

Urbanização do Lazer:

**Reflexões sobre Produção e
Consumo da Paisagem
em Cidades Turísticas**

Maria da Glória Lanci da Silva

**Arquiteta, paisagista, mestra pela
FAUUSP, doutoranda FAUUSP**

FUNDAMENTOS

O turismo desponta como o setor de maior crescimento entre os negócios internacionais, alcançando rapidamente a informática e as telecomunicações. No Brasil o incremento da atividade pode ser observado no aumento significativo do número de viagens, na oferta e diversidade de serviços turísticos, no mercado de trabalho (novas carreiras e cursos, inclusive de nível superior) e nos investimentos, tanto públicos quanto privados, em melhorias na infra-estrutura de transportes e da rede hoteleira. O espaço urbano como um todo reflete essa nova dinâmica econômica sob vários aspectos – desde a transformação física e morfológica até mudanças socioeconômicas da população. Mas é sem dúvida nos ambientes de lazer – as cidades turísticas – que o processo é notável. Podemos dizer, até, que nestas cidades o turismo (re)constrói uma *outra* cidade. Neste texto apresentamos algumas reflexões sobre as relações entre trabalho, capital e o lazer e sua correspondência com a experiência governamental de planejamento turístico no estado da Bahia, enfocando a paisagem urbana. Mostraremos que o turismo desempenha um papel importante como promotor do ambiente construído e discutiremos algumas das ações que tentam consolidá-lo como agente do chamado *desenvolvimento sustentável*, um dos conceitos fundamentais do discurso político e econômico atual.

Tourism is the world's largest growth business in the last decades, besides telecommunications and information science. In Brazil, we can observe this improvement in the increase of trips, in touristic service options, in job creation (new opportunities and careers, including third level courses) and in the public and private investments in means of transportation and hotel system. The urban space in general is affected by this new economic arrangement in many ways, such as the physical and morfological transformation or changes in the population social-economic level. In touristic cities, however, this process is notable. In fact, the tourism (re)build another city in that places. This paper presents reflections on the relationship between work, capital and leisure in the governmental experience of touristic planning in Bahia, focusing the urban landscape. The tourism is an important piece in built environment process and we discuss actions that treat it like sustainable development agent, one of the basic concepts in public policies and economy during these days.

Urbanização do Lazer:

Reflexões sobre Produção e Consumo da Paisagem em Cidades Turísticas

Capital, trabalho e lazer – conflitos e conveniências

O direito à natureza, o direito à cidade

Em seu livro *O direito à cidade*¹ Lefebvre diz que a cidade tendo se tornado um espaço do mal-estar, da poluição, das doenças, “da fadiga, da agitação” do estresse, gerou a aspiração à “natureza” (melhor dizendo, do “retorno à natureza”), aspiração esta materializada em uma forma de *lazer*. A natureza, então, passa a ter um valor de troca e torna-se mercadoria, sendo comprada e vendida, enfim, comercializada. No contraponto desse consumo, existe também uma “indústria” para a fabricação dessa mercadoria: o turismo. A natureza, ou o não-urbano, tornada o lugar de lazer, acaba por ser o depósito dos desejos de uma cidade feliz, de uma cidade ideal e de uma natureza idealizada, isenta de aspectos adversos à vida humana, como intempéries, por exemplo. “Os urbanos transportam o urbano consigo, ainda que não carreguem a urbanidade!”² Esta frase encerra em si a contradição: as pessoas deixam o lugar “cidade” mas ainda são urbanas no não-urbano (a natureza). O turismo também atende ao consumo de uma cidade feliz ao reivindicar a natureza, confundida muitas vezes com o “campo” ou “rural” no meio urbano (aqui temos uma natureza idealizada pelos jardins dos shoppings, os parques temáticos, o bulevar). Lefebvre considera o turismo um dos *desvios* do direito à cidade, pois nega a cidade

(1) LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

(2) LEFEBVRE, Henry. *Idem*, p. 116.

real, deteriorada, segregada, feia. Ou seja, ele mascara uma vida urbana que está despedaçada. Isto nos leva a refletir sobre duas questões. Primeira, sobre as combinações *trabalho-cotidiano-urbano*, aspecto negativo da vida, e *lazer-férias-campo*, conhecido popularmente como o “lado bom da vida”. Segunda, a separação e exclusão recíproca entre as duas combinações. Por que o trabalho exclui o lazer, o cotidiano não tem gozo e o urbano tem uma qualidade inferior ao campo?

Locais de trabalho e locais de vivência

O ambiente construído ou transformado pelo homem, de forma genérica, é a base material para a manutenção do sistema capitalista, sobre o qual nossa sociedade se estrutura. Mesmo o capital meramente especulativo mantém um vínculo com esta materialidade na sua relação de dominação da força de trabalho, que necessariamente precisa, por sua vez, de um hábitat. Portanto, território e modo de produção não se separam totalmente³. O capital também necessita manter a própria força de trabalho – meio da produção – e o consumo – forma de acumulação. Há, obviamente, uma interdependência entre capital, trabalho, mercadoria e consumo, dentro de um processo coeso e ao mesmo tempo conflitante. Sobre o ambiente construído reside um interesse comum do capital e da força de trabalho; ele representa tanto um valor de uso (para o *viver*) como um valor de troca (para o *trabalhar*). Desse *conflito de interesses* é que surge o antagonismo entre os locais de trabalho e os locais de vivência. Mas por que os interesses são conflitantes, já que o capital necessita reproduzir tanto a força de trabalho como consumo para sua subsistência? O marxismo explica o fato pela luta de classes, onde há dominadores e dominados, exploradores e explorados e onde o dinheiro adquire uma “metaexistência” que permeia as relações humanas. Não discutiremos aqui os desdobramentos dessas idéias, apenas tomaremos como um dado de análise o fato de que esses conflitos revertem numa *intensa transformação* do ambi-

(3) Ainda que falemos em “espaço virtual” sua existência requer o contraponto do “espaço concreto” onde pessoas de carne e osso vivem e arquitetam suas estruturas e formas.

ente construído, principalmente quando ele é a mercadoria em jogo e está no centro da disputa. Voltando a analisar o conflito de interesses, não podemos deixar de lado as inúmeras tentativas do capital de contemplar a boa relação entre o trabalhar e viver através da construção de um ambiente melhor e mais “saudável”⁴ Por outro lado, a força de trabalho também reivindicou para si uma resposta ao ambiente opressivo e insalubre do local de trabalho, procurando, por exemplo, morar próximo à “natureza”· daí os condomínios fechados longe dos centros urbanos, longe do trabalho. Essa fuga espacial – do local de trabalho, símbolo da dominação, para o local de moradia, símbolo da liberdade – tem um paralelo na fuga temporal proporcionada pelo capital – as férias concedidas pelo período de trabalho. Portanto, o sistema de *produção* capitalista casa-se perfeitamente com o sistema de *consumo* da força de trabalho. Em outras palavras, a forma de produção define a forma de consumo. Harvey sintetiza muito bem a questão: “... o capital procura atrair o trabalho para um acordo faustiano: aceitar o pacote das relações com a natureza no local de vida como uma compensação justa e adequada por uma alienada e degradante relação com a natureza no local de trabalho.”⁵

Turismo - consumo da natureza

O círculo vicioso entre a produção e consumo do ambiente construído se fecha com a mistificação da natureza. Estamos diante do desejo de retorno às origens humanas, à simplificação da vida urbana em troca da vida no campo, e até mesmo a um tempo anterior ao capitalismo, onde as relações humanas eram verdadeiramente “humanas” e não mediadas pelo dinheiro. Este sentimento de nostalgia não pode ser melhor expresso que no comportamento do turista. O trabalhador não

(4) Conhecemos de perto os exemplos das vilas para moradia das indústrias paulistas, os centros esportivos do Sesi (Serviço Social da Indústria) e os centros culturais do Sesc (Serviço Social do Comércio).

(5) HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. *Espaço & Debates. Revista de Estudos Regionais Urbanos*. São Paulo: Cortez, 1982. p. 28.

viaja em férias exatamente para fugir da cidade. Ele viaja para encontrar a cidade que lhe é negada, a cidade do entretenimento, a cidade dos ricos. Ele quer o meio urbano que não pode usufruir durante o resto do ano, quando trabalha. O deslocamento de sua cidade de trabalho para a cidade das férias é apenas uma forma de reforçar essa mudança de cenário e hábitos do cotidiano. Na maioria das vezes ele encontra uma cidade pior: mais suja, mais congestionada, mais cara. Mas a viagem o transporta para o “outro mundo” e daí a importância do deslocamento. Uma vez instalado no “outro mundo” o turista esbanja, gastando suas economias em pequenos deleites: permanecer numa “casa” (o hotel) cheia de empregados que fazem todos os serviços domésticos; jantar em restaurantes todo o dia; dedicar-se integralmente ao seu descanso e, principalmente, não trabalhar. É um momento de vida único e quase perfeito, onde também há espaço para projetos particulares e desejos engavetados: aprender uma língua estrangeira, aumentar sua bagagem cultural, aprender a dançar, praticar esportes (a vida saudável), emagrecer, encontrar um novo amor... enfim, rejuvenescer! A viagem é um paradigma dessa mudança: muda-se de território, de condição social, de poder aquisitivo, de forma física (para os projetos bem sucedidos de emagrecimento) e até de identidade. O turista pode finalmente usufruir do lado bom da vida: é o consumo da natureza, tanto do território quanto de seu próprio corpo biológico. Evidentemente todo o esforço de produção é voltado para atender esse desejo. Não precisamos ir muito longe para descobrir à nossa volta apelos irresistíveis ao consumo: as chamadas das agências turísticas nos jornais e televisão são ótimos exemplos. Vemos neles a extensão do conceito do consumo produzido para o habitante das grandes cidades, da concentração do capital, cujo trabalho árduo e estressante será recompensado com um oásis inimaginável, um delírio paradisíaco, num lugar que é em tudo a natureza em sua plena forma, virginal e beatificada. Nós passaremos a discutir um modo ainda mais complexo e completo de aliar o consumo à produção: o projeto turístico brasileiro de desenvolvimento do Nordeste. Composto por nove estados, todos eles litorâneos, no Nordeste atuam duas políticas de desenvolvimento turístico: o Prodetur – Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, e a Política de Megaprojetos (tocada por sete estados, dentre eles a Bahia). A primeira estabelece as diretrizes de desenvolvimento turístico regional e a segunda procura atrair investimentos para implantação de grandes empreendimentos.

A Bahia e o Prodetur – política pública para a produção

O Prodetur foi concebido a partir de iniciativas dos governadores do Nordeste, da Sudene; Banco do Nordeste, Embratur e da Comissão de Turismo Integrada – CTI/NE. O programa visa o desenvolvimento da região Nordeste⁶ através do turismo, um “*gerador de divisas e benefícios sociais e promotor de empregos*” Um contrato assinado em 1994, com o Banco do Nordeste (agente financeiro do programa) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, dispõe sobre as normas operacionais do programa e as participações percentuais dos recursos provenientes do BID e da contrapartida nacional, em 60 e 40%, respectivamente, dentro de um valor global de US\$ 670 milhões. Neste contrato também está especificado um grupo de projetos que foi dividido em três linhas de ação:

- Desenvolvimento Institucional
Reestruturação organizacional;
desenvolvimento e implementação de sistemas de apoio administrativo, financeiro e instrumentos operacionais;
fortalecimento da capacidade fiscal e regulatória (particularmente das administrações municipais);
treinamento de pessoal.
- Obras múltiplas em infra-estrutura básica e serviços públicos
Saneamento básico;
administração de resíduos sólidos;
proteção e recuperação ambiental;
transportes;
recuperação do patrimônio histórico.
- Melhoramento de aeroportos
Melhoramentos em oito aeroportos: São Luís (MA), Fortaleza (CE), Natal (RN), Aracaju (SE), Recife (PE), Salvador (BA), Porto Seguro (BA), Lençóis (BA)⁷

(6) O Prodetur também inclui a região norte do estado de Minas Gerais.

(7) EMBRATUR – Instituto de Turismo do Brasil. *Prodetur – Programa de Desenvolvimento Turístico*. Publicado no site do órgão federal em nov./98 (<http://www.embratur.org.br>).

No estado da Bahia, o Prodetur compõe-se de 72 projetos nas três linhas de ação citadas, envolvendo recursos da ordem de US\$ 320 milhões, sendo aproximadamente 50% desse valor financiado pelo governo do estado. Ou seja, do valor global reservado ao Prodetur/NE, quase metade será investido na Bahia e um quarto com a contrapartida do governo estadual. A estratégia adotada, dentro da política nacional de desenvolvimento turístico, é de *potencializar a atividade em áreas de grande fluxo de turistas*. Este aspecto determinou a escolha das regiões e cidades que receberão os investimentos públicos; na Bahia se concentram na costa (litoral) e Chapada Diamantina (interior). Determinou também a prioridade de investimentos: grandes obras de infra-estrutura e de transportes.

O quadro a seguir mostra em linhas gerais a distribuição de projetos e recursos financeiros nas regiões de desenvolvimento turístico da Bahia⁸. Ele servirá como ponto de partida para algumas análises sobre a política de investimentos públicos e o caráter da produção.

Região	Cidade principal	Projetos específicos *	Valor orçado (US\$)
Chapada Diamantina	Lençóis	6	11.869.000
Costa dos Coqueiros	Camaçari	1	1.615.000
Salvador	Salvador	6	130.233.000
Costa do Dendê	Valença	6	2.640.000
Costa do Cacau	Ilhéus	6	39.160.000
Costa do Descobrimento	Porto Seguro	40	105.217.000
Costa das Baleias	Prado	0	0
TOTAL		65	290.734.000

* Referentes a projetos desenvolvidos na região. Excluem-se aqui os de caráter genérico de desenvolvimento para todo o estado, como os de desenvolvimento institucional.

Fonte: Prodetur/BA

(8) Compilação de dados publicados no *site* oficial do programa em nov./98 (<http://www.bnb.gov.br/prodetur/ab-ba.html>).

O que mais chama a atenção neste quadro são duas grandes diferenças. A primeira entre o número de projetos desenvolvidos para a região de Porto Seguro (40) e as outras (no máximo 6). A segunda entre a proporção dos valores orçados e o número de projetos. A região de Salvador é a campeã de investimentos, com 130 milhões, e tem apenas seis projetos, enquanto que Ilhéus, também com seis projetos, irá gastar 39 milhões, menos de um terço gasto para Salvador. As diferenças se explicam em parte pelo caráter de cada projeto e a população atendida. Certamente Salvador, sendo a maior cidade e capital do estado, requer obras de maior vulto, portanto, mais caras (só o aeroporto de Salvador responde por US\$ 95 milhões). Por outro lado, a prioridade de investimentos definida pela política de turismo nordestino serve como parâmetro para explicar porque a cidade de Porto Seguro recebe uma quantidade tão grande de projetos: trata-se do segundo pólo turístico mais visitado da Bahia depois de Salvador. Devemos ressaltar que seria necessário considerar que estamos trabalhando com valores previstos pelo orçamento, e não os realmente gastos⁹, o que certamente nos permitiria uma avaliação mais completa. Porém, a partir de dados sobre a natureza de cada projeto e seu estágio de desenvolvimento pudemos analisar as prioridades da distribuição desses recursos financeiros em relação aos três setores de investimentos propostos.

- **Aeroporto**

Este é o setor de maior sucesso na estratégia turística tocada pelo governo estadual, onde verificamos a maior concentração de investimentos e realizações. São quatro projetos: ampliação do aeroporto de Porto Seguro, ampliação e modernização do aeroporto Dois de Julho (Salvador), construção do aeroporto de Lençóis e construção do aeroporto de Valença. Dos quatro, dois já estão concluídos (Porto Seguro e Lençóis), um está em andamento (Salvador) e um em projeto (Valença).

O aeroporto de Porto Seguro foi reinaugurado em nov./96 e custou cerca de US\$ 5,5 milhões, totalmente financiado com recursos do Prodetur. O aeroporto Lençóis foi inaugurado em junho desse ano e custou US\$ 7,7 milhões, sendo 60% do governo do estado (dinheiro

(9) Isto sem levar em conta eventuais flutuações do câmbio, taxas de juros, índices de custos da construção e outros indicadores econômicos para reajuste desses valores.

proveniente da venda da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia) e o restante do Prodetur¹⁰. O aeroporto de Salvador deverá ser concluído em jun./99 e consumir US\$ 95 milhões, como já dissemos, sendo US\$ 47,5 milhões provindos do Prodetur.

- **Obras múltiplas**

As obras estão voltadas ao saneamento básico (abastecimento de água e esgotamento sanitário), transportes (rodovias e atracadouros), limpeza urbana, preservação e recuperação ambiental e recuperação do patrimônio histórico. No subsetor saneamento básico há várias obras em andamento e o maior volume de investimentos. As obras de esgotamento sanitário em Porto Seguro estão orçadas em US\$ 18,3 milhões e em Ilhéus US\$ 19,4 milhões. Os valores nos dão uma idéia do porte dessas obras, mas também nos faz pensar como estas cidades se sustentaram até hoje sem essa infra-estrutura.

Situação totalmente diversa encontramos no subsetor de preservação e recuperação ambiental. Os gastos são bem menores, tanto em valores absolutos quanto proporcionais (cerca de US\$ 5,8 milhões para a instituição de seis APAs – Área de Preservação Ambiental). No entanto, nenhuma delas foi implantada, encontrando-se ainda em elaboração.

- **Desenvolvimento institucional**

A situação geral deste setor é a mais desoladora: muitos projetos engavetados, outros parados e poucos em execução. Curiosamente, é o que envolve menos recursos; são reservados apenas cerca de US\$ 3 milhões para seu desenvolvimento. Aqui se incluem dois projetos específicos para a Costa do Descobrimento: a Legislação Urbanística de Porto Seguro e a de Santa Cruz de Cabralia, ambos engavetados. Não há menções sobre legislação urbana para outras localidades. Nossa questão é se a legislação atual das cidades envolvidas prevêem tamanha transformação de seus territórios.

(10) "Novo aeroporto facilita acesso à Diamantina" Biaggio Talento. *Estado de S. Paulo*. São Paulo, 23 de junho de 1998.

A conclusão óbvia a que chegamos diante desse quadro é que o governo baiano está investindo no turismo de massa, colocando todos os seus recursos nas obras de infra-estrutura urbana e transportes aeroviários, favorecendo um turista de médio e alto poder aquisitivo e atraindo empreendimentos privados de grande porte. Das intenções primeiras do Prodetur/NE só podemos observar a geração de divisas. Benefícios sociais deverão ser conquistados com as obras de saneamento básico, mas ainda nos resta pesquisar onde elas estão sendo feitas (nas periferias das cidades?). Oportunidades de empregos certamente crescem a curtíssimo prazo com as obras, mas sem capacitação profissional dificilmente essa população manterá seus níveis de salários.

Megaprojetos na Bahia - produção pública para o mercado

Adotando uma visão mais cética sobre os benefícios do Prodetur podemos concluir que na verdade os investimentos *públicos* estão unicamente construindo uma base territorial-urbana para receber um uso *privado*, através dos empreendimentos do mercado turístico. Isto significa que o governo estadual é um parceiro do mercado, tornando-se ele também um empreendedor. O porte, a localização e os valores financiados dos empreendimentos privados do setor turístico na Bahia, atraídos pela política de megaprojetos mostram claramente como esse estado-empendedor atua.

Complexo de Sauípe

O Complexo Turístico de Sauípe está sendo considerado o maior e mais fantástico projeto turístico do Brasil. O empreendimento fica a 90 km ao norte de Salvador, na praia de Sauípe, e aposta no turista de alto poder aquisitivo. O negócio é financiado pela Previ, o fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil. A área de 1.750 ha e o projeto foram comprados do grupo Odebrecht, que ficou responsável pela construção.

Na fase inicial serão construídos cinco hotéis e seis pousadas, além de um centro comercial. O investimento é em torno de US\$ 200 milhões e a inauguração está prevista para o final de 1999. O sucesso desta pri-

meira fase será fundamental para a continuação do projeto, que pode levar a investimentos da ordem de US\$ 2 bilhões, um conglomerado de 11 hotéis, oferecendo 1.650 unidades de hospedagem, e estar concluído até 2012. Os números impressionam. O mais impressionante, porém, é o volume de investimentos públicos. O empreendimento só se tornou “economicamente viável” a partir da implantação da Linha Verde, iniciativa da política de megaprojetos baiana. O governo da Bahia gastou US\$ 45 milhões na construção dessa estrada de 143 km que liga Salvador a Sergipe e passa por Sauípe. Posteriormente US\$ 40 milhões foram gastos em obras de infra-estrutura – água, energia, esgoto e telefone¹¹. Ou seja, quase a metade do valor do investimento privado. A propaganda feita para os turistas em potencial não esconde a sua satisfação:

No Costa do Sauípe tudo está em perfeita sintonia com as diretrizes do governo baiano, inclusive contando com o apoio estratégico de uma administração que implantou, desde 1991, uma política de desenvolvimento da indústria turística, investindo pesado em infra-estrutura, criando as condições necessárias para o crescimento do setor.

E permite até a ironia:

Por acreditarmos que o turismo tem tudo a ver com o Brasil, e especialmente com a Bahia, nós também estamos investindo mais de duzentos milhões de dólares neste empreendimento (grifo nosso)¹²

Porto Cabrália

Este é um grande projeto localizado em um ponto estratégico, intermediário entre os centros urbanos de Porto Seguro e Santa Cruz de Cabrália, na praia de Ponta Grande, e a menos de 5 minutos do sítio

(11) “Odebrecht e Previ constroem Cancun brasileira”. André Soliani. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 2 de ago. de 1998.

(12) Publicado no *site* promocional em nov./98 (<http://www.costadosauipe.com.br>).

histórico da Coroa Vermelha, local do Descobrimento do Brasil e onde foi celebrada a Primeira Missa. Aqui também está sendo construída a Universidade do Descobrimento, iniciativa governamental. O empreendimento alia um grande loteamento residencial – o Porto Cabrália Residencial Service – a um complexo turístico composto por um Centro Esportivo e Odonto-Médico, Centro Cultural, infra-estrutura de comércio e serviços e um shopping – Porto Cabrália Festival Mall. Tudo isso está sendo promovido pela Imobiliária Goes Cohabita, uma das maiores de Porto Seguro e responsável por grandes loteamentos residenciais da cidade. Lembramos, mais uma vez, que Porto Seguro recebeu o maior número de projetos e que se encontram na sua maioria em fase final de execução.

Outros projetos

Abaixo segue uma listagem apresentada pelo próprio Prodetur de projetos em andamento na Bahia. Chamamos a atenção para os valores mencionados.

Projetos	Valores (em US\$ milhões)
Marina Riverside	12,0
Porto Busca Vida Resort	30,0
Ponta do Dourado	89,5
Salvador Bahia Marina	20,0
Parque Aquático Wet'n Wild	19,5
Marina Porto do Cais Periperi	15,0
Outeiro das Brisas	20,0
Vela Branca Hotel	11,0
Paradise Water Park	16,4
TOTAL	233,0

Desenvolvimento sustentado?

Desenvolvimento e modernização do atraso

Desde meados da década de 60 se anunciava uma mudança no sistema de produção capitalista. Instabilidade de governos, crise do petróleo e das hegemonias econômicas, a informatização nos meios de comunicação e a globalização foram alguns dos fatores que contribuíram para a substituição do fordismo pela acumulação flexível. A produção em massa, a padronização dos produtos, a especialização da força de trabalho e a centralização dos meios de produção cedem lugar à produção em pequenos lotes, à diversidade, ao conhecimento generalizado e à descentralização. Tudo isso refletiu uma mudança nas relações entre Estado e Capital. Em 1982, analisando essa passagem do capitalismo industrial para o capitalismo flexível, Harvey constatava que *"... o Estado está numa posição muito mais problemática. É chamado a regular as atividades do capital corporativo no interesse da nação e é forçado, ao mesmo tempo, também no interesse nacional, a criar um 'bom clima de negócios', para atrair o capital financeiro transacional e global..."*¹³ A frase parece mais atual do que nunca e extremamente pertinente ao caso da produção turística que analisamos. O governo da Bahia, através do Prodetur e da política de Megaprojetos, fez uma opção clara pelo turista de alto poder aquisitivo, tentando com isso conseguir, em teoria, recursos para subverter o subdesenvolvimento social e econômico da população. Os efeitos dessa política, entretanto, caminham na direção de uma exclusão global que se inicia sob dois aspectos. Primeiro, a visível exclusão da maior parte do território nordestino, o interior habitado pela população sertaneja, ironicamente (?) o lugar mais pobre, o mais desassistido, o mais miserável, o mais feio. Mesmo para a única área interiorana escolhida, a Chapada Diamantina, isto é verdade: a região é um verdadeiro "oásis" no sertão, com muita água e vegetação, razão pela qual se consolidou como destino turístico na Bahia. Segundo, a exclusão da mão-de-obra assalariada do trabalhador urbano mal qualificado e o trabalhador rural, que não terão

(13) HARVEY, D. op. cit. (p.160).

lugar, em razão do seu intrínseco “atraso” no exigente mercado de trabalho do turismo internacional, pois é nesse patamar que os investimentos tanto públicos como privados se colocam. Portanto, o que vemos concretizado é mais um estágio do projeto neoliberal que vem sendo praticado no país desde meados dos anos 80: a subordinação do político e do social ao econômico, implicando em despolitização das questões nacionais, liberalização da economia (desregulação/livre mercado) e conseqüente encolhimento do Estado (privatizações). O agravante da situação é que vemos esta evolução do capitalismo no país ser conduzida no encalço das economias dos países desenvolvidos (desenvolvidos?), da mesma forma como o modelo da indústria fordista o foi.

Assim como, naquele modelo, não chegamos sequer a experimentar o *welfare state*, neste outro o neoliberalismo resulta em uma “modernização do atraso”¹⁴ Isto explica porque a construção de aeroportos tem prioridade, ao invés de saneamento básico, educação ambiental e qualificação de profissionais. O mau estado da cidade e a pobreza dos seus habitantes podem ser suportados pela existência de amenidades modernas como os shopping centers, aeroportos e hotéis de luxo. O famigerado consenso de Washington, que foi um dos modelos importados pelo governo brasileiro para modernizar o Estado, nada mais é, segundo Paulo Nogueira Batista, uma “receita de regressão a um padrão econômico pré-industrial”¹⁵ As metas de desenvolvimento presentes em qualquer discurso político são “benefícios sociais” “aumento da renda” com “geração de empregos” melhoria da “qualidade de vida” e a almejada “preservação de recursos naturais para as gerações futuras” entre outras. Mas se a modernização e o desenvolvimento econômico preconizados não respondem a essas metas, para que nos serve? Creio que a resposta está em parte na pergunta “para quem ela serve?”

(14) A razão para a incorporação de modelos estrangeiros, supostamente “superiores” para definir políticas de desenvolvimento nacional tem sido amplamente analisada por diversos autores, segundo Ermínia Maricato, que credits ao processo de colonialismo as raízes dessa prática. MARICATO, Ermínia. Brasil 2000: qual o planejamento urbano? *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro, 1997. p. 121, 122.

(15) BATISTA, Paulo Nogueira. O consenso de Washington. A visão neoliberal dos problemas latino-americanos. *Cadernos da Dívida Externa*. São Paulo: Pedex, 1994. p. 27

Desenvolvimento e meio ambiente

As cidades turísticas são muito mais valorizadas quando conseguem associar sua paisagem a um entorno “natural” belo, tornando a viagem do turista um prazer a mais a desfrutar. A exploração do litoral no Nordeste como pólo turístico não foge à regra. São milhares de quilômetros de praias ensolaradas e verdejantes quase o ano inteiro. A manutenção desse cenário é um item de fundamental importância para o empresário do turismo, já que parte do sucesso de seu produto depende dele. A concepção de preservação ambiental que se vende ao turista, porém, é das mais estranhas, para não dizer equivocada. Tomemos como exemplo o Complexo de Sauípe, cujo material de propaganda garante que “... os locais para atividades esportivas e de lazer são voltados para a educação e preservação ambiental. Começando pelo campo de golfe, com 18 buracos, o centro eqüestre e o paisagismo requintado com muita naturalidade...”¹⁶ Numa proposta tipicamente urbanizadora como a de Sauípe a questão entre desenvolvimento e recursos naturais recai sobre a dicotomia cidade-campo. Novamente temos aqui o confronto entre os locais de trabalho e os locais de viver. Não podemos, porém, reduzir o problema a mera comparação morfológica e sim encarar a questão da *qualidade* do ambiente, o que requer uma análise mais profunda, a ser desenvolvida em outros trabalhos. De qualquer forma, sabemos que o antagonismo entre urbanização e preservação tem sido muito mais discutido nas grandes cidades, onde o olhar para as diferenças socioeconômicas aberrantes da população torna-se inevitável. Nas cidades do Nordeste, palco “clássico” do atraso brasileiro, associar preservação de recursos com qualidade da urbanização é menos óbvio. Este aspecto tanto é verdade que o projeto turístico que causa mais polêmica na Bahia não é o Complexo de Sauípe e sim o aeroporto de Lençóis, no interior do estado. A Chapada Diamantina, onde se insere, reúne alguns dos cenários naturais mais bonitos do país e é uma região, com já dissemos, repleta de vegetação e água, criando situações inusitadas de canyons, pradarias, cavernas, cachoeiras.

(16) Publicado no *site* promocional em nov./98 (<http://www.costadosauipe.com.br>).

O parque engloba 152 mil hectares de área demarcada, mas não oficializada e muito menos regulamentada – nenhuma desapropriação foi feita e não há Plano de Manejo. O aeroporto certamente irá aumentar o fluxo de turistas e a polêmica centra-se no binômio turismo de massa *versus* preservação ambiental. Por que o conflito é mais óbvio na Chapada Diamantina que no litoral baiano? Se a resposta é que na Chapada a natureza encontra-se mais preservada, menos tocada pela ação do homem, então ainda temos muito o que avançar na questão, superando as discussões que tratam recursos naturais, sociedade e produção capitalista de forma fragmentada. E lembrar que este é um problema que nunca pode ser desvinculado do território (por mais que a globalização diga o oposto), dos processos de produção da paisagem e da transformação do espaço.

Perspectivas

A questão da sustentabilidade surge na discussão das características de atuação das duas “modalidades” consagradas do turismo: uma de características mais urbanas, associada principalmente ao litoral e cidades históricas, considerado o turismo “*convencional*” e outra voltada para as “belezas naturais” o chamado “*ecoturismo*” ou turismo de aventura, associada principalmente às unidades de conservação brasileiras como os parques nacionais e estaduais. No primeiro caso a atividade se caracteriza como turismo de massa, mais ou menos organizado, que provoca transformações sensíveis e imediatas na paisagem, reproduzindo paisagens e morfologias urbanas uniformemente por um território repleto de situações urbanas e ecossistêmicas bem diversificadas. No segundo caso temos um turismo que pretende ser ele próprio um novo paradigma da atividade, contrariando o perfil do turismo “convencional”: procura ser um turismo mais consciente das transformações que provoca e, por essa razão, capaz de avaliar os próprios impactos e minimizá-los. Este caso abre a discussão para a sustentabilidade da atividade e até que ponto ela realmente obtém o sucesso esperado pelos seus praticantes. Na verdade tanto o “ecoturismo” quanto o turismo “convencional” atuam como uma estratégia de enriquecimento das cidades menos favorecidas economicamente e/ou localizadas em áreas restritas à expansão urbana, isto é, inseridas ou próximas às unidades de conservação. Portanto, o incentivo ao turismo tem sido uma

prática cada vez mais presente nas prefeituras dessas cidades, quando não se torna a atividade econômica por excelência desses lugares. Isto nem sempre reverte em benefícios concretos para as cidades turísticas. O problema é que a indústria do turismo, tão atrativa para estas cidades, sempre buscará oferecer aquilo que o turista espera encontrar e este turista é um nômade, um estrangeiro buscando um tipo de exotismo e/ou aventura “confortáveis” ao seu padrão de vida. Não podemos ser indiferentes diante do fato de que a grande maioria dos turistas convencionais, que gasta em média R\$ 500 para tomar um avião de São Paulo para a Bahia, não vai se preocupar com a manutenção do ambiente em geral, nem mesmo do seu ambiente mais próximo. Sua própria condição de turista sazonal e morador distante impede de criar esse vínculo com o lugar. Sua preocupação é imediata e passageira, assim como sua viagem. A “qualidade” que o interessa é a do hotel, do restaurante, do serviço, do transporte. A “natureza” que irá presenciar será aquela oferecida por seu agente de viagens. O cenário que irá testemunhar já está programado em seu pacote de férias. Estamos tratando de um consumo descartável e renovável, pois quando um lugar se tornar enfadonho, ou quando perder suas qualidades, basta trocar por outro. Há sempre espaço para novidades. Portanto, cabe ao poder público definir com clareza as diretrizes de sustentabilidade do turismo, não só no econômico, como estamos presenciando, mas também no social e ambiental. Podemos vislumbrar no turismo um verdadeiro promotor de benefícios sociais e gerador de empregos, contribuindo para um desenvolvimento do cidadão e não apenas dos negócios internacionais, cujos lucros na maior parte das vezes sequer permanecem no país, gerando “divisas” meramente diplomáticas. Torna-se imprescindível, nesse caso, envolver a população moradora na discussão sobre os efeitos do turismo. A participação popular deve ser encarada como uma forma de garantir manutenção da qualidade de vida nas cidades turísticas, importante para consolidar uma cidade real, e não de “faz-de-contas”. O turismo, como está sendo conduzido, certamente proporcionará um confronto direto entre as desigualdades. Isto irá gerar crises que terão de ser enfrentadas – e elas têm uma chance muito maior de sê-lo nas cidades turísticas, palco dos conflitos. Os habitantes ganham atenção e um ambiente propício ao debate e à reivindicação. É a politização, enfim, da questão turismo *versus* desenvolvimento. Esta é uma perspectiva bastante otimista, mas sem dúvida, possível.

BIBLIOGRAFIA

- BATISTA, Paulo Nogueira. O consenso de Washington. A visão neoliberal dos problemas latino-americanos. *Cadernos da Dívida Externa*. 6. São Paulo: Pedex-Programa Educativo da Dívida Externa, 1994.
- CRUZ, Rita de Cássia A. Políticas de turismo e construção do espaço turístico-litorâneo no Nordeste do Brasil. *Turismo: impactos socioambientais*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- FALCÃO, José Augusto G. O turismo internacional e os mecanismos de circulação e transferência de renda. *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- HARVEY, David. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. *Espaço & Debates. Revista de Estudos Regionais Urbanos*. São Paulo: Cortez, 1982. (n. 6).
- _____. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- JIMENEZ, Carla, PINSKY, Luciana, FARIA, Gerson. Chega de amadorismo. *Revista Época*. São Paulo, 9 de nov. de 1998.
- LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.
- MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. Brasil 2000: qual o planejamento urbano? *Cadernos IPPUR*. n. 1 e 2. Rio de Janeiro, 1997.
- RODRIGUES, Arlete M. A produção e o consumo do espaço para o turismo e a problemática ambiental. *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SOLIANI, André. Odebrecht e Previ constroem Cancun brasileira. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 2 de ago. de 1998.
- VARGAS, Nilton, FLEURY, Afonso C. C. Aspectos conceituais. In: *Organização do trabalho*. São Paulo: Atlas, 1987.