificado de formação de um *território*” (MORAES, 2008, p. 44). Sua compreensão está vinculada à análise da espacialidade de um modo de produção específico, o que implica a submissão dos “processos universais estudados pela geografia (a apropriação e transformação dos meios naturais, a produção de espaços humanos, a organização do espaço produzido, etc.)” a uma delimitação histórica que os particulariza (MORAES, 2011, p. 16).

A análise da valorização do espaço e da formação do território, no âmbito do modo de produção capitalista e da expansão das relações sociais que o caracteriza, “permite entender a expansão progressiva e (seu resultado) a mundialização como atributos essenciais da espacialidade desse modo de produção” (MORAES, 2011, p. 18). Este autor afirma ainda que

[...] a ótica peculiar da geografia possibilita um claro equacionamento da articulação entre a universalidade e a singularidade na expansão espacial desse

⁵³ Lembra Carcanholo, na obra citada (p. 14) que “o valor de troca de uma determinada mercadoria é a proporção de troca que ela realmente estabelece com outra mercadoria qualquer”. Conforme o autor, “no capitalismo, o valor de troca entre duas mercadorias é normalmente intermediado pelo dinheiro”, sendo o *preço* “um tipo de valor de troca especial, quando este último envolve uma relação da mercadoria com o dinheiro”.

modo de produção. Sua adaptabilidade à variação (natural e social) dos lugares defrontados constitui em si um eficaz mecanismo da dominação capitalista, no sentido em que a capacidade de inovação e de conviver com o diverso possibilitava a criação de estruturas específicas (no limite, singulares) que se integravam e reproduziam a lógica geral do sistema (MORAES, 2011, p. 18-19).

Tal capacidade plástica de adaptação do modo de produção capitalista se constrói no bojo da contraditória relação entre “*capitalismo e espaço*” e “*capital e espaço*”, uma vez que a relação *capitalismo-espaço* busca sempre a exaustão, na tentativa de expansão contínua da submissão dos lugares à sua lógica, enquanto a relação *capital-espaço* é marcada pela seletividade espacial, já que a aplicação e fixação de capital é fruto de uma eleição seletiva de lugares, “pousando - do ponto de vista quantitativo e qualitativo - em poucas localidades selecionadas, as quais passam a ter nos estoques (e nos tipos) de capitais ali incorporados o seu principal elemento de caracterização” (MORAES, 2011, p. 19).

Tal caráter seletivo e sua desigualdade inerente dá base às possibilidades de contínuas expansões do *uso capitalista do território* e suas múltiplas possibilidades de reconfigurações naquilo que Harvey denomina (solução ou) ajuste espacial. Reproduz-se assim a valorização capitalista do espaço e as formas capitalistas de valorização do espaço.

Moraes (2011) distingue **formas capitalistas de valorização do espaço e valorização capitalista do espaço**. Para o autor, a *valorização capitalista do espaço* é a forma característica do capital submeter sua base espacial, preponderantemente marcada pela tendência a *centralização* e a *concentração* por ele induzidas. Tais qualidades expressam a espacialidade do capital, facilmente perceptível, por exemplo, no fenômeno da urbanização subjacente à valorização capitalista do espaço. Tal padrão de concentração e centralização, além de espacial, o é também em relação à riqueza e aos meios de produção, que concentrados e centralizados, produzem as bases das desigualdades da sociedade capitalista (MORAES, 2011).

Por seu turno, as *formas capitalistas de valorização do espaço* estão associadas a outros condicionantes históricos, destacando-se a *expansividade* e a *plasticidade* dos processos de produção e apropriação do espaço neste modo de produção. Expande-se, mesmo que de modo maleável, subordinando as formas de produção divergentes, não necessariamente destruindo-as. Ao contrário, tem na combinação de diferentes estruturas “uma alavanca essencial” em seu movimento.

Nessa dialética, a valorização do espaço se desdobra em processos mais específicos, dos quais o mais elementar é a *apropriação dos meios naturais*, “aparecendo a superfície terrestre para as sociedades como um celeiro dos meios de subsistência e trabalho”. A *transformação dos meios naturais* a partir do trabalho constrói novas relações e qualidades que se somam aos movimentos de constante *reapropriação dos meios já transformados*, “em que os grupos sociais se veem envolvidos com espaços já qualificados como segunda natureza [...]” (MORAES, 2008, p. 42, grifo do autor)⁵⁴.

Essa relação sociedade/espaço se dá para além do relacionamento da sociedade com a natureza, existindo fundamentalmente relações “não naturais” entre a sociedade e o espaço. Objetiva-se assim o processo de *produção do espaço (stricto sensu)* a partir da criação de formas eminentemente humanas (não naturais), produzidas na superfície da Terra ao longo da história. Por último, há a *apropriação do espaço produzido*, derivado dos usos das formas herdadas, cuja funcionalidade responde à organização social vigente (MORAES, 2008).

Esses processos se desenvolvem todos a partir da ação de agentes sociais, objetivados pelo trabalho, o que os qualificam como “modalidades do processo social e histórico de valorização do espaço” (MORAES, 2008, p. 43). Aparecem assim como elementos fundamentais para a perspectiva de captar o movimento interno da produção do espaço e a lógica de construção do território, destacadamente a partir das ações do Estado, um dos agentes mais poderosos nesse processo, cujas ações tendem a monopolizar as ações básicas do processo de formação territorial.

Tal destaque parece importante, tendo em vista que o processo de valorização do espaço não se desenvolve simplesmente por determinações econômicas, sendo na verdade “o instituidor de condições necessárias para a fluência dos processos econômicos, condições muitas vezes mais dependentes das decisões políticas do que da economia” (MORAES, 2008, p. 46), o que exige pensar também os elementos da análise do campo da política. Captar os arranjos políticos que enredam a valorização do espaço aparece então como fundamental para entendê-la em profundidade.

O território, nessa perspectiva, contém conflitos e antagonismos entre interesses e projetos sociais de certos grupos e classes sociais, o que se manifesta nas formas de apropriação dos meios naturais, na transformação de tais meios numa

⁵⁴ Sobre os processos em que se desdobra a valorização do espaço, Cf. Moraes (1994).

segunda natureza e controle, na produção de formas espaciais, na apropriação e domínio desse espaço produzido, processo que não se dá de modo abstrato, mas concretamente situado no âmbito do modo de produção.

Para Moraes (2000) “a formação de um território tem sempre em sua gênese um processo de expansão de uma sociedade”, o movimento de expansão dessa sociedade que passa a exercer o controle de certas porções do espaço, formando o *seu* território. Os Estados territoriais constituem-se assim na expansão do domínio soberano de certa porção do espaço, tanto de uso efetivo, quanto de áreas delimitadas e incorporadas com o propósito de expansão futura, o que se dá com a reivindicação do domínio sobre os fundos territoriais existentes.

2.2 Fundos territoriais e periferia na expansão do uso capitalista do território

O Brasil, cuja particularidade histórica tem sua base na via colonial de desenvolvimento, configura-se como um território em contínuo processo de expansão (até a atualidade), o que caracteriza seu desenvolvimento como um processo associado intimamente à conquista de espaços, levando Moraes (2000, p. 24) a considerar essa apropriação constante e extensiva do espaço como “um dos fios condutores da formação brasileira”. Fundamentadas em tal característica é que as classes dominantes do país o têm concebido como um espaço cujo movimento de apropriação legítima e é legitimado pela ação do Estado, devendo ser papel do poder estatal defender os *fundos territoriais* e ter por meta ocupá-los, dando-lhes um uso.

Pensamos aqui os ***fundos territoriais*** como espaços sem “*uso hegemônico*”, espaços onde o *uso capitalista do território* não é hegemônico ou não atende às necessidades de acumulação vigente no plano das relações capitalistas (e das relações interimperialistas). Configuram-se assim como uma espécie de poupança para o *apetite territorial capitalista*, embora possam conter usos não propriamente capitalistas ou apenas estarem sob domínio passível de apropriação. Tal pressuposto não exclui a existência de grupos sociais cujas relações de reprodução se deem nesses espaços, sem, contudo, representarem um *uso hegemônico do território*, como é o caso de camponeses, quilombolas etc. Esta observação torna-se importante, pois a apropriação do termo

fundo territorial como vazio pleno nos parece constituir uma “*ideologia geográfica*”, passível de apropriação pelo Estado e por agentes hegemônicos da economia capitalista, por exemplo. É preciso, pois, destacar que em nosso estudo tal termo representa uma *estoque* de território para a expansão da acumulação de capital.

Para Moraes (2008, p. 137) a herança colonial expansionista permeia todo o campo da geografia material, pois se inscreve “nos padrões de organização do espaço, na conformação da estrutura territorial, nos modos de apropriação da natureza e de usos dos recursos naturais, na fixação de valor ao solo e nas formas de relacionamento entre os lugares”. Tal condição se reflete na ação do Estado, que aparece “antes de tudo como um organizador do espaço, um gestor do território”, sendo esta prática fortemente ligada às políticas territoriais, ações que modelam e produzem espaço.

Nesse sentido, a apropriação dos fundos territoriais como processo constante e a existência de fronteiras dessa expansão em movimento dá-se até a contemporaneidade, de formas distintas, mas sob o signo da ação estatal e como produto da relação dialética entre “*lógica territorial*” e “*lógica capitalista*”⁵⁵ (HARVEY 2004, 2011; ARRIGHI, 2012), relação na qual o Estado e a constitucionalidade burguesa compõem a harmonia da reprodução da geografia histórica do capitalismo.

David Harvey indica que essa relação entre ***lógica territorial***, entendida como “as estratégias políticas, diplomáticas, econômicas e militares mobilizadas pelo aparelho de Estado em seu próprio interesse” cujo objetivo é “controlar e gerenciar as atividades da população no território e acumular riqueza dentro das fronteiras do Estado”, e ***lógica capitalista de poder***, entendida como a “maneira pela qual o poder do dinheiro flui por dentro do espaço e fronteiras na busca da acumulação sem fim”, se dá de modo dialético, nem sempre de maneira harmoniosa (HARVEY, 2011, p. 166-167).

Segundo Giovanni Arrighi tais modos de governo ou de *lógicas de poder* são opostos. Governantes *territorialistas* “identificam o poder com a extensão e a densidade populacional de seus domínios, concebendo a riqueza/o capital como um meio ou um subproduto da busca de expansão territorial”, sendo, portanto, o controle da população e do território o objetivo da gestão do Estado e o controle do capital circulante um meio. Por outro lado, os governantes *capitalistas*, “ao contrário, identificam o poder com a

⁵⁵ Em Arrighi (2012), de onde parte Harvey para suas considerações sobre essas duas lógicas de poder, tais lógicas estão denominadas de *capitalista* e *territorialista*.

extensão de seu controle sobre os recursos escassos e consideram as aquisições territoriais um meio e um subproduto da acumulação de capital”, passando a ser o controle do capital circulante o objetivo da gestão do Estado e da guerra, enquanto o controle do território e da população torna-se o meio (ARRIGHI, 2012, p. 33).

Arrighi, parafraseando a fórmula geral de Marx sobre a produção capitalista (DMD') afirma:

[...] podemos traduzir a diferença entre essas duas lógicas do poder pelas fórmulas TDT' e DTD', respectivamente. Segundo a primeira fórmula, o domínio econômico abstrato, ou o dinheiro, (D), é um meio ou um elo intermediário num processo voltado para a aquisição de territórios adicionais ($T' - T = \Delta T$). De acordo com a segunda fórmula, o território (T) é um meio ou um elo intermediário num processo voltado para a aquisição de meios de pagamento adicionais ($D' - D = \Delta D$)” (ARRIGHI, 2012, p. 33).

Com base nisso, Harvey indica que tais lógicas “se distinguem por inteiro, não podendo de modo algum reduzir-se uma a outra”, embora estejam “estritamente entrelaçadas”, podendo mesmo serem concebidas como “relações internas uma da outra”, embora motivações e interesses de seus agentes possam ser divergentes (HARVEY, 2004, p. 149). Diz ele que:

[...] as motivações e os interesses dos respectivos agentes divergem. O capitalista que dispõe de capital financeiro deseja aplicá-lo onde quer que possa haver lucro, e tipicamente busca acumular mais capital. Os políticos e homens de Estado buscam tipicamente resultados que mantenham ou aumentem o poder de seus próprios Estados diante de outros Estados. O capitalista procura as vantagens individuais e (embora de modo geral sujeito a restrições legais) só é responsável perante seu círculo social imediato, ao passo que o homem de Estado procura vantagens coletivas, vendo-se restringido pela situação política e militar de seu Estado, sendo em algum sentido responsável perante uma comunidade de cidadãos ou, o que é mais frequente, perante um grupo de elite, uma classe, uma estrutura de parentesco ou algum outro grupo social (HARVEY, 2004, p. 32).

Seus interesses podem divergir, porém é inegável seu entrelaçamento. Historicamente, estas lógicas de poder não funcionaram de modo isolado uma da outra, como mesmo afirma Arrighi na obra citada, mas estiveram, isto sim, relacionadas entre si em diferentes contextos, mesmo que em conflito. É essa relação dialética entre lógica capitalista e territorial, conflituosa e tensa, que dá a base das práticas imperialistas, nas quais a lógica capitalista se manifesta na exploração das condições geográficas desiguais como alicerce da acumulação do capital. A manutenção desse padrão de *assimetrias espaciais de troca* é garantida pelo Estado, garantindo condições vantajosas para si,

construindo, de distintas formas, uma concentração desigual de riqueza e poder em certos lugares, decorrentes mesmo dessas relações assimétricas de troca.

Embora formalmente (juridicamente) iguais, os Estados que compõem o Sistema Internacional relacionam-se a partir de realidades materialmente desiguais. Tal desigualdade é alimentada pela (e é condição da) reprodução das assimetrias espaciais de troca que sustentam a tendência seletiva de fixação do capital e a arquitetura da circulação/mobilidade no plano da busca por um ajuste espacial às crises.

Faz parte do funcionamento desse movimento o controle político da periferia por parte dos países centrais do capitalismo. Seus olhares se voltam aos fundos territoriais como alternativa às sucessivas crises de sobreacumulação de que nos fala Harvey (2004, 2011). Aliam-se assim a burguesia nacional, o Estado (às vezes confundindo-se com aquela) e demais agentes do capital hegemônico, com vistas à expansão do uso capitalista do território sob as vastas áreas de reserva ainda não ocupadas efetivamente pela economia capitalista, áreas propícias à manutenção de movimentos de “acumulação primitiva”, de *acumulação por espoliação*, ou áreas onde as atividades existentes possam sucumbir diante das dinâmicas produtivas que ensejam a força do sistema capitalista em sua maleabilidade.

Nesse contexto e, partindo de uma hipótese lançada por Carlos (2011, p. 101) – quando a autora sugere que “a acumulação, tendo o espaço como elemento determinante, realiza-se também em outras escalas espaciais”⁵⁶, além daquele plano global evidenciado na elaboração teórica de Harvey – vislumbramos ser a **periferia** um espaço (ou campo) fundamental para as soluções espaciais às crises de acumulação, bem como uma escala possível para compreensão da inserção desigual de diversos territórios no mercado mundial.

Para Carlos, (2011, p. 107), a partir da hipótese lançada, dois outros campos podem ser considerados como fundamentais para a superação das crises da acumulação: “a urbanização como negócio”, com destaque para as transformações no espaço metropolitano enquanto condição de realização do capital financeiro, e “a instauração do cotidiano como possibilidade de ampliação do consumo, subsumindo todos os seus

⁵⁶ A hipótese de Carlos (2011, p. 101) é a de que “a acumulação, tendo o espaço como elemento determinante, realiza-se também em outras escalas espaciais, fundamentalmente, na escala da cidade e da metrópole, além do plano global apontado por Harvey”.

momentos ao mercado”. Nesse sentido, acreditamos que, mesmo no plano do urbano, a periferia adquire papel fundamental no sentido proposto, uma vez que as periferias urbanas figuram também como fronteiras de expansão do capital, como mesmo defende Yvonne Mautner (MAUTNER, 2010).

Aliás, é preciso lembrar, também o próprio Harvey chama atenção para a necessidade de se pensar interações e relações interescares e intraescares. Segundo ele trata-se de um erro comum, tanto de compreensão analítica quanto de ação política, o fato de, “com demasiada frequência, nos aprisionarmos numa dada escala de pensamento, tratando então as diferenças nessa escala como a linha fundamental de clivagem política”, sendo este um dos erros mais disseminados no âmbito dos discursos sobre a globalização: a sustentação de que “tudo é determinado fundamentalmente na escala global” (HARVEY, 2012, p. 112-113).

A periferia adquire assim destaque na expansão do uso capitalista do território, onde o processo de apropriação de fundos territoriais (numa articulação de múltiplos agentes com ações em múltiplas escalas) amplia as possibilidades de acumulação e permite a manutenção do caráter expansivo do modo de produção capitalista.

Moraes (2011, p. 12) afirma que o Brasil é exemplar para pensarmos o processo mencionado, possuindo mesmo certa “tônica expansionista que comanda a história territorial do país desde sua origem na colonização lusitana”. Segundo este autor, conformação e expansão do território compõem uma estratégia básica para a consolidação do Estado brasileiro, dinâmica esta que é comum no contexto sul-americano, dada a própria essência dos processos coloniais (que sempre envolvem dominação de um espaço e expansão de uma sociedade)⁵⁷ e dos vastos estoques não incorporados às economias, repousando sob a forma de fundos territoriais (MORAES, 2009). Para Harvey, se “a acumulação do poder tem de acompanhar necessariamente a acumulação do capital, a história burguesa tem de ser uma história de hegemonias que exprimem um poder sempre mais amplo e continuamente mais expansivo” (HARVEY, 2004, p. 55).

Esses *fundos territoriais* figuram, portanto, como estoques de espaço para incorporação futura e garantia da possibilidade de expansão, processo que anima o Estado territorial na ação de dominar e utilizar tais fundos (MORAES, 2000, 2008, 2011).

⁵⁷ Sobre a geografia da colonização portuguesa, Cf. Moraes (2000).

Tal intento, que se inicia no Brasil com a colonização e a garantia do domínio das vastas terras não incorporadas efetivamente à exploração metropolitana, se mantém no âmbito do processo de modernização do território que se efetiva nos séculos XIX e XX, intensificando-se a partir da última metade deste sob o signo do desenvolvimentismo. Aparece o Estado como o viabilizador do desenvolvimento a partir da conquista territorial, seja pela indução do povoamento (para a Amazônia e para os vales úmidos do Nordeste, principalmente), seja pela instalação de infraestruturas e equipamentos (cujas obras que garantiam a *integração nacional* figuram com maior destaque). Comporta-se assim o Estado como o “guardião dos fundos territoriais” e o “garantidor da integridade do território”. Sua ação é então “pensada como geografia por excelência” (MORAES, 2008, p. 139).

A via de desenvolvimento colonial experimentada na América do Sul trouxe como característica aos Estados territoriais que se formam posteriormente com os processos de independência a expansão do território como estratégia de sua consolidação enquanto Estados “independentes”. Esta essência expansionista acabou por atribuir aos fundos territoriais um papel fundamental para os países que se formavam nesta porção do continente americano. No Brasil, a incorporação dos vastos fundos territoriais aparece mesmo como “meta básica estabelecida para o Estado imperial”, servindo ainda “como uma boa justificativa para o Estado forte, centralizador e autoritário, que antes de tudo necessitava impor sua própria territorialidade” (MORAES, 2011, p. 87-88).

No período da independência brasileira, segundo Moraes (2011, p. 116), apenas cerca de 25% do atual território brasileiro estava plenamente integrado às relações que se davam no âmbito da colonização portuguesa, ficando o restante formado por “áreas de trânsito ou de visitação, pouco ocupadas se bem que conhecidas e representadas numa cartografia bastante extensa”, o que evidencia nitidamente o caráter litorâneo do projeto de colonização português (Figura 14). O domínio territorial da soberania lusitana era, assim, composto em maior parte por fundos territoriais,

[...] áreas ainda não devastadas pelo colonizador, de conhecimento incerto e, muitas vezes, apenas genericamente assinaladas na cartografia da época. Trata-se dos ‘sertões’, das ‘fronteiras’, dos lugares ainda sob domínio da natureza ou dos ‘naturais’. Na ótica da colonização, são os estoques de espaço de apropriação futura, os lugares de realização da possibilidade de expansão da colônia (MORAES, 2008, p. 69).

Esse Estado “brasileiro” surge com um território “herdado” da colonização lusitana composto principalmente de fundos territoriais, vistos como áreas que precisavam (e precisam) ser conquistadas, dominadas. Essa apropriação de novas terras figurará então como corolário para a ampliação das funções e dos domínios do Estado, cujas tarefas básicas de gerir os fundos territoriais e apropriar-se do patrimônio natural neles contidos aparecem como fundamentais para sua consolidação (MORAES, 2008).

Figura 14 – A ocupação do território brasileiro.

Fonte: Théry e Mello-Théry (2014, p. 33).

Moraes (2008, p. 142) ressalta que essa característica acaba por, em parte, requalificar o Brasil na Divisão Internacional do Trabalho, graças aos vastos fundos territoriais ainda disponíveis, tornando-se assim uma espécie de vantagem comparativa diante do novo contexto global. A ocupação desses fundos não aparece assim apenas

como uma meta do passado, mas também adquire centralidade nas configurações contemporâneas das estruturas de poder do Estado territorial brasileiro e da geografia histórica do capitalismo. No sentido em que propomos pensar os fundos territoriais, não apenas os vazios cumprem este papel, mas vastas áreas cujos usos podem ser solapados por dinâmicas produtivas de interesse de agentes hegemônicos que têm a periferia como possibilidade de expansão da acumulação.

O apetite territorial capitalista impulsiona então a apropriação dos fundos territoriais, indicando agora um uso hegemônico do território, um *território usado*, entendendo-o a partir da leitura estabelecida por Moraes (2011, 2013). Apesar de ser corriqueiro entre os geógrafos dizer que se trata de conceito redundante, uma vez que todo território seria um espaço *usado*, o entendimento de Moraes nos indica que é o *território usado* o outro lado das reservas de espaço ainda não efetivamente apropriadas. Para Moraes (2011) enquanto o *território* diz respeito à área de domínio político reconhecido internacionalmente como de soberania legítima de um Estado, o *território usado* compreende os lugares economicamente integrados às lógicas hegemônicas, ou seja, uma fração desse espaço dotada de estruturas produtivas e em uso⁵⁸.

O processo de apropriação dos fundos territoriais torna-se, assim, meio para a expansão do uso capitalista do território. A expansão desse movimento se mostra, portanto, como algo característico do modo de produção capitalista em seu apetite territorial e o Estado brasileiro cumpre o papel de viabilizar essa *(re)conquista do território*, efetivamente atuando na indução de povoamento, dotação de equipamentos e infraestruturas, na gestão e no ordenamento do uso do solo. A expansão dessa apropriação tem um fundo estatal e uma ótica espoliativa clara, tendo como alicerce o projeto geopolítico de “construir a nação na expansão territorial” (MORAES, 2008, p. 140).

O Estado garante, assim, a expansão da porção do território efetivamente incorporada sob a lógica das relações hegemônicas, ampliando o *território usado* (usando o termo de Milton Santos em sua leitura efetuada por Moraes). Tal dinâmica

⁵⁸ Para melhor entendimento dessa “leitura” que propõe uma redefinição heterodoxa do conceito de *território usado* delineado por Milton Santos em *O Retorno do Território* (SANTOS, 1994) e mais amplamente divulgado em Santos e Silveira (2008), publicado em 2001, Cf. Moraes (2013) no seu *Epílogo: um uso do conceito de território em Milton Santos* (p. 121-126).

não se implanta como passe de mágica, mas a partir da ação de agentes específicos, nas tramas do poder político e econômico, na articulação entre lógicas territoriais embebidas de interesses financeiros de diversos níveis escalares e materializadas na escala do Estado nação. O processo vem carregado de conflitos, sobretudo nas áreas de fronteira, em suas frentes pioneiras e de expansão⁵⁹.

A *fronteira*, no sentido proposto por Martins (2012), constitui-se nessa dinâmica como espaço de constantes conflitos e de profundas mudanças. Conforme este autor (2012), “a fronteira é, na verdade, ponto limite de territórios que se redefinem continuamente” (p. 10) e se configura como “definidora da modalidade do desenvolvimento capitalista em nossa sociedade” (p. 26). Com base nisso, ressalta que “longe de ser o território do novo e da inovação, a fronteira se revela [...] o território da morte, lugar de renascimento e maquiagem dos arcaísmos mais desumanizadores, cujas consequências não se limitam a seus protagonistas mais imediatos” (MARTINS, 2012, p. 13). Esse espaço de conflitos, de morte e de encontro de relações marcadas por temporalidades distintas continua em recriação. A expansão territorial e a expansão do uso capitalista do território continuam presentes e definidoras do desenvolvimento capitalista no Brasil. Os espaços da fronteira da expansão do uso capitalista do território, ou seja, da hegemônica apropriação produtiva dos fundos territoriais, guardam processos que nos parecem poder ser compreendidos pela formação territorial e que possibilitam, acreditamos, vislumbrar caminhos da tendência expansionista que marca a história do Estado territorial brasileiro e da geografia histórica do capitalismo.

As *frentes de expansão*, cujas relações são predominantemente *não propriamente capitalistas*, caracterizam-se por ser o lócus da produção de capital

⁵⁹ Martins (2012, p. 24-25) sugere que *frente de expansão* e *frente pioneira* são “momentos distintos da mesma expansão”, expansão territorial do grande capital e da sociedade “civilizada”, modo pelo qual se dá a o processo de reprodução ampliada do capital que configura a *situação de fronteira*. Afirma o autor que “Os estudiosos do tema da fronteira no Brasil, quando examinam a literatura pertinente, se deparam com duas concepções de referência, através das quais os pesquisadores têm procurado dar um nome específico a essa realidade singular que é objeto de sua investigação. Os geógrafos, desde os anos 1940, importaram a designação de *zona pioneira* para nomeá-la, outras vezes referindo-se a ela como *frente pioneira*”. Por sua vez, os antropólogos, principalmente a partir dos anos 1950, “definiram essas frentes de deslocamento da população civilizada e das atividades econômicas de algum modo reguladas pelo mercado como *frentes de expansão*”. De acordo com Martins, são expressões que manifestam concepções distintas em relação à referência de quem ocupa o espaço, *modos de ver a fronteira*: Enquanto partindo da *frente de expansão* tem-se como referência as populações indígenas, da concepção de *frente pioneira* não se “leva em conta os índios e tem como referência o empresário, o fazendeiro, o comerciante e o pequeno agricultor modernos e empreendedor”. As diferenças nos dois casos estão associadas aos “lugares sociais a partir dos quais a realidade é observada: o chamado pioneiro empreendedor e o do antropólogo preocupado com o impacto da expansão branca sobre as populações indígenas” (MARTINS, 2012, p. 134-135).

(produção de capital por relações não capitalistas), engendrando contínuos processos de acumulação primitiva, ou, nos termos de Harvey, de *acumulação por espoliação*. Martins (2012) afirma que o conceito de acumulação primitiva “ganha melhor definição se, além de considerarmos a expropriação que força a entrada do trabalhador no mercado de trabalho, considerarmos também, que *esse momento de expropriação dos meios de vida se prolonga na superexploração da força de trabalho*”. Nesse sentido, a acumulação primitiva “além de ser um requisito histórico da acumulação capitalista [...], pode se mesclar e se fundir com a reprodução do capital” (MARTINS, 2012, p. 81-82, grifo do autor). Tal movimento, como aponta Harvey, dá-se continuamente para garantir o movimento de acumulação de capital. A violência característica de tal processo, marcado pela despossessão da terra, de bens, da condição de trabalho ou de vida, pode ser facilmente observado nas áreas de fronteira, garantindo e fazendo parte do movimento das *frentes pioneiras* e sua inerente racionalização dos processos de acumulação sob moldes *propriamente capitalistas*, o que tem sugerido que estes espaços configuram-se contemporaneamente como verdadeiras ***fronteiras de acumulação***.

No Brasil contemporâneo esse espaço da fronteira de acumulação avança sobre a Amazônia e a região Nordeste sob o signo da modernização e do desenvolvimento, orquestrados por variadas atividades econômicas, demonstrando o papel estratégico da periferia na acumulação de capital. O Nordeste brasileiro, que desde a década de 1960 experimenta políticas de desenvolvimento elaboradas pelo Estado, assiste agora à expansão da agricultura (com a sojicultura, a fruticultura irrigada, etc.), da mineração (com a continuação da exploração em algumas áreas e a “descoberta” de outras, a mineração de pedras preciosas e semipreciosas, o petróleo e o gás natural, etc.), e do turismo, cuja apropriação de trechos do litoral transforma essa fração do território em mercadoria e arquiteta mais uma possibilidade alternativa às crises do capital produtivo.

2.3 A expansão contemporânea do uso capitalista do território

O projeto de construção nacional que avança a partir do processo de independência ganha nova tônica a partir dos fins do século XIX, com inspirações no projeto da modernidade, guiados agora a partir das ideias de *moderno, modernização,*

progresso e desenvolvimento. A ideia do novo, do estado de constante *vir-a-ser* que, de acordo Berman (1986), caracteriza a modernidade, parece casar perfeitamente como as mudanças propostas para o território nacional, onde várias situações expressam esse movimento de adequação do território às dinâmicas necessárias à “tragédia do desenvolvimento”. Tais mudanças reverberam sobre no “avanço da urbanização e da vida urbana, da atividade industrial, dos fluxos de pessoas e informações, do conhecimento técnico”, produzindo as bases de um processo de renovação da expansão do uso do território no Brasil e de construção de um país moderno como meta para suas elites (MORAES, 2011, p. 90).

Tal projeto se direciona para a modernização do território, dotando-o de infraestruturas, próteses espaciais e sistemas de engenharia para atender aos novos ditames da produção. São implantados no território um conjunto de objetos articulados de modo sistemático com vistas aos propósitos de modernização, respondendo e possibilitando avanços no processo produtivo e nas possibilidades de acumulação e expansão capitalista. Os planos de viação se incrementam com a instalação de rodovias e a articulação de ferrovias. Redes de energia elétrica possibilitam a iluminação (da cidade, das casas, dos parques fabris, etc.) além do funcionamento de motores e máquinas. Uma rede de telecomunicações se aperfeiçoa, dando base para fluxos de informação (e de crédito bancário) cada vez mais velozes a partir do último quartel do século XX⁶⁰.

Esta dinâmica se intensifica a partir do pós-guerra, destacadamente na última metade do século XX, quando o Estado atua sistematicamente na criação de condições para a chamada “integração nacional”, base para a inserção competitiva do Brasil em uma nova Divisão Internacional do Trabalho, ensejando, segundo Santos (1993, p. 89) “em primeiro lugar, uma difusão social e geográfica do consumo em suas diversas modalidades e, posteriormente, a desconcentração da produção moderna, tanto agrícola quanto industrial”.

Para Santos, ainda na obra citada, essa modernização insere no território equipamentos e normas “indispensáveis à operação racional vitoriosa das grandes firmas, em detrimento das empresas menores e da população como um todo”. Esta

⁶⁰ Cf. Capítulo III de *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI* (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p. 55-92).

prática da modernização experimentada no Brasil, legitimada pela *ideologia do desenvolvimento* (tido como crescimento econômico), dirigiu, segundo Santos, enormes mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais no país, “apoiadas no equipamento moderno de parte do território e na produção de uma *psicoesfera* tendente a aceitar essas mudanças como um sinal de modernidade”. Implanta-se assim o alicerce para um território propenso à facilitação do funcionamento das grandes empresas em que “o cidadão é não raro ensombrecido pelo usuário e pelo consumidor, afastando para muito depois a construção do homem público”, prevalecendo uma tendência à “busca de privilégios em vez de direitos” (SANTOS, 1993, p. 104-109).

Como destaca Moraes (2011, p. 91),

[...] não se tratava de modernizar o povo, de modo a adequá-lo à paisagem moderna em implantação, o que implicaria em massivos investimentos em educação e saúde pública. Os planos começavam e terminavam na edificação de formas espaciais. Em suma, a dotação de equipamentos modernos no território era apresentada como a receita para o progresso da nação, uma versão atualizada da já antiga concepção do ‘país em construção’ que reafirmava todos os seus fundamentos e as suas determinações.

Produz-se assim, com o estímulo do Estado, um “país moderno”, porém profundamente desigual. Nesse novo cenário aparece a necessidade de interiorizar o “dinamismo” instalado primeiro em frações reduzidas do território. Expande-se em direção à Amazônia, ao Centro-oeste e ao Nordeste dinâmicas que implantam o uso capitalista do território em formas ditas modernas. Esse movimento ativo das frentes pioneiras se dá até a atualidade, sob o amparo dos aparatos estatais, tanto nas infraestruturas utilizadas, quanto na disponibilização dos sistemas de crédito, incluindo aí financiamentos também estatais, com destaque para o BNDES. Usinas hidrelétricas, sistemas de telecomunicação e estradas foram disponibilizadas como logística para a modernização do país, amparada pela industrialização e, destacadamente, pela intensificação da exploração mineral e pela forte modernização das atividades agropecuárias, levando o Brasil a se tornar um grande exportador de carne e soja (o que aumentou substancialmente o papel das *commodities* na economia brasileira).

Tal dinâmica das frentes pioneiras compõe a marcha ainda em curso de conquista territorial, permanecendo como processo inconcluso, “no sentido do território usado ainda não abarcar integralmente o espaço de exercício da soberania estatal” (MORAES, 2011, p. 121). A expansão da *fronteira de inovações*, que carrega consigo as

novidades do mundo da produção (técnicas, produtos, etc.), vai somando-se à incorporando de espaços por novas “frentes geográficas de expansão”, redesenhando o processo de acumulação global na busca de fonte de super lucros (MORAES, 2011, p. 31-32).

Prossegue assim neste início de século o projeto nacional de construção do país, propondo agora conhecer (sob os auspícios da ciência), conquistar, explorar (impulsionado pelas atividades produtivas) e integrar o território nacional (encarado como mercado na periferia do capitalismo). Disponibiliza-se território para a exploração das mais variadas atividades como parte da modernização conservadora que se inicia ainda no século passado. Tal processo compõe a inserção do Brasil no campo das relações interimperialistas, embora tenha também íntima inspiração e vinculação com o imperialismo norte-americano e em seus interesses e normas (algumas delas travestidas no mandar de organismos como a OMC – Organização Mundial do Comércio, a ONU – Organização das Nações Unidas, o BIRD, vinculado ao Banco Mundial e o FMI – Fundo Monetário Internacional). Moraes (2011) ressalta que a própria opção pelo transporte rodoviário, e a implantação da indústria automobilística que acompanha essa opção, tornando-se setor líder na industrialização brasileira, bem manifesta esse “americanismo” mencionado, que além de guiar parte das ações hegemônicas, começava já na última metade do século XX a se amalgamar como estilo de vida no país.

Articulam-se assim interesses imperialistas numa reconfiguração das relações centro-periferia, nas quais o Brasil, com seus vastos fundos territoriais a serem incorporados e usados na expansão dos mercados capitalistas, ganha destaque. Essa subordinação dos lugares às dinâmicas do capitalismo e os rebatimentos das normas e ordens dirigidas por *hegemons* globais/regionais (com destaque para os EUA e para a China, se considerarmos as relações comerciais brasileiras de produtos oriundos dessas áreas de expansão e de fronteira) introduziram nesses espaços periféricos formas de valorização do espaço que não reproduzem totalmente o padrão de valorização capitalista do espaço, mas que, de um modo ou de outro, assimilam elementos que revelam uma adaptação a partir da particularidade histórica e suas contradições (MORAES 2011), suscitando uma *produção de capital no interior do processo de reprodução ampliada do capital*, assim como indica Martins (2012). O autor chama a atenção para o fato de que historicamente podemos falar de *reprodução* capitalista de

capital, mas não em *produção* capitalista de capital, uma vez que a *produção do capital* “envolve mecanismos e procedimento próprios da acumulação primitiva”, ou seja, “a conversão de meios e situações não capitalistas ou pré-capitalistas em instrumentos da produção capitalista propriamente dita, isto é, produção de mais-valia”. Nestes termos, o movimento de expansão territorial do capital, como parte de suas estratégias de reprodução ampliada, “inclui a produção não capitalista de capital”, configurando aquilo que Harvey denomina acumulação por espoliação como meio/processo fundamental na arquitetura econômica do “novo imperialismo” (MARTINS, 2012, p. 82).

As particularidades históricas e a diversidade e variedade dos quadros terrestres aparecem desse modo como elementos centrais para a análise da história territorial do capitalismo. Moraes (2011, p. 21) afirma que,

Tendo como característica essencial de sua espacialidade a expansão constante, esse modo de produção tende a colocar cada vez mais lugares sob a órbita da lógica do capital. O que não significa que o grande capital seja diretamente alocado em diferentes partes do globo, pois várias estruturas produtivas da economia mundo com ele se relacionaram ou se relacionam apenas pela via específica da circulação.

Essa relação histórica dos processos de apropriação dos quadros terrestres em sua diversidade e a intrínseca expansividade do capitalismo – seu *apetite territorial* – promovem uma “homogeneização diferenciadora dos lugares”, tornando-os ao mesmo tempo mais iguais e mais diversos. Passam assim a se reproduzirem a partir de relações capitaneadas pela lógica capitalista, tendo por essência “uma hierarquia bem rígida que se objetiva em trocas desiguais, intercâmbios injustos, hierarquias e posições diferenciadas”, alimentando a tônica concentradora e centralizadora do capitalismo, emergindo do processo de homogeneização a produção de diferenças e desigualdades que se consubstanciam nas situações geográficas de *centro* e *periferia* (MORAES, 2011, p. 22), como ocorre em muitos lugares onde o turismo se instala.

A condição desigual desses intercâmbios entre distintos espaços é alimentada ainda pelas características funcionais hierárquicas e complementares de determinadas áreas, sendo também elemento essencial para a expansão. Desse modo, a existência de centros difusores e áreas de difusão compõem uma das qualidades estruturais da espacialidade do capitalismo, onde a especialização produtiva dos lugares opera essa produção de um desenvolvimento geográfico desigual. Moraes (2011, p. 24, grifo do autor), lembrando uma expressão de Yves Lacoste, nos diz que “o capitalismo manifesta

em essência uma **espacialidade diferencial**” que se acentua “com a objetivação de novas diferenças, as quais realizam – mesmo que de forma social e espacialmente parcial e seletiva – as relações do capitalismo ‘propriamente dito’ no mundo periférico” (MORAES, 2011, p. 35).

Compreender tal manifestação exige a elucidação de uma diferença entre as relações do capital e do capitalismo com a superfície terrestre. Moraes (2011, p. 19-20) destaca que estas duas relações “são diametralmente opostas”, embora complementares e articuladas. Enquanto o capital cria formas específicas de *valorização capitalista do espaço* na realização da “subsunção da produção à sua lógica estrita”, o capitalismo cria, ao submeter os lugares, *formas capitalistas de valorização do espaço*, “subjugando diferenciadas e variadas formas de produção pré e não capitalistas à sua dinâmica”. A acumulação por espoliação aparece assim como um processo ótimo para a reprodução do capitalismo nos espaços periféricos.

Harvey (2004, p. 119) nos indica que os processos que Marx chamou de “acumulação primitiva”, pensada como uma “etapa original” do capitalismo, constitui-se, na verdade, como uma “importante e contínua força na geografia histórica da acumulação do capital por meio do imperialismo”. Como processo em curso, Harvey o chama de “acumulação por espoliação” e afirma que “todas as características da acumulação primitiva que Marx menciona permanecem fortemente presentes na geografia histórica do capitalismo até os nossos dias”, envolvendo “a apropriação e a cooptação de realizações culturais e sociais preexistentes, bem como o confronto e a supressão” (HARVEY, 2004, p. 121-122).

O papel de tal processo é fundamental, destaca Harvey, uma vez que libera “um conjunto de ativos (incluindo força de trabalho) a custo muito baixo (e, em alguns casos, zero)”. Esses ativos passam então à disposição do capital sobreacumulado. Explica Harvey (2004, p. 124, grifo nosso) que

No caso da acumulação primitiva que Marx descreveu, isso significava tomar, digamos, a terra, cercá-la e expulsar a população residente para criar um proletariado sem terra, transferindo então a terra para a corrente principal privatizada da acumulação do capital. **A privatização** (da habitação social, das telecomunicações, do transporte, da água etc. na Inglaterra, por exemplo) **tem aberto em anos recentes amplos campos a ser apropriados pelo capital sobreacumulado.**

A acumulação por espoliação, entendida como “custo necessário de uma ruptura bem-sucedida rumo ao desenvolvimento capitalista” conta com forte apoio do Estado, baseado em “seu monopólio da violência e suas definições da legalidade”, cumprindo, assim, um papel crucial (HARVEY, 2004, p. 121; 128). A espoliação ou a despossessão como base para a acumulação capitalista se dava, a princípio, via incorporação de regiões onde as relações capitalistas não se encontravam plenamente desenvolvidas, especialmente no mundo colonial. Além disso, a despossessão se expandiu também para o movimento de mercantilização de bens públicos, como educação, saúde, água e recursos naturais, agora tornados novas possibilidades de acumulação por meio dos variados mecanismos de privatização adotados pelo Estado – sobretudo naqueles conduzidos sob a orientação das bulas neoliberais.

Na periferia, destacadamente no mundo colonial e pós-colonial, o capitalismo pretende objetivar-se, conforme Moraes (2011), sem alocar grandes massas de capital (ou alocando a menor quantidade possível diante das necessidades), almejando construir-se a partir de um padrão nitidamente espoliativo, drenando continuamente riquezas (naturais e/ou entesouradas), preferencialmente sem a necessidade urgente da montagem de estruturas produtivas que requeiram grande volume local de capitais. Tal recurso à espoliação de riquezas das mais variadas ordens compõe assim parte essencial do domínio dos espaços periféricos pelos agentes hegemônicos do capitalismo, processo de extremada violência que “deseestrutura os gêneros de vida tradicionais dos lugares onde se exercita, causando no geral graves desequilíbrios demográficos e ecológicos” (MORAES, 2011, p. 23). Em muitos lugares nos países periféricos, por exemplo, o desenvolvimento do turismo tem desencadeado processos dessa natureza.

As periferias coloniais, transformadas gradativamente em importantes mercados, tornam-se palco da expansão capitalista a partir da disponibilização de um número cada vez mais elevado de mercadorias destinadas à periferia; da ampliação das possibilidades de investimento em capital produtivo e na oferta de serviços mediante a ampliação do consumo; e de processos substancialmente assentados na espoliação. É assim que a partir da metade do século XIX esse direcionamento de mercadorias passa também a ser acompanhado da exportação de infraestruturas necessárias aos novos padrões de organização da produção, como os sistemas de geração de energia elétrica e as vias de circulação no território, naquele momento destacadamente as ferrovias que,

ao sabor das elites locais e nacionais, vão se materializando a partir das opções que possibilitam que os *planos para o progresso* deixem “o repouso das gavetas”⁶¹.

No âmbito desse projeto geopolítico, a modernização e o desenvolvimentismo tornam-se a trilha sonora dos movimentos de expansão do uso capitalista do território no Brasil a partir da última metade do século XX. Isso, no entanto, não se dá de modo isolado, estando a garantia da própria expansão geográfica da acumulação do capital vinculada a esse processo.

Determinadas dinâmicas produtivas passam a ser inseridas nesse propósito como atividades hegemônicas, prioritárias e novos usos são atribuídos ao território. A “reorganização produtiva do território”, apontada por Santos e Silveira (2008), se dá a partir de processos como a modernização da agricultura, da produção industrial e de uma série de “especializações territoriais produtivas” que passam a reconfigurar o território nacional. Exige-se, a partir disso, uma reformulação da materialidade do território do ponto de vista técnico, o que requer pesados investimentos públicos em infraestrutura e possibilita a abertura de vastos campos de atuação ao capital privado.

A construção de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias figuram como elementos para a garantia da circulação e de aplicação de capitais. A partir das décadas de 1970 e 1980, por exemplo, um conjunto de aeroportos passa a ser instalado no país. Na primeira década do século XXI, o território nacional conta com mais de sessenta aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, um vasto número de aeroportos e aeródromos de todas as naturezas administrados por poderes estaduais e municipais (mais de 600 unidades), além de terminais de propriedade privada, o que inclui tanto os mais de 1700 pequenos aeródromos quanto grandes aeroportos que, desde 2012, têm sido administrados sob o regime de concessão por um período que varia de vinte a trinta anos. Tal processo de concessão (privatização) passou um conjunto dos mais importantes aeroportos do país ao comando de empresas como a Infravix Participações S.A, Corporation América S.A (a quem fora concedido o aeroporto de Brasília por 25 anos), Invepar S.A e ACSA, esta originária da África do Sul (que adquiriram o aeroporto de Guarulhos por vinte anos), Odebrecht e Transport (que arremataram 60% do Aeroporto Internacional do Rio de

⁶¹ Cf. *Planos para o Império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)* (SOUSA NETO, 2004).

Janeiro – Galeão Tom Jobim, juntamente com a operadora do Aeroporto de Cingapura CHANGI, ficando com os 40% restantes por 25 anos).

O exemplo dos aeroportos se assemelha aos demais meios para a circulação, como as rodovias, eleitas prioritárias para o transporte nacional e em parte disponibilizadas para a exploração por parte do capital privado, com a instalação de pedágios em diversas rodovias de importante fluxo (como a Régis Bittencourt, a Fernão Dias e a Via Dutra no estado de São Paulo). Neste caso também, os investimentos públicos foram apropriados como meio para a exploração por parte do capital privado, uma fonte de “recursos” concentrada sob a posse de um reduzido conjunto de empresas com a garantia de altos faturamentos (Odebrecht, Triunfo, Invepar, CCR, Ecorodovias, e Arteris concentravam 67% dos 17 mil quilômetros de estradas concedidos até 2013, tendo faturado juntas no mesmo ano mais de R\$ 15 bilhões)⁶².

Soma-se a isso a difusão de sistemas ligados à energia elétrica e às telecomunicações, possibilitando essa reconfiguração territorial para a expansão da acumulação de capital no Brasil⁶³. Vasto número de hidrelétricas instaladas a partir da década de 1950 e a instalação de redes de distribuição permitem o avanço da industrialização e ampliam as possibilidades do consumo. A expansão dos telefones e mais tarde das redes de internet compõem as bases técnicas para o avanço dos fluxos de informação necessários aos novos moldes da acumulação flexível. A instalação de institutos e centros de pesquisa – quase sempre vinculados a processos de formação educacional dedicados à formação de mão de obra para atividades bem demarcadas, como o agronegócio, a exploração de petróleo e gás, a mineração – completam a qualificação de pontos do território para a inserção – desigual – no quadro da geografia da acumulação capitalista nesse início de século (a expansão dos Institutos Federais de Educação, com formação técnica e tecnológica, e mesmo de universidades cujos cursos estão atrelados ao desenvolvimento de pesquisas para as atividades consideradas prioritárias em determinados pontos do país bem podem figurar como indicadores de tal processo).

⁶² Baseado em dados publicados em matéria publicada no jornal O Globo, de autoria de Batista e Fariello (2013).

⁶³ Os sistemas de energia elétrica também entraram no rol das privatizações durante os governos de Fernando Henrique Cardoso, passando importantes empresas de eletricidade ao comando de grupos privados, muitos deles estrangeiros. Sobre a estruturação, a privatização e os aspectos territoriais do sistema elétrico brasileiro, Cf. Ramalho (2006). Sobre a atuação estatal, na primeira década do século XXI, no setor elétrico e energético de um modo geral Cf. Rosa (2013).

Assim, como indicam Santos e Silveira (2008, p. 105), cada ponto do território passa a oferecer “aptidões específicas à produção”, compõem dessa maneira qualificativos para o *uso do território*, passível assim de ser explorado sob moldes propriamente capitalistas. Desenha-se nesse sentido uma divisão territorial, fundada na exploração de “áreas até então periféricas e na remodelação de regiões já ocupadas”. Nesse sentido, a *periferia* cumpre papel central nos processos de relativa “descentralização” industrial, de expansão da modernização da agricultura sobre o cerrado e à Amazônia e de uma série de outras “especializações territoriais produtivas” que configuram uma divisão territorial do trabalho orquestrada pela “guerra dos lugares”, numa competição de base normativa que busca atribuir à periferia condições favoráveis à atração de tais dinâmicas produtivas e à fixação de capitais. Mais que relações financeiras abstratas e “modernizações” estéreis, como certas exposições descritivas do processo produtivo fazem parecer ser a síntese do processo, tais dinâmicas incidem sobre a vida de pessoas, trabalhadores e trabalhadoras invisibilizados nas estatísticas oficiais que impulsionam a expansão territorial da acumulação capitalista.

Na primeira década do século XXI o Brasil se afirma como ponto de destaque na periferia do capitalismo em virtude de seu poder político, econômico e mesmo militar. Passa a desenvolver uma política externa que busca açambarcar outros pontos da periferia, como a América do Sul e parte da África, estendendo uma liderança política de articulação regional e estratégias de expansão econômica mediante atividades comerciais, atuação de empresas nacionais, empréstimos e financiamentos. Avança no sentido da apropriação dos territórios amazônicos e da exploração de outras regiões periféricas (parte do Nordeste e áreas do cerrado) como parte de sua política de expansão, buscando ainda a “integração” destas regiões com as demais do país, agora sob moldes que sejam capazes de atender novas demandas, e a interligação com o litoral do Pacífico, via instalação de infraestruturas de transportes. Ao mesmo tempo, seus objetivos em relação à África⁶⁴ fazem do Atlântico Sul⁶⁵ um espaço de dominação estratégica (FIORI, 2013).

⁶⁴ Durante a primeira década do século XXI, várias empresas brasileiras (como Vale, Petrobrás e Odebrecht) foram instaladas em Moçambique, Guiné, Angola, Argélia, Líbia, Tanzânia e na Mauritânia, por exemplo, explorando em geral o setor de serviços, a extração de recursos naturais e a execução de grandes obras (de transporte, construção de barragens e hidroelétricas).

O país aparece assim como um espaço privilegiado no âmbito da geografia da acumulação capitalista, uma vez que as assimetrias historicamente produzidas e as intenções derivadas tanto do projeto geopolítico arquitetado a partir da última metade do século XX quanto das estratégias econômicas adotadas pelo capital nacional em sua aliança com agentes hegemônicos internacionais, produziram um território cuja periferia encontra-se aberta à exploração / expansão da acumulação. Nesse cenário, sua periferia figura também como possibilidade de expansão para o turismo.

O Estado, nesse contexto, age de modo intensificado na dotação da infraestrutura, buscando minorar “gargalos logísticos” para a dinamização da produção. Articulam-se assim iniciativas vinculadas à produção de uma materialidade no território que além de permitir novos fluxos se converta em formas de aplicação de capital, expansão da atividade de um conjunto de empresas, ampliação das operações de crédito dos bancos públicos de financiamento. Criam-se assim mecanismos de dinamização da economia que permitem investimentos em variadas atividades, amparadas no avanço do consumo. É nesse sentido que o país impulsiona a articulação para a efetivação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA e aplica internamente o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, por exemplo.

Por meio das ações do PAC o Estado brasileiro cria meios para induzir a modernização da economia (e do território), tanto mediante investimentos públicos diretos quanto pelo incentivo à formação de capital privado (desonerações tributárias, como a isenção de IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados ou mesmo a ampliação da oferta de crédito)⁶⁶. São ações em diversos eixos (Transportes, Energia, Cidade Melhor, Minha Casa Minha Vida, Comunidade Cidadã, Água e Luz para todos) que envolvem a construção de infraestruturas de longa duração como unidades de saúde,

⁶⁵ Fiori (2013, p. 40-41) destaca que nessa primeira década do século XXI, o Brasil “assumiu plenamente o fato de o Atlântico Sul ser uma reserva e uma fonte importante de recursos econômicos, ser seu principal meio de transporte e intercâmbio comercial e poder ser um meio de projeção de sua influência e poder na África”. Tal importância se evidencia, por exemplo, no fato de que o comércio marítimo brasileiro se prioritariamente através do atlântico, representando 90% do comércio internacional do país, estando também aí cerca de 90% das reservas de petróleo e 67% das reservas de gás natural.

⁶⁶ O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC foi lançado em janeiro de 2007 tendo como foco a retomada do planejamento de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética. A partir de 2011 entra em sua segunda fase (conhecida como PAC 2), ampliando metas e volume de recursos. O referido programa figurou como um dos elementos centrais ao Estado brasileiro no enfrentamento à crise internacional desencadeada nos anos 2008-2009 e tem se configurado na mais ampla política territorial desde a década de 1970 (BRASIL, 2010a, 2014b,). Sobre o papel do PAC na política econômica do país ao longo da primeira década do século XXI, Cf. Barbosa (2013).

creches, centros de esporte, arte e cultura, obras de saneamento e mobilidade urbana, além de infraestruturas e logística destinada às dinâmicas produtivas e às atividades comerciais. Parte dessas infraestruturas produzem rebatimentos diretos sobre o desenvolvimento do turismo, sobretudo aquelas dedicadas à circulação.

A IIRSA surge no ano 2000 com o foco no planejamento e execução de obras de infraestrutura convertidas em políticas territoriais voltadas a minimizar barreiras físicas, possibilitando assim a articulação regional para a expansão da acumulação a partir das dinâmicas produtivas existentes ou em vias de instalação em cada um dos territórios envolvidos, destacando-se nesse sentido a produção de infraestrutura de transporte, comunicação e energia. Suas propostas abarcam todos os países sul-americanos, estruturadas em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento – EIDs, dentre os quais se destaca o Eixo do Amazonas, abrangendo uma faixa que vai da costa do Pacífico, cruzando os Andes até ligar-se ao Atlântico, passando pela região Amazônica e ligando-se à região Nordeste do Brasil (45% da superfície da América do Sul) (Figura 15) (ZIBECHI, 2013).⁶⁷

A inclusão do Nordeste brasileiro no Eixo mencionado não se dá por quaisquer motivos. Trata-se de estratégia para articular uma área de interesse econômico por suas possibilidades de apropriação na incorporação dos territórios às dinâmicas hegemônicas de acumulação e à ampliação do consumo.⁶⁸ As propostas aí presentes e as dinâmicas em expansão em parte da Amazônia e da região Nordeste indicam que no atual momento histórico as regiões periféricas do país adquirem papel fundamental nos movimentos de expansão geográfica da acumulação de capital, no ajuste espacial que se dá mediante a apropriação de fundos territoriais⁶⁹.

⁶⁷ Foram estabelecidos dez eixos, a saber: Eixo Andino, Eixo Andino do Sul, Eixo de Capricórnio, Eixo da Hidrovia Paraguai-Uruguai, Eixo do Amazonas, Eixo do Escudo das Guianas, Eixo do Sul, Eixo Intercontinental Central, Eixo, Mercosul-Chile e Eixo Perú-Brasil-Bolívia.

⁶⁸ “De un modo específico al año 2020, los Estados de Pernambuco, Alagoas, Piauí, Paraíba, Maranhão y Ceará, crecerán por sobre el 100% sus niveles de consumo, lo cual representa una oportunidad para las economías emergentes de los restantes países que participan del EID” (CASTRO; PARIMBELLI, 2013, p. 12).

⁶⁹ Reforçando o entendimento já apontado de que não se tratam de vazios os *fundos territoriais*, destacamos, que “Nos eixos da IIRSA existem 1347 populações territorializadas: 664 comunidades indígenas, 247 camponesas, 146 de afrodescendentes, 139 populações tradicionais (pescadores, marisqueiras, junqueiros, etc.), 60 organizações sociais (sem tetos, desempregados, etc.) e 59 organizações ambientais” para as quais a IIRSA se constitui como “uma iniciativa neocolonial, uma imposição vertical e externa que nada tem a ver com seus interesses e que às destroem com tal” (ZIBECHI, 2013, p. 224-225).

Figura 15 – Área de influência do Eixo de Integração e Desenvolvimento do Amazonas – IIRSA.

Fonte: Castro e Parimbelli (2013).

As periferias reforçam-se assim enquanto lócus da acumulação de capital, quer sejam as regiões periféricas, que agora acolhem investimentos em infraestrutura e novas dinâmicas produtivas, quer sejam as periferias urbanas, chamadas a cumprir um papel na acumulação de capital mediante a incorporação de novas áreas e sua destinação ao mercado imobiliário. Transnacionais, capital “nacional” e empresas estatais articulam-se para isso.

Nesse sentido, o Estado brasileiro se coloca como agente de destaque na condução de tais projetos que, como já dito, passam pela apropriação do território e sua disponibilização para o *uso capitalista* em diferentes momentos da história. As práticas do planejamento estatal em seus diversos instrumentos, instituições e orientações induziram os caminhos de construção dessas possibilidades de uso. Tem agido nesse sentido como *financiador* de grandes empresas para fortalecer grupos econômicos e como *investidor* para grandes obras de infraestrutura, promovendo a concentração e a centralização do capital que favorece tais empresas. Seu papel no que diz respeito ao sistema de crédito tem sido destacado, tendo como principal veículo para isso o BNDES,

que se converteu no maior banco de fomento do mundo, ultrapassando em volume de empréstimos bancos como o BID e o Banco Mundial.⁷⁰ Sua importância enquanto agente financeiro se dá ainda mediante participação acionária em grandes empresas. Os impactos de sua atuação, entretanto, extrapolam os “bons resultados econômicos”, uma vez que uma série de conflitos estão relacionados às dinâmicas produtivas, empresas e grandes obras diretamente apoiadas pelo banco.

Segue assim o BNDES com o propósito de converter o Brasil em um líder mundial em áreas como mineração, siderurgia, aeronáutica e na produção de etanol, buscando conquistar mercados para a exportação, mas também ampliando o espaço de atuação direta dos investimentos de empresas brasileiras, avançando, sobretudo, em direção aos países sul-americanos. No plano “doméstico” suas ações orquestram o movimento de “*reconquista da Amazônia*” e financiam parte considerável da apropriação dos fundos territoriais que compõem a fronteira de acumulação na periferia do país. Assim, tem se convertido o Brasil, desde a crise mundial desencadeada a partir de 2008, num dos destinos atrativos aos investimentos diretos estrangeiros, “alcançando o quinto lugar em 2010, com 48 bilhões de dólares, atrás somente dos Estados Unidos, China, Hong Kong e Bélgica” (ZIBECHI, 2013).

Cumpra o Estado, enquanto forma política do capitalismo, o papel de indutor da expansão do uso capitalista do território com a elaboração de seus instrumentos de planejamento e ordenamento territorial. Políticas territoriais cujo corolário é a preparação de uma materialidade territorial e a normatização de seu uso. A atuação estatal se dá não apenas no plano da materialidade, mas tem início ainda no âmbito da normatização, das políticas setoriais, dos planos e projetos que direcionam as formas de uso do território. Nesse sentido, não apenas a instalação da materialidade dos objetos geográficos é responsável por esse processo, mas também a elaboração dos instrumentos de planejamento e sua execução no sentido de atuar com indutor do desenvolvimento de certas dinâmicas produtivas e atividades consideradas prioritárias, figurando tais instrumentos como elementos fundamentais para compreender o avanço do uso capitalista do território de um modo geral.

⁷⁰ Segundo Zibechi (2013, p. 153) no ano fiscal 2009-2010, o BID aprovou empréstimos em 48 países com um total de 15,5 bilhões de dólares, período em que o Banco Mundial desembolsou 40,3 bilhões de dólares, menos da metade da cifra emprestada pelo BNDES. Durante a primeira década do século XXI os desembolsos do BNDES tiveram crescimento de 470%, alcançando 100 bilhões de dólares em 2010.

A expansão contemporânea do uso capitalista do território tem, portanto, uma base estatal que a induz a partir de variadas atividades que se distribuem no território nacional e configuram zonas de fronteira. No caso específico do turismo, isso se dá em todas as esferas de poder, desde a União até os governos municipais. Convertem-se assim os instrumentos de planejamento em verdadeira política territorial, induzindo prioridades, direcionando fluxos e os caminhos da expansão. A atividade turística figura nesse ínterim com destaque no âmbito dos serviços pela importância econômica e pelas possibilidades também de exploração dos espaços periféricos, que reúnem atributos apropriados pelos planejadores do turismo como atrativos. As políticas de turismo direcionam assim esse uso específico a determinados pontos do território, articulando-se a materialidade produzida às “atrações” e “raridades” da periferia. Induz dessa maneira também uma expansão sobre os espaços periféricos e uma apropriação de ***fundos territoriais para o turismo*** como parte da expansão contemporânea do *uso capitalista do território*.

2.4 Os planos para a expansão do uso turístico do território no Brasil

Durante muito tempo o turismo no Brasil foi tratado, do ponto de vista do planejamento estatal, como algo “de menor importância”. Uma vez que seu expressivo peso econômico se torna evidente só em nossa história recente (a partir do último quartel do século XX), a consolidação de uma política de turismo figurou por muito tempo no âmbito da administração pública federal como algo secundário. De fato, até a década de 1990 o planejamento do turismo por parte do governo federal restringiu-se a um conjunto de medidas – em sua maioria desarticuladas umas das outras – dedicadas ao transporte, às agências de viagem, etc.

Conforme sugere Cruz (2001) podemos falar em uma “pré-história” jurídico-institucional das políticas nacionais de turismo (1938-1966). Nesse período, destacam-se o Decreto-Lei n.º 406, de 1938, que dispõe sobre a entrada de estrangeiros no território nacional; o Decreto-Lei n.º 1.915, de 1939, responsável pela criação do Departamento de Imprensa e Propaganda – DIP, que passa a contar com a Divisão de Turismo; e o Decreto-Lei n.º 2.440, de 1940, que regula as atividades das empresas e agências de viagens e turismo e é considerado o primeiro diploma legal que trata,

exclusivamente, da atividade turística. Merece destaque ainda a criação, em 1958, da Combratur – Comissão Brasileira de Turismo, instituída por meio do Decreto n.º 44.863⁷¹.

Embora tais instrumentos legais mereçam destaque, é apenas com o Decreto-Lei n.º 55, de 1966, que se define uma “política nacional de turismo”, criando ainda organismos responsáveis por sua efetivação. É nesse sentido que tal decreto cria tanto o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) quanto a Embratur, passando ambos a desempenhar papel fundamental na condução das políticas de turismo. A partir disso o turismo passa a ser encarado pelo governo federal como atividade importante, devendo tornar-se elemento de preocupação dos órgãos governamentais, requerendo a elaboração de instrumentos de planejamento compatíveis com a importância econômica que adquire no contexto do pós-guerra (CRUZ, 2001; RODRIGUES, 1999).

Para Cruz (2001) a política nacional de turismo, até meados da década de 1990, é reduzida, na prática, à ampliação e melhoria da infraestrutura hoteleira. Exemplo disso é o Plano de Prioridade de Localização de Hotéis de Turismo (instituído pela Resolução CNTur 31, de abril de 1968), proposto para orientar a aplicação de incentivos fiscais (previstos no Decreto-Lei 55/66) na implantação de projetos de hotéis de turismo, em áreas previamente estabelecidas, que estimulassem o desenvolvimento da atividade turística no país. Nesse sentido, a política de turismo se desenvolve como uma política de incentivos fiscais e financeiros (voltados, sobretudo, ao setor hoteleiro), amparada ainda em outros instrumentos normativos e fundos de fomento destinados a isso, como o Fungetur – Fundo Geral de Turismo (instituído em 1971), o Fiset – Fundo de Investimentos Setoriais (instituído em 1974 voltado ao turismo, à pesca e ao reflorestamento), o Finam – Fundo de Investimentos da Amazônia e o Finor – Fundo de Investimentos do Nordeste (instituídos também em 1974 e vinculados à política de desenvolvimento regional), este tendo como importante instrumento o mecanismo conhecido como 34/18⁷². Neste mesmo sentido, o Decreto-Lei n.º 1.485, de outubro de 1976, institui estímulos fiscais ao turismo estrangeiro no país.

⁷¹ Toda a legislação citada deste ponto em diante pode ser consultada na íntegra, em versão original ou com emendas e alterações, no sítio eletrônico <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao>

⁷² Referentes ao Art. 34 da Lei 3.995/61 (que institui o primeiro Plano Diretor da Sudene) e ao Art. 18 da Lei 4.239/63 (que aprova a segunda etapa do referido Plano Diretor), cujo conteúdo refere-se às isenções fiscais e deduções de imposto para projetos responsáveis pela inversão de capitais no âmbito das estratégias de desenvolvimento adotadas pela Sudene.

Tais instrumentos apresentam intenções de induzir a expansão da atividade no território nacional, destinando recursos para áreas consideradas prioritárias, priorizando a alocação de recursos e a instalação de empreendimentos em determinadas regiões (destacadamente o Nordeste). A Combratur, por exemplo, tinha como uma de suas atribuições a criação de serviços que ampliassem e complementassem as zonas turísticas. Em 1977, por meio da Lei n.º 6.513, são definidas áreas de interesse turístico, o que passa a indicar características requeridas para a ampliação dessas áreas. Esta lei é regulamentada em 1981 pelo Decreto n.º 86.176 que cria as Áreas Especiais de Interesse Turístico, classificadas em prioritárias e de reserva, e os Locais de Interesse Turístico. Os instrumentos de planejamento do turismo, embora dispersos e não reunidos claramente sob o corpo de uma “política nacional de turismo”, vão contribuindo para a expansão do *uso turístico do território*.

É apenas na década de 1990 que se sistematiza uma política nacional de turismo. O contexto de crise do início da década e os resultados econômicos observados a partir das experiências de outros países com a atividade turística a reposiciona no âmbito do planejamento estatal. Soma-se a isso o fato de o Brasil, desde então, estar alinhado ao ideário neoliberal e às exigências quanto à austeridade fiscal e às políticas sociais do consenso de Washington ao tempo em que o Fundo Monetário Internacional – FMI, o BID e o BIRD passam a financiar projetos dedicados à expansão da atividade turística.

Nesse contexto, em 1991 a Embratur é reestruturada a partir da Lei 8.181, transformada em autarquia especial, passando a denominar-se Instituto Brasileiro de Turismo, cuja finalidade passa a ser “formular, coordenar, executar e fazer executar a Política Nacional de Turismo”. No ano seguinte é lançado o Plantur – Plano Nacional de Turismo, prevendo a criação de polos integrados com vistas à expansão da infraestrutura em novas áreas. Para Becker (1996, p. 188) este plano, entendido como instrumento de desenvolvimento regional, tem como fundamento “a diversificação e a distribuição geográfica da infra-estrutura que estava altamente concentrada no sul e sudeste” do Brasil. Nesse sentido, destaca-se entre os objetivos propostos no Plantur, a intenção de “difundir novos pontos, com vistas a diversificar os fluxos entre as unidades da Federação e beneficiar especialmente as regiões de melhor nível de desenvolvimento” (BRASIL, 1992, p. 6). Para Rodrigues (1999, p. 151) o Plantur “não

expressa uma política objetiva, clara e consistente”, sendo possível observar em suas metas prioritárias, nos seus programas e subprogramas “uma nítida falta de coerência e de articulação tanto intra como intersetorial”. É possível que se deva a isso o fato de o plano não ter saído do papel.

Apenas em 1996 a Política Nacional de Turismo (da qual tratava o Decreto n.º 448/92) é instituída, com abrangência prevista para o período 1996-1999. Para Cruz (2001), o documento que cria esta política pode ser considerado o mais completo e detalhado documento oficial na história das políticas federais de turismo até então (embora isso não signifique maior eficiência). Tal política objetivava, entre outras coisas, a implantar infraestrutura básica e turística, desenvolver a capacitação de recursos humanos para o turismo e promover a atividade no Brasil e no exterior. Para isso previa o desenvolvimento de programas que consolidassem suas diretrizes, tais como o PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo, o Programa Nacional de Ecoturismo (incluindo-se aí o Proecotur) e o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – Prodetur-NE.

Em 2003 é criado o Ministério do Turismo – Mtur, representando um marco do ponto de vista da importância do planejamento da atividade. O ministério do turismo inicia suas atividades sendo composto pela Embratur, pela Secretaria de Políticas de Turismo e pela Secretaria de Programas de Desenvolvimento do Turismo, sendo atribuições do novo ministério a política nacional de desenvolvimento do turismo; a promoção e divulgação do turismo nacional, no país e no exterior; o estímulo às iniciativas públicas e privadas de incentivo às atividades turísticas; e o planejamento, coordenação, supervisão e avaliação dos planos e programas de incentivo ao turismo. A partir de então são lançados sistematicamente planos nacionais de turismo com períodos determinados de execução. Ainda no ano de 2003, no mês de abril, é lançado o *Plano Nacional do Turismo – 2003-2007* (BRASIL, 2003a), cumprindo o papel de tornar explícitas as diretrizes do governo e do setor produtivo quanto ao desenvolvimento do turismo, orientando ações necessárias para isso. Nesse sentido, suas ações visam desenvolver o “produto turístico brasileiro” e “estimular e facilitar o consumo” desse produto nos mercados nacional e internacional, impulsionando assim a atividade turística por meio da articulação entre o governo federal, os governos estaduais e municipais, a iniciativa privada e mesmo as organizações não governamentais.

O plano propõe, entre outras coisas, diversificar a oferta turística; estruturar os destinos turísticos; ampliar e qualificar o mercado de trabalho; aumentar a inserção competitiva do produto turístico no mercado internacional; ampliar o consumo do produto turístico no mercado nacional; aumentar a taxa de permanência e gasto médio do turista. Nesse sentido, traz como metas a geração de novos empregos e ocupações (1.200.000); o aumento do número de turistas estrangeiros no Brasil para 9 milhões, gerando 8 bilhões de dólares em divisas; aumentar para 65 milhões a chegada de passageiros nos voos domésticos, além de ampliar a oferta turística nacional, desenvolvendo no mínimo três “produtos de qualidade” em cada estado da Federação e Distrito Federal (BRASIL, 2003a, p. 22-23). Tal diversificação e ampliação da oferta turística nacional evidencia nitidamente a pretensão de expansão da atividade sobre novos espaços a serem inseridos no rol dos atrativos turísticos, muito embora parte considerável dessas propostas não se efetive. A meta de 9 milhões de turistas estrangeiros, por exemplo, nunca foi alcançada.

Para alcançar as metas apresentadas, foram estruturados sete macroprogramas⁷³ dedicados, entre outras coisas, à descentralização da gestão, ampliação e melhoria da infraestrutura turística, facilitação de crédito e captação de investidores, estruturação de produtos turísticos em todos os estados brasileiros, e às ações de *marketing* e de apoio à comercialização. No período de vigência deste plano nacional (2003-2007), destacam-se como fruto desses macroprogramas o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, destinado a estruturar a gestão descentralizada do turismo e consolidar roteiros integrados em cada um dos estados do país; e o Plano Aquarela (BRASIL, 2003b), voltado à elaboração do *marketing* turístico internacional do Brasil⁷⁴. O Programa de Regionalização do Turismo efetivamente pouco consolidou roteiros integrados regionalmente, prevalecendo ainda uma retórica municipalista no planejamento turístico da maioria dos municípios.

Em 2007 é lançado um novo *Plano Nacional de Turismo – PNT 2007/2010 - Uma Viagem de Inclusão* (BRASIL, 2007a). Em suas primeiras páginas o plano é apresentado

⁷³ Macroprograma 1 – Gestão e relações institucionais; Macroprograma 2 – Fomento; Macroprograma 3 – Infraestrutura; Macroprograma 4 – Estruturação e diversificação da oferta turística; Macroprograma 5 – Qualidade do produto turístico; Macroprograma 6 – Promoção e apoio à comercialização; e Macroprograma 7 – Informações turísticas (BRASIL, 2003a).

⁷⁴ Com este mesmo propósito – o marketing turístico internacional do Brasil – podem ser citados ainda o Plano Aquarela 2007-2010 (BRASIL, 2007b) e o Plano Aquarela 2020, este ainda em execução (BRASIL, 2009b).

como “um instrumento de planejamento e gestão que coloca o turismo como indutor do desenvolvimento e da geração de emprego e renda”, tônica das intervenções estatais desde meados do século XX. No contexto de execução do PAC pelo governo federal, o Plano Nacional de Turismo vincula a este amplo programa suas metas, macroprogramas e programas, com destaque para as intervenções referentes aos transportes, à energia elétrica e às infraestruturas sociais urbanas (saneamento, habitação, transportes urbanos, etc.)⁷⁵. Além dessas ações relacionadas com a infraestrutura, destaca-se ainda a existência de um grupo de medidas de incentivo ao investimento privado.

Nesse sentido, o Plano Nacional de Turismo 2007-2010 continua com o objetivo de desenvolver o produto turístico brasileiro, fomentando a competitividade desse produto nos mercados nacional e internacional. O governo federal propõe, por meio do plano, dar continuidade e fortalecer a Política Nacional do Turismo e o modelo de gestão descentralizada adotado. Evidencia-se ainda o intuito de estruturar e proporcionar condições favoráveis ao investimento e à expansão da iniciativa privada na atividade turística.

O plano traz um diagnóstico detalhado, tendo como base um balanço dos resultados alcançados no período de vigência do plano anterior, expondo um cenário tanto do turismo internacional quanto do turismo doméstico. A partir disso, estabelece metas relativas às viagens no mercado interno, criação de empregos, estruturação de destinos, e à geração de divisas.⁷⁶ Para a execução do plano são estabelecidos oito macroprogramas⁷⁷ “constituídos por um conjunto de programas que organizam, por temas afins, as diversas atividades executivas da atuação ministerial e seus parceiros” (BRASIL, 2007a, p. 57). Diversos programas (como o Programa de Apoio ao

⁷⁵ Consta no referido plano que “Com benefícios diretos sobre o desenvolvimento do turismo, os investimentos em infra-estrutura do PAC vão propiciar, em quatro anos, a construção, adequação, duplicação e recuperação de 42 mil quilômetros de estradas, 2.518 quilômetros de ferrovias; a ampliação e melhoria de doze portos e vinte aeroportos; o abastecimento d’água e coleta de esgoto para 22,5 milhões de domicílios; a infra-estrutura hídrica para 23,8 milhões de pessoas e; a ampliação e construção de metrô em quatro cidades turísticas; além de outros benefícios indiretos relacionados à infraestrutura energética e às melhores condições de moradias para quatro milhões de famílias. O PAC prevê um total de R\$ 503,9 bilhões em investimentos para o quadriênio” (BRASIL, 2007a, p. 13-14).

⁷⁶ Meta 1: promover a realização de 217 milhões de viagens no mercado interno; Meta 2: criar 1,7 milhão de novos empregos e ocupações; Meta 3: estruturar 65 destinos turísticos com padrão de qualidade internacional; Meta 4: gerar 7,7 bilhões de dólares em divisas (BRASIL, 2007a).

⁷⁷ Macroprograma 1 - planejamento e gestão; Macroprograma 2 - informação e estudos turísticos; Macroprograma 3 - logística de transportes; Macroprograma 4 - regionalização do turismo; Macroprograma 5 - fomento à iniciativa privada; Macroprograma 6 - infraestrutura pública; Macroprograma 7 - qualificação dos equipamentos e serviços turísticos; e Macroprograma 8 - promoção e apoio à comercialização (BRASIL, 2007a).

Desenvolvimento Regional do Turismo e o Programa de Apoio à Infraestrutura Turística) convergem para a intenção de expansão da infraestrutura para garantir o *uso turístico do território*, sendo acompanhada essa produção material por mecanismos de financiamento e oferta de crédito (como o crédito consignado para o turista aposentado, tido como “uma das fronteiras de expansão do turismo”, com potencial de “beneficiar” 16 milhões de brasileiros) (BRASIL, 2007a, p. 5). Tais perspectivas convergem para a possibilidade de destinação de recursos à periferia do país, induzindo e impulsionando a apropriação de fundos territoriais para o turismo em regiões como a Amazônia.

A mais recente edição do Plano Nacional de Turismo foi publicada em 2013, intitulado *Plano Nacional de Turismo - 2013-2016 – o turismo fazendo muito mais pelo Brasil*. Seu lançamento – e sua concepção – se deu no contexto dos megaeventos esportivos realizados no Brasil nesta segunda década do século XXI – A Copa das Confederações, A Copa do Mundo FIFA 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, que acontecerão no Rio de Janeiro. Tais eventos tornaram-se uma espécie de *vitrine* para o país que passa a ter como meta no PNT 2013-2016 transformar o Brasil no terceiro maior PIB turístico do mundo até 2022 (bicentenário da independência), saltando assim da sexta posição (BRASIL, 2013a).

O PNT 2013-2016 apresenta as orientações estratégicas para o desenvolvimento da atividade turística, e evidencia em seu diagnóstico os avanços alcançados em relação à expansão da atividade: crescimento de 32,4% de 2003 a 2009; 8,3% dos empregos gerados no país em 2012; além do crescimento, de 2003 a 2012, de 923,6% no volume de crédito destinado ao setor, alcançando um montante de R\$ 11,2 bilhões em 2012 só com o valor dos financiamentos concedidos por instituições financeiras federais (crescimento de 30% em relação ao ano anterior). Tais números evidenciam a perspectiva de crescimento do turismo no mundo ao longo da primeira década do século XXI, e, de modo particular, a expansão da atividade no Brasil.

Tal perspectiva expansiva no país sofre impactos no contexto da crise econômica, embora o faturamento ligado à atividade turística apresente de 2010 a 2014 índices positivos, tendo tido quedas nos anos 2008-2009 e no primeiro trimestre de 2015, conforme os dados dos *Boletins de Desempenho Econômico do Turismo* publicados

pelo Ministério do Turismo e pela Fundação Getúlio Vargas – FGV⁷⁸. No intervalo 2010-2014, por exemplo, permanece em expansão o faturamento de segmentos como operadoras de turismo, agências de viagens, meios de hospedagem e mesmo transportes aéreos. No primeiro trimestre de 2015, apesar da retração no faturamento comparado ao mesmo trimestre do ano anterior (3,7% no total), o segmento dos meios de hospedagem prossegue com saldo positivo, embora próximo à estagnação (0,8%), tendo indicação de investimentos previstos para o período de 38% do faturamento.

Tomando por base o diagnóstico apresentado e as diretrizes que orientaram o PNT, foram estabelecidos como objetivos gerais (I) preparar o turismo brasileiro para os megaeventos; (II) incrementar a geração de divisas e a chegada de turistas estrangeiros; (III) incentivar o brasileiro a viajar pelo Brasil; e (IV) melhorar a qualidade e aumentar a competitividade do turismo brasileiro. Daí derivam cinco metas⁷⁹ e se estruturam diversas ações. Destaca-se nesse sentido a estruturação de destinos turísticos, com o apoio ao desenvolvimento de regiões turísticas e a elaboração e implementação de planos de desenvolvimento turístico; melhorar a infraestrutura turística e cadastrar os prestadores de serviço; incrementar as linhas de financiamento à iniciativa privada e promover os produtos turísticos.

Os objetivos e metas dos Planos Nacionais de Turismo (2003-2007, 2007-2010 e 2013-2016) sugerem um interesse marcante do governo federal em distribuir seletivamente destinos turísticos que requerem certa materialidade a ser produzida – possibilidades de investimentos em infraestruturas – que se configuram como novas possibilidade de expansão da atuação da iniciativa privada. Este movimento de expansão se manifesta, sobretudo, por meio dos objetivos relacionados à infraestrutura e à regionalização, vista como potencializadora, via descentralização e articulação de roteiros integrados, da consolidação de roteiros e destinos turísticos em regiões periféricas. Nesse sentido, além dos volumes de investimentos em infraestrutura de transporte, por exemplo, observamos a multiplicação de regiões turísticas no âmbito do próprio Programa de Regionalização do Turismo, passando de 276 em 2009 para 303

⁷⁸ Foram consultados boletins de 2010 a 2015 (BRASIL, 2010c, 2010d, 2010e, 2011b, 2011c, 2012c, 2012d, 2012e, 2013e, 2013f, 2013g, 2014b, 2014c, 2014d, 2015a, 2015b)

⁷⁹ Meta 1: Aumentar para 7,9 milhões a chegada de turistas estrangeiros ao país; Meta 2: Aumentar para US\$ 10,8 bilhões a receita com o turismo internacional até 2016; Meta 3: Aumentar para 250 milhões o número de viagens domésticas realizadas até 2016; Meta 4: Elevar para 70 pontos o índice médio de competitividade turística nacional até 2016; e Meta 5: Aumentar para 3,6 milhões as ocupações formais no setor de turismo até 2016 (BRASIL, 2013a).

em 2013, exigindo, a partir daí, uma mobilização de gestão pública e mesmo de entidades privadas como o Sebrae – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas para a efetivação das iniciativas regionalizadas.

Além disso, ao longo do período de vigência desses Planos Nacionais de Turismo, novos espaços passam a ser produzidos como destinos turísticos, induzidos a partir das orientações gerais desses planos e por um conjunto de instrumentos de planejamento estadual ou regional, como são os casos do Prodetur-NE e do Proecotur, ambos com incidência direta sobre o litoral do Maranhão. Aliás, tais políticas regionais de turismo e a importância que elas adquirem no âmbito do planejamento da atividade demonstram ainda mais a intenção de expansão do turismo sobre os espaços periféricos do território nacional, com grande peso para os espaços litorâneos e para o movimento de incorporação de *fundos territoriais para o turismo*.

O Prodetur-NE constitui-se, nesse sentido, como uma das políticas de turismo com resultados mais expressivos na materialidade do território no Brasil, tendo destaque na estruturação de espaços dedicados à prática do turismo e a consolidação de destinos turísticos de importância nacional e internacional na região Nordeste do país.

O Prodetur-NE foi criado pela Sudene, com apoio da Embratur, por meio da portaria conjunta n.º 001, em 29 de novembro de 1991, envolvendo todos os estados da região Nordeste, além do norte de Minas Gerais e Espírito Santo. O programa passou a ser concretizado a partir da Portaria Conjunta n.º 002, de 16 de abril de 1993, sendo apontado como uma grande alternativa econômica para a região. Para isso, os governos estaduais e promotores diversos da atividade apoiaram-se num conjunto de justificativas que envolvia certa “natureza preservacionista” da atividade turística, destacando seu “potencial gerador de empregos e de arrecadação de impostos e tributos”, além de sua força para “resgatar tradições e valorizar a cultura regional”, todas elas de fácil contestação, como explicita Rodrigues (1999).

De acordo com o Banco do Nordeste, órgão executor do programa, com base no conteúdo de seu sítio eletrônico, o Prodetur-NE é um programa de crédito para o setor público (estados e municípios) concebido para criar condições favoráveis à expansão e melhoria da qualidade da atividade turística na região, sendo financiado com recursos

do BID⁸⁰. Sua atuação ocorre por meio do financiamento de obras de infraestrutura, projetos de proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações de estados e municípios.

O Programa foi dividido em duas fases, a primeira tendo desembolsos por parte dos órgãos executores até julho de 2005, quando então se deu início ao Prodetur-NE II. Embora se proponha a diversos objetivos, é a indução de investimentos em infraestrutura que constitui o foco central do Prodetur-NE (CRUZ, 2001). O objetivo geral do Prodetur-NE I⁸¹ propõe reforçar a capacidade de “manter e expandir” o turismo na região Nordeste (BNB, 2005a, p. 6). Dessa forma, a indução de novos investimentos em infraestrutura alastra-se por todos os estados da região, conforme o estabelecimento de áreas prioritárias, polos e corredores turísticos que passarão, a partir da execução do programa, a concentrar capital.

No âmbito do Prodetur-NE I o peso das obras de infraestrutura pode ser identificado a partir de uma análise de seu relatório final. É possível constatar que o volume de recursos destinados aos financiamentos do programa – somando-se fontes locais e recursos do BID – foi concentrado massivamente em obras de saneamento, transportes e melhorias de aeroportos (colocado como componente independente das demais ações voltadas ao transporte no projeto). Juntos estes três componentes do rol de elementos financiáveis no âmbito do Prodetur-NE I reuniram 84,18% dos recursos, 58,42% concentrados somente em obras relacionadas aos transportes (somando-se os recursos destinados às obras viárias urbanas, às rodovias e ao melhoramento de aeroportos) (Gráfico 04).

⁸⁰ O Programa conta ainda com recursos do BNDES voltados a suprir as necessidades referentes às contrapartidas exigidas pelo BID.

⁸¹ Retirado do anexo A do contrato de empréstimo do Prodetur-NE I (841/OC-BR) e exposto no relatório final do projeto (BNB, 2005a).

Gráfico 04 – Valores aplicados no Prodetur-NE I por componente financiado e fonte dos recursos.

Fonte: BNB (2005b).

As intervenções nos transportes visavam a melhoria do acesso aos destinos e zonas turísticas, com projetos em dois sub-setores: Rodovias e Vias urbanas. Foram alocados recursos em projetos de construção, melhoramento e reabilitação de rodovias, interligando municípios de interesse turístico e melhorando a acessibilidade a atrativos turísticos específicos. Em termos de extensão de rodovias pavimentadas, os estados que se destacaram foram o Piauí, o Ceará e a Bahia. Quanto às obras em vias urbanas, os recursos foram direcionados à pavimentação construção de pontes e viadutos, requalificação de ruas, avenidas, praças e orlas, além da construção de atracadouros. Merecem destaque quanto aos investimentos em transporte os projetos das rodovias CE-085 – estruturante, que liga Fortaleza às praias do litoral oeste do Ceará, BA-001 Ilhéus-Itacaré, o sistema viário de Ponta Negra, em Natal-RN, e as intervenções urbanas em São Luís-MA, com a construção de viadutos e reformas em avenidas responsáveis pela ligação entre o aeroporto e os principais pontos turísticos da cidade.

O melhoramento dos aeroportos almejava intervenções em oito aeroportos na região, dentre os quais o Aeroporto Internacional de São Luís - Marechal Cunha Machado, que obteve a reforma e ampliação do edifício do terminal e dos edifícios de apoio operacional e administrativo, além da construção e melhoramento das vias de acesso, da ampliação do estacionamento de veículos, e da construção de um terminal de

cargas. Além desse aeroporto, sofreram intervenções ainda os aeroportos de Fortaleza, Natal, Aracajú, Salvador, Recife, Porto Seguro-BA e Lençóis-BA.

Quanto ao saneamento, os investimentos visavam melhorar os serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário. Foram construídas redes, estações elevatórias e de tratamento de esgotos. Os investimentos em saneamento superaram o montante planejado, havendo incremento nas contrapartidas locais.

Os dados do relatório final do Prodetur-NE I demonstram ainda nítida concentração de recursos em poucos estados da região, respondendo à própria tendência à concentração de capital, embora tal fato esteja ainda ligado a um conjunto de relações de poder entre os governos locais e os órgãos executores. Os gráficos 05, 06, 07 e 08 bem demonstram tal concentração.

Gráfico 05 – Valores aplicados por estado e fonte de recursos, Prodetur-NE I.

Fonte: BNB (2005b).

Gráfico 06 – Aplicação em aeroportos por estado, Prodetur-NE I.

Fonte: BNB (2005b).

Gráfico 07 – Aplicação em transportes por estado, Prodetur-NE I.

Fonte: BNB (2005b).

Gráfico 08 – Aplicação em saneamento por estado, Prodetur-NE I.

Fonte: BNB (2005b).

Os investimentos em infraestrutura aparecem como a base necessária para o desenvolvimento da atividade turística, o que se reverte em resultados cada vez mais expressivos nas décadas seguintes. Segundo dados do relatório final do Prodetur-NE I (BNB, 2005a), o fluxo turístico nas capitais estaduais do Nordeste registrou, de 1996 a 2004, um crescimento de 110,4%, tendo o fluxo internacional experimentado um aumento de 246,1% no mesmo período. Entre 1994 e 2003, o número de estabelecimentos registrados nos segmentos de alojamento e alimentação na região

sofreu um incremento de 246% e 524,4%, respectivamente (1.935 e 4.944 unidades em 1994 para 6.697 e 30.871 unidades em 2003). Nesse quadro, novos empreendimentos turísticos nacionais e estrangeiros são instalados nos estado da região, atraídos pela melhoria na infraestrutura e por incentivos fiscais e financeiros estaduais. Instalam-se, a partir disso, cadeias hoteleiras internacionais como a Accor, Sol Meliá, Pestana e Vila Galé.

Os impactos e conflitos derivados da intensificação do uso turístico do território nessas áreas fizeram com que fosses inseridos no Prodetur-NE II os “princípios do desenvolvimento sustentável”, explicitando-se na proposta da segunda fase do programa uma preocupação com a reparação dos impactos gerados na primeira fase. O Contrato de Empréstimo (1392/OCBR) firmado entre o Banco do Nordeste S/A – BNB e o BID é assinado em setembro de 2002, previsto inicialmente para realizar desembolsos até 2007⁸², distribuídos em três componentes: *Componente 1. Fortalecimento da Capacidade Municipal de Gestão do Turismo; Componente 2. Planejamento Estratégico, Treinamento e Infraestrutura para o Crescimento Turístico; e Componente 3. Promoção de Investimentos do Setor Privado.*

Embora, assim como no Prodetur-NE I, a proposta do Prodetur-NE II tenha sido a de abranger os nove estados da região Nordeste e os polos turísticos no Norte de Minas Gerais e Espírito Santo, os recursos acabaram sendo alocados em apenas seis estados⁸³. Receberam os recursos do programa dez polos turísticos: (**Bahia**) Polo do Descobrimento, Polo Litoral Sul, Polo Salvador e Entorno, e Polo da Chapada Diamantina; (**Minas Gerais**) Polo do Vale do Jequitinhonha; (**Rio Grande do Norte**) Polo Costa das Dunas; (**Pernambuco**) Polo Costa dos Arrecifes; (**Ceará**) Polo Costa do Sol; e (**Piauí**) Polo Costa do Delta. Tal distribuição evidencia territorialmente uma concentração dos polos no litoral, mantendo-se o mesmo padrão proposto no Prodetur-NE I, ancorado na atração promovida pelo litoral, sobretudo para os fluxos internacionais, buscando consolidar o Nordeste do Brasil como destino destacado para o turismo de massas.

Embora o Prodetur-NE II não tenha contemplado o estado do Maranhão, as intervenções realizadas no âmbito do Prodetur-NE I foram preponderantes para o atual

⁸² Esse prazo foi posteriormente prorrogado por duas vezes.

⁸³ Segundo relatório do Prodetur-NE II, esse fato estava relacionado ao não atendimento de condições prévias para contratação dos subempréstimos (BNB-Estados) (BID, 2012).

quadro de desenvolvimento da atividade no estado. Os polos contemplados no Prodetur-NE I (São Luís e Alcântara) tornaram-se, juntamente com os polos dos Lençóis Maranhenses e da Chapada das Mesas (eleitos como prioridades nas políticas estaduais) os principais destinos turísticos do estado. Sobre o litoral maranhense exerce ainda influência na indução da expansão da atividade turística outra importante política regional de desenvolvimento da atividade, o Proecotur.

O Proecotur foi elaborado no sentido de induzir a exploração turística motivada pelas características naturais/ambientais amazônicas, levando para esse propósito à criação de polos de ecoturismo. Tinha como meta a viabilização do desenvolvimento do ecoturismo na região a partir do estabelecimento de uma base de investimentos públicos capazes de atrair investidores privados. No mesmo caminho adotado pelo Prodetur-NE, o Proecotur visa estabelecer uma estrutura (administrativa, infraestrutura, etc.) necessária ao desenvolvimento da atividade turística na região, contemplando os estados da Amazônia Legal - Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do estado do Maranhão.

O programa, concebido ainda na década de 1990, mas lançado no ano 2000, foi financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID e pelo governo brasileiro, com investimento inicial previsto de US\$ 213 milhões a serem alocados em polos de ecoturismo selecionados pelos governos estaduais a partir da indução federal, tendo como responsável por sua execução o Ministério do Meio Ambiente – MMA⁸⁴ e envolvendo ainda os governos estaduais da Amazônia Legal. Apresentado pelo próprio Ministério do Meio Ambiente como um programa “essencialmente estruturante”,⁸⁵ teve sua execução dividida em duas fases, uma primeira de planejamento (prevista para o período 2000-2002 e prorrogada até 2010) e outra de investimento (prevista para o período 2003-2006) (TODESCO, 2013).

Nos quinze polos de ecoturismo (abarcando 32,5% da região), ligados principalmente a Unidades de Conservação, foram previstos os investimentos do programa, com destaque para intervenções em infraestrutura básica e turística requerida para inserir esses espaços de modo competitivo no mercado turístico,

⁸⁴ Em 2004, já quando passa-se a contar com o Ministério do Turismo, é firmado um Termo de Cooperação Técnica entre o MMA e o MTur, deliberando-se a execução da segunda fase do Proecotur sob a responsabilidade do novo ministério, continuando o MMA responsável pela Fase I.

⁸⁵ Texto disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/sca/proeco/turverde.html>>. Acesso em: 20 de março de 2013.

atraindo investimentos privados (Cf. Figuras 04 e 05). Visando maximizar essa competitividade da Amazônia como destino de ecoturismo internacional, identificando nichos de mercado para cada estado envolvido e minimizar os riscos financeiros dos empreendimentos instalados nos polos, cada estado estabeleceu suas áreas prioritárias – polos de ecoturismo – valorizando a demanda internacional e atuando como responsável pela indução e atração da iniciativa privada, reproduzindo, em essência, o que já fora realizado noutras políticas destinadas à região amazônica e mesmo noutras políticas regionais de desenvolvimento do turismo, como o Prodetur-NE, embora expressasse particularmente objetivos ligados à proteção ambiental e mesmo a criação de novas Unidades de Conservação.

As dificuldades enfrentadas na implementação do Proecotur concentraram as ações no âmbito da primeira fase, dedicada à elaboração de levantamentos, diagnósticos e qualificação da gestão pública do turismo, tendo sido limitadas as intervenções quanto a infraestrutura programada para a Fase II, com investimento previsto de US\$ 200 Milhões, não liberados pelo governo federal a partir de 2010, quando passa o Proecotur, segundo Todesco (2013, p. 206), a ser “descartado da agenda política” do Mtur⁸⁶, embora o ministério passe a indicá-lo como parte do Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo – Prodetur Nacional.

No conjunto das atividades de planejamento, os municípios da região foram classificados quanto ao desenvolvimento do turismo⁸⁷, sendo identificados três estágios: *I – avançado*, *II – Intermediário*, e *III – Inicial* (Figura 16). Entre os municípios considerados em estágio avançado (quatro) estão as capitais estaduais Belém, São Luís, Manaus e Cuiabá, que por serem relativamente já consolidadas no mercado turístico deveriam ter prioridade em investimentos voltados à infraestrutura básica e turística, ampliando seus potenciais de atração e recepção. Os municípios classificados como de estágio de desenvolvimento turístico intermediário incluem as demais capitais da região e municípios como Santarém, Soure e Salinópolis, no Pará, Presidente Figueiredo e

⁸⁶ Segundo Todesco (2013, p. 202) o Proecotur encerra, depois de dez anos de seu início, em 2010, sua fase de planejamento. Para a autora, com base no relatório de avaliação do Ministério do Meio Ambiente (BRASIL, 2009a), “várias foram as dificuldades de ordem interna e externa que impediram que a mesma fosse cumprida no prazo inicialmente previsto”, destacando-se entre elas “resistências ou obstáculos político-institucionais, o não envolvimento de todos os atores”, sobretudo no que se refere ao chamado *trade* turístico e aos poderes executivos de alguns estados.

⁸⁷ Destaca Todesco (2013, p. 202) que tal estratégia de análise por município representa certa incoerência com a seleção inicialmente proposta por polos. Nessa perspectiva, o encerramento da Fase I do Proecotur reduz de 157 para 57 os municípios a serem contemplados na Fase II do programa.

Parintins, no Amazonas, e Alta Floresta e Cárceres, no Mato Grosso, destacados por apresentarem razoável infraestrutura turística e relativa facilidade de acesso capazes de induzirem e atraírem maiores fluxos. Esses destinos deveriam, a partir disso, priorizar a elaboração de produtos turísticos e desenvolver estratégias de promoção que os potencializasse (TODESCO, 2013). Já os destinos considerados *incipientes* são reconhecidos como *prioritários para os investimentos* em infraestrutura básica, turística, de acesso e de promoção, dotando-os de capacidades para atração futura, evidenciando o papel estratégico desses espaços periféricos para o desenvolvimento da atividade (aplicação de capitais, produção de novos destinos, etc.).

Figura 16 – Estágio de desenvolvimento turístico dos destinos da Amazônia Legal – Proecotur.

Fonte: Todesco (2013).

Embora ainda se posicione a Amazônia como um espaço periférico no que diz respeito aos fluxos turísticos, as intervenções estatais continuam em curso com vistas a atrair investimentos para a atividade na região. A disponibilização de mais de R\$ 2,74 bilhões pelo Banco da Amazônia no ano de 2012, saltando para mais de R\$ 4,7 bilhões nos anos de 2014 e 2015, com vistas a atender as demandas da região no sentido de contemplar toda a cadeia do turismo, incluindo empreendimentos turísticos, de

comércio, prestação de serviços, cultura e infraestrutura são ilustrativos disso (BANCO DA AMAZÔNIA, 2012, 2013, 2014).

Ainda com a pretensão de destacar instrumentos de planejamento da atividade turística voltados à consolidação ou expansão da atividade em espaços periféricos, como o litoral do Maranhão, cabe mencionar o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte⁸⁸, que a partir de 2009 é proposto como elemento para a integração de 77 municípios dos estados do Ceará, Piauí e Maranhão, articulado à Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR executada pelo Ministério da Integração, numa parceria com o Ministério do Turismo (BRASIL, 2012a). Esse número de municípios é ampliado para noventa em julho de 2010, com a inclusão de treze novos municípios maranhenses na área de abrangência do plano, abarcando assim, no Maranhão, toda a área do Litoral Oriental (Figura 17).

Em essência, o plano acaba por priorizar um reforço da *Rota das Emoções*, roteiro que integra três destinos – Jeriocoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses – situados nos estados do Ceará, Piauí e Maranhão, respectivamente. Entre suas ações prioritárias destacam-se as obras de transporte rodoviário, aéreo e marítimo, com a previsão de implantação e pavimentação das BR-402 BR-404, a conclusão da ponte sobre o rio Parnaíba ligando Luzilândia-PI a São Bernardo-MA, a restauração de trechos de rodovias como as BR-222 e BR-343, as intervenções nos aeroportos de Parnaíba e de Barreirinhas, a construção de terminal de passageiros em Tutóia-MA e do porto de Luís Correia-PI. Além disso, o plano destaca ainda a necessidade de investimentos em comunicação – internet e telefonia móvel, principalmente – e no setor energético, com destaque para a infraestrutura de energia elétrica (construção de Usinas Hidrelétricas – UHEs no rio Parnaíba) e de gasodutos (BRASIL, 2012a).

⁸⁸ Andrade (2005, p. 58) define o Meio-Norte como a área da faixa de transição entre a Amazônia e o Cerrado, entre o Norte, o Nordeste e o Centro-Oeste do país, “onde dominam os cerrados, nas chapadas e interflúvios, e a florestas de cocais drenada por rios caudalosos permanentes”, ocupando “extensa área do Piauí e do Maranhão”. Embora essa “sub-região” do Nordeste do Brasil tenha sido durante muito tempo caracterizada por um uso do território marcadamente vinculado a atividades extrativas (ANDRADE, 1974), adquire importância a partir das políticas de desenvolvimento e modernização propostas após a segunda metade do século XX para a implementação de projetos de mineração e desenvolvimento da agricultura.

Figura 17 – Área de abrangência do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte.

Fonte: Matos e Araújo (2013).

Como bem destaca Matos (2013) o plano não traz explícito prazos de implementação nem informações específicas sobre suas fontes de financiamento. Tal característica inviabiliza o estabelecimento de metas e objetivos claros. Territorialmente, o plano abrange vasto número de municípios litorâneos, concentrando na zona costeira ou nas vias de acesso a esta suas principais intervenções. Tal concentração territorial reflete as prioridades de indução da atividade turística no Nordeste, respondendo inclusive ao modelo já desenvolvido de modo mais expressivo no estado do Ceará, que se articula aos outros dois estados, Piauí e Maranhão, alimentando processos que configuram a *fronteira de expansão do turismo litorâneo* no Nordeste do Brasil.

Muitas das ações previstas nestes instrumentos de planejamento não chegaram a sair do papel, mas seus propósitos de *indutores* se fazem sentir no avanço do *uso turístico do território*, sob velocidades e intensidades variadas. Mesmo que em alguns lugares tal expansão se dê lentamente, as alterações quanto ao *uso do território* tornam-

se parte dos espaços que passam a experimentar novas lógicas de valorização, incluindo aí todos os elementos de cunho especulativo que acompanham a inserção dos lugares nesse banquete de produtos turísticos difundidos pelo Estado em seus mecanismos de indução e promoção. As possibilidades de acumulação que se abrem a partir disso vão desde o aquecimento do mercado de terras até a instalação de serviços turísticos como os de hospedagem, agenciamento e restauração, passando por todo um conjunto de operações financeiras, investimentos em infraestruturas, dinâmicas de urbanização e demais formas de expansão por sobre os espaços periféricos das dinâmicas hegemônicas de acumulação.

Este processo se complementa com o planejamento elaborado pelos governos estaduais e municipais, que se articulam às normas das outras esferas de poder e aos instrumentos de planejamento elaborados para escalas mais ampliadas de execução. Alimentam assim a expansão do *uso turístico do território* sobre suas áreas eleitas como potencialmente atrativas, tendo a apropriação dos fundos territoriais como possibilidade de expansão e garantia de bons lucros. No Maranhão, isto se dá no litoral, entre outras coisas, mediante a indução da expansão da atividade turística.

CAPÍTULO 3

**O TURISMO NO LITORAL DO MARANHÃO: SEGREDOS E DESCOBERTAS
NA FRONTEIRA DE EXPANSÃO DO TURISMO LITORÂNEO NO BRASIL**

3 O TURISMO NO LITORAL DO MARANHÃO: SEGREDOS E DESCOBERTAS NA FRONTEIRA DE EXPANSÃO DO TURISMO LITORÂNEO NO BRASIL

3.1 O desenvolvimento do turismo no Maranhão

De modo geral, no Brasil, quando se fala do Maranhão logo se costuma lembrar do bumba meu boi, dos Lençóis Maranhenses e de José Sarney, figura política que conduz sua oligarquia há mais de quatro décadas no estado. Com exceção de José Sarney e sua “trajetória política”, os outros dois elementos estão diretamente associados ao turismo (enquanto Sarney e sua oligarquia aparecem como elementos ocultos, da gestão, reunidos nos gabinetes e nos palácios). O bumba meu boi é escolhida como manifestação folclórica da cultura local a ser apropriada como atrativo turístico desde a década de 1970; os Lençóis Maranhenses tornam-se Parque Nacional, apresentados equivocadamente como um *deserto repleto de lagoas no Nordeste do Brasil*⁸⁹, passando a ser promovido como paradisíaco destino turístico, desde os folders até as telenovelas.

Essa associação à *imagem turística* do Maranhão não se dá sem motivos. O Estado busca investir nas últimas duas décadas na divulgação de seus destinos, ampliação das infraestruturas necessárias à atividade e na elaboração de instrumentos para a indução do desenvolvimento do turismo, na tentativa de tornar seu território também um espaço para o *uso turístico*, perseguindo os resultados alcançados em estados como o Ceará, o Rio Grande do Norte, o Pernambuco e a Bahia. Tais esforços e a imagem produzida, entretanto, destoam da realidade social encontrada em seu território.

Embora ainda ocupe posição tímida no *ranking* dos destinos turísticos do país, a expansão da atividade turística se evidencia não só empiricamente, mas também a partir de dados que indicam o que é possível constatar *in loco*. O crescimento de 63% no número de agências de turismo e de 181% na quantidade de meios de hospedagem no período de 2008 a 2013 figura como bom indicativo de tal processo⁹⁰ (Tabela 05 e

⁸⁹ Os Lençóis Maranhenses se configuram como um *campo de dunas* com características bastante particulares estabelecidas a partir da conjugação de processos de transporte e acumulação de sedimentos, associados à dinâmicas eólicas, à correntes marítimas e ao regime pluvial. Tais características diferenciam fundamentalmente os Lençóis Maranhenses de um deserto.

⁹⁰ Consideramos aqui apenas os meios de hospedagem e as agências de viagem cujos dados encontram-se disponíveis nos Anuários Estatísticos EMBRATUR e nos Anuários Estatísticos de Turismo, de 2005 a 2014.

Quadro 04), estando a distribuição de tais elementos concentrada majoritariamente no litoral do estado (MARANHÃO, 2012, p. 20-22).

Tabela 05 – Agências de turismo cadastradas no Ministério do Turismo, no Maranhão, por Macrorregiões e total no Brasil - 2008-2013.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Maranhão	127	161	184	194	203	207
Norte	603	595	615	666	715	805
Nordeste	1.649	1.649	1.975	2.158	2.467	3.136
Sudeste	5.681	5.559	5.713	6.635	7.126	8.386
Sul	2.308	2.618	2.624	2.643	2.838	3.029
Centro-Oeste	922	1.020	1.073	1.101	1.270	1.441
Brasil	11.163	11.676	12.000	13.203	14.416	16.797

Fonte: Organizado pelo Autor a partir de Brasil (2008, 2009c, 2010b, 2011a, 2012b, 2013b, 2014a).

Quadro 04 – Oferta hoteleira cadastrada no Ministério do Turismo, no Maranhão, por Macrorregiões e total no Brasil - 2008-2013.

		Maranhão	Norte	Nordeste	Sul	Sudeste	Centro-oeste	Brasil
2008	Meios de Hospedagem	55	371	1.169	1.030	2.047	532	5.149
	Unidades Habitacionais	2.566	14.264	59.737	56.182	118.858	25.716	274.757
	Leitos	5.037	29.312	138.603	120.047	235.265	59.704	582.931
2009	Meios de Hospedagem	81	397	1.496	1.223	2.184	691	5.991
	Unidades Habitacionais	3.570	14.490	65.863	62.994	118.270	26.993	288.610
	Leitos	7.286	31.238	153.070	136.007	242.450	62.645	625.410
2010	Meios de Hospedagem	95	446	1.628	1.318	1.976	858	6.226
	Unidades Habitacionais	4.333	16.165	72.690	66.101	109.269	32.983	297.208
	Leitos	9.135	34.518	167.782	141.845	212.069	75.717	631.931
2011	Meios de Hospedagem	97	473	1.454	1.175	1.763	842	5.507
	Unidades Habitacionais	4.174	17.665	67.784	58.514	97.749	32.770	274.472
	Leitos	8.810	37.148	156.360	124.760	204.993	77.137	600.434
2012	Meios de Hospedagem	109	577	1.667	1.274	1.746	1.008	6.272
	Unidades Habitacionais	4.405	20.046	77.988	68.328	105.376	42.144	313.882
	Leitos	9.715	43.051	181.333	147.190	214.599	100.315	686.488
2013	Meios de Hospedagem	155	646	2.042	1.350	2.288	1.276	7.602
	Unidades Habitacionais	6.911	24.221	92.494	74.846	140.112	51.793	313.882
	Leitos	14.799	51.793	219.765	166.246	278.896	119.047	686.488

Fonte: Organizado pelo Autor a partir de Brasil (2010b, 2011a, 2012b, 2013b, 2014a).

Embora o crescimento do número de embarques e desembarques em voos domésticos tenha crescido no país ao longo desse período por uma série de outros motivos, o acréscimo de 126,5% e 123%, respectivamente, nos números de desembarques e embarques deste tipo no período de 2008 a 2012 também pode ser utilizado como um indicador do aumento da procura do estado do Maranhão como destino turístico⁹¹.

Os dados disponíveis apontam um relevante crescimento na entrada de turistas no Maranhão de 2000 a 2010: de 520.128 para 2.519.000 turistas, mesmo apresentando período de queda associado ao contexto de crise econômica internacional nos anos de 2008-2009 (MARANHÃO, 2012, 2014a) (Gráfico 09). Nesse processo o turismo responde por cerca de 5% do PIB do estado, gerando receita aproximada de R\$ 2 bilhões ao ano (MARANHÃO, 2012).

Esse cenário tem suas raízes, entre outras coisas, na indução estatal efetivada a partir de um conjunto de órgãos e instrumentos de planejamento, alocação de recursos e incentivos aos investimentos na atividade, tudo articulado às estratégias estatais pensadas na esfera federal e destinadas a ações em escalas nacional, regional e/ou local. O desenvolvimento do turismo no Maranhão e sua configuração da maneira em que se encontra, em que seu litoral é colocado como *fronteira de expansão para o turismo*, passa por um acúmulo histórico de iniciativas de planejamento, incluindo ações exitosas e equívocos, desmandos, má aplicação de recursos públicos, problemas de gestão, descontinuidade nas ações planejadas etc.

Assim como no âmbito federal, as políticas de turismo elaboradas e conduzidas pelo poder público no estado do Maranhão têm início tardiamente, marcadas por lento processo de sistematização que acompanha as reverberações regionais do avanço da importância da atividade turística no país e no mundo.

⁹¹ Sabe-se da limitação do uso dos números de embarque e desembarque como indicador de fluxos turísticos, sobretudo no que diz respeito ao objeto de estudo em questão, cujos fluxos muitas vezes derivam de outros destinos regionais por via terrestre. Entretanto, acreditamos que tal dado possui relevância tendo em vista que, em pesquisa realizada pela Setur-MA em 2011, 58,6% dos passageiros que desembarcaram no aeroporto de São Luís eram turistas e não residentes (MARANHÃO, 2011b).

Gráfico 09 – Entrada de turistas no Maranhão, 2000-2010⁹².

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Maranhão (2012, 2014a).

Somente na década de 1960 é criado o primeiro órgão estadual de turismo no Maranhão. Embora ainda em 1943 o governo do estado tenha feito a primeira menção oficial à atividade, quando da liberação de recursos para a construção do Palácio do Comércio em São Luís, onde viria funcionar o Hotel Central, é com a criação do Departamento de Turismo e Promoções do Estado do Maranhão, em 1962, que o governo estadual dá início à estrutura de “planejamento da atividade” (MARANHÃO, 1982; LOBATO, 2001).

Instituído em dezembro de 1962, o referido departamento tinha a atribuição de assessorar o governo do estado em relação ao turismo, visando planejar e coordenar atividades destinadas ao seu desenvolvimento, estudar e propor a criação de recursos para o fomento da atividade, apresentar planos que visassem dotar o estado de

⁹² Os dados disponíveis apresentam descontinuidade temporal, com ausência de indicadores relativos à entrada de turistas no estado para os anos de 2006 e 2007. Em relação aos dados estatísticos referentes ao turismo no Maranhão, cabe destacar sua insuficiência e inconsistência. O próprio Plano Maior 2020, instrumento de planejamento do turismo atualmente em execução, ressalta esse problema, apontando que “as estatísticas disponíveis atualmente são inadequadas e insuficientes para dimensionar os fluxos turísticos” no estado e em seus polos (MARANHÃO, 2012, p. 14). As visitas à Setur-MA em busca de dados desse tipo reforçam tal afirmação. Nesse sentido, a ausência de séries históricas capazes de traçar um retrato do turismo no estado e sua expansão tornaram necessária a pesquisa em documentos e relatórios do Ministério do Turismo, da Embratur e mesmo da Setur-MA de onde foram extraídos dados que tornaram possível reunir as informações necessárias à análise proposta. Parte dessa ausência deve-se à inexistência de pesquisas sistemáticas com periodicidade regular realizadas pela Setur-MA (há algumas exceções, como as pesquisas de demanda, mas elas se referem a determinados municípios, como a capital) e a apropriação indevida dos materiais elaborados ao longo dos anos pela própria secretaria, levados por funcionários temporários despedidos nas recomposições dos quadros da secretaria em cada nova gestão do governo estadual. Um retrato nítido das práticas coronelistas, do personalismo político e da impunidade que marca a gestão pública no estado do Maranhão.

equipamentos turísticos – com destaque para os hotéis, registrar o patrimônio estadual e promover sua proteção, realizando ainda sua divulgação. Ressalta com isso o governo estadual a necessidade de investir, conhecer, divulgar, sem, contudo, apresentar efetivamente medidas sistematizadas para tanto. O conhecimento do território aparece como necessidade para que seja posto à disposição do uso turístico, seus lugares tornados destinos turísticos, verdadeiras mercadorias.

Institui também em 1962, no intuito de subsidiar financeiramente tais atividades, o Fundo Especial para o Desenvolvimento do Turismo, a ser mantido com a cobrança de 0,5% sobre “cotas de hotéis, ingressos de teatros e outros espetáculos para diversões públicas” e sobre a receita de empresas prestadoras de serviços turísticos (mais tarde, a partir de 1964, essa taxa viria a ser elevada para 10%) (MARANHÃO, 1982, p. 05).

As ações do Departamento de Turismo e Promoções do Estado do Maranhão ficaram bastante restritas à promoção do folclore estadual, reflexo direto da designação de Domingos Vieira Filho para a coordenação do referido órgão. Neste período, Domingos Vieira Filho ocupava também a diretoria do Departamento de Cultura do estado e, comandando os dois órgãos ao mesmo tempo, passou a atuar com o propósito de incentivar a cultura local (posição justificada por sua atuação já destacada como folclorista no Maranhão), não contemplando objetivos especificamente ligados ao turismo. Foram realizados concursos de manifestações culturais e folclóricas, como o bumba meu boi, além de elaborados guias turísticos e roteiros da cidade de São Luís (FERREIRA, 2007).

Ainda na década de 1960 foi instituído o Furintur – Fundo Rotativo de Incentivo ao Turismo, vinculado à Superintendência de Desenvolvimento do Maranhão – Sudema. De 1968 a 1973, ano em que foi extinto, o Furintur subsidiou a construção da sede do Departamento de Turismo, a instalação de um posto de informações turísticas, o cadastramento de grupos folclóricos, a confecção de material de divulgação turística, a inclusão do bumba meu boi no calendário turístico do Brasil (em 1971) e a inclusão de São Luís no roteiro de diversas operadoras de turismo no país. Continuaram, assim, centradas as ações em atividades culturais, inclinando-se ainda a ação do Estado ao papel de divulgação com vistas ao favorecimento do setor hoteleiro (LOBATO, 2001).

É a Coordenadoria de Turismo e Cultura Popular, criada em 1971, que age no sentido de estabelecer um plano de desenvolvimento para a atividade no Maranhão, contratando para isso “um consórcio de duas empresas de consultoria, a ASTEL – Assessores Técnicos e a WIT - OLAF PROCHNIK – Arquitetura e Planejamento” (LOBATO, 2001, p. 82). O plano elaborado – *Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Maranhão* – apresentava seu potencial turístico, a infraestrutura disponível, os equipamentos e serviços turísticos, uma análise do mercado turístico para o Maranhão e seus impactos econômicos, além de indicações dos recursos para investimentos. No referido plano são propostas a criação de um Conselho Estadual de Turismo, da Empresa Maranhense de Turismo e de Órgãos Executivos municipais. Tais elementos comporiam um Sistema Estadual de Turismo que conduziria a formulação, coordenação e execução de uma política estadual dedicada à atividade turística (MARANHÃO, 1972). O planejamento se aperfeiçoa paulatinamente, mas seus resultados continuam irrisórios.

Afirma Lobato (2001) que, das ações propostas neste plano, quase nada foi executado, o que não difere em muito de outros tantos apresentados posteriormente. Sua elaboração centrada no corpo técnico das consultorias contratadas, desconsiderando a possibilidade de sugestões dos diversos segmentos interessados no desenvolvimento da atividade no estado, em muito limitaram os impactos da proposta. Reproduz-se ainda aí um tratamento dado ao planejamento turístico limitado a um aspecto promocional, permanecendo distantes proposições objetivas de enfrentamento às carências de infraestrutura e a produção de condições mínimas para o desenvolvimento da atividade.

Apesar disso, tal documento representa uma primeira sistematização da intenção do governo do estado em relação ao turismo. Anos mais tarde, em 1976, parte da estrutura proposta para o Sistema Estadual de Turismo viria a ser executada, com a criação do Conselho Estadual de Turismo e da Empresa Maranhense de Turismo – Maratur.

A Maratur foi instituída tendo como objetivos executar a política de turismo preconizada pelas distintas esferas de governo, observando as diretrizes fixadas pela Embratur e pelo Conselho Estadual de Turismo. Nesse sentido, foi proposta com o intuito de fomentar, no âmbito estadual, as atividades do turismo, mediante sua participação direta ou indireta, além de financiar, dentro de suas possibilidades

orçamentárias, planos e programas que visassem o desenvolvimento da atividade no Maranhão. Aproximava-se assim de sua congênere nacional, a Embratur, capitaneando a posição de executora da política de turismo no estado.

Embora ainda perdurasse uma tendência ao destaque dos aspectos culturais/folclóricos no planejamento da Maratur, em 1980 é por ela proposto um *Programa de Zoneamento do Estado do Maranhão*, com vistas a conhecer o potencial turístico do estado e direcionar suas ações levando-se em conta o território. A partir da realização de um Inventário da Oferta Turística são definidas cinco *zonas turísticas*: **Zona Histórico-Cultural**, composta por São Luís, Alcântara, São José de Ribamar e Paço do Luminar; **Zona dos Lençóis**, formada pelos municípios de Cedral, Cururupu e Guimarães (portanto referindo-se à Ilha dos Lençóis e não aos Lençóis Maranhenses); **Zona Litorânea do Artesanato**, agrupando os municípios de Araisos, Tutóia e Barreirinhas; **Zona dos Cocais**, onde estavam Caxias e Timom; e a **Zona dos Lagos**, formada por Arari, Itapecuru-Mirim, Penalva, Pindaré, Santa Inês, Viana e Vitória do Mearim (Mapa 05). Destas zonas, apenas a primeira foi considerada como de efetivo desenvolvimento turístico, ficando as demais na condição de “zonas potenciais”, fundos territoriais para a expansão do turismo, fazendo com que as ações da política estadual de turismo fossem concentradas em São Luís (ou no eixo São Luís/Alcântara). Tal tendência só é alterada na década de 1990, quando passam a ser induzidos fluxos e investimentos turísticos para os municípios de Barreirinhas e Carolina, como parte do processo de expansão do uso turístico do território do Maranhão.

No contexto do Prodetur-NE, é elaborado pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Turismo – SEMATUR, em 1993, o Prodetur-MA – Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Maranhão. Tal programa tinha como propósito consolidar o estado como importante destino turístico nacional e internacional, seguindo os moldes da política regional em curso. Visava, para isso, induzir novos investimentos em infraestrutura, concretizando roteiros que permitissem elevar o tempo de permanência do turista no estado. Nesse sentido planejava ainda a promoção do turismo no Maranhão por meio de um programa de *marketing*, dando viabilidade à captação de recursos pretendida.

Mapa 05 – Zoneamento do Estado do Maranhão (1980) - Zonas Turísticas.

Fonte: Elaboração própria (2015).

As ações propostas contemplavam apenas o mesmo eixo já centro das atenções da política de turismo estadual: o eixo São Luís/Alcântara⁹³. Destacam-se nesse processo a recuperação do Centro Histórico da capital, que viria a ser tombado como Patrimônio Histórico da Humanidade em 1997 pela Unesco, e a ampliação e reforma do aeroporto de São Luís (Aeroporto Internacional de São Luís - Marechal Cunha Machado).

No contexto do avanço do turismo no Nordeste do Brasil, processo no qual o Prodetur-NE tem grande peso, o litoral da região passa a se consolidar como destino turístico e a abrigar processos associados à transformação dos *usos do território*. Nesse cenário o governo do estado do Maranhão investe na elaboração de uma proposta de planejamento turístico capaz de induzir seu desenvolvimento e captar recursos disponíveis a partir das políticas federais em âmbito nacional e/ou regional. É nesse sentido que é estruturado o Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo no Maranhão – Plano Maior (MARANHÃO, 2000). Nesse plano é nitidamente priorizado o litoral como espaço para o uso turístico, ficando concentrada aí a maior parte de seus polos turísticos. Sua nova edição, o Plano Maior 2020 – Plano de Desenvolvimento Estratégico de Turismo do Estado do Maranhão, elaborada em 2010, prossegue com essa tendência, indicando ainda novos elementos de indução para a expansão da atividade (MARANHÃO, 2012). Compõem esses dois planos as principais políticas de turismo do estado do Maranhão, responsáveis pela indução da expansão do turismo em seu território e, de modo específico, em seu litoral.

3.2 O Plano Maior e o uso turístico do território no litoral do Maranhão

Embora o Maranhão tenha estabelecido algumas medidas governamentais e efetuado a criação de órgãos dedicados ao planejamento do turismo a partir da década de 1960, é somente a partir da década de 1990 que o estado passa a contar com políticas mais sistematizadas voltadas à atividade turística e instrumentos de planejamento que expõem a intenção de expandir o *uso turístico do território* para além do eixo São Luís-Alcântara. Mediante as intenções de se colocar como espaço para o uso turístico e no anseio de captar recursos, como com a inserção do estado no Prodetur-NE e mais tarde

⁹³ Originalmente estavam como prioritários os municípios de Alcântara, Barreirinhas, Cururupu, São Luís e Tutóia. Essas prioridades foram redefinidas, ficando apenas o polo São Luís-Alcântara.

no Proecotur, o governo do estado elabora o *Plano Estadual de Turismo* em 1995, reapresentado em janeiro de 2000 sob a insígnia de *Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo no Maranhão* (chamado desde sua elaboração na década de 1990 de Plano Maior) (MARANHÃO, 2000; FERREIRA, 2007).

O Plano Maior, dividido em três etapas, a primeira dedicada a um *Diagnóstico*, a segunda à *Estratégia de Desenvolvimento* e a terceira ao *Plano Operacional*, apresenta o Maranhão ressaltando a condição “privilegiada” do estado quanto à sua localização, à diversidade de ecossistemas e belezas naturais, à presença de características do Nordeste e da Amazônia, ao seu extenso litoral, sua cultura e história. Propõe assim naturalizar aquilo que é fruto de opções políticas, lançando mão do que Moraes (2005) denomina de *Ideologias geográficas*, um discurso que veicula determinada visão do território reforçando suas “aptidões”, apontando suas características como condutoras de seu “destino”. Naturaliza-se assim as opções, escolhas dos grupos políticos e seus interesses, justificando ainda todos os conflitos derivados dos novos usos destinados aos territórios, já que é de se sua natureza ser um atrativo turístico: o que falta é “descobri-lo”!

Quando nos instrumentos de planejamento estadual do turismo, como o Plano Maior, é ressaltada a localização do estado como privilegiada no território nacional, destacando que seu ambiente “apresenta características do Nordeste, da Amazônia e do Cerrado”, dá-se as bases *naturais* mais gerais a que se associam os *atributos territoriais* apresentados como atrativos turísticos no referido instrumento de planejamento (MARANHÃO, 2000, p. 6). Paisagens eleitas como prioritárias para a exploração do turismo, pontos ou atrativos *geoturísticos*,⁹⁴ constituindo-se discursivamente a base da localização dos polos turísticos propostos e sua composição cênica principal (Figura 18). Cachoeiras, chapadas, serras, lagos, cavernas, sítios arqueológicos, praias, rios e dunas fazem parte do arsenal de pontos de interesse vinculados às propostas de divisão do território em polos turísticos. As características do encontro do Nordeste com a Amazônia passam, desse modo, a compor também o rol de atributos utilizados para justificar a potência do Maranhão como destino turístico.

⁹⁴ O conceito de geoturismo está intimamente atrelado aos conceitos de geodiversidade, geoconservação e patrimônio geológico, vinculados à diversidade natural e seus aspectos geológicos, do relevo e dos solos. A partir de tais conceitos tem se desenvolvido nos últimos anos campo de pesquisa de destaque, podendo ser conferidos para melhor compreensão do tema as obras de Gray (2004), Brilha (2005), Nascimento, Ruchkys e Mantesso-Neto (2008) e Silva (2008).

Figura 18 – Principais atrativos “geoturísticos” do estado do Maranhão.

Fonte: Adaptado de Bandeira e Dantas (2013).

Proposto com a pretensão de criar uma imagem turística do Maranhão, o “produto Maranhão” e aumentar o fluxo turístico do estado, buscando estruturar-se com investimentos em infraestrutura e serviços públicos, hotéis, restaurantes e outros serviços turísticos, o Plano Maior regionaliza o território do Maranhão em 5 polos turísticos: **Polo 1 - Histórico-Cultural, Polo 2 - Lençóis Maranhenses, Polo 3 - Delta do Parnaíba, Polo 4 - Reentrâncias Maranhenses, e Polo 5 - Águas, Cachoeiras e Chapadas**⁹⁵ (Mapa 06), sobre os quais apresenta os recursos e atrativos turísticos, as formas de acesso e considerações quanto à infraestrutura, em quase todos apontada como deficiente e encarada como um problema, destacando-se questões referentes ao

⁹⁵ Os polos são formados pelos seguintes municípios: Polo 1: São Luís, Alcântara, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar; Polo 2: Santo Amaro, Humberto de Campos, Primeira Cruz e Barreirinhas; Polo 3: Paulino Neves, Tutóia e Araisos; Polo 4: Cedral, Cururupu, Guimarães e Porto Franco do Maranhão; Polo 5: Imperatriz, Carolina e Riachão (MARANHÃO, 2000, p. 13-14).

saneamento básico, à coleta de lixo, à distribuição de energia elétrica e à pavimentação da malha viária. O transporte é apontado como um dos principais limitadores à atividade, frente ao relativo distanciamento/isolamento dos destinos propostos. Além disso, a hospedagem na maior parte dos polos era apontada também como um problema, por sua baixa qualidade ou mesmo por sua inexistência.

A distribuição dos cinco polos mencionados ressalta o caráter litorâneo adotado para a indução da atividade turística no Maranhão, seguindo uma tendência nacional e predominantemente regional, associada ao turismo de sol e praia. Dos cinco polos propostos no Plano Maior, apenas um não está situado no litoral (o Polo 5 - Águas, Cachoeiras e Chapadas), contemplando a região da Chapada das Mesas, no sul do estado, tendo destaque como atrativo o Parque Nacional da Chapada das Mesas criado em 2005 englobando área dos municípios de Riachão, Carolina e Estreito. Embora o apelo histórico-cultural apareça no planejamento que envolve São Luís, todos os municípios do polo são litorâneos e têm suas praias apresentadas como recursos turísticos. O fato de serem apresentados como principais recursos turísticos (chamados de *potencial A*) um conjunto de atrativos em que todos estão situados no litoral também reforça a tendência à indução do uso turístico dessa parcela do território.

O Plano Maior direciona a indução do turismo para o litoral alocando aí a maioria dos polos turísticos propostos no referido plano, com exceção do já mencionado polo ligado à Chapada das Mesas. As antigas zonas dos cocais e dos lagos – constantes na proposta de zoneamento elaborada pela Maratur na década de 1980 (Cf. Mapa 05) – não mais aparecem como áreas de interesse turístico para o Estado, refletindo a tendência ao turismo litorâneo que deriva do Prodetur-NE a partir da década de 1990, mas também vinculando-se à relativa pequena importância dada ao turismo pelas administrações locais nos municípios que compunham esses polos. Essa eleição dos lugares evidencia mais ainda o caráter político do uso turístico do território. Os atributos naturais e culturais apontados como justificadores das regionalizações continuam compondo a paisagem antes destacada como atrativa e potencial. Os agentes da indução e os destinos de interesse para os fluxos é que se alteram, configurando-se assim uma opção política situada no âmbito das relações de poder que marcam a vinculação Estado-Capital.

Mapa 06 – Plano Maior - Polos Turísticos do estado do Maranhão.

Fonte: Elaboração própria (2015).

No Polo 1 - Histórico-Cultural são ressaltados o patrimônio cultural de São Luís e Alcântara, o atrativo religioso de São José de Ribamar e suas praias, assim como as praias de Raposa e Paço do Lumiar. O Polo 2 - Lençóis Maranhenses é apresentado no plano como um espaço único, destacando a necessidade de se explorar o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses como recurso turístico. Em relação ao Delta do Parnaíba, que compõe o Polo 3, e ao Polo 4 - Reentrâncias Maranhenses são priorizadas suas potencialidades para o ecoturismo: no primeiro ressaltam seus manguezais e ilhas, no segundo sua “*condição amazônica*”.

Todos esses polos são então apresentados como um *segredo* ainda a ser descoberto, dando a base para a elaboração da marca *Maranhão. O Segredo do Brasil* e mesmo para a campanha destinada aos veículos de imprensa intitulada *Descubra nosso segredo*. É preciso dizer que mais que esses “segredos” postos à venda a partir do Plano Maior, outros muitos dos segredos do Maranhão ainda relutam para não serem descobertos, ocultados nas relações que erguem o *Maranhão dinástico* (GONÇALVES, 2000, 2008) e reproduzem aqueles *signos da morte* de que nos fala Wagner Cabral, “decadência, violência e tradição” (COSTA, 2006) compondo um enredo carregado de mitos políticos e um arsenal ideológico impulsionador da modernização no estado e seus conflitos que, comumente, têm produzido uma história escrita com sangue ao longo de décadas.

Cabe dizer ainda que é durante a execução deste plano que os Lençóis Maranhenses passam a ser reconhecidos como destino turístico de destaque no Nordeste. Os municípios que compõem o polo e seus vizinhos passam a figurar como espaços de expansão da atividade turística. Durante sua execução são também realizadas intervenções no âmbito do Prodetur-NE e do Proecotur (em municípios do Polo 4 - Reentrâncias Maranhenses). Embora seus efeitos no campo da infraestrutura sejam tímidos se comparados aos projetos executados em outros estados do Nordeste do Brasil ligados ao Prodetur-NE, os fluxos turísticos se elevam, passando alguns pontos do estado a experimentar as dinâmicas associadas à inserção do turismo nesses espaços periféricos (aquecimento do mercado de terras e especulação imobiliária, alterações nas relações de trabalho e muitas vezes conflitos).

A promoção dos destinos se efetivou, embora com predominância dos chamados *destinos indutores* (São Luís, Barreirinhas e Carolina⁹⁶). Investimentos foram realizados durante a primeira década do século XX, mesmo no contexto de crise internacional. O turismo continuou figurando entre as múltiplas estratégias estabelecidas pelo governo do estado do Maranhão para modernizar seu território e garantir a expansão da acumulação, dividindo espaço com os projetos de exploração mineral, o agronegócio, a indústria e o avanço no setor de serviços em geral.

Mesmo assim, embora elaborado no fim da década de 1990 e executado durante os anos 2000, este plano surtiu efeitos que parecem pequenos, sobretudo quando levados em consideração aspectos que ultrapassam os indicadores quantitativos (de fluxos de turistas, receita, etc.) e se volta para a transformação qualitativa da vida nesse território, marcado por péssimos indicadores sociais, deficientes serviços públicos e precária malha rodoviária. No sentido de seguir com o movimento de expansão da atividade turística no estado, a Setur-MA elabora um novo plano de turismo no ano de 2010.

Este novo plano foi intitulado *Plano Maior 2020 – Plano de Desenvolvimento Estratégico de Turismo do Estado do Maranhão*, com a pretensão de planejar o desenvolvimento do turismo no estado por uma década. O plano foi construído em três fases (Fase 1 – Análise da situação atual, Fase II – Planejamento Estratégico e Fase III – Plano Operacional) visando fortalecer o turismo como uma das alternativas para o crescimento da economia do Maranhão. A partir do diagnóstico realizado e tomando em conta o fato de o Plano Maior ter ultrapassado suas metas em relação aos fluxos turísticos – prevista para 1,5 milhões de turistas em 2010, traz a indicação de linhas de atuação necessárias para alcançar novas metas de expansão (MARANHÃO, 2012).

O território do Maranhão é apresentado, como na primeira edição do Plano Maior, a partir de seus *atributos naturais*, com base em sua posição geográfica e nas características a ela relacionadas, como o encontro dos ecossistemas Amazônico e Cerrado. Tais características são apresentadas como “os mais efetivos determinantes do potencial turístico do Maranhão” (MARANHÃO, 2012, p. 59). As características do litoral, marcado pela forte presença de rios e mangues, o que confere às suas praias coloração

⁹⁶ Embora o Ministério do Turismo aponte como destinos indutores no Maranhão apenas São Luís e Barreirinhas, em um rol de 65 destinos indutores no país, a Setur-MA inclui Carolina como um destino indutor em seu planejamento.

distinta das demais da região (tendo aspecto barrento e não esverdeado ou azul como nos principais destinos do Nordeste) são apontadas como justificadoras para uma menor atratividade para o segmento *sol e praia*.

Com base nas potencialidades apresentadas, a Setur-MA elaborou no Plano Maior 2020 uma nova regionalização para o território do Maranhão, reunindo 68 municípios de interesse turístico em dez polos: Polo São Luís, Polo Munim, Polo Parque dos Lençóis Maranhenses, Polo Delta das Américas, Polo Floresta dos Guarás, Polo Amazônia Maranhense, Polo Chapada das Mesas, Polo Cocaís, Polo Lagos e Campos Floridos, Polo Serras, Guajajaras, Timbira e Kanela (Mapa 07). Estes polos estão segmentados em **Polos Indutores** (*São Luís, Parque dos Lençóis Maranhenses e Chapada das Mesas*), **Polos Estratégicos** (*Floresta dos Guarás, Delta das Américas, Munim e Lagos e Campos floridos*) e **Polos de Desenvolvimento** (*Amazônia Maranhense, Cocaís e Serras, Guajajara, Timbira e Kanela*).

Tal distribuição hierárquica das categorias dos polos indica vetores de expansão da atividade que, embora não lineares, posicionam os municípios do Litoral Ocidental como espaços de expansão (Floresta dos Guarás como polo estratégico, em condição intermediária entre os polos indutores e os polos de desenvolvimento, classe em que se situa o polo Amazônia Maranhense), *fundos territoriais para o turismo* em vias de incorporação. Os polos indutores são aqueles que apresentam “capacidade de obter a máxima rentabilidade a partir da melhor otimização da oferta atual e dos produtos existentes” em curto e médio prazos. Por sua vez, os polos estratégicos são considerados importantes para “a diversificação da oferta em médio prazo”, tanto por seus potenciais quanto por questões de acessibilidade, enquanto os polos de desenvolvimento são apontados como áreas para investimentos a longo prazo, requerendo indução de investimentos e divulgação, porém “em cenários orçamentários limitados” (MARANHÃO, 2012, p. 184).

Mapa 07 – Plano Maior 2020 - Polos Turísticos do estado do Maranhão.

Fonte: Elaboração própria (2015).

Na referida proposta retornam a figurar como áreas destinadas ao *uso turístico do território* a região da Baixada Maranhense e dos Cocais, sendo incluído ainda um polo vinculado à cultura indígena. Embora sejam propostos novos polos no interior do território, prioriza-se ainda o desenvolvimento do turismo no litoral, concentrando a maior parte dos polos turísticos no espaço litorâneo. Dos dez polos estabelecidos, seis possuem ao menos um município litorâneo (Polo São Luís, Polo Munim, Polo Parque dos Lençóis Maranhenses, Polo Delta das Américas, Polo Floresta dos Guarás e Polo Amazônia Maranhense).

Dentre os polos selecionados como prioritários, destacam-se o Parque dos Lençóis Maranhenses, o Delta das Américas e o de São Luís, evidenciando uma concentração da atividade no Litoral Oriental, aproveitando-se os resultados obtidos com o Plano Maior na indução da atividade na região dos Lençóis Maranhenses. Permanece assim a prioridade de indução ao turismo litorâneo como parte das estratégias de vinculação às políticas regionais e nacionais – e suas formas de captação de recursos e financiamentos. É o litoral o espaço eleito para o uso turístico por excelência e suas áreas não exploradas são chamadas, enquanto fundos territoriais, a exercer seu papel na expansão do uso turístico do território.

Os polos com municípios litorâneos são apresentados destacando seu potencial para o ecoturismo, sem abrir mão do turismo de sol e praia. Os polos São Luís e Barreirinhas aparecem como aqueles que reúnem os principais atrativos e as melhores infraestruturas para a atividade no litoral do estado, sendo considerados indutores do desenvolvimento turístico no Maranhão. Os polos Delta das Américas e Floresta dos Guarás são apontados como polos estratégicos por suas potencialidades para o ecoturismo. O primeiro, articulado à Rota das Emoções, o segundo incluído como polo do Proecotur no Maranhão, sendo destacadas suas características amazônicas. Neste mesmo sentido, o polo Amazônia Maranhense aparece como um espaço a ser desenvolvido enquanto atrativo para a atividade com base na reafirmação de certa “*amazonidade maranhense*”, da experiência na “*Amazônia nordestina*” (MARANHÃO, 2012).

O governo do estado se propõe, diante do intuito de expandir o uso turístico do território, a enfrentar os problemas diagnosticados (divulgação, preços elevados,

acessibilidade, etc.) e estruturar o turismo de sol e praia em praticamente todo o litoral do Maranhão.

A expansão do turismo litorâneo em curso no Maranhão se manifesta de modo desigual, respondendo à seletividade espacial característica da atividade, em grande parte ligada às induções estatais e opções de planejamento na estruturação dos destinos e sua divulgação. A manutenção de espaços para futura exploração aparece como a garantia do *novo*, espaço a *descobrir*, elementos que alimentam o turismo e os turistas na busca por novos lugares.

Destaca-se, dessa maneira, uma expansão do turismo que se dá no litoral do estado a partir do eixo São Luís-Alcântara e que se estende, após meados da década de 1990, para a área do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses e seu entorno. Esta área se consolida como polo turístico do estado, direcionando investimentos e fluxos turísticos, intensificados ao longo da primeira década do século XXI e responsáveis por parcela considerável da atividade desenvolvida no Maranhão. A elaboração do Plano Maior 2020 reforça a intenção de expansão da atividade turística para outros pontos do litoral do estado já manifestada em sua primeira versão do fim da década de 1990. Nesse sentido, intensifica o propósito de direcionar fluxos ao Litoral Ocidental, destacando sua *condição amazônica*, induzindo o potencial dos polos Florestas dos Guarás e Amazônia Maranhense.

Diante disso, a expansão do uso turístico do litoral do Maranhão se dá em um processo de apropriação de espaços até então não vinculados a esta atividade, incorporados como fundos territoriais para o turismo, tornados mercadoria. Os municípios litorâneos passam a buscar instrumentos normativos e de gestão que possibilitem o desenvolvimento da atividade, seguindo as possibilidades de captação de recursos e incentivos apontados pelos governos estadual e federal. O governo do estado propõe “um caminho a ser seguido com o objetivo de conquistar os mercados mundiais e atrair visitantes⁹⁷”, visando colocar o Maranhão “entre os grandes destinos mundiais” (MARANHÃO, 2011a, p. 3). A pesquisa de campo realizada nos municípios litorâneos do estado, entretanto, demonstrou profundas dificuldades para isso. As dificuldades de acesso, as precárias infraestruturas e a situação de pobreza da maior parte dos lugares

⁹⁷ “Em 1999, o Plano Maior estabeleceu a meta de o Estado receber 1,5 milhão de turistas em 2010, sendo 80% nacionais e 20% estrangeiros. Em 2009, o Estado ultrapassou essa meta, recebendo 1,7 milhão de turistas” (MARANHÃO, 2011a, p. 7).

postos à *descoberta* dificultam a priorização de investimentos em turismo e destoam daquilo que é destacado nos planos e folders de divulgação turística.

Mesmo assim, percebe-se a inserção da atividade em considerável parte dos municípios do litoral do Maranhão, embora em sua larga maioria esta atividade ainda não seja considerada uma das principais, destacando-se predominantemente a pesca e a agricultura. A expansão do turismo é perceptível, tendo sido constatada nas observações efetuadas no campo e em entrevistas realizadas com gestores, moradores dos municípios litorâneos e empresários.

As desigualdades territoriais desse processo respondem aos vetores de expansão induzidos pelo Estado. A hierarquia estabelecida entre os polos (Indutores, Estratégicos e de Desenvolvimento) canaliza recursos e estabelece prioridades em desigualdade, além de apontar certas áreas como mais importantes para a expansão do uso turístico do litoral. Com base nisso, a análise de tal processo se deu a partir da delimitação de três municípios – Barreirinhas, Guimarães e Carutapera – localizados em polos de hierarquias distintas no âmbito do planejamento estadual do turismo (Mapa 08). Esses três municípios encontram-se em configurações distintas quanto ao desenvolvimento do turismo.

Em Barreirinhas as estratégias de expansão promovidas pelo governo do estado a partir dos planos já manifestam resultados materializados em fluxos e investimentos mais volumosos, bem como em impactos e conflitos. Carutapera e Guimarães são apontados como espaços importantes para a expansão, mas a atividade nesses municípios se desenvolve de modo muito embrionário, configurando-os como *fundos territoriais para o turismo* no litoral do Maranhão, cuja apropriação compõe a estratégia de expansão da atividade.

Mapa 08 – Localização da área do estudo.

Fonte: Elaboração própria (2015).

3.3 A expansão do turismo no litoral do Maranhão

A partir da intenção de expandir o uso turístico do território do Maranhão para além do eixo São Luís/Alcântara, o governo estadual propõe, nas duas versões do Plano Maior, polos compostos por municípios litorâneos em pontos distintos da costa. Esses espaços passam a ser considerados como áreas de expansão para a atividade turística, embora tratados de modo hierarquicamente desigual, sendo priorizado o polo que contempla a exploração do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, no Litoral Oriental.

Nesse sentido, temos ao longo do litoral do Maranhão três tipos de polos que caracterizam momentos distintos da exploração turística induzida pelos instrumentos de planejamento estatal: os *polos indutores*, onde se situam os municípios nos quais o turismo está presente de modo mais intenso, com maiores fluxos e maior importância na economia local, reunindo as melhores infraestruturas e apresentando práticas de planejamento mais sistematizadas; os *polos estratégicos*, cujos municípios figuram para o governo do estado como espaços capazes de ampliar o tempo médio de permanência do turista no Maranhão, por sua relativa proximidade em relação aos polos indutores e por já reunirem certa infraestrutura, embora requeiram maiores investimentos; e por último os *polos de desenvolvimento*, áreas consideradas importantes para a expansão da atividade, mas que demandam maiores investimentos em infraestrutura pelas deficiências existentes nos municípios que os compõem. Diante desse quadro destacamos os municípios de Barreirinhas, no polo Parque dos Lençóis Maranhenses (*Indutor*), Guimarães, no polo Floresta dos Guarás (*Estratégico*), e Carutapera, no polo Amazônia Maranhense (*de Desenvolvimento*) como representativos desse processo de indução da expansão do turismo no litoral do Maranhão.

3.3.1 Barreirinhas e a expansão do turismo nos Lençóis Maranhenses

Situada na região dos Lençóis Maranhenses (Cf. Mapa 08), Barreirinhas passa a ocupar de modo mais explícito as intenções de expansão do turismo do governo do estado desde o Plano Maior. O município de Barreirinhas compõe com os municípios de

Santo Amaro do Maranhão, Primeira Cruz e Humberto de Campos, a partir da proposta de regionalização instituída no Plano Maior 2020, o polo Parque dos Lençóis Maranhenses. Abrigando mais de 40% da área do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses – PNLM⁹⁸, Barreirinhas torna-se a porta de acesso ao parque a partir de sua promoção enquanto destino turístico prioritário para o estado.

Como destaca Câmara (2013), a emergência dos *Lençóis* como destino turístico se dá a partir da conjunção de meios de comunicação e uma trama de poderes que se encarregam da divulgação do lugar. No início dos anos 2000 essa divulgação ganha maior impacto, sobretudo quando os Lençóis Maranhenses são utilizados como locação para as gravações das telenovelas *O Clone* e *Da Cor do Pecado*, exibidas pela Rede Globo de outubro de 2001 a junho de 2002 e de janeiro a agosto de 2004, respectivamente. As novelas e seus personagens que transitavam pelos Lençóis Maranhenses colocaram em evidência nacional a paisagem que os instrumentos estatais de planejamento do turismo propunham como *uma grande descoberta*.

Os fluxos turísticos que já se acentuavam lentamente desde a última metade da década de 1990 se intensificam ainda mais quando em 2002 é concluída a obra da rodovia estadual MA-405, ligando a BR-135, a partir do município de Rosário, a cidade de Barreirinhas, reduzindo aproximadamente em cinco horas o tempo de deslocamento da capital aos Lençóis Maranhenses.⁹⁹

A partir daí, Barreirinhas passa a sediar um número crescente de agências de turismo e meios de hospedagem com vistas a exploração dos Lençóis Maranhenses. As agências passam a ofertar pacotes com visita às diversas lagoas existentes no Parque Nacional, além de formatar, com o passar do tempo, outros produtos turísticos como a praia de Caburé, às margens do Rio Preguiças, que logo se torna parte dos passeios ofertados e tidos como a *experiência básica* a ser vivida na ida aos Lençóis – como os itinerários codificados do *Grand Tour*.

⁹⁸ O PNLM foi criado em junho de 1981 e ocupa uma área de 155.000 hectares, estendendo-se em um perímetro que abrange, além de Barreirinhas, os municípios de Santo Amaro, e Primeira Cruz (BRASIL, 2003c, p. 1-2).

⁹⁹ A MA-405, também conhecida como rodovia Translitorânea, estende-se por 242 km e tornou possível o trajeto São Luís-Barreirinhas em aproximadamente três horas de viagem. Até sua conclusão esse percurso levava em média oito horas. A continuação da rodovia até Araiases, na divisa com o Piauí, entretanto, ainda continua no papel.

Os fluxos de turistas e as transformações na materialidade da cidade e dos povoados se dão em uma velocidade inesperada e os impactos sobre o município, que passa dos 39.669 habitantes em 2000 para 54.930 em 2010 (IBGE, 2000, 2010) se avolumam. Como relata o atual Secretário Adjunto de Turismo do município:

[...] desde aí, tanto a iniciativa privada quanto o poder público, não estavam preparados e nem a comunidade, nem a população barreirinhense estavam preparados para esse *boom*, que a gente costuma dizer, que foi o... essa estrada e essa relação direta com o turismo. Então muitos empresários fizeram seus investimentos né, mas eu digo que com uma preocupação primeira de se maximizar o lucro em um curto espaço de tempo. Não se teve preocupação ambiental, social né, só mesmo a preocupação econômica de auferir lucro, receita... e o poder público municipal também não estava preparado [...] (Entrevista 01)¹⁰⁰

Ao longo da primeira década do século XXI o turismo segue em expansão em Barreirinhas, intensificando-se a instalação de meios de hospedagem, agências de turismo e outros serviços ligados ao desenvolvimento da atividade, como bares, restaurantes, lanchonetes e serviços de restauração em geral, além do fluxo de turistas. Embora não haja dados sistematizados referentes a tais fluxos de turistas em Barreirinhas que nos permitam apresentar uma série histórica consistente (com exceção de alguns registros efetuados em relação à visitação ao PNLM pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio), pode se apontar, por exemplo, com base em Silva, Costa e Nascimento (2009, p. 09), que em 2006 o PNLM recebeu mais de 50.000 visitantes em apenas um de seus trechos (Lagoa Azul e Lagoa do Peixe). A ausência desses dados se estende aos empreendimentos, havendo divergência quanto aos números disponibilizados.

Segundo Silva (2004, p. 52), até o ano 2000 havia no município de Barreirinhas dez pousadas, chegando ao ano de 2004 com 47 pousadas, cinco hotéis e um albergue, registrando-se aí um aumento de mais de 400% no número de meios de hospedagem. Atualmente, conforme informação do Secretário Adjunto de Turismo do município, esse número é alcançado contabilizando-se apenas aqueles meios de hospedagem formalmente registrados, excetuando um vasto número existente em situação de informalidade e cujo registro junto ao Cadastur¹⁰¹ e mesmo à Secretaria Municipal de

¹⁰⁰ Entrevista realizada com Régis Reis Júnior, Secretário Adjunto de Turismo do município de Barreirinhas, no dia 18 de fevereiro de 2014, na sede da Secretaria Municipal de Turismo de Barreirinhas.

¹⁰¹ O Cadastur é um sistema executado pelo Ministério do Turismo em parceria com órgãos oficiais de turismo de todas as unidades da federação, voltado ao cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam na

Turismo não foi realizado ou não se encontra atualizado¹⁰². O número de agências também experimentou expressivo aumento na última década, passando de catorze agências nos anos de 2007-2008 para quarenta formalmente registradas em 2014.

Os agentes do *trade* passam então, ao longo desse período, a explorar o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, com visitação às lagoas e aos campos de dunas, estruturando produtos turísticos complementares, com vistas a ampliar o tempo médio de permanência do turista no município, oferecendo pacotes que incluem a praia de Caburé, com acesso pelo Rio Preguiças e a possibilidade de exploração de comunidades como Mandacarú e Atins (Mapa 09). Sistematiza-se assim um lazer normatizado, cujos passos do *descobridor* são pré-estabelecidos e guiados, apresentando dessa forma uma *representação* da cidade, das comunidades, do lugar. Um morador de Barreirinhas entrevistado na sede do município, sobre isso, expõe:

O turista... ele não anda aqui em Barreirinha, aqui na cidade, que nem eu ando de pé no chão, você anda, ele não anda. Ele não chega aqui no meu carro de merenda pra tomar um copo de suco, ou dois copos, comprar dois bolos pra comer lá na frente. Ele não sai, ele não sai de lá pra ir lá no mercado. O turista vem pra pousada, da pousada de carro pra lancha, da lancha pra praia, da praia de novo volta pro carro e do carro pra pousada. Então o turista não conhece a cidade, não conhece a cidade e aí onde está o desfeito, aí onde está uma desconsideração, viu (Entrevista 02)¹⁰³.

O poder público passa a realizar algumas intervenções em relação à infraestrutura, destacando-se a reforma da Beira Rio, local onde se concentram bares, restaurantes e parte dos serviços de transporte fluvial responsáveis por levar turistas às praias e demais comunidades do município. Além disso, são realizadas intervenções relacionadas à sinalização turística e a pavimentação de ruas. Tais intervenções, entretanto, quando se confronta com o depoimento apresentado, têm produzido *ilhas*, *simulacros*, que produzem uma paisagem atraente ao turista e segregadora, subsumindo a sociabilidade com os residentes à padronização dos roteiros, processo encontrado em muitas comunidades litorâneas em que o turismo tem sido desenvolvido nas últimas décadas.

atividade do turismo, cujas informações encontram-se disponíveis em: <http://www.cadastur.turismo.gov.br>.

¹⁰² A obra *História de Barreirinhas*, de autoria de Baial Ramos, publicada em 2008, lista 51 hotéis e pousadas no município, incluindo aquelas situadas em Atins e Caburé (RAMOS, 2008, p. 302-322).

¹⁰³ Entrevista realizada com JCPA, agricultor, 46 anos de idade, no dia 18 de fevereiro de 2014 no centro da cidade de Barreirinhas.

Mapa 09 – Município de Barreirinhas, Maranhão.

Fonte: Elaboração própria (2015).

Nos últimos anos, a progressiva consolidação do roteiro integrado *Rota das Emoções* alimenta Barreirinhas com novos fluxos, oriundos do Ceará e do Piauí, sendo uma das principais estratégias de manutenção do crescimento da importância do destino turístico.

Com a intensificação dos fluxos, o advento de impactos e problemas que se intensificam e a intenção de adequar-se ao aparato normativo de planejamento e gestão do turismo proposto nas esferas estadual e federal de governo, o poder público municipal elabora em 2005 seu Plano Diretor, contando o referido documento com diversos pontos atinentes ao ordenamento do espaço urbano vinculado ao desenvolvimento do turismo. São exemplos disso o Artigo 47 que cria as áreas de interesse turístico, os Artigos 51 e 52, que tratam de suas áreas de transição e seu uso, além de todo o capítulo VIII, intitulado *Política de desenvolvimento econômico e do turismo*. Ademais, outros pontos deste Plano Diretor, voltadas a preservação ambiental e do patrimônio, por exemplo, dedicam atenção destacada às áreas de interesse turístico, como a praia de Caburé e as comunidades Cardosa, Mandacarú e Atins.

O documento traz em seu Artigo 130 que as prioridades da política municipal de planejamento e gestão urbana são “o desenvolvimento das potencialidades econômicas locais e a melhoria da qualidade da moradia, do transporte e da preservação das **áreas e expoentes de interesse ambiental e turístico**” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS, 2005, p. 38, grifo nosso). Nesse sentido, o próprio Plano Diretor viria a ser indicado como um dos instrumentos da Política Municipal de Turismo posteriormente elaborada.

A Lei municipal nº. 564, de janeiro de 2007 que dispõe sobre a Política Municipal de Turismo, institui em seu corpo incentivos ao turismo no município que incluem isenção de até 20% do IPTU e do ISS aos empreendimentos que se comprometerem a implementar o PGAT – Plano de Gestão dos Atrativos Turísticos (PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS, 2007).

Seguindo com o propósito de normatizar as possibilidades de expansão do turismo no município, é aprovado em 2010 o Decreto Municipal nº. 034, que passa a regulamentar a atividade turística em Barreirinhas. Conforme o referido Decreto, o Plano Municipal de Turismo “orienta a atuação da Secretaria Municipal de Turismo, visando consolidar o desenvolvimento do turismo no município, por meio de diretrizes,

metas, macroprogramas e programas” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS, 2010a, p. 02). Nesse sentido, no mesmo ano é aprovado o documento *Estratégia para o Desenvolvimento do Turismo em Barreirinhas*, produzido como Plano Municipal de Turismo (PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS, 2010b).

Este instrumento é elaborado adotando-se a metodologia proposta pelo Ministério do Turismo em seu programa de Regionalização do Turismo *Roteiros do Brasil*, refletindo o interesse na vinculação dos instrumentos de planejamento municipal às diretrizes apontadas pelas demais instâncias de poder, possibilitando assim o acesso a recursos públicos, liberação de linhas de crédito ou incentivos fiscais e financeiros.

Propõe-se a partir das ações planejadas, entre outras coisas, ampliar o fluxo turístico e diminuir os impactos da sazonalidade da atividade. Para isso tem como público-alvo “ecoturistas”, apresentando o turismo de sol e praia como um dos segmentos responsáveis por essa expansão. Estabelece para isso um programa de investimentos, indicando a destinação e o montante de recursos para as ações consideradas estratégicas para o desenvolvimento do turismo no município, destacando-se obras de infraestrutura como saneamento básico (R\$ 214.459.742,00), melhorias na rede de energia elétrica (R\$ 3.467.500,00) e obras de melhoria da acessibilidade, com a pavimentação de ruas e mesmo a conclusão das obras do aeroporto do município, por exemplo (R\$ 32.755.721,00) (PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS, 2010b). O Secretário Adjunto de Turismo de Barreirinhas, entretanto, afirma que em 2014 o referido plano não estava sendo executado, estando em processo de “atualização”, tendo vista ter sido elaborado durante o mandato de outra gestão que se encerrará dois anos antes e acreditarem que o plano deveria estar “de acordo com o que o gestor pensa” (Entrevista 01).

Os instrumentos normativos e a infraestrutura que se materializa a partir da expansão da atividade turística no município são apenas parte do processo. Há transformações sociais que dão vida à estes objetos e corpo àquilo que é instruído do ponto de vista legal, da gestão. As alterações nas relações de trabalho, por exemplo, merecem destaque. Parte considerável dos trabalhadores envolvidos com o turismo em Barreirinhas, quer sejam empregados, quer sejam trabalhadores autônomos, migraram do trabalho com a agricultura e, principalmente, com a pesca, abandonando atividades em que se reproduziam socialmente de modo autônomo e passando, em muitos casos, a

viver a partir do assalariamento. Afirma um dos pescadores entrevistados: “um bocado que era pescador hoje é piloto, é guia, certo. Eles abandonaram a pesca e hoje estão correndo pra praia, uns como piloto e outros como guia, né (Entrevista 03)¹⁰⁴.

Embora a atividade promova a geração de emprego, sendo este o argumento justificador quase sempre para os investimentos realizados pelo poder público em sua promoção – a geração de emprego e renda – o volume de atividades na baixa estação reduz-se consideravelmente, restando oportunidades temporárias durante os meses de alta estação. Um dos entrevistados, empresário proprietário de meios de hospedagem e restaurante na praia de Caburé, questionado sobre a oferta de trabalho temporário e a ocupação desses trabalhadores durante a baixa estação, afirma:

Rapaz elas voltam pra casa e ficam pendente. Fica esse período de baixa temporada toda em casa precisando de serviço, que a gente não pode também dar serviço por que não tem. Agora mesmo minha equipe de funcionário aqui é trinta, na outra deve chegar a vinte e cinco. Agora eu tô com em uma cinco e oito na outra (Entrevista 04)¹⁰⁵.

Essa dinâmica de flutuações referentes à oferta de trabalho se repete na maior parte dos destinos em que os fluxos não sustentam intensivamente a atividade durante todo o ano. Nos períodos com menores fluxos a oferta de empregos reduz-se vertiginosamente, fazendo com que parte dos empregados seja dispensada. Tal fato alimenta, em muitos casos, a *informalidade* quanto ao trabalho, já que os trabalhos tem em sua maioria essa característica temporária.

Em geral, as oportunidades de trabalho em Barreirinhas relacionam-se a serviços de limpeza, além das vagas para camareira, ajudante de cozinha e garçom. Se as ofertas são temporárias, o aumento do custo de vida no município traz consequências permanentes. Todos os entrevistados mencionaram o aumento do custo de vida no município como um problema que se estabelece a partir da *chegada do turismo*, como é possível observar nos depoimentos dos pescadores a seguir:

O custo de vida foi lá pra cima, aumentou. Aqui todo mundo é considerado como turista. Chegou na Barreirinhas é turista. Aí nesse caso aí os nativos viram turista... paga o preço. Problema é a carestia, aí é problema. Todo mundo não é turista e nem todo mundo pode acompanhar. A situação daqui é pouca e o povo acha que todo mundo tem muito dinheiro, então é a carestia (Entrevista 03).

¹⁰⁴ Entrevista realizada com LARS, pescador, 58 anos de idade, no dia 18 de fevereiro de 2014 no centro da cidade de Barreirinhas.

¹⁰⁵ Entrevista realizada com PRL, empresário, 46 anos de idade, no dia 19 de fevereiro de 2014 na praia de Caburé, município de Barreirinhas.

O peixe aqui pra nós era barato antes, aí começou o turismo, o Caburé, as coisas indo pra lá. O peixe aqui tá caro. Eles querem vender do preço que eles vendem para os dono de pousadas lá... querem vender pra gente (Entrevista 05)¹⁰⁶.

Nesse mesmo sentido, a elevação do preço dos imóveis é apontada pelos entrevistados como consequência da intensificação do turismo enquanto atividade econômica predominante no município. Na sede do município o aquecimento do mercado imobiliário se materializa no surgimento de loteamentos e condomínios, mas também na proliferação da compra de casas destinadas ao aluguel por temporada, servindo de meio de hospedagem (Figura 19). A elevação do valor da terra urbana no município tem desencadeado conflitos referentes à posse da terra, com casos de ocupações e processos judiciais de desocupação e/ou negociações por parte do poder público municipal, dando traços da manifestação daquilo que Kowarick (1979) denominou de *espoliação urbana*¹⁰⁷.

Atins e Caburé representam o contato com o turismo litorâneo praticado nos Lençóis Maranhenses. Mesmo não sendo o alvo principal das principais campanhas publicitárias privadas e públicas, já apresentam relevante fluxo – principalmente para Caburé, situada em uma península na foz do Rio Preguiças, onde se encontram pousadas, bares e restaurantes, e onde o turista explora a possibilidade de ter acesso ao litoral. É válido ressaltar que em Barreirinhas o litoral aparece muitas vezes em posição secundária diante dos atrativos promovidos pelo governo estadual. O ambiente dos enormes campos de dunas entremeados por lagoas tem sido oferecido em pacotes de turismo por agências no Maranhão e noutros estados brasileiros, aparecendo muito mais esta paisagem como o principal atrativo e produto a ser explorado (Figuras 20 e 21). Mesmo assim, a praia continua a ser um dos atrativos de peso na promoção das agências de turismo, atraindo, além de turistas, processos de degradação dos ambientes, compra de terras e alterações nas relações sociais de comunidades de pescadores, como Atins.

¹⁰⁶ Entrevista realizada com JLSM, pescador, 46 anos de idade, no dia 19 de fevereiro de 2014 na comunidade de Mandacarú, município de Barreirinhas.

¹⁰⁷ Para Kowarick (2000, p. 22) a *espoliação urbana* “é a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso a terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução dos trabalhadores e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho ou, o que é pior, da falta desta”.

Figura 19 – Traços do mercado imobiliário em Barreirinhas.

Fonte: Fotos do autor (2014).

Figura 20 – Imagem dos Lençóis Maranhenses em sua composição paisagística apresentada como atrativo turístico: a combinação do vasto campo de dunas e suas lagoas.

Fonte: ICMBio (2015).

Figura 21 – Capa de material publicitário e de informações turísticas de Barreirinhas.

Fonte: Prefeitura Municipal de Barreirinhas (2008).

A praia do Caburé está situada a pouco mais de vinte quilômetros da sede do município de Barreirinhas. No local, já na década de 1980, foram instaladas uma pousada e um restaurante na margem direita do Rio Preguiças, na região dos chamados *pequenos lençóis*. Anos depois a área passou a contar com outros empreendimentos de mesma natureza e se tornou espaço de uso turístico. A construção de novos empreendimentos, entretanto, é restrita por impedimentos vinculados à legislação ambiental, embora em entrevistas realizadas durante a pesquisa tenha sido afirmado que algumas das construções existentes no local sejam de período posterior às proibições. Afirmo um dos entrevistados que

O IBAMA [Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis] chegou e proibiu. Não pode mais vender. Não pode nem vender e nem construir, mas tá errado por que o pessoal estão continuando construindo aqui. Já denunciei, mas não adiantou. Eu não sei se o pessoal tá comprando o IBAMA, comprando meio ambiente, eu não sei, sei que estão construindo diretamente. Bastante... bastante (Entrevista 03).

Situada na margem esquerda da foz do Rio Preguiças, Atins é a maior comunidade litorânea do município de Barreirinhas. Apesar de experimentar fluxos menos intensos que Caburé, Atins conta com quinze pousadas já instaladas, parte delas oferecendo também serviços de restauração (Entrevista 01). Predominantemente essas pousadas pertencem a europeus, também responsáveis por um intenso movimento de

compra e venda de terras na comunidade, processo de fácil visualização a partir da grande quantidade de imóveis com placas de venda ao longo de toda a comunidade (Figura 22), além das ofertas em páginas da internet. “No Atins já estão vendendo o Atins tudo. As pessoas que tão morando lá é só gringo, as pessoas de fora. Eles estão vendendo pra morar mais pro mato ou mudando pra Barreirinhas”, afirma uma moradora da comunidade de Mandacaru (Entrevista 06)¹⁰⁸

Figura 22 – Diversos imóveis postos à venda na comunidade de Atins.

Fonte: Fotos do autor (2014).

O atual Secretário Adjunto de Turismo de Barreirinhas afirma, em entrevista, que “esse movimento de compra e venda já foi maior” e que “tem muito empresário que tem área já comprada em Barreirinhas, mas ainda não se sentiu seguro de investir” (Entrevista 01). Esse sentido de reserva para futuros investimentos ou de cunho especulativo aparece no depoimento de um pescador entrevistado em Atins, ao afirmar:

¹⁰⁸ Entrevista com JMCR, Funcionária pública, 41 anos, realizada no dia 19 de fevereiro de 2014 na comunidade de Mandacará, município de Barreirinhas.

“essas casas que tão assim, que aluga, é casa de gringo, sabe. Eles vêm, compram a casa e vão embora” (Entrevista 07)¹⁰⁹.

Outro pescador que reside na comunidade comenta a respeito desse processo e das dificuldades associadas a ele:

Aí tem gente aí... tem pessoal de fora que tem muito terreno aqui comprado siô. Porque o pessoal vende os terreno porque vê... há a necessidade, o dinheiro é vantajoso né. A pessoa as vez nem tem assim outro terreno, mas chega o comprador e bota a proposta: Rapaz, eu te dou tanto na tua casa. Aí o cabra fica ali olhando... rapaz eu pego esse dinheiro. Naquela hora que ele vai pegar o dinheiro ele nem pensa assim: onde é que eu vou fazer minha casa? Pega aquele dinheiro e depois fica caçando... Meu Deus e pra onde é? Aqui teve um que saiu daqui quase chorando outro dia. Quase chorando não, que ele fez foi chorar, o bichinho ali fez foi chorar, chorou na porta da gente ali, que os filhos dele não queria ir mais pra Barreirinhas. Ele vendeu a casa dele e aí não tinha outro terreno e aí na hora que o rapaz que procurou a casa ele ficou... o homi já tinha comprado outra em Barreirinhas... e aí foi, mas não foi... porque ele vivia aqui de pesca e lá em Barreirinhas se ele conseguisse um emprego logo por lá, tudo bem, mas se não conseguir aí fica ruim (Entrevista 08)¹¹⁰.

Tais processos são recorrentes em muitas comunidades de pescadores ao longo do litoral do Nordeste do Brasil, espaços em que a expansão do uso turístico impulsionou a aquisição de terras, quer para a construção de empreendimentos turísticos, quer para a construção de segundas residências com vistas ao uso para a prática do veraneio. Independente da motivação, tal aquecimento das dinâmicas do mercado de terras passa a representar novas possibilidades de acumulação a partir da apropriação da renda da terra e motiva agentes ligados ao mercado imobiliário a participarem da exploração desses lugares. Não são raros os casos de comunidades cujo resultado disso tenha sido, entre outras coisas, a limitação dos acessos dos pescadores e marisqueiras à praia e intensos conflitos. Trabalhos como os de Lima (2002, 2005, 2006), Mendes (2006), Cavalcante (2012) e mesmo nossas pesquisa anteriores (COSTA, 2009, 2010) atentam tal afirmação e demonstram em dimensões diversas as alterações desencadeadas por esse processo em comunidades litorâneas.

Em essência esses processos promovem a alteração do próprio sentido da terra, subsumindo o *uso à troca*:

¹⁰⁹ Entrevista realizada com JRS, pescador, 45 anos, no dia 20 de fevereiro de 2014 na comunidade de Atins, município de Barreirinhas.

¹¹⁰ Entrevista realizada com BAO, pescador, 49 anos, no dia 20 de fevereiro de 2014 na comunidade de Atins, município de Barreirinhas.

Você chegava aqui e se interessasse fazer um casa bem ali você só fazia era marcar e fazer a casa e ninguém fazia nada. Era só escolher o lugar. Hoje você não acha mais, onde não está cercada está vendida. E continua, porque os próprios que compraram já tão vendendo para outros. E negócio aí não vai parar não. Para muitas pessoas não foi muito bom não, porque venderam e não souberam utilizar o dinheiro (Entrevista 08).

É preciso ressaltar que Atins apresenta condição bastante particular quanto às possibilidades de apropriação na região dos Lençóis. Uma vez que quase a totalidade do litoral do município de Barreirinhas encontra-se com seu uso vinculado à Unidades de Conservação (em sobreposição), as possibilidades de compra e venda de terras e mesmo de uma possível expansão de segundas residências têm nos atuais mecanismos legais de gestão desses espaços um limitador. Não se pode, entretanto, negligenciar a possibilidade sempre existente da revisão da demarcação destas UCs, processo quase sempre entremeado muito mais por critérios políticos que técnicos. Nesse contexto, Atins figura como um estoque de terras de grande potencial de valorização, experimentando paulatinamente uma dinâmica de aquisição de terras à beira-mar destinadas a especulação. A recorrente denominação de “Nova” ou “Futura” *Jericoacoara* atribuída à Atins dá pistas da intensidade dos processos esperados, como a intensificação da aquisição de terras por europeus, por exemplo, processo bastante presente no caso da praia cearense (LIMA; SILVA, 2004).

As limitações na infraestrutura de circulação do município se refletem na quantidade de quadriciclos que trafegam pelas ruas do centro, único veículo, além das caminhonetes com tração nas quatro rodas, capaz de se deslocar para a maioria das comunidades. Melhorias nas vias foram realizadas na última década, sobretudo nas avenidas e principais ruas do centro da cidade, embora ainda haja muitas ruas sem pavimentação. A construção do aeroporto, cuja homologação da pista pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC ocorreu no início do ano de 2014, aparece como um importante passo para a integração de Barreirinhas como destino turístico, podendo receber voos *charter* e mesmo sendo possível o estabelecimento de voos comerciais regulares, a exemplo do que já ocorre no aeroporto de Parnaíba, no litoral do Piauí.

A circulação nos Lençóis Maranhenses é demasiadamente difícil, pois boa parte das comunidades não possui acesso por estradas pavimentadas, ficando restrito à veículos com tração nas quatro rodas e conduzidos por motorista de aguçada perícia e experiência naquele tipo de ambiente, que reúne a areia das dunas e áreas alagadas pelo

intenso regime pluviométrico característico do clima local (Figura 23). Tal condição “isola” inclusive municípios inteiros de outras formas de acesso, caso de Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz, cujo acesso só é possível por trilhas.

Cabe ressaltar que as restritas condições de acesso aos lugares postos como produto turístico, embora dificultem a mobilidade, tornam-nos mais “raros”, pois o acesso restrito exige dispêndios maiores, mais tempo disponível para o lazer, atingindo assim um público específico, atraído pelo *turismo de aventura*, as trilhas *Off Road*, etc. O “deserto” cheio de lagoas, como é vendido, acaba tornando-se um “prato exótico” posto à mesa de gostos exigentes. Entretanto, o que promove diversão a uns tem custado a vida de muitos outros que residem nessas comunidades e sofrem com as dificuldades de locomoção, sobretudo em emergências com problemas de saúde e acidentes.

Figura 23 – Acesso terrestre à comunidade de Atins.

Fonte: Fotos do autor (2014).

Barreirinhas apresenta, dessa maneira, relativa semelhança com outros destinos turísticos do litoral do Nordeste, embora possua suas particularidades. Muitos dos processos apresentados, presentes nos depoimentos daqueles que vivem as

alterações desencadeadas pela expansão do turismo para além dos indicadores estatísticos, são comuns em comunidades de pescadores de outros estados da região. Os conflitos derivados de tal uso do território também se repetem.

A expansão do turismo promovida a partir do Prodetur - NE I inseriu a atividade turística em grande parte das comunidades do litoral da região Nordeste, destacadamente naqueles estados em que o aporte de recursos e a conjunção de interesses políticos e econômicos consubstanciaram a materialização de grandes intervenções em infraestrutura e a instalação de grandes projetos turísticos, sobretudo hoteleiros. Diversos estudos dedicaram-se a analisar tal programa, desde aqueles que se voltavam aos “percalços do planejamento”, como em Rodrigues (1999), até um vasto número de pesquisas dedicadas às consequências, impactos, transformações decorrentes da materialização das intervenções planejadas nos mais variados lugares da região.

A primeira década do século XXI é marcada por grandes investimentos no litoral do Nordeste ligados a tais usos do território estabelecidos a partir da década anterior, com destaque para projetos imobiliário-turísticos de propriedade de investidores europeus, como destaca Sousa (2011). A expansão desses investimentos em direção à Amazônia também se configura como realidade ao longo dessa década, tendo esse sentido também a expansão de redes hoteleiras e resorts no litoral do Brasil, conforme pesquisa realizada por Araújo (2011) (Cf. Mapas 02 e 03). Acompanha esse processo a intensificação de um vasto número de conflitos relacionados ao planejamento, à implantação dos projetos e aos seus resultados, quase sempre sentidos com maior impacto em pequenas comunidades ao longo da costa pelo predomínio do modelo de turismo *sol e praia*.

Nesse contexto, estruturam-se conflitos que, em geral, passam por alterações substanciais nos padrões de propriedade e posse da terra. À medida que grande parte das terras no litoral passa a ser vendida (ou mesmo grilada) vinculada à expansão do turismo, tem-se um processo que vilipendia a relação de *uso* estabelecido entre as comunidades pesqueiras e a praia, por exemplo. A violência disso, cujas motivações estão ligadas às necessidades locais da atividade turística, aviltam-se na busca por terras para fundos especulativos que se constituem como reservas de valor, em muitos

casos com a participação de investidores estrangeiros, como atestam as placas de venda em outros idiomas em muitas comunidades litorâneas.

A partir daí, se multiplicam tanto conflitos de ordem ambiental, relacionados às novas materialidades implantadas em ambientes de significativa fragilidade, quanto de ordem social, que passam pelas transformações nas relações de trabalho, na cultura local, no acesso aos espaços de uso coletivo como a praia, e mesmo o completo remanejamento de populações tradicionalmente estabelecidas à beira-mar – onde se reproduzem socialmente principalmente a partir das atividades pesqueiras – para áreas distantes (quase sempre bolsões de pobreza que formatam um processo de favelização), alimentando também o mercado imobiliário em sua expansão para as periferias urbanas.

Em Barreirinhas merecem destaques àqueles conflitos relacionados ao PNLM, em que se reproduz a tônica dos conflitos em Unidades de Conservação – quase sempre relacionados às limitações impostas ao uso dessas UCs e o impacto disso, tanto sobre populações que vivem nessas áreas, muitas vezes privadas pela ideia de *natureza intocada*, quanto sobre agentes que exercem pressão sobre as zonas de amortecimento e áreas de entorno.

Além disso, conflitos diretamente relacionados ao turismo foram registrados no município, com destaque para a comunidade Cardosa, que no ano de 2006 passou a manifestar resistência em relação à presença de turistas. Soma-se a isso conflitos relacionados à posse da terra (compra e venda, ocupações, etc.). Casos que sintetizam o choque de múltiplas temporalidades experimentado em muitos desses lugares apropriados pelo e para o turismo. O depoimento do Secretário Adjunto de Turismo, ao ser questionado sobre a existência de conflitos relacionados ao turismo, sintetiza a natureza de imposição hegemônica da expansão da atividade diante dos interesses na manutenção da expansão: “*Sempre tem e vai ter muito mais!*”.

Dessa maneira é estruturada a expansão do turismo no Litoral Oriental do Maranhão, marcada por profundas contradições. Como bem lembra Câmara (2013, p. 07), por trás do “oásis”, da “natureza intocada”, do lugar das “descobertas, aventuras e exotismo”, reproduz-se “um jogo de silenciamentos da realidade local, em que pobreza e riqueza convivem paradoxalmente”. Contradições dessa natureza caracterizam a expansão do turismo no litoral do Maranhão.

3.3.2 Guimarães e a expansão do turismo no Litoral Ocidental do Maranhão

As tentativas de diversificação dos destinos turísticos no estado e de promover a expansão da atividade se materializam também na indução do turismo ao Litoral Ocidental, com a criação dos polos Floresta dos Guarás e Amazônia Maranhense, propondo a produção de produtos turísticos a partir das *características amazônicas* existentes nos municípios que compõem tais polos, elaborando roteiros e destacando atrativos vinculados a essa *condição amazônica* que particularizaria essa porção do litoral do Nordeste do Brasil.

É assim que o município de Guimarães, fazendo parte do polo Floresta dos Guarás, passa a ser pensado como possibilidade para o uso turístico do território (Cf. Mapa 07). O referido polo, conforme está proposto no Plano Maior 2020, é composto por oito municípios – Apicum-Açú, Bacuri, Cedral, Cururupu, Guimarães, Mirinzal, Porto Rico do Maranhão e Serrano do Maranhão, dos quais apenas Mirinzal não possui litoral¹¹¹.

Na área do polo estão situadas a APA das Reentrâncias Maranhenses, englobando treze municípios, incluindo Guimarães,¹¹² a Reserva Extrativista (RESEX) do Quilombo do Frechal, no município de Mirinzal, a RESEX de Cururupu e o Parque Estadual Marinho do Parcel de Manoel Luís, ambos no município de Cururupu. Diante desse quadro, o *ecoturismo* é apontado como uma possibilidade de exploração da área, o que levou a Setur-MA a propor aí o seu polo de ecoturismo no âmbito do Proecotur, o próprio polo Floresta dos Guarás. O referido programa federal, entretanto, não teve ações concretas no município de Guimarães.

No Plano Maior 2020, o litoral do polo Floresta dos Guarás, cuja área está situada na *Amazônia Legal*, é apresentado como “um litoral selvagem, extremamente recortado por ilhas, enseadas, baías, golfos, rios, penínsulas e estuários, canais navegáveis e bancos de corais”, destacando-se a presença de vastos e densos manguezais. O Guará (*Eudocimus ruber*), ave de plumagem vermelha que habita os

¹¹¹ No Plano Maior (MARANHÃO, 2000) existia o Polo Reentrâncias Maranhenses, formado por Cedral, Cururupu, Guimarães e Porto Rico do Maranhão.

¹¹² A APA das Reentrâncias Maranhenses ocupa área de 2.680.911,2 ha no litoral ocidental, entre a embocadura da Baía de São Marcos em Alcântara e a foz do Rio Gurupí, em Carutapera, incidindo sobre os municípios de Alcântara, Guimarães, Cedral, Porto Rico do Maranhão, Cururupu, Serrano do Maranhão, Apicum-Açú, Bacuri, Turiaçu, Candido Mendes, Godofredo Viana, Luis Domingues e Carutapera.

vastos manguezais da região, é destacado por sua beleza e apresentado como um atrativo, além de compor o nome do polo.

Nesse plano o município de Cururupu é apontado como o principal município do polo Floresta dos Guarás, sendo considerado a sua “porta de entrada”, mas, embora apareça com destaque como destino turístico, tendo como principal atrativo a ilha dos lençóis, as visitas realizadas durante a atividade de campo demonstraram que este município (assim como os demais do polo) apresenta profundas deficiências em relação à infraestrutura necessária à atividade turística. Há reduzida oferta de serviços, meios de hospedagem¹¹³ e fluxos turísticos, destacando-se nesse sentido apenas o período das festividades do carnaval. Quanto ao litoral, a distância da sede do município de Cururupu em relação às suas praias, situadas em ilhas cujo acesso de barco leva entre uma e duas horas, faz com que seja pouquíssimo explorado.

Com base nas pesquisas de campo, dos municípios que compõem o polo Floresta dos Guarás, é Guimarães aquele que mais aponta suas praias como atrativo turístico e mesmo aquele que tem acesso “mais fácil” ao seu litoral, possuindo praias com acesso terrestre possível, sendo a praia de Araoca apontada como um dos pontos fortes do polo (MARANHÃO, 2014b) (Mapa 10).

¹¹³ O inventário turístico do município lista seis pousadas apenas, não estando nenhuma registrada no Cadastur.

Mapa 10 - Município de Guimarães, Maranhão.

Fonte: Elaboração própria (2015).

Entretanto, os fluxos turísticos para Guimarães ainda são muito pequenos, sendo o turismo uma atividade de pouca expressão no município¹¹⁴. Mesmo assim, a Prefeitura Municipal já atua (mesmo que lentamente) no sentido de atender as orientações de uso do território derivadas dos instrumentos estaduais e federais de planejamento do turismo, buscando normatizar as possibilidades de expansão a partir da indução promovida, sobretudo no âmbito dos planos estaduais. Embora não possua uma secretaria de turismo, tendo um Departamento de Turismo vinculado à Secretaria de Produção Rural, Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente, o poder público municipal elaborou, em 2010, seu inventário turístico (PREFEITURA MUNICIPAL DE GUIMARÃES, 2010) e iniciou a elaboração de um Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no município, os únicos instrumentos de planejamento que tivemos acesso. Além disso, em dezembro de 2014 foram criados o Conselho e o Fundo Municipal de Turismo.

O Inventário da Oferta Turística do Município de Guimarães-MA foi elaborado com o intuito de dotar o município de informações sobre seu potencial turístico, instrumentalizando a gestão pública para a elaboração de políticas, projetos e outros meios capazes de atrair investimentos e empreendimentos, captando e direcionando recursos que incentivem o desenvolvimento da atividade turística no município (PREFEITURA MUNICIPAL DE GUIMARÃES, 2010).

As praias de Guimarães são os primeiros atrativos apresentados no referido inventário, indicando claramente a intenção de explorar o acesso “facilitado” ao litoral, se comparado com os demais municípios do Litoral Ocidental. Tal fato pode ser constatado ainda quando, na caracterização física do município que consta no inventário, a insolação, apresentada como a quantidade de dias com sol no local, é indicada como “um fator determinante” para o turismo planejado (PREFEITURA MUNICIPAL DE GUIMARÃES, 2010, p. 15). Apresenta assim as praias do Recreio, Guajerutua, Itapiranga e Araoca, esta última recebendo maior destaque.

Questionados sobre quais seriam os principais atrativos turísticos do município, todos os entrevistados em Guimarães ressaltaram o litoral e a praia. Para um dos

¹¹⁴ Não há pesquisas sistematizadas sobre os fluxos de turistas para o município de Guimarães, assim como para todos os demais do polo Floresta dos Guarás. A carência em relação a esses dados, encontrada no âmbito da Setur-MA no que diz respeito ao estado como um todo ou aos polos de turismo, se repete nos municípios.

empresários entrevistados, proprietário de uma pequena pousada, o atrativo “é praia. Não tem outro... tem os prédio histórico aí, tem muitos turista que vem, mais é prédio antigo que eles vem filmar, vem aqui, tira foto da casa, da frente e tal, mas o forte mesmo mais é a praia” (Entrevista 09)¹¹⁵.

Em Araoca, praia que se localiza a dezoito quilômetros do centro de Guimarães com acesso em estrada sem pavimentação (piçarra), com precária circulação, sobretudo no período chuvoso (Figura 24), o turismo figura somente enquanto possibilidade, mesmo assim já alimentando processos de compra de terras e instalação de segundas residências para veraneio. A praia se constitui como uma comunidade de pescadores e é a mais frequentada do município (Figura 25).

Poucos bares, com estrutura simples, fornecem escassos serviços (Figura 26). Não há ali pousadas ou hotéis. A única opção para hospedagem trata-se do *Abrigo para Turistas*, construído com recursos do governo federal e administrado pela Prefeitura Municipal de Guimarães, contando com quarto, banheiros e uma pequena cozinha, além de uma área com churrasqueiras (Figura 27). Mesmo assim, com todas as limitações, a procura pela praia como forma de lazer faz com que esta comece a figurar como possibilidade para investimentos de empresários locais, que já organizam formas de pressionar o poder público para a dotação de melhores condições para a mobilidade até o local (Figura 28).

Figura 24 – Acesso à praia de Araoca, Guimarães-MA.

Fonte: Fotos do autor (2013, 2014).

¹¹⁵ Entrevista realizada com FRSR, empresário, 36 anos, no dia 13 de maio de 2014 no centro da cidade de Guimarães.

Figura 25 – Praia de Araoca, Guimarães-MA.

Fonte: <http://www.ferias.tur.br/imgs/guimaraes>

Figura 26 – Barracas na Praia em Araoca, Guimarães-MA.

Fonte: Fotos do autor (2014, 2013).

Figura 27 – Abrigo para Turistas, Praia de Araoca, Guimarães-MA.

Fonte: Prefeitura Municipal de Guimarães (2010).

Figura 28 – Placa cobrando o asfaltamento do acesso à praia de Araoca, Guimarães-MA.

Fonte: Fotos do autor (2013).

Um dos moradores da comunidade de Araoca comenta a respeito das dificuldades enfrentadas para que o turismo se desenvolva na praia:

porque aqui chega pouco turista aqui nessa praia nossa porque não tem... como é... não tem uma pousada, não tem uma estrada adequada, que era pra já ter feito essas estrada, que a governadora já aproveitou muito tempo, vinte quilômetros de estrada era muito bom, pra ter feito que aí desenvolvia aqui. O acesso ficava melhor (Entrevista 10)¹¹⁶.

Marcos Aurélio Rodrigues Costa, turismólogo do Departamento de Turismo do município ressalta que, como em boa parte do litoral, a expansão das segundas residências também se dá em Guimarães, que por se tratar de um município litorâneo normalmente sofre “pressão da especulação imobiliária, que muitas das vezes foge ao controle municipal” (Entrevista 11)¹¹⁷. Tais residências, que estão associadas ao lazer a partir do veraneio, mas que também se tornam meio de hospedagem a partir da locação por temporada, comumente trazem impactos e conflitos para as comunidades em que se instalam de maneira intensa. Diante disso, segundo o entrevistado, a prefeitura de Guimarães, durante Conferência Municipal de Meio Ambiente, realizou um debate acerca de tal processo que se encontrava em curso na localidade de nome Genipaubá, que

¹¹⁶ Entrevista realizada com ABO, comerciante, 55 anos, no dia 12 de maio de 2014 na praia de Araoca, município de Guimarães.

¹¹⁷ Entrevista realizada com Marcos Aurélio Rodrigues Costa, turismólogo do Departamento de Turismo da Prefeitura Municipal de Guimarães, no dia 08 de janeiro de 2013, na sede da Secretaria de Produção Rural, Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente, município de Guimarães.

experimentava certa pressão imobiliária, com a “invasão e demarcação de terrenos na orla da praia de Recreio, onde a Superintendência do Patrimônio da União no Maranhão – SPU-MA e a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão – Sema empreenderam ação de fiscalização e derrubada das demarcações”, inibindo tal processo (Entrevista 11). Embora tal pressão imobiliária muitas vezes não apareça de imediato diretamente vinculada à *expansão do turismo*, com fluxos intensificados e toda a materialidade atrelada à esta atividade, relaciona-se substancialmente com a valorização do litoral como espaço de lazer, processo no qual o turismo e, de modo antecipado, seus instrumentos de planejamento e indução, figuram como centrais.

Apesar da indução a partir dos planos estaduais, os problemas de infraestrutura existentes, diagnosticados desde a primeira versão do Plano Maior, em muito limitam o desenvolvimento da atividade. Desde a inexistência de saneamento básico até os problemas referentes à acessibilidade dos atrativos apresentados, da pequena oferta de meios de hospedagem, mesmo simples, até a escassez de restaurantes, bares etc. inclusive na sede do município. O município encontra-se em meio a um quadro de pobreza e problemas sociais que afasta o turismo das prioridades das gestões, importando questões fundamentais e mesmo certas práticas assistencialistas.

As políticas de indução continuam apenas nas *folhas dos planos*, figurando somente como meio para distribuição de recursos estaduais e federais destinados ao turismo ou a obras de infraestrutura, quase sempre mal aplicados (ou não aplicados). Um dos entrevistados relata: “Acho que vem muitos projetos praí. Quem mais se beneficia é a prefeitura. A gente não vê e eles pegam isso aí, passam a mão por cima e pronto... Acabou!” (Entrevista 09).

O próprio Plano Maior 2020 apresenta essas limitações em relação ao polo Floresta dos Guarás ao afirmar que, mesmo tendo sido apontada como uma das áreas prioritárias para o desenvolvimento do turismo desde o primeiro Plano Maior, “este polo pouco se desenvolveu para o turismo desde então”, sendo uma atividade “bastante incipiente, pouco estruturada”, com uma estrutura disponível “limitada e geralmente de muito baixa qualidade (MARANHÃO, 2012, p. 201).

Como forma de superar tais empecilhos, o Plano Maior 2020 propõe que se estruture na área do polo, o que inclui o município de Guimarães, produtos voltados ao ecoturismo que sejam capazes de atrair brasileiros e estrangeiros motivados pela

experiência na “*Amazônia nordestina*”, propondo, além do ecoturismo, um turismo de sol e praia “amazônicos”, conceito desenvolvido a partir da existência de “praias desertas e intocadas – acesso restrito, a beleza de praias amazônicas”. Aliás, uma das formas como a Floresta dos Guarás é apresentada por agências que comercializam pacotes dedicados ao ecoturismo apoia-se no discurso que enaltece o “exuberante encontro da Amazônia com o mar na costa mais selvagem do país”, sendo este “um dos segredos mais bem guardados do litoral brasileiro”, lugar “onde o tempo é medido e regido pelas marés”¹¹⁸. O tempo dos pacotes turísticos, entretanto, não segue essa lógica, não é o tempo da natureza, é o tempo normatizado, das diárias, dos horários e do tempo para consumir nas paradas estabelecidas pelos guias e agências.

Em Guimarães, nas diretrizes do *Plano de Ação para o Desenvolvimento do Turismo*, aparecem medidas que visam estruturar esse uso turístico do território, com intervenções propostas que vão desde melhorias na infraestrutura de acesso, implantação de sinalização turística e coleta de lixo nas praias e balneários, até a qualificação de mão de obra e a criação de roteiros. Nesse mesmo sentido, no *Plano de Ações Estratégicas Polo Florestas dos Guarás* (MARANHÃO, 2014b) aparecem como medidas necessárias para essa estruturação a necessidade de parcerias para melhoria da infraestrutura básica e turística dos municípios, ações de promoção do polo e seus atrativos e, destacadamente, a organização de aparatos de gestão do turismo, como conselhos e fundos de municipais de turismo, planos municipais de turismo e a formatação de projetos prioritários.

Para Marcos Aurélio Rodrigues Costa (Entrevista 11), “o governo do estado deixa a desejar em todos os âmbitos”, tanto quanto as intervenções em infraestrutura (como no caso da pavimentação da estrada até a praia de Araoca – “que já foi promessa de várias campanhas eleitorais e que nunca se cumpriu”), como também em relação a própria política de regionalização do turismo em curso a partir do Plano Maior 2020. Segundo o entrevistado, o governo do estado

[...] entendeu que Guimarães está inserido no polo Floresta dos Guarás, porém não formula uma política institucional que venha dar suporte à formalização/institucionalização do polo com a regionalização, deixando de considerar o polo como sendo estratégico para a atual administração da pasta de turismo do estado, consequentemente os municípios estão ficando

¹¹⁸ Texto extraído da página da web <www.maramazon.com/roteiro.php?rto_id=11>.

desestimulados a dar continuidade a criação de seus planos municipais, conselhos de turismo e fundos municipais de turismo (Entrevista 11).

O Departamento de Turismo do município tem priorizado ações que visem a capacitação através de cursos para atender a demanda do comércio e também abrindo novas oportunidades para o empreendedorismo, buscando canais de articulação entre o empresariado local e instituições financeiras que fomentam o turismo, a agricultura e aquicultura. Nesse sentido, o Banco do Nordeste – BNB já tem participação no financiamento de empreendimentos no município e o BNDS já se coloca também como um canal para captação de recursos para alguns empresários da região.

O governo federal, através do Ministério do Turismo, “já firmou convênios com a administração municipal relacionados a obras” (Entrevista 11), a exemplo do abrigo para turistas da praia de Araoca, de praças na sede do município, da construção do terminal rodoviário.

Para os habitantes do município o turismo aparece como algo distante, bem diferente da posição *Estratégica* sugerida pelo Plano Maior 2020. Em geral, as pessoas entrevistadas são enfáticas em afirmar que o turismo no município “é fraco” ou que “quase não tem”, que “ainda não chegou o turismo aqui, direito não” (Entrevistas 09, 12¹¹⁹ e 13¹²⁰). A atividade turística aparece assim para algumas pessoas como uma promessa, uma perspectiva para o futuro, um futuro que parece não chegar.

3.3.3 Carutapera e a expansão do turismo na “Amazônia Maranhense”

No polo Amazônia Maranhense, o município de Carutapera busca estruturar-se para possibilitar sua exploração turística (Cf. Mapa 07). O referido polo, formado pelos municípios de Carutapera, Cândido Mendes, Godofredo Viana, Luís Domingues e Turiaçu, foi proposto no Plano Maior 2020 a partir dos mesmos apelos do polo Floresta dos Guarás – uma **amazonidade** capaz de impulsionar o ecoturismo. O *Plano Estratégico Polo Amazônia Maranhense* apresenta o polo como sendo o lugar “onde a riqueza das

¹¹⁹ Entrevista realizada com WLRC, pescador, 37 anos, no dia 13 de maio de 2014 na sede do município de Guimarães.

¹²⁰ Entrevista realizada com KDL, técnico em telecomunicações, 36 anos, no dia 12 de maio de 2014 na sede do município de Guimarães.

tradições maranhenses encontra a exuberância amazônica” (MARANHÃO, 2014c, p. 14). Aponta o referido documento como pontos fortes do polo a “natureza intocada”, suas praias ainda pouco utilizadas, além da proximidade com o estado do Pará, emissor de fluxos, e de certa articulação entre empresários locais e gestões públicas no sentido de desenvolver a atividade turística nestes municípios, dentre os quais se destaca Carutapera.

Com o objetivo de dotar o município dos instrumentos de planejamento turístico que se articulem com as políticas estaduais e federais, Carutapera elaborou seu inventário da oferta turística, criou Conselho e Fundo Municipal de Turismo, além de possuir o *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo de Carutapera*. Visando situar sua inserção no contexto do uso turístico do território do Maranhão, o referido plano ressalta em sua apresentação a expansão do turismo para áreas periféricas como uma tendência, apontando o crescimento do turismo no interior do Brasil como um indicador de tal processo e da necessidade de diversificar a oferta de destinos turísticos e “conquistar novos mercados” (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUTAPERA, 2011, 04).

Também em Carutapera inexitem dados estatísticos sobre os fluxos turísticos, mas foi possível observar, durante a realização das atividades de campo, que ocorrem fluxos mais intensos que nos demais municípios do Litoral Ocidental – possível de constatar na visita aos pontos turísticos e aos meios de hospedagem, por exemplo. O poder público municipal considera que há uma demanda subutilizada, formada por um fluxo doméstico regionalizado que pode ser responsável por desenvolver o turismo no município, exigindo maior intervenção pública e participação de investimentos privados.

Em seus diversos meios, o Departamento de Turismo promove os atrativos turísticos do município. A oferta é destacadamente encabeçada pelas praias, sendo apontadas como os principais atrativos de Carutapera, requerendo investimentos em melhorias de infraestrutura e formatação dos produtos turísticos com vistas a implantação de atividades de sol e praia. Nesse sentido, destaca-se a ilha de São Pedro, onde se situam a maior parte das praias do município. São apresentadas as praias do Juncal, do Tucundiua, do Caboclo e Vitorino, Barreira, do Cabo e Lombo, do Sardinha, do Porco e de São Pedro, essa última apresentada como a porta de entrada da ilha de São Pedro e para as praias do município de um modo geral (Mapa 11).

Mapa 11 - Município de Carutapera, Maranhão.

Fonte: Elaboração própria (2015).

O município conta com seis meios de hospedagem, o maior deles com 110 UHs e os demais se constituindo de pequenas pousadas. Além disso a praia de São Pedro conta com uma pousada, embora com funcionamento irregular (funcionando apenas nos dias em que há reservas). Os demais serviços apresentam limitações, possuindo em geral pouca oferta e baixa qualidade. Mesmo assim ainda se destaca como o município com a melhor infraestrutura do polo.

O poder público municipal aponta no *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo de Carutapera* a necessidade de investimentos em infraestrutura e capacitação de mão de obra para atuar diretamente na atividade turística. Destaca ainda, como possível oportunidade para avanços na expansão do turismo no município, a implantação da BR-308, que ligaria os municípios litorâneos do polo e facilitaria a articulação com o restante do Litoral Ocidental¹²¹ (PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUTAPERA, 2011). A Diretora de Turismo do município de Carutapera destaca entre as ações destinadas às melhorias de infraestrutura a reforma do cais do município, realizada com recurso do Ministério do Turismo. A obra aparece como uma melhoria no acesso a navegação, ao comércio de pescado e como criação de um espaço também apropriado para o lazer (Figura 29).

Figura 29 – Cais do município de Carutapera-MA.

Fonte: Fotos do autor (2013).

¹²¹ A BR-308 é uma rodovia federal projetada para ligar o município de Capanema, no Pará, ao município de Alcântara, no Maranhão, cortando todo o litoral ocidental do estado. Sua efetivação, entretanto, se mostra muito distante de acontecer, a exemplo da BR-402, no litoral oriental, cuja articulação entre Barreirinhas e a divisa com o estado do Piauí já se arrasta por décadas sem conclusão.

O Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo de Carutapera destaca ainda a necessidade da normatização do desenvolvimento do turismo, passando invariavelmente pela atuação do Estado na regulação e indução da parceria entre as iniciativas privada e públicas, evitando iniciativas isoladas e espontâneas. Tal destaque se dá num contexto em que o desenvolvimento do turismo no município tem na iniciativa de um empresário local seu principal motor. Tal situação, em alguns momentos, põe em evidência a possibilidade do planejamento municipal servir aos interesses privados. A iniciativa do empresário aparece como o motivador das ações de planejamento, como afirma Roseane do Socorro Maia Paz Nunes, Diretora de Turismo do município:

Nós temos um empresário hoteleiro aqui, o Ronildo Soares, ele pegou um helicóptero, fez... capturou as imagens... toda essa parte de Carutapera e eu apresentei isso pro público de Carutapera: olha nós temos isso aqui tudinho! E todo mundo ficou chocado. Diziam O que é isso gente? Mas isso aqui é muito bonito e tal... e tá bem aqui do lado, a gente não precisa ir lá pra Fortaleza, porque a gente tem praia aqui, a gente tem... então foi um despertar. Inclusive o prefeito ficou... gente, olha a gente tem isso aqui tudo... e aí foi nesse momento em que ele realmente... pode contratar a consultoria, vamos fazer assim e tal, onde a gente começou a caminhar (Entrevista 14)¹²².

O referido empresário é proprietário dos dois maiores hotéis do município, tendo o maior deles sido construído com recursos oriundos do BNB. Além disso, é proprietário da pousada existente na ilha de São Pedro, tendo, diante de seus investimentos e das possibilidades de novos negócios, claro interesse no desenvolvimento da atividade no município e em especial nesta ilha.

A praia de São Pedro, apresentada como o principal atrativo do município, caracteriza-se como uma comunidade de pescadores. O acesso à sede do município depende de transporte fluvial, levando em média uma hora de viagem, sendo a acessibilidade a principal limitação apontada por seus moradores para o desenvolvimento do turismo (Figuras 30 e 31). Um pescador aposentado, morador da Ilha de São Pedro, de 91 anos de idade, comenta:

Aqui é uma ilha. Isso aqui pertence a Carutapera. Daqui pra Carutapera a gente só viaja de barco, aqui não tem estrada, não tem nada. Então há muito tempo, desde quando começaram a falar desse turismo aqui pra praia, falaram de abrir uma estrada, só que abrir uma estrada pra cá pra praia é meio difícil né, porque

¹²² Entrevista realizada com Roseane do Socorro Maia Paz Nunes, turismóloga, Diretora de Turismo da Prefeitura Municipal de Carutapera, no dia 16 de maio de 2014 na sede da Secretaria de Cultura, Esporte, Turismo e Meio Ambiente, município de Carutapera.

é difícil... quer dizer... não é difícil porque o governo tem o dinheiro, pode abrir uma estrada, agora aqui o pessoal não tem interesse, tem pessoas que não tem interesse (Entrevista 15)¹²³.

As limitações de infraestrutura apontadas pelo pescador também são destacadas pela Diretora de Turismo do município: “se o poder público não estruturar a cidade, não fizer a sua parte como gestor municipal, não acontece turismo” (Entrevista 14).

Figura 30 – Vista panorâmica da ilha de São Pedro, Carutapera-MA.

Fonte: Prefeitura Municipal de Carutapera (2011).

Figura 31 – Comunidade de pescadores da Praia de São Pedro, Carutapera-MA.

Fonte: Fotos do autor (2014).

¹²³ Entrevista realizada com JF, pescador aposentado, 91 anos, no dia 15 de maio de 2014 na praia de São Pedro, município de Carutapera.

Assim como em Guimarães, embora ainda em estágio muito embrionário, o turismo em Carutapera já altera a valorização do espaço, mesmo que com nítido caráter especulativo. Uma agente comunitária entrevistada na praia de São Pedro, sobre a venda de terras na comunidade, afirma: “não é vendido o terreno. Se tivesse o turismo o pessoal ia querer vender” (Entrevista 16)¹²⁴. Há venda de casas, a terra em si não tem sentido de mercadoria para maioria dos moradores da comunidade, a casa enquanto materialidade construída, sim. Há, desse modo, a permanência de uma contradição diante do uso capitalista do território que se espraia sobre as áreas do município, estando o espaço ainda pensado em alguns casos sob a perspectiva de seu *valor de uso* e não em sua condição de mercadoria, processo que demonstra também uma não linearidade nessa dinâmica e que manifesta as próprias contradições da produção capitalista.

Um pescador entrevistado explica:

Porque aqui é o seguinte: aqui não tem dono de terreno. Você pode fazer uma casa, não vai fazer é na minha porta né... ou então no meu quintal porque o meu quintal é cercado. Mas se, por exemplo, se o senhor chegar lá perto... não tem uma usina ali? Se o senhor chegar lá e disser eu vou fazer uma casa lá na praia de São Pedro... lá perto da usina ninguém vai lhe proibir, porque aqui ninguém tem terreno não (Entrevista 15).

Há, dessa forma, casas construídas na ilha de São Pedro como segundas residências de habitantes da sede do município de Carutapera, embora ainda não haja uma intensa dinâmica de pressão imobiliária, em parte derivada do isolamento da comunidade. Mesmo assim, por mais que para a maior parte de seus tradicionais moradores (grande parte composta de pescadores) a terra não tenha em si o sentido da mercadoria, lentamente essa inserção de segundas residências altera a valorização do espaço.

O isolamento da comunidade e suas agruras, entretanto, parecem constituir-se também como uma possibilidade de negócio para o turismo:

Eu quero que as casas dos pescadores continuem do mesmo jeito, eu quero que permaneçam tudo do mesmo jeitinho, mas eu preciso estruturar, eu preciso de barco pra levar o turista, eu preciso... Então eu preciso de estrutura tanto... o setor privado se estruture no que a gente precisa fazer.
A gente não tá pensando em vender como produto a praia, não é o nosso foco. Praia tem em todos os lugares.

¹²⁴ Entrevista realizada com LFR, agente comunitária, 55 anos, no dia 16 de maio de 2014 na praia de São Pedro, município de Carutapera.

Eu quero trabalhar a praia de São Pedro com turismo de base comunitária, ***eu quero vender o que eles vivem*** (Entrevista 14).

Nesse sentido, o turismo de base comunitária aludido figura como uma estratégia de elaboração de um atrativo que seja caracterizado pela “preservação” dos costumes, hábitos, da cultura, mas também da “simplicidade do lugar”, significando ainda a permanência de como está, “do mesmo jeitinho”. Entender tal modelo de turismo, pensado como pretensamente alternativo à exploração de massa, como algo que seja proposto pela gestão pública extingue a natureza “local” da proposta, que carregue os anseios da comunidade ao resistir aos processos desencadeados pelo uso turístico do território nos moldes hegemônicos da atividade.

As propostas de turismo comunitário, corriqueiramente, têm passado por essas limitações, o que, em muitos casos, está associado ao próprio processo de articulação de tais propostas, muitas vezes esvaziadas quanto à atuação das comunidades, prevalecendo jogos de poder que envolvem o interesse de prefeituras, Organizações Não Governamentais – ONGs, grupos políticos e até pequenos empresários. Nesses casos o turismo comunitário ou de base local tende a não se configurar como algo além de um produto destinado a um nicho específico de mercado, muitas vezes não estando a comunidade envolvida nem sequer na condição de mão de obra. Em essência, tais lugares tornam-se mercadorias como as demais produzidas pelo e para o turismo.

Transformar a vida nos/dos lugares em mercadoria apresenta-se, dessa maneira, como a tônica da expansão do turismo na periferia, processo pelo qual se acentuam conflitos e avolumam contradições. Nesse sentido, o litoral do Maranhão experimenta em ritmos desiguais a inserção de novas lógicas de valorização do espaço a partir das possibilidades de uso do litoral para o lazer, induzidas, sobretudo, pelos instrumentos estatais de planejamento que promovem, de maneira ainda incipiente, a exploração turística do território.

3.4 Turismo e periferia: o litoral do Maranhão e a expansão do turismo litorâneo no Brasil

Em janeiro de 2007 assume o governo do estado do Maranhão o médico e ex-prefeito de São Luís, Jackson Lago. Politicamente aquele episódio representava o

primeiro momento em mais de quarenta anos em que o Maranhão não estava sob o comando de um membro ou um representante da oligarquia Sarney. Pouco mais de dois anos depois, Jackson Lago fora cassado, numa manobra político-judicial em que um “*sem-toga*”¹²⁵ levou a pior. Retornava assim ao governo do estado Roseana Sarney.

Tal movimento era de conhecimento do patriarca da oligarquia, o ex-presidente José Sarney, afinal, numa articulação política José Sarney conseguiu romper com a oligarquia de Vitorino Freire na década de 1960 e assumiu o comando do estado.

Até a primeira metade da década de 1960 o Maranhão encontrava-se sob o comando de Vitorino Freire, homem que liderava a oligarquia estadual de então e a quem estavam ligados os governadores daquele período. José Sarney, então Deputado Federal, pelo partido liderado por Vitorino Freire, o PSD – Partido Social Democrático,¹²⁶ rompe com o governo estadual, passando a fazer oposição a Newton Bello (candidato da oligarquia) e lançando candidatura ao governo do estado. Sua candidatura está pautada ao discurso do “novo” contra o “Maranhão do atraso”, incitando uma descontinuidade, uma ruptura de modelo de ação na condução política do estado. O “oligarca traído”, Vitorino Freire, em “*A laje da Raposa*” descreve como vê politicamente essa “transição”:

Tornara-se uma obsessão para o governador [José Sarney] proceder, através da imprensa de propaganda pessoal, à destruição do que chamava de ‘obscurantismo de uma oligarquia de vinte anos’.

Foi através dessa mesma oligarquia de vinte anos, como assessor do governador Eugenio Barros e como Deputado Federal eleito em coligação com o PSD, que o novo Messias havia entrado para a política maranhense [...] (FREIRE, 1978, p. 273).

O texto de Vitorino Freire deixa explícita a ligação de Jose Sarney com “o Maranhão decadente”. Gonçalves (2000, p. 140) afirma que estas ligações são claras e que não há de fato esta descontinuidade dos modelos oligárquicos existentes no estado do Maranhão. Para a autora, esta aparente ruptura com o Estado dinástico, promovida pela ascensão de José Sarney ao governo, na verdade o reabilita como condutor desse

¹²⁵ No livro *Honoráveis Bandidos*, Palmério Dória (DÓRIA, 2012) ironiza a manutenção do poder da oligarquia Sarney indicando que um dos mecanismos utilizados é a associação ao poder judiciário, costurando alianças com juízes e desembargadores que acabam por representar os interesses de José Sarney e sua “dinastia”. Diz ele que “na política nacional, difícil é a vida de um sem-toga”, utilizando como metáfora a vestimenta dos magistrados. Um político “*sem toga*” tem seu poder fragilizado, como se pode conferir com o episódio da cassação de Jackson Lago comentado por Dória.

¹²⁶ O PSD ao qual estava filiado Vitorino Freire foi fundado em 1945, extinto em 1962 e refundado em 1987, tendo sido incorporado em 2003 pelo Partido Trabalhista Brasileiro – PTB. Difere-se, portanto, do PSD fundado em 2011 por dissidentes de partidos como o Democratas – DEM, o Partido Progressista – PP e o Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB.

mesmo Estado dinástico, construindo uma trajetória política em que as relações de poder e o aparato burocrático “transgridem o Estado burocrático, voltando-se, por forças das marcas pessoais do agente, a recompor as práticas dinásticas na cena política do Maranhão”.

Novo e Velho, Moderno e Arcaico vão compor os discursos que mantêm José Sarney, sua família e seus mandatários no poder. A construção de um *Maranhão Novo*¹²⁷, ou de um Maranhão que viva *Um Novo Tempo*¹²⁸ será a base de suas propagandas. A história mostra que continua o eterno estado de *vir-a-ser* que embala o projeto de modernização dos territórios. Em 2014, mais uma vez a oligarquia Sarney sofre uma derrota nas eleições para o governo do estado, sendo eleito Flávio Dino, então candidato pelo PCdoB – Partido Comunista do Brasil. A composição de algumas pastas da administração estadual, entretanto, refletem a manutenção de muitas alianças políticas no estado que têm, em essência, o sabor da oligarquia.

“O Maranhão ainda está para acontecer. Está para ser grande”, diz Tetsuo Tsuji (2008, p. 13) na introdução do relatório “*O que o Maranhão quer ser quando for grande*”. O autor do relatório ressalta que o estado do Maranhão de fato “viveu um processo de crescimento sem orientação, sendo objeto de interesses particulares”. Tal relatório é o resultado de uma pesquisa realizada no âmbito do Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos – IMESC, vinculado à estrutura da Secretaria estadual de Planejamento e Orçamento – SEPLAN. A execução da referida pesquisa tinha como propósito construir diretrizes para o planejamento, apontando potencialidades e caminhos para tornar o Maranhão “um estado grande” – certamente não do ponto de vista da sua extensão territorial, mas sob o olhar das possibilidades de acumulação de capital, de atração de investidores e empreendimentos que tornem o estado “grande” na guerra dos lugares. Apresenta o referido relatório um conjunto de fatores responsáveis por erguer este Maranhão *grande*, apontando cenários futuros para o estado.

Em ordem de importância durante a pesquisa mencionada o turismo aparece como terceiro fator, atrás da educação e do ambiente, apontados como elementos que merecem preocupação na condução desse projeto de *engrandecimento* estadual. O relatório apresenta que, para um horizonte de dez anos, o cenário da atividade turística

¹²⁷ Slogan do governo de José Sarney (1966-1970).

¹²⁸ Slogan do primeiro mandato de governo de Roseana Sarney (1996-2000).

no Maranhão “permite apontar para uma situação na qual o estado se coloca como um destino mais competitivo no âmbito nacional e internacional e de maior representatividade no PIB Estadual”, resultando tal condição, entre outras coisas, do aumento dos recursos públicos (oriundo do governo do estado) destinados à pasta do Turismo; da presença de investimentos privados para o setor, considerado em ascensão, com ênfase na participação estrangeira; além da melhoria da malha viária e da instalação de novos aeroportos de pequeno e médio porte, em municípios como Cururupu, Balsas, Caxias, Carolina e Barreirinhas (este já instalado).

O estado “ainda não sabe o que vai ser quando crescer”, mas se abre aos investimentos em diversos setores. Destacam-se os investimentos na expansão da refinaria da Alumar (R\$ 5,2 bilhões), a instalação de Mineradora no município de Godofredo Viana (R\$ 100 milhões), da planta industrial da Suzano Papel e Celulose em Imperatriz (previsão de R\$ 4 bilhões), a expansão da Vale (R\$ 7 bilhões com a duplicação da estrada de ferro e ampliação do terminal portuário), além da expansão do agronegócio da soja e da cana-de-açúcar e da instalação de termelétricas, tudo isso com dispensa do pagamento de 75% do ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços por até 20 anos¹²⁹.

Todas estas atividades representam os *novos eixos de acumulação* que se instalam no território do estado do Maranhão. Carregam consigo dinâmicas associadas a grandes empresas multinacionais que desenvolvem atividades de maneiras que a história tem mostrado serem impregnadas essencialmente de mecanismos de espoliação e, por consequência, de geração de conflitos. Constitui-se assim o Maranhão como uma fronteira de acumulação, espaço aberto para a espoliação e a valorização de capital.

Nesse caminho o turismo aparece também como prioridade ao estado que passa a planejar a atividade e promover o desenvolvimento da prática turística, buscando dotar o território de infraestrutura para isso e induzindo novos investimentos e fluxos. A atividade passa a ser induzida para áreas ainda sem uso turístico, efetivos fundos territoriais para a expansão desta atividade. Embora as políticas de turismo elaboradas pelo governo estadual apontem para o uso turístico de pontos em todo o seu território, é no litoral que se concentram os esforços de atração, seguindo uma característica

¹²⁹ O referido pacote de “benefícios” e incentivos recebe o nome de PROMARANHÃO, apresentado como um programa de incentivo às atividades industriais e tecnológicas no estado do Maranhão.

marcante do desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro que se expande sobre as terras amazônicas.

Como pode esses lugares tão pobres, com tantos problemas, tornarem-se objeto da exploração turística? Como a periferia pode ser vista como um atrativo?

O turismo tem sido proposto ao longo das últimas décadas no Brasil quase sempre como solução para a pobreza, salvação para o *atraso dos lugares*, gerador de emprego e renda, sugerindo-se ser uma atividade capaz de resolver os problemas sociais dos lugares em que se instala. Todas as décadas em que ecoaram tais ladainhas parecem não ter sido suficientes para concluir que tais investidas são pura falácia.

Como atividade eminentemente capitalista, o turismo precisa da manutenção das desigualdades, requerendo sempre a existência de assimetrias de poder e de troca. Embora em primeira instância apoie-se na *diferença*, ressaltando a condição de singularidade dos lugares, dos atrativos, das festas e dos *souvenirs*, requer essencialmente a *desigualdade* para estruturar-se enquanto atividade, uma vez que se ampara na destinação de recursos desiguais para manter vantagens competitivas, na concentração geográfica (e, portanto, distribuição desigual) de serviços e de uma materialidade que lhe é útil (como meios de hospedagem e estrutura de transporte, por exemplo), e nas assimetrias de poder entre diferentes grupos que conduzem a elaboração das normatizações e dos mecanismos públicos de incentivo à atividade.

A desigualdade é, portanto, o combustível da expansão do turismo para a periferia. A ausência de *quase tudo* no que diz respeito à materialidade requerida para o desenvolvimento do turismo nesses lugares, torna aí sua expansão uma ótima oportunidade de investimentos, aplicação de capital sobreacumulado e possibilidade de acumulação via espoliação. Os ritmos desse processo aparecem muitas vezes como extremamente lentos, mas as alterações por ele desencadeadas nos lugares, cumprem, atreladas à urbanização, seu papel na dinâmica geral da acumulação, representando um dos caminhos de *modernização* para esses lugares da periferia. Como ressalta Harvey (2014), a urbanização tem sido, ao longo da história do capitalismo, um meio fundamental para absorver os excedentes de capital e de trabalho. Mostra-se assim como elemento crucial para a acumulação de capital, cujo imperativo da expansão exige constantes e periódicas transformações na vida urbana, marcadas, evidentemente, por algum tipo de luta de classes.

Os planos de turismo figuram, nesse contexto, como os instrumentos de indução do novo, ferramenta para *descobrir os segredos* do uso turístico do território, meios pelos quais se estruturam novas possibilidades de acumulação de capital e de atuação de grupos de empresários em busca de garantir ganhos com a manutenção/elevação de suas taxas de lucro, mesmo em tempos de crise.

Os processos analisados nos municípios litorâneos estudados, em que pesem as dificuldades do trabalho de campo, revelam que a desigualdade nas dinâmicas de expansão possui natureza política clara. A expansão do turismo experimentada no estado do Maranhão, sobretudo a partir das duas edições do Plano Maior, se dá com a conjugação de interesses políticos e econômicos das classes dominantes locais (que comandam o estado e os municípios), apoiadas pelo aparato estatal que possibilita a captação de recursos e a produção de instrumentos normativos utilizados como balizadores das ações de tais grupos, travestindo-se assim de uma neutralidade conseguida com base no argumento *técnico do planejamento*.

A pulverização de recursos públicos é completada a partir de políticas municipais e de variados instrumentos de planejamento elaborados em consonância com as exigências dos canais de financiamento. Amaral Junior (2012, p. 311) destaca que, nesse processo, há mesmo uma “não regulamentação e fiscalização do dinheiro público destinado aos financiamentos da atividade turística no Brasil”, o que atribui a esses recursos a conotação de “dinheiro fácil”. Para o autor há uma ausência de “critérios claros e disseminados para a definição dos investimentos e financiamentos na atividade turística”, fazendo com que ela se torne “uma espécie de vale-tudo, ou de ‘guarda-chuva’ das ações de políticos na condução das emendas parlamentares”. Nesse sentido, somente em 2010 foram apresentadas por deputados federais e senadores mais de 1350 emendas parlamentares no setor de turismo, totalizando R\$ 1,7 bilhão para o ano de 2011, superando os valores em emendas para Saúde (R\$ 962,3 milhões), educação (R\$ 1,4 bilhão), por exemplo (AMARAL JUNIOR, 2012, p. 311).

A partir do Plano Maior 2020 a totalidade do litoral do Maranhão passa a ser tratada como objeto para a exploração turística, diferente do que constava em planos anteriores. A expansão do turismo para além da capital já é uma realidade, embora os fluxos para os demais pontos do litoral se deem de modo bastante desigual, concentrados em sua maior parte no polo Parque dos Lençóis Maranhenses,

especificamente no município de Barreirinhas. Os demais municípios do litoral, incluindo Guimarães e Carutapera, experimentam lentamente a expansão do turismo, com parques fluxos e um vasto conjunto de problemas em relação à estruturação da oferta turística. Mesmo assim, estes municípios experimentam gradativamente dinâmicas associadas a essa transformação do litoral do estado em destino para o lazer. Assim, se aquece o mercado de terras, se intensifica a especulação imobiliária, se expandem as segundas residências, se alteram relações de trabalho, se ampliam os endividamentos na busca de estruturação de um pequeno empresariado local, se avolumam contradições e se alimentam os conflitos, em suas múltiplas possibilidades.

O litoral do Maranhão aparece então como espaço periférico cuja expansão da exploração turística se dá na incorporação de lugares que se configuram como fundos territoriais para o turismo, espaços que representam reservas de valor diante da necessidade de futuras expansões frente às dinâmicas da acumulação de capital. Cumpre papel estratégico neste sentido o Estado, ao normatizar o uso do território a partir de seus instrumentos de planejamento e, com isso, criar possibilidades de acesso a crédito, investimentos em infraestrutura, etc. Tal processo se manifesta nos lugares, sede de pequenos municípios apontados como lócus dessa expansão do turismo no litoral, comunidades de pescadores em que a vida anda longe dos pacotes das agências de viagem, mas que lentamente experimentam a transformação de seus lugares e seu cotidiano em mercadoria, uma mercadoria que em muitos casos encontra-se empoeirada em prateleiras coloridas nos rincões do litoral setentrional do Brasil.

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

Quando o Maranhão é apresentado, nos instrumentos de planejamento estadual do turismo elaborados a partir do ano 2000, como um *segredo* e uma *descoberta*, efetivamente se estabelece a perspectiva da (re)conquista do território para um *uso hegemônico*, capaz de dilacerar os “segredos do lugar” e seu *tempo lento* e implementar um devassamento, a *descoberta* de outras possibilidades de uso do território – um *uso capitalista*, marcado pela exploração dos lugares e sua gente.

Para o turismo, o território do Maranhão enquanto segredo a descobrir está circunscrito prioritariamente ao litoral. Acompanhando a predominância da apropriação dos espaços litorâneos para as atividades de lazer e adotando a perspectiva da expansão da atividade turística no contexto de sua dispersão geográfica – na busca por novos destinos para os fluxos turísticos e para as aplicações de capital – o Estado direciona para o litoral do Maranhão sua intenção de implementação de um *uso turístico do território* como parte das novas possibilidades de acumulação a serem exploradas na periferia do Brasil.

O mencionado processo se desenvolve no âmbito da expansão geográfica e da reorganização espacial da acumulação de capital, avançando nas últimas décadas sobre espaços periféricos até então sem uso turístico expressivo. Nesse contexto, o turismo se expande, espalhando-se a partir da região Nordeste em direção ao litoral norte do país, impulsionado pela indução estatal de investimentos justificados por um potencial associado às “*características amazônicas*”, às possibilidades de exploração de Unidades de Conservação pelo ecoturismo, ao encontro de características naturais diversas, tudo isso transformado em produtos turísticos, devidamente dispostos nas *prateleiras* para o consumo.

O Estado atua normatizando o *uso do território*, induzindo formas específicas de exploração aos lugares – *formas capitalistas de valorização do espaço* – buscando a efetivação desses usos mediante a incorporação de novos espaços para a aplicação de capitais. Para isso dispõe de canais de financiamento e recursos próprios para a aplicação na produção das condições necessárias ao funcionamento das dinâmicas estabelecidas como prioritárias. Utiliza-se, assim, com esse propósito, de *planos, programas, projetos, leis* e demais instrumentos normativos, além de canalizar parte de

seu capital ao atendimento dessas necessidades mediante o aparelhamento de instituições financeiras a isso dedicadas.

No âmbito de nossa investigação, cumprem papel central os *planos de turismo* (*Plano Maior* e *Plano Maior 2020*), elaborados como instrumentos de abertura do território a esse *uso*. Tais mecanismos de planejamento, mesmo quando não atingem o impacto previsto em seus textos, induzem o *uso capitalista do território* pelas possibilidades de crédito, disponibilização de recursos públicos e canalização de investimentos associados a eles. Nessa perspectiva, diversos instrumentos de planejamento são elaborados nas várias esferas de poder, cumprindo, todos eles, um papel essencialmente ligado à ampliação das possibilidades de acumulação de capital, mediante a expansão para a periferia e a incorporação de *fundos territoriais*.

Nos fundos territoriais encontram-se amplas possibilidades de investimento, para onde podem ser direcionados crédito e incentivos fiscais (com empréstimos, isenções, etc.). Em sua apropriação para o turismo, empreendedores induzidos pelas possibilidades de exploração dos lugares passam a aplicar capital na aquisição de terras, em meios de hospedagem, agências de turismo, equipamentos de restauração e outros tantos serviços atrelados à atividade turística. A periferia torna-se, assim, lugar para a produção de *novos* produtos turísticos e sua incorporação cumpre agora um papel fundamental na dinâmica da acumulação.

Enquanto parte do *uso capitalista do território*, o *uso turístico* tem também a periferia como campo aberto à sua expansão. As carências do ponto de vista material e social que marcam esses espaços periféricos favorecem aí a alocação de capitais na produção das materialidades necessárias ao seu desenvolvimento e a exploração de mão de obra barata, por exemplo, ocupando posição de destaque no sentido do aproveitamento das desigualdades, elemento fundamental na configuração da geografia histórica do capitalismo.

No Maranhão, a expansão do turismo induzida a partir do final da década de 1990 consolidou os Lençóis Maranhenses e, especificamente, o município de Barreirinhas como o principal destino turístico do estado além de São Luís. Direciona-se, assim, ao Litoral Oriental o primeiro vetor de expansão do turismo litorâneo no Maranhão para além da capital e seu entorno, processo que se reforça em período

recente a partir da pretensão de consolidação da *Rota das Emoções* e dos direcionamentos pretendidos a partir da implementação do Plano Maior 2020.

Por outro lado, apesar de figurar como polos turísticos já na primeira edição do Plano Maior, o Litoral Ocidental apresenta ritmo mais lento nessa dispersão do *uso turístico do território*, permanecendo em grande medida como *fundo territorial* em vias de incorporação para a expansão pretendida. Os polos de turismo estabelecidos aí (Floresta dos Guarás e Amazônia Maranhense) apresentam necessidades de investimentos variados para alavancar a exploração turística de seus “potenciais”, conferindo assim uma oportunidade de aplicação de capitais acumulados e em risco de desvalorização no contexto das crises de acumulação. Os fluxos turísticos para os municípios situados em tais polos, embora insipientes, experimentam gradual intensificação. A apropriação desses espaços, enquanto fundos territoriais para o turismo, alimenta e configura uma fronteira de expansão do turismo no litoral.

Há, dessa maneira, desigualdades no desenvolvimento do turismo no litoral do Maranhão e em sua própria indução estatal, já que o Plano Maior 2020 apresenta seus polos em uma hierarquia que se manifesta na alocação desigual de recursos prioritários – o que certamente responde mais a articulações políticas e interesses de grupos locais do que “às ricas e diversificadas paisagens” que marcam a diferença desses lugares e consubstanciam sua propaganda como destinos *únicos*. Tais desigualdades, como visto, são basilares para a manutenção das possibilidades de expansão.

Os municípios de Barreirinhas, Guimarães e Carutapera são representativos desses processos. Em Barreirinhas o turismo se destaca, recebendo fluxos turísticos expressivos. Desponta como destino turístico no Maranhão a partir da exploração turística do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, induzida principalmente após o Plano Maior. Amplia-se consideravelmente na cidade o número de meios de hospedagem e demais serviços atrelados ao turismo na última década, recompondo a materialidade das áreas exploradas. Intervenções em relação à infraestrutura são realizadas pelo poder público, com recursos próprios, da União ou de programas específicos. Alia-se a isso a produção de um aparato normativo-institucional que planeja o turismo e busca preparar o município para o seu desenvolvimento, destacando-se as isenções de impostos e a disponibilização de recursos do Fundo Municipal do Turismo. Articulam-se, assim, os instrumentos de gestão e planejamento municipal do turismo

àqueles elaborados em outras esferas de governo no intuito de induzir o *uso turístico do território*.

O desenvolvimento do turismo em Barreirinhas, além de alterar a *materialidade*, promove transformações sociais que redefinem os lugares. É o caso das alterações nas relações de trabalho, a partir do assalariamento de ex-pescadores artesanais e agricultores, ou da *migração* de trabalhadores que atuavam em atividades desenvolvidas de modo autônomo, como pequenos comércios, para a prestação de serviços vinculados ao turismo, quase sempre articulados a agências ou meios de hospedagem e dependentes, portanto, das flutuações do mercado turístico. Merece destaque ainda a condição precária das relações de trabalho, marcadamente informais, e a o caráter temporário de boa parte das ofertas de emprego.

Ao passo que os empregos são, em sua maioria, temporários, a elevação no custo de vida no município – na sede e mesmo nas comunidades – se dá de modo constante. O preço de alimentos, principalmente do pescado, antes disponível à população local e agora dedicado a atender restaurantes e bases, aparece como um problema de grande impacto para a população pobre. No mesmo sentido, o aquecimento do mercado imobiliário – com novos loteamentos e condomínios na sede e a proliferação de casas ao aluguel (também para temporada) – tem feito elevar o valor da terra urbana e desencadeado conflitos relacionados à posse da terra, com ocupações e inevitáveis conflitos.

No município de Barreirinhas o litoral passa a ser explorado ao serem transformadas praias e comunidades em produtos turísticos, como Caburé e Atins. Nesses espaços problemas se acumulam à medida que são apropriados a partir da valorização do espaço desencadeada no processo de expansão do turismo. A aquisição de terras à beira-mar por europeus, para a construção de meios de hospedagem ou para a composição de um banco de terras para futuros investimentos e a aplicação de capital acumulado, é processo recorrente em Atins. As consequências disso já se sentem, com a saída de famílias de pescadores da comunidade em busca de outros lugares para viver, normalmente nas áreas de expansão urbana de Barreirinhas. Em síntese, em Barreirinhas já se experimentam parte considerável das consequências do desenvolvimento do turismo, conflitos identificados em muitos lugares do litoral do Nordeste do Brasil.

O município de Guimarães é aludido como destino turístico a partir da possibilidade de exploração da Floresta dos Guarás enquanto polo de ecoturismo. Proposto como *polo estratégico* no âmbito do *Plano Maior 2020*, o potencial do polo Floresta dos Guarás é apresentado a partir de seus atributos naturais, destacando-se os manguezais, suas ilhas e praias, sendo evidenciada a praia de Araóca, em Guimarães. No entanto, nesse município, os problemas de infraestrutura e as deficiências na oferta dos serviços limitam o desenvolvimento da atividade.

O turismo em Guimarães é planejado tendo como principal atrativo produzido o litoral. Uma vez que o acesso às praias dos municípios do Litoral Oriental depende, na maioria das vezes, de viagens de barco, por estarem situadas em ilhas distantes das sedes dos municípios, as praias de Guimarães são consideradas de acesso mais facilitado, mesmo possuindo limitações devido à infraestrutura de circulação. Tal característica é, então, utilizada como argumento pelo poder público municipal na indução do uso turístico de seu litoral. O município ainda conta com fluxos turísticos muito pequenos, tendo pouca expressão na economia local. O poder público municipal, diante disso, já busca atender as orientações quanto ao *uso turístico do território*, derivadas dos instrumentos estaduais e federais de planejamento que abrangem sua área. Para isso, tem elaborado instrumentos de planejamento, reunindo e sistematizando informações sobre seu território (e mesmo efetivando a partir de concurso público profissional com formação em turismo para atuar diretamente no planejamento da atividade).

A praia de Araóca, apesar de ter acesso dificultado pela falta de pavimentação da estrada que a liga à sede do município, é frequentada regularmente por moradores de Guimarães e de cidades vizinhas. O fato de ser essa área do litoral aludida como o principal destino turístico do município já alimenta um processo de compra de terras e a construção de segundas residências, tornando este espaço também uma possibilidade para investimentos de empresários locais. O *“turismo de sol e praia amazônicos”* em Guimarães ainda continua como *segredo*, e sua *descoberta* se mostra como possibilidade de investimentos futuros, configurando-se assim como um *fundo territorial para o turismo* no litoral do Maranhão.

No mesmo sentido, Carutapera, município situado no polo Amazônia Maranhense, tem buscado expandir o uso turístico do litoral. O poder público municipal

elaborou seus instrumentos de planejamento turístico, articulados com as políticas estaduais e federais, visando a captação de recursos e a indução à atuação do empresariado.

Como em Guimarães, embora com pouca expressão, o turismo em Carutapera promove uma alteração na *valorização do espaço*, processo com nítido caráter especulativo. Embora os fluxos para esses municípios sejam escassos, sua presença e as formas estatais de indução já configuram uma expansão que se dá avançando sobre o Litoral Ocidental, na incorporação dessas áreas tidas como fundos territoriais para o turismo. Aparentemente as ações estatais de indução à expansão do turismo não saíram das *folhas dos planos*. No entanto, os instrumentos elaborados já figuram como meio para distribuição de recursos estaduais e federais destinados ao desenvolvimento do turismo e mesmo para a aprovação de obras de infraestrutura. Mais que isso, sua existência cumpre um papel central na elaboração de um discurso legitimador da aplicação de tais recursos, produtor de uma *imagem turística* apresentada como *destino* desses lugares, o que impulsiona efetivamente o processo de expansão.

A expansão do turismo no litoral do Maranhão se dá em grande parte sobre espaços definidos como Unidades de Conservação, o que limita seus usos com base em mecanismos específicos de gestão do território, dando ao Estado maior peso ainda na definição das possibilidades de exploração. Tal característica, entretanto, não impede que, politicamente, essas limitações de uso cheguem a ser redefinidas, a partir de novos interesses, possibilitando apropriações futuras, dando-lhes ainda mais o sentido de estoque de espaço para exploração futura, ou seja, *fundos territoriais para o turismo*.

No processo de expansão do uso turístico do território, a totalidade do litoral do Maranhão passa a ser tratada como objeto para a exploração turística a partir do Plano Maior 2020, quando todos os municípios litorâneos do estado tornam-se parte de algum polo turístico proposto no referido plano. A expansão do turismo nesses municípios encontra-se em curso, embora seus fluxos sejam bastante desiguais, concentrados no Litoral Oriental e no Golfão Maranhense, onde se situa a capital do estado, São Luís.

O litoral do Maranhão é, assim, posto à *descoberta*, colocado à disposição de um mercado ávido por novas oportunidades de negócio e investimento, explorações e especulações lucrativas. O *uso do território* é reorientado, redefinido, induzido na direção da expansão do *uso capitalista*, no qual o turismo cumpre importante papel. O

uso turístico do território adquire, dessa maneira, destaque no âmbito das pretensões do governo do Maranhão e o litoral do estado se torna *uma nova descoberta* para a acumulação de capital, meio para expansão do turismo. Os lugares, *produtos não perecíveis*, são colocados na prateleira, podendo até ficarem ali em repouso, empoeirados, mas disponíveis para o consumo a qualquer tempo.

No movimento de expansão do uso turístico do território em direção ao litoral setentrional do Brasil, o Maranhão é colocado na situação de *fronteira*: a fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia. Tal processo se dá por meio da apropriação de lugares que se configuram como *fundos territoriais para o turismo*, a partir da indução estatal ao uso turístico do território. *Descobrir os segredos* do litoral do Maranhão a partir da expansão do turismo aparece ainda como uma meta do Estado e de empresários mais que de *turistas desbravadores*. A violência do devassamento desses lugares a *descobrir* já está em curso e cumpre persegui-la para o enfrentamento.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

BENI, Mário Carlos. **Globalização do turismo**: megatendências do setor e a realidade brasileira. São Paulo: Aleph, 2003.

BENI, Mário Carlos. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

AMARAL JÚNIOR, José Bento Carlos. Dimensão financeira e análise de investimentos. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo**: planejamento estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e *clusters*. Barueri: Manole, 2012. p. 297-316.

ALBERNAZ I, João Teixeira. **Pequeno atlas do Maranhão e Grão-Pará**. [S.l.: s.n.], [ca.1629]. 1 carta ms. em 3 seções, desenho a tinta, 47,3 x59,7. 1629. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart555828.pdf>. Acesso em: 15 de janeiro de 2015.

ALBERNAZ II, João Teixeira. **Atlas do Brasil**. [S.l.: s.n.], [1666?]. 1 atlas ms. (16f.), 29 cartas col, 40 x 56,5. 1666. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1079075.pdf>. Acesso em: 15 de janeiro de 2015.

ANDRADE, Manoel Correia de. **A Terra e o Homem no Nordeste**: contribuição ao estudo da questão agrária no nordeste. 7. ed. rev. e aumentada. São Paulo: Cortez, 2005.

ANDRADE, Manoel Correia de. **Geografia econômica do Nordeste**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1974.

ARAÚJO, Cíntia Möller; CÉSAR, Pedro de Alcântara Bittencourt. Dimensão político-institucional do turismo no Brasil. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo**: planejamento estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e *clusters*. Barueri: Manole, 2012. p. 257-282.

ARAÚJO, Cíntia Möller; TASCHNER, Gisela. Turismo e políticas públicas no Brasil. In: BENI, Mario Carlos (Org.). **Turismo**: planejamento estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e *clusters*. Barueri: Manole, 2012. p. 69-86.

ARAÚJO, Cristina Pereira de. **Terra à Vista!**: o litoral brasileiro na mira dos empreendimentos turísticos imobiliários. 2011. 368f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo. 8. reimp. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

ASSIS, Lenilton Francisco de. Do território usado à multiterritorialidade: reflexões sobre lazer e o turismo em segundas residências no Nordeste brasileiro. **Geosp**, São Paulo, n. 26, p. 45-58, 2009.

ASSIS, Lenilton Francisco de. **Entre o turismo e o imobiliário: velhos e novos usos das segundas residências sob o enfoque da multiterritorialidade** – Camocim/CE. 2012. 278 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

BANCO DA AMAZÔNIA. **Plano de incentivo ao turismo na Amazônia – 2012**. Belém, 2012. Disponível em: <<http://conexaoto.com.br/noticia/anexo/63cddb2b22bde4fcdf7350aae7997f1e>>. Acesso em: 03 de março de 2015.

BANCO DA AMAZÔNIA. **Plano de incentivo ao turismo na Amazônia – 2014**. Belém, 2013. Disponível em: <http://siteantigo.bancoamazonia.com.br/bancoamazonia2/includes/produtserv/fno/arquivos/2014/plano_de_turismo_2014.pdf>. Acesso em: 03 de março de 2015.

BANCO DA AMAZÔNIA. **Plano de incentivo ao turismo na Amazônia – 2015**. Belém, 2014. Disponível em: <http://www.bancoamazonia.com.br/images/Plano_de_Turismo_2015_03_Jorge_ajuste_final.docx>. Acesso em: 28 de março de 2015.

BANDEIRA, Arkley Marques. **Ocupações humanas pré-coloniais na Ilha de São Luís – MA**: inserção dos sítios arqueológicos na paisagem, cronologia e cultura material cerâmica. 2012. 1097f. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

BANDEIRA, Arkley Marques. **Ocupações humanas pré-históricas no litoral maranhense**: um estudo arqueológico sobre o sambaqui do Bacanga na ilha de São Luís-Maranhão. 2008. 317f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BANDEIRA, Iris Celeste Nascimento; DANTAS, Marcelo Eduardo. Atrativos geoturísticos, polos turísticos e Unidades de Conservação. In: BANDEIRA, Iris Celeste Nascimento (Org.). **Geodiversidade do estado do Maranhão**. Teresina: CPRM, 2013.

BARBOSA, Nelson. Dez anos de política econômica. In: SADER, Emir (Org.). **10 anos de governos pós-neoliberais: Lula e Dilma**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013. p. 69-102.

BARRETO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas: Papirus, 1995.

BATISTA, Henrique Gomes; FARIELLO, Danilo. 'Reis das estradas': grupo de seis empresas domina quase 70% de rodovias privatizadas. **Portal O Globo**. Rio de Janeiro, 07 dez. 2013. Economia. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/reis-das->

estradas-grupo-de-seis-empresas-domina-quase-70-de-rodovias-privatizadas-11005295#ixzz3TFKO4upB>. Acesso em: 01 de março de 2015.

BECKER, Bertha. **Levantamento e avaliação da política federal de turismo e seu impacto na região costeira**. Brasília: PNMA, 1997.

BECKER, Bertha. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (Org.). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 181-192.

BECKER, Bertha. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 1-7, 2001. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php?journal=caderno&page=article&op=download&path%5B%5D=2&path%5B%5D=1>. Acesso em: 23 de agosto de 2012

BENEVIDES, Ireleno Porto. **Turismo e PRODETUR: dimensões e olhares em parceria**. Fortaleza: EdUFC, 1998.

BERMAN, Marshal. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo; Companhia das Letras, 1986.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Bauru: Edusc, 2003.

BID. **Relatório de término de projeto – PRODETUR/NE II**. 2012. Disponível em: <<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37340439>>. Acesso em: 03 de março de 2015.

BNB. **Programa de desenvolvimento do turismo no Nordeste, primeira fase – PRODETUR/NE I: relatório final de projeto**. Fortaleza: BNB, 2005a.

BNB. **Programa de desenvolvimento do turismo no Nordeste, primeira fase – PRODETUR/NE I: relatório final de projeto – anexos do memorando do executor**. Fortaleza: BNB, 2005b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 7, n. 25, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jan. 2010c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 7, n. 26, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, abr. 2010d.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 7, n. 27, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jun. 2010e.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 8, n. 30, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, abr. 2011b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 8, n. 31, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, ago. 2011c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 9, n. 34, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, maio. 2012c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 9, n. 35, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jun. 2012d.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 9, n. 36, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, out. 2012e.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 10, n. 37, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, fev. 2013d.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 10, n. 38, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, abr. 2013e.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 10, n. 39, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jul. 2013f.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 10, n. 40, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, out. 2013g.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 11, n. 41, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jan. 2014b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 11, n. 43, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jun. 2014c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 11, n. 44, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, out. 2014d.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 12, n. 45, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, jan. 2015a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Boletim de desempenho econômico do turismo**, ano 12, n. 46, Rio de Janeiro: FGV; Brasília: Mtur, abr. 2015b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo – 2003-2007**: diretrizes, metas e programas. Brasília: Mtur, 2003a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo – 2007/2010**: uma viagem de inclusão. Brasília: Mtur, 2007a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo – 2013-2016**: o turismo fazendo muito mais pelo Brasil. Brasília: Mtur, 2013a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo no Brasil 2011-2014**. Brasília: MTur, 2014a.

BRASIL. Ministério do Turismo. Embratur. **Plano Aquarela**: marketing turístico internacional do Brasil. Brasília: 2003b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Embratur. **Plano Aquarela 2007-2010**: marketing turístico internacional do Brasil. Brasília: 2007b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Embratur. **Plano Aquarela 2020**: marketing turístico internacional do Brasil. Brasília: 2009b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Executiva. **Prestação de contas ordinária anual**: relatório de gestão do exercício de 2012. Brasília: Mtur, 2013c.

BRASIL. Grupo de Trabalho Interministerial. **Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte**. Brasília: Min, 2012a.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Relatório de desempenho e resultados do Proecotur - Fase I**: contrato de empréstimo nº 1216/oc-br. Brasília: MMA, 2009a.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Desenvolvimento Regional. Instituto Brasileiro de Turismo. **Plano Nacional de Turismo - PLANTUR**: 1992-1994. Brasília: Embratur, 1992.

BRASIL. **Programa de Aceleração do Crescimento**: balanço 4 anos (2007-2010). 2010a. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac/publicacoesnacionais/v/9807c50f>>. Acesso em: 26 de julho de 2014.

BRASIL. **Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo**. Brasília: Embratur/Ibama, 1994.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA. **Plano de Manejo do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses**. Brasília: IBAMA/LABOHIDRO-UFMA, 2003c.

BRASIL. Ministério do Turismo. Instituto Brasileiro de Turismo - Embratur. **Anuário Estatístico EMBRATUR**. v. 35. Brasília: Mtur, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2009**. v. 36. Brasília: Mtur, 2009c.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2010**. v. 37. Brasília: Mtur, 2010b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2011**. v. 38. Brasília: Mtur, 2011a.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2012**. v. 39. Brasília: Mtur, 2012b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2013**. v. 40. Brasília: Mtur, 2013b.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2014**. v. 41. Brasília: Mtur, 2014a.

BRILHA, José. **Patrimônio geológico e geoconservação**: a conservação da natureza na sua vertente geológica. Braga: Palimage, 2005.

CABRAL, Maria do Socorro Coelho. **Caminhos do gado**: conquista e ocupação do Sul do Maranhão. São Luís: SIOGE, 1992.

CALIPPO, Flávio Rizzi. **Sociedade Sambaqueira, Comunidades Marítimas**. 2010. 294f. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

CÂMARA, Rosélis Barbosa. Nas trilhas do discurso: turismo e sustentabilidade no Parque dos Lençóis Maranhenses. **Littera Online**, São Luís-MA, n. 06, 2013. p. 1-14.

CARCANHOLO, Reinaldo. Mercadoria, valor e fetichismo. In: CARCANHOLO, Reinaldo (Org.). **Capital**: essência e aparência. vol. 1. São Paulo: Expressão Popular, 2011. p. 25-97.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, João Renôr Ferreira de. **Ação e presença dos portugueses na costa norte do Brasil no século XVII - a Guerra no Maranhão: 1614-1615**. Teresina: Edufpi; Ethos Editora, 2014.

CASTRO, Jaime Valdés; PARIMBELLI, Matias. **Ejes de integración**: elementos para el desarrollo sostenible del territorio del eje del Amazonas ampliado. UNASUR/COSIPLAN, 2013. Disponível em: <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/ama_montevideo13_informe_amazonas_ampliado.pdf>. Acesso em: 10 de janeiro de 2014.

CAVALCANTE, Eider de Olivindo. **Modernização seletiva do litoral**: conflitos, mudanças e permanências na localidade do Cumbuco (CE). 2012. 138f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza 2010.

CORBIN, Alain. **O Território do Vazio**: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

COSTA, Carlos Rerisson Rocha da. **Reestruturação Socioespacial em Icapuí-CE: turismo, consumo e produção do espaço nas comunidades de Redonda e Tremembé**. 2009. 73 f. Monografia (Especialização em Geografia do Nordeste – desenvolvimento e gestão do território) – Departamento de Geografia. Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, Mossoró, 2009.

COSTA, Carlos Rerisson Rocha da. **Turismo, produção e consumo do espaço nas comunidades de Redonda e Tremembé, Icapuí-Ceará**. Fortaleza, 2010. 107 f.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2010.

COSTA, José Marcelino Monteiro da. Grandes projetos e o crescimento da indústria na Amazônia. In: D'INCAO, Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel da (Org.). **A Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: ICSA/UFPA; Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009. p. 429-422.

COSTA, Wagner Cabral da. **Sob o signo da morte**: o poder oligárquico de Victorino a Sarney. São Luís: Edufma, 2006.

COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto, 1988.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Geografias do turismo**: de lugares à pseudo-lugares. São Paulo: Roca, 2007.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Política de turismo e território**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Políticas públicas de turismo no Brasil: significado, importância, interfaces com outras políticas setoriais. In: SOUZA, Maria José de (Org.). **Políticas públicas e o lugar do turismo**. Brasília, UNB/DG; MMA, 2002. p. 25-38.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Maritimidade nos trópicos**: por uma geografia do litoral. Fortaleza: EdUFC, 2009.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; PANIZZA, Andrea de Castro; PEREIRA, Alexandre Queiroz. Vilegiatura marítima no Nordeste brasileiro. In: **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2008. p. 26-30. Disponível em: < <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/302.htm>>. Acesso em: 19 de outubro de 2009.

DIEGUES, Antonio Carlos. **Ecologia Humana e planejamento costeiro**. 2. ed. São Paulo: NUPAUB, 2001.

DIEGUES, Antonio Carlos. **Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar**. São Paulo: Ática, 1983.

DIEGUES, Antonio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 1996.

DÓRIA, Palmério. **Honoráveis bandidos**: um retrato do Brasil na era Sarney. São Paulo: Geração Editorial, 2012.

EGLER, Claudio. **Os impactos da política industrial sobre a zona costeira**. Brasília: MMA, 1995.

ENDRES, Ana Valéria. **As mudanças na condução política do Estado e seus reflexos nas políticas públicas de turismo:** em análise o Programa Nacional de Municipalização do Turismo. 1999. 133f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Universidade Federal do Pará, Belém, 1999.

FARIAS, Vital. Saga da Amazônia. Intérprete: Vital Farias. In: FARIAS, Vital. **Sagas brasileiras**. Rio de Janeiro: PolyGram do Brasil, 1982. 1 LP. Lado B, Faixa 1.

FEITOSA, Antonio Cordeiro. **O Maranhão Primitivo:** uma tentativa de reconstituição. São Luís: Augusta, 1983.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. O turismo e a produção do espaço no estado do Maranhão, Brasil. In: **Actas del IX Coloquio Internacional de Geocrítica**. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/9porto/antonfer.htm>>. Acesso em: 13 de janeiro de 2010.

FIORI, José Luís O Brasil e seu “entorno estratégico” na primeira década do século XXI. In: SADER, Emir (Org.). **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil:** Lula e Dilma. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013.

FREIRE, Vitorino. **A laje da Raposa**. Rio de Janeiro: Guavira, 1978.

GASPAR, Maria Dulce. **Sambaqui:** arqueologia do litoral brasileiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

GIBLIN, Béatrice. Le tourisme: um théâtre géopolitique? **Herodote – revue de géographie et de géopolitique**, Paris, Editions La Découverte. n. 127, p. 03-14, 4^o trimestre de 2007.

GOMES, Paulo César da Costa. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

GONÇALVES, Maria de Fátima da Costa. **A invenção de uma rainha de espada:** reatualizações e embaraços na dinâmica política do Maranhão Dinástico. São Luís: Edufma, 2008.

GONÇALVES, Maria de Fátima da Costa. **A reinvenção do Maranhão dinástico**. São Luís: Edições UFMA/PROIN-CS, 2000.

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

GRAY, Murray. **Geodiversity:** valuing and conserving abiotic nature. Chichester: John Wiley & Sons

GRESPLAN, Jorge. A crise de sobreacumulação. **Crítica marxista**, São Paulo, n. 29, p. 11-17, 2009.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios alternativos**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2009.

HALL, Collin Michael. **Planejamento turístico**: políticas, processos e relacionamentos. São Paulo: Contexto, 2001.

HARVEY, David. **A Produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. 5. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013a.

HARVEY, David. **Para entender O capital**. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013b.

HEREDIA, Oswaldo. Mariscadores e pescadores pré-históricos do litoral centro-sul brasileiro. **Pesquisas**, Série Antropologia. São Leopoldo, v. 31, p. 101-19, 1980.

HOBBSBAWM, Eric John Ernest. **Era dos extremos**: o breve século XX – 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOBBSBAWM, Eric John Ernest. **A era dos impérios**: 1875-1914. 16. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2013.

HOERNER, Jean-Michel. **Geopolítica do turismo**. São Paulo: Senac São Paulo, 2011.

HOERNER, Jean-Michel. Le tourisme et La géopolitique. **Herodote – revue de géographie et de géopolitique**, Paris, Editions La Découverte. n. 127, p. 15-28, 4^o trimestre de 2007.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do paraíso**: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. 382 f. Tese (Provimento de Cátedra) – Faculdade de Filosofia, letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1958.

HONDIUS, Hendrik. **Accuratissima Brasiliae tabula**. Amstelodami [Amsterdam, Holanda]: Henricus Hondius excudit, [1630]. 1 mapa, 38 x49cm em f. 42,6 x53,5. 1630. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart534563.pdf>. Acesso em: 15 de janeiro de 2015.

HURTIENNE, Thomas. O que significa a Amazônia para a sociedade global? In: D'INCAO, Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel da (Org.). **A Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: ICSA/UFPA; Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009. p. 153-156.

IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/censo/>>. Acesso em: 19 de outubro de 2014.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 19 de outubro de 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Departamento de Geografia. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Departamento de Geografia. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE/DGC, 1987.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Departamento de Geografia. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Diretoria de Geociências. Coordenação de Geografia. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

ICMBio. **Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses**. 2015. Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/parnalencoismaranhenses/guia-do-visitante.html>> Acesso em: 23 de julho de 2015.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KOWARICK, Lúcio. **Escritos Urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

LAFARGUE, Paul. O direito à preguiça. In: CAPRA, Paulo (Org.). **Abaixo o trabalho**. Porto Alegre: Deriva, 2007. p. 05-40.

LIMA, Luiz Cruz; SILVA, Ângela Maria Falcão da. **O local globalizado pelo turismo: Jeri e Canoa no final do século XX**. Fortaleza: Eduece, 2004.

LIMA, Maria do Céu de. **Comunidades pesqueiras marítimas no Ceará: território, costumes e conflitos**. 2002. 220f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

LIMA, Maria do Céu de. Pescadoras e pescadores artesanais do Ceará: modo de vida, confrontos e horizontes. **Mercator – Revista de Geografia da UFC**, Fortaleza, ano. 5, n. 10, p. 39-54, 2006.

LIMA, Maria do Céu de. Comunidades Pesqueiras Marítimas no Ceará: mariscando resistências. In: SILVA, José Borzacchiello da; CAVALCANTE, Tercia; DANTAS, Eustógio

Wanderley Correia (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2005. p. 281-299.

LOBATO, Fabiana Mendes. **Descentralização das Políticas Públicas de Turismo: a municipalização do turismo no Maranhão**. 2001. 266f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo. Escola de Comunicação e Artes. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MADRUGA, Antonio Moacyr. **Litoralização: da fantasia de liberdade à modernidade autofágica**. São Paulo, 1992. 155 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

MAGALHÃES, Pablo Antonio Iglesias. O paraíso brasílico: as visões edênicas da América portuguesa. **Práxis**. Salvador, v. 5, p. 80-94, 2011.

MALDONADO, Simone Carneiro. **Pescadores do mar**. São Paulo: Ática, 1986.

MARANHÃO. Gerência de Planejamento e Desenvolvimento Econômico. **Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo do Maranhão: plano maior**. São Luís: GEPLAN, 2000.

MARANHÃO. Secretaria de Turismo. **Pesquisa de demanda turística**. Relatório São Luís. São Luís: SETUR-MA, 2011b.

MARANHÃO. Empresa Maranhense de Turismo S.A. – MARATUR. **Subsídios para a história do turismo no Maranhão**. São Luís: MARATUR, 1982.

MARANHÃO. Governo do Estado do Maranhão. **Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Maranhão**. São Luís, 1972.

MARANHÃO. Secretaria de Estado do Turismo. **Plano de Ações Estratégicas Polo Amazônia Maranhense**. São Luís: SETUR-MA, 2014c.

MARANHÃO. Secretaria de Estado do Turismo. **Plano de Ações Estratégicas Polo Floresta dos Guarás**. São Luís: SETUR-MA, 2014b.

MARANHÃO. Secretaria de Turismo. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS da Área Turística de São Luís**. Produto 5 - Versão preliminar. São Luís: SETUR-MA, 2014a.

MARANHÃO. Secretaria de Turismo. **Plano Estratégico de Turismo do Estado do Maranhão: Plano Maior 2020**. Informe Executivo. São Luís: SETUR-MA, 2011a.

MARANHÃO. Secretaria de Turismo. **Plano Maior 2020 - Plano Estratégico de Turismo do Estado do Maranhão**. Relatório Final. São Luís: SETUR-MA, 2012.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira**: a degradação do Outro nos confins do humano. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Hucitec, 2012.

MARTINS FILHO, Jorge. O PRODETUR e a produção do espaço no litoral do Piauí. In: XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina. 2013. Lima. **Anais do XIV EGAL**. Lima: UGI-Perú, 2013.

MARTINS FILHO, Jorge. **Dinâmica espacial e condicionantes para o desenvolvimento dos serviços ligados ao turismo no Piauí**: uma leitura geográfica da organização do espaço litorâneo. 2014. 210f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

MARX, Karl. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

MARX, Karl. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858 - esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. **Teorias da Mais-Valia**: historia crítica do pensamento econômico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1987.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuebach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846). 1. reimp. São Paulo: Boitempo, 2009.

MASCARO, Alysson, Leandro. **Estado e forma política**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MATOS, Fábio de Oliveira. **Formação e limitações regionais do plano de desenvolvimento sustentável da região turística do meio norte (Brasil)**. 2013. 250f. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Ciências. Departamento de Geografia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

MATOS, Fábio de Oliveira; ARAÚJO, Luana Lima Bandeira. Considerações sobre a regionalização do turismo no “meio norte” brasileiro. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia v. 14, n. 46, p. 38-49, 2013. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/17879/12807>>. Acesso em: 13 de março de 2015.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEÁK, Csaba (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2010. p. 245-259.

MEIRELES, Mário Martins. **História do Maranhão**. 3. ed. São Paulo: Siciliano, 2001

MEIRELES, Mário Martins. **O Brasil e a partição do Mar-Oceano**. São Luís: Edições AML, 1999.

MENDES, Eluziane Gonzaga. **De espaço comunitário a espaço do turismo: conflitos e resistências em Tatajuba – Camocim/CE**. 2005. 192f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

MINGNOLO, Walter. A colonialidade de cabo a rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade. In: LANDER, Edgardo (Org.). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas**. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 71-103.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI**. São Paulo: Hucitec, 2000.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuição para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Annablume, 2007.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Fixação do valor e capital fixo*. **Boletim paulista de Geografia**. São Paulo, n. 72, p. 83-93, 1994.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia Histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia**. São Paulo: Annablume, 2011.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia Histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica**. São Paulo: Annablume, 2009.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Ideologias Geográficas: espaço, cultura e política no Brasil**. 5. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e História no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2008.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território na geografia de Milton Santos**. São Paulo: Annablume, 2013.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. A Geografia e o processo de valorização do espaço. In: SANTOS, Milton (Org.). **Novos Rumos da Geografia Brasileira**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1993. p. 111-130.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MOREIRA, Ruy. **Sociedade e espaço geográfico no Brasil: constituição e problemas de relação**. São Paulo: Contexto, 2011.

NASCIMENTO, Marcos Antonio Leite do; RUCHKYS, Úrsula; MANTESSO-NETO, Virginio. **Geodiversidade, geoconservação e geoturismo**: trinômio importante para a proteção do patrimônio geológico. São Paulo: Sociedade Brasileira de Geologia, 2008.

OLIVEIRA, Francisco de. A reconquista da Amazônia. In: D'INCAO, Maria Ângela; SILVEIRA, Isolda Maciel da (Org.). **A Amazônia e a crise da modernização**. 2. ed. Belém: ICSA/UFPA; Museu Paraense Emílio Goeldi, 2009. p. 83-93.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re(li)gião**: SUDENE, Nordeste, Planejamento e conflito de classes. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. El turismo internacional genera 1,4 billones en ingresos derivados de exportaciones. **Comunicado de Prensa**. Madrid, 14 de maio de 2014a. Disponível em: <<http://media.unwto.org/es/press-release/2014-05-14/el-turismo-internacional-genera-14-billones-en-ingresos-derivados-de-export>>. Acesso em: 13 de outubro de 2014.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. El turismo internacional sube un 5% en la primera mitad del año. **Comunicado de Prensa**. Madrid, 15 de setembro de 2014b. Disponível em: <<http://media.unwto.org/es/press-release/2014-09-15/el-turismo-internacional-suba-un-5-en-la-primera-mitad-del-ano>>. Acesso em: 13 de outubro de 2014.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Panorama OMT del turismo internacional edición 2014**. 2014c. Disponível em: <http://dtxqt4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_highlights14_sp.pdf>. Acesso em: 14 de outubro de 2014.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo – SETUR-PA. **Número de turistas em visita ao estado do Pará 2002 a 2011**. 2012. Disponível em: <http://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/numero_de_turistas_em_visita_ao_estado_do_para_2002_a_2011.pdf>. Acesso em: 24 de dezembro de 2014.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo – SETUR-PA. Companhia Paraense de Turismo – PARATUR. **Plano Estratégico de Turismo “Ver-o-Pará”**: relatório executivo. Belém: SETUR-PA/PARATUR, 2011.

PARÁ. Companhia Paraense de Turismo – PARATUR. **Conheça as Regiões Turísticas do Pará**: Amazônia atlântica. 2012?. Disponível em: <<http://www.paraturismo.pa.gov.br/?q=pt-br/amaz%C3%B4nia-atl%C3%A2ntica-0>>. Acesso em: 24 de dezembro de 2014.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo – SETUR-PA. **Polo Amazônia Atlântica**. 2013a. Disponível em: <<http://www.setur.pa.gov.br/content/programa-2>>. Acesso em: 24 de dezembro de 2014.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo – SETUR-PA. **Oportunidade de investimento turístico**. 2013b. Disponível em: <<http://www.setur.pa.gov.br/oportunidade-de-investimento-tur%C3%ADstico>>. Acesso em: 24 de dezembro de 2014.

PERROUX, François. **Economia do século XX**. Lisboa: Moraes, 1967

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS. **Decreto Municipal Nº 034, 22 de dezembro de 2010.** Dispõe sobre a regulamentação das atividades turísticas no município de Barreirinhas (MA) e dá outras providências. Barreirinhas, MA, 22 de dezembro de 2010a.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS. **Estratégia para o desenvolvimento do turismo em Barreirinhas.** Barreirinhas-MA: PMB/Sec. Municipal de Turismo, 2010b.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS. **Lei n.º 524 de 05 de Julho de 2005.** Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do Município de Barreirinhas do estado Maranhão e trata de outras providências. Barreirinhas, MA, 05 de julho de 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS. **Lei nº. 564, de 02 de janeiro de 2007.** Dispõe sobre a Política Municipal de Turismo, o Sistema Municipal de Turismo, o funcionamento das Atividades e Empreendimentos Turísticos, o Fundo Municipal de Turismo e dá outras providências. Barreirinhas, MA, 02 de janeiro de 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS. Conselho Municipal de Turismo de Barreirinhas. **Barreirinhas:** sua viagem aos Lençóis Maranhenses começa aqui. Folheto informativo e mapa turístico. Barreirinhas-MA, 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARUTAPERA. Secretaria de Meio Ambiente e Turismo. Departamento de Turismo. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico de Carutapera.** Carutapera, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUIMARÃES. Secretaria de Produção Rural, Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente. Diretoria de Turismo. **Inventário da Oferta Turística de Guimarães-MA.** Guimarães, 2010.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RAMALHO, Mário Lamas. **Território e Macrossistema Elétrico Nacional:** as relações entre privatização, planejamento e corporativismo. 2006. 185 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

RAMOS, Baial. **História de Barreirinhas:** portal dos Lençóis Maranhenses. São Luís: [s.n.], 2008.

RÊGO, José Fernandes do. **Estado e políticas públicas:** a reocupação econômica da Amazônia durante o regime militar. São Luís: Edufma; Rio Branco: UFAC, 2002.

RODRIGUES, Adyr Aparecida Balastreri. Turismo e território: a apreensão da dinâmica espacial. IN: FONSECA, Maria Lucinda. (Org.). **Desenvolvimento e território:** espaços rurais pós-agrícolas e novos lugares de turismo e lazer. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2006. p. 247-268.

RODRIGUES, Adyr Aparecida Balastrieri. Percalços do planejamento turístico: o Prodetu-NE. In: RODRIGUES, Adyr Aparecida Balastrieri (Org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. 2. Ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 147-162.

RODRIGUES, Adyr Aparecida Balastrieri. **Turismo e Espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: Hucitec, 1997.

ROSA, Luiz Pinguelli. Energia e setor elétrico nos governos Lula e Dilma. In: SADER, Emir (Org.). **10 anos de governos pós-neoliberais: Lula e Dilma**. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013. p. 173-189.

SADER, Emir. **Estado e política em Marx**. São Paulo: Boitempo, 2014.

SANSON, Nicolas. **Le Bresil, dont la coste est possédée par les portugais et divisée en quatorze capitaineries le milieu du pays est habité par un très grand nombre de peuples presque tous incogneus**. A Paris [França]: Chez Pierre Mariette, 1656. 1 mapa, 39 x54cm em f. 40,5 x57,5. 1656. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart516181.jpg>. Acesso em: 15 de janeiro de 2015.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. **GEographia**, ano. 1, n. 1, p. 7-13, Niterói, 1999.

SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida; SILVEIRA, Maria Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994. p. 15-20.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 12. ed. São Paulo: Record, 2008.

SAQUET, Marco Aurélio. **Abordagens e concepções de território**. 3. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013.

SCHEVENINGEN. 2010. 1 fotografia, color. Formato jpg. Disponível em: <http://www.holland.com/upload_mm/e/2/9/878_fullimage_scheveningen%20kurhaus.jpg_560x350.jpg>. Acesso em: 23 de setembro de 2014.

SCHEVENINGEN. 2000. 1 fotografia, color. Formato jpg. Disponível em: <http://andrieriefans.com/img/images/ineke_wwl/scheveningen1.jpg>. Acesso em: 23 de setembro de 2014.

SILVA, Cassio Roberto da (Org.). **Geodiversidade do Brasil: conhecer o passado, para entender o presente e prever o futuro**. Rio de Janeiro: CPRM, 2008.

SILVA, David Leonardo Bouças da. **Turismo nos Lençóis Maranhenses: a identificação da modalidade turística praticada no município de Barreirinhas**. 2004. 94f. Monografia

(Graduação em Turismo) – Curso de Turismo. Departamento de Turismo e Hotelaria. Centro de Ciências Humanas. Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2004.

SILVA, David Leonardo Bouças da; COSTA, Helena Araújo; NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do. Os Vizinhos Invisíveis: impactos do turismo nos destinos turísticos e seus entornos na Costa Norte (CE, MA, PI). In: **Anais do VI Encontro Anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo – ANPTUR**. VI Encontro Anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Turismo, São Paulo, 2009. p. 01-12.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**: natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUSA, Fernando Henrique de. **O jogo de atores e a multiterritorialidade**: uma análise do itinerário da ocupação imobiliário-turística no Litoral Norte da Bahia nos anos 2000. 2011. 276f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes. **Planos para o império**: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889). 2004. 192 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2004.

SUDAM. **I Plano de Turismo da Amazônia**. v. 1. Belém: SUDAM, 1978a.

SUDAM. **I Plano de Turismo da Amazônia**. v. 2. Belém: SUDAM, 1978b.

SUDAM. **II Plano de Turismo da Amazônia – 1992-1995**. Belém: SUDAM, 1991.

THE BEACH, Scheveningen, Holland. 1890-1900. 1 cópia fotomecânica, color. Disponível em: <http://lcweb2.loc.gov/service/pnp/ppmsc/05800/05859v.jpg>. Acesso em: 23 de setembro de 2014. Disponível em: <http://lcweb2.loc.gov/service/pnp/ppmsc/05800/05858v.jpg>. Acesso em: 23 de setembro de 2014.

THÉRY, Hervé; MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. **Atlas do Brasil**: disparidades e dinâmicas do território. 2. ed. 3. reimp. São Paulo: Edusp, 2014.

TODESCO, Carolina. **Estado e produção terceirizada de políticas públicas de turismo para a Amazônia Legal**: uma análise fundada nas dimensões da vida política. 2013. 257f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

TSUJI, Tetsuo. **O que o Maranhão que ser quando for grande**: estratégias de desenvolvimento, cenário futuro e visão de futuro. São Luís: IMESC, 2008.

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

ULATE, Allen Cordero. **Nuevos ejes de acumulación y naturaleza:** el caso del turismo. Buenos Aires: CLACSO, 2006.

VARNHAGEN, Francisco Adolpho de. **História geral do Brazil antes da sua separação e independência de Portugal.** Tomo 1. 2. ed. Rio de Janeiro: Laemmert, 1870a.

VARNHAGEN, Francisco Adolpho de. **História geral do Brazil antes da sua separação e independência de Portugal.** Tomo 2. 2. ed. Rio de Janeiro: Laemmert, 1870b.

ZIBECHI, Raúl. **Brasil potencia:** entre la integración regional y un nuevo imperialismo. Lima: Forum Solidaridad Perú, 2013.

APÊNDICE

APÊNDICE A – ROTEIRO UTILIZADO EM ENTREVISTAS COM MORADORES DAS COMUNIDADES E DA SEDE DOS MUNICÍPIOS DE BARREIRINHAS, GUIMARÃES E CARUTAPERA

Comunidade/praias/Município_____

1. Nome/idade_____
2. Há quanto tempo mora na comunidade/município?
3. Profissão? Há quanto tempo trabalha nessa atividade? Possui outra fonte de renda?
4. Já trabalhou em algo relacionado ao turismo? O que?
5. Conhece pessoas que trabalhavam com a pesca ou a agricultura e passaram a trabalhar com turismo? Em sua opinião, quais os motivos para essa mudança?
6. Existe alguma associação de moradores na comunidade? ONGs?
7. O desenvolvimento do turismo na comunidade trouxe aumento do custo de vida? Há um período em que os preços aumentam? Qual?
8. Quais obras públicas voltadas para o turismo destacaria como mais importantes?
9. Há venda de terrenos/casas relacionadas ao turismo?
10. Existem casas na comunidade utilizadas apenas nos fins de semana ou férias?
11. Existe algum conflito em relação ao turismo na comunidade? Quais?
12. Existem ou já existiram conflitos pela terra na comunidade? Como foi? Quando? Quem eram os envolvidos? Como se resolveu?
13. Quais problemas e benefícios o turismo trouxe para a comunidade?

APÊNDICE B – ROTEIRO UTILIZADO EM ENTREVISTAS COM PROPRIETÁRIOS DE MEIOS DE HOSPEDAGEM, AGÊNCIAS DE TURISMO E EMPRESÁRIOS EM GERAL COM NEGÓCIOS EM COMUNIDADES E NA SEDE DOS MUNICÍPIOS DE BARREIRINHAS, GUIMARÃES E CARUTAPERA.

Comunidade/praias/Município_____

Identificação do estabelecimento:_____

1. Nome/idade do entrevistado_____
2. Há quanto tempo mora na comunidade/município?
3. Escolaridade / Cargo ou função no negócio?
4. Há quanto tempo trabalha nessa atividade? Possui outra fonte de renda?
5. Já trabalhou em outra atividade? O que?
6. Como se deu a origem de seu hotel / pousada? Foi adquirido/construído com recursos próprios ou fruto de financiamento? Qual a origem do financiamento?
7. Há imóveis na comunidade/ município utilizados para hospedagem de turistas, alugados por temporada?
8. Como você avalia o planejamento municipal do turismo? Quais as ações que você acredita terem impacto direto sobre a atividade?
9. Quais as principais obras públicas voltadas para o turismo no município? Qual o impacto delas para a atividade?
10. Em que medida você acredita que o Poder público (Gov. estadual municipal e federal) foi e é responsável pela indução do desenvolvimento do turismo no município?
11. Conhece pessoas que trabalhavam com a pesca ou a agricultura e passaram a trabalhar com turismo? Em sua opinião, quais os motivos para essa mudança?
12. Há a oferta de vagas de trabalho temporário nos períodos de alta estação? Em que atuam estes trabalhadores nos outros períodos do ano?
13. O desenvolvimento do turismo na comunidade trouxe aumento do custo de vida? Há um período em que os preços aumentam? Qual?
14. Existe algum conflito em relação ao turismo na comunidade? Quais?
15. Há venda de terrenos/casas relacionadas ao turismo?
16. Existem ou já existiram conflitos pela terra na comunidade? Como foi? Quando? Quem eram os envolvidos? Como se resolveu?
17. Quais benefícios e problemas o turismo trouxe para a comunidade?

APÊNDICE C – ROTEIRO UTILIZADO EM ENTREVISTAS COM REPRESENTANTES DA GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL DO TURISMO DOS MUNICÍPIOS DE BARREIRINHAS, GUIMARÃES E CARUTAPERA.

Município / Órgão _____

Nome do entrevistado _____

Escolaridade / Cargo ou Função _____

Há quanto ocupa o cargo? _____ **É concursado no quadro do município?** () S N ()

1. Faça um breve histórico do planejamento do turismo no município.
2. Como a atual gestão municipal tem atuado no sentido de promover o desenvolvimento do turismo no município?
3. Quais ações no município podem ser destacadas por terem impacto direto sobre o turismo?
4. Quais as principais obras públicas voltadas para o turismo em Barreirinhas? Qual o impacto delas para a atividade? Há obras do Governo federal? E estadual? Há intervenções realizadas no âmbito de programas federais (PRODETUR, PROECOTUR, etc.)?
5. Quais fontes de recursos mais têm sido utilizadas para ações que promovam a atividade do turismo no município? BNDES? BNB? Outras?
6. O poder público municipal possui dados sobre a geração de emprego relacionada ao turismo no município? Há oferta de vagas de trabalho temporário nos períodos de alta estação? Em que atuam estes trabalhadores nos outros períodos do ano?
7. Qual a relação entre o desenvolvimento do turismo no município e aumento do custo de vida mencionado pelos residentes do município? Há um aumento sazonal dos preços relacionado à alta e baixa estação?
8. Em que medida você acredita que o Poder público (Gov. estadual municipal e federal) foi e é responsável pela indução do desenvolvimento do turismo no município?
9. Com base nos dados do IBGE há *X* domicílios de uso ocasional no município (*apresentar os números de segundas residências – destacar o número de residências vazias*). Há um uso dessas residências veraneio de fins de semana ou férias? Onde estão concentradas estas residências? A prefeitura possui algum cadastro desses imóveis?
10. Nos últimos 10 anos foram registrados pela CPT – Comissão Pastoral da Terra *XX* conflitos pela terra no município (*apresentar os dados dos cadernos Conflitos no Campo da CPT*). Há alguma ligação desses conflitos com o turismo?
11. Existe ou já existiu algum conflito em relação ao turismo no município? Quais? Em quais comunidades?
12. Há venda de terras em praias e comunidades do município relacionadas ao desenvolvimento do turismo? Em quais praias ou comunidades, principalmente?
13. Quais os principais benefícios e problemas o turismo trouxe para Barreirinhas?