

## **DAS CIDADES ÀS METRÓPOLES LITORÂNEAS: O PAPEL DA VILEGIATURA MARÍTIMA MODERNA NO NORDESTE DO BRASIL.**

Alexandre Queiroz Pereira\*

### **RESUMO.**

O modelo de planejamento regional para o Nordeste e a indução à modernização e ao crescimento econômico adotado no Brasil selecionaram as capitais como polos, com isso, deu-se prosseguimento ao movimento de diversificação dos fenômenos relativos à urbanização litorânea (relativos ao morar, à vilegiatura e ao turismo). Conjuntura essa, ampliada por processo mundial de valorização e valoração das orlas urbanas e metropolitanas dos litorais tropicais. Compondo parte das reflexões de tese de doutorado, este artigo designa a análise dos componentes genéticos do processo de urbanização litorânea no Nordeste. Para tanto, descreve as variantes socioespaciais responsáveis pela organização da orla das cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal, assim como dos litorais metropolitanos as estas associados.

**Palavras-chave:** maritimidade, litoral tropical, planejamento, morfologia urbana, metropolização

### **CITIES AND COASTAL'S METROPOLIS: THE ROLE OF VILLEGGIATURA MODERN MARITIME IN THE NORTHEAST OF BRAZIL**

### **ABSTRACT.**

The regional planning model for the Northeast and the induction of modernization and economic growth Brazil adopted in selected capitals like poles, thus, there has been a continuation of the trend of diversifying the phenomena related to coastal urbanization (relative to live, to vacation areas and tourism). This juncture, amplified by global process of recovery and valorization of urban and metropolitan fringes of tropical coastlines. Composing part of the reflections of the doctoral thesis, this article refers to the analysis of the genetic components of the process of urbanization in the coastal Northeast. They describe the variants responsible for the socio-spatial organization of the border cities of Salvador, Recife, Fortaleza and Natal, as well as those of the coastal metropolitan members.

**Keyword:** maritimidade, tropical coastline, planning, urban morphology, metropolization.

### **Introdução**

A sociedade das grandes aglomerações urbanas é, mundialmente, responsável pela produção das espacialidades litorâneas do lazer. Isso se intensifica quando extensas áreas

litorâneas compõem o contexto metropolitano. Praia e metrópole se inter-relacionam (re) produzindo um mecanismo de urbanização que pode ser denominado de metropolização da vilegiatura marítima<sup>1</sup>. Nesse ínterim, diversos processos conformaram as bases de um sistema urbano litorâneo no Nordeste brasileiro. Como a

\*Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará. E-mail: aqp@ifce.edu.br

maritimidade moderna acompanha o germe do urbano, o entendimento acerca das dinâmicas socioespaciais relacionadas ao fenômeno do lazer marítimo nos séculos XX e XXI (e sua imbricação no processo de reprodução das relações sociais) demanda um esforço em compreender, primeiramente, a ocupação da faixa de praia nas capitais e, posteriormente, no restante do litoral metropolitano.

O modelo de planejamento regional para o Nordeste e a indução à modernização e ao crescimento econômico adotado no Brasil selecionaram as capitais como polos, com isso, deu-se prosseguimento ao movimento de diversificação dos fenômenos relativos à urbanização litorânea (relativos ao morar, à vilegiatura e ao turismo). Conjuntura essa ampliada por processo mundial de valorização e valoração das orlas urbanas e metropolitanas dos litorais tropicais.

Compondo parte das reflexões de tese de doutorado, este artigo designa a análise dos componentes genéticos do processo de urbanização litorânea no Nordeste. Para tanto, descreve as variantes socioespaciais responsáveis pela organização da orla das cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal, assim como, dos litorais metropolitanos as estas associados.

### **Maritimidade Moderna e Urbanização no Nordeste: elementos teóricos e empíricos**

A urbanização (*lato senso*) nordestina, encaminhada pelas rugosidades do século XIX, pautou-se por consolidar uma rede urbana fortemente dependente das grandes aglomerações, estas situadas, em sua maioria, no litoral. Com o desenrolar dos processos de redefinição dos grupos políticos dirigentes, de atração de plantas industriais, de diversificação do terciário, e da polinucleação das cidades, a urbanização postulada pela disseminação das práticas marítimas modernas tornou-se espacialidade menos considerada tanto pelo planejamento público como pelo rol de temas científicos.

Em meio às transformações supramencionadas, com menor ou maior intensidade urbanística, o gosto pelo marítimo deu-se contemporaneamente em todas as capitais nordestinas. E, mais relevante, permaneceu

na contextura do modo de vida de todos os estratos sociais. Ato contínuo ao segundo pós-guerra mundial, o internacionalismo das práticas modernas (isso inclui as marítimas) dará caráter estratégico à localização litorânea. Agora, não somente por sua capacidade de recepção ou envio de mercadorias, mas pela inclinação ao atendimento das necessidades massivas de uma sociedade mundializada voltada para o lazer/moradia à beira-mar.

#### *- Transformações intraurbanas em Salvador, Recife, Salvador e Natal (século XX)*

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

Os tratamentos a beira-mar, tanto pela emersão nas águas quanto pelas qualidades do ar puro, enquadram-se nesta perspectiva de modernização da sociedade urbana nordestina. Os visitantes estrangeiros incitavam o gosto pela recreação à beira-mar. No início do século XIX, o holandês Quirijin Maurits Rudolph Ver Huell, em companhia de outros viajantes ingleses, relata do prazer em banhar-se, pela manhã, no mar de Itaparica, no litoral baiano (CORREA, 2010). Essas iniciativas pioneiras implicavam mudanças paulatinas que introduziram o uso recreativo das praias urbanas do nordeste, fato esse pontuado por Dantas (2002) ao analisar o caso de Fortaleza.

*Essas zonas da cidade renderam-se aos caprichos das classes abastadas, desejosas de se estabelecer em chácaras e ocupando espaços habitados pelos pobres. A praia de Iracema beneficiou-se da mesma lógica, mas, neste espaço ao norte de Fortaleza, referidas classes procuravam deleitar-se com o desenvolvimento de novas práticas marítimas, notadamente os banhos de mar e as caminhadas na praia, todas relacionadas ao veraneio e, principalmente, às demandas por lugares de lazer, em concorrência direta com o Centro. (DANTAS, 2002, p. 51).*

As décadas de 1920 e 1930 atestam o sucesso da vilegiatura marítima nas capitais. Bem distantes da configuração socioespacial das estâncias balneárias do norte europeu, ou mesmo da *Côte d'Azur*, o chamado *veraneio marítimo* mostrou-se capaz de associar, espaço-temporalmente, as demais práticas marítimas modernas (os banhos de mar e as caminhadas - ainda que isoladas - não haviam urbanizado os demais trechos do litoral<sup>2</sup>). Assim justificou-se a seleção de recortes do litoral próprios para o desenvolvimento do morar eventualmente.

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

Se os banhos de mar tem presença no cotidiano das populações urbanas nordestinas desde o fim do século XIX, a bibliografia regional registra 1920 como a década inicial do processo de urbanização da orla em função do lazer. A partir deste momento, além das casas de campo nos arrabaldes interioranas, as "casas de praia" denotam a expansão urbana das capitais

litorâneas. Em Salvador o trecho atlântico foi selecionado pelas elites para as práticas marítimas modernas. A ocupação efetiva se deu em 1923 pela construção de loteamentos na Cidade Balneária de Amaralina. Rio Vermelho foi inserido neste processo de incorporação, assim como, posteriormente, Itapagipe<sup>3</sup> (MELLO E SILVA *et al*, 2009). A estruturação das vias de acesso e abertura de loteamentos promoveu a orla atlântica, abrindo caminho para a verticalização futura, conforme avaliação de Vasconcelos (2002).

*Com a abertura de novas vias, como a avenida Oceânica entre 1912 e 1922, e com o início da construção da estrada Amaralina - Itapuã, em 1942, a orla atlântica foi aberta para a urbanização. Loteamentos desse período deram origem aos importantes bairros de Ondina, Amaralina e Pituba. Também nesse período começaram a ser construídos os primeiros prédios de apartamentos de Salvador, o que será ampliado no período seguinte, dando início à verticalização da cidade. (Op. cit., p. 307)*

Mesmo com a simbologia e o sucesso alcançado pelo rio Capibaribe, também Recife e sua elite se "renderam" aos banhos salgados como prática recreativa. O setor sul da cidade, polarizada por Boa Viagem, tornou-se o lugar da vilegiatura marítima na capital pernambucana. Essa passagem é significativa, pois Recife à época encabeçava o processo de modernização do espaço urbano no Nordeste. Os arrabaldes localizados mais a oeste no século XIX margeavam o Capibaribe e preponderavam como espaço de moradia e lazer das elites recifenses. Na aurora do século XX, a ocupação do setor sul (Boa Viagem e Pina) demarca o sucesso do gosto pelo marítimo na cidade em contraponto aos banhos de rio. Em 1858 o trem de São Francisco possibilitava o acesso a Boa Viagem daqueles vindos do centro do Recife. O trem foi pré-condição para, no final do século XIX, a instalação de uma linha de bonde que ligava a estação à praia, propriamente dita. O Recife encabeçou as inovações no Nordeste relacionadas à ocupação do litoral pela maritimidade moderna, fato comprovado pela construção pioneira, na primeira metade dos anos 1920 (1922-1926),

de uma avenida à beira-mar com extensão de 5 quilômetros.

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

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

Nesta primeira metade da centúria anterior, a incorporação das praias ao tecido urbano das capitais conecta-se a uma nova racionalidade que direciona o crescimento populacional e espacial das cidades. A ocupação original, o *centro histórico*, não basta ao modelo de urbano gestado a partir de então. Os bondes, as vias, as migrações e, posteriormente, os automóveis, e também, o próprio gosto pelo mar, contribuem para a implosão-explosão da cidade (LEFEVBRE, 2004).

Tal processo não implica cópia do que ocorreu na Europa ou nas capitais do Sudeste brasileiro, à medida que a influência da industrialização apresenta conotação bem inferior. É um movimento produzido essencialmente por uma nova mentalidade própria da elite que, dentre outras condições, percebe os trechos litorâneos (não habitados por pobres ou não ocupados por outras atividades menos sofisticadas) como

possibilidade de aproximar lazer, exclusividade e moradia.

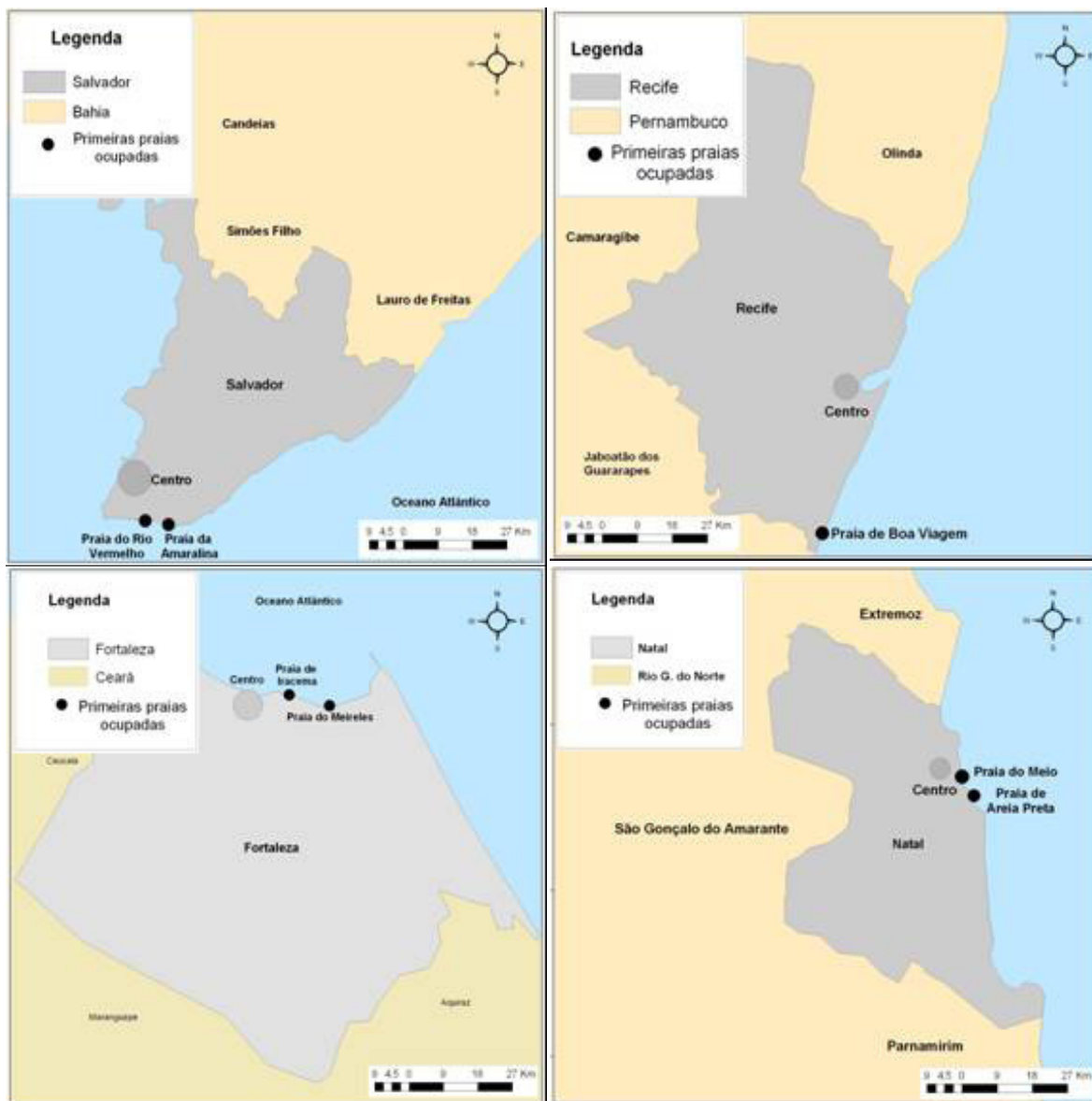
Os primeiros espaços da vilegiatura marítima serviram como embrião para uma nova divisão socioespacial das cidades. Mais e mais pobres chegam dos sertões, aumentando, principalmente, a população de Recife e Fortaleza. Estes ocupam os espaços interstícios, aqueles que a elite não vislumbrou. Os arrabaldes continentais<sup>4</sup>, primeiros espaços residenciais fora do centro, passam a enfrentar a concorrência da orla litorânea “amena” como espaço também de moradia, conquistada e concebida, primeiramente, em função da *vilegiatura marítima*.

No comparativo ao processo de concentração de moradia das classes de alta renda na orla marítima em Santos/Graruja e no Rio de Janeiro, as nordestinas são mais recentes. Enquanto nas primeiras, a década de 1920 é o marco inicial, nas últimas a segunda metade do século XX demarca o embrião do processo. Villaça (2005) atribui essa diferença temporal a três condições: a) ao conservadorismo da aristocracia nordestina; b) no caso de Recife e Salvador, pela inexistência de praias atraentes e próximas ao centro das cidades; e c) pelo desenvolvimento tardio das atividades turísticas nas capitais nordestinas, principalmente Recife e Fortaleza. Acredita-se que, nesta estruturação de condicionantes, o mencionado autor não considerara a inserção do Nordeste, e de suas cidades, numa nova divisão territorial do trabalho e do poder. A pujança dos ciclos econômicos e dos contatos com o exterior, produzidos nas regiões Sul e Sudeste, no início do século XX, foram demasiado desiguais em relação ao Nordeste. Tanto o café, as políticas públicas centrais, e o primeiro ciclo de industrialização selecionaram o Sudeste, principalmente, como subespaço preferencial na recepção de inovações.

A invenção dos espaços litorâneos como moradia e recurso escasso nas cidades é determinada tanto pela voracidade dos potentados (que assimilaram a ressignificação do mar e do marítimo), o mercado imobiliário (e seus projetos) e, principalmente, a municipalidade (formada também pelos setores sociais anteriores). Este último intervém, artificializando a orla e, mediante leis, fragmenta e discrimina as funções dos

espaços intraurbanos. O fenômeno da vilegiatura (e as segundas residências) e posteriormente da moradia na beira-mar – entendidos como símbolo

de modernização das cidades – está descrito, com variações na ênfase, nos estudos especializados que descrevem a produção história das cidades litorâneas no Nordeste.



**Figura 1.** Localização originária da vilegiatura marítima nas cidades de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal.  
Elaboração: ARAÚJO, E.F.; PEREIRA, A.Q.

Em meio às transformações intraurbanas na orla das cidades nordestinas nos anos 1970, a escala do fenômeno marítimo-urbano alargou-se. Esse, também, foi o momento inicial da formação do que aqui será denominado espaço periurbano da vilegiatura marítima e do lazer. Polarizadas pelas capitais, que já se apresentavam como as cidades mais dinâmicas, agruparam-se os municípios contíguos e dependentes selecionados basicamente por duas categorias: aqueles onde se pensavam ações futuras de integração e os que, antes da institucionalização, compartilhavam espacialidades produzidas e/ou controladas pela capital (distritos industriais, conjuntos habitacionais). Todavia os estudos sobre os espaços metropolitanos direcionam-se principalmente para as espacialidades da produção (*stricto sensu*), não se dedicando às espacialidades da reprodução. Os espaços de vilegiatura marítima nos municípios limítrofes a capital, produzidos pelas demandas dos cidadãos, incluem-se neste caso.

### **Metropolização do lazer marítimo**

Para as metrópoles nordestinas, o processo de metropolização se define não prioritariamente pela cooperação de ações entre os municípios, mas pela produção de espacialidades engendrada pelos transbordamentos e necessidades gestadas no núcleo central. O lazer no litoral, que inclui a vilegiatura marítima, mesmo não incluído no cerne das ações estratégicas, permaneceu nos interstícios e propiciou a (re)produção do espaço urbano, formando espacialidades metropolitanas (até anterior a institucionalização das regiões metropolitanas). O planejamento em função das atividades de lazer no litoral metropolitano nordestino efetiva-se nos anos 1990, quando os Programas de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste investem centenas de milhões de dólares na produção de um espaço mais fluído capaz de inserir o Nordeste no circuito mundial dos lugares visitados por estrangeiros. Neste contexto, indiretamente a própria vilegiatura marítima é redefinida pela inserção do modelo alóctone (demanda externa), principalmente nos espaços metropolitanos.

Além das quatro cidades-núcleo

(Salvador, Recife, Fortaleza e Natal), mais 23 municípios litorâneos compõem as, principais, regiões metropolitanas no Nordeste. RMSalvador com 10 e a RMRecife com 9 são as de maior número desta tipologia de município. Para a primeira, 80% dos municípios (do total de 13) são litorâneos, no caso da segunda região metropolitana o percentual é igual a 64% (do total de 14). Também é observado após a formação inicial, as ampliações, para todos os casos, incorporaram novos municípios litorâneos as metrópoles. Além das funções portuárias (Ipojuca-PE e São Gonçalo do Amarante-CE), aeroviárias (Parnamirim-RN e Lauro de Freitas-BA), industriais (Camaçari-BA e São Gonçalo do Amarante-CE) e habitacionais, as atividades de lazer nos municípios litorâneos foram situados em lugar estratégico na conformação nos respectivos espaços metropolitanos.

Em todas as aglomerações urbanas litorâneas formam-se subespaços internos às metrópoles que apresentam uma morfologia urbana descontínua. Na vilegiatura autóctone (demanda cidadina local, áreas periféricas do lazer, "*weekend homes*") as ações planejadas (moleculares) partiram inicialmente dos promotores imobiliários e mesmo de alguns vilegiaturistas (usuários das segundas residências), promovendo os lugares litorâneos a consumir. As políticas públicas também se apresentavam, só que não em forma de planos específicos. As intervenções eram pontuais e induzidas tanto pela ação política dos consumidores (vilegiaturistas) como dos promotores imobiliários.

No período de institucionalização das RM's (anos 1970), o gosto pela vilegiatura marítima alcançara potencial suficiente para se reproduzir. Fato não espantoso, posto considerá-la enquanto "necessidade social", inclusa nas práticas de lazer (porque não dizer, cotidianas) privada das elites e da crescente classe média. Apesar de estar no interstício dos demais processos, e entendida muitas vezes apenas como consequência, a espacialização da vilegiatura marítima é eficiente na produção de subespaços regidos pela lógica do aglomerado urbano emissor (a cidade primaz).

No caso baiano, conforme Almeida (2009), as relações de Salvador com seu entorno foram redefinidas. O recôncavo sul marcado para a indústria tradicional perdeu espaço para

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

No litoral do recôncavo, a construção da Ponte Funil e a implantação do sistema *ferry-boat* contribuíram para a ligação do continente à Ilha de Itaparica por meios rodoviários, situação esta que facilitou a disseminação da vilegiatura autóctone na Ilha (incluindo o município de Vera Cruz). Madre de Deus, emancipado de Salvador no ano de 1989 passa a compor a Região Metropolitana, tem base econômica apoiada em três conjuntos de atividades: o primeiro, relacionado à base tradicional, caracteriza-se pelo extrativismo (pesca e mariscagem); o segundo se vincula às atividades de apoio à indústria petrolífera (terminal marítimo da Petrobras); e o terceiro, associado ao lazer e à vilegiatura autóctone.

O último município litorâneo incorporado à região metropolitana de Salvador, em 2008, foi Mata de São João. Neste caso, as atividades que denotam um processo metropolitano são as atividades de lazer marítimo implantadas após os

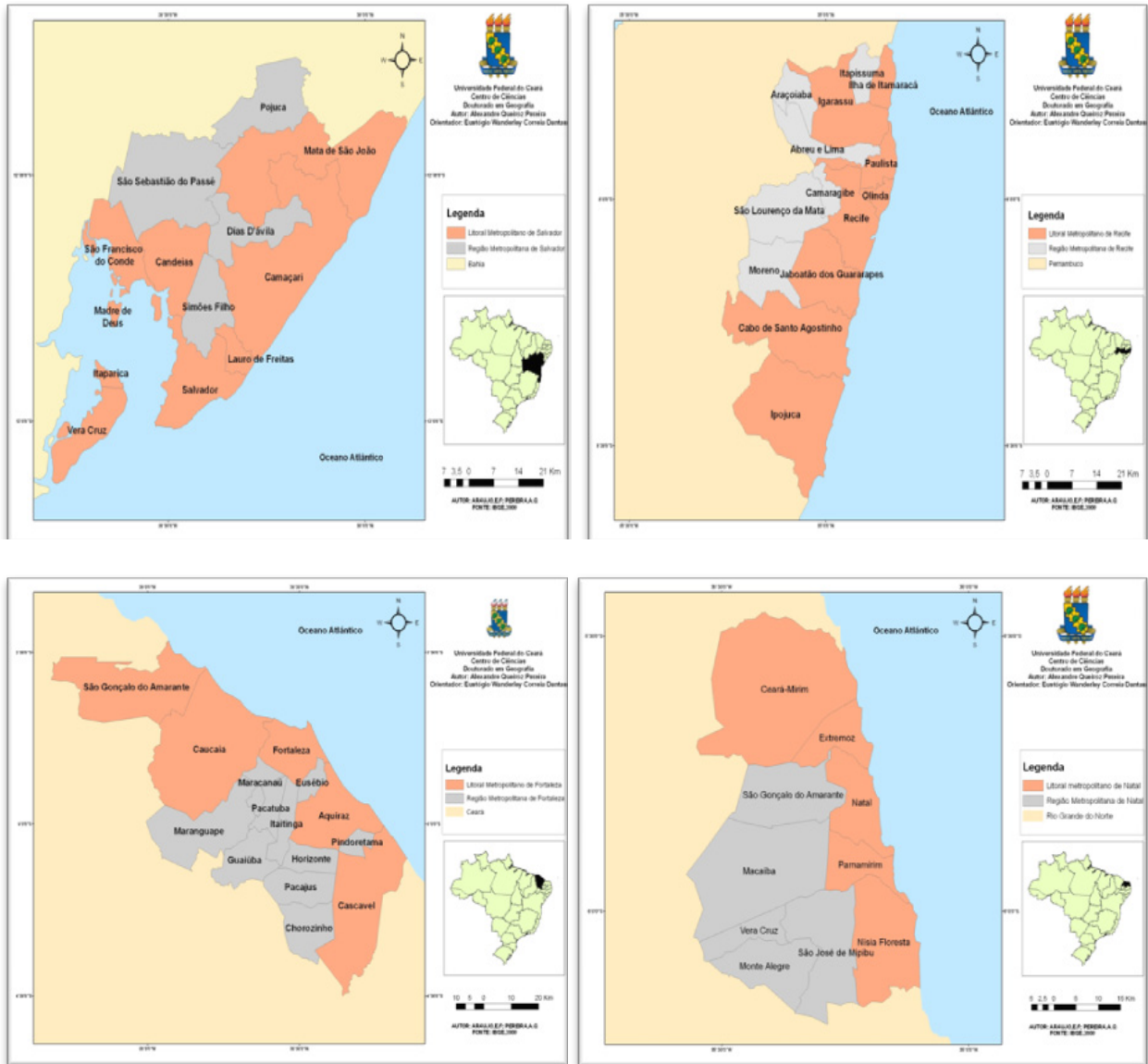
anos 1990, em especial os complexos turístico-hoteleiros da Costa do Sauípe e da praia do Forte.

Em Recife, os municípios metropolitanos de Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Paulista apresentam elevado nível de integração com a cidade polo (CLEMENTINO; SOUZA, 2009). Assim como nas outras metrópoles, a década de 1970 representou o marco temporal da produção da espacialidade litorânea moderna na região. Segundo Miranda (2004) neste período grandes transformações avizinham-se.

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

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

O município de Ipojuca, último litorâneo integrado a metrópole, sedia as estruturas portuárias de Suape, fato condicionador de sua inserção no quadro metropolitano. Todavia, neste município a vilegiatura, antes do porto, era prática recorrente (década de 1960<sup>5</sup>), principalmente na praia de Porto de Galinhas. De meados da década de 1990 até o presente, é crescente o número de equipamentos turísticos e hoteleiros instalados naquelas paragens litorâneas, confirmando, para além do porto, uma contribuição das práticas marítimas modernas para com o estabelecimento de dinâmicas metropolitanas.



**Figura 2.** Regiões metropolitanas de Salvador, Recife, Fortaleza e Natal. Em destaque os municípios litorâneos.

No caso de RMFortaleza, no ano de 1972, divulgava-se o Plano de Desenvolvimento Integrado para a Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF)<sup>6</sup>. O citado documento elaborou um zoneamento, indicando a relações funcionais da

cidade com os municípios limítrofes. Concluiu-se que os espaços litorâneos dos municípios de Caucaia e Aquiraz eram importantes e estratégicos no desenvolvimento de atividades de lazer pelos fortalezenses. Mais de duas décadas de



institucionalização, em 1999 foi incorporado ao polígono metropolitano o Município de São Gonçalo do Amarante (Oeste de Fortaleza). Sua inserção teve como maior justificativa a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, situação bem semelhante ao transcorrido em Ipojuca (Pernambuco). Todavia, as atividades do setor secundário não monopolizam o litoral municipal. Noutras localidades litorâneas (Colônia e Taíba) as vilegiaturas autóctone e alóctone preponderam. No caso da integração de Cascavel (Leste de Fortaleza) não há outro argumento, a não ser as estratégias para expansão das práticas marítimas modernas para aquelas paragens (ver figura 2).

Em trabalho recente, Clementino e Pessoa (2009) avaliam as transformações socioespaciais de Natal e de sua Região Metropolitana. Para os autores os processos que fundamentaram as primeiras interações "metropolitanas" datam da década de 1980, sendo que sua aceleração converge para a década seguinte. Dentre estes processos as espacialidades litorâneas são o conjunto que melhor exemplifica a formação contemporânea de uma metrópole no Rio Grande do Norte. As faixas costeiras dos municípios de Extremoz e de Ceará-Mirim (no litoral Oriental) complementados pelas de Parnamirim e, posteriormente, de Nísia Floresta (litoral Sul) agregam investimentos das práticas da vilegiatura autóctone e como também das referentes ao turismo e à vilegiatura alóctone. Ferreira *et al* (2009) conjeturam a continuidade da expansão (em todos os sentidos) destas atividades, ampliando a hierarquia de espacialidade internas as municipalidades integrantes da região metropolitana.

O resultado político-administrativo dessa configuração são municípios 'divididos' entre um litoral dinâmico economicamente e uma sede como área de concentração da pobreza. Os loteamentos populares, as habitações de interesse social e os conjuntos habitacionais são preferencialmente construídos na periferia imediata da sede municipal, evitando-se (devido ao alto valor do solo litorâneo) um 'concorrência' com os espaços praiheiros. Os espaços litorâneos (localidades) dos municípios da Região Metropolitana apresentam-se

estritamente relacionados com a dinâmica do pólo metropolitano (Natal) e menos com as sedes municipais. (Op. cit, p. 131-132)

Em todas as aglomerações urbanas, consideradas regiões metropolitanas no Nordeste, há uma diversidade de espacialidades que ultrapassam os recortes político-administrativos municipais. Formam-se subespaços internos as metrópoles que não necessariamente uma morfologia urbana contínua. A condição urbana das práticas marítimas modernas acompanha e contribui, com ou sem planejamento, para a formação de algumas destas espacialidades. Na verdade, elas são produtos capazes de reunir tempos e sujeitos diferentes. Na vilegiatura autóctone as ações planejadas (moleculares) partiram inicialmente dos promotores imobiliários e mesmo de alguns vilegiaturistas, promovendo os lugares litorâneos a consumir. As políticas públicas também se apresentavam, só que não em forma de planos específicos. As intervenções eram pontuais e induzidas tanto pela ação política dos consumidores (vilegiaturistas) como dos promotores imobiliários. No período de institucionalização das RM's, o gosto pela vilegiatura marítima alcançara potencial suficiente para se reproduzir. Fato não espantoso, posto considerá-la enquanto "necessidade social", inclusa nas práticas de lazer (porque não dizer, cotidianas) privado das elites e da crescente classe média. O contexto anunciado é suficiente para anunciá-la como atividade com potencial metropolizador? Apesar de estar no interstício dos demais processos, e entendida muitas vezes apenas como consequência, a espacialização da vilegiatura marítima é eficiente na produção de subespaços regidos pela lógica do aglomerado urbano emissor (a cidade primaz). Os quatro casos expostos (Salvador, Recife, Fortaleza e Natal) demonstram que no caso nordestino o papel da cidade primaz é deveras ampliado.

Quando os governos municipal, estadual e federal perceberam o movimento mundial de consumo turístico dos litorais arenosos e ensolarados, emergem, num novo contexto político-econômico, as ações planejadas do Estado para o espaço litorâneo e metropolitano. Às ações moleculares efetivadas a reboque do

desenvolvimento da vilegiatura marítima autóctone (inclusive a descoberta e a propagação dos lugares litorâneos), acrescenta-se nos anos 1990 um planejamento regional com intuito de artificializar o espaço em função de um padrão internacional de divulgação, acesso, circulação e acomodação, principalmente, para fins do desenvolvimento do turismo receptivo. Novos lugares foram “descobertos”, ocorrendo, simultaneamente, a redefinição dos existentes em decorrência do estabelecimento crescente dos vilegiaturistas alóctones, fato que em muitos casos culminou com a anexação de municípios litorâneos a institucionalidade metropolitana.

Os governos estaduais corroboram para ampliação do processo dando continuidade à implementação de infraestruturas urbanas, intermediando articulações entre empresas locais, regionais e internacionais, divulgando as “vocações” dos lugares e concedendo as licenças ambientais para a construção dos empreendimentos. Em relação a estes últimos, são responsáveis por dois conjuntos de mudanças na produção do espaço litorâneo metropolitano. Primeiramente, a construção das novas tipologias (os *resorts*, os *condhotéis*, *flats* e condomínios) prioriza o espaço do entorno da cidade primaz, induzido o Estado a complementar o processo de tecnificação do espaço litorâneo metropolitano (vias de transporte, circulação e abastecimento). Em segundo lugar, a localização dos empreendimentos não se faz necessariamente em lugares consolidadas pelas atividades turísticas genéricas, podendo estar

descontínuos, conformando, assim, espaços fechados autosuficientes (oferecendo tudo o que é necessário à estadia).

### Considerações Finais

As práticas marítimas modernas contribuem para a constituição do quadro metropolitano no Nordeste. Isso se dá mediante uma duplicidade de condições: a primeira diz respeito às características próprias aos processos naturais endêmicos à região (praias arenosas, dunas, falésias, águas marítimas mornas, baixa amplitude térmica); e a segunda, ao planejamento contínuo que reproduz a imagem positiva dos lugares e otimiza ou constrói condições materiais (adensamento de objetos técnicos) necessárias à adequação dos lugares ao modelo de consumo internacional.

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

Tem-se um quadro complexo no interior das metrópoles. Ao passo que as capitais ganham relevância, às demais municipalidades são fragmentadas em espacialidades litorâneas regidas por verticalidades, ou seja, fluxos de origem externa que atravessam os lugares, impondo uma nova configuração hierárquica e territorial.

### Notas

1. Entende-se por vilegiatura marítima a prática social de estabelecer estadia em um determinado lugar, de maneira não compulsória e sazonal, para fins de lazer em função de determinadas amenidades naturais ou artificializadas.
2. Como já mencionada anteriormente as estratégias político-econômicas e sociais dos séculos anteriores determinaram a criação dos primeiros objetos técnicos na orla: o porto, o forte, as lugarejos de pescadores (e) retirantes do sertão.
3. Todavia, Vasconcelos (2002) ao citar comentário do oficial de polícia Durval de Aguiar, elaborado no ano de 1889, evidencia que além das localidades já mencionadas, Barra, Boa Viagem e Monte

Serrat enquadravam-se, à época, como espaços aprazíveis pelos banhos salgados nas temporadas de verão.

4. Para os casos de Natal podem ser lembrados os bairros de Petrópolis e Tirol. Já em Fortaleza Jacareganga é um dos primeiros espaços fora do centro consumidos pelas elites. Em Recife, as várzeas do Capibaribe também foram exemplos, em destaque, Boa Vista, Madalena e Caxangá.
5. Nesta praia foi construída a Residência Oficial de Veraneio do Governo Estadual de Pernambuco (utilizada até o fim da década de 1990), condição essa que teria segundo Barros Jr. (2002) contribuído para divulgar a imagem do lugar relacionada às

práticas de lazer marítimo.

6. "Este se caracterizou, metodologicamente, como um diagnóstico do processo de expansão urbana da cidade de Fortaleza. Elaborado por

iniciativa da Prefeitura Municipal de Fortaleza, intuíva a constituição de uma Região Metropolitana no Ceará". (PEREIRA, 2009, p. 50).

## Bibliografia

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

ASSIS, L. F. **A difusão do turismo de segunda residência nas paisagens insulares**: um estudo sobre o litoral sul da Ilha de Itamaracá-PE. 177f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2001.

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

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

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

CLEMENTINO, M.L.M; PESSOA, Z.S. (orgs). **Natal**: uma metrópole em formação. Natal: Observatório das Metrópoles. São Paulo: EDUC, 2009.

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

COSTA, M. C. L. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J. B *et al* (orgs.). **Ceará**: um novo olhar geográfico. 2ª ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007.

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

FERREIRA, A. L. *et al.* Dinâmica imobiliária, turismo

e meio ambiente: novos cenários metropolitanos. In: CLEMENTINO, M.L.M; PESSOA, Z.S. (orgs). **Natal**: uma metrópole em formação. Natal: Observatório das Metrópoles. São Paulo: EDUC, 2009.

LEFEVBRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 3ª ed. São Paulo: Centauro, 2004.

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

MIRANDA, L. I. B. Organização socioespacial e mobilidade residencial na Região Metropolitana do Recife, PE. **Cadernos Metrôpole**, N. 12, pp. 123-144, 2º sem. 2004.

PEREIRA, A. Q. Praia do presídio: santuário da vilegiatura. **Ateliê Geográfico**. Goiânia-GO. v. 3, n. 8, dez/2009, pp.92-110.

SILVA, H. R. F. *et al.* Dinâmicas Metropolitanas de Salvador: um estudo dos municípios de Lauro de Freitas, Camaçari e Mata de São João. In: **Anais do XI Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Brasília, 2009. pp. 1-20.

SILVA, Kelson De Oliveira. **A Residência secundária e o uso do espaço público no litoral oriental potiguar**. 2010. 185 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

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

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