

Urbanização e turismo: um estudo da relação entre dois fenômenos.

DOI: 10.2436/20.8070.01.224

Karla Maria Rios de Macêdo

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense, Brasil.
Docente do Eixo de Hospitalidade e Lazer do Instituto Federal Fluminense – Campus
Cabo Frio/RJ, Brasil.
kmacedo@iff.edu.br

Resumo

Esse ensaio tem como objetivo principal identificar a relação entre urbanização e turismo. Pretendemos compreender as características socioespaciais, econômicas e culturais dos processos de urbanização e os agentes sociais envolvidos. O estudo lança mão de uma pesquisa bibliográfica, sobre os temas em questão, buscamos amparo em vários autores dentre eles podemos citar: Henri Lefebvre (1901-91), Roberto Lobato Corrêa (1939), Ulpiano Menezes (1936), entre outros que nos auxiliaram na condução dessa investigação. Constatamos que a cidade como a conhecemos hoje em dia, é fruto direto ou indireto de um longo e complexo processo cuja matriz fundamental foi a Revolução Industrial. Enfatizamos diversas vezes que a cidade é fruto da atividade humana, mesmo quando a paisagem natural parece dominar a vida das pessoas. O conceito de turismo foi se ampliando e adquirindo outras conotações e significados, para além dos eminentemente econômicos, à medida que o próprio fenômeno foi se expandindo, principalmente após a II Guerra Mundial.

Palavras-chave: Urbanização. Turismo. Urbanização-turística.

1. INTRODUÇÃO

O objetivo geral do presente ensaio é expor os traços fundamentais da urbanização, com o intuito de propiciar o esclarecimento de suas possíveis relações com o turismo.

Não escapa à autora dessas linhas o fato de que ambos são fenômenos

complexos, marcados pela multicausalidade e em relação aos quais há uma extensa bibliografia, em que não faltam a polêmica e o dissenso. Contudo, mesmo tendo em vista tais limitações, procuraremos indicar as características mais marcantes desses dois conjuntos de fenômenos e sua mútua interação.

Cumprir, no entanto, que não se pretende – nem esse é o lugar apropriado e, por isso, não poderia ser a nossa pretensão – expor, até mesmo de modo aproximado, as fases desse desenvolvimento e analisar todo o intrincado de aspectos que permeia a relação entre urbanização e turismo. Aqui, podemos fazer observações de caráter mais geral, com o objetivo de esclarecer, como veremos mais adiante, os traços específicos da urbanização turística.

1.1 O processo de urbanização e o espaço social urbano

Já entrando na questão que dá título ao presente ensaio, pode-se reconhecer a existência de indícios razoáveis¹ que revelam que a obra de Henri Lefebvre (1901-91), como um todo, e em especial seus textos sobre o problema urbano, continuam a merecer a atenção dos estudiosos sobre o assunto. Livros como *O direito à cidade* (publicado pela primeira vez no Brasil em 1969), e em especial *A revolução urbana* (1999), entre outros títulos, despertam grande interesse por sua contribuição para os estudos relacionados à urbanização, principalmente aquela que se desenvolveu na modernidade. Assim, muito embora a criação das cidades tenha se dado já no mundo antigo, como também na época medieval e no Renascimento, a cidade, tal como a conhecemos, foi impulsionada e, em grande medida, configurada pela industrialização ocorrida em finais do século XVIII em território europeu.

Ademais, o significado da contribuição de Lefebvre pode ser dimensionado “especialmente no fato de que ela integra sistematicamente as categorias de cidade e espaço em uma única e abrangente teoria social, permitindo a compreensão e a análise dos processos espaciais em diferentes níveis” (SCHMIDT, 2012, p. 90). Além disso, a própria concepção de espaço é radicalmente formulada por ele. Longe de ser uma realidade independente da atividade humana,

Lefebvre, utilizando-se do conceito de produção do espaço, propõe uma teoria que entende o espaço como fundamentalmente atado à realidade social – do que se conclui que o espaço “em si mesmo” jamais pode servir como um ponto de partida epistemológico. O espaço não existe em “si mesmo”. Ele é produzido (SCHMIDT, 2012, p. 91).

Ou seja, o espaço não é uma coisa, um simples objeto, mas deve ser reconhecido, como categoria, como um conjunto de relações ou, em termos mais sintéticos, o espaço social é simultaneamente produtor e produto. Produtor porque é condição de possibilidade da vida humana e social; produto porque suas feições são constantemente alteradas pelas atividades que aí têm lugar.

Lefebvre elabora sua concepção de espaço denunciando a fragmentação das abordagens, sobretudo filosóficas, que levaram à construção de um espaço em sentido

¹ As edições em português, a partir dos anos 2000, de obras importantes de Lefebvre (tais como *A revolução urbana*, *Espaço e política*, *Direito à cidade*, *O Vale de Campan*), bem como artigos e trabalhos acadêmicos mais recentes sobre o pensamento do autor, parecem comprovar essa hipótese.

puramente mental, orientado pela geometria e a técnica. Seu propósito foi buscar uma teoria unitária do espaço, que pudesse articular suas várias dimensões: a física, a mental, a social e assim por diante. Para justificar sua abordagem, ele pondera que a partir dela se poderia analisar o espaço real, aquele das práticas sociais, sem se restringir ao espaço ideal produzido por categorias mentais. Embora não seja nosso objetivo contemplar o assunto com a devida profundidade, é necessário assinalar que o autor, no livro *A produção do espaço*, demonstra insatisfação com as abordagens que “repartiam, o espaço se fragmentando segundo postulados metodológicos simplificados: o geográfico, o sociológico, o histórico etc.” (LEFEBVRE, 1986, p. 12).

Tendo tal contribuição de Lefebvre como orientação básica, o ponto axial das considerações que serão aqui desenvolvidas é aquele em que a cidade é entendida como fruto da ação humana, mesmo quando a paisagem natural parece dominar a vida das pessoas. Ao se atentar para o modo como os indivíduos de diferentes setores sociais e culturais atuam, relacionam-se, modificam seu modo de vida, atribuindo-lhe diferentes significados e valores, constata-se, antes de tudo o mais, que tais ações se desenrolam em determinado tempo e lugar.

De fato, parece ser impossível caracterizar tais atos abstraindo-se desses dois aspectos fundamentais. É nesse sentido que julgamos apropriado afirmar que a vida urbana possui uma compleição social e historicamente construída e reconstruída no interior de um espaço cuja própria constituição física é continuamente modificada. Para concluir esse passo, pode-se afirmar, em suma, que está correto o esforço de Lefebvre “para sair da confusão considerando o espaço (social), assim como o tempo (social), não mais como fatos da ‘natureza’ [...], nem como simples fatos de ‘cultura’, mas como produtos” (LEFEBVRE, 1986, p. 13). Finalmente, com uma história ainda por escrever, o espaço “muda com ‘as sociedades’, se se quiser exprimir assim. Portanto, há uma história do espaço. (Como do tempo, dos corpos, da sexualidade etc.)” (LEFEBVRE, 1986, p. 14).

Em outras palavras, o espaço, no interior de sua história particular, só se efetiva, adquirindo assim a sua concretude específica, por meio das práticas dos indivíduos, das práticas sociais de várias modalidades, que constroem as paisagens e estabelecem, inclusive, as relações de poder. Não é, portanto, algo oferecido como dado fixo “pela natureza”². Como veremos mais adiante, a tese da atividade turística como “vocaçào natural”, muitas vezes difundida por agentes de turismo ou mesmo por políticas governamentais, pode ser colocada em xeque, em grande medida, por abordagens desse teor.

No livro *A revolução urbana* (2004), o autor elabora um eixo gráfico para o processo de urbanização, que passa sucessivamente por formas urbanas como a Cidade Política, a Cidade Comercial, a Cidade Industrial e, finalmente, a Sociedade Urbana.

² É claro que o problema do espaço enquanto dimensão física, natural ou socialmente constituída, ou ainda, simples abstração, merece uma discussão mais apurada, já que Lefebvre se volta, como é sabido, ao questionamento do modo como essa categoria foi tematizada ao longo da história da filosofia ou mesmo das ciências sociais. No entanto, vale a pena insistir no fato de que tal empreitada foge ao escopo da presente pesquisa.

Esta última situa-se no final de um movimento no curso do qual “explodem as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas” (LEFEBVRE, 2004, p. 15). É a partir dessa abordagem que o autor pode afirmar a existência não apenas da cidade, que passa a existir enquanto resultado de um conjunto variado de transformações, mas também, como veremos mais adiante, da sociedade urbana, ou seja, o caráter globalizante dos vetores que levam ao surgimento da cidade – tal como a conhecemos nos dias de hoje – imprimiu também suas marcas no conjunto societário, alterando a maneira de produzir, de pensar e, sobretudo, de conviver e organizar o espaço. Em outras palavras, o advento da sociedade urbana, no dizer de Lefebvre, só pode ser concebido ao final de um processo no curso do qual explodem as antigas formas urbanas, herdadas das transformações descontínuas, em que subordina inclusive a própria produção agrícola e as relações que matizam a vida no meio rural. É justamente nesse sentido que se trata de uma revolução (LEFEBVRE, 2004, p. 13).

Neste percurso, segundo o mesmo autor, há três campos distintos que, todavia, interpenetram-se: o rural, o industrial e o urbano. Justamente na passagem da sociedade industrial para a urbana está o momento denominado por Lefebvre de zona crítica, em que as ideologias, a sociabilidade e as relações de produção, ou seja, resquícios de outras formações sociais, são questionadas e superadas. No fundo, trata-se de estabelecer uma possível relação dialética entre o industrial e o urbano, como interfaces de um mesmo processo, em que o momento predominante parece se consubstanciar naqueles acontecimentos que marcam a passagem da época medieval para a moderna. O aspecto que mais chama a atenção do autor é o advento do capitalismo comercial e da Revolução Industrial, sendo que esta última é continuamente fomentada pelo incremento da troca de mercadorias e da acumulação de grande quantidade de capital. Dessa forma:

inicialmente a indústria se implanta – como se diz – próxima às fontes de energia (carvão, água), das matérias-primas (metais, têxteis), das reservas da mão de obra. Se ela se aproxima das cidades, é para se aproximar dos capitais e dos capitalistas, dos mercados e de uma abundante mão de obra, mantida a baixo preço (LEFEBVRE, 2004, p. 13).

Fica demarcado, assim, o traço distintivo inicial da relação indústria-cidade: a aglomeração urbana se torna fundamental para as atividades de caráter econômico, mas aos poucos adquire outras feições e significados que constituem os vários níveis da sociabilidade humana – político, cultural, ideológico e assim por diante. Ressalte-se também, no interior desse quadro, a emergência de novos grupos sociais, cujos movimentos, valores e modos específicos de pensar passam a caracterizar a dinâmica social e seus reflexos sobre o surgimento e reconfiguração de novos aglomerados urbanos, estendendo, assim, a urbanização à sociedade no seu todo, como indicamos linhas acima. (Mais à frente, pretende-se discutir em que medida a urbanização da sociedade compreende relações com o surgimento do turismo.)

Lefebvre, com o objetivo de elucidar mais detalhadamente tal processo, chega a elaborar uma espécie de gradiente que tem a ausência da urbanização (a “pura natureza”, a terra entregue aos “elementos”) de um lado e, de outro, a culminação do processo, o urbano (a realidade urbana). Esse eixo é, ao mesmo tempo, espacial – porque o processo se estende no espaço que ele modifica – e temporal, uma vez que se desenvolve no tempo, aspecto de início menor, depois predominante, da prática e da história (LEFEBVRE, 2004, p. 18).

É, assim, no interior desse processo tanto espacial quanto temporal que Lefebvre identifica a *explosão* da cidade, fenômeno que demarca, ainda segundo ele, a expansão desmesurada e a consequente

urbanização da sociedade, ao tecido urbano recobrando as características remanescentes da cidade anterior à indústria. [...] Neste movimento, a realidade urbana, ao mesmo tempo amplificada e estilhaçada, perde os traços que a época anterior lhe atribuía: totalidade orgânica, sentido de pertencer, imagem enaltecida, espaço demarcado e dominado pelos esplendores monumentais. Ela se povoa com os signos do urbano na dissolução da urbanidade; torna-se estipulação, ordem repressiva, inscrição por sinais, códigos sumários de circulação (percursos) e de referência (LEFEBVRE, 2004, p. 26).

O que se articula ainda nessa configuração particular é a sobreposição da produção industrial ao crescimento das trocas comerciais, incluídos aí não apenas o comércio de produtos, mas também a compra e venda da força de trabalho, que modificam drasticamente o cenário de vida urbana anterior, em que as vivências humanas eram mais equilibradas, homogêneas e orgânicas. “A compra e a venda, a mercadoria e o mercado, o dinheiro e o capital parecem varrer os obstáculos.” Isso leva, de acordo com Lefebvre, a um *momento crítico*, caracterizado pela *implosão-explosão*: uma enorme concentração (de pessoas, atividades, riquezas e pensamentos), ao lado de uma imensa explosão, com a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios etc.) (LEFEBVRE, 2004, p. 26). A expansão da indústria promove a organização da cidade na direção do dinheiro, do comércio e das trocas.

Ainda que Lefebvre sublinhe a produção industrial na estruturação da vida urbana na aurora da modernidade – como pudemos observar acima –, ela não pode ser concebida como simples resultante exclusiva da industrialização e muito menos como um microcosmo que simplesmente espelha processos sociais característicos da sociedade no seu conjunto (macrocosmo). Nesse sentido, ele é enfático ao afirmar que não se pode conceber o espaço urbano como “simples projeção das relações sociais” globais, como “lugar e terreno onde as estratégias se confrontam”, ou seja, não se trata apenas de terreno propício para a atuação das “instituições, organismos ‘agentes’ urbanos (notáveis, dirigentes locais)” – muito ao contrário. Longe de ser um reflexo mecânico dos fenômenos que caracterizam a configuração econômica, social e política da sociedade no seu conjunto, com seus embates e conflitos, “o fenômeno urbano e o espaço urbano não deixam de ter uma realidade e uma vitalidade específicas, isto é, há

uma prática urbana que não se reduz nem às ideologias e instituições globais” (LEFEBVRE, 2004, p. 83).

Em virtude da importância desse tipo de argumento na constituição da análise do autor francês, não poderíamos deixar de enfatizar mais uma vez que, para ele, a sociedade urbana não pode ser considerada algo constituído a partir da simples projeção de “fenômenos sociais” que afetam a sociedade no seu conjunto. Ou seja, a cidade não é simples reflexo das características societárias mais gerais, ao contrário, ela apresenta especificidades que devem ser compreendidas enquanto tais.

De acordo com a explicação de Lefebvre, essas características particulares da vida urbana são constituídas de

sensações e de percepções, de espaços e de tempos, de imagens e de conceitos, de linguagem e de racionalidade, de teorias e de práticas sociais: o rural (camponês), o industrial, o urbano, com emergências, interferências, desencontros, avanços e atrasos, desigualdades de desenvolvimento e, sobretudo, transições dolorosas, fases críticas. Eis, portanto, o que evidencia o balizamento do eixo espaço-temporal, das hipóteses teóricas em curso de verificação. Entre duas épocas, no meio, no corte ou nas dobras (nos nossos dias: entre o industrial e o urbano) (LEFEBVRE, 2004, p. 35).

Do ponto de vista metodológico, o esforço de Lefebvre, portanto, é o de abordar a cidade também e especialmente como uma linguagem, ou um conjunto de sistemas de signos e significações, divididos em diversos níveis, tanto espaciais quanto temporais, que revelam, por sua vez, as suas características físicas, históricas, sociais e políticas (LEFEBVRE, 2004, p. 77; 98). Os referidos níveis, temporais e espaciais, dividem a cidade quanto às suas dimensões históricas, físico-estruturais e quanto ao tipo de poder existente. Em termos históricos, há as esferas do rural, do industrial e do urbano. Em termos físicos, são propostos três níveis: o global, onde o poder do Estado define as estratégias políticas; o misto, nível da cidade tomada como um plano, entre os prédios oficiais e as edificações privadas; e, ainda, o nível privado, composto simplesmente pelo domínio edificado, ou os imóveis.

Vimos que, segundo Lefebvre, a questão urbana não pode ser devidamente tematizada se abordada de forma fragmentária, por meio de um enfoque parcelar, ao contrário, deve ser enfrentada na sua inteireza e unidade. Ademais, tivemos oportunidade de assinalar também que se trata de um fenômeno cuja natureza não se esgota na sua dimensão econômica, como se fosse a finalidade realizada da assim chamada Revolução Industrial. Ou, nas palavras precisas de Sérgio Martins, tradutor e prefaciador de *A revolução urbana*:

A problemática urbana não pode ser entendida, quiçá conhecida, enquanto for considerada um subproduto da industrialização. Desse modo, para Lefebvre sequer é possível reconhecer a problemática urbana. O máximo que resultou dessa redução do urbano foi o urbanismo, isto é, a tentativa de submeter a realidade à racionalização

industrial, às exigências do mundo supostamente lógico, sem contradições e conflitos, da mercadoria. (MARTINS, 2004, p. 9)

Meneses propõe três categorias de análise da cidade, as quais podem ser úteis para a investigação pretendida aqui. Para o autor, a cidade seria artefato, campo de forças e representação social. Ele diz: a cidade é artefato por ser ela “coisa feita, fabricada”, “ela não é um fim em si mesma, nem tampouco é algo dado *a priori*, ela é fruto de escolhas feitas por aqueles que nela habitam ou que nela produzem sua riqueza” (MENESES, 2006, p. 35).

A segunda dimensão proposta por Meneses – o campo de forças – está, como o próprio autor afirma, intrinsecamente ligada à primeira. Assim, a cidade como campo de forças é “um espaço definível de tensões, conflitos, de interesses e energias em confronto constante, de natureza territorial, econômica, política, social, cultural e assim por diante” (MENESES, 2006, p. 36). Essas duas dimensões são indissociáveis, sendo a cidade/artefato, ao mesmo tempo, produto deste campo de forças e seu vetor, o que, em última instância, permite a sua reprodução.

Por fim, a cidade é também representação social:

As práticas que dão forma e função ao espaço e o instituem como artefato também lhe dão sentido e inteligibilidade e, por sua vez, alimentam-se, elas próprias, de sentido. Por isso, a cidade é também representação, imagem. A imagem que os habitantes se fazem da cidade ou de fragmentos seus é fundamental para a prática da cidade. [...] para compreender a cidade como bem cultural, é preciso enfrentá-la simultaneamente nas três dimensões. (MENESES, 2006, p. 36)

2.2 Estado e intervenção urbana

Como vimos, o meio urbano, a partir de um certo momento de sua história, passou a concentrar um sem-número de atividades, ensejando a aglomeração de pessoas, edificações, ruas, transportes etc. Além disso, tornou-se o campo em que a política e o Estado, em particular, assumiram papéis específicos, além daqueles que classicamente cumprem. Ou seja, para além do fato de as cidades passarem a desempenhar o comando, principalmente quando a economia capitalista ganhou configuração global, papéis ou funções do Estado e da política se voltaram à resolução de problemas decorrentes da urbanização e refletiram a contraposição dos projetos e linguagens de cada um dos agentes sociais. É disso que trataremos nas linhas que se seguem.

Como é sabido, uma das funções precípua do Estado e da política em relação à cidade é realizar o chamado planejamento urbano, cuja atenção se volta aos diversos problemas e contradições que surgem nas cidades que passaram por um processo de urbanização acelerado. Tais problemas desencadearam intervenções do Estado em diversas áreas, dentre elas, as relacionadas ao espaço e às diferentes formas de sua apropriação pelos interesses econômicos, políticos e sociais. Questões como desenvolvimento econômico, poluição e acesso à moradia, à saúde pública, ao

saneamento básico e ao abastecimento de água, entre outras, faziam parte do início do processo de urbanização das cidades europeias e ainda integram o debate acerca dos muitos problemas existentes nas cidades contemporâneas ao redor do mundo.

A intervenção do Estado para solucionar os problemas urbanos não pode ser considerada neutra. Segundo Corrêa (1989), sendo os proprietários dos meios de produção os grandes consumidores do espaço urbano – seja por meio da especulação imobiliária, seja pela “transformação de áreas rurais em espaços urbanos” –, o Estado, por seu turno, “atua na organização espacial da cidade, através da regulação dos preços, taxação de impostos, tem a capacidade de fazer zoneamento, é também regulador do espaço urbano, através das leis etc.” (CORRÊA, 1989, p. 9). De acordo com o mesmo autor, da ação dos grupos sociais produtores do espaço urbano, conjugada com a intervenção da esfera política que os representa, são gerados “os grupos sociais excluídos [...] que não possuem condições para pagar aluguel e muito menos para comprar um imóvel” (CORRÊA, 1989, p. 9).

De acordo com David Harvey (2005; 2015), as intervenções urbanas tiveram início em meados do século XIX nas grandes metrópoles europeias, com desdobramentos nas colônias e ex-colônias no resto do mundo. A crise da metrópole industrial espelhava, de fato, a crise da transformação da sociedade burguesa capitalista que trouxe para o centro do poder a classe trabalhadora, provocando um enorme crescimento e expansão daquelas metrópoles. A cidade, nesse contexto, é o *locus* privilegiado da reprodução social (MONTE-MÓR, 2006, p. 9), onde os conflitos de interesses se tornam mais claros e evidentes.

Para determinar com mais detalhe todo esse processo, convém remeter ao

caso mais emblemático e que influenciou todo o mundo ocidental, [que] é a famosa experiência do barão Georges-Eugène Haussmann, em Paris, administrador do Sena entre 1853 e 1869, que projetou e implantou o que é considerado o primeiro plano regulador para uma metrópole moderna. Haussmann se apoiou, de um lado, nos trabalhos de engenharia urbana desenvolvidos desde o início do século na Escola Politécnica e que se fortaleceram enormemente a partir da Revolução de 1848, e de outro, na força política e no interesse de Napoleão III, tão engajado no processo que a ele muitas vezes tem sido atribuída a autoria do esquema geral de racionalidade urbanística imposto a Paris, demolindo e construindo milhares de casas, implantando infraestrutura e parques, abrindo grandes avenidas e dando à área central da cidade o sentido majestoso e a organização administrativa em 20 *arrondissements* que perdura até hoje. Visto de hoje, o plano Haussmann expressou a forte intervenção do Estado sobre a parte central de uma metrópole industrial em intensa transformação, que chegou a 1870 com cerca de dois milhões de habitantes. À época, seu caráter autoritário e até arbitrário foi criticado por liberais, intelectuais e artistas por sua rigidez e pela destruição de áreas tradicionais da cidade (MONTE-MÓR, s/d, p. 2).

Ao longo da história, sucederam-se vários tipos de intervenção: do transporte à habitação e, em particular, as periferias urbanas das grandes metrópoles industriais

assistiram a investimentos ligados à reprodução coletiva da força de trabalho, centrada nos dois serviços urbanos principais requeridos pela produção: a habitação e o transporte público, embora nem sempre suficientes.

De forma que podemos citar também os marcos legais regulatórios como responsáveis para organização de uma cidade e desenvolvimento de um destino turístico, por meio do planejamento e do controle dele derivado.

Os marcos legais regulatórios constituem-se num conjunto de peças legislativas, normas e procedimentos instituídos pelos governos de países e localidades, que direta ou indiretamente, interferem no seu *design* urbano. [...] os marcos legais regulatórios podem contribuir para modificação das paisagens e das relações sociais de uma localidade. Como exemplo podemos citar: peças de legislação urbanísticas como planos diretores, leis de uso e ocupação de solo, legislação de controle social na área de segurança e de migração que podem aumentar ou diminuir o contingente da população local e o fluxo de turistas [...]. (BESSA; CAPANEMA, 2014, p. 60)

2.3 O que é turismo?

Pretende-se, nesse momento da exposição, apresentar a sistematização sintética das discussões acerca do conceito de turismo, valendo-nos, para tanto, de conceituações técnicas sobre o fenômeno, mas também de conceituações históricas e teóricas, que buscam delimitar e analisar a abrangência e o desafio teórico-metodológico que tal campo específico de investigação tem colocado para os pesquisadores³.

Como veremos mais adiante, o incremento da atividade turística não apenas gerou o surgimento e ampliação de agências internacionais voltadas para o assunto, como a Organização Mundial do Turismo (OMT)⁴ e o Conselho Mundial para Viagens e Turismo (WTTC, na sigla em inglês)⁵, mas também o aumento do interesse da área acadêmica sobre o tema, com a consequente ampliação, por parte das instituições de ensino superior e técnico, do elenco de disciplinas e carreiras oferecidas aos interessados – inclusive no nível de pós-graduação –, em razão da ampliação do mercado de trabalho e da necessidade de conferir caráter científico aos diagnósticos e propostas do setor.

A diversificação das publicações na área, por meio de periódicos especializados, livros, coletâneas, teses e dissertações, também é testemunho evidente do reiterado interesse da área acadêmica pelo tema.

Muito embora nosso interesse, nessa parte da exposição, esteja voltado para a discussão teórica da questão, não poderíamos deixar de assinalar a definição de turismo,

³ Deve-se sublinhar que a preocupação com a construção conceitual da área do turismo é, de fato, muito recente. Em grande medida, essa situação resulta do caráter interdisciplinar da área, com vários âmbitos implicados na busca de sua conceituação: o espacial, o econômico, o social, o cultural e o psicológico.

⁴ Desde o final da II Guerra Mundial tem havido esforço de vários países na criação de órgãos internacionais não-governamentais voltados à promoção da atividade turística.

⁵ Trata-se de órgão representativo do setor privado atuante em turismo.

de acordo com a OMT: é a atividade do viajante que visita uma localidade fora do seu entorno habitual, por período inferior a um ano, e com propósito principal diferente do exercício de atividade remunerada por entidades do local visitado⁶. Cruz (2001, p. 20) afirma que a definição da OMT permite orientar órgãos oficiais de turismo, em diversos lugares, em relação ao planejamento e gestão da atividade, entretanto, deve-se entendê-la como essencialmente técnica, tendo como função subsidiar os profissionais do turismo para distinguir turistas de viajantes de outra natureza.

Segundo Wahab (1991, p. 23) e Ignarra (2003, p. 23), a primeira definição de turismo foi, possivelmente, formulada pelo economista austríaco Herman Von Schullard, em 1910. Para este último, o turismo pode ser conceituado como “a soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região”.

Como o fenômeno do turismo, numa primeira aproximação, parece se revestir fundamentalmente de características econômicas passíveis de serem visualizadas no transporte, hotelaria, excursões, gastronomia etc., é comum identificarmos na bibliografia sobre o assunto definições que destacam este aspecto em particular. Ademais, não há como negar que se trata atualmente de força econômica importante para um sem-número de países e localidades específicas. Assim, considerando-se o trinômio transporte-hospedagem-alimentação, as atividades turísticas foram percebidas na Europa e nos Estados Unidos, mais precisamente, a partir de meados do século XIX, como importante atividade econômica.

Diversas publicações da OMT⁷, entre outras, dão conta de seu crescimento contínuo principalmente desde o fim da II Guerra Mundial. Para se ter uma ideia do que representa o turismo em termos financeiros, basta referir, por exemplo, as seguintes cifras: em 1950, cerca de 25 milhões de turistas geraram US\$ 2,1 bilhões; quase 50 anos depois, ou seja, em 1998, o número de turistas chegou a 625 milhões e eles despenderam US\$ 445 bilhões, quantia que ultrapassa o Produto Interno Bruto (PIB) de muitos países. O WTTC estima que apenas no ano de 2018 o turismo mundial tenha gerado um total de US\$ 4,2 bilhões, contabilizando os efeitos diretos e indiretos.

Exemplo do interesse pelo turismo como atividade fundamentalmente econômica pode ser encontrado no surgimento na década de 1940 da chamada *Escola Berlinense*, como ficou conhecido o Centro de Pesquisas em Turismo da Universidade de Berlim (FUSTER, 1974, p. 23), majoritariamente composto de economistas interessados no impacto econômico produzido pela atividade. A definição de turismo, nesse caso, passa obviamente pelo seu caráter econômico e restrito à presença do sujeito agente – o turista.

Somente nos anos 1950 e 1960 o fenômeno turístico começou a ser visto a partir do que Fuster denomina o "lado de fuga", isto é, uma fuga não só de pessoas, senão

⁶ Disponível em: <<https://www.unwto.org>>. Acesso em: 26 out. 2020.

⁷ Disponível em <<https://news.un.org/pt/tags/organizacao-mundial-do-turismo>> Acesso em 14 de dezembro de 2020.

também de capitais, devido aos efeitos negativos da balança de pagamentos dos países “fornecedores de turistas”. É nesse sentido que o referido autor procura incluir na sua definição de turismo os aspectos negativos que resultam dessa atividade. Conforme suas próprias palavras:

Turismo é, de um lado, conjunto de turistas; do outro, os fenômenos e as relações que esta massa produz em consequência de suas viagens. [...] Turismo é todo o equipamento receptivo de hotéis, agências de viagens, transportes, espetáculos, guias-intérpretes que o núcleo deve habilitar, para atender às correntes [...]. Turismo é o conjunto das organizações privadas ou públicas que surgem, para fomentar a infraestrutura e a expansão do núcleo, as campanhas de propaganda [...]. Também são os *efeitos negativos ou positivos* que se produzem nas populações receptoras. (FUSTER, 1974, p. 19, grifos nossos)

Exemplo da consideração do fenômeno apenas a partir da perspectiva do turista pode ser encontrada também em Burkart e Medlik:

o turismo é uma amálgama de fenômenos e relações, fenômenos estes que surgem por causa do movimento de pessoas e sua permanência em vários destinos. Há um elemento dinâmico – a viagem, e um elemento estático – a estada. A viagem e a estada acontecem fora do lugar de residência, as pessoas desenvolvem atividades diferentes de seu cotidiano. O movimento de pessoas, também, é particular, por ser temporário – o turista sempre pensa em voltar para casa em pouco tempo (*apud* FUSTER, 1974, p. 19).

Há, entretanto, autores que, além de apontar o caráter econômico do turismo, reconhecem e sublinham as dimensões interindividuais estabelecidas durante os deslocamentos. Nessa direção, W. Hunziker e K. Krapf afirmam que o turismo é “a soma dos fenômenos e de relações que surgem das viagens e das estâncias dos não residentes, desde que não estejam ligados a uma residência permanente nem a uma atividade remunerada” (*apud* SANCHO, 2001, p. 37)⁸.

O próprio Fuster, como víamos acima, amplia a definição de turismo, pois, ao chamar a atenção para os efeitos desta atividade na área em que se encontra instalada, traz para o âmbito da pesquisa não apenas o ponto de vista do turista, presente na maioria das definições encontradas na bibliografia sobre o assunto, mas também a perspectiva de quem o recebe. Assim, segundo ele, “turismo é o conjunto das organizações privadas ou públicas que surgem para fomentar a infraestrutura e expansão do núcleo receptor, as campanhas de propaganda”, mas “Também são os efeitos negativos ou positivos que se produzem nas populações receptoras” (FUSTER, 1974, p. 19).

Outras definições surgiram sucessivamente, procurando ressaltar outros aspectos econômicos, como o consumo de luxo, por exemplo, situação na qual os turistas são

⁸ Hunziker e Krapf, ao lado de Fuster, são considerados “os pais do turismo moderno”. Os dois primeiros formularam em 1942 a famosa “Doutrina Geral do Turismo” (DGT). Ver, a respeito, Sancho (2001).

concebidos como consumidores de bens econômicos e culturais (FUSTER, 1974, p. 25). Gradativamente, no entanto, introduziu-se a noção de viagem por prazer, a qual, segundo Fuster, “surgiu com Burman na década de 1930” (1974, p. 23).

Ressaltando inicialmente apenas a dimensão econômica do deslocamento ou tráfego de pessoas, os estudos sobre turismo ganharam um novo impulso com a emergência do turismo de massa, após a II Grande Guerra.

A esse respeito, ainda de acordo com Fuster (1974, pp. 25-7), com a proliferação das monografias sobre o tema, produzidas depois da II Guerra, surgiram conceituações mais específicas. É o caso de Walter e Kurt (da Universidade de Berna), que publicaram obra conjunta voltada exclusivamente para o turismo de massas. A análise se concentrou nos fenômenos econômicos, como oferta e demanda, a teoria do consumo, bem como a difusão das riquezas turísticas, o comércio internacional e a balança do turismo, a redistribuição de impostos, a rentabilidade da empresa turística, o desenvolvimento econômico das regiões e dos países e assim por diante. Ou seja, o interesse de tais investigações era sublinhar os aspectos econômicos positivos para os países e localidades que ofereciam “atrações turísticas”.

O crescimento e a diversificação do fenômeno turístico impuseram desafios teóricos para os analistas, ainda é significativa a abordagem de caráter pragmático em que o turismo é concebido por seu forte apelo econômico. Quanto mais cresce, mais gera novas necessidades: hotéis, estradas, comunicações, restaurantes, artesanato, entretenimento, gerando uma espiral de bens e serviços, os quais, para servirem aos turistas, empregam mais mão de obra. Portanto, o fenômeno passou a se configurar como uma “indústria sem chaminés”, segundo alguns economistas e planejadores públicos.

Desse modo, as análises de talhe econômico sobre o turismo proliferaram e se especializaram a tal ponto que terminaram por se debruçar, a título de exemplificação, na discussão sobre a que setor da economia a atividade turística pertenceria.

É no âmbito dessa polêmica que Boullón (2006) questiona a pertinência de considerar o turismo uma indústria, denominação empregada corriqueiramente não só por alguns estudiosos do assunto, como vimos, mas também por empresários, governantes e planejadores urbanos. Para responder à questão, o autor afirma que a atividade turística não pertence ao setor primário, pois, embora se utilize de recursos naturais, não os extrai e, além disso, não os transforma (mesmo que a ação antrópica modifique um ambiente natural, não podemos atribuir a tal alteração o mesmo caráter da que ocorre na indústria, quando se transforma em bem de consumo algo extraído da natureza). Em suma, segundo o autor em tela, a atividade turística, longe de pertencer ao setor primário ou secundário, apresenta características mais afeitas ao setor terciário, pois os “produtos” turísticos não são estocáveis ou tangíveis, são heterogêneos, têm uma distribuição pulverizada e, na medida em que a destinação turística é colocada à venda na internet, podem ser “consumidos” em qualquer lugar do mundo; além do fato de produção e consumo não serem simultâneos.

A definição de turismo elaborada por John Urry (1999) parece corroborar a tese acima, pois destaca seu caráter evanescente, prazeroso e vinculado ao lazer, justificando, assim, a consideração de Boullón. A definição em pauta é a seguinte:

o turismo se refere ao consumo de bens e serviços que, em certo sentido, são desnecessários. São consumidos porque geram supostamente experiências prazerosas, diferentes daquelas com que nos deparamos na vida cotidiana. E, no entanto, pelo menos parte dessas experiências consiste em lançar um olhar ou encarar um conjunto de diferentes cenários, paisagens ou vistas das cidades que se situam fora daquilo que, para nós, é comum (URRY, 1999, p. 16).

Com um enfoque distinto daquele que temos exposto até esse momento, surgem, a partir da década de 1960, estudos antropológicos com abordagens antiturísticas, aspecto que os aproximam das discussões acerca da dimensão intersubjetiva da atividade em questão. Como um dos representantes dessa tendência temos Boorstin (1992), que critica duramente, no turismo de massa, a construção de sistemas de ilusões que isolam o visitante da realidade circundante. Segundo o autor, “o turista é orientado pelo princípio da busca do prazer e não da cultura, é passivo e espera que situações estimulantes venham ao seu encontro; é, por fim, comodista e egoísta e deseja que tudo seja constituído em seu benefício” (BOORSTIN, 1992, p. 10).

Dois outros autores, Louis Turner e Gordon Ash, no livro *The golden hordes* (1991), publicado inicialmente em 1975, apresentam críticas à atividade turística, denunciando a forma superficial com que os aspectos culturais de uma dada localidade são apresentados aos turistas, bem como a transformação da arte nativa em *kitsch* e do diverso em uniforme. A analogia (presente no título do livro) com os guerreiros mongóis, que invadiram a China e a Rússia no século XIII, não é casual: assim como as “hordas” da Mongólia destruíam tudo por onde passavam, as “hordas” de turistas fariam o mesmo em pleno século XX.

Marc Boyer (2003) apontou, ainda, para o fato de que o turismo contemporâneo era o herdeiro de formas elitistas de viagens e atribuiu essa forma de deslocamento às viagens realizadas por famílias reais, artistas, escritores, altos cortesãos, ou seja, o turismo teria se convertido de pequeno número às massas. Ademais, o autor atribuiu a própria origem do turismo à invenção do inútil: uma nova prática, ou um lugar desconhecido, era identificado por alguém da alta sociedade, e posteriormente exercia influência no comportamento e nas escolhas das categorias sociais imediatamente inferiores. Em suas próprias palavras:

Os grupos famosos ou *stars* da sociedade hierarquizada garantem a manutenção das práticas: eles as adotam, consagram as atrações. A durável reputação, por sua vez, nos séculos XVIII, XIX e até mesmo no início do século XX, provém da vinda dos membros das famílias reais. A guerra de 1914 e em seguida a crise de 1929 modificam a sociedade, que continua a ser uma pirâmide, mas cujos príncipes são substituídos por novas estrelas, as do cinema (Hollywood), do teatro, da arte e da grande literatura, e até mesmo do *show business*. O

processo da invenção de distinção atravessa os séculos. (BOYER, 2003, p. 32)

Desse modo, Boyer trouxe à baila elementos que contribuem para aquele tipo de reflexão que considera o fenômeno do turismo algo socialmente construído, e não uma vocação dada pelas características naturais da localidade onde a atividade turística se desenvolve. Em outros termos, a “vocação” para o turismo não seria um dado fixo, um atributo natural e estático de determinado local transformado em “atração turística”, mas algo construído, seja pela prática econômica, seja pelas vivências culturais e sociais.

Nessa linha de raciocínio, a definição de turismo que o autor nos ofereceu sublinha a articulação do turismo com o lazer, aspecto que impulsiona os deslocamentos turísticos em geral, além de ser uma necessidade criada em uma cultura industrial. Em seus próprios termos:

O turismo é um tipo de consumo diferente dos outros, pois se realiza em outro local e não visa à satisfação de uma necessidade fundamental do homem: ele não é um dado da natureza ou do patrimônio histórico, pois nenhum lugar é “turístico em si”, nenhum sítio “merece ser visitado”, como diz a literatura turística; o turismo é um produto da evolução sociocultural e pode ser definido assim: turismo = conjunto dos fenômenos resultantes da viagem e da estada temporária de pessoas fora de seu domicílio, na medida em que este deslocamento satisfaz, no lazer, uma necessidade cultural da civilização industrial. (BOYER, 2003, p. 16)

O fato é, no entanto, que quanto mais esforços tenham sido realizados, mais amplamente os pesquisadores se deram conta de como as diferentes acepções da noção de turismo, sobretudo ao longo do século XX – quando efetivamente essa atividade se instalou –, mudaram ao longo dos anos. Das acepções breves, de caráter essencialmente econômico, como vimos, surgiram as abordagens mais complexas, multidisciplinares, associadas muitas vezes às preocupações de sustentabilidade e responsabilidade social por parte das empresas, integradas por um sem-número de *stakeholders*⁹. Ademais de ser caracterizado pela globalidade e pela mescla cultural, pelo desenvolvimento de tecnologias, sem esquecer do contexto local.

Castro e Freire-Medeiros (2011), no texto Rio turístico: primeiros momentos, forneceram elementos para a discussão se o turismo é ou não uma vocação. Tomando como ponto de referência a reflexão sobre a natureza turística do Rio de Janeiro, procuraram localizar a cidade no espaço-tempo, a fim de demonstrar a construção da ideia do Rio de Janeiro como cidade maravilhosa. De acordo com os autores citados, no início do século XX, a cidade passava por intensas transformações urbanas: a reforma Pereira Passos – que, *grosso modo*, previa resolver o problema histórico de

⁹ De acordo com a Wikipedia, significa, em português, parte interessada ou interveniente; é um dos termos utilizados em diversas áreas, como gestão de projetos, comunicação social (relações públicas), administração e arquitetura de *software* referente às partes interessadas que devem estar de acordo com as práticas de governança corporativa executadas pela empresa. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Stakeholder>>. Acesso em: 20 ago. 2020.

infraestrutura, mas, sobretudo, representava um progresso material para a elite brasileira da época.

Essa ideia de progresso refletia uma dada cultura da época, no sentido de alterar a relação socioespacial com o mar. Assim, “o esforço de integrar o mar do Rio de Janeiro à zona urbana da cidade seria continuado com a reforma urbana municipal entre 1903 e 1906, quando Passos construiria a Avenida Beira-Mar” (AZEVEDO, 2003, p. 63), revelando, desse modo, também a pretensão da mudança de hábito, isto é, aproximar as pessoas do mar.

Castro e Freire-Medeiros (2011) demonstraram ainda como o evento “Centenário da Independência” acabou por se beneficiar das reformas ocorridas no início do século, e apontar a necessidade de criação de uma infraestrutura turística, ampliando a rede de meios de hospedagem de que a cidade carecia para realização do referido evento. Ademais, os autores analisaram também as razões e as consequências da inauguração do Cristo Redentor em 1931, como também das várias instituições de turismo que foram criadas ao longo dos anos, com destaque para atual Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), criada na década de 1960.

Evidenciaram como esse órgão, encarregado de regular e incentivar o turismo no país, foi responsável pela divulgação da imagem do Brasil no exterior, que acabou por reforçar a ideia estereotipada de uma terra do café, mulheres bonitas, samba e futebol, sobretudo depois da publicação da revista *Rio, Samba e Carnaval*.

Os autores revelaram, ao mesmo tempo, o papel dos filmes que tiveram o Rio de Janeiro como cenário. A título de exemplo mencionam *Feitiço do Rio* (1984), da série Simpsons, especificamente do episódio A culpa é da Lisa – que reforçam a imagem estereotipada da cidade.

Em suma, o trabalho de pesquisa de Castro e Freire-Medeiros, ao analisar o percurso do fenômeno turístico na cidade do Rio de Janeiro, revelou as diferentes narrativas acerca dos traços distintivos da cidade ao longo de quase um século: “Rio glamouroso, Rio exótico, Rio sensual, Rio violento, Rio esperançoso”. Essas denominações possuem um dado apelo simbólico de que o turismo se apropriou e que divulgou mundo afora, no entanto, “o que é hoje percebido como uma ‘natureza turística’ da cidade é, portanto, apenas um momento de um longo processo de construção cultural, sempre inacabado” (CASTRO, 1999).

A importância da discussão acima para nossa pesquisa, como veremos mais adiante, é inestimável, pois os autores tomam para análise uma cidade muito especial, cujas características naturais são admiradas mundo afora e “parecem” evidenciar que dadas localidades são “vacionadas” para o turismo, enquanto outras, por estarem desprovidas de predicados naturais, estão fadadas a permanecerem fora da órbita dele. Como vimos, a conclusão a que chegaram é oposta a esse tipo de avaliação, pois aponta para o caráter construído dessa suposta vocação.

Para finalizar esse item da exposição, julgamos oportuno citar uma passagem de autoria de Panosso Netto e Nechar, tendo em vista que o conteúdo aí afirmado coincide

com um dos intentos da pesquisa. Em primeiro lugar, os autores definiram e reconheceram que:

O turismo é um fenômeno socioeconômico de grande significado humano, ou seja, recreação, lazer e desenvolvimento pessoal são três aspectos que devem ser reinterpretados, no conjunto da prática, nos lugares onde ele se realiza. Não somente o visitante deve receber os “benefícios” que seu poder aquisitivo permite no desfrute dos atrativos, patrimônios e recursos, mas também o coletivo humano da sociedade que inclui os habitantes ou residentes locais. (PANOSSO NETTO; NECHAR, 2016, pp. 19-20)

Por essa razão, em segundo lugar, “o turismo demanda ser compreendido, reexplicado e interpretado, mais ainda, reinterpretado, para além da visão positiva com a qual tem sido marcado em seus estudos e investigações” (PANOSSO NETTO; NECHAR, 2016, pp. 19-20).

A avaliação acima traduz a dificuldade de se conceituar, de uma vez por todas, o que é o turismo, mesmo que salientando tão somente a sua dimensão econômica ou seus resultados positivos. Traduz também, em certa medida, o reconhecimento do caráter ainda incipiente da pesquisa, principalmente por se tratar de uma área do conhecimento recente, sobretudo no que diz respeito à necessidade de desvelar criticamente o que parece ter ficado oculto pelos estudos e investigações correntes.

2.3.1 Como reexplicar e reinterpretar o turismo?

O que vimos até o momento parece indicar que a interdisciplinaridade é uma necessidade vital para se analisar adequadamente o turismo, pois se trata de fenômeno social, cultural, comunicacional, econômico e, também, de ordem subjetiva. Ou seja, dado o caráter multifacetado do assunto, sua investigação ultrapassa a fronteira de uma única disciplina ou de um único campo do saber. O reconhecimento desse fato, já o sabemos, tardou a acontecer e ainda hoje provoca polêmica.

A transdisciplinaridade, assim como outros temas conexos tão importantes quanto o primeiro – por exemplo, possibilidades e limites do conhecimento, relação sujeito/objeto, compreensão *versus* explicação, discurso científico e senso comum, entre outros –, pertence tradicionalmente ao campo de reflexão da epistemologia. A esse respeito, Beni e Moesch não só propuseram uma epistemologia do turismo, mas sublinharam, ao mesmo tempo, as dificuldades que surgem nesse campo. Disseram eles:

Uma epistemologia do turismo envolve cuidados teóricos, advindos de um entendimento complexo sobre uma prática social que se dissemina de formas diferenciadas, a partir de subjetividades infinitamente diversas e de vivências múltiplas dos sujeitos que as praticam, em territórios globalizados, o que é possível por uma visão interdisciplinar e hologramática. (BENI; MOESCH, 2017, p. 431)

Sem entrar no mérito da proposta específica dos autores, importa considerar a constatação de dois pesquisadores no assunto acerca da necessidade de “Construir um novo campo teórico para o turismo” e como esta empreitada requer o avanço “na concepção do que seria conhecimento, ciência e teoria. O tratamento disciplinar que vem sendo dado ao estudo do turismo tem dificultado sua superação como setor econômico” (BENI; MOESCH, 2017, p. 432).

No artigo *Epistemologia do turismo: escolas teóricas e proposta crítica* (2014), Panosso Netto e Castillo Nechar ofereceram ao leitor um painel crítico acerca da literatura disponível a respeito do problema, chamando a atenção para o caráter recente dos esforços dos pesquisadores a respeito. De acordo com eles:

A epistemologia é tema relativamente novo no cenário de investigação do turismo, porém vem se intensificando na atualidade com crescente bibliografia, tal como a produzida por Leiper (1981; 2000), Comic (1989), Centeno (1992), Spode (1993), Tribe (1997; 2000; 2004), Beni (1998), Phillimore e Goodson (2004), Panosso Netto (2005), Castillo Nechar e Lozano Cortés (2006), Ateljevic, Pritchard e Morgan (2007) e Darbellay e Stock (2012), entre outros. (PANOSSO NETTO; NECHAR, 2014, p. 121)

Mais à frente acrescentaram o que seria a questão central:

Disciplina fundamental para o estabelecimento dos alicerces científicos de qualquer campo de estudos, a epistemologia, em turismo, ainda é vista como tema complexo, exótico, teórico, filosófico e com pouca aplicabilidade. Por isso tudo, seguidas vezes é menosprezada pelos científicos da área turística, conforme comprovou o estudo de Castillo Nechar, Tomillo Noguero e García Gómez (2010). (PANOSSO NETTO; NECHAR, 2014, p. 121)

Em outras palavras, na área da pesquisa em turismo a discussão sobre seu estatuto científico esbarra na dificuldade específica que a epistemologia intrinsecamente possui como campo particular da filosofia. Não é nada fácil, de fato, familiarizar-se com autores, tendências e escolas que, desde a Antiguidade clássica até os dias de hoje, têm formulado conceitos e teorias a respeito dos critérios e requisitos necessários para se considerar um enunciado científico.

Em síntese, a despeito de se constituir uma área de conhecimento relativamente recente, o turismo revela ser um campo de confluência de várias disciplinas, como a sociologia, o urbanismo, a geografia, a economia, a política, a antropologia, a história, em que tais saberes contribuem, cada um a seu modo, para o desvelamento desse intrincado complexo de fenômenos cada vez mais importante no mundo contemporâneo.

2.4 Urbanização turística

O intuito principal do presente item é indicar a possibilidade de diferenciação entre a urbanização turística e o modo geral da urbanização, cujos traços fundamentais examinamos no item 1.1. Pretende-se, ainda, avaliar em que medida se podem comparar

esses dois tipos com um terceiro, a saber, o turismo urbano. Para atingir essa meta, a contribuição de Patrick Mullins é fundamental, pois ele pode ser considerado o primeiro autor a investigar o turismo como indutor de formas específicas de produção do espaço e seus textos se tornaram paradigmáticos para os especialistas no assunto.

Na Austrália do início da década de 1990, Mullins constatou que as cidades urbanizadas a partir da atividade turística eram apontadas como social e espacialmente diferentes das demais, pois não apresentavam distritos industriais e centravam sua economia no comércio e nos serviços, promovendo uma mercantilização do espaço a partir de atrativos naturais, em especial, as praias. Para manterem-se competitivas entre si, essas cidades adotavam como estratégias para seu desenvolvimento a apropriação e divulgação de símbolos ou imagens que as diferenciavam de outras cidades, atrelando os ambientes natural e social em busca da formulação de símbolos, como o *design* urbano das grandes cidades europeias e norte-americanas.

Em especial, o autor em tela foi responsável pela análise de dois importantes polos turísticos litorâneos: Gold Coast e Sunshine Coast, na Austrália, a partir de levantamento realizado em 13 cidades, com dados relativos ao ano de 1986. Na conclusão da pesquisa, Mullins (1991, p. 326) afirmava que cidades turisticamente urbanizadas apresentavam características particulares bastante evidentes, em comparação a outras cidades que não passaram por esse tipo específico de urbanização.

Em outro artigo, publicado um ano depois do primeiro acima referido, o autor chamava a atenção para o surgimento de um fenômeno novo, a formação de áreas como *resorts* nas regiões metropolitanas ou fora delas, cuja causa principal seria justamente a urbanização turística que emergiu na segunda metade do século passado na Costa Dourada e na Costa do Sol (MULLINS, 1992, p. 187).

O autor levantou dados de crescimento populacional dos locais pesquisados e das outras áreas urbanas no período de 1971 a 1991 e, em seguida, a taxa de emprego da Golden Coast e da Sunshine Coast, comparando-os a outros tipos de centros urbanos e ao total do país por setor de atividade, o que incluiu levantamento sobre o número de hotéis, pousadas etc. Pesquisou também dados sobre a construção de prédios, total de investimentos em construção civil e assim por diante.

Suas conclusões revelaram que as cidades que compõem essas regiões apresentavam características similares àquelas que passaram por um processo de desindustrialização, “particularmente altos níveis de desemprego” (MULLINS, 1992, p. 187), o que à primeira vista pode parecer paradoxal, visto que esses núcleos urbanos conheceram um *boom* de investimentos, crescimento da população e da força de trabalho. Foi esse aparente paradoxo que justificou a pesquisa realizada pelo autor.

Examinemos com mais vagar os resultados obtidos por Mullins. Em primeiro lugar, o autor lamentava que os estudos sobre turismo tivessem um viés economicista, centrados em pesquisas mercadológicas, visando apenas a identificar as preferências dos turistas, de modo a elaborar subsídios para as empresas interessadas, bem como nortear políticas governamentais que objetivavam incrementar as atividades do setor. Na contramão dessas tendências, de acordo com ele, seria necessário desenvolver estudos e

pesquisas tendo por alvo abordar a questão a partir do modo como se apresenta a estrutura social naquelas localidades que recebem grande fluxo de turistas.

Desse modo, com base em seus achados, o autor definiu urbanização turística como “o processo em que áreas urbanas, principalmente grandes cidades, foram especialmente desenvolvidas visando à produção, venda e consumo de bens e serviços voltados para o prazer” (MULLINS, 1992, p. 188). Concluiu que as cidades urbanizadas a partir do turismo surgiram e se desenvolveram durante o século XX como locais de consumo.

De acordo com a análise empírica realizada por Mullins nas 13 cidades e aglomerados urbanos australianos, as cidades turisticamente urbanizadas apresentam características particulares bastante evidentes, em comparação a outras que não passaram pelo processo de urbanização turística. Segundo ele, as características da urbanização turística são, sinteticamente, as seguintes: a) na economia urbana, o consumo prevalece sobre as atividades produtivas; b) o crescimento demográfico e econômico tende a ultrapassar as taxas médias regionais e nacional; c) embora essas cidades tendam a apresentar maior dinamismo econômico que a média e, por conseguinte, exerçam atração de fluxos migratórios em busca de oportunidades de renda e trabalho, o subemprego, a precarização dos contratos, o baixo índice de sindicalização e a baixa remuneração consistem na tônica dominante das cidades turísticas; e, finalmente, d) no tocante à composição dos empresários, há artesãos, donos de pousadas, de restaurantes, de lojas e bares.

A partir dos resultados encontrados, o autor considerou necessário, nesse passo, distinguir urbanização turística de turismo urbano: são fenômenos distintos, embora apresentem características semelhantes. O turismo urbano “surge em cidades já existentes, particularmente aquelas em declínio econômico devido à desindustrialização” (MULLINS, 1992, p. 187). Nesse caso, trata-se de aglomerados urbanos que passaram por um processo de reestruturação “para compartilhar o dólar turista”, e com tal propósito são construídos “centros de convenção e artes, estádios esportivos, museus, espaços para festivais, como também a reforma de prédios já existentes e recintos” (MULLINS, 1992, p. 187).

Ainda no mesmo estudo, referia que vários governos (tanto no nível federal quanto no local) gastaram maciçamente em turismo, convertendo-se no principal responsável por investimentos no setor. Houve, ainda, incentivos e vantagens na dedução de impostos, benefícios fiscais etc. Mas todo esse esforço governamental, sempre de acordo com ele, não conseguiu atenuar a instabilidade econômica ocorrida nos dois principais centros turísticos da Austrália no período pesquisado (MULLINS, 1992, p. 195).

As cidades turísticas estudadas por Mullins (1991) apresentavam rápido crescimento populacional e da força de trabalho. Na Austrália, essas cidades formaram-se a partir de 1940, como resultado da junção de pequenas aldeias, vilas e terras não urbanas. Até então, essas áreas eram ocupadas por pequenos produtores rurais que acompanharam uma refuncionalização do espaço a partir da implantação de

infraestrutura viária e do incremento da atividade turística, resultando num expressivo aumento populacional entre 1976 e 1986 – segundo o autor, período de emergência da pós-modernidade. Por fim, Mullins apresentava a relação entre a população local e o espaço onde vivia. Nessas cidades turísticas, os habitantes residiam em áreas localizadas fora dos eixos de grande circulação e de maiores investimentos, além de ficarem à margem da estrutura social urbana.

Ainda que se trate de pesquisa desenvolvida em outros contextos, é possível reconhecer as características apresentadas nos parágrafos anteriores em diversas cidades brasileiras que vêm se urbanizando e ampliando o turismo nos últimos anos, constituindo-se como objetos de investigação para pesquisadores preocupados em compreender as particularidades desse processo em localidades no Brasil.

É o caso de Maria Tereza Luchiari, por exemplo. Além de compartilhar com Mullins a avaliação de que as cidades turísticas representam uma nova forma de urbanização – na medida em que são organizadas não para a produção, como o foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens, serviços e paisagens –, ela considera a urbanização turística um dos processos contemporâneos mais importantes dentre os que têm moldado o panorama urbano, e sugeria ainda que “esse novo modelo urbanístico tem colocado as cidades no mercado de paisagens, naturais ou artificiais, já que, nesse contexto, ‘lugares’ são produzidos com vistas ao consumo” (LUCHIARI, 2004, p. 108).

Ainda segundo a autora, algumas cidades chegaram a redefinir toda a sua vida econômica em função do desenvolvimento turístico, reorganizando-se para produzir paisagens atrativas para o consumo e para o lazer. No entanto, ela acredita que essas novas configurações urbanas “representam também as formas contemporâneas de espacialização social, por meio das quais estamos construindo novas formas de sociabilidade, mais híbridas e mais flexíveis” (LUCHIARI, 2004, p. 109).

Em uma versão anterior do mesmo artigo, cujo trecho foi referido acima, Luchiari se reportava a alguns problemas, muitos dos quais já identificados por Mullins em seu trabalho pioneiro, e que diziam respeito a certas dimensões da urbanização turística no sentido mais *lato* do termo, e não apenas naquele identificado pelo autor australiano. Eram eles: 1) Consumo mais importante que a produção; 2) Valorização estética da paisagem; 3) Revalorização do solo urbano/especulação imobiliária/segregação residencial; 4) Crescimento acelerado da população; e 5) Inserção de um sistema de objetos carregados de novos símbolos de *status* e identidade da moderna sociedade de consumo (LUCHIARI, 1998).

Vimos que, a partir da análise empírica de um conjunto expressivo de localidades, Mullins e Luchiari apresentaram as principais características das cidades que passaram por um processo de urbanização turística. O que chama a atenção é o fato de que, apesar de os estudos terem sido realizados em continentes diferentes e com quase dez anos de intervalo, apresentarem resultados semelhantes. Nesse sentido, torna-se importante sublinhar alguns aspectos desses achados, tendo em vista uma relação direta com o nosso tema de pesquisa. De acordo com os autores aludidos, a produção dessas cidades volta-se ao consumo dos turistas, podendo gerar efeitos negativos tanto

no que se refere à apropriação do espaço quanto, por via de consequência, em termos ambientais, sociais e econômicos.

É muito provável que tenha havido certa repercussão desses dois trabalhos pioneiros em pesquisas realizadas posteriormente. Entretanto, embora não seja o caso, nesse momento, de perscrutar todos os possíveis autores que, de uma forma ou de outra, desenvolveram pesquisas na trilha aberta por Mullins e Luchiari, tendo em vista a necessidade para a presente pesquisa de definir-se o que é urbanização turística, é interessante mencionar o livro de Rita de Cássia Cruz, intitulado *Política de turismo e território*, que veio a público em 2001. Em suas páginas encontramos desdobramentos analíticos que têm o objetivo de caracterizar a relação entre turismo e meio urbano. Em síntese, seriam três situações distintas: 1) a condição urbana antecede o aparecimento do turismo, ou seja, o turismo se insere em um ambiente não construído especialmente para ele; 2) o processo de urbanização é, simultaneamente, um processo de urbanização turística do local; e 3) o processo de urbanização ocorre posteriormente ao aparecimento do turismo, como uma de suas consequências.

Além disso, acrescenta a autora,

idades podem ser incorporadas, espontaneamente, ao circuito das localidades turísticas, devido à sua valorização (cultural) pela atividade ou, então, induzir o desenvolvimento do turismo, por meio de políticas e do planejamento da atividade, caso essa incorporação espontânea não ocorra, direcionando os equipamentos urbanos já construídos e aqueles a construir, em função de uma urbanização para o turismo (CRUZ, 2001, p. 25).

Tendo em vista o escopo de nossa pesquisa, julgamos produtivas as definições de urbanização turística, de turismo urbano e de urbanização para o turismo, bem como seus possíveis desdobramentos, sugeridas por Mullins e Luchiari, como também aquelas aventadas acima por Cruz.

Almada (2018), em seu ensaio intitulado Lugar turístico e território usado: contribuições teóricas ao estudo do turismo a partir da geografia de Milton Santos, propõe uma discussão do fenômeno turístico com base no arcabouço teórico do geógrafo Milton Santos, de forma a entender o processo de produção do espaço pelo turismo, trazendo à baila o conceito de “lugar turístico”, “como ferramenta para identificar o turismo no espaço geográfico”.

De acordo com o autor, “o turismo, enquanto fenômeno, na perspectiva de Milton Santos, pode ser analisado a partir de sua configuração territorial, a sua totalidade existente em um dado lugar, ou enquanto processo que está transformando e/ou refuncionalizando o lugar” (ALMADA, 2018, p. 205). Em outras palavras,

o lugar turístico é resultado de um amálgama entre a configuração territorial e o território usado, onde convivem as formas e funções socioespaciais para atender à atividade do turismo e as formas e funções para atender às necessidades cotidianas do lugar (SANTOS *apud* ALMADA, 2018, p. 205).

O que chama a atenção nesse tipo de abordagem é a avaliação, para além da relevância dada à noção de “lugar turístico”, de que o turismo gera transformações nas

funções socioespaciais da localidade onde emerge, gerando-se o desafio de “conciliar” necessidades de ordem distintas: as resultantes da atividade turística e das próprias pessoas que habitam o lugar”.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É preciso assinalar que o desafio inicial foi identificar e conceituar adequadamente o problema central de fundo que está presente em nosso objeto de pesquisa: a cidade. Muito embora não tenha sido nosso objetivo fundamental encetar uma discussão teórica mais ampla e profunda sobre o assunto, encontramos nos textos de H. Lefebvre (2004) amparo teórico para compreender o processo de urbanização característico dos tempos modernos, cuja reverberação ainda se faz sentir com força atualmente. Vimos que a cidade, tal como a conhecemos hoje em dia, é fruto direto ou indireto de um longo e complexo processo cuja matriz fundamental foi a Revolução Industrial, ainda que o sociólogo francês tenha se negado a estabelecer uma relação de causalidade direta e mecânica entre indústria e urbanização.

Ademais, é mérito de Lefebvre ter enfatizado diversas vezes que a cidade é fruto da atividade humana, mesmo quando a paisagem natural parece dominar a vida das pessoas. Em outros termos, de acordo com ele, a vida urbana possui uma dimensão social e historicamente construída e reconstruída no interior de um espaço cuja própria constituição física é continuamente modificada pela ação humana.

Vimos também, a partir da contribuição de Meneses (2006), que a cidade pode e deve ser considerada um “artefato, coisa feita” e, por isso mesmo, um “campo de forças”.

A necessidade de uma abordagem multidisciplinar também se fez sentir quando realizamos o resgate histórico da conceitualização do turismo junto à literatura sobre o assunto. Nessa empreitada, pudemos observar como, ao longo do tempo, o conceito de turismo foi se ampliando e adquirindo outras conotações e significados, para além dos eminentemente econômicos, à medida que o próprio fenômeno foi se expandindo, principalmente após a II Guerra Mundial.

A constatação que fizemos acerca dos inúmeros sentidos que o conceito de turismo pode apresentar, principalmente a partir da contribuição de Fuster (1974), Boullón (2006), Urry (1999), Boorstin (1992), Panosso Netto e Nechar (2014) e Boyer (2003).

Em suma, o turismo, acima de tudo, a despeito de se constituir a partir de paisagens naturais e/ou edificações, revestem-se predominantemente de caráter evanescente, prazeroso e vinculado ao lazer e à cultura.

REFERÊNCIAS

ALMADA, José Alexandre Berto. Lugar turístico e território usado: contribuições teóricas ao estudo do turismo a partir da geografia de Milton Santos. *InterEspaço*, Grajaú/MA, v. 4, n. 15, p. 197-221, set./dez. 2018.

AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, maio-ago. 2003.

BENI, M. C.; MOESCH, M. A teoria da complexidade e o ecossistema do turismo. *Revista Turismo - Visão e Ação*, Itajaí, v. 19, n. 3, set.-dez. 2017.

BESSA, Altamiro Sergio Mol; CAPANEMA, Alvares, Lúcia. *A construção do turismo: megaeventos e outras estratégias de venda das cidades*. Belo Horizonte: C/A Arte, 2014.

BOORSTIN, D. *The image: a guide to pseudo-events in America*. New York: Vintage Books, 1992.

BOULLÓN, Roberto. *Ecoturismo: sistemas naturales y urbanos*. 2. ed. Buenos Aires: Librerías Turísticas, 2006.

BOYER, Marc. *História do turismo de massa*. Bauru, SP: Edusc, 2003.

BUTLER, R. W. The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, v. 24, n. 1, p. 5-12, 1980.

CASTRO, C. Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro. In: VELHO, Gilberto (Org.). *Antropologia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, pp. 80-7. 1999.

_____; FREIRE-MEDEIROS, Bianca. *Rio turístico: primeiros momentos*. Rio de Janeiro, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

CRUZ, Rita de Cássia. *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto, 2001.

FUSTER, Fernandez. *Introducción a la teoría y técnica del turismo*. 4. ed. Madrid: Nacional, 1974.

E.; IGNARRA, L. R. *Fundamentos do turismo*. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 2003.

LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1986.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.

LIMA, L. B. B. M.; VILAR, J. W.C. A aplicação do TALC no destino turístico de sol e praia no Litoral Sul de Sergipe, Brasil. *Caderno Virtual de Turismo*, Rio de Janeiro, v. 14, n.3, p. 219-33, dez. 2014.

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. Urbanização turística, um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz Cruz (Org.). *Da diversidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico. II Encontro Nacional de Turismo com Base Local*. Fortaleza: UECE, 1998.

_____. Urbanização turística – um novo nexos entre o lugar e o mundo [ed. revista]. In: SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloisa T.; LUCHIARI, M. D. P. (Org.). *Olhares contemporâneos sobre o turismo*. 3. ed. Campinas: Papirus, 2004.

MACHADO, Marcello de Barros Tomé. A formação do espaço turístico do Rio de Janeiro. In: BARTHOLO, R.; DELAMARO, M.; BADIN, L. (Orgs.). *Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Garamond, 2005, p. 44-80.

MARTINS, S. Prefácio. In: LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. A história, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das ciências sociais. *Revista Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, 1992, p. 14.

_____ et al. *A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano*. [Debate]. Patrimônio: atualizando o debate [S.l: s.n.], 2006.

MONTE-MÓR, R. L. O que é o urbano no mundo contemporâneo. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 111, p. 9-18, jul./dez. 2006.

_____. As teorias urbanas e o planejamento urbano do Brasil, *mimeo.*, s/d.

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

_____. Cities for pleasure: the emergence of tourism in Australia. *Built Environment: Metropolitan Australia in the 1990s*, v. 18, n. 3, p. 187-98, 1992.

PANOSSO NETTO, A.; NECHAR, M. C. Epistemologia do turismo: escolas teóricas e proposta crítica. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, São Paulo, 8(1), p.120-44, jan./mar. 2014.

_____; _____. *Turismo: perspectiva crítica – textos reunidos*. São Paulo: Triunfal Gráfica e Editora, 2016.

TURNER, L.; ASH, J. *La horda dorada: el turismo internacional y la periferia del placer*. Trad. Guadalupe Rojas. Madrid: Endymion Ediciones, 1991.

URRY, John. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/Sesc, 1999.

WAHAB, S. *Introdução à administração do turismo*. São Paulo: Biblioteca Pioneira, 1991.

Urbanization and tourism: a study of the relationship between two phenomena.

Abstract

This essay has as main objective to identify the relationship between urbanization and tourism. We intend to understand the socio-spatial, economic and cultural characteristics of the urbanization processes and the social agents involved. The study makes use of a bibliographic research, on the themes in question, we look for support in several authors, among them we can mention: Henri Lefebvre (1901-91), Roberto Lobato Corrêa (1939), Ulpiano Menezes (1936), among others that assisted in the conduct of this investigation. We found that the city as we know it today, is the direct or indirect result of a long and complex process whose fundamental matrix was the Industrial Revolution. We have emphasized several times that the city is the result of human activity, even when the natural landscape seems to dominate people's lives. The concept of tourism expanded and acquired other connotations and meanings, in addition to the eminently economic ones, as the phenomenon itself expanded, mainly after the Second World War.

Keywords: *Urbanization. Tourism. Urbanization-tourism.*

Artigo submetido em 05/03/2021. Artigo aceito em 23/10/2021.