



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**  
**CENTRO DE CIÊNCIA**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**NAYRISSON DE JESUS PRADO DA SILVA**

**DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO IMOBILIÁRIO TURÍSTICO E DA**  
**MORFOLOGIA URBANA COSTEIRA NAS METRÓPOLES DO NORDESTE**  
**BRASILEIRO**

**FORTALEZA**

**2023**

NAYRISSON DE JESUS PRADO DA SILVA

DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO IMOBILIÁRIO TURÍSTICO E DA MORFOLOGIA  
URBANA COSTEIRA NAS METRÓPOLES DO NORDESTE BRASILEIRO

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

Orientador: Alexandre Queiroz Pereira.

FORTALEZA

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- S581d Silva, Nayrisson de Jesus Prado da.  
Dinâmica socioespacial do imobiliário turístico e da morfologia urbana costeira nas metrópoles do Nordeste brasileiro / Nayrisson de Jesus Prado da Silva. – 2023.  
332 f. : il. color.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2023.  
Orientação: Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira.
1. Metrópole. 2. Litoral. 3. Imobiliário Turístico. 4. Morfologia Urbana. 5. Brasil. I. Título.  
CDD 910
-

NAYRISSON DE JESUS PRADO DA SILVA

DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO IMOBILIÁRIO TURÍSTICO E DA MORFOLOGIA  
URBANA COSTEIRA NAS METRÓPOLES DO NORDESTE BRASILEIRO

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de  
Pós-graduação em Geografia da Universidade  
Federal do Ceará, como requisito parcial para  
obtenção do título de Doutor em Geografia.  
Área de concentração: Geografia Humana.

Aprovada em: 15/12/2023.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira (orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Ricardo Alexandre Paiva  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Wagner Vinicius Amorin  
Universidade Estadual do Ceará (UECE)

---

Prof. Dr. Luis Alberto Salinas Arreortua  
Universidade Nacional Autónoma de México (UNAM)

---

Profa. Dra. Maina Pirajá Silva  
Universidade Católica de Salvador (UCSal)

À minha família, raiz profunda, e a Deus,  
bússola que norteou minha trajetória.

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar meu mais profundo agradecimento a minha família, Vanusa, Nara e Samara, pelo amor incondicional e apoio incansável que me proporcionaram durante este período de intensa pesquisa na elaboração de minha tese de doutorado. Sem a presença constante e o encorajamento que recebi de cada uma, esta jornada teria sido muito mais desafiadora. Sinto-me abençoado por ter uma família tão maravilhosa que compreende a importância deste projeto em minha vida e que esteve ao meu lado em todos os altos e baixos. Sei que muitas vezes abdiquei de momentos familiares em prol do trabalho acadêmico, mas o apoio que recebi foi um lembrete constante de que esta jornada é compartilhada por todos nós.

Com a conclusão deste trabalho sinto uma mistura de emoções que não pode ser descrita com palavras. É um momento de triunfo, mas também de profunda saudade. Quero dedicar este feito ao meu pai Oswaldo, que sempre foi minha fonte inesgotável de inspiração e encorajamento em nossos estudos. Lembro-me dos dias em que ele, com sua sabedoria, me motivava a persistir nos desafios acadêmicos. Suas palavras de estímulo eram como uma luz orientada em meio à escuridão das incertezas. A saudade da sua presença física é imensa, mas o seu espírito perdura de maneira vibrante em tudo. Cada página desta tese é um testemunho de amor, apoio e valores que ele tão generosamente participou comigo ao longo dos anos. Seu legado vive não apenas na memória, mas nas realizações que alcanço hoje. Sei que teria orgulho dos esforços dedicados a esta pesquisa, e é com humildade e gratidão que dedico este doutorado a ele.

Gostaria de expressar minha gratidão ao professor Alexandre, por sua notável orientação durante o período de elaboração desta tese. Sua dedicação e habilidade em oferecer soluções inovadoras foram fundamentais para o sucesso deste projeto. Obrigado por compartilhar seu conhecimento e insights, por sua disposição em investir tempo e esforço, guiando-me através dos desafios e inspirando-me a alcançar o meu melhor.

Agradecer a minha namorada Luana, pela compreensão diante das longas horas dedicadas aos estudos, as palavras de estímulo nos momentos de dúvida, foram verdadeiramente fundamentais. Cada gesto de carinho e incentivo tornou essa fase mais leve e, ao mesmo tempo, mais significativa.

Agradecer a Universidade Federal do Ceará, o Departamento de Geografia e especial ao Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR) com todo apoio do corpo docente e discente nessa trajetória acadêmica de dez anos, certamente é um dos melhores ambientes na produção do conhecimento científico em nossa área. Sou grato pelas inúmeras

conversas e trocas amistosas durante essa caminhada junto aos amigos que a academia me deu, obrigado Fred, Tiago, Gabriela, Enos, Bruno, Regina e tantos outros que estiveram presentes.

Quero expressar minha sincera gratidão aos ilustres membros da banca de doutorado, Prof. Ricardo Paiva, Prof<sup>ra</sup>. Maina, Prof. Wagner Amorin e Prof. Salinas, por dedicarem seu tempo e expertise ao exame minucioso do meu trabalho. Suas valiosas contribuições e insights enriqueceram significativamente minha pesquisa, proporcionando uma análise mais aprimorada.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Gostaria de expressar minha profunda gratidão ao apoio financeiro concedido durante meu Doutorado em Geografia. Sem esse suporte, a realização desta pesquisa não seria possível. Agradeço à CAPES por seu comprometimento com o avanço da ciência e pela oportunidade de contribuir para o conhecimento na área.

## RESUMO

Esta pesquisa insere-se na temática da urbanização turística, discutida por estudiosos que explicam como a consolidação do setor imobiliário apoiada às práticas de turismo e vilegiatura tem impulsionado a ocupação do litoral, especialmente pela disseminação de práticas de lazer marítimas baseadas no “sol e mar”. O Nordeste brasileiro é uma das regiões do país em que esse tipo de imobiliário se destaca como um vetor de urbanização, impulsionado por políticas públicas de turismo que incentivam investimentos nacionais e internacionais em complexos turísticos, resorts, hotéis e pousadas, além de condomínios e loteamentos destinados a atender a demanda por segundas residências. Esse processo ganhou expressão, especialmente ao longo das últimas duas décadas, nos municípios litorâneos das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador. Diante dessas considerações, o objetivo desta pesquisa é analisar a dinâmica socioespacial do setor imobiliário turístico na morfologia urbana das cidades costeiras das metrópoles do Nordeste brasileiro. A metodologia a ser empregada abrange duas escalas: a das regiões metropolitanas, onde são examinados os principais elementos da morfologia urbana e sua composição urbano-rural; e a das localidades litorâneas metropolitanas, onde se analisa os principais aspectos da morfologia do turismo e o posicionamento do planejamento urbano em relação ao turismo. Os resultados encontrados apontam para as implicações do setor imobiliário turístico na morfologia urbana litorânea, evidenciando processos de expansão e fragmentação urbana ao longo da orla, mudanças no uso e ocupação do solo e uma série de problemas sociais e ambientais urbanos. Esses efeitos são potencializados por um planejamento urbano pouco eficiente, uma governança em turismo ainda incipiente e estratégias territoriais pouco consolidadas.

**Palavras-chave:** metrópole; litoral; imobiliário turístico; morfologia urbana; Brasil.

## ABSTRACT

This research is part of the thematic perspective of tourism-driven urbanization, discussed by scholars who explain how the consolidation of real estate aimed at tourism and leisure practices has driven coastal occupation, particularly through the spread of seaside leisure activities centered on “sun and sea.” The Brazilian Northeast is one of the regions in the country where this type of real estate has gained prominence as an urbanization driver, stimulated by public tourism policies that encouraged both national and international investments in tourist complexes, resorts, hotels, and inns, as well as residential developments designed to meet the demand for second homes. This process has become especially prominent over the past two decades in coastal municipalities within the metropolitan areas of Fortaleza, Recife, and Salvador. Given these considerations, this research aims to analyze the socio-spatial dynamics of tourism-related real estate within the urban morphology of coastal cities in the northeastern metropolitan areas of Brazil. The methodology employed addresses two scales: the metropolitan regions, where the primary elements of urban morphology and its urban-rural composition are examined; and the coastal metropolitan localities, where the analysis focuses on the main aspects of tourism morphology and the positioning of urban planning for tourism. The results indicate the implications of tourism-driven real estate for coastal urban morphology, highlighting processes of expansion and fragmentation along the waterfront, changes in land use and occupation, and a series of social and environmental urban issues. These impacts are compounded by inefficient urban planning, limited tourism governance, and strategic solutions that are still unevenly implemented across the territory.

**Keywords:** metropolis; coast; tourist real estate; urban morphology; Brazil.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Síntese sobre a compreensão do processo de urbanização turística.....	26
Figura 2 - Esquema metodológico da pesquisa.....	43
Figura 3 - Hierarquia da Forma na Paisagem Urbana (Visão Tripartida).....	45
Figura 4 - Esquema da dinâmica da transformação espacial da morfologia do turismo.....	49
Figura 5 - Esquema metodológico das categorias analíticas da morfologia urbana.....	64
Figura 6 - Linha do tempo do processo de urbanização turística nas metrópoles do Nordeste do Brasil.....	92
Figura 7 - Centro de Praia do Forte, localidade litorânea do município de Mata de São João-BA.....	141
Figura 8 - Centro de Praia do Forte, localidade litorânea do município de Mata de São João-BA.....	142
Figura 9 - Resort Vila Galé Mares, localizado no município de Cabo de Santo Agostinho-PE.....	143
Figura 10 - Condomínios em Itacimirim, localidade litorânea de Camaçari-BA.....	144
Figura 11 - Praia de Jacuípe, localidade litorânea de Camaçari-BA.....	144
Figura 12 - Elementos integrantes da malha viária de uma região de destino litorânea.....	149
Figura 13 - Prainha, localidade litorânea de Aquiraz-CE.....	153
Figura 14 - Iguape, localidade litorânea de Aquiraz-CE.....	153
Figura 15 - Complexo de Costa do Sauípe, no município de Mata de São João-BA.....	160
Figura 16 - Reserva do Paiva, complexo localizado na Praia do Paiva-Cabo de Santo Agostinho-PE.....	162
Figura 17 - Reserva do Paiva, complexo localizado na Praia do Paiva-Cabo de Santo Agostinho-PE.....	162

Figura 18 -	Complexo Turístico Iberostar.....	166
Figura 19 -	Resort Grand Palladium.....	167
Figura 20 -	Master Plan do Lot. Vila do Chapéu, Taíba, São Gonçalo do Amarante-CE.....	182
Figura 21 -	Condomínio NuiSupreme, Muro Alto, Ipojuca-PE.....	183
Figura 22 -	Completo Turístico Iberostar, Praia do Forte, Mata de São João-BA.....	184
Figura 23 -	Aqua Beach Park Resort, em Porto das Dunas-Aquiraz-CE.....	196
Figura 24 -	Condomínio Mandara Lanai, em Porto das Dunas-Aquiraz-CE.....	197
Figura 25 -	Centro de Praia do Forte, localidade litorânea de Mata de São João-BA.....	219
Figura 26 -	Expansão e ocupação do eixo nordeste da localidade de Praia do Forte, localidade litorânea de Mata de São João-BA.....	220
Figura 27 -	Perfil de orla, instrumentos e competências.....	272
Figura 28 -	Moradia na Orla de Arembepe, localidade litorânea de Camaçari-BA.....	281
Figura 29 -	Construção na Orla de Itacimirim, localidade litorânea de Camaçari-BA.....	281

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 -	Categorias, códigos e definições da Base Territorial do IBGE.....	47
Quadro 2 -	Obras científicas pelo mundo que utilizam da abordagem da morfologia urbana a temas relacionados ao diagnóstico dos processos espaciais e/ou propor medidas ao planejamento urbano.....	52
Quadro 3 -	Comparativo das categorias de análise da morfologia urbana.....	63
Quadro 4 -	Aspectos de investigação da morfologia urbana.....	66
Quadro 5 -	Síntese dos principais aspectos das abordagens da Morfologia Urbana.....	78
Quadro 6 -	Municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, designação da Lei Complementar e data de instituição.....	100
Quadro 7 -	Municípios da Região Metropolitana de Salvador, designação da Lei Complementar e data de instituição.....	101
Quadro 8 -	Municípios da Região Metropolitana de Recife, designação da Lei Complementar e data de instituição.....	102
Quadro 9 -	Tempo de deslocamento e distância entre o Aeroporto de Fortaleza e as principais praias de cada município litorâneo de sua região metropolitana.....	134
Quadro 10 -	Tempo de deslocamento e distância entre o Aeroporto de Recife e as principais praias de cada município litorâneo de sua região metropolitana.....	137
Quadro 11 -	Tempo de deslocamento e distância entre o Aeroporto de Salvador e as principais praias de cada município litorâneo de sua região metropolitana.....	140
Quadro 12 -	Estrutura analítica da Morfologia do Turismo.....	185
Quadro 13 -	Matriz de observação dos processos e impactos gerados nas localidades litorâneas turísticas das metrópoles do Nordeste do Brasil.....	207
Quadro 14 -	Situação e ano de criação dos instrumentos urbanísticos situados nos Planos Diretores dos municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza.....	256

Quadro 15 - Situação e ano de criação dos instrumentos urbanísticos situados nos Planos Diretores dos municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife.....	257
Quadro 16 - Situação e ano de criação dos instrumentos urbanísticos situados nos Planos Diretores dos municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador.....	258
Quadro 17 - Situação dos mecanismos de Planejamento e Governança em turismo entre os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza.....	263
Quadro 18 - Situação dos mecanismos de Planejamento e Governança em turismo entre os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife.....	265
Quadro 19 - Situação dos mecanismos de Planejamento e Governança em turismo entre os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador.....	266
Quadro 20 - Competências de diferentes escalas da administração nos diferentes instrumentos de planejamento e gestão da orla marítima.....	273

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Quantitativo percentual da área (km <sup>2</sup> ) das categorias de uso e cobertura do solo da orla (até 3km) da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.....	223
Gráfico 2 -	Quantitativo percentual da área (km <sup>2</sup> ) das categorias de uso e cobertura do solo da orla (até 3km) da Região Metropolitana de Recife entre 1985 e 2020.....	224
Gráfico 3 -	Quantitativo percentual da área (km <sup>2</sup> ) das categorias de uso e cobertura do solo da orla (até 3km) da Região Metropolitana de Salvador entre 1985 e 2020.....	225

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Mapa de localização do recorte de estudo na Região Metropolitana de Fortaleza-CE.....	38
Mapa 2 -	Mapa de localização do recorte de estudo na Região Metropolitana de Recife-PE.....	39
Mapa 3 -	Mapa de localização do recorte de estudo na Região Metropolitana de Salvador-BA.....	40
Mapa 4 -	Densidade demográfica na Região Metropolitana de Fortaleza.....	108
Mapa 5 -	Densidade demográfica na Região Metropolitana de Recife.....	109
Mapa 6 -	Densidade demográfica na Região Metropolitana de Salvador.....	110
Mapa 7 -	Base territorial urbana e rural da Região Metropolitana de Fortaleza.....	119
Mapa 8 -	Base territorial urbana e rural da Região Metropolitana de Recife.....	120
Mapa 9 -	Base territorial urbana e rural da Região Metropolitana de Salvador.....	121
Mapa 10 -	Plano Urbano Viário da Região Metropolitana de Fortaleza.....	131
Mapa 11 -	Plano Urbano Viário da Região Metropolitana de Recife.....	132
Mapa 12 -	Plano Urbano Viário da Região Metropolitana de Salvador.....	133
Mapa 13 -	Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMF.....	136
Mapa 14 -	Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMR.....	139
Mapa 15 -	Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMS.....	146
Mapa 16 -	Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMS.....	147
Mapa 17 -	Expansão urbana na Região Metropolitana de Fortaleza entre os anos de 1985 e 2020.....	155
Mapa 18 -	Expansão urbana e a localização dos meios de hospedagem, condomínios e loteamentos na Região Metropolitana de Fortaleza.....	156
Mapa 19 -	Expansão urbana na Região Metropolitana de Recife entre os anos de 1985 e 2020.....	158

Mapa 20 -	Expansão urbana e a localização dos meios de hospedagem, condomínios e loteamentos na Região Metropolitana de Recife.....	159
Mapa 21 -	Expansão urbana na Região Metropolitana de Salvador entre os anos de 1985 e 2020.....	164
Mapa 22 -	Expansão urbana e a localização dos meios de hospedagem, condomínios e loteamentos na Região Metropolitana de Salvador.....	165
Mapa 23 -	Uso e cobertura do solo da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.....	174
Mapa 24 -	Uso e cobertura do solo da Região Metropolitana de Recife entre 1985 e 2020.....	175
Mapa 25 -	Uso e cobertura do solo da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.....	176
Mapa 26 -	Localização dos recortes espaciais litorâneos da RMF.....	187
Mapa 27 -	Localização dos recortes espaciais litorâneos da RMR.....	188
Mapa 28 -	Localização dos recortes espaciais litorâneos da RMS.....	188
Mapa 29 -	Expansão urbana sobre as localidades litorâneas da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.....	191
Mapa 30 -	Expansão urbana sobre as localidades litorâneas da Região Metropolitana de Recife entre 1985 e 2020.....	192
Mapa 31 -	Expansão urbana sobre as localidades litorâneas da Região Metropolitana de Salvador entre 1985 e 2020.....	193
Mapa 32 -	Concentração de meios de hospedagem, condomínios e loteamentos no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza.....	199
Mapa 33 -	Concentração de meios de hospedagem, condomínios e loteamentos no litoral da Região Metropolitana de Recife.....	200
Mapa 34 -	Concentração de meios de hospedagem, condomínios e loteamentos no litoral da Região Metropolitana de Salvador.....	201
Mapa 35 -	Expansão urbana e a composição imobiliária turística de Praia do Forte, em Mata de São João-BA.....	218

Mapa 36 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral oeste da RMF: Trairi, Paraipaba e Paracuru.....	227
Mapa 37 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral oeste da RMF: São Gonçalo do Amarante e Caucaia.....	228
Mapa 38 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral leste da RMF: Aquiraz e Cascavel.....	229
Mapa 39 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral norte da RMR: Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista e Olinda.....	231
Mapa 40 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral sul da RMR: Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.....	232
Mapa 41 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral norte da RMS: Mata de São João e Camaçari.....	234
Mapa 42 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral norte da RMS: Camaçari e Lauro de Freitas.....	235
Mapa 43 -	Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral sul da RMS: Vera Cruz.....	236

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Síntese dos dados sobre retorno social, econômico, fluxo turístico e número de empreendimentos sobre os municípios litorâneos das regiões metropolitanas de Fortaleza-CE, Recife-PE e Salvador-BA.....	87
Tabela 2 - Número de habitantes, área territorial e densidade demográfica das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador sob estimativa do ano de 2022.....	104
Tabela 3 - População absoluta e taxa de crescimento populacional dos municípios litorâneos das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador entre 1991 e 2022.....	106
Tabela 4 - Taxa de urbanização e Crescimento populacional urbana entre os municípios litorâneos da região metropolitana de Fortaleza, Recife e Salvador entre os anos de 1991, 2000 e 2010.....	112
Tabela 5 - Quantitativo e percentual da área urbana e rural nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Salvador e Recife em 2022.....	117

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>23</b>
<b>1.1</b>	<b>Contextos e conceitos de pesquisa.....</b>	<b>24</b>
<b>1.2</b>	<b>Questões de pesquisa e definição de objetivos.....</b>	<b>30</b>
<b>1.3</b>	<b>Construção metodológica.....</b>	<b>32</b>
<b>1.3.1</b>	<i>Revisão literária dos fundamentos conceituais metodológicos.....</i>	<i>33</i>
<b>1.3.2</b>	<i>Recortes e análise de estudo.....</i>	<i>35</i>
<b>1.3.3</b>	<i>Seleção dos meios e métodos.....</i>	<i>44</i>
<b>1.3.4</b>	<i>Planejamento e execução da coleta de dados.....</i>	<i>55</i>
<b>1.4</b>	<b>Estrutura dos capítulos de pesquisa.....</b>	<b>58</b>
<b>2</b>	<b>A MORFOLOGIA URBANA COMO EXPRESSÃO DINÂMICA DO ESPAÇO.....</b>	<b>60</b>
<b>2.1</b>	<b>A morfologia das cidades e a Geografia Urbana: considerações iniciais.....</b>	<b>60</b>
<b>2.2</b>	<b>Escalas e escolas da morfologia urbana e do turismo.....</b>	<b>74</b>
<b>2.2.1</b>	<i>Morfologia urbana e as escolas tradicionais.....</i>	<i>75</i>
<b>2.2.2</b>	<i>Morfologia de Resort e do Turismo.....</i>	<i>81</i>
<b>2.2.2.1</b>	<i>Morfologia de Resort.....</i>	<i>81</i>
<b>2.2.2.2</b>	<i>Morfologia do Turismo.....</i>	<i>83</i>
<b>2.3</b>	<b>Morfologia e as dinâmicas urbanas costeiras nas metrópoles da região Nordeste do Brasil.....</b>	<b>85</b>
<b>3</b>	<b>ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DA MORFOLOGIA URBANA DOS MUNICÍPIOS COSTEIROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO NORDESTE DO BRASIL (BA, CE, PE).....</b>	<b>97</b>
<b>3.1</b>	<b>A dinâmica socioespacial das metrópoles e sua morfologia formadora.....</b>	<b>98</b>
<b>3.1.1</b>	<i>Formação histórica e econômica das Regiões Metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA).....</i>	<i>98</i>
<b>3.1.2</b>	<i>Crescimento populacional, urbanização e densidade demográfica nas regiões metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA).....</i>	<i>103</i>
<b>3.1.3</b>	<i>Configuração das áreas rurais e urbanas delimitadas nas regiões metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA).....</i>	<i>116</i>

3.2	<b>Análise dos elementos morfológicos e seus rebatimentos na metrópole.....</b>	125
3.2.1	<i>Plano urbano: Malha Urbana e Sistema Viário nas Regiões metropolitanas.....</i>	127
3.2.2	<i>Tecido edificado: Manchas antropizadas e edificadas.....</i>	151
3.2.3	<i>Uso e cobertura do solo.....</i>	168
4	<b>TURISMO, PLANEJAMENTO URBANO E OS PROCESSOS SOCIOESPACIAIS NOS MUNICÍPIOS METROPOLITANOS TURÍSTICOS DO NORDESTE DO BRASIL.....</b>	178
4.1	<b>Análise dos processos socioespaciais e impactos do turismo na morfologia urbana das cidades litorâneas metropolitanas do Nordeste brasileiro.....</b>	178
4.1.1	<i>Panorama da Morfologia urbana das localidades litorâneas metropolitanas.....</i>	185
4.1.2	<i>Diagnóstico espacial do imobiliário turístico na região metropolitana.....</i>	195
4.1.3	<i>Processos e Impactos socioespaciais nas localidades turísticas.....</i>	205
4.1.3.1	<i>Expansão e fragmentação espacial urbana.....</i>	208
4.1.3.2	<i>Mudança do uso e cobertura do solo.....</i>	220
4.1.3.3	<i>Problemas sociais e ambientais urbanos.....</i>	242
4.2	<b>Morfologia, turismo e os limites do planejamento urbano.....</b>	253
4.2.1	<i>Gestão do poder público e os instrumentos urbanísticos no Plano Diretor.....</i>	255
4.2.2	<i>Planejamento e Governança em Turismo.....</i>	262
4.2.3	<i>Plano Diretor, Turismo e Morfologia.....</i>	270
4.2.3.1	<i>Aquiraz-CE (RMF).....</i>	274
4.2.3.2	<i>Caucaia-CE (RMF).....</i>	275
4.2.3.3	<i>Cabo de Santo Agostinho-PE (RMR).....</i>	277
4.2.3.4	<i>Ipojuca-PE (RMR).....</i>	278
4.2.3.5	<i>Camaçari-BA (RMS).....</i>	280
4.2.3.6	<i>Mata de São João-BA (RMS).....</i>	282
5	<b>CONCLUSÃO.....</b>	286
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	293
	<b>ANEXO A - POPULAÇÃO, ÁREA E DENSIDADE POPULACIONAL DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA-CE, RECIFE-PE E SALVADOR-BA, SEGUNDO O CENSO DE 2022 (IBGE).....</b>	306

<b>ANEXO B - ÁREA E PERCENTUAL DE REPRESENTAÇÃO DAS CLASSES DE USO E COBERTURA DO SOLO SOBRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE E SALVADOR ENTRE 1985 E 2020.....</b>	<b>308</b>
<b>ANEXO C - ÁREA E PERCENTUAL DE REPRESENTAÇÃO DAS CLASSES DE USO E COBERTURA DO SOLO SOBRE OS A ORLA DOS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE E SALVADOR ENTRE 1985 E 2020.....</b>	<b>310</b>
<b>ANEXO D - ÁREA E PERCENTUAL DE REPRESENTAÇÃO DAS CLASSES DE USO E COBERTURA DO SOLO SOBRE OS A ORLA DE CADA MUNICÍPIO LITORÂNEO DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE E SALVADOR ENTRE 1985 E 2020.....</b>	<b>312</b>
<b>ANEXO E - QUANTITATIVO OPERADO DE MEIOS DE HOSPEDAGEM, CONDOMÍNIOS E LOTEAMENTOS NOS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA-CE, RECIFE-PE E SALVADOR-BA.....</b>	<b>319</b>
<b>ANEXO F – CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E OUTROS INSTRUMENTOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMF.....</b>	<b>320</b>
<b>ANEXO G – CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E OUTROS INSTRUMENTOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMS.....</b>	<b>322</b>
<b>ANEXO H – CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E OUTROS INSTRUMENTOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMR.....</b>	<b>324</b>
<b>ANEXO I - CHECKLIST DOS ITENS DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E OCORRÊNCIA DE IMPACTOS AMBIENTAIS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMF.....</b>	<b>326</b>
<b>ANEXO J - CHECKLIST DOS ITENS DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E OCORRÊNCIA DE IMPACTOS</b>	<b>328</b>

<b>AMBIENTAIS ENTRE OS MUNICIPIOS LITORÂNEOS DA RMS.....</b>	
<b>ANEXO K - CHECKLIST DOS ITENS DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E OCORRÊNCIA DE IMPACTOS AMBIENTAIS ENTRE OS MUNICIPIOS LITORÂNEOS DA RMR.....</b>	<b>330</b>
<b>ANEXO L - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS ENTRE OS MUNICIPIOS LITORÂNEOS DA RMF.....</b>	<b>332</b>
<b>ANEXO M - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS ENTRE OS MUNICIPIOS LITORÂNEOS DA RMS.....</b>	<b>333</b>
<b>ANEXO N - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS ENTRE OS MUNICIPIOS LITORÂNEOS DA RMR.....</b>	<b>334</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A pesquisa apresentada surgiu da necessidade de compreender as transformações espaciais urbanas, nas quais as práticas marítimas de lazer têm impactado a produção e reprodução do espaço litorâneo metropolitano. Esse fenômeno configura um objeto de estudo que vem sendo investigado há várias décadas no país, especialmente devido ao reconhecimento de seus impactos na geografia, particularmente nas metrópoles. Tais impactos formulam novas frentes de urbanização associadas ao turismo e à vilegiatura, sendo considerados um dos vetores da metropolização do espaço (PEREIRA, 2014; 2020).

Essa pesquisa corrobora com projetos de instituições, programas e grupos de pesquisa relevantes. À exemplo do Observatório da Metrôpoles no trato da “Metropolização turística no Nordeste do Brasil”, na linha de pesquisa do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, sobre o “Estudo Socioambiental da Zona Costeira”, além do eixo de pesquisa do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional do Departamento de Geografia (UFC) na questão da “Geografia Urbana dos lazeres e Turismo Litorâneo” em conjunto com o grupo de pesquisa Urbabeach.

O objeto, o tema e a escala da presente pesquisa podem oferecer uma nova percepção sobre os processos urbanos, a partir da análise do desenvolvimento do imobiliário turístico e suas implicações na morfologia urbana da metrópole. Evidentemente, no desdobramento da análise, surgiram articulações entre novos e antigos conceitos, metodologias, resultados e considerações que sintetizam a validade da tese.

Para uma melhor compreensão inicial do desenvolvimento da pesquisa, a introdução foi estruturada em três tópicos: o primeiro, ‘Contextos e conceitos de pesquisa’, avalia o panorama das condições histórico-geográficas da ocupação do litoral e a apropriação do imobiliário turístico como vetor de impacto no processo de urbanização, o que, por conseguinte, se articula aos objetivos, questões e hipótese da pesquisa. O segundo tópico, ‘Construção metodológica’, destaca os fundamentos, abordagens e procedimentos metodológicos adotados para alcançar os resultados. Por fim, o terceiro tópico, ‘Estrutura dos capítulos de pesquisa’, tem o objetivo de orientar a leitura que se seguirá após a introdução.

## 1.1 Contextos e conceitos de pesquisa

O estudo da urbanização costeira tornou-se objeto de pesquisa em diversas áreas científicas, especialmente nas disciplinas que têm maior afinidade com o campo ambiental, com foco na mensuração dos impactos sobre a natureza decorrentes do processo de urbanização (CHOU; TOH; NG, 2015; SOLOVEVA et al., 2019; GOLD et al., 2020). Também existem debates humanísticos sobre a forma de ocupação desse espaço e seus conflitos (CHEN et al., 2009; HOLLERAN, 2015). A ciência geográfica tem desempenhado um papel fundamental nessa discussão (LIU e ZHANG, 2009; ANDRÉS; BARRAGÁN; SANABRIA, 2017; WOLFF; VAFEIDIS; VAFEIDIS, 2019).

Portanto, é necessário compreender a complexidade envolvida em pesquisas focadas neste processo, com o objetivo de delinear contribuições e definir estudos que evidenciem a interferência e o impacto da atividade turística no processo de urbanização costeira. As formas de ocupação do litoral brasileiro não se deram de maneira contínua, devido às limitações de deslocamento impostas pelas barreiras geográficas e à concentração econômica em algumas cidades ou regiões.

Essas questões sustentam a expressão utilizada pelos autores ao se referirem a uma “tendência mundial de ocupação do litoral” (SANTANA, 2003; BARRAGÁN; ANDRÉS, 2015; DRUZHININ et al., 2018). Após as primeiras Revoluções Industriais<sup>1</sup> (século XIX), o processo de urbanização se intensificou, e a expansão das cidades acentuou a economia do comércio de áreas que já possuíam essa relevância, gerando modificações estruturais em sua formação e atraindo cada vez mais pessoas, tanto pela sua atratividade econômica quanto pelos diversos fatores que impulsionam o êxodo rural.

Assim, as cidades mais importantes que historicamente se consolidaram no litoral, como resultado dos fatores já mencionados, amplificam as tendências de urbanização da orla. Com o advento da urbanização acelerada, diversas consequências diretas se sucederam, como o aumento do desemprego devido à incapacidade de absorção dos imigrantes, a periurbanização, a formação de aglomerados subnormais, as ineficiências nos serviços e infraestruturas públicas no atendimento à população, e os contrastes sociais na paisagem urbana, expressos pelas segregações socioespaciais, entre outros.

Estes graves problemas se refletiram sobre os países do Sul Global, cuja urbanização desigual e periférica se torna intrínseca à ocupação das parcelas litorâneas de seus

---

<sup>1</sup> Datadas no início do século XIX e com impactos relevantes no início do século XX.

respectivos países (CALDEIRA, 2017). O Brasil está entre estes países de industrialização tardia, e tem o seu processo de urbanização fortemente apresentado na primeira metade do século XX, momento em que a industrialização paulista ganhava força na economia (DEAK e SCHIFFER, 1999).

No final da década de 1950 um dos vetores de urbanização costeira estava atrelada ao processo de industrialização, pela consolidação de várias indústrias próximas dos sítios portuários e pela facilidade no deslocamento de produtos via transporte marítimo, atividade econômica que rendia porcentagens elevadas da economia do país a esse período. Logo ela é corresponsável pela velocidade e intensidade da ocupação da costa brasileira no século XX. Outros vetores importantes presentes na urbanização costeira estão a:

a) Consolidação de segundas residências, que se alastra por toda a costa brasileira e mobiliza diversos agentes da sociedade civil, incorporadores e Estado;

b) Edificação de favelas, constituído principalmente através do fluxo migratório não absorvido pelo mercado de trabalho, quase sempre estão localizados em áreas sem uso, de grande vulnerabilidade e/ou de proteção ambiental, isso resulta em uma pressão social por serviços públicos e moradia, pois não conseguem atender parcelas vulneráveis destes espaços costeiros;

c) Intervenção do Estado, o qual cria atrativos, facilita a incorporação imobiliária, manuseando seu uso, porém incorre da ação de dilapidação do meio natural e pode agravar algumas situações sociais;

d) O turismo de sol e mar também tem sua parcela na ocupação destes espaços, e seu diferencial está na conexão a vários processos enquanto estruturas urbanas, segundas residências, indução de novas áreas e (re)funcionalização de cidades, atraindo sobretudo o público brasileiro classe média e estrangeiros (MORAES, 2007).

Atualmente, assistimos a esse processo crescente, que, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), pode fazer com que a população brasileira se torne 93,6% urbana até 2050, ou seja, 237,751 milhões de pessoas morando em cidades. Se o Estado não planejar seriamente nossas cidades, esses dados poderão se transformar em um grande problema, resultando em mais desigualdade, segregação, condições precárias de infraestrutura, serviços públicos exauridos e o crescimento acelerado de periferias sob condições desumanas. Sobretudo na orla, onde estão localizadas as principais cidades e metrópoles do país, com 463 municípios litorâneos, que concentram um quarto da população (IBGE, 2011).

Por isso, é necessária a conjugação do Estatuto da Cidade e dos respectivos planos diretores para mitigar os efeitos negativos do processo urbano no espaço costeiro, que é

ambientalmente tão importante, politicamente disputado e, atualmente, um retrato da segregação e desigualdade do país. O imobiliário turístico se insere nesse processo, agravando a complexidade dos impactos no litoral.

No processo de Urbanização Turística, diversos estudos evidenciam a formação de núcleos urbanos ou a expansão urbana motivada pela lógica do capital imobiliário, cujo objetivo é o uso turístico ou da vilegiatura. Segundo Paiva (2013), esse vetor de urbanização se manifesta por meio de práticas distintas de produção, consumo, uso e apropriação do espaço, pois sua atuação seletiva e particular intensifica sua exclusividade, resultando em um ambiente fragmentado e diversificado em comparação com as áreas não turísticas do entorno. Embora o processo contemporâneo de urbanização desigual não seja exclusivamente atribuído ao turismo, este tem contribuído significativamente para a intensificação desse processo.

Figura 1 - Síntese sobre a compreensão do processo de urbanização turística.



Fonte: Paiva (2013). Adaptado pelo autor.

A figura 1, aborda diversos aspectos do impacto da atividade turística no processo de urbanização, destacando a criação de "territórios turistificados" em metrópoles ou áreas próximas, a urbanização precária impulsionada pelos empregos formais e informais gerados, a importância da infraestrutura de transporte, a preservação urbana e natural para atrair turistas, a reabilitação de áreas históricas, a implementação de equipamentos culturais, a construção de ícones urbanos, centros de convenções, a ligação do turismo ao mercado imobiliário, a rede de hotelaria e serviços, e a promoção de eventos de escala internacional, nacional e local. Todos

esses elementos contribuem para a expansão e transformação das cidades no contexto do turismo.

A exemplo dos estudos nesse viés podemos citar o caso de Algarve em Portugal (LEITE, 2008), da Costa Blanca na Espanha (DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ; MARTÍ CIRIQUIÁN; NOLASCO-CIRUGEDA, 2016), assim como o Caribe mexicano (CORDOBA Y ORDONEZ; GARCIA DE FUENTES, 2003). Estas pesquisas reforçam o papel da globalização nestes processos, bem como a velocidade e alcance do sistema capitalista que intensifica a oferta e a demanda pelos lócus de lazer, e o litoral sob o desenvolvimento do desejo pelo turismo de sol e mar que passa a compor um dos principais palcos de desenvolvimento da economia do turismo. Compreende-se que os estudos sobre urbanização litorânea apontam para as práticas do turismo e da vilegiatura como um dos vetores desse processo, como se pode verificar em algumas pesquisas.

Na década de 1990, o sudeste asiático passou a ter maior destaque na promoção do turismo, o que, por consequência, modificou radicalmente o espaço, a economia e as condições sociais dos vilarejos litorâneos. Smith (1992), em seu estudo, detalha essa urbanização em função do incremento da atividade turística e suas consequências no litoral pacífico da Tailândia, o que resultou em uma urbanização acelerada e precária, atribuída à ausência de um planejamento urbano e turístico. Os estudos de Mullins (1991), no litoral australiano, enfatizando o contexto geográfico da região, trouxeram diversos apontamentos sobre os impactos diretos e indiretos desse processo de urbanização.

Sua relevância se manifesta na avaliação da transformação socioespacial, assim como no planejamento urbano e ambiental de áreas urbanas litorâneas. Esse fenômeno pode ser observado em estudos recentes, como o de Nitivattananon e Srinonil (2019), que expõem os impactos da urbanização e do turismo no ambiente e o aumento dos conflitos sociais relacionados ao uso da água no litoral leste da Tailândia. Outro debate atual sobre esse processo envolve a concomitância das mudanças climáticas em ilhas tailandesas e o processo de urbanização turística na orla, onde o avanço do mar sobre o litoral gera diversas problemáticas urbanas (SRINONIL et al., 2020).

Na Europa ocidental o tema foi tratado em diversos estudos, sobretudo quando o recorte espacial menciona o litoral mediterrâneo, alguns sob análise histórico-geográfico do processo de ocupação urbana-turística e as dificuldades de planejamento no litoral espanhol (LARROSA ROCAMORA, 2003; DÍAZ ORUETA et al., 2007; ESPINOSA SEGUÍ; MAĆKIEWICZ; ROSOL, 2017), o planejamento urbano no litoral sul da França que leva em questão a vilegiatura como um dos pontos de reflexão nos impactos ambientais e urbanos

(ROBERT et al., 2015; ROBERT, 2019), as políticas de planejamento e sustentabilidade obtendo em consideração a contenção dos impactos do turismo no litoral mediterrâneo da Grécia (BERIATOS e PAPAGEORGIOU, 2010). Percebe-se em comum entre estas pesquisas a importância de compreender a lógica de urbanização e os movimentos de consolidação do turismo e da vilegiatura nesse processo, para então diagnosticar e planejar estes espaços.

No Brasil, esses estudos se aplicam principalmente no início do século XXI, com foco maior na Região Nordeste, onde as pesquisas sobre geografia do turismo e urbanização se tornaram essenciais para a compreensão da dinâmica das cidades litorâneas. Nesse sentido, Dantas, Pereira e Panizza (2008) abordam a urbanização litorânea vinculada ao uso do turismo e do veraneio, discutindo o planejamento estatal e os investimentos privados (nacionais e internacionais) responsáveis pela materialização de um imobiliário turístico na orla dos estados nordestinos, especialmente nas metrópoles.

Dessa forma, essa temática precisa ser analisada em uma escala mais ampla. A Região Nordeste do Brasil possui elementos físicos, geográficos, econômicos, culturais e sociais que favorecem uma análise comparativa, permitindo compreender a expansão e a transformação da dinâmica territorial urbana na orla, especialmente nos núcleos metropolitanos, onde se concentram as maiores evidências de infraestrutura e investimentos (públicos e privados) para a consolidação desse imobiliário.

Dada a importância do objeto e do recorte sobre a região, Silva e Ferreira (2008) periodizam bem esse processo inicial (1997-2007) de ocupação do imobiliário turístico no litoral nordestino em três partes, no primeiro momento marcado pela ação do estado na implementação de políticas públicas e infraestruturas no fomento da atividade turística, em um segundo momento registrada pelas fortes investidas do capital internacional na consolidação desse imobiliário turístico de alto padrão e um terceiro momento, com as tentativas de controle estatal e plano de desenvolvimento regional devido ao crescimento acelerado do mercado imobiliário. Porém essa dinâmica não é homogênea no espaço e nem constante no tempo, com o advento das crises financeiras mundiais, os modelos de desenvolvimento desse imobiliário e os impactos econômicos e socioambientais, esse movimento tornou-se predatório as cidades turísticas (DEMAJOROVIC et al., 2010).

A partir de 2010, várias pesquisas brasileiras exploraram o tema da urbanização litorânea/costeira e a ocupação de um imobiliário voltado ao turismo e à vilegiatura. Paiva (2010) é um autor que apreende bem esse processo, cujo efeito foi a maximização da exclusão e segregação espacial na Região Metropolitana de Natal. A pesquisa de Tomazi (2011) avalia esse processo a partir da ação dos grandes projetos de investimento público, refletindo na

revitalização urbana e desenvolvimento da atividade turística nas cidades de Belém (PA) e Fortaleza (CE) (TOMAZI, 2011).

Na série de estudos comparativos coordenado pelos pesquisadores do Observatório das Metrôpoles, obras intituladas "Metrôpoles: Território, Coesão social e Governança Democrática" visando abordar as principais transformações de ordem urbana de grandes cidades brasileiras, podemos entender a participação da atividade turística e a ocupação desse imobiliário sobre a dinâmica espacial litorânea das metrôpoles de Fortaleza, Recife e Salvador.

A região que contempla a metrópole fortalezense observa vários movimentos que trouxeram relevância a pesquisa da atividade turística e vilegiatura, como o aumento dos preços do solo, a incorporação da vilegiatura para além da metrópole, consolidação das residências de veraneio em moradia permanente, a alocação massiva de novos empreendimentos turísticos e o surgimento do segmento de complexos turísticos residenciais, cuja maior dinâmica se encontra quanto mais próximo da capital, por exemplo os municípios de Aquiraz e Caucaia (DANTAS, 2015).

É relevante mencionar a contribuição dos estudos coordenados pelo grupo de pesquisa Urbabeach (Geografia-UFC), que, ao reconhecer a importância da discussão sobre o tema, trouxe à tona a relação entre a urbanização turística e o planejamento urbano das zonas de praia. Um exemplo disso pode ser encontrado nos estudos de Castro (2016), que destacam como essa relação tem intensificado os conflitos e perpetuado as desigualdades. Cunha (2018) discute como o planejamento urbano e o avanço da metropolização, associados às atividades turísticas e à vilegiatura, têm contribuído para o processo de urbanização dispersa e fragmentada nas metrôpoles. Recentemente, a pesquisa de Pereira (2020) tem abordado o desenvolvimento das práticas de lazer marítimo e suas consequências socioespaciais no litoral metropolitano do Nordeste do Brasil, revelando como a contínua fragmentação espacial e a urbanização turística têm gerado sérios problemas urbanos.

A presente pesquisa busca avançar na compreensão dessas dinâmicas por meio da análise morfológica do espaço urbano, utilizando métodos e evidências que contribuam para a investigação dos processos na escala metropolitana. Ao longo do desenvolvimento do tema, foram identificados diversos impactos nas esferas econômica, social, política e cultural. Esses diagnósticos são fundamentais para a formulação de instrumentos mais eficazes e cenários mais próximos da realidade, com vistas ao planejamento urbano das cidades. Este estudo também se propõe a discutir os rumos da geografia urbana, destacando a importância da morfologia urbana como um método de leitura e compreensão dos processos de desenvolvimento das metrôpoles.

O desenvolvimento desta pesquisa, que conecta o processo de urbanização turística no litoral à morfologia urbana, nos coloca diante de um vasto campo de investigação, além de apresentar desafios em termos de metodologia e escala. A análise das escolas tradicionais de morfologia urbana, como método, foi um desses desafios, pois essas abordagens possuem características que favorecem a compreensão da dinamicidade do espaço urbano. A integração e complementação desses métodos, elaborados pelas diferentes escolas de morfologia urbana, permitem posicionar a pesquisa sobre a cidade em um patamar mais avançado e próximo da realidade (OLIVEIRA, 2018). Nessa perspectiva, a concatenação dos instrumentos de pesquisa, com o objetivo de integrar diversas abordagens, torna-se mais complexa, levando à constante presença de incoerências. Diante disso, nesta pesquisa, optou-se por estruturar uma vertente de conceitos e métodos com um objetivo bem delimitado.

## **1.2. Questões de pesquisa e definição de objetivos**

Pode-se observar a questão central da pesquisa como: quais são os principais processos e implicações das transformações do espaço urbano (morfologia urbana), considerando a dinâmica socioespacial e a interferência do imobiliário turístico na zona costeira dos municípios metropolitanos do Nordeste brasileiro? Outras questões derivadas desta podem contribuir para sua análise, como: quais são os conceitos e análises mais relevantes a serem explorados a partir da morfologia urbana? De que maneira as características históricas, políticas e rural-urbanas dos municípios costeiros metropolitanos interagem dinamicamente com a configuração morfológica urbana que emerge? Como as mudanças no espaço urbano podem ser compreendidas por meio de uma análise integrada dos elementos que compõem sua morfologia? Quais são os impactos e processos envolvidos na transformação da morfologia urbana, em resposta à influência do imobiliário turístico? E, finalmente, como o turismo influencia o planejamento urbano nos municípios metropolitanos e de que maneira essa relação pode ser compreendida?

Logo, é objetivo desta pesquisa a análise da dinâmica socioespacial do imobiliário turístico na morfologia urbana das cidades costeiras das metrópoles do Nordeste brasileiro. Pois através dela podemos mensurar as dinâmicas de edificação e expansão da materialização dessas atividades, podendo influenciar nas condições de ocupação, na economia e nos aspectos sociais das mesmas, logo este é um dos pressupostos fundamentais da delimitação temática a ser trabalhada. Para atingir o objetivo buscou-se:

1. Apresentar bibliografias que dialoguem com o processo de urbanização dos municípios costeiros metropolitanos sob influência do imobiliário turístico.
2. Examinar a relação dialética entre o contexto histórico, político e rural-urbano dos municípios costeiros metropolitanos e a configuração morfológica urbana resultante.
3. Analisar as transformações espaciais urbanas sob o olhar integrado dos elementos da morfologia urbana (plano urbano, tecido edificado e uso e ocupação).
4. Expor as implicações e processos, segundo as particularidades locais, da mutação morfológica urbana frente ao imobiliário turístico.
5. Compreender a relação do turismo e sua espacialidade no planejamento urbano dos municípios metropolitanos.

É necessário também justificar, para compreender as principais contribuições que elas podem oferecer, logo sua importância se dá pela:

- Urgência na compreensão da transformação acelerada do espaço metropolitano frente aos vetores de urbanização turística.
- Para explorar a análise da morfologia urbana como metodologia para compreender a atuação dinâmica imobiliária turística no litoral da região metropolitana
- Entender a relação das formas urbanas locais, assim como efeito/consequência dos diferentes processos urbanos.

Diante das problemáticas e objetivos apresentados, pode-se testar a hipótese de que os espaços urbanos litorâneos estão sujeitos a uma reestruturação profunda em sua morfologia urbana. Tal transformação parece desencadear impactos significativos nos âmbitos ambiental, social e espacial.

No contexto ambiental, é plausível antecipar que o aumento da urbanização e da expansão territorial possa resultar em pressões adicionais sobre ecossistemas costeiros frágeis, com perda de biodiversidade, destruição de habitats naturais e aumento da vulnerabilidade a eventos climáticos extremos. No plano social, a reconfiguração espacial pode intensificar a segregação residencial, aprofundando disparidades socioeconômicas e culturais. Essa transformação pode afetar as comunidades locais, resultando em deslocamentos populacionais, perda de identidade cultural e acesso desigual a recursos e serviços urbanos. Quanto aos

aspectos espaciais, a expansão fragmentada pode levar à formação de enclaves do setor imobiliário turístico, consolidando áreas exclusivas e segregadas. Isso poderia gerar zonas urbanas com características distintas, marcadas por diferentes níveis de acessibilidade, infraestrutura e qualidade de vida, perpetuando desigualdades espaciais.

Em suma, a hipótese sugere que a reestruturação dos espaços urbanos litorâneos pode desencadear uma série de impactos inter-relacionados, manifestando-se em mudanças ambientais, desafios sociais e reconfigurações espaciais. Esses elementos complexos podem moldar um novo cenário, no qual as consequências se entrelaçam, proporcionando um entendimento mais abrangente das transformações em curso.

### **1.3 Construção metodológica**

A pesquisa exploratória desempenha um papel fundamental na realização dos objetivos propostos neste estudo, que visa analisar a dinâmica socioespacial do imobiliário turístico na morfologia urbana das cidades costeiras das metrópoles do Nordeste brasileiro. Ao adotar essa abordagem, busca-se uma compreensão mais aprofundada e flexível do fenômeno em questão, permitindo uma investigação ampla e multidimensional.

A relevância da pesquisa exploratória reside em sua capacidade de promover uma maior familiarização com o tema investigado, conforme destacam Gil (2007) e outros autores. Essa familiarização é crucial para o desenvolvimento de novas hipóteses e para a identificação de aspectos-chave que podem ser essenciais para atingir o objetivo central da pesquisa. No contexto específico deste estudo, a pesquisa exploratória permite mensurar as dinâmicas de edificação e expansão associadas à materialização do imobiliário turístico nas cidades costeiras do Nordeste brasileiro. Por meio dessa abordagem, torna-se possível explorar diversas perspectivas e facetas do fenômeno, contribuindo para uma análise mais abrangente e embasada.

A flexibilidade da pesquisa exploratória, enfatizada por Gil (2007), é especialmente relevante neste caso. Ela possibilita a realização de revisões bibliográficas detalhadas, entrevistas com especialistas e a análise de casos concretos, que enriquecem a compreensão do impacto do imobiliário turístico na morfologia urbana. Essa abordagem integrada é crucial para capturar as complexidades das transformações urbanas e suas implicações nas condições de ocupação, na economia e nos aspectos sociais das cidades costeiras.

Compreendendo a natureza da pesquisa, podemos interrelacioná-la à sequência de tópicos que a metodologia deste estudo exigiu para sua construção, apresentando-os de forma

lógica e didática. Essa organização visa servir de base e inspiração para o desenvolvimento de futuras pesquisas na Geografia ou em áreas correlatas com afinidades temáticas.

O primeiro tópico dessa construção aborda conceitos e elementos-chave essenciais para a compreensão das transformações identificadas. Esses elementos explicam, de maneira direta e indireta, o contexto histórico e geográfico, os processos socioespaciais e os agentes e vetores responsáveis pela produção do espaço no recorte espacial e temporal delimitado. Em seguida, são apresentadas a teoria e a prática dos métodos a serem empregados, claramente influenciados pela morfologia urbana e pela morfologia do turismo.

Posteriormente, o recorte espacial e temporal do estudo é detalhado, com as devidas justificativas e fundamentações. Em seguida, o planejamento e a execução da coleta de dados são apresentados de maneira detalhada, fornecendo clareza sobre as fontes utilizadas, sua importância e como contribuíram para a pesquisa, conforme o recorte estabelecido no tópico anterior. Por fim, são abordadas as duas escalas de análise (macro e micro), destacando como cada método foi aplicado nessas escalas e como contribuiu para o detalhamento do estudo, conforme delineado na presente tese.

### ***1.3.1 Revisão literária dos fundamentos conceituais metodológicos***

Nesta construção metodológica, destacam-se os fundamentos conceituais e a clareza dos métodos como pilares essenciais para a compreensão e, sobretudo, para a execução dos objetivos desta pesquisa. A seguir, serão expostos os conceitos a serem discutidos e os processos metodológicos que sustentam a análise do objeto, a delimitação do tema e as dimensões espacial e temporal da pesquisa. Em sequência, será apresentada a descrição da coleta de dados, a viabilidade dos métodos adotados, bem como os ajustes e revisões realizados ao longo do processo investigativo. Por fim, será destacada a contribuição acadêmica da metodologia e da pesquisa para o avanço do conhecimento na área.

Os fundamentos metodológicos aqui elencados dizem respeito às categorias e aos conceitos utilizados na Geografia e no planejamento do espaço. o instrumental teórico abrange os arranjos e interações espaciais, as espacialidades e as temporalidades (CORRÊA, 2019) a segregação socioespacial (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2013), e a fragmentação socioespacial (SPOSITO e SPOSITO, 2020).

É necessário exercitar os conceitos e categorias do tempo e do espaço na ciência geográfica, pois são fundamentais na conjugação de uma realidade sempre complexa, compreendendo as dimensões dos processos e fenômenos estudados. Corrêa (2019) nos auxilia

nessa compreensão, onde o tempo e espaço são em conceito inseparáveis, porém analiticamente divisíveis, além da relativa autonomia entre ambos. A temporalidade e a espacialidade foram os termos utilizados para que possamos perceber os desdobramentos em pares do espaço e do tempo, fortemente interconectados.

Nas temporalidades a criação, desenvolvimento e a transformação relacionam-se de forma complexa e dialética aos elementos que constituem as espacialidades como a localização, escala, arranjo espacial e interações espaciais, formulando análises mais próximas as características fundamentais do tempo e do espaço para a Geografia (CORRÊA, 2019).

O desenvolvimento desses conceitos na Geografia também reflete a dinâmica da pesquisa sobre o litoral metropolitano e sua conjuntura urbana. A formulação do processo de urbanização turística, assim como os fenômenos que se desdobram a partir dele, se manifestam em diferentes localizações e escalas, com arranjos espaciais variados. Essas transformações ocorrem em um emaranhado de interações espaciais, que se desenvolvem e se alteram ao longo do tempo, criando novas tessituras, formas e combinações. Esses processos se refletem diretamente na produção e organização do espaço metropolitano.

Na análise sobre as formas espaciais urbanas, é necessário ter em mente que por mais que se tenha a produção de formas semelhantes, a ação pode ser feita por processos diferentes (VASCONCELOS, 2013), não havendo um padrão causa e efeito entre processo e forma, por isso é necessária uma análise que extrapole o entendimento da forma pela forma, pois só assim podemos ter uma apreensão da dinâmica e dos processos espaciais em sua essência. Os processos espaciais podem ser entendidos enquanto indivíduos, enquanto área, mas também na conjunção entre elas, o que reitera a sua complexidade segundo Vasconcelos (2013, p. 32-33):

"Deve ser observado que as noções de exclusão/inclusão são mais voltadas aos indivíduos; as de diferenciação socioespacial, desigualdade socioespacial, justaposição, separação, dispersão, divisão em partes e fragmentação estariam mais voltadas aos exames de áreas; enquanto as de segregação e seus derivados, as de apartheid, agrupamento, fortificação, polarização, dualização, "gentrificação", invasão, marginalização, periferação e abandono (de áreas) podem ser utilizadas para indivíduos e áreas."

Compreende-se que a fragmentação das cidades está caracterizada pela desarticulação de usos e a estrutura viária é presença e/ou ausência do poder público e da população mais desfavorecida "... usada como sinônimo de balcanização, arquipelização, fratura social e secessão" (VASCONCELOS, 2013, p. 22). A Fragmentação socioespacial segundo Sposito (2019) é uma análise mais abrangente de outros processos espaciais, abarcando

sentidos múltiplos, polissêmicos (PRÉVÔT-SCHAPIRA e PINEDA, 2008) e multidimensionais (NAVEZ-BOUCHANINE, 2002).

O seu adjetivo, “socioespacial” oferece como análise a dimensão espacial e social, ou seja, concreta e abstrata, material e simbólica do processo de separação e formação de novos espaços dialéticos conectados (SPOSITO e GÓES, 2013). Logo esse conceito tem se fortalecido e ganhado mais espaço no debate urbano, e se torna como um dos processos espaciais importantes para análise da morfologia urbana.

A análise sobre as dinâmicas das áreas urbanas litorâneas turistificadas da metrópole e a ação dos agentes modeladores do espaço precisam ser melhor investigadas, para que então possamos compreender quais os processos mais significativos estão associados a fragmentação socioespacial das mesmas (SPOSITO e SPOSITO, 2020). Na literatura é possível observar fortes indícios de que processos como segregação, gentrificação, fortificação ou enclave atuam de forma expressiva no litoral das metrópoles nordestinas, muito atrelada a constituição de edificações cujo o uso volta-se para as práticas marítimas de lazer (MAGALHÃES, 2016; MOURAD, 2011; SILVA, 2019; PAIVA, 2014; ROSCOCHE, 2013; ARAÚJO; PEREIRA; PAULA, 2010; CORIOLANO; BARBOSA; SAMPAIO, 2010; MESQUISTA e XAVIER, 2013; SOUSA; MATIAS; SELVA, 2016; MIRANDA, 2012).

Diante deste debate conceitual, propõe-se esclarecer os fundamentos metodológicos que sustentam a presente pesquisa, destacando métodos e procedimentos eficazes para a análise diagnóstica e, especificamente, para a abordagem da geografia e da morfologia urbana.

### ***1.3.2 Recortes e análise de estudo***

Partimos do recorte espacial da Região Nordeste do Brasil, onde, dentro do contexto de “desenvolvimento” econômico dos países periféricos, o turismo emerge como uma alternativa viável e um vetor significativo de urbanização. Esse processo resulta na reconfiguração do tecido urbano no litoral, conforme destacado por Paiva e Vargas (2013, p. 140):

O Nordeste se impõe como uma região com grande potencialidade para o desenvolvimento do turismo de sol e mar, em função de suas características climáticas de sol e calor o ano todo, ao contrário dos outros territórios supracitados, que estão subordinados à sazonalidade. A diversidade de paisagens litorâneas ao longo da extensa costa nordestina tem se convertido em insumo para a implementação de diversas ações do Estado, que a enxergam como territórios prioritários e estratégicos, no processo de acumulação contemporâneo e nas intenções de desenvolvimento, com grandes repercussões no processo de urbanização.

As regiões metropolitanas das principais cidades do Nordeste brasileiro, como Fortaleza, Salvador e Recife, foram selecionadas como foco desta pesquisa devido ao papel dinâmico que essas áreas desempenham no contexto econômico e político, além de sua capacidade de regular a dinâmica espacial de influência sobre o entorno em uma escala significativa. Como observa Seabra (2011, p. 55), o espaço da metrópole contemporânea "... é a síntese mais complexa da conexão espaço-tempo", não mais denso e contínuo, mas "... desconcentrado, descontínuo, heterogêneo e multipolarizado". Por isso, é fundamental a realização de estudos que permitam entender e explicar essa complexidade.

Portanto, as metrópoles de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA), juntamente com suas respectivas regiões metropolitanas, foram selecionadas como objetos de análise para a região Nordeste, levando-se em conta os seguintes critérios:

a) Centralidade e influência: São as únicas metrópoles da região Nordeste, conforme a hierarquia de centros urbanos do REGIC 2018, fornecido pelo IBGE (2013). Essas cidades possuem um grande raio de influência, tanto nacional quanto regional, funcionando como centros de conexão e integração. Elas também concentram importantes atividades econômicas e de gestão. As demais capitais da região, embora relevantes, são classificadas como "Capitais Regionais", o que significa que têm menor relevância e alcance de influência em comparação com as metrópoles mencionadas.

b) Densidade populacional e crescimento urbano: Estas cidades apresentam alta densidade populacional e um crescimento urbano acelerado, o que facilita a observação das transformações nas áreas urbanas.

c) Relevância política e econômica no turismo: Fortaleza, Recife e Salvador desempenham um papel central no setor do turismo, seja pela atração de investimentos públicos, seja pela captação de capital privado, tanto no âmbito nacional quanto internacional.

d) Desafios socioambientais e socioeconômicos: Estas regiões enfrentam complexos desafios socioambientais e socioeconômicos, que se refletem nas políticas urbanas e no planejamento regional, tornando-as interessantes para o estudo das interações entre o turismo e o desenvolvimento urbano.

e) Diversidade regional: A escolha dessas metrópoles permite capturar a diversidade presente na região Nordeste, considerando os diferentes contextos urbanos, históricos, culturais e econômicos de cada uma."

Este recorte está relacionado a um processo de urbanização litorânea vinculado ao turismo e à vilegiatura (DANTAS, 2015; PEREIRA, 2014), que constitui o objeto de análise desta pesquisa, abordado sob a perspectiva da morfologia urbana. Os processos de

transformação urbana tornam-se mais evidentes nos municípios adjacentes às metrópoles, onde, muitas vezes, se integram aos arranjos populacionais dessas áreas. São nesses municípios que os efeitos da urbanização turística são mais latentes, refletindo-se nas intervenções urbanas e nas infraestruturas públicas e privadas. Especialmente nas últimas duas décadas, observam-se investimentos massivos, como a consolidação de megaempreendimentos na orla costeira (PEREIRA; SILVA; ARREORTUA, 2021).

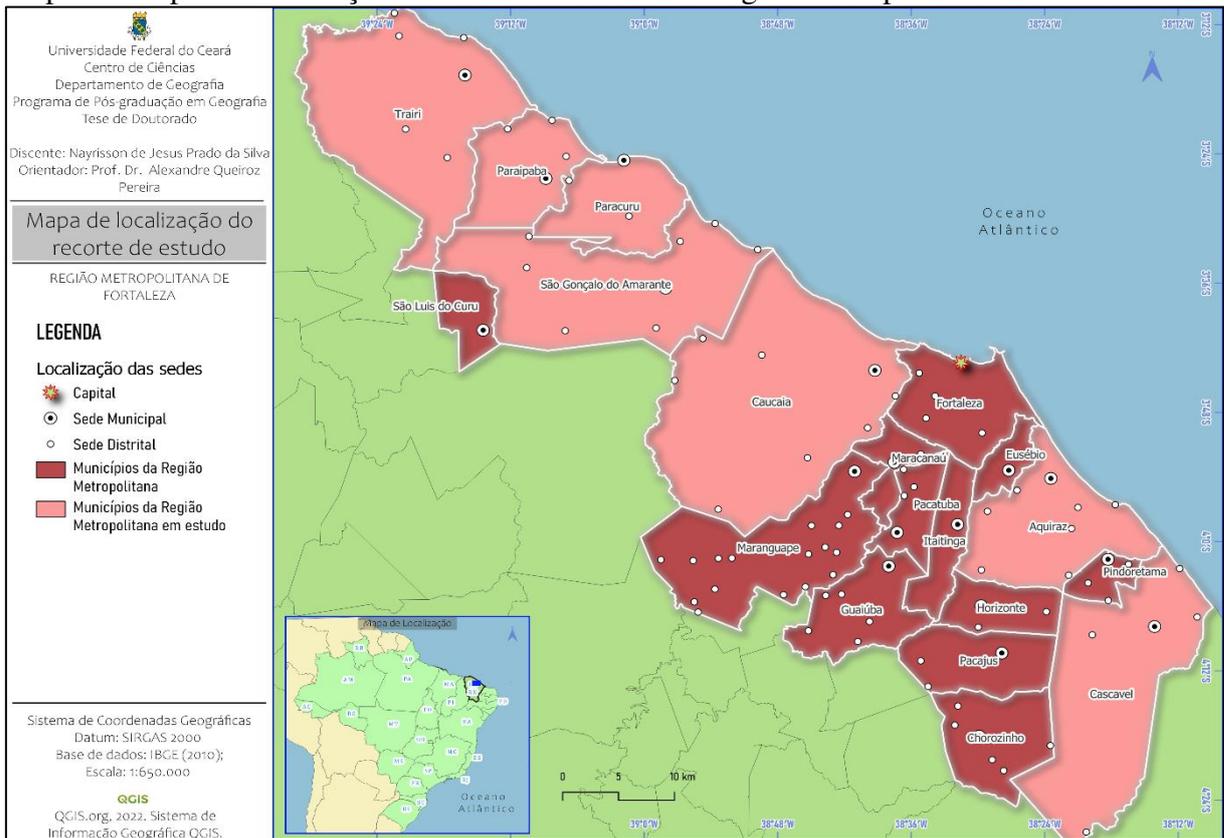
Na metrópole recifense há um movimento especial na sua porção sul entre Recife e Ipojuca, que relacionam a atividades industriais-portuárias e o turismo, ambas têm provocado fortes alterações nas formas de ocupação da orla metropolitana, com a edificação de loteamentos, hotéis, pousadas e resorts de investimento nacional e internacional, voltados para população de classe média e alta (ROCHA e DINIZ, 2015).

Relativo à metrópole soteropolitana, é no litoral norte onde se adensam um grande número de resorts de capital estrangeiro (entre Salvador e Mata de São João) com grande parte do fluxo conectada com a capital pela BA-099, estrutura que cerceia todo o imobiliário rente à praia (MELLO E SILVA; NENTWIG SILVA; PIRAJÁ SILVA, 2015).

O recorte do litoral metropolitano revela transformações espaciais significativas, mas por si só não explica todas as dinâmicas envolvidas. Por isso, é necessário adotar uma abordagem que considere múltiplas escalas, permitindo a observação de diferentes processos atuantes. Assim, a pesquisa se baseia em duas escalas de análise: a macroescala e a microescala.

A **macro escala** é caracterizada pelo recorte dos municípios litorâneos das respectivas regiões metropolitanas, oferecendo uma base para a análise de padrões gerais e tendências da morfologia urbana nas áreas metropolitanas litorâneas. Já a **micro escala** se concentra nos municípios litorâneos metropolitanos, com um foco mais específico nas localidades turísticas. Nessa escala, a análise se aprofunda na influência do turismo e do mercado imobiliário sobre a constituição da morfologia urbana dessas áreas. Os mapas 1, 2 e 3 ilustram o recorte espacial dos municípios que compõem a região em análise, identificando as áreas litorâneas consideradas neste estudo.

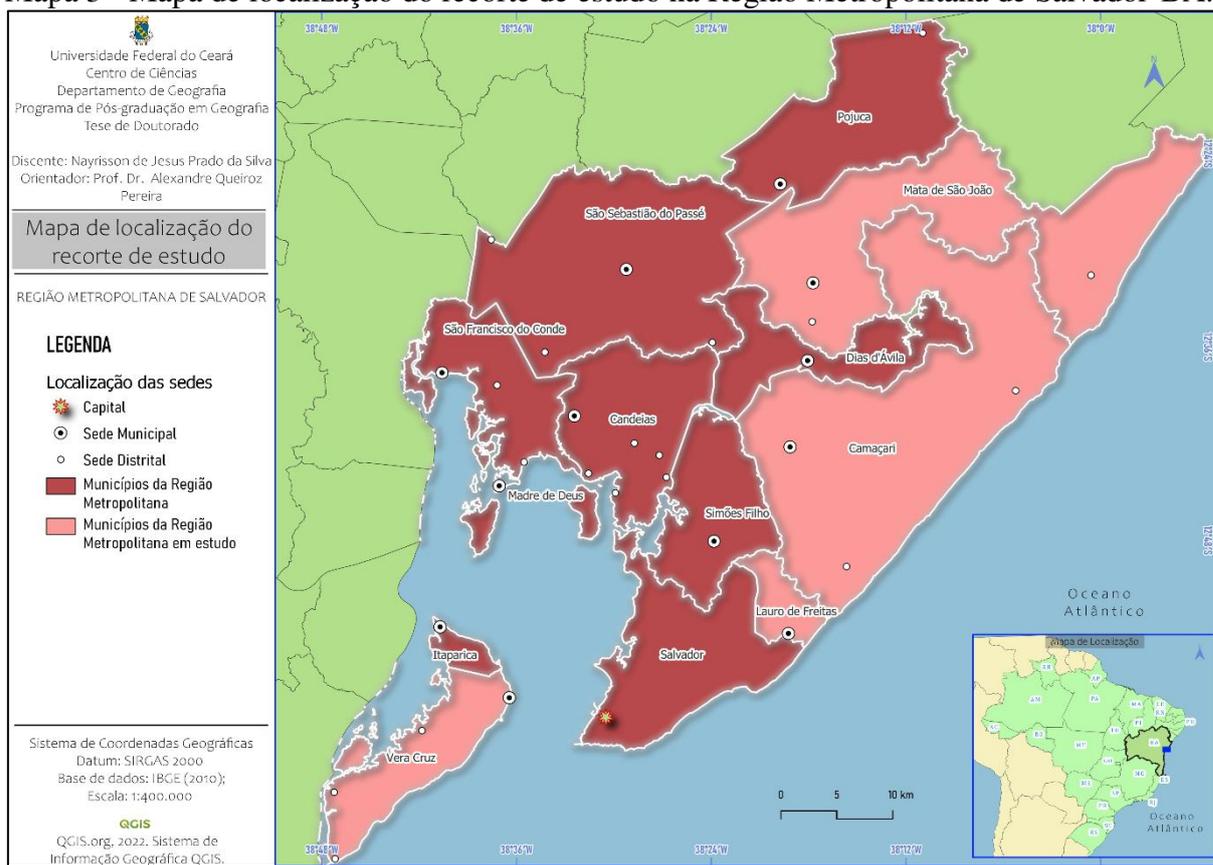
Mapa 1 - Mapa de localização do recorte de estudo na Região Metropolitana de Fortaleza-CE.



Fonte: IBGE, 2010; IPECE, 2021.



Mapa 3 - Mapa de localização do recorte de estudo na Região Metropolitana de Salvador-BA.



Fonte: IBGE, 2010; SEI, 2020.

O período de análise da morfologia urbana e turística foi estabelecido entre os anos de 1985 e 2020. Este recorte justifica-se pela oportunidade de observar um intervalo histórico em que se destacam transformações urbanas significativas no litoral, marcando trinta e cinco anos de mudanças profundas. Esse período engloba, entre outros fatores, o auge do crescimento populacional nas metrópoles, a implementação de políticas públicas voltadas para a infraestrutura — incluindo o fortalecimento do setor turístico —, o aumento da demanda por turismo e vilegiatura, e a consolidação de um novo padrão imobiliário nas áreas adjacentes às capitais metropolitanas. Além disso, assinala a chegada dos primeiros empreendimentos turísticos com capital estrangeiro, cujas transformações subsequentes foram, em parte, influenciadas pelas crises no mercado financeiro internacional.

A análise desta escala temporal é dividida em três momentos, o primeiro refere-se ao período anterior ao ano de 1985, o segundo é datado entre 1985 e 2005, e o terceiro entre 2005 e 2020 com um recorte de mais quinze anos. O primeiro período é de extrema importância pois expõe uma gama de acontecimentos a geografia urbana e do turismo de forma ainda pouco desenvolvida se comparada ao *status* atual. Entre eles é a concretização dos processos iniciais

da urbanização e da industrialização de maior volume, especificamente a partir da década de 1950, onde o êxodo rural é intensificado e as cidades começam a dilatar-se espacialmente.

Nesse período também obteve forte reflexo na geografia das metrópoles a SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) criada em 1959, com o objetivo do desenvolvimento econômico e social da região e outras políticas de infraestrutura durante o período da ditadura militar (1964-1985). Podemos elencar também que a região já detinha alguns planos iniciais de desenvolvimento da atividade turística, como a Política Nacional de Turismo (1967), o Fundo Geral de Turismo (1971), regulamentação de algumas áreas e serviços turísticos (1973 -1977) com destaques pontuais de localidades litorâneas inseridas em suas respectivas regiões metropolitanas criadas a partir da década de 1970. Ou seja, foram conjunções que se caracterizaram pelo crescimento horizontal das cidades e implementação de planos para o desenvolvimento das atividades turísticas.

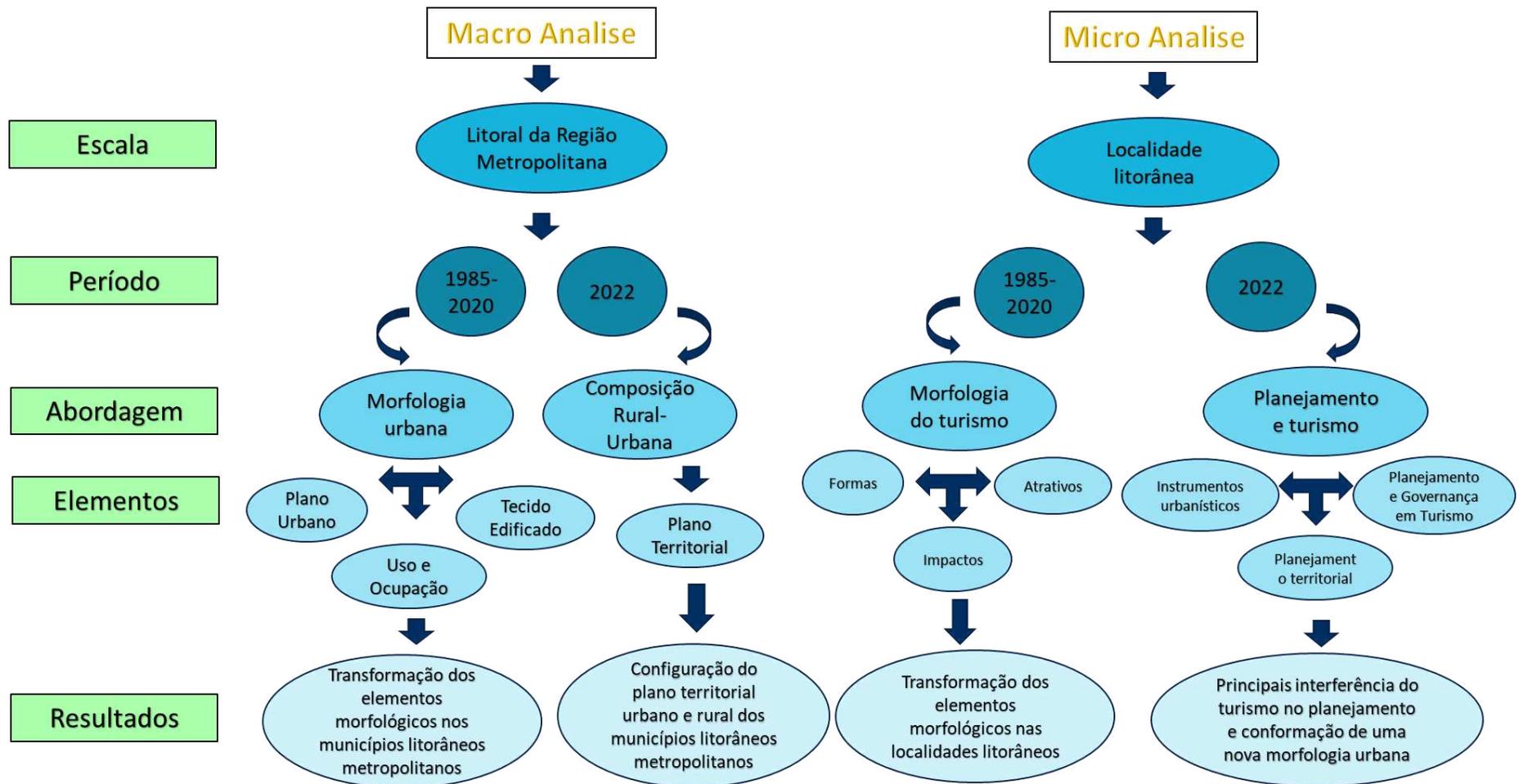
O ponto de inflexão até 1985, em um primeiro momento foi dado pela disponibilidade de dados geoespaciais fornecido pelo Map Biomas para análise cartográfica das transformações do tecido edificado e do uso cobertura do solo nos recortes indicados. Porém é nesse segundo período que também se concatenam com alguns fatos importantes que influenciaram diretamente e indiretamente o desenvolvimento urbano e turístico em maior intensidade. No contexto político e econômico temos um período de redemocratização do país (1985), abrindo espaço para discussão sobre a descentralização política (1988) e novas diretrizes de políticas públicas, criação do Ministério do Turismo (2003), mais investimentos em infraestruturas a partir de políticas como o PRODETUR I (1994) e II (2005), estabilização da economia nacional com a instituição do Plano Real (1994), crescimento no setor hoteleiro, chegada do turista e do capital estrangeiro em maior volume.

O terceiro período da análise, com ponto de inflexão em 2005, se insere em um contexto de intensificação da expansão urbana nas capitais metropolitanas em comparação aos municípios adjacentes que compõem suas respectivas regiões metropolitanas. Esse processo, especialmente no litoral metropolitano, coloca a atividade turística como um dos principais vetores de dinamização da realidade urbana. Este período também é marcado pela consolidação das políticas públicas voltadas para o turismo, pela atração de investimentos e pela crescente globalização desses espaços, que resultaram na standardização do litoral nordestino.

Durante esse período, surgiram grandes empreendimentos turísticos (complexos turísticos) e houve um aumento considerável do capital estrangeiro no setor. No entanto, esse boom também foi acompanhado pela falência de muitos desses empreendimentos, especialmente com a eclosão da crise econômica global de 2008.

Ambas as escalas espaciais (macro e microescala) adotam o mesmo recorte temporal, mas com abordagens metodológicas distintas. A Figura 2 apresenta o esquema metodológico da pesquisa.

Figura 2 - Esquema metodológico da pesquisa.



Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

No âmbito da macro análise, a região metropolitana é o recorte espacial pesquisado, cujo capítulo três desta tese se coloca. O exame do período de 1985 à 2020 foi trabalhado sob abordagem da morfologia urbana (abordagem histórico geográfica) e o período atual como complemento a essa abordagem alinhou-se no trato da composição rural-urbana e a configuração territorial das regiões. O procedimento metodológico das duas abordagens são tópicos importantes do capítulo três (tópico 3.1 e 3.2). que buscam obter como resultados as transformações dos elementos morfológicos nos municípios litorâneos metropolitanos e a configuração do plano territorial urbano e rural dos municípios litorâneos metropolitanos. Resultados estes que corroboram com os objetivos específicos 2 e 3.

No âmbito da micro análise, as localidades litorâneas tornam-se alvo do capítulo quatro desta pesquisa. Logo após o exame do período entre 1985 e 2020, foi trabalhado sob a perspectiva da Morfologia do Turismo em conjunto aos elementos dinamizadores e processos (forma, atrativo e impacto). Já as informações do período mais atual (2022) complementarmente a abordagem que envolve a morfologia urbana e o turismo, traz-se um exame dos instrumentos e políticas de planejamento que tocam a questão. Todo esse procedimento metodológico nas localidades litorâneas preteridas são tópicos essenciais do capítulo quatro (tópico 4.1 e 4.2) buscando obter como resultado a transformação dos elementos morfológicos nas localidades litorâneas e o levantamento das principais interferência do turismo no planejamento e conformação de uma nova morfologia urbana, corroborando com os objetivos específicos de número 4 e 5.

### ***1.3.3 Seleção dos meios e métodos***

Na macro escala, a primeira abordagem é a da morfologia urbana, formulada a partir da perspectiva da abordagem Histórica-Geográfica de Conzen (2022). A metodologia é aplicada no Capítulo 3, orientada pelas escolas de morfologia urbana que desenvolveram diferentes formas de análise. O método desta pesquisa seleciona, como proposta, os elementos fundantes dessa abordagem para traçar a análise sobre o litoral metropolitano, no qual a atividade turística e a vilegiatura têm potencial de induzir na edificação urbana desses espaços, compreendendo-a em diversas escalas. Dentre as metodologias, a abordagem geo-histórica foi a que melhor se adequou como enfoque metodológico, por oferecer resultados interessantes na formulação de propostas diacrônicas e sincrônicas do espaço urbano.

A escola inglesa, nos estudos do geógrafo alemão Conzen, tem como fundamento uma análise geo-histórica que, na perspectiva desta pesquisa, explora de maneira mais adequada um conjunto de características urbanas e suas mutações ao longo de um período, denominado "períodos morfológicos". A análise da Morfologia Urbana da escola conzeniana está estruturada em três aspectos principais: Plano Urbano, Tecido Urbano e Uso e Ocupação. Esses aspectos são fundamentais para entender a interação entre os elementos morfológicos, articulando-os com conceitos e categorias de análise, como regiões morfológicas e franjas periurbanas.

Figura 3 - Hierarquia da Forma na Paisagem Urbana (Visão Tripartida).



Fonte: Adaptado de Conzen (2022).

Há certa hierarquia na sua composição de análise, pois sob as bases conceituais da escola inglesa sobre a morfologia, “o plano urbano representa a lógica de ocupação do território, é a forma de organização do espaço em relação à topografia e às características naturais do sítio” (NETTO; COSTA; LIMA, 2014, p. 4), que com o tempo são sob ação antrópica mobilizada ao processo de urbanização assentam diferentes formas sobre a malha de vias estabelecida, onde os “ agrupamentos de quarteirões, com características semelhantes, formam manchas que configuram os diferentes tecidos urbanos” (NETTO; COSTA; LIMA, 2014, p. 4). logo esse espaço edificado assumindo essa variação de dimensões e tipos edifícios “reflete o padrão de uso e ocupação, tanto do solo quanto da edificação.” assim como “...o uso determina a forma da edificação e suas dimensões.” (NETTO; COSTA; LIMA, 2014, p. 4).

Para alcançar resultados práticos a coleta de dados baseia-se nas geoinformações sobre a malha urbana, importante elemento formador do plano urbano, extremamente relevante

na produção e reprodução espacial, constituidor de quadras e lotes urbanos, fundamental na circulação e desenvolvimento de bens e serviços. Estes dados foram prospectados a partir da malha de logradouros do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2020) em conjunto às informações do Ministério de Infraestrutura (2020) sobre o sistema rodoviário, e malha viária atualizada do *Open Street Map* (OSM), todos no formato shapefile (shp) reproduzidos no software Qgis 3.20.

Outro dado importante é a formação de manchas urbanas nas metrópoles, enquanto elemento de análise do tecido urbano que revela as expansões e regressões, as fraturas e integração destes espaços, alimentados pelas dinâmicas de urbanização expressadas pela morfologia urbana. Este dado foi prospectado pela plataforma de dados do MapBiomias<sup>2</sup>, uma iniciativa do Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa do Observatório do Clima e produzida por uma rede colaborativa de co-criadores. Nela podemos ter à disposição mapas anuais de cobertura e usos do solo a partir de uma classificação por pixel sobre a coleção de imagens LANDSAT. A plataforma pode ser manuseada pelo *software* Qgis, no *plugin* *MapBiomiasCollection*. onde podemos ver detalhadamente toda cobertura e uso da terra no território brasileiro entre os anos de 1985 a 2021.

Nesta plataforma a informação é disponibilizada no formato *raster* para descrever a cobertura e uso do solo, apresentada na categoria “Área não vegetada” e sua subcategoria “Áreas Urbanizadas”. Este dado pode ser conferido entre os anos de 1985 a 2020, tornando assim interessante a evolução urbana em um período de efervescência urbana, sobretudo no litoral brasileiro. Por fim, outro elemento basilar é a cobertura e uso da terra que muito influencia na formação urbana de nossas cidades, pois as atividades econômicas, aspectos físicos naturais e características espaciais detalhadas são elementos que estão atreladas às mutações da morfologia urbana.

Na escala regional foi a melhor resposta para identificação dos seus respectivos usos. Para atingir tal objetivo foi utilizada as informações coletadas pela plataforma MapBiomias<sup>3</sup>, complementar a mesma escala de abordagem da morfologia urbana na região metropolitana, foi trazido a compreensão da composição rural-urbana no ano de 2022. Essa análise melhor compreende os limites territoriais de situação urbana e as potenciais áreas de expansão, o que nos permite identificar o objeto de estudo, a estrutura da área urbana, o padrão de distribuição dessas áreas; a medir a densidade populacional, de infraestrutura, e viária, além

---

<sup>2</sup>Disponível em: <https://plataforma.brasil.mapbiomas.org/>. Acesso em: 22 de out. 2022.

<sup>3</sup>Disponível em: <https://mapbiomas.org/>. Acesso em: 22 de out. 2022.

de compreender organização territorial quanto a sua compacticidade, expansões periurbanas ou padrões de urbanização dispersa.

Este é um elemento que norteia a localização das áreas de intervenção do planejamento, seja no controle de expansão urbana, na alocação de infraestrutura e serviços públicos, na proteção ambiental e/ou desenvolvimento sustentável. Logo, as categorias do IBGE sobre a base territorial Urbana e Rural representa uma importante contribuição para compreender a espacialização destes recortes e a sua relação na formação e constituição da morfologia Urbana-Metropolitana.

A Base Territorial do IBGE aqui apresentada<sup>4</sup> é o sistema de informações espaciais que tem como objetivo principal dar sustentação a execução da coleta censitária e organizar a estrutura de publicização de dados, utilizando-se dos setores censitários<sup>5</sup> como base dessa estrutura, classificadas entre situações rurais e urbanas (e variáveis categóricas dentro destas macrosituações). Tendo por característica identificar e caracterizar determinadas situações nos setores a partir de critérios administrativos, morfológicos e funcionais, recorrendo tanto aos marcos legais de zoneamento dos municípios, quanto à análise espacial de imagens de satélite e informações dos censos.

Isto faz com que se torne uma ferramenta importante dedicada à análise espacial de dados relativos ao litoral e também pela possibilidade de denotar um panorama espacial urbano atual.<sup>6</sup> Entre as categorias elencadas pelo IBGE para aplicação do Censo de 2022, foram relacionadas as seguintes com as suas respectivas definições:

Quadro 1 - Categorias, códigos e definições da Base Territorial do IBGE.

<b>CATEGORIA</b>	<b>CÓDIGO</b>	<b>DEFINIÇÃO</b>
Área urbana de alta densidade de edificações	1	Área urbana com alta densidade de edificações
Área urbana de baixa densidade de edificações	2	Área urbana com baixa densidade de edificações, processos de expansão urbana, áreas verdes desabitadas, entre outras
Núcleo urbano	3	Áreas urbanas isoladas e aglomerados rurais de extensão urbana (conforme definição na metodologia anterior) que estejam descolados da área urbana. Inclui também conjuntos habitacionais e condomínios, mesmo em áreas rurais

<sup>4</sup>Disponível em: [https://eventos.ibge.gov.br/downloads/sru2018/apresentacoes/03outubro/Mesa%201/FERNANDO%20SOUZA%20DAMASCO/Resumo\\_Fernando%20Souza%20Damascoc.docx](https://eventos.ibge.gov.br/downloads/sru2018/apresentacoes/03outubro/Mesa%201/FERNANDO%20SOUZA%20DAMASCO/Resumo_Fernando%20Souza%20Damascoc.docx). Acesso em: 05 de mai. 2022.

<sup>5</sup> A menor unidade territorial de coleta e divulgação utilizada pelo instituto.

<sup>6</sup>Houve a tentativa de fazer uma evolução dessa classificação rural-urbana com a classificação elaborada pelo IBGE durante os censos de 2000 e 2010, porém devido a incompatibilidade de geometrias (setores censitários) e alguns incoerências das disposição espacial das categorias de cada censo, ligadas a um melhor refino dos instrumentos tecnológicos de avaliação das áreas, assim como a elaboração e acesso a documentos atualizados sobre a demarcação e zoneamento dos municípios, o que melhora a fidedignidade da classificação mas fragiliza o efeito comparativo.

Povoado	5	Aglomerado rural sem caráter privado ou empresarial, ou seja, não vinculado a um único proprietário do solo e caracterizado pela existência de comércio e serviços
Núcleo rural	6	Aglomerado rural vinculado a um único proprietário do solo (empresa agrícola, agroindústria, usinas etc.)
Lugarejo	7	Aglomerado rural que não dispõe dos serviços ou equipamentos urbanos definidores dos povoados e que não estão vinculados a um único proprietário
Área rural (exclusive aglomerados)	8	Área de uso rural caracterizada pela dispersão de domicílios e pela presença usual de estabelecimentos agropecuários
Massas de água	9	Porções de água que correspondem a grandes rios, estuários, baías, lagoas, lagos, represas, etc., que, por motivos operacionais, convém a delimitação setorial

Fonte: IBGE. Elaborado por Damasco (2018).

Segundo o IBGE, a “área urbana de alta densidade de edificações” (AUADE - categoria 1), a “área urbana de baixa densidade de edificações” (AUBDE - categoria 2) e o “núcleo urbano” (NU - categoria 3) são classificadas como categorias de situação urbana, pois todas apresentam características de infraestrutura urbana e morfologias no traço do padrão edificado, um denso sistema de vias e uma rede elétrica e sanitária desenvolvida, além de maior densidade demográfica. O grau de concentração desses elementos infraestruturais e morfológicos é o que distingue a AUADE da AUBDE. A categoria de Núcleo Urbano possui atributos urbanos, porém mais distantes dos demais aglomerados urbanos.

Já a situação rural abrange todas as demais categorias, tanto os aglomerados rurais (povoados, núcleos rurais e lugarejos) quanto as áreas rurais, que abrangem domicílios e estabelecimentos rurais espalhados pelo território de forma não concentrada. Com base nessas informações, podemos compreender melhor como essas características estão espacializadas nas regiões metropolitanas em estudo, materializando-se principalmente em recortes espaciais urbanos. Assim, foram localizadas especialmente as categorias de situação urbana (1, 2 e 3), agrupando as demais categorias nas áreas de situação rural.

Ambas as análises se complementam em seus respectivos resultados, pois o diálogo com os elementos da abordagem histórico-geográfica nos permite obter períodos morfológicos que situam a transformação das categorias morfológicas (integradas) dos municípios litorâneos metropolitanos. A representação espacial é fundamental nessa questão (mapas), aliada a um quadro analítico e a esquemas gráficos que ilustram possíveis processos metropolitanos, assim como a composição territorial rural-urbana, que serve como diagnóstico da configuração espacial da morfologia da metrópole.

Na Micro escala, a abordagem a ser analisada a partir das localidades litorâneas turísticas é a Morfologia do Turismo, elaborada por Xie (2022) que tem como objetivo a investigação da morfologia urbana onde a atividade turística é forte mobilizador na apropriação

de estruturas, formação e transformação das formas e funções, desencadeado/desencadeador de diversos processos socioespaciais.

A morfologia do turismo aposta em alguns desses aspectos de organização esquemática, porém sem fugir no trato das questões socioculturais e socioambientais, ampliando o raio de conhecimento. Nesta perspectiva, a abordagem diacrônica é uma das formas de compreensão dessas transformações imbuídas às localidades turísticas. Xie (2022) elenca como elementos de análise da morfologia do turismo a forma, os atrativos turísticos e os impactos socioespaciais gerados a partir dessa interação.

O primeiro elemento diz respeito à morfologia urbana sob enfoque histórico-geográfico, no que tange à composição do plano urbano, o desenvolvimento do tecido edificado sobre ela, alinhados ao uso e ocupação dessas localidades. Em relação ao elemento seguinte, destacam-se os principais atrativos turísticos percebidos na composição dessa morfologia, espacializando essas estruturas e qualificando o tipo de serviço ou função atribuída a elas. Por fim, é necessário apreender os impactos/processos advindos sob influência direta ou indireta do turismo e seu imobiliário na forma urbana, compreendidos sob uma perspectiva ampla (XIE, 2022).

Figura 4 - Esquema da dinâmica da transformação espacial da morfologia do turismo.



Fonte: Xie (2022) Adaptado pelo autor

A disposição desse esquema na transformação da morfologia urbana a partir do turismo facilita a compreensão da sucessão de processos atuantes em uma perspectiva de maior

abrangência. O sentido circular do gráfico, onde a morfologia presente recebe um quantitativo de atrativos turísticos (o volume dependerá do grau de desenvolvimento do turismo e da vilegiatura na localidade), contribui para a compreensão de impactos sociais, ambientais e econômicos e, em resposta a eles, novas formas podem surgir.

Logo, o grau de interferência do turismo em novas edificações imobiliário-turísticas é o fator regulador dessas transformações sucessivas. Será a partir dessas premissas analíticas sobre as transformações de aspectos de sua composição morfológica que poderemos compreender melhor quais são os processos socioespaciais atuantes, os impactos socioespaciais gerados por elas nas localidades turísticas e as possíveis transformações e outras direções dessas dinâmicas.

A análise se deterá aos municípios litorâneos da região metropolitana de cada estado (BA, CE, PE), porém parte dela não contará com a perspectiva analítica das capitais litorâneas (Fortaleza-CE, Recife-PE, Salvador-BA), pois as dinâmicas retratadas envolvem fatores mais complexos em termos de população, infraestrutura e economia, o que não corrobora para uma análise mais detalhada da situação das mesmas, além de fornecer uma comparação disparada com os demais municípios vizinhos, o que poderia distorcer os resultados dos estudos ou torná-los mais difíceis e suscetíveis a erros. Porém, o estudo considera que a proximidade com a capital metropolitana influencia no seu estágio de desenvolvimento urbano-metropolitano, de infraestrutura, serviços, etc.

Para materializar essa análise, contamos com alguns dados e métodos sobre cada elemento. O primeiro é a forma/morfologia urbana, decomposta em uma escala de maior detalhe no litoral. Contar-se-á com a avaliação da situação do plano urbano viário, do tecido urbano edificado e do uso e cobertura do solo. No plano urbano viário, coletado a partir de dados do Open Street Map (OSM), deter-se-á uma análise sobre a densidade da malha urbana, acessibilidade do sistema viário e organização territorial do plano urbano próximo à orla. O tecido edificado compreende-se a partir das informações lançadas pelo MapBiomias, segmentando das macros classificações do uso e cobertura do solo à evolução das áreas urbanizadas, vislumbrando a transformação do recorte litorâneo metropolitano no tempo (ano 1985 a 2020), concatenada aos recursos hídricos e ao sistema viário.

O Uso e Cobertura do solo (elaborado a partir da plataforma do MapBiomias entre os anos de 1985 e 2020) também se utiliza das informações coletadas pela plataforma, tendo como objetivo a análise de suas transformações ao longo da orla, com um recorte refinado que abranja essas mudanças até 3 km da linha de costa, por três motivos: a) primeiramente porque

a zona costeira é onde se desenvolve com maior efetividade o turismo; b) segundo porque é a área mais sensível a transformações espaciais relacionadas ao imobiliário turístico de "sol e mar"; c) terceiro porque é o recorte onde ambas as regiões apresentam rápidas mudanças e desenvolvimento imobiliário; d) e, por fim, é uma parcela que nos permite uma compreensão mais aprofundada da dinâmica litorânea.

Quanto aos atrativos turísticos, elemento importante para a compreensão dos impactos e ponto de partida para a transformação da morfologia, foram elencados três: os meios de hospedagem (hotéis, pousadas e resorts), os condomínios e loteamentos. Todos assumem alguma importância no desenvolvimento desse imobiliário turístico próximo à orla, seja através do turismo ou da promoção à vilegiatura. Eles são prospectados sob o aspecto de ponto, a partir de dados do Google Maps e plataformas de hospedagem como Booking e Trivago. Porém, ao ponderar sua escala, eles passam a assumir formas em linhas (como corredores turísticos paralelos à costa ou a rodovias) e áreas (ocupando localidades inteiras), como apontado por Xie (2022).

O adensamento dos meios de hospedagem traduz o sucesso do turismo de massa, sobretudo quando o principal atrativo do segmento turístico é abundante. É o caso dos municípios litorâneos das respectivas regiões metropolitanas, onde o litoral e seus aspectos naturais são o principal atrativo e neles se concentram o maior volume de pousadas e hotéis dos municípios. São esses também os responsáveis pela expansão da cidade, desenvolvimento de infraestruturas e serviços à medida que o fluxo e a demanda turística também aumentam. O desenvolvimento dessas estruturas contempladas nesse imobiliário deve ser identificado para melhor planejar as cidades e seu desenvolvimento econômico, social e ambiental.

O condomínio é um dos principais formatos do imobiliário próximo ao litoral que abrange a vilegiatura moderna. Popularmente, a vilegiatura assume sua forma arquitetônica como grandes casas com área de lazer próxima à orla, porém, mais recentemente, da metade do século XX para os anos atuais, cresceu a tendência de segundas residências em condomínios horizontais/verticais devido às comodidades de lazer e segurança. Isso afetou drasticamente a paisagem urbana e sua morfologia costeira. Parte desses condomínios, que se consolidaram no litoral sob a forma da vilegiatura, passou a se tornar primeira residência, tendência observada por Silveira (2011) na localidade de Icaraí-Caucaia, Ceará.

Porém, é fato que a influência da atividade turística ainda coloca a orla e seus condomínios como um dos atrativos. Os loteamentos próximos à orla nos apontam para os vetores de expansão urbana. Eles também têm forte potencial para a demanda pela moradia

ocasional, pelo fácil acesso aos serviços da atividade turística e à praia. Eles podem ser englobados como grandes condomínios horizontais com a presença de residências unifamiliares. Assim como os condomínios, esses oferecem segurança e privacidade, áreas de lazer, arquitetura padronizada e são altamente valorizados financeiramente.

Nos mapas de calor desenvolvidos para apreender essa concentração desses atratores turísticos na morfologia, a partir dos 3 km da linha da orla, foram elaborados para que, concatenados com as informações geradas a partir da morfologia urbana, possamos identificar onde esse imobiliário tem atuado com maior intensidade e compreender o nível de impactos e possíveis processos abarcados por eles.

O ponto seguinte leva em conta os impactos e processos gerados a partir dessa sinergia. Para que possamos visualizar de forma clara como eles podem se apresentar, houve uma pesquisa bibliográfica de produções científicas que utilizam morfologia urbana para explicar seus processos socioespaciais. A escolha das temáticas e produções ocorreu a partir dos trabalhos mais relevantes dentro da plataforma do *Google Scholar* através de palavras-chave que correlacionam o uso da morfologia urbana como instrumento para desenvolver a análise principal. O resultado é um quadro composto pela sua temática principal, autores, ano e título da obra. Ela orienta os eixos de abordagem sobre processos e impactos da abordagem da Morfologia do Turismo.

Quadro 2 - Obras científicas pelo mundo que utilizam da abordagem da morfologia urbana a temas relacionados ao diagnóstico dos processos espaciais e/ou propor medidas ao planejamento urbano.

<b>Tema de Impacto</b>	<b>Autores e ano</b>	<b>Título da obra</b>
Expansão/Crescimento Urbano	Stahle, 2008	Compactsprawl: Explorando o espaço aberto público e as contradições na densidade urbana
	Lityński, 2021	A intensidade da expansão urbana na Polônia
	Nilufa, 2010	Morfologia urbana da cidade de Dhaka: Dinâmica espacial da cidade em crescimento e do núcleo urbano
	Dekolo et al, 2015	Expansão Urbana e Perda de Terrenos Agrícolas nas Zonas Periurbanas de Lagos
	Kostourou, 2021	Crescimento habitacional: impactos na densidade, consumo de espaço e morfologia urbana
Fragmentação/Segregação urbana	Sheng; Tang; Wa, 2017	Morfologia urbana e fragmentação urbana em Macau, China: desenvolvimento de cidades insulares na região da megacidade do Delta do Rio das Pérolas.
	Cetin, 2010	Transformação e percepção da forma urbana na cidade árabe
	Hatipoglu; Mahmut, 2020	Fronteiras (entre): Uma cidade dentro de uma cidade decodificando diferentes morfologias de habitação fragmentada

	Vaughan et al, 2005	Espaço e exclusão: a morfologia urbana desempenha um papel na privação social?
	Azimi, 2005	Reestruturação da morfologia urbana: estudo de caso de Rasht, Irã
Mudança do uso solo urbano	Hyseni, 2014	O Papel da Morfologia Urbana na Modelagem da Mudança no Uso do Solo Urbano
	Xiao; Webster, 2017	Morfologia Urbana e Mercado Imobiliário
Mobilidade e infraestrutura	Zhou; Gao, 2020	O impacto da morfologia urbana no modo de transporte urbano: um estudo de caso de Tóquio
	KANG et al, 2012	Padrões de mobilidade humana intra-urbana: uma perspectiva da morfologia urbana
Problemas ambientais urbanos	Zhou; Chen, 2018	Impacto das mudanças de ocupação do solo relacionadas à urbanização e mudanças na morfologia urbana no fenômeno da ilha de calor urbana
	Barau et al, 2015	Dinâmica da morfologia urbana e mudança ambiental em Kano, Nigéria

Fonte: Elaborado pelo autor.

Complementar a mesma escala, será abordado de forma mais atualizada o panorama do planejamento urbano, territorial e turístico dos municípios litorâneos da região metropolitana em estudo. Os instrumentos urbanísticos aliados ao planejamento territorial e às políticas de governança em turismo são elementos basilares para compreender a dinâmica de estruturação do espaço sob o enfoque de intervenção do poder público. São eles que ditam sobre as melhores estruturas, formas e funções para cada parcela, embora negligencie por muitas vezes os processos latentes a estas proposições.

Ressalta-se no planejamento urbano municipal, os instrumentos urbanísticos mais relevantes como o plano diretor, parcelamento do solo, o zoneamento ou uso e ocupação do solo, outorga onerosa do direito de construir, estudo de impacto de vizinhança, código de obras, zoneamento ambiental, tombamento de patrimônio histórico, legislação sobre unidades de conservação, regularização fundiária, estudo prévio de impacto ambiental e código de postura. A presença ou ausência destes instrumentos pode afetar de forma significativa a morfologia urbana desses espaços litorâneos, recorte que geralmente possui uma cadeia de regulamentações por ser uma região de grande especulação imobiliária e um ambiente extremamente frágil à ação humana.

Essa análise será trabalhada a partir das informações coletadas pelo IBGE (2021) sob a Pesquisa de Informações Básicas Municipais, levantamento que tem como objetivo obter informações sobre a estrutura e funcionamento das instituições públicas municipais e indicadores de avaliação de suas respectivas infraestruturas, serviços e políticas. Outro elemento refere-se à questão dos instrumentos de planejamento e governança do turismo, colocando como indicadores a existência ou não de órgãos municipais responsáveis pela pasta do turismo; existência de legislação relacionada ao turismo; se o município é contemplado por

programas ou projetos do Ministério do Turismo; presença de Fundo Municipal de Turismo; se o turismo é contemplado nos seus respectivos planos diretores; presença de um Plano Municipal de Turismo ou Plano de Desenvolvimento Territorial do Turismo; existência de um Plano de Marketing; além de programas e projetos desenvolvidos pelo município acerca da atividade turística.

As estratégias de planejamento do turismo têm impacto direto na indução do desenvolvimento imobiliário turístico, na revitalização urbana, na preservação do patrimônio histórico e ambiental, além da expansão de infraestruturas como a mobilidade e o transporte são pontos que modificam a paisagem urbana. Para garantir a explanação dessa análise foram prospectadas informações do Relatório de atividades turísticas municipais elaborado pelo Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo.

Tal relatório agrupa uma série de informações relacionadas aos dados básicos do município sobre os principais atrativos turísticos, sazonalidade, oferta e serviços, infraestrutura e acessibilidade, economia local, aspectos ambientais e naturais, porém o tópico pertinente à análise trata-se das políticas de planejamento e governança, com tópicos sobre os instrumentos de políticas de turismo presentes ou ausentes entre os municípios litorâneos das respectivas regiões metropolitanas.

O último elemento guarda informações relativas às estratégias de desenvolvimento territorial e turismo presentes nos planos diretores municipais. A elas cabe ressaltar alguns exemplos referentes às estratégias municipais de zoneamento do território e de promoção da atividade turística que se consolidam sobretudo nos limites de sua orla. Assim como os instrumentos urbanísticos aqui relatados, o planejamento territorial torna-se evidente quando elucidado de uma forma mais ampla, além do urbano, a produção e uso do solo, onde o turismo também participa.

Logo, busca-se apreender um padrão de intervenções do planejamento municipal que contempla atividade turística no desenvolvimento do seu território. Essa análise é fundamentada a partir das informações explícitas nos seus respectivos planos diretores municipais, a pesquisa de campo feita nas três regiões metropolitanas, bem como entrevistas realizadas junto a secretarias municipais de planejamento urbano (Aquiraz-CE, Cabo de Santo Agostinho-PE, Camaçari-BA e Mata de São João-BA), além de fotografias e registros de observação no litoral.

### ***1.3.4 Planejamento e execução da coleta de dados***

#### **A. Definição de Coleta de Dados**

De acordo com Goldenberg (1997), a pesquisa qualitativa pode ser vista como uma reação ao modelo positivista de pesquisa, que é influenciado pelo pensamento de Auguste Comte e que defende a unidade de todas as ciências na realização de pesquisas científicas sobre a realidade social humana.

Por sua vez, Pereira et al. (2018) destacam que a pesquisa qualitativa se distingue pela ênfase dada à interpretação do pesquisador sobre o fenômeno em estudo. Os dados obtidos nesse processo são descritivos, e as abordagens qualitativa e quantitativa não são mutuamente excludentes, pois um método pode adotar características do outro por meio de estratégias específicas e podem se complementar para proporcionar uma compreensão mais abrangente do tema em questão.

Conforme Gerhardt e Silveira (2009), a pesquisa qualitativa é caracterizada pelo fato de não utilizar dados com representatividade numérica como seu material de trabalho. Em vez disso, concentra-se no aprofundamento da compreensão de um grupo social, organização ou evento. Os pesquisadores que adotam a abordagem qualitativa se opõem à ideia de um único modelo de pesquisa para todas as ciências, o que é característico do pensamento positivista. Além disso, enfatizam a importância de o pesquisador não fazer julgamentos sem um embasamento teórico adequado e de evitar que suas crenças pessoais influenciem a pesquisa. Em resumo, a pesquisa qualitativa preocupa-se com aspectos da realidade que não podem ser quantificados e busca compreender as dinâmicas sociais.

Nesse sentido, Gerhardt e Silveira (2009) complementam que, ao conduzir uma pesquisa quantitativa, o pesquisador deve basear-se na ideia de que a compreensão adequada da realidade requer a análise de dados brutos obtidos por meio de instrumentos neutros e padronizados, apoiados em uma linguagem matemática, a fim de delinear as dinâmicas relacionadas a um determinado fenômeno.

Segundo Goldenberg (1997), a adoção de abordagens quantitativas e qualitativas permite a integração de informações relativas às conclusões da pesquisa, o que aumenta a confiabilidade dos resultados, tornando-os mais sólidos e confiáveis, em vez de serem vistos como descobertas momentâneas.

Em suma, essas definições nos ajudam a compreender a importância da integração da pesquisa qualitativa e quantitativa. Assim como o planejamento e execução da coleta de dados que estão alinhados à natureza das informações que compõem a presente pesquisa.

#### B. Objetivos da Coleta de Dados

Os propósitos dos dados coletados estão alinhados a cada objetivo específico e aos resultados da tese, a partir da conjunção da pesquisa qualitativa e quantitativa, que orientaram os meios necessários (coleta de dados secundários, observação estruturada, análise de conteúdo e entrevista), convergindo para a elaboração de determinados produtos (mapas, gráficos, figuras...), segundo o seu método e nível escalar analítico.

#### C. Identificação dos Stakeholders

Antes, é necessário identificar quem são os “*stakeholders*”, os agentes envolvidos na trama do estudo, e de que tipo de dado deve ser extraído. O poder público, sem dúvidas, é um dos agentes que participam dessa convergência, pois tem responsabilidades vitais para com a sociedade, a economia e toda a dinâmica envolvida no processo de transformação socioespacial.

Logo, os dados secundários das plataformas de dados da União, do poder estadual e municipal, embora não integrados, são organizados a fim de produzir respostas sobre os fenômenos apresentados. Outra forma de garantir essa coleta é por meio de entrevistas com servidores públicos de secretarias estaduais e municipais que melhor se aproximem da temática pesquisada, como as secretarias de meio ambiente, de turismo, de planejamento urbano ou de desenvolvimento e urbanismo.

Outro agente importante da pesquisa está atrelado ao âmbito acadêmico: a visita às universidades e a entrevista presencial com docentes que se debruçam sobre as questões de pesquisa, qualificando e validando muitas experiências e informações aqui apresentadas, servindo de parâmetro e minimizando os erros interpretativos. Logo, foi nesse sentido que esses diálogos contribuíram para a pesquisa. Os empreendimentos turísticos também são agentes essenciais para a compreensão dos impactos da atividade e da sua relação com o espaço do entorno.

Um agente importante, porém, com pouco êxito na prospecção de entrevistas, foram as associações locais, moradores ou alguma outra organização civil. Embora se tenha estruturado e pensado algo para garantir essa abordagem, não foi possível obter uma homogeneidade das informações e nem em quantidade suficiente para que tivesse maior relevância se comparado aos demais dados coletados.

#### D. Seleção dos Meios de Coleta

Entre os meios de coleta selecionados no âmbito quantitativo estão:

1. Coleta de dados secundários: Utilização de dados previamente coletados, como estatísticas oficiais, relatórios governamentais, etc.
2. Observação estruturada: Observação sistemática sobre os elementos urbanos nas visitas de campo

Entre os meios de coleta selecionados no âmbito qualitativo estão:

1. Análise de conteúdo: Exame sistemático e interpretativo de documentos, textos, imagens ou materiais para identificar padrões e significados.
2. Entrevistas em profundidade: Conversas detalhadas e abertas com participantes para explorar experiências, opiniões e perspectivas.

Interessante observar que tanto nas pesquisas de gabinete quanto na pesquisa de campo foram utilizadas ambas as naturezas de dados coletados. Na pesquisa de gabinete, sob o enfoque da pesquisa quantitativa, a coleta de dados secundários foi extremamente importante, permitindo prospectar informações estatísticas, geoespaciais e documentais que embasaram parte significativa do estudo. Ao mesmo tempo, na pesquisa qualitativa, a análise de conteúdo das informações coletadas deu um direcionamento à interpretação e produção da pesquisa, a partir do conhecimento adquirido e embasado nos referenciais teóricos.

A pesquisa de campo, no âmbito da pesquisa quantitativa, foi elaborada uma ficha sintética para observação estruturada, relacionada a elementos como o padrão da disposição das quadras, a densidade de ocupação próxima à orla, a caracterização das áreas não construídas, o tipo de ocupação/função em áreas públicas e privadas, o tipo construtivo predominante na área edificada, as características das principais vias de acesso (hierarquia, porte, fluxo), a infraestrutura local visível (resíduos, esgoto, iluminação, arborização, praças e calçada, sinalização e revestimento da via), os limites de ocupação por área urbana (natural ou construída) e a caracterização do tipo de empreendimentos turísticos existentes. Embora tenha sido estruturada, não foi possível explorar todo o potencial que essa breve ficha poderia oferecer. Ela tornou-se um produto complementar ao exame dos elementos da morfologia urbana nas localidades costeiras.

Na pesquisa de campo, o âmbito qualitativo veio a partir das entrevistas semiestruturadas, onde foi possível dialogar com o poder público sobre questões voltadas à gestão do espaço urbano litorâneo. Com os docentes, foi possível indagar sobre o processo de

urbanização e metropolização no litoral, e com os empreendimentos, dialogou-se sobre a gestão do estabelecimento e a percepção do gestor sobre o seu impacto social, ambiental e político.

#### **1.4 Estrutura dos capítulos de pesquisa**

Na estrutura do trabalho, foram desenvolvidos três capítulos para responder às questões de pesquisa, testar a hipótese e avaliar os caminhos da tese desenvolvida. O Capítulo 2, que aborda a relevância dos estudos urbanos e da morfologia urbana para compreender o processo de urbanização turística em uma metrópole, especificamente nos municípios metropolitanos do Nordeste brasileiro, busca responder ao primeiro objetivo específico. Busca-se explorar conceitos e análises da morfologia urbana, utilizando resultados recorrentes para entender as dinâmicas urbanas, especialmente aquelas relacionadas ao litoral. Destaca-se a necessidade de uma análise aprofundada do espaço urbano, considerando a rápida atuação de processos e vetores, e enfatiza como a forma urbana impacta os padrões de organização do espaço. O texto visa estabelecer uma base para compreender a relação entre as esferas sociais urbanas e a morfologia urbana, especialmente no contexto da influência da cadeia imobiliária turística.

O Capítulo 3, com a responsabilidade de dar respostas aos segundo e terceiro objetivos específicos, tem como objetivo central analisar a relação entre a dinâmica socioespacial e a morfologia urbana nas metrópoles costeiras do Nordeste brasileiro, com destaque para Fortaleza, Recife e Salvador. Ao longo do texto, são exploradas as transformações urbanas impulsionadas pelo desenvolvimento econômico ao longo do século XX, resultando na formação de redes de municípios interligados. A abordagem inclui uma análise detalhada das dinâmicas das áreas urbanas litorâneas, considerando fatores como densidade populacional e espacialização urbana. A perspectiva morfológica adotada segue a abordagem de Conzen, focando no plano urbano, tecido urbano e uso do solo. O capítulo busca oferecer um diagnóstico abrangente da composição morfológica nas regiões metropolitanas, com especial atenção ao litoral, onde são examinados os impactos do turismo, políticas públicas e influências do capital imobiliário. O objetivo final é documentar transformações passadas, fornecer insights sobre tendências futuras e apresentar desafios e oportunidades para o desenvolvimento urbano e a qualidade de vida nas populações costeiras do Nordeste brasileiro.

O Capítulo 4, indicando caminhos para o quarto e quinto objetivos específicos, aborda a significativa influência do turismo na dinâmica socioespacial dos municípios metropolitanos do Nordeste brasileiro, destacando seu papel no crescimento urbano e nos

processos socioespaciais, especialmente no litoral. Sob a perspectiva da Morfologia do Turismo de Xie (2022), o texto busca integrar elementos morfológicos e consolidar os atrativos turísticos, examinando processos e impactos abrangentes. Em seguida, explora a interseção entre turismo e planejamento urbano, analisando a configuração de planos, instrumentos urbanísticos e medidas de governança que moldam a dinâmica das atividades turísticas e influenciam a configuração socioespacial presente e futura. A proposta é lançar luz sobre desafios cruciais enfrentados pelos municípios metropolitanos turísticos, oferecendo insights para orientar políticas públicas e práticas de planejamento voltadas ao desenvolvimento sustentável dessas áreas.

## 2 A MORFOLOGIA URBANA COMO EXPRESSÃO DINÂMICA DO ESPAÇO

O argumento central deste capítulo pretende responder qual a importância dos estudos urbanos e da morfologia urbana com os seus potenciais conceitos e análises para a abordagem do processo de urbanização turística latente na metrópole. Partimos do conhecimento base dos conceitos e escolas que desenvolvem os diversos métodos dentro da morfologia urbana de forma a entender por meio dos resultados mais recorrentes, em que aspectos a abordagem nos ajuda a entender as dinâmicas urbanas litorâneas na metrópole.

Reiteramos que para uma análise profunda do espaço urbano que se forma, com processos e vetores que agem em grande velocidade, é necessária a compreensão dessa repercussão na formação de nossas cidades e questionar como sua forma tem refletido nos padrões de organização do espaço. A partir dessa unidade teremos uma base para entender a relação entre as esferas sociais urbanas envolvidas na morfologia urbana fortemente impactada pela cadeia imobiliária turística dos municípios metropolitanos do Nordeste brasileiro.

### 2.1 A morfologia das Cidades e a Geografia Urbana: considerações iniciais

Podemos iniciar essa abordagem por intermédio da análise do professor e pesquisador de Geografia Humana da Universidade de Barcelona Horácio Capel, autor de diversas pesquisas relacionadas à geografia urbana, sob o viés da morfologia urbana. Capel tem sua marca registrada pela consolidação da ciência geográfica e o seu diálogo com outras ciências sendo que dentre as principais publicações do geógrafo está a obra denominada *La Morfologia de las Ciudades*, dividida em três volumes<sup>7</sup>.

Por meio destas obras o autor oferece suas contribuições para o entendimento e o aprimoramento da morfologia urbana para entender o espaço, não só pela sua base física, mas pela dinâmica dos processos e relações imbricadas no espaço, considerando que a geografia tem profundo interesse em pesquisar a dinâmica espacial, sobretudo o cidadão, que se modificam em ritmo cada vez mais acelerado segundo os ditames da contemporaneidade.

É de interesse da pesquisa a visão de Capel sobre a geografia urbana e a morfologia, pelo sentido dinâmico e dialético do espaço que se apresenta na abordagem. Pois as paisagens formadas resultam das interações entre os elementos culturais, desenvolvimento econômico e

---

<sup>7</sup> La Morfologia de las Ciudades: Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano, La Morfologia de las Ciudades: Aedes Facere: Técnica, Cultura y Clase Social em la Construcción de Edificios, La Morfologia de las Ciudades: Agentes Urbanos y Mercado Inmobiliario

funções do espaço urbano. A concomitância particular de cada espaço faz destas formas espaços únicos, porém com processo formador semelhante, aliando-se a certos padrões em alguns casos. E é nessa leitura que o planejamento urbano alinha sua forma de atuação aproveitando-se da abordagem.

É fato que a abordagem morfológica parte de uma base descritiva, porém ela não deve se limitar a isso tendo em mente que a análise diacrônica é de fundamental importância no desenvolvimento metodológico deste enfoque, pois é o tempo que dá o tom dinâmico. Compreende-se que a partir desse processo podemos entender melhor o comportamento dos elementos e processo de transformação dos espaços urbanos.

Os estudos sobre a paisagem urbana segundo Capel (2002), foram tratados historicamente por diversas tradições nacionais que obtinham certa aproximação e compreensão acerca do desenvolvimento de cidades (Alemanha, França, Inglaterra, Espanha, EUA), cada uma segundo suas especificidades geográficas, porém em comum desenvolvimento dentro da concepção regional historicista. Essa tradição foi revolucionada nos anos de 1960, com a presença do enfoque quantitativista, havendo a partir de então uma renovação da morfologia urbana, obtendo as mesmas influências da época das escolas da geografia teórica e quantitativa.

A este momento, em que a geografia ansiava por marcos teóricos de validade, o geógrafo alemão Michael Robert Günter Conzen ofereceu grande contribuição para a acessão da abordagem morfológica da cidade, que obtém cunho histórico e indutivo dos modelos de análise do plano urbano, que poderia ser replicada como modelo geral em outros estudos. Nos anos 1970, sob influência da Geografia Radical/Crítica, às abordagens quantitativas sofreram fortes condenações pela falta de complexidade e profundidade das análises, o que colaborou para reiteração dos estudos de morfologia urbana de Conzen, que além de ser uma análise modelo do plano urbano ressaltar-se-ia o aspecto histórico, percebido como forte construtor dessa corrente.

Durante a década de 1980, os temas que envolvem os aspectos sociais tornam-se fundamentais para as abordagens geográficas, assim aconteceu com a morfologia urbana, podendo desenvolver assuntos relacionados à gestão urbana, debater sobre os papéis dos agentes urbanos na cidade e uso do solo entre outros. Na avaliação corroborativa a estes acontecimentos Ory (2011) reitera a influência do pensamento geográfico sobre o tema da morfologia urbana, em que nos anos 1980 tornou-se para os trabalhos dos geógrafos ferramenta

de planejamento, ordenamento territorial e desenvolvimento sustentável já no início do século XXI.

Porém estas investigações científicas só se tornaram o que são graças a interdisciplinaridade do planejamento e contribuições de outras ciências à exemplo da sociologia, a economia, a história e a arquitetura. Para melhor compreensão da morfologia na metrópole é necessário perpassar a essência da formação morfológica na cidade, podendo ser compreendida por diferentes metodologias e métodos, que assim como a metrópole, aproxima-se das diferentes esferas sociais, tornando-se vital para o entendimento da sua complexidade e velocidade de mutação até os dias atuais.

Neste sentido, compreende-se que Capel (2002) apresenta uma contribuição importante ao apontar os aspectos fundamentais do estudo geográfico da morfologia, sendo eles o Plano Urbano, a Edificação e o Uso do Solo, que será definido posteriormente. Ao apontar estes fundamentos é possível compreender o quão a paisagem urbana presente deve ser entendida pelos processos integrados entre a cultura, economia e as diversas funções que o solo desempenha no espaço.

A cultura tem forte influência nas formas edilícias, na origem da forma de povoamento e os usos atuais dos seus espaços, segundo a peculiaridade de cada etnia, religião ou tradição. O desenvolvimento econômico também está expresso na paisagem, sobretudo quando há fortes disparidades econômicas, em que ricos e pobres se distinguem em suas características edilícias, disposição no plano e uso do solo. As funções, associadas às atividades econômicas da indústria, do comércio, do lazer e mesmo das áreas dedicadas ao transporte e a comunicação, realiza-se através do uso do solo.

Capel (2002) reitera que essas atividades são tão decisivas para cidade que as toma como função principal da mesma se predominante ela for, noção que pode ser aplicada para os casos de cidades universitárias, cidades industriais e cidades do turismo, sendo que estes elementos participam de forma concomitante no processo histórico de urbanização de determinada localidade, tornando-o extremamente profundo o entendimento da realidade da paisagem que se apresenta.

Em outra obra, Capel (2005) ressalta a importância da leitura das edificações na sua composição externa e também interna, ao entender que elas refletem a cultura a qual ela foi apropriada historicamente, a evolução das técnicas de construção modificou os padrões construtivos urbanos, consolidando novas formas, mas também a análise as diferentes classes sociais e sua forma peculiar de se organizarem no espaço. Capel (2013), também apresenta

como essencial o papel dos agentes urbanos, sobretudo os proprietários, construtores, agentes financeiros e mesmo o Estado como regulador destes espaços. Segundo o autor, essa dinâmica corrobora a lógica da financeirização capitalista ligada ao capital imobiliário.

Logo estes estudos apresentados ratificam os aspectos fundamentais do estudo geográfico da morfologia que, segundo Pedro B. M. Capel (2002), foi subdividido entre seus três volumes de forma mais detalhada de cada aspecto. O Plano urbano foi melhor detalhado no livro *La Morfologia de las Ciudades: Sociedad, Cultura y Paisaje Urbano*, já o aspecto da edificação tornou-se conteúdo central do segundo livro *La Morfologia de las Ciudades: Aedes Facere: Técnica, Cultura y Clase Social em la Construcción de Edifícios* (CAPEL, 2005) e os aspecto do uso do solo, tema relacionado aos principais agentes formadores da sua ocupação é revelado pela obra *La Morfologia de las Ciudades: Agentes Urbanos y Mercado Inmobiliario* (CAPEL, 2013).

O enfoque sistêmico de planejamento da morfologia urbana de Alexandra Sgroi (2009) converge para as mesmas variáveis de interação da paisagem urbana de Pedro Capel (2002), oferecendo sob contribuição da arquitetura, definições ainda mais objetivas e sistematizadas no trato das dimensões do estudo.

Quadro 3 - Comparativo das categorias de análise da morfologia urbana.

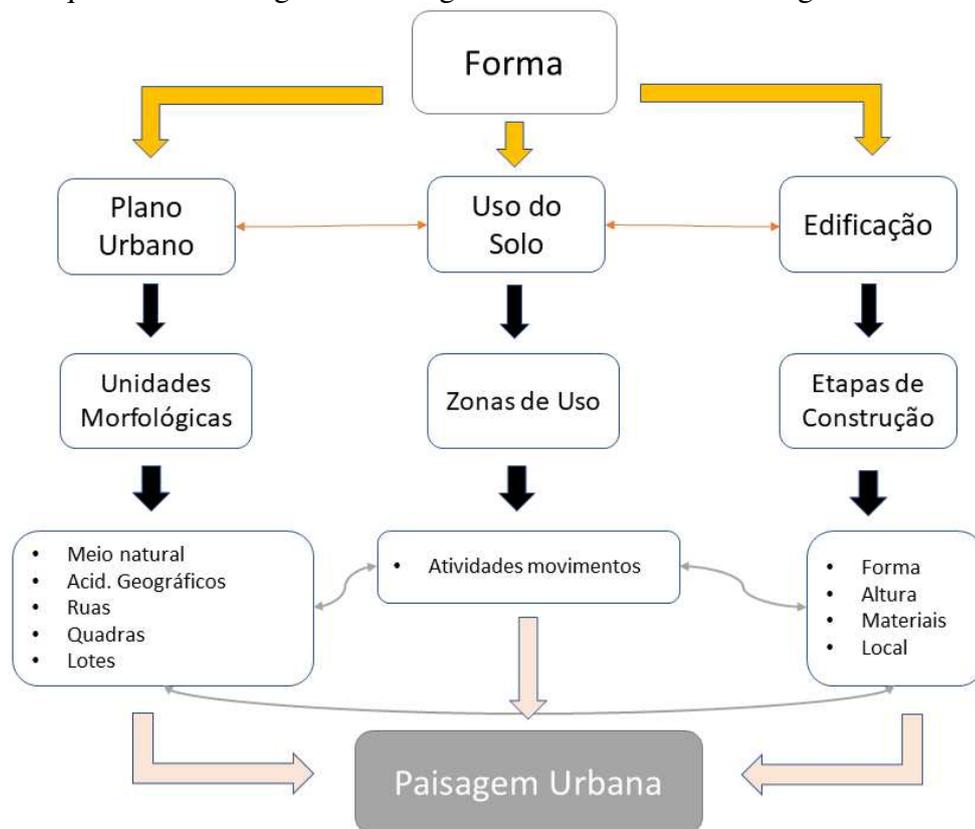
<b>Autores</b>	<b>Plano Urbano</b>	<b>Edifício</b>	<b>Uso do solo</b>
Definição de Capel (2002)	Apreensão da localização específica do núcleo urbano; e o plano como reflexo das etapas de crescimento da cidade, da evolução histórica.	Apreensão de sua diversidade de estruturas e funções, desde a habitação, com as suas diferentes tipologias, até edifícios industriais, comerciais ou recreativos.	Apreensão dos padrões de uso econômico e social do espaço, que permitem identificar usos residenciais, comerciais e terciários, industriais e de lazer, bem como usos mistos.
Definição de Sgroi (2009)	Nele destaca-se a disposição das ruas ou rede rodoviária, que é um dos elementos mais difíceis de modificar da estrutura urbana. É condicionado pelo ambiente natural e por sua vez condiciona o layout do edifício e o sistema de movimentação. Este estudo nos permite conhecer o desenvolvimento da cidade ao longo do tempo.	Nele destacamos a disposição dos edifícios no tecido urbano, respondendo aos usos ou atividades que hospedam. E por sua vez, o traçado das ruas e suas funções na estrutura viária condicionam a localização dos edifícios nas quadras.	Nele destacamos as atividades predominantes em cada área, além de caracterizá-lo requerem uma adaptação de ambos os espaços que hospedam atividades bem como canais de circulação.

Fonte: Capel (2002); Sgroi (2009). Elaborado pelo autor.

Ao apresentar estes fundamentos para caracterização dinâmica da morfologia urbana, tem-se de forma sintética a interação das dimensões que compõem a paisagem urbana. A partir dessa sistematização Sgroi (2009) ratifica a forma e o traçado dos edifícios e ruas da zona urbana como elementos que se encontram fortemente relacionadas às funções de uso que se desenvolvem nela, defendendo que uma área de uso/função residencial morfologicamente se distingue de uma zona que predomine atividade comercial ou industrial.

É fato que há uma imbricação desses elementos, para formação da paisagem urbana, logo as unidades morfológicas, o zoneamento de uso e ocupação e etapas de construção deixam claro os elementos que descrevem as mudanças tendo em vista que se trata de uma análise diacrônica.

Figura 5 - Esquema metodológico das categorias analíticas da morfologia urbana.



Fonte: Sgroi (2009).

Partindo do entendimento de um dos fundamentos básicos que norteiam a posição da geografia sobre a abordagem da morfologia urbana, a qual encara como enfoque dinamizador, complexo e necessitado de uma profunda reflexão sobre os processos geográficos, e não como puramente descritivo, estático e quantitativista. Ao longo da pesquisa, serão

explorados outros autores que na atualidade redescobrem o tema nas principais explicações sobre o espaço urbano.

Acredita-se que o fenômeno urbano jamais será compreendido por uma só abordagem ou metodologia, considerando que devido a sua complexidade, qualquer abordagem precisa elencar uma gama de enfoques para aproximar-se do que entendemos do real, logo as concatenações coerentes das ciências inovam ao mostrar as diversas visões possíveis de análise do espaço.

Por este caminho, Juaristi (2015) aposta na visão plural da cidade, em que ela não seja somente o objeto de estudo mais um campo de estudo que convirja as diversas disciplinas e ciências imbricadas a pontos em comuns dos fenômenos ali aclarados, e se distingue por colocar os conceitos de abordagem da morfologia, das funções e da sociedade como método de vislumbrar essa cidade plural na geografia urbana, onde os conceitos corroboram entre si. Nota-se uma forte aposta na integração coerente de metodologias e mesmo dentro da interdisciplinaridade quando elas conseguem apresentar o mesmo objetivo de diversos ângulos de visão.

Perante as linhas teóricas mais relevantes para avaliação dos modelos urbanos na Geografia (Ecologia Humana, Abordagem Utilitarista da Economia Neoclássica, Teoria Crítica Marxista, Abordagem da Economia Heterodoxa e a Teoria da Complexidade), a Teoria da Complexidade é a que melhor poderia favorecer a uma representação dinâmica da morfologia urbana, ao permitir que atravessemos várias áreas do conhecimento, elaborando novos conceitos, com suporte da tecnologia. Além disso, a partir dela podemos compreender a morfologia da cidade em sua complexidade no tempo e no espaço, gerada a partir da interação entre as partes envolvidas, e não como mera soma delas (ARAÚJO; QUEIROZ, 2011).

Compreende-se que este matiz interdisciplinar de teorias urbanas corrobora para o tipo de pesquisa que se pretende desenvolver, considerando também que o tema da morfologia urbana admite uma pluralidade de olhares, algumas de maneira estática, mecânica e descritiva, outras de forma mais dinâmica, fluida e complexa, a depender dos objetivos as quais elas estão alinhadas.

Reiteramos que na Geografia, as formas espaciais servem para melhor compreensão das dinâmicas as quais as feições são acometidas, sendo ela resultado e partícipe de um processo, confrontadas a partir de métodos classificatórios, de comparação e mesmo de produção tipológica de planos urbanos. Neste sentido, a compreensão da morfologia vai para

além da forma ao ser “... necessário considerar as formas a partir de seus conteúdos, enquanto materialização do processo de urbanização” (WHITACKER; MIYAZAKI; 2012, p.42).

Para tornar a pesquisa morfológica empiricamente possível é necessário considerar alguns procedimentos e aspectos de investigação da forma urbana, associando aos processos dinâmicos da urbanização litorânea, estabelecidos a partir da bibliografia de Whitacker e Miyazaki (2012) figuras e exemplos.

Quadro 4 - Aspectos de investigação da morfologia urbana.

<b>Aspectos de Investigação</b>	<b>Descrição</b>	<b>Referências Bibliográficas</b>
Plano urbano e a evolução do plano	Apresentam uma sobreposição, ou justaposição de planos urbanos, o que denota a necessidade de se avaliar os períodos de implantação, os determinantes de cada plano, as relações do plano com a circulação e com os demais componentes da morfologia em distintos momentos.	Não identificado
As relações do plano com o sítio urbano	Se dão, sobretudo, entre: o plano e a topografia, os limites físicos, os acidentes geográficos, que possuem certo grau de determinação sobre a implantação e a expansão do sítio urbano	Roncayolo (1990).
Fisionomia urbana / Paisagem	Primeiro momento de apreensão, em sua dimensão mais imediata e sensorial. A paisagem geográfica não se limita, ou se subordina, às formas, no âmbito da Geografia e o estudo da paisagem é um componente do estudo morfológico.	Capel (2002); Allain (2005); Roncayolo (1990).
Relação entre o que é edificado e o que não é edificado	Essa relação (edificado – não edificado) pode ser avaliada tanto para se procurar identificar os vazios urbanos, tomando-se a cidade como um todo, quanto na avaliação das relações entre a edificação e seus espaços abertos (a escala é a da própria edificação, ou de uma praça, por exemplo). Pode-se, também, num determinado plano de um loteamento, observar-se a disposição e tamanho das áreas públicas não edificadas	Allain (2005).
A densidade da ocupação	As áreas mais densas e as áreas menos densas.	Allain (2005).
Identificação de áreas morfológicamente homogêneas e a heterogeneidade	Conjuntos homogêneos e a heterogeneidade	Allain (2005).

Fonte: Whitacker e Miyazaki (2012).

Ao compreender melhor a importância de cada elemento, o Plano Urbano e sua mutação, é uma das avaliações mais importantes dentro da morfologia, neste sentido,

praticamente todos os pesquisadores do tema tentam sensibilizar-nos sobre a importância da base formadora do espaço urbano, sendo que nos planos urbanos das localidades turísticas a sobreposição e/ou justaposição espacial das formas já é um prenúncio das novas relações aderidas pelas práticas de lazer marítimo, que modificam e se ajustam à morfologia local segundo o seu grau de adesão e sucesso econômico.

A localidade não é imutável pois, com o tempo a interferência dessas práticas podem aumentar ou diminuir sobre a reformulação do plano existente. Portanto, compreende-se que tentar apreender as barreiras geográficas na forma de rios, dunas e vegetação entre outros elementos dos planos urbanos é um dos pontos chaves da análise, pois são eles os limitantes que podem determinar a disposição espacial, evitando-se incorrer a erros relacionados a projeções de ocupação de certos espaços.

Muito embora à ação da sociedade tenha aumentado sobre o ambiente e técnicas de construção tenham evoluído, transpassado alguns desses limitantes, pela canalização de rios, provocando aterramentos, desmatando grandes de áreas, realizando terraplanagem de topografias irregulares, construindo pontes e transportes hidroviário e ferroviário entre cadeias de montanhas, entre outras possibilidades, objetivando dinamizar o fluxo desse plano urbano.

Compreende-se que a construção histórica desse processo é um fato, porém a projeção disso ainda se torna uma variável inconstante. Nos espaços turistificados essa relação das barreiras geográficas e o processo de urbanização turística é bastante conflituosa pois coloca-se em questão a expansão dos limites dessa urbanização (sobretudo pelos empreendimentos de grande porte) e a degradação do meio ambiente (desmonte de dunas, supressão da vegetação local, contaminação dos recursos hídricos). Porém há também outras barreiras feitas pelo homem que modificam significativamente a morfologia urbana local, como por exemplo a edificação de pontes sobre rios, alterando o fluxo entre as localidades expandindo novas formas urbanas, as rodovias de grande fluxo que por vezes influenciam na forma de ocupação, dividindo ou formando novos núcleos urbanos adjacentes.

É oportuno tentar perceber metodologicamente como apreender cada elemento deste durante a investigação, e talvez a paisagem ou fisionomia urbana seja o que podemos ir um pouco além do que a cartografia. Pela sua forma de apreensão na dimensão mais imediata e sensorial, entende-se que ela compreenda uma experiência de campo que pretenda reunir informações visuais (fotos, vídeo), odores e sensações que aquelas formas remetem a quem mora ou quem chega (conversas/entrevistas). Dentro do tema, para os autores mencionados, este é um elemento constituinte e não um conceito rival de análise.

E é a partir da paisagem que podemos reunir elementos sobre que tipos de práticas estão edificadas, onde estão, qual é o seu papel na dinamização desse espaço, o seu nível de abertura a esse fluxo, quem os adere ou não, essa e tantas outras que para o olhar do pesquisador em áreas turísticas, sutilezas quase determinantes para se definir uma percepção mais crítica do processo.

Possivelmente um dos elementos de maior detalhamento esteja na relação do plano edificado e não edificado, tendo em vista sua escala de análise em quadras e lotes, podendo obter certos atributos como vazio ou edificado, o tipo de edificação ou tipo de espaço aberto, os tamanhos, os formatos, de status público ou privado entre outros que carregam características simultâneas e constituem certa relação umas às outras, sendo que por trás destas características estão carregados diversos fenômenos e processos na composição de sua morfologia ali configurada.

Neste sentido compreende-se que a dinâmica temporal deste elemento manifesta uma estratégia interessante para captar em algumas áreas urbanas o processo de ocupação, mudanças no uso do solo, valorização do solo, processo de verticalização, tendências dos vetores de expansão imobiliária e projeções ao processo de gentrificação local. Claro que não é só este elemento que deduzirá estes fenômenos, mas muito corrobora para analisar em sua configuração espacial.

Esse aspecto nos orienta a pensar na relação das cidades turísticas entre o edificado privado e o não edificado público e privado, pois as áreas edificadas privadas (atreladas a edificação dos empreendimentos turísticos e/ou veraneio) tendem supervalorizar e especular preços de áreas não edificadas privadas, ao mesmo tempo que as áreas não edificadas públicas tendem a supervalorizar os demais empreendimentos do entorno, pelo potencial que oferece como algum tipo de serviço público prestado pelas proximidades. Essa relação não é somente econômica, há outras relações envolvidas, porém essa se sobressai sobre a alteração da morfologia urbana local contemporânea.

Os níveis de densidade de ocupação (por domicílios ou estabelecimentos) tornam-se um elemento interessante para análise de áreas urbanas uma vez que elas podem estar interrelacionados na análise de disposição geográfica de centro (áreas densas) periferia (menos densas) que articulada ao tempo de progressão, se manifesta o espraiamento urbano dessa dinâmica para cada vez mais longe do ponto de partida (centro):

- i. Mais densas: que por ventura são mais antigas, consolidadas, delimitadas, malha urbana mais ramificada e de maior dinâmica em seus fluxos.

- ii. Menos densas: são caracterizadas por uma expansão urbana mais recente, rarefeita, sem um contorno espacial (disperso), cuja malha urbana é rasa (sem profundidade) pouco dinâmica de fluxos por esta limitação de circulação da malha.

O aspecto da densidade de ocupação apresenta-se nos espaços turísticos de uma forma muito interessante, pois é uma característica que revela muito sobre que tipo de imobiliário turístico está contemplado em áreas mais densas e em áreas mais rarefeitas, o quanto estes aspectos definem o tipo de empreendimento a serem edificados e o quanto o imobiliário interfere na definição dessa característica.

Na lógica de ocupação, principalmente no que diz respeito à uma urbanização turística recente nos núcleos urbanos litorâneos do Nordeste, nota-se uma ocupação mais antiga e densa que acomoda parte da comunidade nativa local, bem como os serviços, comércio e pousadas menores enquanto em relação às porções da ocupação mais rarefeita e fragmentada verifica-se a ocupação de um imobiliário turístico de maior porte, assim também como ocupações de uma população migrante mais pobre em seus interstícios.

É interessante perceber o fenômeno que mobiliza em grande medida essa dinâmica no tempo, apresentando lugares de grande crescimento urbano em situações políticas, econômicas ou culturais que apresentam uma morfologia urbana equalizada e integrada, diversa e fragmentada. É nesse aspecto que as áreas homogêneas e heterogêneas corroboram como elemento de análise, pois com elas somos capazes avaliar alguns critérios/aspectos visíveis e realizar através dela categorias/tipologias de certos locais, muito comum a regionalização de certos espaços para melhor compreender a dinâmica na relação entre eles mesmos.

Em uma verificação do comportamento deste elemento no tempo certamente deve-se ficar em constante observação para possíveis reformulações, a depender do quanto volátil forem as variáveis analisadas. A heterogeneidade e sua disposição geográfica é fundamental para que possamos apreender o quanto as atividades turísticas e seu imobiliário interferem nos processos socioespaciais latentes. Compreende-se que todos esses elementos de investigação são relacionais a níveis comparativos de espaço e tempos diferentes, o que torna a pesquisa ainda mais dinâmica, considerando que a mera descrição dos elementos de um recorte espacial em determinado tempo sem associá-lo a outros e/ou tentar perceber o comportamento do mesmo processo em uma evolução linear de tempo nos tira a oportunidade de identificar possíveis interações, fenômenos e padrões espaciais na conformação da morfologia urbana.

Ao longo da pesquisa, as análises perpassam por estes aspectos, alguns mais evidentes que outros, alguns mais relevantes e outros menos, a depender de cada recorte

espacial. É notado que todas as evidências morfológicas listadas são perceptíveis espacialmente, e que se alinhadas aos processos geo-históricos particulares de cada lugar, os principais fenômenos/processos modeladores das formas urbanas ficaram mais perceptíveis durante a investigação.

É necessária uma aproximação entre os conceitos espaciais geográficos e a morfologia urbana, desmistificando o uso de tal como mero método descritivo e alheio às combinações estatístico-matemáticas. Essa conexão precisa ser aclarada sobretudo quando podem ser usadas com objetivos diferentes, contextos diversos e aplicações metodológicas de diferentes níveis de complexidade.

Por esse motivo, podemos debater um pouco mais como os principais conceitos de Santos (1992) para a Geografia confluem para o conceito temático da Morfologia Urbana enquanto campo interdisciplinar emergente (MOUDON, 1997) concatenada a análise das quatro principais abordagens na discussão mundial sobre morfologia urbana atualmente (OLIVEIRA et al, 2016). Para isso foram estabelecidos alguns pontos de intersecção entre os blocos conceituais, formando elos que consolidam a corrente interdisciplinar, própria da análise.

As proposições conceituais de Moudon (1997) para a morfologia urbana são objetivas, sem fugir da profundidade e importância do tema tendo em vista a perspectiva de uma conceituação alinhada à complexidade de uma abordagem interdisciplinar. Esse contexto seu deu a partir da fundação da *International Seminar on Urban Form* (ISUF) em 1994, organização internacional que conta com ilustres de diversos campos da ciência (Geografia, Arquitetura, História, Sociologia, dentre outros), e que veicula diversas publicações que contribuem para o debate da morfologia urbana.

A arquiteta norte-americana e professora da Universidade de Washington Anne Vernez Moudon foi presidente da ISUF e corroborou para a difusão de trabalhos interdisciplinares sobre o tema. Nesse contexto, a morfologia é concebida como estudo da cidade, analisada desde o assentamento às transformações espaciais macroescalares, decorrentes de ações culturais, sociais e econômicas de indivíduos e grupos ao longo do tempo. Logo, dos ideais destas relações concretizam-se sobre o solo os principais elementos (lote, quadras, edifícios, praças, ruas, dentre outros) da análise morfológica, encarados como organismos em constante mutação.

Vale destacar que dentro desta temática há diversas abordagens, porém elas admitem que em seu nível básico a análise obtém três princípios como forma de compressão da

Morfologia Urbana: a) através elementos fundamentais da forma, edifícios e os espaços abertos (parcelas, lotes e ruas); b) através dos diferentes níveis de resolução, em quatro níveis escalares conhecidos (edifício/parcela, à rua/quarteirão, à cidade e à região) e c) através da dimensão histórica, pois é através dela que compreende-se a contínua transformação. Ou seja, a forma, a resolução e o tempo tornam-se princípios importantes para qualquer pesquisa, recorte, tempo e área da ciência em morfologia urbana (MOUDON, 1997).

Torna-se necessária aqui a abordagem “cirúrgica” de Santos (1992) sobre o espaço geográfico, que encontra no urbano as possibilidades de maior relevância do trato das dinâmicas socioespaciais. Logo a compreensão das categorias de análise do espaço (forma, estrutura, função e processo), nos oferece a oportunidade de vislumbrar possibilidades de explorar as suas inter-relações, convergindo a proposta de análise morfológica do espaço urbano.

Forma é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado instante do tempo. A função, de acordo com o Dicionário Webster, sugere uma tarefa ou uma atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. Estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção. Processo pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança (SANTOS, 1992, p. 50).

Dentre as categorias de análise a forma e a estrutura possuem características importantes para a interpretação dos fenômenos através do visível, do concreto que organizam o espaço e metodologicamente podem ser apreendidos pelas imagens de satélite e vetores georreferenciados, ao contrário das categorias da função e processo que obtêm elementos invisíveis e abstratos, mas de igual importância, pois são capazes de explicar a história e a transformação da organização espacial mediatizadas pela dinâmica da sociedade (PANIZZA, 2005).

Ao realizar uma imbricação síntese entre os princípios da morfologia urbana e as categorias de análise do espaço, percebe-se algumas semelhanças e diferenças, que ratificam uma base de apoio para continuar articulando a ciência geográfica às demais ciências no debate ao tema, pois elas se manifestam no recorte de estudo de um dos espaços mais dinâmicos, o urbano.

O elemento Forma é imprescindível entre ambas análises, pois é a partir dela que se manifestam os fenômenos de maneira mais imediata através do visível mobilizado entre os demais elementos, sendo isto para os morfologistas o ponto de partida para o estudo da cidade. No estudo das categorias do espaço a forma é apresentada como estrutura revelada, pois quão variadas forem as estruturas, serão também as formas (SANTOS, 1992).

Para os fins da pesquisa defende-se que forma e estrutura jamais podem ser analisadas separadamente, pois uma conduz a direção da outra em uma inter-relação cambiante, onde a forma serve a estrutura assim também como é modificada por ela, a estrutura serve a forma assim também como é modificada por ela. Isso se consolida a partir da relação entre os elementos edificados e espaços abertos de acordo com a interpretação de Moudon (1997), pelas alterações que são realizadas na forma, caracterizando pequenas transformações aglomeradas em um plano estrutural, onde se modificam mutuamente.

No que diz respeito às formas urbanas nos espaços turistificados estes apresentam-se de maneira diversa, dependendo do seu plano urbano/estrutura formadora e da força mobilizadora que a atividade imobiliária turística tem de sobrepor ou justapor os demais espaços. Compreende-se que a alteração do tecido urbano é fruto dessas mudanças que podem agir para a (des)organização espacial, aumentando ou diminuindo a variedade de formas socioespacialmente desiguais, e neste sentido a função e forma são fundamentais para a análise mais imediata de qualquer espaço, uma vez que a função é a atividade elementar de que a forma se reveste segundo Santos (1992). Porém não podemos incorrer no erro de supervalorizá-las em detrimento da estrutura, abordagem recorrente da geografia quantitativa.

Assim, as funções compreendem o sentido e o valor das formas, podendo variar ao longo do processo e do tempo. Os morfologistas apreendem este aspecto muito ligado ao tipo de uso e ocupação atribuídos a estas formas, tornando-as ainda mais complexas quando associadas a mais de uma função. Assim, compreende-se o imobiliário turístico como a própria forma e função objetada na produção do espaço urbano turístico.

As formas variam segundo o nível de robustez que o turismo e a vilegiatura assumem, induzida pelo volume de capital empregado, o porte, a variedade de serviços, espaços de lazer e atrações, além das facilidades/dificuldades de implantação segundo os seus impactos (econômico, social e ambiental) de sua forma e função na localidade. Portanto, é possível afirmar que o processo como fenômeno que age e reage sobre as demais categorias que coordena a organização espacial atual é uma das principais revelações da morfologia, tornando-se elementar para qualquer pesquisa que busca identificar as evidências ou mesmo tipificar o processo ao qual está submetido em algumas metodologias, até mesmo projetando as direções em que ele pode tomar na transformação do espaço, produzindo novas formas.

Os processos socioespaciais evidenciados nos espaços urbanos turísticos são motrizes e resultado, expressados diferenciação e desigualdade socioespacial, segregação, gentrificação, periferação entre outros que corroboram a fragmentação socioespacial

(SPOSITO e SPOSITO, 2020). Neste sentido, a atividade imobiliária se intensifica à medida que os usos que envolvem as práticas de lazer marítimo se apropriam e expandem sobre as estruturas, (re)produzindo novas formas urbanas.

A depender das escalas de resolução, os elementos da forma a serem identificados serão diferentes. Em escalas menores caracterizadas por áreas maiores e detalhes menores, a exemplo de cidades/municípios inteiros, os elementos da forma urbana são apreendidos através do macro sistema de arruamento, zonas habitacionais, centrais e produtivas, áreas verdes, conexões entre os bairros da cidade. Em escalas maiores caracterizadas por áreas menores e detalhes maiores, a exemplo das dimensões de um bairro, vila ou aldeia, os elementos da forma urbana são apreendidos através das ruas, quarteirões, lotes, edifícios, monumentos e jardins.

Ao debater sobre a Estrutura como categoria, percebe-se a necessidade de entendê-la a partir de um movimento escalar da área de estudo, logo não há como compreender a modelagem do espaço urbano e o conjunto de formas sem apelar aos diferentes tipos de resolução. Nela também destacamos semelhança com as definições de plano urbano colocadas pela abordagem morfológica histórico-geográfica como aspecto de estrutura definidora da organização espacial articulando as diversas formas.

Os níveis de resolução também alteram a percepção sobre a função, que podem estar mais ou menos visíveis a partir do grau de representatividade e abrangência das atividades/usos que mobilizam o espaço. Assim como na escala de região ou cidade, a função fica melhor representada por zoneamentos ou grandes áreas de menor detalhamento, enquanto que na escala de um bairro ou vila esse aspecto pode ser melhor compreendido na segmentação por quadras ou lotes, cuja função/uso pode vir estar contemplada como industrial, residencial, turístico, agropecuária, preservação ambiental, institucional, comercial, etc. Para visualizar os processos latentes que acometem determinado espaço, é fundamental perceber a resolução escalar ideal, que pode variar de acordo com o tipo e intensidade do fenômeno, perpassando pelas especificidades locais.

Esse jogo de escalas geográficas potencializa a percepção da morfologia urbana, pois através dessa alternância modificam-se as dimensões de estrutura, tipos de forma, o nível de especificidade das funções, o tipo de processo socioespacial atuante. Defende-se que entre a metrópole e as localidades turísticas existe uma articulação complexa nas diversas dimensões do urbano, e que espelham-se uma à outra. Logo o imobiliário turístico que participa da morfologia urbana, não pode ser explicado por ele mesmo e seu conjunto de especificidades locais, ele é reflexo das demandas que extrapolam o seu limite geográfico.

Assim, não é possível compreender uma localidade somente pelas dimensões econômicas, sociais, políticas e atributos geográficos locais, uma vez que ela precisa estar articulada à uma série de dimensões que as transcende, a começar pela dinâmica metropolitana. Perceber a passagem do tempo pelas formas, é análise essencial da morfologia urbana para apreensão de seus fenômenos, considerando que quando a forma está conectada ao aspecto temporal, a análise deixa de ser estática e adquire grande dinamicidade.

E como resultado da interação das demais categorias, ela é a mais evidente em uma análise espacial no curso de tempo, sendo que a estrutura é a que se modifica em menor velocidade se comparado a forma, e com o passar dos períodos a estrutura toma contornos e eixos de expansão e regressão, podendo formar novas estruturas ou reestruturar as já existentes. A função se torna muito volátil, contando a dinâmica da sociedade nas dimensões econômicas, sociais e culturais de contexto, e com o tempo as funções passam a ocupar velhas e novas formas, dependendo da velocidade das transformações ocasionadas pelos processos os quais estão alinhados.

Uma evolução temporal da análise do espaço urbano turistificado nos dá elementos importantes para perceber através das formas e estruturas, à exemplo de como a morfologia urbana se modificou com a chegada do imobiliário voltado a função turística, seja ela uma edificação antiga que assuma como patrimônio histórico uma referência à visitação, a refuncionalização de edificações para promoção de hospedagens com requinte ou mesmo a criação de novas edificações mais robustas que dispõem de várias funções. Portanto, a averiguação dessa perturbação espacial e mutação das funções no tempo e no espaço, nos leva a compreender que tipo de processos estão envolvidos.

## **2.2 Escalas e escolas da morfologia urbana e do turismo**

Após obtermos uma compreensão da morfologia urbana sob a perspectiva analítica da presente pesquisa, ressaltaremos a base conceitual das metodologias a serem trabalhadas na macro e micro escala. O primeiro caso se trata de uma perspectiva mais abrangente que envolve informações mais gerais da morfologia urbana aplicada ao contexto metropolitano, onde serão trabalhadas informações elementares da morfologia urbana tradicional. Na segunda escala, com enfoque na ação do turismo, será explanada uma abordagem com enfoque na ação do turismo como elemento mobilizador das transformações na morfologia urbana. Logo é objetivo desse

tópico embasar tais abordagens para que possamos compreender os elementos-chave de análise e os resultados esperados a partir de sua execução.

### ***2.2.1 Morfologia urbana e as escolas tradicionais***

As abordagens e escolas da morfologia urbana fazem parte desse construto para o estudo da cidade e do urbano. Para Oliveira et al (2016) as principais abordagens desenvolvidas durante as últimas décadas têm origem na Europa ocidental, entre os enfoques, seus respectivos fundadores e obras de concepção estão a: a) Abordagem histórico-geográfica idealizada pelo geógrafo alemão Conzen por meio de sua obra “*Alnwick, Northumberland – a study in town-plananalysis*” de 1960 e publicada novamente em 2022, b) Abordagem tipológica projetual iniciada pelo arquiteto italiano Saverio Muratori, através da sua obra “*Studi per una operante storia urbana di Venezia*” em 1959, c) Sintaxe Espacial, produzida inicialmente pelos arquitetos ingleses Bill Hillier e Julienne Hanson, cuja obra postulante foi “*The Social Logic of Space*” em 1984, e d) Análise Espacial, instaurada pelo geógrafo americano-suíço Waldo R. Tobler, através de sua obra intitulada “*Cellular geography*” em 1979.

A abordagem histórico-geográfica deu contribuições importantes para o estudo na morfologia urbana, pois Conzen (2022) concebe importantes conceitos que serviram de base para o estudo nos mais diversos contextos geográficos, podem realizar certas comparações e associações entre os fenômenos apresentados. O processo histórico de evolução da paisagem urbana tem fundamental importância nesta abordagem, pois é por intermédio dela que podemos entender os processos que atuaram e atuam na cidade tendo como suporte a forma.

Um dos aspectos interessantes desse enfoque está na visão tripartida da paisagem urbana envolvendo o Plano Urbano, Tecido Urbano e Uso e Ocupação do Solo. O Plano Urbano ou Plano da Cidade, representa toda lógica e ideologia de ocupação do território, que contempla todo espaço construído em suas premissas (sistema viário, parcelamento do solo). O Tecido Urbano agrupa quadras e lotes com aspectos próximos, formando manchas homogêneas ou heterogêneas no tecido. E os padrões de uso e ocupação determinando a forma e dimensão das edificações (NETTO; COSTA; LIMA, 2014).<sup>8</sup>

Outros conceitos pertinentes da abordagem foram desenvolvidos pelos seus respectivos seguidores, com robusto incremento durante as décadas seguintes à postulação inicial. Uma delas é a “cintura periférica”, postulada por Conzen (2022), e desenvolvida por

---

<sup>8</sup> “Bases conceituais da escola inglesa de morfologia urbana”.

Whitehand (2007) baseando-se inicialmente “...no reconhecimento de que o crescimento de uma área urbana é descontínuo ... composto por um conjunto de expansões da área residencial separados por momentos de pausa onde este uso do solo está ausente ...” (OLIVEIRA, 2018, P. 66). A Região Morfológica também obteve destaque na análise de Conzen e posteriormente Whitehand (2001) em que se define por “... uma área que tem unidade em relação à sua forma que distingue das áreas envolventes.” o conceito torna-se dinâmico pela sua estrutura histórica e geográfica da paisagem como critérios de classificação (OLIVEIRA, 2018).

A abordagem Tipológica Projetual, apelando a um enfoque mais pragmático na Arquitetura, não descarta a contribuição do processo histórico, assim como o método histórico-geográfico. Os propulsores Saverio Muratori e Gianfranco Caniggia a desenvolveram com o intuito de investigar e propor soluções à cidade na perspectiva arquitetônica e do planejamento urbano. Há uma diferença importante entre os dois pesquisadores segundo Cataldi (2003), pois o primeiro elaborou um sistema teórico para deduzir a história do território e da civilização a partir da arquitetura, enquanto o segundo obteve melhor êxito na aplicação de um método tipológico para explicar as transformações da cidade que atendessem objetivos específicos da arquitetura.

Estes mesmos autores da abordagem, elaboram os principais conceitos conjugados pelos seus discípulos posteriormente, como por exemplo o Tipo, Processo tipológico, tecido, Organismo e História operativa. Cabe aqui um destaque entre os conceitos mais robustos e utilizados na abordagem, a começar pelo Processo tipológico, obtendo como determinação tipologias edilícias podendo ser analisadas nas perspectivas das mudanças diacrônicas e sincrônicas (CANIGGIA e MAFFEI, 1979).

Hillier e Hanson (1984), criadores da noção de Sintaxe Espacial, elaboram conceitos importantes para análise na busca de relacionar o “conteúdo social dos padrões espaciais” ao “conteúdo espacial dos padrões sociais”, ou seja, uma teoria “...descritiva de como os padrões espaciais têm associados conteúdos sociais”, seguido de análises sob as escalas (locais e globais) das relações morfológicas do espaço.

“Em síntese, é proposta uma nova visão da arquitetura da cidade, enfatizando os espaços urbanos por onde as pessoas se movimentam e onde as atividades sociais e econômicas se realizam” (OLIVEIRA, 2018, p. 71-73). A lógica de aplicação desta abordagem não dá a mesma importância a história como os enfoques anteriores, porém com aporte da tecnologia tem grande importância na projeção de cenários futuros da morfologia urbana, aplicada nos

estudos de acessibilidade, segurança, coesão e exclusão social, fluxos e consolidação de áreas comerciais.

Na Sintaxe Espacial, o conceito de configuração espacial tem grande importância, pois ela traz a noção das “...relações entre dois espaços dentro de um sistema considerando as suas relações com todos os outros espaços nesse sistema” (OLIVEIRA, 2018, p. 11). Outros conceitos são apresentados e complexifica a análise que remetem a esse tipo de abordagem:

a) Linhas Axiais: São as maiores linhas de conexão do sistema viário de uma determinada área estudada;

b) Integração: Que a partir distância e profundidade topológica pode nos diagnosticar o quão integrada ou não está a área de estudo em função do sistema, ou seja, linhas axiais mais próximas das outras determinam uma área mais integrada, enquanto linhas axiais mais distantes umas das outras podem determinar áreas mais segregadas;

c) Núcleo integrador: Caracterizado por uma porção do sistema com linhas mais integradas;

d) Movimento natural: Em que pode ser entendido como fluxo de pedestres ou veículos, determinado pela configuração espacial do sistema, e não pelos usos ou possíveis funções atrativas;

e) Conectividade: Pode ser mensurada pela quantidade de linhas que interceptam uma linha axial, quanto mais linhas, maior a conectividade desta linha axial. (HILLIER e HANSON, 1984; HILLIER et al, 1993; HILLIER, 1996).

A abordagem da Análise Espacial tem premissas próximas ao último enfoque citado, quanto sua capacidade de projetar cenários futuros, fortemente auxiliado pela tecnologia da computação, cartografia e validações estatísticas para sua análise. Para Oliveira et al (2016) essa proposição tem três conceitos que contribuem para a investigação: Autômatos Celulares (AC) funcionando como método para explicar o dinamismo dos processos e fenômenos da morfologia urbana compostos por células que são espaços partidos onde se manifestam os fenômenos, seus respectivos estados em que as células podem estar atribuídas a determinados usos, a vizinhança como meio de conexão espacial entre os diferentes usos, as regras de transição como estado de alteração dos usos pelas células e o tempo como fator dinâmico do processo nas formas urbanas,

Já os Modelos Baseados em Agentes (MBA) permitem uma representação da interação de diversos agentes, dinâmicos ou inertes (grupos, pessoas ou imóveis e equipamentos urbanos) e heterogêneos afetados pelas suas ações e reações com os demais agentes em

determinada área e período de tempo. Por fim, os “Fractais”, derivada da geometria euclidiana e suas dimensões, foi aplicada no estudo das cidades na década de 1990, por Batty e Longley (1994) dispondo do uso deste método para medir e caracterizar o desenvolvimento de padrões urbanos irregulares, posteriormente alguns autores a utilizam para aferir outros elementos da morfologia urbana (edifícios, parcelas, vias) (OLIVEIRA, 2018).

Quadro 5 - Síntese dos principais aspectos das abordagens da Morfologia Urbana.

	<b>Abordagem histórico-geográfica</b>	<b>Abordagem tipológica projetual</b>	<b>Sintaxe Espacial</b>	<b>Análise Espacial</b>
<b>Obras seminais</b>	Conzen (2022)	Muratori (1959), Caniggia e Maffei (1979)	Hillier e Hanson (1984), Hillier (1996), Hanson (1998)	Tobler (1979), Batty e Longley (1994), Batty (2005)
<b>Conceitos chave</b>	Divisão tripartida da paisagem, Cintura periférica, Região morfológica, Ciclo de parcela burguesa.	Tipo, Processo tipológico, Tecido, Organismo, História operativa	Configuração espacial, Movimento natural, Linha axial, Segmento, Integração ...	Células e autômatos celulares, Agentes e modelos baseados em agentes, Fractais
<b>Como é que cada abordagem lida com: Elementos da Forma urbana Níveis de resolução Tempo</b>	Ruas, parcelas e edifícios Escalas micro à macro Importância da história	Ruas e edifícios Escalas micro e macro Importância da história	Ruas e edifícios (espaços interiores) Escalas micro à macro Antecipação de cenários futuros	Ruas e parcelas Escalas meso e macro Antecipação de cenários futuros

Fonte: Adaptado de Oliveira et al (2016).

Na análise desse quadro-síntese podemos visualizar as principais obras, conceitos e contribuições em relação aos princípios da morfologia urbana. Entre as referências bibliográficas que deram início às suas respectivas abordagens partem da metade do século XX, a abordagem histórica-geográfica e tipologia projetual tem a maioria de seus conceitos explorados e desenvolvidos quase que contemporaneamente, embora distintas no desenvolvimento de seus conceitos e aplicações metodológicas, ambas possuem na história da evolução morfológica do espaço urbano um fundamento importante para realizar diagnósticos mais precisos da formação urbana local.

A Sintaxe Espacial e a Análise Espacial são abordagens mais recentes, obtiveram maior desenvolvimento com a contribuição de ferramentas tecnológicas para o estudo espacial da morfologia urbana, embora também possuam conceitos e metodologias diferentes, ambas têm como fundamento no seu exame a antecipação de cenários futuros, importante para embasar prognósticos aos projetos de planejamento urbano.

Este quadro construído por Oliveira (2018) deixa claro como cada abordagem se relaciona a cada princípio que perpassa pelas abordagens morfológicas em relação a Forma, Resolução e Tempo (MOUDON, 1997). É notória a relevância das ruas como elemento a ser investigado, unanimidade nas diversas abordagens, pois é o sistema viário que delinea o plano da cidade, indica as frentes de expansão, de densidade e mesmo de possíveis usos, conformando no seu entorno outros elementos da forma urbana.

As parcelas, aqui podendo ser entendidas como quadras ou lotes, variam de acordo com a política de parcelamento de solo em questão, são elementos próprios de uma análise que busca perceber a morfologia urbana de forma bidimensional no espaço, observando o seu formato, tamanho (comprimento e largura) e como elas variaram no tempo na perspectiva da abordagem Histórico-geográfica ou que transformações podem vir a acontecer na abordagem da Análise Espacial.

O edifício é outro elemento interessante a ser avaliado nas abordagens, em uma análise é o aspecto mais imediato para compreensão da forma sobretudo estética, o que revela o tipo de uso daquele local. Ele carrega consigo, diferente da parcela, um exame tridimensional do espaço, levando em consideração a altura e volume ocupado pelo edifício/casa em uma porção da parcela, ou em toda ela.

Embora o enfoque Histórico-geográfico e a Sintaxe Espacial tratem deste elemento, é na Tipológica Projetual que esse elemento vai estar em maior evidência sobre a tipologia edilícia. Na Histórico-geográfica uma das formas de aplicação deste elemento é no método-conceitual da Região morfológica, muitas vezes como critério de classificação. Na Sintaxe Espacial ela também pode ser aplicada em específico na arquitetura, para definir nos espaços internos dos edifícios através sua topologia, ambientes segundo sua segmentação, integração, conectividade etc.

As abordagens segundo a sua resolução de aplicação, podem geralmente atuar nos diversos níveis escalares, desde a micro (edifícios e parcelas) passando pelo meso (quarteirões e bairros) até a macro (cidades ou regiões). Os enfoques têm essa fluidez ao transitarem entre as diferentes resoluções para análise da morfologia urbana pelo poder de adaptação dos conceitos aplicados em cada uma destas resoluções, revelando diferentes maneiras de perceber o mesmo fenômeno/processo que atuam na morfologia urbana.

A Análise Espacial é a única que não aprofunda seu exame na escala micro, embora ela possa avançar nesse sentido, ao se preocupar com as relações entre agente/autômatos ou observações fractais em recortes panorâmicos, ou seja, que possam ser manifestados em

espaços amplos com o maior número de interações possíveis. Logo, é o único a não obter o edifício como elemento de estudo, já que precisaria de uma escala de melhor detalhe.

Essa análise entre as abordagens torna-se essencial para que possamos a partir da morfologia urbana, compreender os métodos que melhor se aproximam do objetivo de estudo, considerando que nem sempre é possível sua aplicação “tal qual”, mas com adaptações que permitam compreender a dinâmica morfológica segundo suas especificidades geográficas. Neste sentido Oliveira (2018) detalha que há duas fases de investigação na temática, a primeira onde é possível aplicar a mesma abordagem e seu respectivo método a contextos geográficos diferentes, obtendo a análise comparativa para observação de padrões e diferenças entre eles.

Enquanto que a segunda se caracteriza por buscar aplicar para um mesmo estudo de caso diferentes abordagens, que por meio da associação destes enfoques, com conceitos/métodos em comum ou complementares, buscam compreender precisamente a dinâmica morfológica da cidade. Esta última fase, apesar dos múltiplos potenciais que ela possa revelar e as tentativas de Kropf (2009) e Oliveira, Monteiro e Partanen (2015) em realizar essa integração, ainda não se concretizou.

A proposta de integração/complementação entre as metodologias e de comparação dos contextos geográficos em estudo pode representar um passo importante para se propor novas metodologias que busquem a partir da Teoria da Complexidade compreensões mais profundas das transformações dos espaços urbanos, endossado de criticalidade na concepção da formação e projeção da cidade. Nesse sentido, reiteramos algumas falas dos principais pensadores da morfologia urbana que podem indicar esse caminho.

Em 1988, M. R. G. Conzen concedeu uma entrevista a Slater e Whitehand onde abordou um conjunto de temas fundamentais em morfologia urbana (Slater e Whitehand, 1988). No final da entrevista, Whitehand questionou Conzen sobre quais iriam ser, na opinião do geógrafo alemão, os temas fundamentais do debate morfológico na década seguinte. Conzen identificou um único tema: o desenvolvimento de uma verdadeira cooperação internacional e interdisciplinar que permitisse a criação de uma estrutura de referência ‘universal’ para o desenvolvimento de estudos comparativos. Conzen acrescentou ainda que cada um de nós seria o investigador ideal se em cada caso concreto pudesse ver o ‘particular’ e o ‘geral’. (OLIVEIRA, 2018, p. 103).

A presente pesquisa pode oferecer uma contribuição acerca do tema pela percepção de que há uma real necessidade de compreender o que já foi estudado e ensaiar metodologias que possam nos ajudar a entender essa veloz e complexa cidade do século XXI. A seguir, será promovida uma discussão acerca da morfologia de resort e do turismo.

### 2.2.2 *Morfologia de Resort e do Turismo*

No levantamento de pesquisas que explanam um pouco mais sobre a morfologia urbana em cidades costeiras que tem como umas das principais atividades dinamizadoras do espaço o turismo, percebe-se abordagens plurais, na tentativa de apreender os processos socioespaciais latentes as localidades em estudo, sendo que ambas tentam criar para si modelos que melhor se encaixam a realidade em que estudam sem abandonar os preceitos fundamentais da morfologia, embora algumas tendem a seguir um conceito chave, enquanto outras mesclam metodologias da abordagem,

Em buscas aplicadas na plataforma do *Google Academic* utilizando as operações booleanas para refino da pesquisa (“Urban Morphology” AND Tourism) observou-se uma gama de produções científicas que detalham suas abordagens na relação entre a morfologia urbana, cidades com presença da atividade turística e possíveis fenômenos ou processos socioespaciais. Notou-se duas frentes de pesquisa nesse sentido: a) a Morfologia de Resort, b) Morfologia do Turismo. Essa sistematização nos ajuda a compreender os pontos fortes e os pontos fracos de cada uma e como elas podem contribuir para uma análise mais completa da realidade.

#### 2.2.2.1 *Morfologia de Resort*

Uma linha de pesquisa que apresentou um volume grande de publicações científicas apesar de ainda ser considerada pouco desenvolvida em face dos desafios de análise é a Morfologia de Resort, termo empregado como objeto de estudo e o termo “resort” como objeto, embora esse último termo para a compressão linguística nos leve a compreender como empreendimento turístico privado, o mesmo na Europa é compreendido como cidade turística, fazendo referência a áreas de destino turístico constituída por vários tipos de empreendimentos voltados para a atividade turística (LIU e PAREDE, 2009).

Este termo se consolidou em outras pesquisas pelas diferenças da morfologia de cidade turísticas das demais localidades urbanas, pois sua tônica entorno da atividade turística desenvolve formas e reproduzem funções peculiares. De acordo com Liu (2008) o termo já estaria sendo empregado ao menos desde a década de 1930, sobretudo na Europa e Estados Unidos, sendo que a partir da década de 1970 o foco passou a ser os padrões de uso do solo, infraestrutura e termos que definiam grandes centros distritais de negócio e recreação.

Na década de 1980 desenvolve-se o ciclo de vida destas localidades e sua composição hoteleira, na década de 1990 apresenta-se a preocupação sobre a gestão ambiental,

transportes e políticas de investimento, e nos anos 2000 vem à tona a discussão sobre as mudanças do uso do solo e estratégias de modificação das estruturas e formas das localidades (HUSSAIN e ISMAIL, 2015).

Resgatando alguns destes trabalhos que promoveram e contribuíram para o entendimento e aplicação desse termo no entendimento desta morfologia emergente nas localidades litorâneas e turísticas, citamos Pigram (1977) com sua obra intitulada *Beach resort morphology*, trazendo como objeto de estudo a Costa Dourada de Queensland no leste da Austrália, tendo sido explorados aspectos morfológicos diferentes nas localidades próximas às praias, bem como novos usos paralelos à costa e a localização de empreendimentos voltados para recreação na consolidação de uma nova morfologia.

Na análise de Jeans (1990) sobre a morfologia em praias de inglesas e australianas, o fenômeno do turismo “recreativo” é apresentado como um fenômeno que tem o poder de fazer as pessoas escaparem do seu cotidiano, logo a paisagem da praia e a morfologia que lá se encontra são moldadas para melhorar “fuga”, levando-nos a compreender que estas localidades devam ser analisadas de forma mais especializada que as demais localidades.

Há outras pesquisas na década de 1990 que se apegam ao desenvolvimento do *Recreational Business District* (RBD) como principal dinamizador das formas e funções atribuídas à localidade turística e seus consequentes impactos, à exemplo da pesquisa desenvolvida por Meyer-Arendt em 1990. Em pesquisas mais recentes o termo Morfologia do Resort foi usado em outras análises para tratar da morfologia em cidades costeiras turísticas, em específico o litoral de Creta na Grécia em pesquisa desenvolvida por Andriotis (2003; 2006), sendo desenvolvido um zoneamento diagnóstico da atividade turística nos segmentos de: a) alta densidade, b) baixa densidade e c) zona rural e suas diferenças morfológicas na promoção de cenários futuros. No ano de 2006, o autor ofereceu contribuições ao identificar no litoral cretense uma sequência de estágios da morfologia de resort, que se inicia desde o pré-turismo até o estágio urbanizado.

Outro exemplo mais recente são as pesquisas encabeçadas por Jia Liu, que trata da formulação de novas metodologias e ferramentas que enriquecem o trato da morfologia de resort sobre o litoral chinês. Uma delas é o trabalho intitulado *Resort Morphology: Chinese applications*, que busca por meio da compreensão do termo, mais difundido no ocidente, exercitar a análise sobre as cidades turísticas costeiras e a morfologia do entorno dos hotéis cinco estrelas, e para isso o autor se utiliza de dois estudos de caso e explorando informações estatísticas e espaciais para compreensão da dinâmica no espaço e no tempo (LIU, 2008).

O mesmo autor, junto a outros pesquisadores apontam algumas saídas para o desenvolvimento destas análises, como o Sistema de Informação Geográfica, o Sensoriamento Remoto e o Sistema de Posicionamento Global, facilitando o processamento de dados espaciais e seus atributos, mapear e permitindo caracterizar as feições morfológicas (LIU; WALL; ZHANG, 2011). Podemos compreender até aqui que a Morfologia de Resort tem contribuído para o desenvolvimento de novos termos e metodologias para compreensão da dinâmica urbana turística das localidades costeiras.

Os pontos que favorecem esse tipo de análise são as bibliografias já desenvolvidas, a evolução dos termos utilizados para caracterizar estas áreas, as apresentações esquemáticas dos processos de mudança da morfologia e reformulação das técnicas para compreensão do espaço. Porém os aspectos sociais e culturais parecem ter menor peso sobre as condições da morfologia local, além de apresentar-se em alguns estudos um pouco deslocado e autossuficiente em relação ao entorno.

#### *2.2.2.2 Morfologia do Turismo*

Sobre as pesquisas tradicionais em Morfologia urbana (segundo as correntes e escolas) que observam na atividade turística um potencial dinamizador das cidades, podemos apontar pesquisas mais recentes (dos últimos 20 anos), que contam com poucas obras, porém elas evoluíram e estão ganhando uma relevância pela sistematização de alguns métodos e formas de explorar os respectivos estudos de caso.

Um dos estudos de destaque no início dos anos 2000 foi a obra de Gospodini (2001), onde reflete de maneira profunda as questões da forma física do ambiente urbano e as atividades de lazer, tipificando as contraestruturas (funcional, formal e formal-funcional) atreladas às formas turísticas e de lazer, e relatando a confluência das formas históricas e arquitetônicas, os arranjos sucessivos e simultâneos das formas, além dos padrões formais de contraestrutura ao nível das cidades e no nível nacional e internacional.

Logo, podemos perceber outros trabalhos neste segmento que se inspiram nas abordagens das escolas tradicionais de morfologia urbana, aplicando a realidade das cidades que obtêm ênfase no viés turístico. Assim, colocamos em cena os estudos que começam a ser desenvolvidos na Nova Zelândia, que Gu (2010) explora o conceito de Cinturão Marginal ou Franjas Urbanas, utilizada na abordagem histórico-geográfica, para estudar as transformações urbanas em Auckland. Dando sequência na mesma localidade, observou-se no trato da morfologia a função do turismo como importante modelador do espaço, pois ele tem

transformado a paisagem de áreas portuárias em grandes projetos de requalificação urbana voltados aos eventos turísticos (XIE e GU, 2015).

O pesquisador e professor na Bowling Green State University (EUA), Philip Xie, tem realizado uma investigação no trato do termo “Morfologia do Turismo”, na publicação de um livro e alguns artigos científicos, o que seria possivelmente uma derivação dos conhecimentos tradicionais de morfologia urbana, com enfoque maior nas áreas onde o turismo é o dinamizador predominante, logo a convicção de que se trata de uma derivação dos conhecimentos da morfologia que já conhecemos.

Um dos primeiros trabalhos nesse sentido se desenvolveu sobre as mudanças morfológicas sobre o litoral da Ilha Denarau em Fiji, com a preocupação sobre o crescimento desenfreado do turismo, a rápida urbanização desencadeada, os efeitos ambientais adversos e a necessidade de implantar um plano de ordenamento do território (XIE; CHANDRA; GU, 2013). A produção científica de Philip Xie em turismo e os conhecimentos em morfologia de Kai Gu, da Escola de Arquitetura e Planejamento da Universidade de Auckland (NZ), levou a uma parceria cujo resultado se apresenta na forma do livro *The Morphology of Tourism Planning for Impact in Tourist Destinations*. Nesta obra os autores discorrem sobre a relação entre morfologia urbana e turismo em destinos urbanos e rurais e os impactos do ambiente físico nos valores socioculturais, desenvolvendo aplicação sobre o turismo costeiro, urbano e como essa relação vem redesenvolvendo a orla, e defendem a necessidade de se pensar as mudanças morfológicas no espaço-tempo para traçar um padrão de crescimento evolutivo (XIE e GU, 2018).

Em sua última publicação, Xie (2022) trouxe à tona alguns apontamentos para análise da morfologia do turismo de forma mais sistematizada e abrangente, apresentando alguns conceitos chaves da morfologia urbana e características do turismo propondo uma estrutura conceitual para analisar as práticas espaciais e interações sociais: a) formas urbanas (rua, lote, construção) b) atrativos turísticos (pontos linhas e áreas) c) impactos do turismo na forma urbana (aspectos ambientais, culturais, econômicos ...), contribuindo assim para o planejamento e desenvolvimento do turismo mantendo a integridade do espaço urbano.

Até aqui nota-se que a Morfologia do Turismo apresenta uma trajetória diferente da Morfologia de Resort, embora estas duas linhas de investigação tratem do mesmo tema, considerando que a morfologia do turismo se mostra bem alinhada a abordagem histórico-geográfica, onde busca métodos e instrumentos que trabalhem essa descrição das mudanças morfológicas no espaço e no tempo de forma mais abrangente, em que os autores inserem dentro

do contexto de localidades onde o turismo tem poder de modelar as formas e modificar as funções, sem deixar de contar com aspectos sociais, culturais e ambientais. Porém se trata de um estudo relativamente recente, justificando o reduzido número de publicações, sendo que os conceitos e termos de análise ainda necessitam de um maior amadurecimento.

### **2.3 Morfologia e as dinâmicas urbanas costeiras nas metrópoles da região Nordeste do Brasil**

Estudar a partir de uma perspectiva metropolitana traz consigo tanto benefícios quanto desafios. Por um lado, ela é crucial para entender com maior precisão as dinâmicas em escalas menores. No entanto, muitas vezes, enfrentamos a falta de métodos e técnicas ideais para compreendê-las em toda a sua complexidade, neste sentido, a região metropolitana é o contexto que se aproxima mais da compreensão dessas transformações.

A região metropolitana e sua área de influência podem ser compreendidos como reflexos da nossa sociedade global interligada por redes, eliminando fronteiras. Portanto, a globalização em rede exerce uma forte influência na dimensão espacial das cidades, desencadeando um processo de urbanização acelerado. Isso ocorre devido à descentralização das grandes cidades em direção às áreas circundantes e à conectividade, especialmente nos setores de transporte e comunicação, entre elas Castells (2010, p. 2739).

The metropolitan region is not merely an unprecedentedly large spatial entity in terms of population concentration and activities. It represents a novel form of urbanization, encompassing both urbanized areas and agricultural land, open spaces, and densely populated residential areas within the same spatial unit. This dynamic gives rise to multiple cities scattered throughout a discontinuous countryside. This model does not adhere to the traditional divide between central cities and their suburbs. Instead, it features multiple centers of varying sizes and functional significance distributed across an extensive territory, often following transportation lines.

O foco da presente pesquisa é uma área que não apenas experimenta um fluxo dinâmico global de economia e população, mas também exibe uma diversidade notável em termos de formas, funções e processos, tudo dentro de uma mesma estrutura, transformando a metrópole em uma verdadeira 'colcha de retalhos', constantemente evoluindo e incorporando novos espaços à medida que reflete essas combinações aparentemente caóticas, mas ao mesmo tempo coordenadas.

Esses elementos são os pilares que conferem à metrópole e suas áreas circundantes uma dinâmica única, considerando que as transformações espaciais, a morfologia, os processos em curso e as possibilidades de diagnóstico e prognóstico não podem ser abordados de forma

isolada e pontual. Neste sentido, é possível observar várias frentes de metropolização do espaço, cada uma trazendo consigo mecanismos para o seu desenvolvimento, fato que altera significativamente a morfologia espacial (SERRA, 2014, p. 3):

"Thus, metropolitan development is, at least in part, fostered by technological and infrastructural innovation. Namely, by a new and highly augmented mobility induced by individual motorized transportation and by high-speed road and rail infrastructures, leading to wider and stronger territorial interconnections and to new functional logics and location opportunities; and also by powerful and efficient digital communication infrastructures, further enabling the spatial redistribution of specific functional sectors of economical activities (e.g., managing, producing, storage, selling) and therefore also of employment."

Buscando esclarecer a magnitude e complexidade da metrópole e o que ela significa enquanto forma espacial globalizada, adentraremos na compreensão das metrópoles do Nordeste brasileiro, cuja a região metropolitana faz recorte a essa aproximação sobre a dinâmica metropolitana. A dinâmica socioeconômica dessas regiões é relevante para constatação de sua produção espacial e compreensão da sua lógica de alocação no espaço, que em grande medida atualmente, tem levado a expansão e interiorização da metrópole, caracterizada pela urbanização dispersa.

As atividades produtivas passam a municiar em busca da sobrevivência da reprodução e sobrevida da acumulação de capital. Esse movimento é acompanhado pela formação de novas dinâmicas populacionais assim "... a distribuição espacial da população e das atividades produtivas podem caminhar juntas, uma vez que de nada vale a concentração espacial de condições gerais de produção sem atividades produtivas, ou sem trabalhadores" (LIMONAD, 2018, p. 49).

As atividades produtivas que regem as metrópoles pautam-se sobretudo pelas atividades portuárias, indústria e turismo, segundo Limonad (2018), contudo suas particularidades espaciais e de gestão produtiva (des)articuladas, fazem com que experimentem situações diferenciadas ao seu desenvolvimento metropolitano.

No caso da Região Metropolitana de Salvador essa segmentação espacial se evidencia na separação das atividades portuárias, industriais e de turismo receptivo internacional. Uma vez que o porto de Aratu encontra-se no município de Candeias, na Baía de Todos os Santos, ao passo que as atividades industriais encontram-se concentradas no município de Camaçari e as de turismo e veraneio no município de Mata de São João.

Já na Região Metropolitana de Recife há uma concentração espacial dessas atividades nos municípios de Ipojuca e de Cabo de Santo Agostinho, que abrigam respectivamente o complexo portuário de Suape, composto pelo terminal portuário e por um distrito industrial e a Reserva do Paiva, que constitui um megacomplexo de condomínios residenciais e de turismo e veraneio (ver mais detalhes a respeito em BARBOSA, 2016).

Na Região Metropolitana de Fortaleza observa-se uma segmentação semelhante à de Salvador. No extremo oeste situa-se o Complexo Industrial e Portuário de Pecém, nos municípios de São Gonçalo do Amarante e de Caucaia. Ao sul, as atividades industriais concentram-se no distrito industrial de Maracanaú e ao longo da BR-116, nos municípios de Horizonte e Pacajús, e no núcleo industrial nas proximidades do Porto do Mucuripe, na cidade de Fortaleza. Já as atividades de turismo e veraneio localizam-se à oeste e a leste, nos municípios de Caucaia, Eusébio e de Aquiraz, com condomínios de segunda residência no primeiro e atividades de turismo e veraneio receptivo internacional nos dois últimos (LIMONAD, 2018, p.39).

Nota-se em particular, entre as mencionadas atividades produtivas das metrópoles nordestinas, uma participação importante do turismo nesse movimento e nas grandes metrópoles brasileiras não é diferente, pois a atividade turística torna-se um importante setor da economia, tendo em vista que ela mobiliza uma frente ampla de empregos diretos e indiretos, acrescenta ao volume de receita, diversifica a economia, além do desenvolvimento de novos serviços e impulso ao comércio local.

A Tabela 1 apresenta em detalhes dados sobre retorno social e econômico, fluxo turístico e volume de empreendimentos sobre os municípios litorâneos das regiões metropolitanas de Fortaleza-CE, Recife-PE e Salvador-BA, com destaque as categorias qualitativas do desenvolvimento turístico elencada pelo Mapa Turismo, do Ministério do Turismo.

Tabela 1 - Síntese dos dados sobre retorno social, econômico, fluxo turístico e número de empreendimentos sobre os municípios litorâneos das regiões metropolitanas de Fortaleza-CE, Recife-PE e Salvador-BA.

Estado	Recortes espaciais e categorias municipais de turismo	Retorno Social e Econômico		Fluxo Turístico		Volume de empreendimentos
		Empregos formais nos meios de hospedagem	Arrecadação de Impostos entre os meios de hospedagem	Origem nacional	Origem Internacional	Nº de meios de hospedagem
CE	<b>Categoria A</b>	<b>3.264</b>	<b>82.969.904</b>	4.178.305	142.864	<b>163</b>
	Fortaleza	3.264	82.969.904	4.178.305	142.864	163
	<b>Categoria B</b>	<b>1.840</b>	<b>7.645.889</b>	536.261	20.554	<b>85</b>
	Aquiraz	1.122	3.864.441	111.469	3.191	26
	Cascavel	54	264.334	245.835	846	12
	Caucaia	633	3.325.429	53.410	14.327	31
	Paracuru	31	191.685	125.547	2.190	16
	<b>Categoria C</b>	<b>209</b>	<b>1.621.781</b>	122.693	7.905	<b>26</b>
	São Gonçalo do Amarante	54	332.177	82.339	3.928	12
	Trairi	155	1.289.604	40.354	3.977	14
	<b>Categoria D</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	17.370	1.457	<b>4</b>
	Paraipaba	35	0	17.370	1.457	4

	<b>Municípios litorâneos da RMF</b>	<b>5.348</b>	<b>92.237.574</b>	<b>4.854.629</b>	<b>172.780</b>	<b>278</b>
PE	<b>Categoria A</b>	<b>6.965</b>	<b>92.835.392</b>	<b>4.230.614</b>	<b>219.096</b>	<b>248</b>
	Ipojuca	4.270	56.165.811	515.092	94.117	131
	Recife	2.695	36.669.581	3.715.522	124.979	117
	<b>Categoria B</b>	<b>1.089</b>	<b>15.109.190</b>	<b>361.314</b>	<b>13.110</b>	<b>67</b>
	Cabo de Santo Agostinho	408	7.620.706	112.480	1.274	21
	Jaboatão dos Guararapes	331	4.179.260	75.315	1.347	21
	Olinda	350	3.309.224	173.519	10.489	25
	<b>Categoria C</b>	<b>223</b>	<b>1.171.442</b>	<b>210.558</b>	<b>881</b>	<b>16</b>
	Ilha de Itamaracá	55	0	158.368	355	6
	Paulista	168	1.171.442	52.190	526	10
	<b>Categoria D</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>25.667</b>	<b>515</b>	<b>2</b>
	Igarassu	26	0	25.667	515	2
		<b>Municípios litorâneos da RMR</b>	<b>8.303</b>	<b>109.116.024</b>	<b>4.828.153</b>	<b>233.602</b>
BA	<b>Categoria A</b>	<b>11.005</b>	<b>143.124.718</b>	<b>4.490.963</b>	<b>406.186</b>	<b>325</b>
	Mata de São João	6.171	103.063.849	228.922	80.017	58
	Salvador	4.834	40.060.869	4.262.041	326.169	267
	<b>Categoria B</b>	<b>1.201</b>	<b>4.219.127</b>	<b>411.033</b>	<b>10.230</b>	<b>60</b>
	Camaçari	839	4.092.283	271.431	9.774	47
	Vera Cruz	362	126.844	139.602	456	13
	<b>Categoria C</b>	<b>134</b>	<b>1.267.020</b>	<b>7.446</b>	<b>1.505</b>	<b>16</b>
	Lauro de Freitas	134	1.267.020	7.446	1.505	16
		<b>Municípios litorâneos da RMS</b>	<b>12.340</b>	<b>148.610.865</b>	<b>4.909.442</b>	<b>417.921</b>

Fonte: Ministério do Turismo (2022)<sup>9</sup>.

De acordo com Carlos (2009) o turismo está intimamente relacionado com o espaço como ambiente, local de produção e consumo. Essa conexão direciona certas estruturas associadas à atividade para lugares onde podem se desenvolver de forma mais orgânica, destacando os interesses específicos do tipo de turismo. Por exemplo, o turismo na região metropolitana de São Paulo está mais focado na área de negócios, enquanto o turismo no Rio de Janeiro está mais voltado para sua costa, aproveitando o sol e o mar.

Nas metrópoles do Nordeste brasileiro (Fortaleza-CE, Recife-CE e Salvador-BA), percebe-se que elas se inserem em dois movimentos, primeiramente por adquirir um construto imagético associado a paisagens cobiçadas pelo mundo como “paraíso”, caracterizado pelas

<sup>9</sup> Disponível em: <https://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 5 dez. 2021

praias e balneários vinculados às mídias e redes de informação em escala mundial (CASTRO, 2021). E segundo pela atratividade financeira, onde o capital se beneficia da mão de obra barata, terrenos com baixos preços, incentivos fiscais e poder de investimento ampliado com a valorização das principais moedas internacionais (Dólar, Euro) sobre a moeda nacional (ARAÚJO, 2012).

As metrópoles nordestinas apresentam forte conexão com o seu litoral aproveitando-se do cenário praiano reconhecido como lugar de lazer e reproduzindo nelas um imobiliário que corresponda às demandas do padrão global de consumo. Os grandes resorts, hotéis e complexos turísticos representam edificações dinamizadoras dos espaços turísticos e passam a ser esse novo conteúdo da urbanização contemporânea na metrópole, mediatizado pela reprodução do capital financeiro. Limonad (2018) atesta essa dinâmica na identificação dos diferentes padrões construtivos do imobiliário turístico voltados ao litoral metropolitano e seu respectivo público alvo:

Cabe destacar a variação de tipos de condomínios e resorts na orla entre Salvador e Fortaleza, seja pelo padrão construtivo, seja pelo tipo de imóveis ofertados, seja pela localização espacial. Os resorts e condomínios na Área de Proteção Ambiental (APA) Litoral Norte da Bahia oferecem residências unifamiliares em centro de terreno em reservas ambientais, atendendo a faixas de renda mais elevadas do que os seus congêneres em Fortaleza e Natal, que oferecem condomínios de apartamentos em unidades multifamiliares para turistas internacionais de médio poder aquisitivo. Ao passo que na Reserva do Paiva, em Cabo de Santo Agostinho, assim como na APA Litoral Norte da Bahia, os imóveis são de alto padrão aquisitivo, destinados a atender não só ao turismo internacional, mas aos executivos de Suape, situado em sua divisa sul (LIMONAD, 2018, p. 39).

Assim, surge a indagação “Em que isso influi na urbanização e na morfologia das cidades?” Isso modifica toda a dinâmica, e nas últimas duas décadas vem dando espaço para que empreendimentos turísticos nacionais e estrangeiros se consolidassem sobre o litoral metropolitano do Nordeste. Com algumas oscilações históricas, e seleções de recortes geográficos, esse movimento fez com que houvesse uma expansão da mancha urbana mais densa no litoral, um processo de urbanização que se apoia sobretudo nas práticas de lazer marítimo (PEREIRA, 2020).

Logo, a morfologia aponta para as marcas desse processo, onde a dinâmica imobiliária no litoral, embasada nas normas urbanísticas municipais existentes, na ausência ou presença de um planejamento urbano e condicionada pelas formas de acesso e outras infraestruturas, se consolidam em maior ou menor velocidade, a depender da corporificação (des)favorável dos aspectos citados. Pereira (2014, p. 112) ratifica a essa percepção sobre a morfologia no litoral metropolitano:

A morfologia urbana é entendida como indicador-chave das transformações socioterritoriais no espaço litorâneo. Sua constituição se dá processualmente vinculada às dinâmicas imobiliárias, reguladas pelo planejamento urbano, pelo saber técnico urbanístico. No caso dos espaços de vilegiatura na metrópole, as demandas por práticas marítimas de lazer organizam o território fundamentado na instalação de infraestruturas de mobilidade (vias litorâneas), e, principalmente, num conjunto de serviços e imobiliário que proporcionam condições de estada temporária.

A morfologia da metrópole assume aqui papel fundamental no trabalho empírico e interpretativo dos padrões de organização social do território, o que muito corrobora para identificação de outros processos socioespaciais (RIBEIRO; SANTOS JUNIOR, 2015). O conteúdo e os processos que ocorrem nesta escala são cruciais para uma compreensão mais abrangente dos fenômenos que se manifestam nas formas e na (re)produção dos padrões morfológicos do espaço urbano, considerando que a interação dinâmica entre esses elementos influencia o ritmo das mudanças, e as reações resultantes dessas interações transformam o espaço urbano em um 'laboratório a céu aberto', que se molda e evolui ao longo do tempo.

Todos estes elementos e contextos compõem a dinâmica litorânea metropolitana, e passam a expressar certos padrões espaciais em que a morfologia apreende como resultado das interações dos mesmos. Dantas (2015) percebe estes “sinais” de uma morfologia metropolitana diante a sua análise na redefinição urbana dos municípios litorâneos a partir de uma metropolização turística, ao entender que as cidades litorâneas metropolitanas do Nordeste brasileiro experimentaram inicialmente mudanças em sua paisagem com o advento da diminuição das práticas marítimas tradicionais e o crescimento e consolidação das práticas marítimas modernas de forma gradativa durante todo o século XX. E para chegar a tais padrões morfológicos se faz necessário compreender o contexto histórico-geográfico destas transformações.

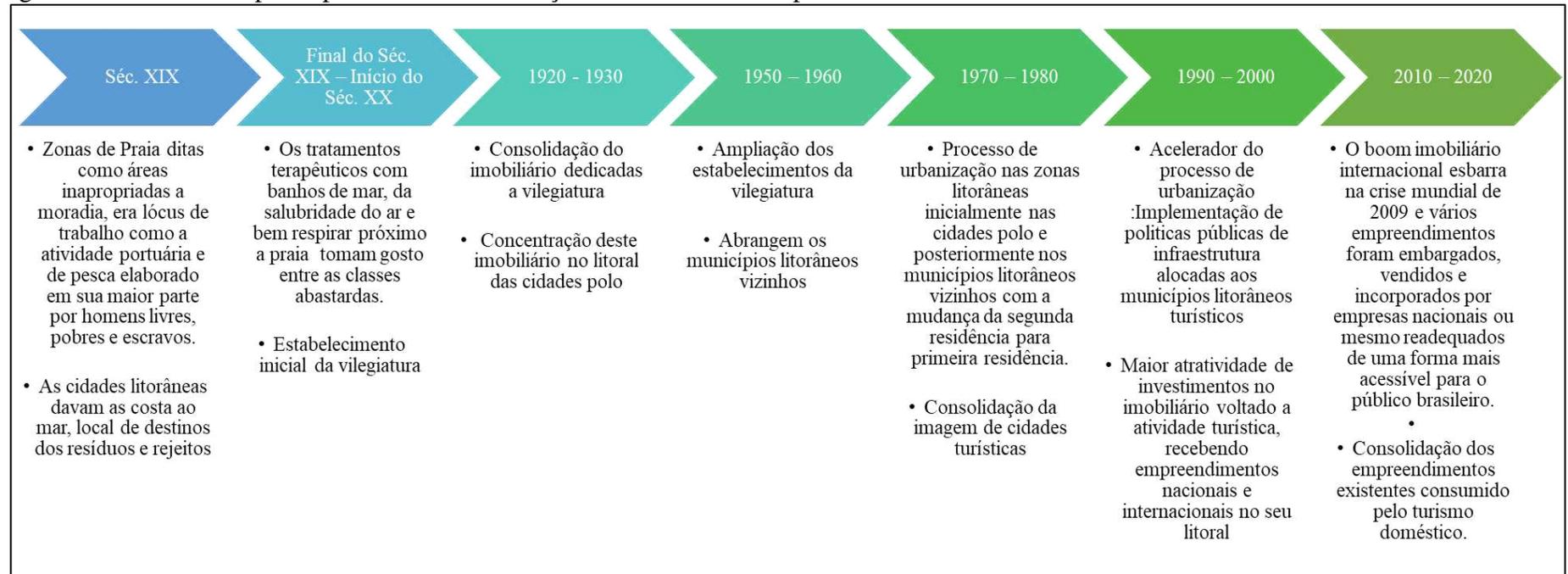
Segundo Dantas (2002), no passado as áreas litorâneas eram predominantemente utilizadas como locais de passagem, ocupadas por pescadores, trabalhadores livres e escravos, especialmente no século XIX, durante o período colonial. No entanto, a dinâmica urbana das cidades litorâneas começou a mudar no início do século XX, quando novas práticas passaram a incorporar as praias.

A construção nessas áreas se intensificou com a chegada do turismo de veraneio, sendo que a redução das práticas marítimas tradicionais em favor das atividades marítimas modernas trouxe uma transformação na ocupação das áreas litorâneas. Essas novas formas de uso tiveram um impacto urbanizador, exigindo a construção de infraestrutura e serviços voltados para as classes mais ricas, frequentemente deslocando os moradores mais pobres que dependiam das práticas tradicionais. No decorrer do século XX, essa tendência se espalhou para

os municípios litorâneos adjacentes, com as segundas residências eventualmente se tornando a residência principal para muitos habitantes da capital (DANTAS, 2009).

Nas décadas de 1980 e 1990, políticas públicas de turismo estimularam a criação de novos equipamentos urbanos, atraindo investimentos e impulsionando o mercado imobiliário. De acordo com Dantas (2009) o litoral nordestino ganhou destaque internacional a partir dos anos 2000, com a promoção em feiras internacionais de turismo. O auge desse mercado imobiliário coincidiu com a associação entre o turismo e a vilegiatura (temporada de veraneio) por meio do surgimento de complexos turísticos voltados para atender às demandas de turistas estrangeiros. No entanto, muitos desses projetos tiveram que ser adaptados devido à crise econômica global de 2009, o que levou a uma diminuição nas aquisições por parte de estrangeiros e uma maior ênfase no mercado nacional como principal consumidor.

Figura 6 - Linha do tempo do processo de urbanização turística nas metrópoles do Nordeste do Brasil.



Fonte: Adaptado de Dantas (2002, 2006, 2009, 2015).

Conforme Dantas (2015) os períodos históricos e as transformações socioespaciais ocorridas oferecem a um panorama sobre sua conotação morfológica atual das metrópoles e de como os problemas sociais urbanos e possíveis processos podem agravar o desenvolvimento destas cidades, obtendo a vilegiatura e o turismo como principal dinamizador destes espaços.

Dantas (2015, p. 135) nos relata essa percepção quanto as características desse padrão espacial, aqui atribuídas a uma morfologia metropolitana:

De um ente não mais preso à sua corporeidade (circunscrita em sua fronteira municipal), a metrópole faz valer lógica de urbanização dispersa, cujas características marcantes são: a linearidade, ditada por dinâmica a acompanhar paralelamente a zona costeira, e com largura ínfima; a fragmentação, representativa de uma urbanização não contínua e, conseqüentemente, focada em algumas parcelas do território metropolitano; e a sazonalidade, reflexo de uso derivado de práticas a usufruírem das zonas de praia em períodos específicos do ano: a turística na alta estação e a da vilegiatura em período mais longo de tempo e a se instituir como ocasional e não permanente.

Essas características são próprias de um crescimento urbano territorial extensivo orientadas a dispersão e a difusão. Por dispersão na existência de núcleos urbanos secundários (possuindo aspectos primários de um centro urbano) conectados pela rede rodoviária aos núcleos urbanos principais e por difusão pela ocupação urbana exclusivamente a habitação, tornando-os dependente das conexões com o centro urbano para atender às suas necessidades em infraestruturas e serviços. A linearidade destas ocupações urbanas no litoral também é orientada por um crescimento urbano territorial tentacular, onde o sistema viário paralelo à costa viabiliza uma ocupação no seu entorno e em direção à praia (JAPIASSÚ e LINS, 2014). Pereira (2015) reitera essa percepção de Dantas (2015), como importante para compreensão no processo de metropolização turística no litoral expressa nesta composição morfológica.

A linearidade e a fragmentação se explicam, entre outras situações, pelo sítio natural, a matriz rodoviária de transporte (paralela à linha de costa) e a espontaneidade na formação preterida das localidades litorâneas. A sazonalidade se explica mediante a regulação do uso do espaço-tempo Urbanização-Metropolização e Vilegiatura no Litoral Nordeste Brasileiro no modo de vida urbana ao demarcar períodos e espaços específicos para o desenvolvimento de determinadas práticas, entre elas o lazer. Isso decorre fundamentalmente de ilhas de ocupação, consideradas fragmentos da metrópole ... (PEREIRA, 2015, p. 113).

Pereira (2015) faz uso dessas características para apontar os principais fatores que o levaram a essa atual configuração urbana e como o processo de metropolização partindo das práticas de lazer, concentram-se em espaços específicos no litoral, formando “ilhas de ocupação”, ou seja, fragmentos da urbanização dispersa acusadas pela morfologia da metropolitana. As manchas urbanas conseguem transpor os limites municipais, alguns destes

são espaços de lazer descontínuos (fragmentados) dos demais espaços, mas integrados pelos fluxos da cidade-sede através dos aeroportos e rodovias litorâneas de acesso.

Pereira (2015) e Dantas (2015) ratificam a uma heterogeneidade na ocupação e uso destes espaços litorâneos, que aumentam a relevância da complexidade dessa morfologia metropolitana.

A fragmentação e a linearidade normalmente podem ser explicadas pela valoração direta dos trechos mais próximos à beira-mar e pela invenção de novos lugares propícios às práticas recreativas. Assim, no espaço periurbano litorâneo se forma um mosaico composto por balneários, áreas de proteção ambiental, glebas em pousio, pequenos povoados de pescadores e extrativistas, como também ocupações ilegais e pauperizadas (PEREIRA, 2015, p.113-114).

A intensificação e a extensificação da urbanização tal como explicitado por Limonad (2018), também suscita a uma análise que perpassa a escala metropolitana e sua morfologia ao apontar na intensificação a densificação dos centros urbanos por verticalização ou desmembramento de lotes na periferia, resultando em uma formação de aglomerados populacionais frente a um processo de valorização e/ou ocupação do território sem que se altere as configurações espaciais do perímetro urbano, comum a grandes centros urbanos consolidados.

Neste sentido o fenômeno da extensificação é caracterizado pela propriedade enquanto expansão de territórios, atribuindo-se dispersão urbana, pois um dos fundamentos do movimento de dispersão na metrópole encontra-se no movimento de fuga das atividades produtivas e da força de trabalho para fora da cidade-polo, alimentados pela sobrevivência do capital na rede.

Soma-se a essa dispersão de população em condomínios e de centros mono ou multifuncionais sobre o território o crescimento das áreas urbanizadas destinadas a atividades de turismo e veraneio. A produção de diversos locais com belezas naturais e temperaturas amenas para o turismo, ao mesmo tempo em que os converte em simulacros da realidade local destinados ao consumo exclusivo para o turismo internacional, torna-os inacessíveis para os que neles trabalham e para os habitantes locais, que podem vê-los mas não usufruí- los, ao serem expropriados e convertidos em prestadores de serviços que não requerem qualificação profissional (LIMONAD, 2018, p. 48).

Portanto, é esse o movimento em que o turismo e a vilegiatura têm se envolvido ativamente. A inserção de propriedades imobiliárias de luxo, que atendem às necessidades de uma classe social mais ávida de lazer está em crescimento nas áreas costeiras metropolitanas do Nordeste brasileiro. O imobiliário turístico se apropria dos espaços que beneficiam sua imagem “paradisiaca”, asseguram sua (re)produção espacial, definida pelo padrão de consumo das classes mais abastadas, segregando na mesma medida a população local, tida como mão de obra subempregada (SILVA, 2014).

Esse movimento desencadeia uma série de processos socioespaciais urbanos explícitos na configuração morfológica da metrópole. O que se observa nessa relação entre forma e processo é uma forte expansão da (re)produção das metrópoles capitalistas contemporâneas (SILVA, 2014). Esta (re)produção está associada a desigualdade social e a apropriação da renda da terra, combinação que abre a disputa de diversos agentes do espaço urbano, o elevando o preço do solo em áreas privilegiadas, expropriando a população mais desfavorecida a espaço mais periféricos, intensificando e reproduzindo a segregação, sendo que essa morfologia “núcleo-periferia” é espelho da desigualdade econômica e política seletiva ao espaço (RIBEIRO e SANTOS JUNIOR, 2015).

No que diz respeito ao litoral das metrópoles nordestinas isto se reproduz no aprofundamento das desigualdades, onde núcleos de populações tradicionais são alvo do mercado imobiliário em favor da atividade turística, criando serviços e estruturas para atender as demandas de mercado, seduzindo uma mão de obra barata local, aumentando os custos e o padrão de vida da localidade para seguir a lógica de preços praticados em outras localidades turísticas de alto padrão, além do movimento de apropriação privada do imobiliário turístico, satisfazendo as suas necessidades quanto a recursos, mobilidade, mão de obra e serviços.

O que reflete diretamente na incompatibilidade de renda da população nativa, que tem como opção deslocar-se, formando novos núcleos ao interior periférico, e um conjunto de empreendimentos que aceleram o processo de segregação socioespacial, esgarçando o tecido e fragmentando o plano urbano. Objetivando reduzir essas disparidades, seria desejável que o Estado desempenhasse um papel mais ativo na regulamentação do espaço urbano.

Isso envolveria a criação de planos diretores e diretrizes que priorizem as preocupações sociais, bem como a implementação e fiscalização efetiva desses planos. No entanto, em muitas localidades turísticas, essa não é a realidade política. Em vez disso, o governo muitas vezes decide alocar recursos públicos para promover áreas turísticas, ou seja, áreas que interessam à expansão do capital na metrópole, o que frequentemente leva a uma supervalorização do solo urbano. Portanto, as áreas costeiras são as que passaram por transformações mais intensas, algumas delas induzidas pelos empreendimentos imobiliários voltados para o turismo de sol e mar.

Nota-se uma preferência do capital financeiro em áreas mais afastadas, periféricas aos núcleos urbanos consolidados, pois assim conseguem terrenos maiores, com preços menores e sem deixar de estar próximo aos serviços e infraestruturas que garantem os centros tradicionais. Nos interstícios dessas tipologias os aglomerados urbanos também estarão em

evidência, sobretudo nas áreas mais vulneráveis socioambientalmente. Estes formam verdadeiros enclaves, esgarçam o tecido urbano ao mesmo tempo que o fragmentam.

É esse o caráter inicial dos estudos sobre estes espaços litorâneos da metrópole, conectados ao processo de extensificação imbuído da urbanização dispersa mencionado por Limonad (2018), sendo que os estudos sobre a morfologia urbano-metropolitana linear, fragmentada e sazonal estudada por Dantas (2015), e seu poder de explicação por intermédio da dinâmica do lazer, em especial da vilegiatura e do turismo, tal como explorado por Pereira (2015) representam importante contribuição.

### **3 ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DA MORFOLOGIA URBANA DOS MUNICÍPIOS COSTEIROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS DO NORDESTE DO BRASIL (BA, CE, PE)**

O capítulo 3 propõe investigar a intrincada relação entre a dinâmica socioespacial e a morfologia urbana das metrópoles costeiras do Nordeste brasileiro, com enfoque nas regiões metropolitanas de Fortaleza-CE, Recife-PE e Salvador-BA. Este tópico delineia uma análise abrangente das transformações urbanas ocorridas ao longo do século XX, impulsionadas pelo vigor econômico da indústria e serviços, que culminaram na formação de redes inter-relacionadas de municípios. Esses elementos são fundamentais para a compreensão do contexto de formação metropolitana, incluindo o desenvolvimento histórico e econômico integrados.

A abordagem inicial do capítulo explora as dinâmicas específicas das áreas urbanas litorâneas, examinando fatores como densidade populacional, taxas de urbanização e a espacialização das áreas urbanas e rurais. A análise não apenas destaca as características individuais dessas regiões metropolitanas, mas também identifica desafios comuns relacionados ao crescimento populacional, infraestrutura urbana e uso do solo.

No âmbito morfológico, o capítulo adota a perspectiva do geógrafo alemão Conzen, cuja abordagem histórico-geográfica oferece uma lente única para entender a cidade como um organismo em constante evolução. A análise tripartida de Conzen, que compreende o plano urbano, o tecido edificado e o uso e ocupação do solo, emerge como um instrumento valioso para identificar e compreender os elementos morfológicos essenciais.

Ao focar a escala da região metropolitana, o capítulo busca fornecer um diagnóstico panorâmico da composição morfológica, proporcionando uma base sólida para análises mais aprofundadas em escalas subsequentes. A atenção recai particularmente sobre o litoral metropolitano, onde o turismo emerge como uma força motriz significativa. O impacto das políticas públicas de turismo, como o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE), é examinado em conjunto com a influência do capital imobiliário nacional e internacional, que moldou de maneira substancial a morfologia urbana do litoral metropolitano.

Destacam-se elementos cruciais, como a malha urbana e seu sistema viário, a mancha urbana como componente do tecido edificado e a cobertura e uso da terra como indicadores macroescalares do uso e ocupação do solo na região. Ao explorar esses elementos, este capítulo visa não apenas documentar as transformações passadas, mas também lançar luz sobre estudos de tendências futuras, apresentando oportunidades e desafios para o desenvolvimento urbano e a qualidade de vida das populações metropolitanas costeiras do Nordeste brasileiro.

### **3.1 A dinâmica socioespacial das metrópoles e sua morfologia formadora**

O tópico propõe uma análise das dinâmicas das regiões metropolitanas de Fortaleza-CE, Recife-PE e Salvador-BA, com um foco particular nas áreas urbanas litorâneas, primeiramente expondo como essas regiões se desenvolveram a partir de um movimento econômico no século XX, impulsionado pela indústria e pelos serviços, criando uma rede de municípios inter-relacionados, fatores relevantes para a compreensão do contexto de formação do recorte metropolitano, desenvolvimento histórico e econômico dos municípios integrados. Dentro desse amplo contexto, o tópico se concentra na análise dos municípios litorâneos metropolitanos, explorando aspectos como densidade populacional, taxas de urbanização e espacialização das áreas urbanas e rurais.

No geral, o texto explora como as dinâmicas morfológicas urbano-metropolitanas se desdobram em diferentes regiões metropolitanas, com destaque para desafios relacionados ao crescimento populacional, infraestrutura urbana e uso do solo. Além disso, aborda-se a tendência de expansão urbana dispersa, enfocando os impactos desse processo nas regiões costeiras, onde a urbanização se espalha de forma difusa, apresentando tantas oportunidades quanto desafios para o desenvolvimento urbano e a qualidade de vida da população.

#### ***3.1.1 Formação histórica e econômica das Regiões Metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA)***

As regiões metropolitanas brasileiras foram oficializadas na década de 1970, em um contexto político de planejamento e desenvolvimento urbano, e cuja economia expandia através da produção industrial, consolidando as metrópoles. Instituídas e deliberada pelo Governo Federal, a Constituição Federal de 1988 descentralizou o poder, conferindo autonomia

mediante a lei complementar sobre a formação da região metropolitana aos Governos Estaduais (FIRKOWSKI, 1997).

A sua instituição e dinâmica de formação estão intrinsecamente relacionadas à realidade política e econômica de cada estado, não havendo parâmetros mínimos claros de uma base para formação dessas regiões pelo Governo Federal, embora essa possa ser um obstáculo ao revelar disparidades entre elas, sendo que é essa autonomia dos estados na sua formação o que faz com que realisticamente planejem suas políticas de urbanas e regionais, amparadas pelos recortes da região metropolitana. (FIRKOWSKI, 2012).

A falta de clareza dos critérios básicos de sua instituição junto às motivações particulares de cada estado para a formação de sua região faz esse recorte soar impreciso no grau comparativo. Porém é nesse recorte que podemos constituir como região propícia de fortalecimento da gestão pública, de maior facilidade a articulação de políticas públicas, potencial pólo de atração de investimentos, lócus de maior dinâmica populacional e mais eficiente integração socioeconômica. Na atual pesquisa tornam-se o recorte mais claro e importante, tanto pela proximidade do que podemos deduzir como dinâmica da Metrópole como recorte de aproximação da extensão do processo de metropolização.

Tal processo se mostra bastante avançado na América Latina, onde a urbanização está associada à concentração industrial, migrações pendulares de curta distância e formação de múltiplas centralidades urbanas. Isso cria arranjos urbanos-regionais complexos, que vão além dos modelos tradicionais de cadeia concêntrica em torno de uma cidade principal. Esses arranjos são impulsionados por fatores históricos, naturais e políticos (MOURA, 2012). Logo podemos analisar dentro dos recortes metropolitanos alguns dos fatores da dinâmica social, econômica e histórica que interferiram na disposição e formação morfológica metropolitana, hoje tida como reflexo da metrópole latina de tecido urbano extremamente fragmentado e segregado.

Na década de 1970 as três metrópoles passavam por profundas mudanças econômicas, sobretudo com a inserção do setor industrial apoiado pelas políticas da SUDENE, que não somente mobilizaram a produção industrial como atenuaram outras atividades econômicas correlatas, mobilizando o setor imobiliário e dinamizando os fluxos migratórios a metrópole, caracterizando um vetor importante para articulação metropolitana entre os municípios e que levaram a definir o seu primeiro recorte (PEREIRA, 2020).

Na formação da Região Metropolitana de Fortaleza, em contexto tem-se o desenvolvimento industrial cujo os incentivos fiscais da Sudene propiciaram a implantação de

indústrias sobretudo do ramo têxtil e alimentício, que primeiramente instaladas na capital e na sequência se desloca para Maracanaú, esse vetor induz a uma gama de conjuntos habitacionais por intermédio das políticas do Banco Nacional de Habitação (BNH) no entorno desse setor produtivo (COSTA e AMORA, 2015, p.45).

Quadro 6 - Municípios da Região Metropolitana de Fortaleza, designação da Lei Complementar e data de instituição.

<b>Município</b>	<b>Lei Complementar de instituição</b>	<b>DATA</b>
CAUCAIA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
AQUIRAZ	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
FORTALEZA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
MARANGUAPE	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
PACATUBA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
MARACANAÚ	Lei Complementar 052 (Federal)	16.04.1986
GUAIÚBA	Lei Complementar 018	29.12.1999
HORIZONTE	Lei Complementar 018	29.12.1999
ITAITINGA	Lei Complementar 018	29.12.1999
EUSÉBIO	Lei Complementar 018	29.12.1999
PACAJUS	Lei Complementar 018	29.12.1999
SÃO GONÇALO DO AMARANTE	Lei Complementar 018	29.12.1999
CHOROZINHO	Lei Complementar 018	29.12.1999
CASCADEL	Lei Complementar 078	26.06.2009
PINDORETAMA	Lei Complementar 078	26.06.2009
TRAIRI	Lei Complementar 144	08.09.2014
PARACURU	Lei Complementar 144	08.09.2014
PARAIPABA	Lei Complementar 144	08.09.2014
SÃO LUÍS DO CURU	Lei Complementar 144	08.09.2014

Fonte: IBGE, 2022.

A composição inicial da região metropolitana de Fortaleza na década de 1970 se apresenta em Fortaleza (Capital), Aquiraz, Caucaia, mais ao litoral e interiorizado na porção de Maranguape e Pacatuba, tendo em vista sobretudo sua proximidade física e maior dinâmica econômica, até esse período o município de Maracanaú era distrito de Maranguape. Somente na década de 1980 quando Maracanaú se emancipa de Maranguape é que ela se insere na região metropolitana sobretudo pelo advento dos pólos de industrialização que começavam a espriar.

No final da década de 1990 um grupo de municípios ao interior integra a RM, com uma breve extensão ao litoral oeste com a inserção de São Gonçalo do Amarante, outro pólo industrial importante. Na primeira década do século XXI, Cascavel e Pindoretama passam a incorporar a metrópole na porção mais a leste da região, e por fim, mais quatro municípios se

somam, todas na porção a oeste da região, incorporando um extenso litoral que abrange os municípios de Paracuru, Paraipaba e Trairi.

A efervescência do ramo das indústrias, como a presença do Pólo Petroquímico e a instituição do Centro Industrial de Camaçari e Aratu alavancou a economia baiana e melhor articulou a capital (Salvador) com os demais municípios incluídos nesse vetor de desenvolvimento, levando a constituição inicial da Região Metropolitana de Salvador. (CARVALHO e PEREIRA, 2014).

Quadro 7 - Municípios da Região Metropolitana de Salvador, designação da Lei Complementar e data de instituição.

<b>Município</b>	<b>Lei Complementar de instituição</b>	<b>DATA</b>
SÃO FRANCISCO DO CONDE	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
LAURO DE FREITAS	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
CAMAÇARI	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
SALVADOR	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
SIMÕES FILHO	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
VERA CRUZ	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
ITAPARICA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
CANDEIAS	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
LAURO DE FREITAS	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
CAMAÇARI	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
DIAS D'ÁVILA	Lei Estadual nº 4.404	25.02.1985
MADRE DE DEUS	Lei Estadual nº 5.016	13.06.1989
SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ	Lei Complementar 30	03.01.2008
MATA DE SÃO JOÃO	Lei Complementar 30	03.01.2008
POJUCA	Lei Complementar 32	22.01.2009

Fonte: IBGE, 2022.

No quadro 7 podemos constatar que grande parte da região já estava instituída no primeiro recorte pela lei federal, contemplando sobretudo os municípios que obtinham maior dinâmica industrial e articulação com a capital Salvador. Na década de 1980 os municípios de Dias D'Ávila e Madre de Deus integram a região metropolitana, Madre de Deus abrangendo parte da Baía de todos os Santos próximo a dinâmica com Candeias e Dias D'Ávila, interiorizando um pouco mais em conexão mais próxima ao Polo Industrial de Camaçari. Na sequência no início dos anos 2000, São Sebastião do Passé, completa o arco metropolitano pela baía, o município de Pojuca passa a participar como município de maior interiorização da composição metropolitana, e o último município a integrar Mata de São João, contemplando o litoral norte da região.

A formação da Região metropolitana de Recife na década de 1970 também teve em sua gênese um desenvolvimento articulado a políticas que impulsionaram o setor industrial e

imobiliário propiciados pelo Complexo Industrial e Portuário de Suape e posteriormente a Fiat, bem como indústrias de vidros e hemoderivados, além do imobiliário formado por condomínios fechados de excelente infraestruturas e acessibilidade. (BITOUN e MIRANDA, 2015).

Quadro 8 - Municípios da Região Metropolitana de Recife, designação da Lei Complementar e data de instituição.

<b>Município</b>	<b>Lei Complementar de instituição</b>	<b>DATA</b>
SÃO LOURENÇO DA MATA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
ILHA DE ITAMARACÁ	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
IGARASSU	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
CABO DE SANTO AGOSTINHO	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
JABOATÃO DOS GUARARAPES	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
MORENO	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
OLINDA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
PAULISTA	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
RECIFE	Lei Complementar 014 (Federal)	08.06.1973
ITAPISSUMA	Lei Complementar 010	06.01.1994
CAMARAGIBE	Lei Complementar 010	06.01.1994
ABREU E LIMA	Lei Complementar 010	06.01.1994
IPOJUCA	Lei Complementar 010	06.01.1994
ARAÇOIABA	Lei Estadual n° 11.230	13.07.1995

Fonte: IBGE, 2022.

Convém esclarecer que a formação da região metropolitana de Recife, dentre as três regiões, não obteve alterações na virada do século XXI, já contemplada em grande parte pela lei federal formadora, agrupando ao litoral norte da Capital (Recife) a Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista e Olinda, ao litoral sul os municípios de Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho e mais ao interior São Lourenço da Mata e Moreno. Já na década de 1990 a região passa contemplar municípios emancipados, antes distritos de municípios já contemplados pela região metropolitana, como é o caso de Camaragibe emancipado de São Lourenço da Mata, Itapissuma e Araçoiaba emancipado de Igarassu, e Abreu e Lima emancipado de Paulista, o que praticamente mantém seu tamanho territorial inicial, com acréscimo de Ipojuca no litoral mais ao sul, delimitando o seu último recorte espacial.

Segundo Silva e Ferreira (2005), no debate sobre a evolução das Regiões Metropolitanas no Brasil, apesar de décadas da instituição das mesmas, ainda existem muitas questões a serem definidas e observam que as RMs nordestinas apresentam desequilíbrios relacionados à hierarquia da Rede Metropolitana, acentuando desigualdades sociais e espaciais, fato latente que traz muitos desafios a gestão metropolitana.

Silva e Ferreira (2005) também enfatizam a importância das cidades litorâneas na composição regional, ao desempenharem um papel fundamental como pontos de partida para a exportação da produção estadual. Além disso, essas cidades estão sendo providas de constante investimento em infraestrutura portuária e aeroportuária, sendo que as áreas costeiras também estão experimentando um aumento populacional e estão se tornando centros de atividades econômicas dinâmicas, especialmente através do turismo.

Nessa perspectiva percebe-se que o lazer se torna um fator importante nessa configuração da região, sobretudo a partir das últimas décadas do século XX e no início do século XXI, onde as áreas costeiras passaram a se expandir como parte das áreas metropolitanas devido ao crescimento do turismo e da habitação sazonal emanada das capitais (PEREIRA, 2015).

A partir dessa compreensão da formação histórica e econômica do recorte geográfico e do eventual destaque dos municípios litorâneos nesse processo a partir do turismo, podemos pontuar melhor a importância do crescimento demográfico, um dos indicadores de urbanização e entendimento da condição da morfológica que se constitui nas regiões metropolitanas do nordeste brasileiro.

### ***3.1.2 Crescimento populacional, urbanização e densidade demográfica nas regiões metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA)***

Para além do exame da formação das regiões metropolitanas, é fundamental que prestemos atenção aos elementos básicos de sua demografia atual. Isso nos permitirá compreender de maneira mais embasada a sua distribuição populacional e a consequente densidade morfológica, corroborando com a delimitação da extensão territorial das áreas urbanas no fecho metropolitano. Para entender melhor essa dinâmica territorial e demográfica no litoral metropolitano periférico da capital, propõe-se um comparativo entre a capital, os demais municípios litorâneos e não litorâneos.

Se comparada às outras RM's em estudo a RM Fortaleza é a maior em número de municípios (19), seguidos de RM de Recife (14) e RM de Salvador (13), consequentemente a RMF é a maior em extensão territorial (7.433,83 Km<sup>2</sup>) e a maior em população absoluta segundo o censo de 2022 (3.905.891 de hab.)<sup>10</sup>. Embora a RMR seja mais compacta

---

<sup>10</sup> Elaborado pela soma do total de habitantes dos municípios integrantes da região metropolitana em relação ao censo de 2022.

territorialmente (2.761 km<sup>2</sup>) tem elevado número de habitantes (3.726.974 de hab.), à vista disso torna-se a mais densa demograficamente (1.350 hab./km<sup>2</sup>) dentre as demais regiões, ou seja, a mais povoada. Em sequência tem-se a RMS (785 hab./km<sup>2</sup>) e a RMF (525 hab./km<sup>2</sup>) ambas com menor densidade demográfica, caracterizadas por serem regiões populosas, porém pouco povoadas.

A capital Fortaleza (RMF) é a mais densamente povoada (7.776 Hab./km<sup>2</sup>) a maior dentre as demais capitais neste aspecto, e somente ela concentra 62% da população de sua região. Já Salvador (RMS) é a menos densa demograficamente entre as demais (3.486 hab./km<sup>2</sup>), porém é a capital com maior concentração populacional da sua região (71%). Apesar da alta densidade demográfica (6.804hab./km<sup>2</sup>) da capital Recife (RMR) ela tem a menor concentração populacional da região (40%) se comparado às demais capitais, estando mais distribuída pelos demais municípios litorâneos (48% da população da região).

Tabela 2 - Número de habitantes, área territorial e densidade demográfica das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador sob estimativa do ano de 2022.

Territorialidades	Nº de Habitantes	% de Habitantes	Área Total (Km <sup>2</sup> )	% de Área	Densidade demográfica (Hab./km <sup>2</sup> )
<b>Região Metropolitana de Fortaleza</b>	<b>3.905.891</b>	<b>100%</b>	<b>7.434</b>	<b>100%</b>	<b>525</b>
Capital	2.428.708	62%	312	4%	7.776
Municípios não litorâneos	784.385	20%	2.215	30%	354
Municípios litorâneos	692.798	18%	4.907	66%	141
<b>Região Metropolitana de Recife</b>	<b>3.726.974</b>	<b>100%</b>	<b>2.761</b>	<b>100%</b>	<b>1.350</b>
Capital	1.488.920	40%	219	8%	6.804
Municípios não litorâneos	459.766	12%	805	29%	571
Municípios litorâneos	1.778.288	48%	1.737	63%	1.024
<b>Região Metropolitana de Salvador</b>	<b>3.415.022</b>	<b>100%</b>	<b>4.352</b>	<b>100%</b>	<b>785</b>
Capital	2.417.678	71%	693	16%	3.486
Municípios não litorâneos	408.546	12%	1.912	44%	214
Municípios litorâneos	588.798	17%	1.746	40%	337

Fonte: IBGE, 2021<sup>11</sup>.

Entre as regiões metropolitanas a RMF é a que possui a menor densidade demográfica entre os municípios litorâneos (141 Hab./km<sup>2</sup>). Alguns municípios apesar de obterem um elevado número de habitantes, especialmente nos municípios mais próximos à capital, possuem uma baixa densidade demográfica como Caucaia (290 Hab./km<sup>2</sup>), Aquiraz (168 Hab./km<sup>2</sup>), Cascavel (87 Hab./km<sup>2</sup>),<sup>12</sup> por possuírem um grande território pouco

<sup>11</sup>Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15789-areas-urbanizadas.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 1 dez. 2021.

<sup>12</sup>Dados disponíveis no Anexo I

povoado<sup>13</sup>. Segundo os dados do Anexo I, podemos perceber que a população se concentra sobretudo (além da capital) nos municípios de Maracanaú (2.232 hab./km<sup>2</sup>), Eusébio (941 hab./km<sup>2</sup>) e Pacatuba (612 hab./km<sup>2</sup>) e mais especificamente na porção nordeste do município de Caucaia, as áreas mais conurbadas. As demais concentrações situam-se em suas respectivas sedes municipais, distritais e algumas localidades litorâneas como podemos verificar no mapa de densidade demográfica (Mapa 1, 2 e 3)<sup>14</sup>.

Ao contrário da RMF, a RM de Recife tem um conjunto de municípios litorâneos mais denso (1.024 hab./km<sup>2</sup>). Nota-se um transbordamento da capital ligada ao processo de conurbação latente sobretudo aos municípios mais povoados do litoral, como Olinda (8.474 hab./km<sup>2</sup>), Paulista (3.530 hab./km<sup>2</sup>) e Jaboatão dos Guararapes (2.489 hab./km<sup>2</sup>), juntos formam um “cordão litorâneo”, como uma ligeira diminuição aos municípios ao extremo litoral norte (Igarassu – 375 hab./km<sup>2</sup> - e Ilha de Itamaracá 371 hab./km<sup>2</sup>) e extremo litoral sul (Cabo de Santo Agostinho – 456 hab./km<sup>2</sup> - e Ipojuca – 189 hab./km<sup>2</sup>). Esse processo de maior densidade se estende ao interior da região de Camaragibe (2.879 hab./km<sup>2</sup>) principalmente.

Na RMS, os municípios litorâneos apresentam uma baixa densidade (na comparação com a RMR). Junto a capital o município litorâneo de Lauro de Freitas (3.509 hab./km<sup>2</sup>) é o mais denso dentre os demais, por sua proximidade com Salvador e o ligeiro processo de conurbação entre as duas cidades. Os demais municípios litorâneos excetuando a capital, representam 40% do território da região e não obtêm municípios com valores expressivos quanto a densidade demográfica (abaixo de 500 hab./km<sup>2</sup>), apresentando grande extensão territorial e pouco povoado, com maior concentração populacional em suas respectivas sedes e um interessante cordão litorâneo, orientado pelas rodovias estaduais, sobre as localidades litorâneas de Vera Cruz (BA-001), sequenciado por Salvador, Lauro de Freitas, Camaçari e algumas discontinuidades em Mata de São João (Rodovia BA-099).

No levantamento das informações da tabela 3, sobre a população total e a taxa de crescimento da população nos municípios litorâneos<sup>15</sup> das respectivas regiões metropolitanas, a RMS se apresenta com a maior média de crescimento populacional, alavancada pela

---

<sup>13</sup>A soma do território (km<sup>2</sup>) dos municípios litorâneos (excluindo a capital) chega a 66% do total do tamanho da região.

<sup>14</sup>No nível do setor censitário, onde é possível melhor visualizar a densidade demográfica dentro dos municípios da região. Até o momento esta informação só está disponível para o censo 2010, apesar de haver dados preliminares do censo 2022. Isso não interfere na análise tendo em vista a reiterada constatação da concentração populacional sobre as sedes municipais, distritos e localidades litorâneas.

<sup>15</sup>Com exceção da capital metropolitana

porcentagem exacerbada de Lauro de Freitas, que do censo de 1991 a 2022, se confere um aumento 194% da população, conjuntamente a Camaçari (164%).

A RMF tem a segunda maior taxa de crescimento no mesmo período, com destaque de Caucaia (115%) que mais que dobrou a sua população. Na RMR apesar dos demais municípios possuírem porcentagens de crescimento populacional menores, Ilha de Itamaracá e Ipojuca, situados respectivamente nos extremos norte e sul do litoral da região, crescem acima de 100% neste período de 30 anos. A explosão populacional pode ser compreendida por alguns temas como a migração, crescimento vegetativo positivo, crescimento econômico e aumento de oportunidades nestas cidades, a capacidade de atração e assentamento dos centros urbanos acompanhada pelas políticas governamentais (ex: como incentivos fiscais a empreendimentos e programas de habitação).

São diversos os fatores, porém em todas elas tiveram uma radical transformação morfológica para suprir as demandas desse crescimento. Entre as RM's a de Salvador e Fortaleza certamente foram as que mais se modificaram estruturalmente suas cidades nesse período, evidenciadas pelo crescimento populacional (Tabela 3). Enquanto a região metropolitana de Recife obteve um crescimento moderado pela saturação e amadurecimento urbano consolidado em parte dos municípios metropolitanos.

Tabela 3 - População absoluta e taxa de crescimento populacional dos municípios litorâneos das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador entre 1991 e 2022.

Estado	Região Metropolitana	Município	População em 1991	População em 2000	População em 2010	População em 2022	Taxa de Crescimento populacional entre 1991 e 2022
CE	Fortaleza	Aquiraz	46.305	60.469	72.628	80.645	74%
		Cascavel	46.507	57.129	66.142	72.720	56%
		Caucaia	165.099	250.479	325.441	355.679	115%
		Fortaleza	1.768.637	2.141.402	2.452.185	2.428.708	37%
		Paracuru	20.942	27.541	31.636	38.980	86%
		Paraipaba	19.791	25.462	30.041	32.216	63%
		São Gonçalo do Amarante	29.286	35.608	43.890	54.143	85%
		Trairi	36.344	44.527	51.422	58.415	61%
PE	Recife	Cabo de Santo Agostinho	127.036	152.977	185.025	203.440	60%
		Igarassu	79.837	82.277	102.021	115.196	44%
		Ilha de Itamaracá	11.606	15.858	21.884	24.540	111%
		Ipojuca	45.424	59.281	80.637	98.932	118%

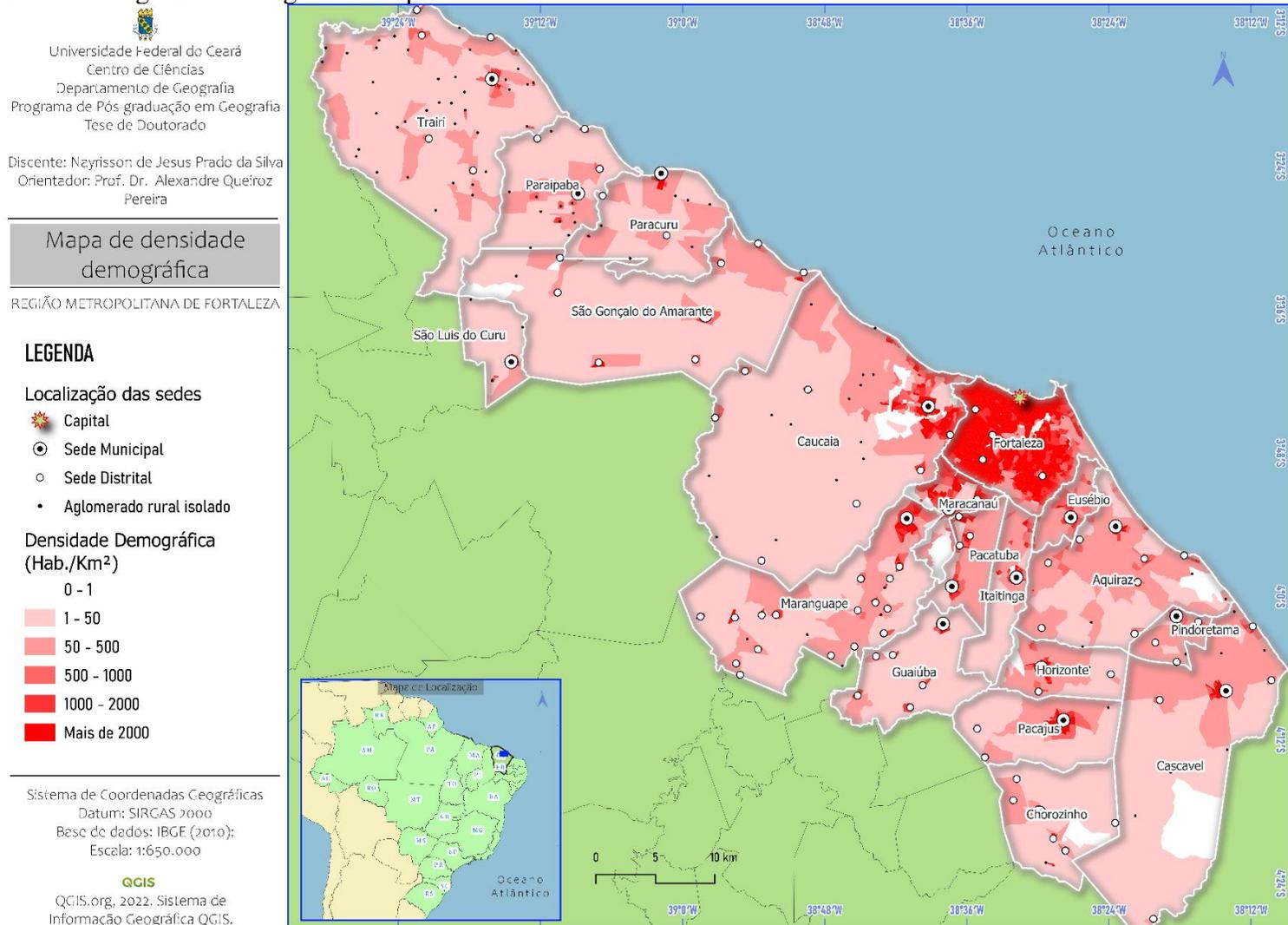
		<b>Jaboatão dos Guararapes</b>	487.119	581.556	644.620	644.037	32%
		<b>Olinda</b>	341.394	367.902	377.779	349.976	3%
		<b>Paulista</b>	211.491	262.237	300.466	342.167	62%
		<b>Recife</b>	1.298.229	1.422.905	1.537.704	1.488.920	15%
<b>BA</b>	<b>Salvador</b>	<b>Camaçari</b>	113.639	161.727	163.449	300.372	164%
		<b>Lauro de Freitas</b>	69.270	113.543	242.970	203.331	194%
		<b>Mata de São João</b>	30.535	32.568	40.183	42.566	39%
		<b>Salvador</b>	2.075.273	2.443.107	2.675.656	2.417.678	16%
		<b>Vera Cruz</b>	22.136	29.750	37.567	42.529	92%

Fonte: IBGE (1991, 2000, 2010, 2022).

A densidade demográfica, medida pela quantidade de habitantes por quilômetro quadrado, é um indicador crucial para o planejamento urbano que ajuda a identificar as necessidades de infraestrutura e serviços públicos em áreas com maior densidade populacional e orienta os projetos de expansão desses serviços para áreas vizinhas.

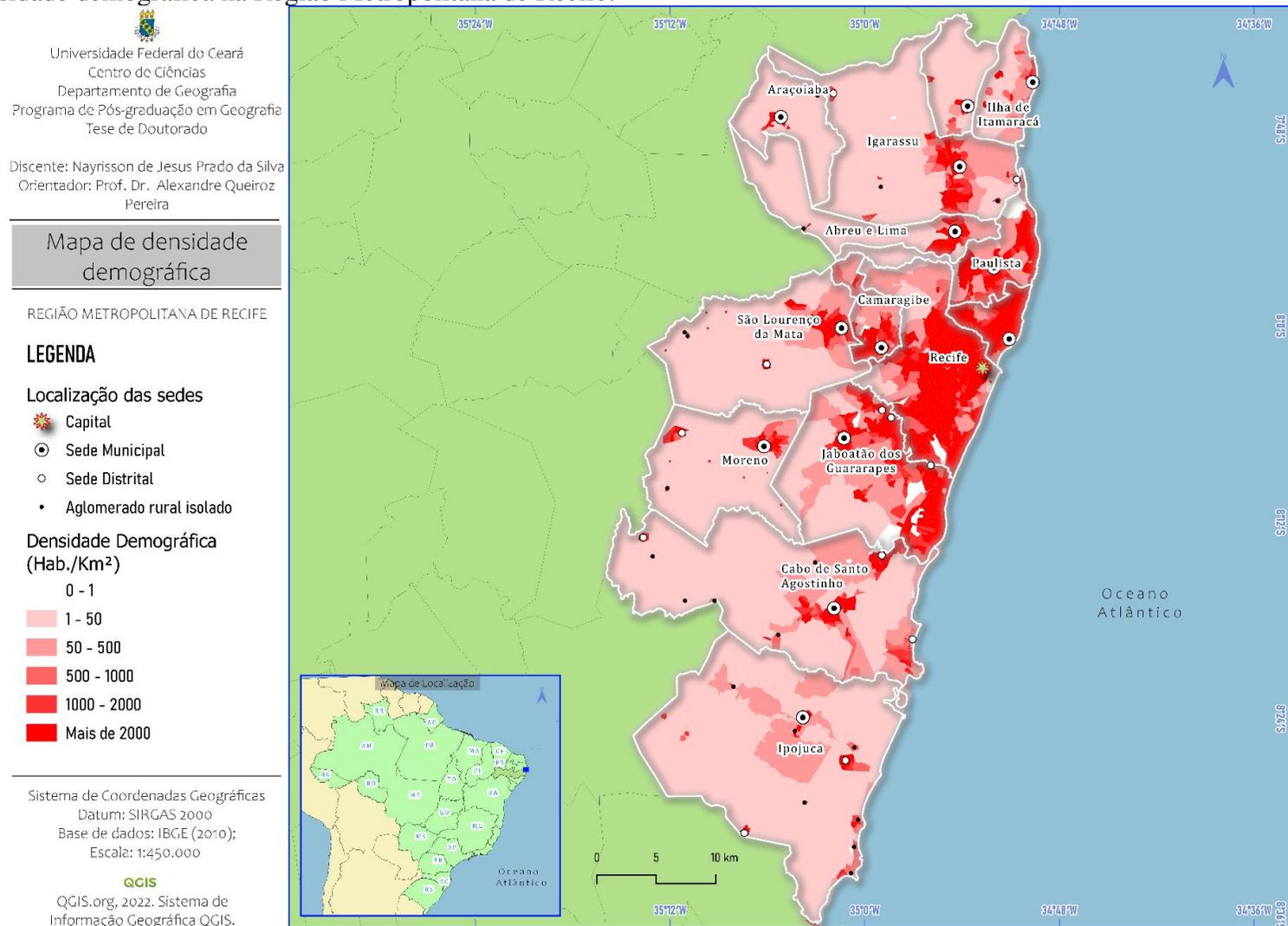
Esses dados fornecem informações importantes para entender como a população está distribuída pelo espaço metropolitano e quanto impacto essa densidade tem nas regiões costeiras, influenciando diretamente o processo de urbanização e a configuração do ambiente urbano. Por meio dos mapas de densidade demográfica observa-se algumas diferenças de localização, forma, densidade de ocupação entre elas, sendo que apesar de ambas possuírem um eixo de ocupação linear ao litoral, dispõem de densidades distintas.

Mapa 4 - Densidade demográfica na Região Metropolitana de Fortaleza.



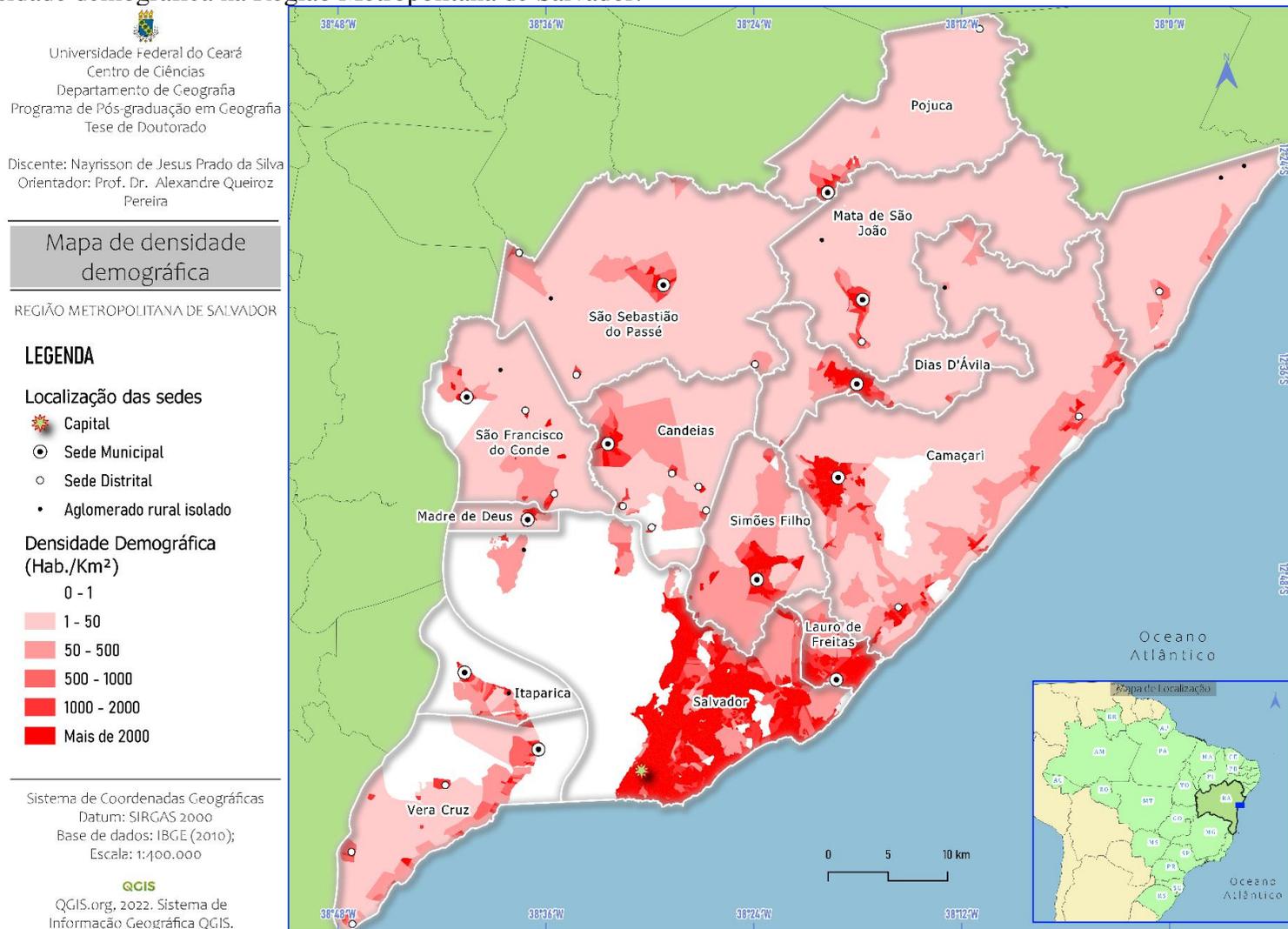
Fonte: IBGE (2010).

Mapa 5 - Densidade demográfica na Região Metropolitana de Recife.



Fonte: IBGE (2010).

Mapa 6 - Densidade demográfica na Região Metropolitana de Salvador.



Fonte: IBGE (2010).

A RMF apresenta certas contiguidades ao oeste (sobretudo o litoral e distritos de Jurema de Caucaia), pelo litoral leste Aquiraz e Cascavel, apresentando uma densidade menor, com destaques de maior expressão ao seu interior e fragmentados pelo litoral. Neste sentido nota-se uma grande extensão litorânea a oeste (São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba e Trairi) que soma aproximadamente 85 km de litoral, apresentam as menores densidades (50 à 500 hab./km<sup>2</sup>).

A RMR apresenta uma densa e extensa área consolidada (maior que 1.000 hab./km<sup>2</sup>), que no litoral abrange Paulista, Olinda, Recife e Jaboatão dos Guararapes, correspondendo a uma extensão de quase 48 km de litoral. Nos demais municípios litorâneos a concentração espacializa-se em suas respectivas sedes municipais, distritos e localidades litorâneas, sendo que ao interior as sedes municipais (a oeste da capital) de Camaragibe e São Lourenço da Mata, (ao norte da capital) Abreu e Lima e Igarassu formam um denso cordão demográfico orientadas pelas rodovias que as ligam.

A RMS tem em sua capital grande parte das áreas de grande densidade, e ela se fragmenta especialmente entre suas respectivas sedes municipais (com áreas grandes e faixas acima de 50 hab./km<sup>2</sup>). No litoral, em Vera Cruz observa-se uma maior relevância desses dados em localidades litorâneas mais próximas a sede do município, sendo que o litoral de Salvador e Lauro de Freitas, apesar de algumas discontinuidades, apresenta-se com a população altamente concentrada (acima de 1.000 hab./km<sup>2</sup>). Na sequência temos o litoral de Camaçari em menor densidade, porém com uma certa contiguidade espacial, orientada pela rodovia estadual. Posteriormente encontra-se no litoral de Mata de São João mais fragmentado e concentrado em algumas porções desse “cordão” litorâneo.

Em síntese na RMF a densidade demográfica se dá no litoral de forma concentrada próxima a capital e dispersa à medida que se distancia da mesma. Na RMR essa densidade demográfica se compreende de forma contínua ao litoral entre os municípios próximos à capital (Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista), os extremos norte e sul deste mesmo litoral apresentam sinais de expansão de dessa densidade, enquanto que na RMS observa-se um ligeiro a adensamento dos municípios litorâneos de forma contínua entre a capital e Lauro de Freitas, e uma parcela territorial contínua com densidade mais rarefeita em Camaçari e Vera Cruz, e mais fragmentada ao seu extremo norte (Mata de São João).

Trazemos em perspectiva a análise da taxa de urbanização que corrobora para a tese fatores importantes para remodelação da morfologia urbana e caracterização da velocidade e densidade de certos processos sociais urbanos. Primeiramente, esse indicador nada mais é em

medida analítica que a porcentagem da população urbana em relação a população total da cidade. Outro dado complementar é a taxa de crescimento da população urbana, ou seja, o percentual de crescimento quantitativo populacional urbano<sup>16</sup>, a partir dos dados do censo do IBGE, datadas entre 1991 e 2010<sup>17</sup>.

Tabela 4 - Taxa de urbanização e Crescimento populacional urbana entre os municípios litorâneos da região metropolitana de Fortaleza, Recife e Salvador entre os anos de 1991, 2000 e 2010<sup>18</sup>.

Estado	RM	Litoral	Município	Taxa de Urbanização (1991)	Taxa de Urbanização (2000)	Taxa de Urbanização (2010)	Crescimento populacional urbana entre 1991 e 2010
Ceará	RMF	Litoral	Aquiraz	88%	90%	92%	65%
			Cascavel	80%	83%	85%	51%
			Caucaia	89%	90%	89%	96%
			Paracuru	53%	61%	65%	85%
			Paraipaba	40%	50%	45%	71%
			São Gonçalo Do Amarante	61%	62%	65%	59%
			Trairi	21%	32%	37%	145%
		Média da taxa de urbanização litorânea	62%	67%	68%	82%	
Capital	Fortaleza	100%	100%	100%	38%		
Pernambuco	RMR	Litoral	Cabo De Santo Agostinho	86%	88%	91%	53%
			Igarassu	75%	92%	92%	57%
			Ilha De Itamaracá	74%	82%	78%	104%
			Ipojuca	55%	68%	74%	137%
			Jaboatão Dos Guararapes	86%	98%	98%	50%
			Olinda	100%	98%	98%	8%
			Paulista	98%	100%	100%	45%
		Média da taxa de urbanização litorânea	82%	89%	90%	65%	
Capital	Recife	100%	100%	100%	18%		
Bahia	RMS	Litoral	Camaçari	95%	95%	95%	114%
			Lauro De Freitas	64%	95%	100%	268%
			Mata De São João	79%	77%	74%	24%
			Vera Cruz	92%	94%	94%	74%
			Média da taxa de urbanização litorânea	83%	90%	91%	120%
		Capital	Salvador	100%	100%	100%	29%

Fonte: IBGE (2010).

<sup>16</sup>(Piu – Pfu / Piu = %Cres.Pu). Piu = População inicial urbana. Pfu = População final urbana. %Cres.Pu = Percentual de Crescimento da População Urbana.

<sup>17</sup> O censo de 2022 na presente data ainda não dispõe das informações relacionadas ao total de população urbana.

<sup>18</sup>Um detalhamento importante sobre o quadro é que todas as taxas de urbanização acima de 90% estão destacadas em um quadro vermelho. Assim como todas as taxas de crescimento acima de 90% estão destacadas em um quadro amarelo.

Em análise entre as regiões metropolitanas, observando somente os municípios situados no litoral (frente ao mar), constata-se que a RMF é a que possui o menor número de municípios litorâneos com taxa de urbanização acima de 90% no último censo de 2010 (somente Aquiraz e a capital Fortaleza), pois as demais regiões em estudo possuem pelo menos  $\frac{3}{4}$  dos municípios litorâneos acima desse percentual.

Um dado reforçador sobre os municípios litorâneos, exceto a capital, menos urbanizados na RMF é que a média da taxa de urbanização entre 1991 e 2010 sempre esteve em um percentual entre 60% a 70%, enquanto as outras regiões os municípios litorâneos tem taxa de urbanização média no mesmo período entre 80% a 90%, ou seja, a RMS e a RMR possuem municípios litorâneos com maior percentual de taxa de urbanização se comparado a RMF.

É notável também o percentual de crescimento da população urbana no litoral de todas as regiões, com destaques a alguns municípios a serem detalhados posteriormente, logo um dado interessante é que o percentual médio de crescimento da população urbana entre os municípios litorâneos da RMF (82%) e RMS (120%) são bem expressivos se comparado com a RMR (65%), que possui sua taxa de crescimento quase saturadas, por já obter uma elevada taxa de urbanização e uma grande densidade populacional.

Essa combinação entre alta taxa de urbanização e densidade demográfica influencia de forma interessante na taxa de crescimento da população urbana pois envolve alguns fatores atrelados a morfologia da cidade como: a) a restrição de espaços para expansão de habitações urbanas b) transtornos infraestruturais pela saturação dos equipamentos urbanos c) e degradação do ambiente físico-natural, tornando-a menos atraente para uma parcela da população.

Em uma análise entre os municípios com alta taxa de urbanização (acima de 90%) nota-se que a maioria já no censo de 2000 apresenta um crescimento entre 20% a 70% da população urbana. Entretanto, há os que fogem desse parâmetro, como é o caso de Olinda com a menor taxa de crescimento, já bem densa e urbanizada antes mesmo dos dados do censo de 1991. E os que possuíram uma elevada taxa de urbanização e crescimento populacional urbano à exemplo de Lauro de Freitas e Camaçari, com especial atenção ao primeiro município cujo “boom” se deu entre os censos de 1991 e 2000, aumento em mais de 30% na taxa de urbanização no período, com crescimento populacional urbana em 268%, o maior percentual entre os municípios litorâneos metropolitanos em estudo.

O município de Caucaia na RMF apresenta uma pequena oscilação na sua taxa de urbanização, mas encontra-se no limite entre os municípios com alta taxa de urbanização, favorecido pelo alto crescimento populacional urbano. Percebe-se que os municípios no período entre 1991 e 2010, que tem uma taxa de urbanização abaixo de 90% mesmo com crescimento de sua população urbana maior que 100%, configuram-se como municípios que ainda têm traços de uma população rural. Por outro lado, estes apresentam o maior grau de transformação e expansão urbana, o que é compreensível ao apresentarem grau de saturação urbana menor e maiores estoques de terras a serem exploradas nesse processo. Esse é o caso em alguns municípios da RMF, à exemplo do município de Trairi e a Ilha de Itamaracá e Ipojuca na RMR.

O município de Mata de São João apresenta a menor taxa de urbanização entre os municípios litorâneos da RMS, seguido da menor taxa de crescimento de população urbana, com a evidência de uma ligeira diminuição dessa taxa de urbanização. Compreende-se que uma análise sobre esse processo exige “mergulho” sobre os fatores que implicam essa transformação, podendo ser mencionados: a) as difíceis condições de vida e saturação das áreas urbanas da cidade; b) o desenvolvimento rural e maior atratividade em número de oportunidades, e c) processos migratório “cidade-campo” ou para outras cidades do entorno entre outros fatores e possivelmente a combinação delas.

É fato que pelo mapa de densidade populacional que o município se encontra em uma concentração mais interessante na sede municipal e menos densa e fragmentada no litoral. Além disso, compreende-se que para adentrar a dinâmica litorânea e sua morfologia metropolitana é relevante que compreendamos esse fenômeno a partir dos municípios que fazem parte dessa região. Dessa forma, ao acompanhar o crescimento populacional urbano e destacar a densidade demográfica, podemos entender, mesmo que em uma escala menos detalhada, como as cidades se desenvolvem ao longo do tempo, influenciadas pelo volume, concentração e demanda da população. É a partir dela que assimilamos a distribuição dos espaços públicos, equipamentos urbanos, acessibilidade a certos serviços ou mesmo compreender a densidade edilícia de certas regiões.

O crescimento populacional e demográfico desempenha um papel crucial na formação e evolução das áreas rurais e urbanas de uma região, caracterizando uma interconexão complexa que molda a paisagem humana, influenciando tanto a morfologia das cidades quanto o desenvolvimento das zonas rurais, sendo que à medida que a população de uma região cresce, surgem transformações significativas nas dinâmicas sociais e espaciais. Nos momentos iniciais desse processo, é comum observar a expansão das áreas urbanas em resposta à procura por

moradia e emprego. Essa urbanização impulsionou a concentração de pessoas em centros urbanos, resultando em um ambiente mais denso e diversificado.

### ***3.1.3 Configuração das áreas rurais e urbanas delimitadas nas regiões metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA)***

Vislumbrar essa configuração espacial entre o rural e o urbano é fundamental para a compreensão da morfologia urbana que irá se estabelecer, embora ela vá além de sua identificação como a relação entre elas, e com este propósito, partimos da identificação para analisar alguns pressupostos relacionados à distribuição espacial, o uso do solo, a infraestrutura e mobilidade, elementos basilares para a morfologia e o planejamento urbano.

O IBGE (2022) dispõe de sua nova base de dados censitária, e com ela a definição da situação urbana e rural de cada setor censitário. Dado que se reformula e evolui com o tempo à medida que a tecnologia de imagens de satélite consegue oferecer maior resolução e qualidade na identificação dos elementos espaciais, somado a isso o corpo técnico cada vez mais capacitado. E como resultado, o repasse das informações advindas do poder municipal se apresenta mais completo e em maior velocidade, entre tantos outros fatores. Embora seja tentadora a iniciativa de promover uma comparação desse dado entre a base censitária da situação rural e urbana dos censos anteriores, o fator que impede o ato comparativo é a reformulação da área censitária.

Na base do censo de 2022, encontram-se informações interessantes, sobretudo na subclassificação das situações urbanas e rurais, dado explicado mais detalhadamente no tópico 1.2 deste trabalho. Dentre as classificações que interessam à pesquisa estão as subclassificações da situação urbana, à exemplo da Área Urbana de Alta Densidade Edificada (AUADE), Área Urbana de Baixa Densidade Edificada (AUABE) e os Núcleos Urbanos (NU), agrupando as demais subclassificações da situação rural.

A AUADE está associada a áreas urbanas que possuem uma alta densidade populacional, com processo de verticalização latente, intenso uso do solo (residencial, comercial, serviços ...), infraestrutura urbana mais desenvolvida (água, esgoto, eletricidade, transporte), maior diversidade de atividades econômicas e concentração de serviços e equipamentos urbanos, mais eficiente acessibilidade e mobilidade para circulação dos habitantes, caracterizando áreas que exercem uma grande pressão sobre as áreas públicas e outros recursos naturais.

A AUBDE, em uma avaliação comparativa as AUADE, apresenta uma menor densidade populacional nas áreas consideradas urbanas, com predominância de casa térreas ou edifícios de poucos andares, uso menos intenso do solo com caráter mais residencial (habitações

unifamiliars), menor intensidade de atividades econômicas e serviços básicos de infraestrutura e serviços (água, eletricidade e saneamento). A mobilidade é um dos desafios, sobretudo para o transporte público por uma menor demanda, apresentando dependência dos veículos particulares. É uma área que apresenta desafios no planejamento, sobretudo em relação ao crescimento urbano desordenado sobre as zonas rurais, espaços verdes e áreas de proteção ambiental.

Por fim, o NU caracteriza uma área urbana em assentamentos mais afastados dos aglomerados urbanos que possuem características urbanas, embora não atendam a todos os critérios de uma cidade, possuindo como característica a presença de uma população urbana com tamanho variável e densidade relativamente alta, bem como a presença de infraestruturas e serviços básicos com qualidade que pode variar de local a local, suas atividades econômicas se apresentam diversas porém limitadas, comparativamente às cidades maiores. Em termos de infraestrutura de transporte conta com estradas e rodovias para facilitar a conexão com as áreas vizinhas, além de apresentar uma certa interdependência das cidades maiores.

Considerando suas características, podemos obter um panorama sobre a conformação morfológica interna da situação das áreas urbanas e a presença das áreas rurais no contexto de cada região. Logo perpassaremos por algumas informações iniciais e aprofundaremos a análise a partir dos mapas desta configuração regional, atentos aos desdobramentos situados nos municípios litorâneos.

Tabela 5 - Quantitativo e percentual da área urbana e rural nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Salvador e Recife em 2022.

Áreas	RMF	RMS	RMR
	Percentual (%)	Percentual (%)	Percentual (%)
Percentual de Área Urbana	25%	28%	30%
Percentual de Área Rural	75%	72%	70%
Percentual em Área da AUADE em relação a área Urbanizada	38,30%	50,00%	60,50%
Percentual em Área da AUBDE em relação a área Urbanizada	61,20%	26,60%	39,40%
Percentual em Área do NU em relação a área Urbanizada	0,50%	23,40%	0,20%

Fonte: IBGE (2022).

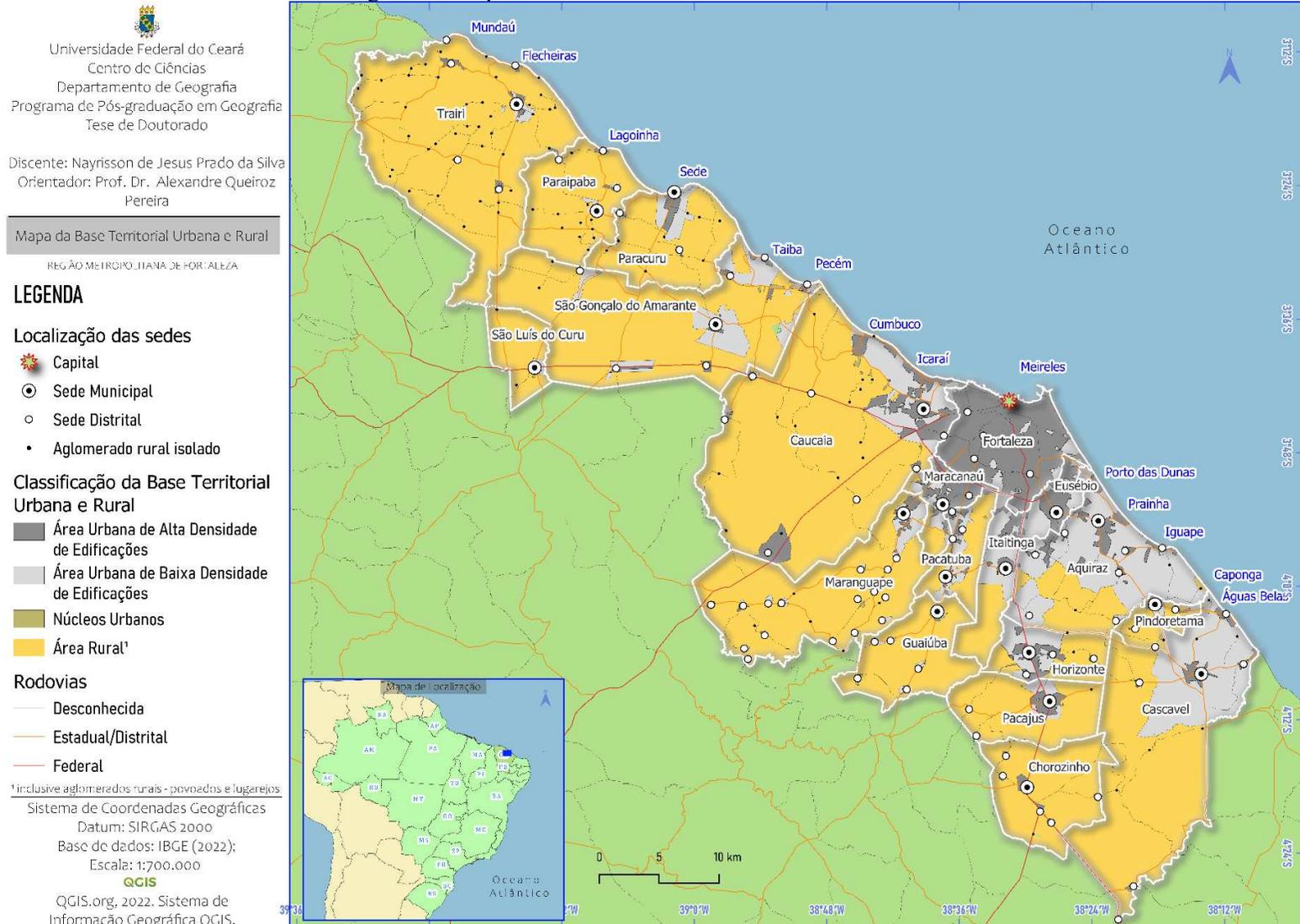
As áreas urbanas das regiões metropolitanas giram entorno de 25% a 30% de seu território, obtendo a RMR o maior percentual em relação à área rural de sua região. Assim como a área rural metropolitana gira entorno de 70% a 75% do território, com menor percentual na RMR. No comparativo entre as regiões, tomando como valor total as áreas de situação urbana,

entre as subclassificações observa-se algumas diferenças entre as regiões metropolitanas. As áreas urbanas de alta densidade edificada (AUADE) tem maior percentual na RMR (60,5%) e a RMS (50%) enquanto a RMF possui apenas 38% dessa área.

Enquanto as áreas urbanas de baixa densidade edificada (AUBDE) tem maior percentual na RMF (61,2%), uma região formada relativamente recente, em processo de crescimento populacional urbano, expansão e amadurecimento das infraestruturas e serviços nas áreas mais afastadas da metrópole. Entre os núcleos urbanos nota-se uma maior concentração na RMS (23,4%), enquanto nas demais regiões ela não ultrapassa de 1% em relação às suas respectivas áreas urbanas. Elas se apresentam entre os municípios de Camaçari, Mata de São João e Vera Cruz.

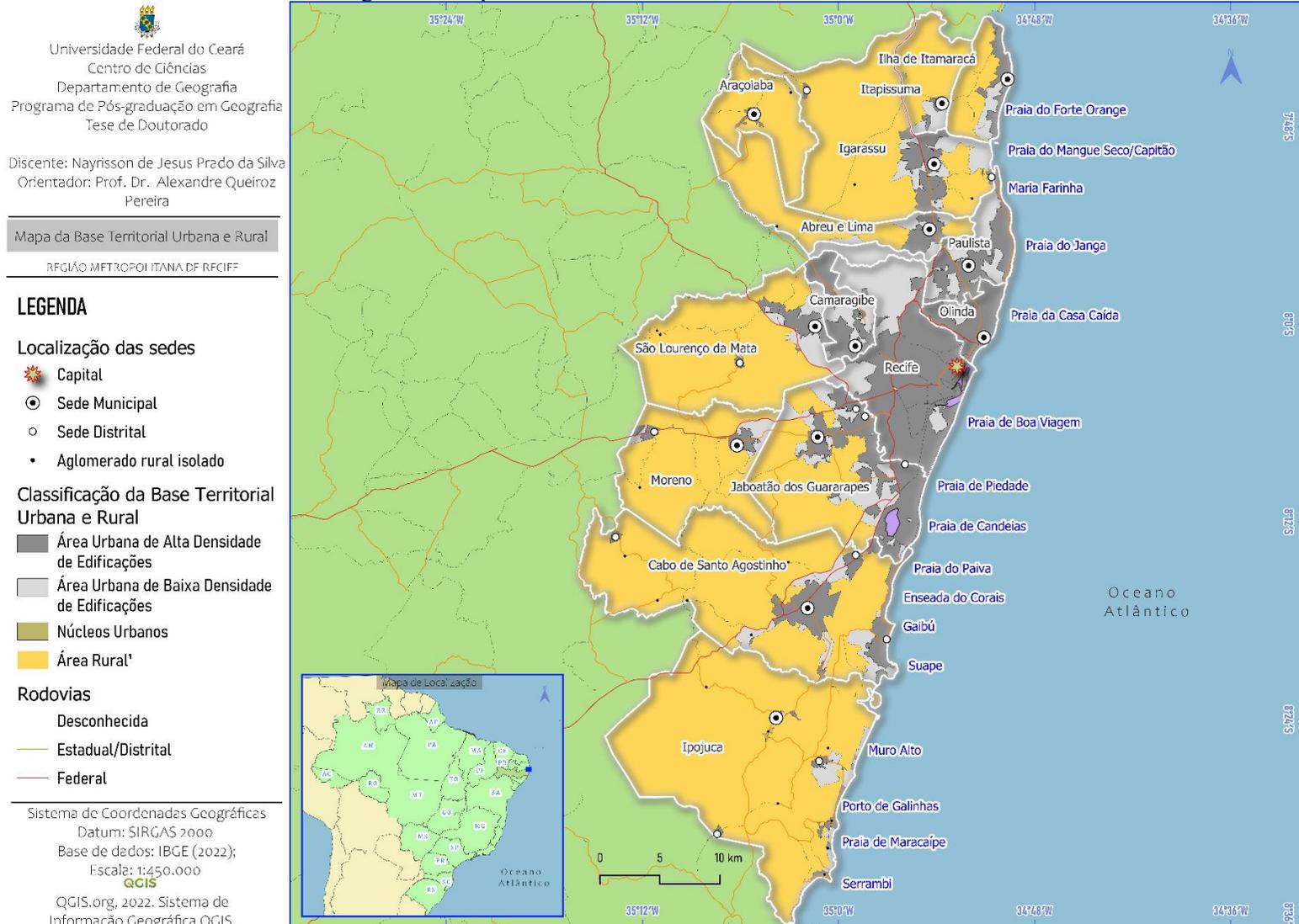
Nos mapas podemos visualizar melhor a disposição espacial das respectivas categorias, e observa-se a partir da análise anterior que a RMR tem sua morfologia urbana predominantemente densa nas áreas urbanizadas, ao contrário da RMF que possui grandes área de baixa densidade edificada sobretudo na porção a leste da capital. Já na RMS há grandes blocos de alta densidade edificada nas sedes municipais e próximo à capital reiterando a forte presença dos núcleos urbanos concretizados a partir da sua distância em relação ao aglomerado urbanos (cidades e vilas) compostos por um conjunto de equipamentos urbanos.

Mapa 7 - Base territorial urbana e rural da Região Metropolitana de Fortaleza.



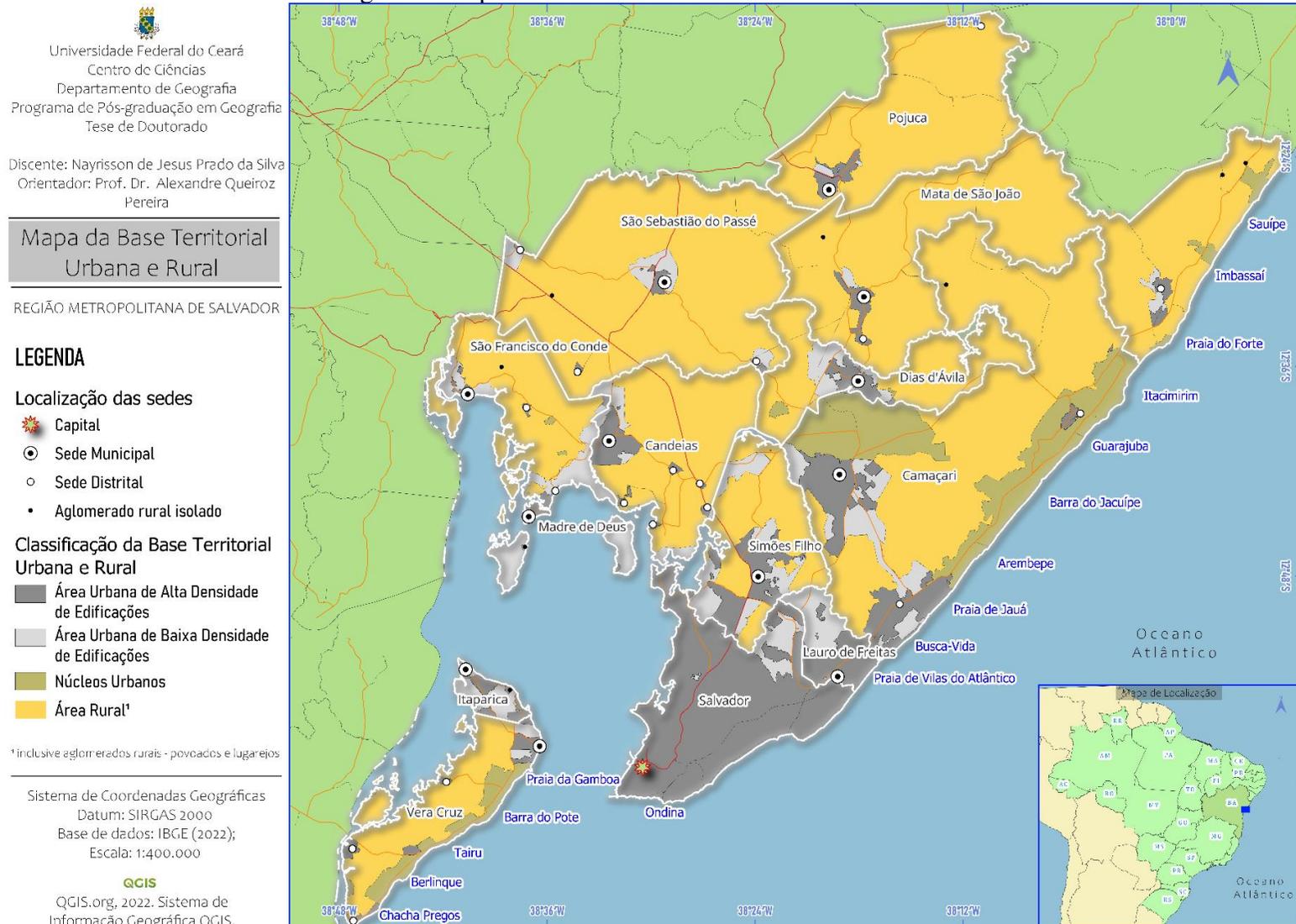
Fonte: IBGE (2022).

Mapa 8 - Base territorial urbana e rural da Região Metropolitana de Recife.



Fonte: IBGE (2022).

Mapa 9 - Base territorial urbana e rural da Região Metropolitana de Salvador.



Fonte: IBGE (2022).

Avaliando a conjuntura espacial das áreas urbanas litorâneas, ressaltamos algumas características:

- Quando examinamos a ocupação das áreas urbanas e rurais ao longo da extensão litorânea das regiões, observamos que na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e na Região Metropolitana de Salvador (RMS) tem cerca de 60% a 70% da sua faixa litorânea ocupada por áreas urbanas. Por outro lado, na Região Metropolitana do Recife (RMR), tem mais de 90% de sua costa contemplada por áreas urbanas.
- As Áreas urbanas de alta densidade edificada (AUADE) via de regra estão espacializadas próximas às sedes municipais e distritais. Pois se apresentam como as áreas urbanas mais antigas e sólidas. Em todas regiões metropolitanas essa informação se concretiza, com maior percentual de ocupação no litoral da RMR<sup>19</sup>.
- As Áreas urbanas de alta densidade edificada (AUADE) também se sobressaem por contarem com localidades litorâneas de maior expressão urbana, geralmente associada a maior dinâmica econômica. Aspecto notável na RMR, embora também haja na RMF (Aquiraz e Caucaia) e na RMS (Lauro de Freitas e parte de Camaçari).
- Os eixos dos sistemas rodoviários que atravessam as sedes municipais e distritais, orientam a consolidação das áreas urbanas. Esses eixos desempenham um papel fundamental na expansão e na densificação das mesmas, especialmente no que diz respeito ao sistema viário paralelas à linha de praia. Nas Regiões Metropolitanas (RM) destacam-se as rodovias estaduais que servem como eixos secundários de acesso ao litoral, ramificando-se em sub eixos de desenvolvimento urbano ao longo da costa.
- As Áreas Urbanas de Baixa Densidade Edificada (AUBDE) se localizam principalmente nas periferias das sedes municipais e distritais. Essas áreas representam regiões de expansão urbana, caracterizadas por uma edificação mais dispersa, que está em processo de consolidação e densificação. Na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) essa lógica de ocupação menos densa é notável, com uma parcela significativa dessas áreas nos municípios costeiros do leste, como Aquiraz e Cascavel, bem como nas áreas circunvizinhas das sedes municipais e distritais. Na Região Metropolitana do Recife (RMR), a presença dessas áreas no litoral é menos expressiva, com destaque para os municípios extremos ao norte, como a Ilha de Itamaracá e Igarassu, e ao sul,

---

<sup>19</sup>Cerca de 74% do seu litoral tem a presença de AUADE.

principalmente em Ipojuca. Na Região Metropolitana de Salvador (RMS), essas áreas estão restritas ao interior dos municípios.

- As áreas urbanas de baixa densidade edificada (AUBDE) também seguem as margens do sentido do sistema rodoviário, detectados como grandes bolsões do mercado de terras como loteamentos e condomínios mais afastados das sedes e distritos. É o que podemos notar na RMF no trecho entre Aquiraz e Cascavel, e na RMR no trecho entre a porção norte do município de Ipojuca (Muro Alto, Cupe e Porto de Galinhas).
- Os Núcleos Urbanos (NU) ocupam porções do espaço mais afastados dos aglomerados urbanos, podendo incluir conjuntos habitacionais e condomínios. O núcleo urbano se apresenta de forma diferente nas regiões metropolitanas em estudo, pois na RMF e RMR encontram-se em pequenas áreas e quantidade, já na RMS ela ocupa grande parcela de seus litoral (Camaçari, Mata de São João e Vera Cruz) e uma interessante porção ao interior (Polo industrial de Camaçari).
- Sobre os NU's na RMF próximo ao litoral, se observa um agrupamento destes núcleos em São Gonçalo do Amarante, entre Taíba e Pecém, próximo ao CIPP, e em Caucaia entre Cumbuco e Icaraí. Na RMR elas são ainda menores e situadas ao interior dos municípios de Ipojuca e Igarassu. Na RMS ela abrange mais de 60% do litoral de Camaçari, onde situam-se um grande volume de loteamentos, condomínios e conjuntos habitacionais, em Mata de São João ela abrange as principais localidades litorâneas do município como Sauipe, Imbassaí e Praia do Forte. Em Vera Cruz onde engloba um pouco mais de 22 km do seu litoral face ao oceano atlântico também ocupado em grande medida por condomínios e loteamentos urbanos.

Podemos denotar no aspecto de formação territorial e histórico das regiões metropolitanas a existência de um movimento econômico em meados do século XX, ligado à indústria e criação de serviços diretamente e indiretamente conectados a essa atividade que articula os municípios envolvidos no processo. Com a instituição das regiões metropolitanas pelo Governo Federal na década de 1970, o agrupamento de municípios que já apresentavam essa inter-relação passou a conferir o status de município metropolitano. E com a Constituição de 1988, a formação da região metropolitana passa a ser conferida pelos critérios dos seus respectivos governos estaduais e com elas algumas diferenças no efeito comparativo da formação das regiões.

Com esse contexto que arregimenta sua formação inicial, damos destaque ao recorte dos municípios litorâneos metropolitanos, cotado a fim de compreender as dinâmicas morfológicas urbano-metropolitanas de cada região, o que compreende os aspectos populacionais, de densidade demográfica e taxas de urbanização e culminando na espacialização das áreas urbanas e rurais<sup>20</sup> que dão contorno a essa morfologia.

A RMR é a mais antiga no processo formativo, apresentando poucas alterações desde a sua concepção. Também é a mais coesa em termos territoriais e densa no aspecto populacional/demográfico. O seu crescimento populacional e as taxas de urbanização ao longo do tempo são as que menos crescem dentre as regiões<sup>21</sup> e possui parte do seu território litorâneo englobadas por áreas densamente edificadas. Em suma estas informações notabilizam uma morfologia metropolitana densamente povoada com processos de verticalização latentes e maior desenvolvimento na infraestrutura e transportes. Podendo oferecer desafios sobre a pressão desse crescimento populacional, sobretudo o urbano, no acesso ao serviço público de qualidade a todos os habitantes, além de complexa tarefa planejar e monitorar os usos do solo.

A RMF detém uma formação metropolitana mais contemporânea às demais, ou seja, integrações mais recentes. É a mais extensa territorialmente, a maior em população absoluta, porém é a menos densa demograficamente. Constitui bons percentuais de crescimento populacional, e com taxa de urbanização mais elevada entre os municípios mais próximos à capital, nos demais as taxas são bem menores. No litoral boa parcela de sua extensão está em área urbana (dividida entre áreas urbanas de alta e baixa densidade edificada e algumas parcelas rurais).

A partir dessas informações podemos compreender que a sua morfologia metropolitana ainda está em franco processo de expansão urbana, constituído ainda por muitos espaços verdes, rurais e terrenos vazios, áreas de proteção, que no caso da região são espaços largamente indicados na porção do litoral oeste da região, fragmentando os espaços urbanos. Nas áreas mais densas demograficamente encontramos edifícios de maior gabarito (mais atribuídos às partes mais nobres da capital), e nos demais predominam edifícios de poucos andares e residências unifamiliares. As infraestruturas em transporte desempenham papel fundamental de articulação da região, sobretudo pelas rodovias estaduais.

A Região Metropolitana de Salvador (RMS) é considerada uma região intermediária em termos de tempo de formação, extensão territorial e densidade demográfica

---

<sup>20</sup> E as categorias classificadas pelo IBGE (2022).

<sup>21</sup> Indicando uma possível estabilização/redução da população urbana.

quando comparada às demais. A taxa de crescimento populacional nos municípios costeiros da região é a mais alta, especialmente em Lauro de Freitas. Quando analisamos apenas a população urbana, Lauro de Freitas e Camaçari são os municípios que mais crescem, assim como a taxa de urbanização. Vale ressaltar que o município de Mata de São João é o que apresenta o menor crescimento populacional embora haja um aumento progressivo da taxa de urbanização, ele ainda possui uma densidade relevante nas áreas urbanizadas em sua costa, embora fragmentadas.

Nos municípios com alta taxa de urbanização, baixa densidade demográfica, e crescimento positivo da população urbana podemos indicar que esteja experimentando um fenômeno chamado "expansão urbana dispersa". Isso significa que a urbanização está se espalhando de forma difusa pelo território, em vez de se concentrar em áreas urbanas densamente povoadas. Essa expansão e dispersão ocorre principalmente nas regiões costeiras. Nesse padrão de expansão, o território é ocupado por diversos núcleos urbanos menores, e entre esses núcleos, há áreas vazias, áreas ambientalmente protegidas ou áreas rurais.

Os edifícios desses núcleos urbanos tendem a ser de baixa estatura contando predominantemente com residências unifamiliares. É tendência que essa configuração leve a um processo de urbanização desordenado, imputando em diversas deficiências na infraestrutura urbana, de transportes, saneamento e outros serviços básicos, diminuindo a qualidade de vida da população, além de perdas de áreas naturais e agrícolas importantes.

### **3.2 Análise dos elementos morfológicos e seus rebatimentos na metrópole**

A proposta diretiva do geógrafo alemão Conzen ao explanar os fundamentos de sua abordagem histórico-geográfica encontra caminhos interessantes no estudo do urbano, pois sua característica de enfoque une tempo e espaço, uma relação dialética que propõe compreender a cidade em sua formação ao longo do tempo, alterando radicalmente certos espaços e petrificando outros resistentes à intempérie do tempo. As formas urbanas foram os meios para que pudéssemos identificar certos fenômenos latentes a estas transformações, pois a morfologia urbana representa bem os processos e fenômenos latentes.

A análise tripartite da abordagem de Conzen ajuda a identificar os elementos importantes nessa composição morfológica da cidade, atrelados ao plano urbano, ao tecido urbano e do uso e ocupação do solo, considerando que o Plano Urbano em uma escala mais ampla busca apreender a forma de organização espacial, e a relação primária entre os sítios

naturais, os sistemas viários e as demais formas que se desdobram a partir dela (parcelamento do solo, glebas e quarteirões).

O tecido edificado tem como método o agrupamento de formas semelhantes compostos na estrutura, identificação e formação de manchas de diferentes formas ou tipos edifícios, enquanto que o uso e ocupação do solo também tem sua importância pois ele determina muitas vezes a forma de edificação, as dimensões, o período, aspectos culturais e econômicos. Em sua característica escalar, a abordagem assume como delimitação desde o edifício e lote, passando pelas ruas e quarteirões até mesmo a cidades e regiões, fazendo com que sua versatilidade interfere diretamente na profundidade do estudo e nas evidências do fenômeno estudado.

Logo, centrar a atenção primeiramente sobre a escala da região metropolitana no intento de entender as dinâmicas das metrópoles do Nordeste brasileiro tem como objetivo promover um diagnóstico panorâmico de sua composição morfológica para que em um momento seguinte possamos apreender outras escalas dinâmicas da morfologia urbana costeira. Esse fato expressa-se de forma nítida ao analisar o litoral metropolitano, onde o turismo torna-se uma atividade econômica diligente.

Em contexto, a região Nordeste do Brasil pôde contar os investimentos públicos sob ação de políticas públicas de turismo, cuja as infraestruturas de mobilidade (rodoviária e aérea) tinha papel essencial para o desenvolvimento urbano e da atividade, por intermédio do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE), iniciado na década de 1990 e desenvolvida até início dos anos 2000.

Em concomitância à constituição destes equipamentos públicos há a entrada massiva do capital imobiliário nacional e internacional para atender as demandas do turismo, fato este que ajudou a consolidar as práticas e edificações turísticas nas regiões metropolitanas do Nordeste (com maior intensidade nos estados da Bahia, Ceará e Pernambuco), devido a dinamicidade dos fluxos e articulações próprias das metrópoles, e alterando fortemente a morfologia urbana do litoral metropolitano.

Dentro desta análise destacamos elementos importantes, como a malha urbana e seu sistema viário na composição de seu plano urbano, a mancha urbana como parte formadora do tecido edificado e por conseguinte a cobertura e uso da terra como dado macro escalar do uso e ocupação do solo na região.

### ***3.2.1 Plano urbano: Malha Urbana e Sistema Viário nas Regiões metropolitanas***

A estrutura de vias, a composição de malha urbana e a mobilidade não se reduzem a simples base material e movimento, ela carrega significados, símbolos, infraestruturas, interesses, padrões e modelos de consumo, tornando-o instrumento fundamental para o desencadeamento de múltiplas transformações espaciais, econômicas e culturais, particularmente nas efervescentes metrópoles, cuja atividade turística se encontra em desenvolvimento.

Logo estes espaços apresentam uma relação dialética entre os tipos de uso e ocupação, a morfologia urbana e as articulações criadas pela mobilidade, que com o tempo se expandem e gestam novos usos, novas formas e redes de mobilidade cada vez mais complexas. A ausência ou existência de infraestruturas físicas de mobilidade (vias, rodovias, pontes, viadutos, etc.) e as condições de acesso na presença dos mesmos, impactam o espaço urbano germinando fenômenos que podem amenizar ou aprofundar as desigualdades socioespaciais. Muitas informações características de um plano de cidade podem ser percebidas a partir de suas conexões e desconexões, integrações e desintegrações, sua capilaridade, profundidade e densidade de vias. O desenho urbano segue o comportamento das estruturas postas.

Na Região Metropolitana de Fortaleza, as rodovias estaduais têm grande importância em sua estrutura e capilaridade de acesso e assentamento urbano, se apresentando ora paralela a orla, sobretudo em Caucaia e Aquiraz onde há uma maior densidade da malha urbana próxima ao litoral. Mas também com acesso perpendicular a linha de costa de forma mais pontual, é o que acontece aos demais municípios litorâneos da região metropolitana, sem a formação de uma linha de acesso em contínuo, que conseqüentemente potencializa o desenvolvimento uma malha urbana mais fragmentada no litoral. Claro que esse acesso fragmentado e pontual através das vias perpendiculares não foi totalmente proposital, há barreiras físicas-ambientais e institucionais que contêm o acesso contínuo, um campo de dunas, um rio ou mesmo uma área instituída como Áreas de Proteção Permanente (APP).

As rodovias federais, mais notavelmente a BR-020, 222 e 116, tem esse poder de conexão da metrópole com os municípios interioranos do estado e as outras unidades da federação. Tem uma função extremamente importante para o comércio e a indústria. O aeroporto de Fortaleza localiza-se no encontro de algumas destas importantes rodovias, que em um propósito de escoamento do fluxo turístico em direção ao litoral tem fácil acesso a BR 116 em direção à Beira-Mar de Fortaleza, e em conexão com as CE-025 e CE-40 em direção ao litoral leste do estado (Aquiraz, Cascavel etc.).

Na porção do litoral oeste a CE-085, assim como as demais citadas, tem fundamental importância junto as outras rodovias estaduais no acesso as sedes municipais, distritos e praias de seus respectivos municípios (Caucaia, Paracuru, Paraipaba e Trairi). Os portos da metrópole estão ligados a atividades específicas na região, pois o Porto de Fortaleza (ou do Mucuripe) é essencial função para o transporte uma variedade de produtos, de cimento, aço, petróleo e gás à frutas, farinha, trigo e óleos vegetais.

Porém desde de 2014 tem funcionado como Terminal Marítimo de Passageiros para captação de fluxo de cruzeiros internacionais e potencializar a atividade turística, muito embora ela ainda não consiga se desenvolver em escalas de maior impacto a ponto de alterar a dinâmica local. Os demais portos em São Gonçalo do Amarante e Paracuru têm como função a exportação e importação no setor industrial e insumos.

Na Região Metropolitana de Recife as rodovias estaduais têm ocupado toda orla paralela aos municípios litorâneos metropolitanos, transpassando mesmo a capital Recife, oferecendo acesso mais rápido e fácil para qualquer ponto do litoral. Isso também influencia no processo de uso e ocupação pela rede imobiliária-turística. Podemos citar as rodovias PE-060 e PE-009 como importantes na conexão da porção do litoral mais ao sul e a PE-001 em parte do litoral norte partindo da capital. No caso da BR-101, rodovia federal que promove uma conexão com a porção ao interior e os demais estados, se caracteriza como uma estrada de aproximadamente 90 Km paralela à linha de costa pernambucana que influenciou na ramificação de outras vias e consolidação da malha urbana paralela à costa.

O aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre estrategicamente ocupa uma posição geográfica que facilita sua mobilidade por ambas as rodovias, contando com acesso quase direto a porção do litoral sul pernambucano, que compreende tanto a BR-101 como a PE-008 e 009 e ao litoral norte pela BR- 101 ou BR- 232 que conecta com a algumas rodovias estaduais paralelas a linha de costa como a PE-001. Com base nestas infraestruturas logísticas é que o mercado turístico tem consolidado grande parte de seu imobiliário, sobretudo no litoral sul da região metropolitana onde cresce a demanda de segundas residências, resorts e pousadas como veremos posteriormente.

Existem pelo menos dois grandes portos na região metropolitana de Recife, o porto de Recife na capital e o porto de Suape localizado em Ipojuca. O porto de Recife é localizado em uma posição central e fácil acesso a BR-232 e 101, se caracterizando como um porto histórico construído no século XIX, atualmente especializado em uma diversidade de cargas que perpassam por produtos alimentícios, materiais de construção, maquinas e equipamentos.

O porto é terminal de Passageiros e recebe certo fluxo de passageiros e turistas na região, dotada pela proximidade de um centro histórico, polo gastronômico, museu e eventos culturais frequentes, embora limitem o deslocamento a grandes distancias das embarcações, oferecem um impacto mais efetivo na economia. As demais infraestruturas portuárias localizadas em Suape (Ipojuca-PE), um dos maiores do país, tem seu acesso através das rodovias estaduais (PE-009 e 060) que permitem transitar a BR-101, sendo constituído por estaleiros e porto, e transporta graneis líquidos e sólidos, cargas de contêineres e veículos.

A Região Metropolitana de Salvador, assim como a RMR, tem seu litoral com rodovia estadual acompanhando toda linha de costa na porção norte, logo podemos entender a importância da BA-099 na composição de suas ramificações e malhas urbanas adjacentes a ela, consolidando sobretudo a edificação de segundas residências em Camaçari e dos empreendimentos turísticos em Mata de São João. Assim como a BA-001 na conexão com o município de Vera Cruz ao sudoeste de Salvador. A Rodovia federal assim com grande parte das demais RM's busca conectar a capital com o interior do estado sem forte aproximação com o litoral baiano, representada pela BR-324.

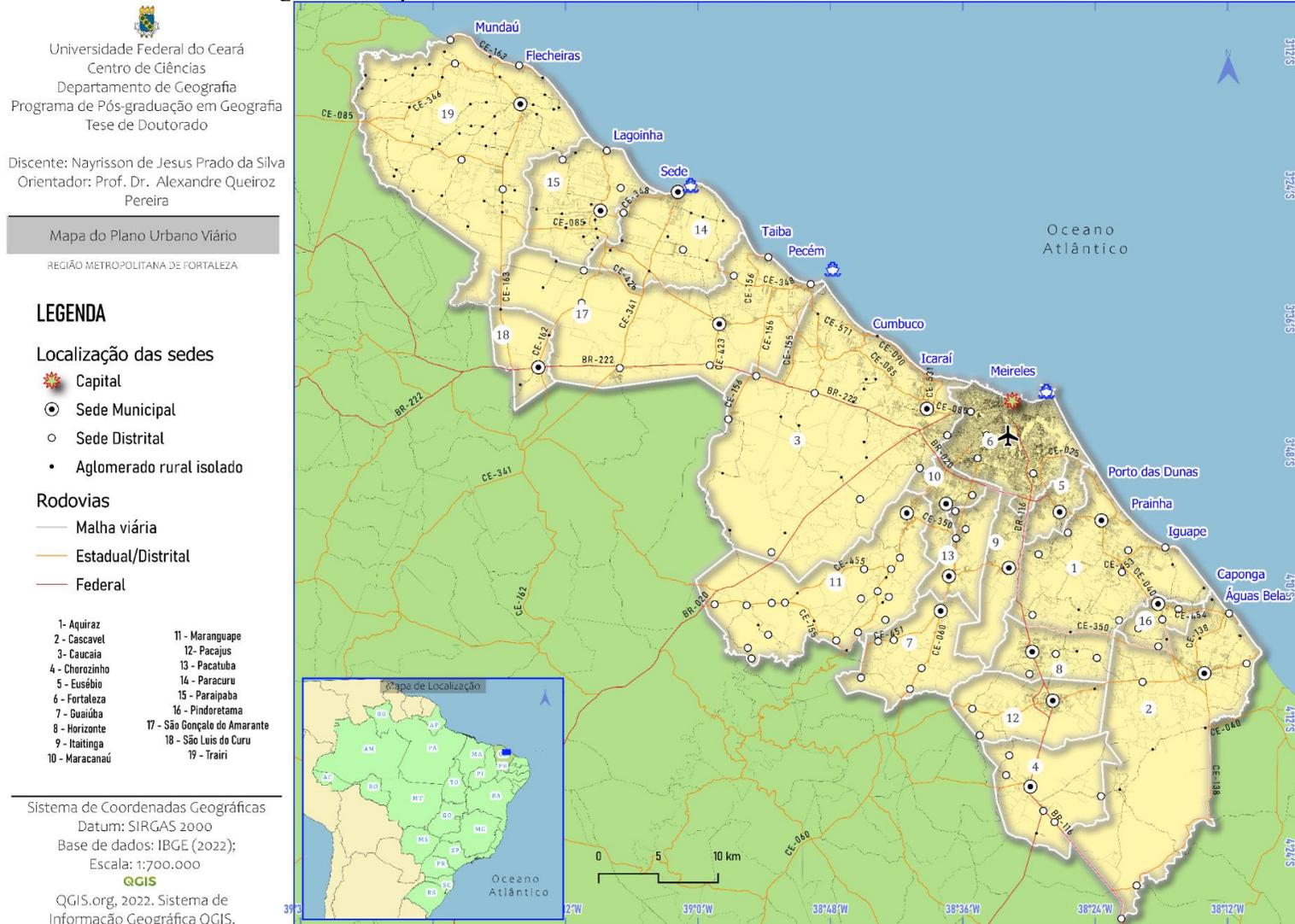
A localização do Aeroporto Internacional de Salvador em proximidade com a rodovia BA-099, é crucial para o desenvolvimento do fluxo turístico no litoral norte da região, e com ele o crescimento da demanda de novos equipamentos de serviços e hospedagem que modificam o caráter urbano das localidades litorâneas, sobretudo sob influência do turismo de massa "sol e mar". Do acesso ao para o turismo litoral ao interior baiano ou ao litoral sul as rodovias federais (BR-324 e BR-101) tornam-se fundamentais como fluxo. Obtendo também como opção a BA-001 que margeia boa porção do litoral sul do Estado.

Entre os portos existentes, que mobilizam esse fluxo econômico e dinamizam o sistema rodoviário e urbano, o Porto de Salvador, administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), tem papel importante no desenvolvimento do estado. Segundo a companhia, o porto obtém uma movimentação expressiva de contêineres de cargas diversas, o que inclui sobretudo alimentos e celulose, propondo um eixo de modernização para carga e descarga de trigo.

Porém ao que interessa no desenvolvimento turístico é o terminal marítimo de passageiros, que é alvo das rotas de cruzeiros marítimos que perpassam o litoral do país, sua localização estratégica o deixa atrativo ao angariar fluxos entre a América e a Europa. Outro porto administrado pela CODEBA é o Porto de Aratu no município de Candeias, um dos principais portos do estado que atua no desenvolvimento da indústria, atendendo as atividades

do Centro Industrial de Aratu e o Polo Industrial de Camaçari, possuindo função de destaque no escoamento de produtos químicos e petroquímicos. As demais infraestruturas portuárias situadas na Baía de Todos os Santos são terminais marítimos privados que reforçam a dinâmica do comércio industrial e do petróleo.

Mapa 10 - Plano Urbano Viário da Região Metropolitana de Fortaleza.



Fonte: MInfra (2020); IBGE (2022).

Mapa 11 - Plano Urbano Viário da Região Metropolitana de Recife.

  
 Universidade Federal do Ceará  
 Centro de Ciências  
 Departamento de Geografia  
 Programa de Pós-graduação em Geografia  
 Tese de Doutorado

Discente: Nayrison de Jesus Prado da Silva  
 Orientador: Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira

---

Mapa do Plano Urbano Viário  
 REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE

---

**LEGENDA**

**Localização das sedes**

-  Capital
-  Sede Municipal
-  Sede Distrital
-  Aglomerado rural isolado

**Rodovias**

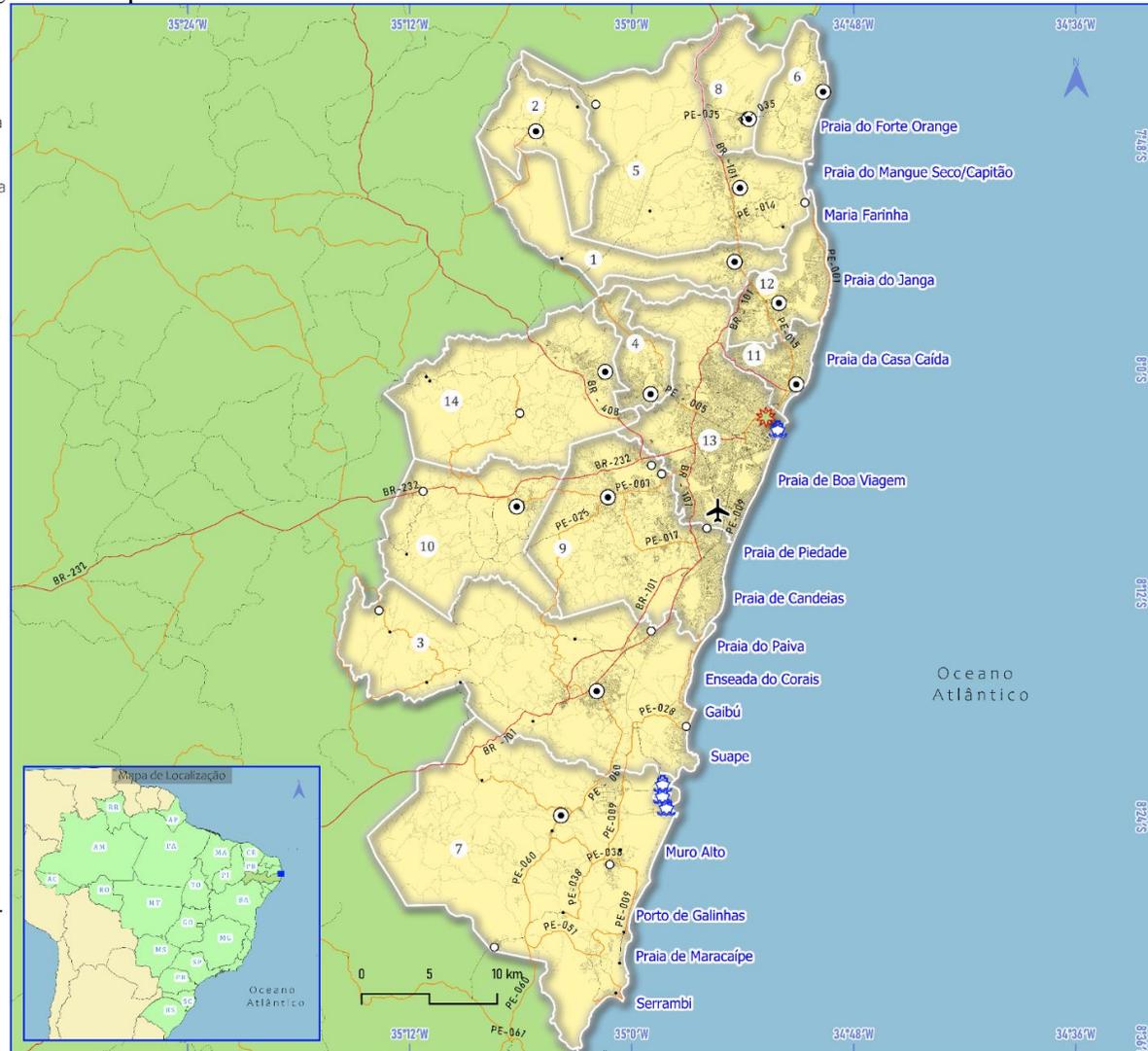
-  Malha Viária
-  Estadual/Distrital
-  Federal

1 - Abreu e Lima	8 - Itapissuma
2 - Araçoiaba	9 - Jaboatão dos
3 - Cabo de Santo Agostinho	Guararapes
4 - Camaragibe	10 - Moreno
5 - Igarassu	11 - Olinda
6 - Ilha de Itamaracá	12 - Paulista
7 - Ipojuca	13 - Recife

---

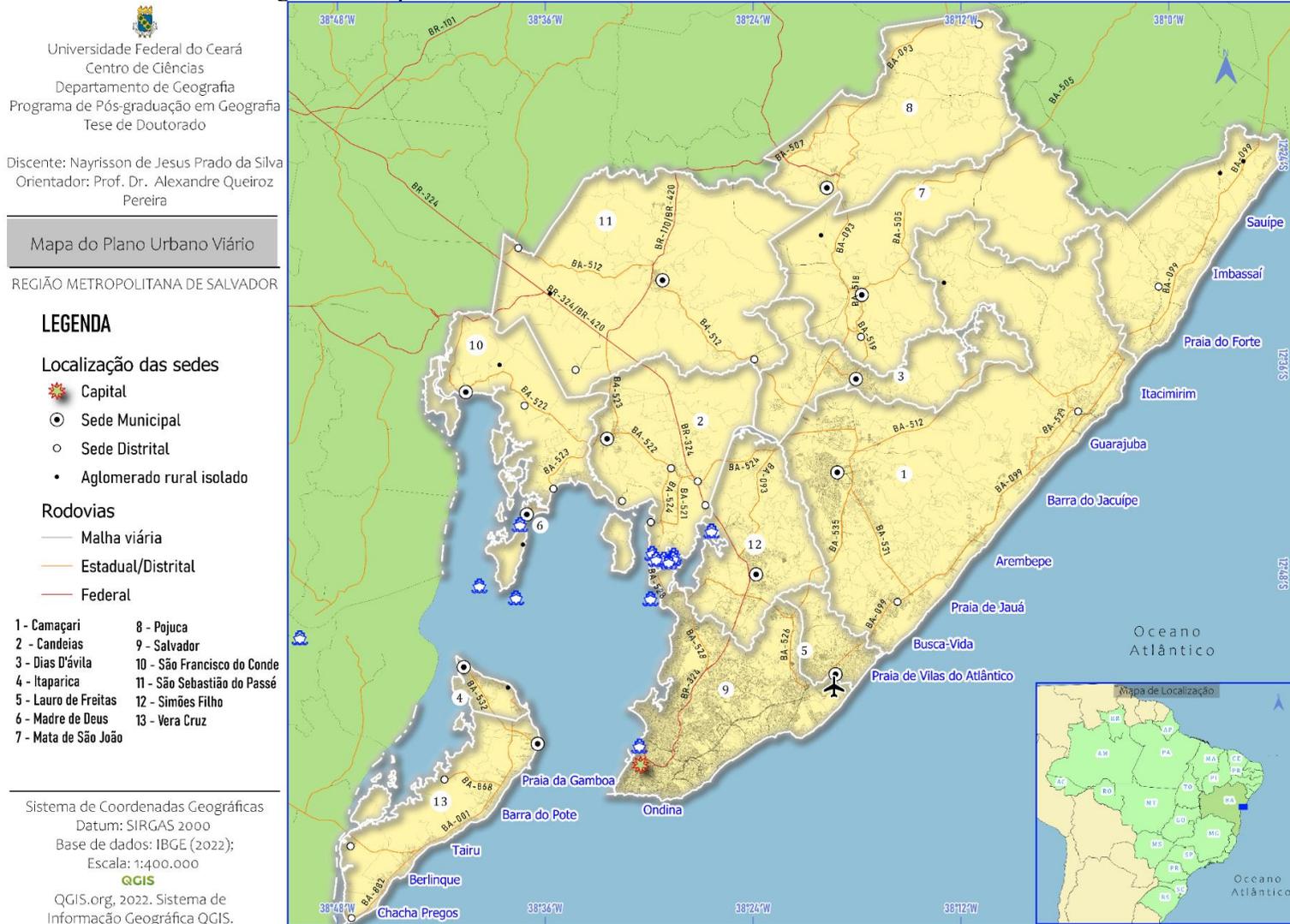
Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Datum: SIRGAS 2000  
 Base de dados: IBGE (2022);  
 Escala: 1:450.000  


QGIS.org, 2022. Sistema de  
 Informação Geográfica QGIS.



Fonte: MInfra (2020); IBGE (2022).

Mapa 12 - Plano Urbano Viário da Região Metropolitana de Salvador.



Fonte: MInfra (2020); IBGE (2022).

O deslocamento da capital metropolitana, sobretudo dos aeroportos, de onde partem o fluxo de turistas para as demais localidades praianas, até as principais praias turísticas dos municípios litorâneos metropolitanos tem influência significativa no desenvolvimento da atividade turística de sol e mar, pois o fluxo de turistas procura por destinos de fácil acesso e tempo curto de deslocamento em relação ao aeroporto. A polarização da atividade nas praias metropolitanas se dá exatamente por esse fator (distância e tempo de deslocamento) além da proximidade com a capital metropolitana no acesso de serviços diversos, urgentes ou complexos que só ela pode oferecer, como serviços de saúde, financeiro, administrativo, locação, hospedagem, gastronômico e outros serviços especializados da hospedagem, por exemplo, considerando que quanto mais próximos do aeroporto, menor o tempo e distância de deslocamento, mais próximo a metrópole, maior a atratividade da região aos turistas permitindo com que aproveitem mais tempo em sua estadia.

Porém, o ponto chave para morfologia urbana nessa dinâmica do deslocamento está nas possibilidades do desenvolvimento de infraestruturas turísticas na região, pois se ela é mais acessível e obtém essas atratividades ao seu favor, há um maior potencial nessa região para o investimento em hotéis, resort's, pousadas, restaurantes e outros equipamentos que consolidem o lugar como polo da atividade turística.

Logo o plano urbano dessas localidades se altera profundamente a fim de incluir as novas demandas que o turismo impele. Com ela acrescentamos as demandas do fluxo por segundas residências (vilegiatura marítima), atualmente muito atrelado a grandes condomínios residenciais ou complexos turísticos. Esse é um dado notado nas regiões metropolitanas em estudo.

Quadro 9 - Tempo de deslocamento e distância entre o Aeroporto de Fortaleza e as principais praias de cada município litorâneo de sua região metropolitana.

Local e município de partida	Posição geográfica do destino em relação a Capital	Praia e município de destino	Tempo de deslocamento	Distância percorrida (Km)	Principal Rodovia de Acesso
Aeroporto Internacional Pinto Martins - Fortaleza-CE	Oeste	Cumbuco, Caucaia-CE	53 min	34	Ce-090
		Taiba, São Gonçalo do Amarante-CE	1h:19min	72	Ce-085
		Sede, Paracuru-CE	1h:30min	92	Ce-085
		Lagoinha, Paraipaba-CE	1h:46min	108	Ce-085
		Flecheiras, Trairi-CE	2h:11min	140	Ce-085
	Leste	Porto das Dunas, Aquiraz-CE	32 min	25	Ce-025

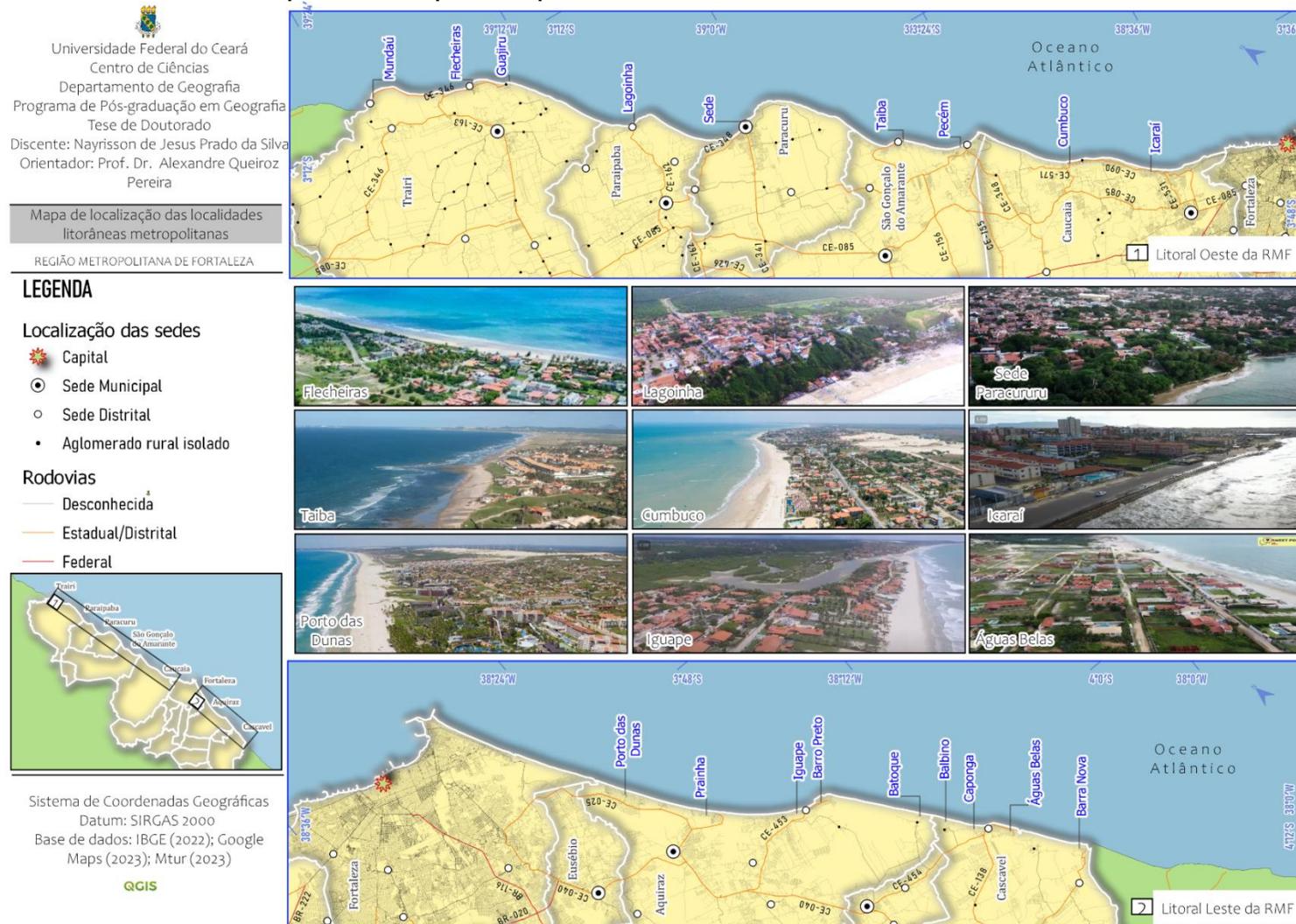
		Caponga, Cascavel-CE	1h:04min	62	Ce-040
--	--	----------------------	----------	----	--------

Fonte: Google Maps (2023). Elaborado pelo autor.

Pontuando as principais praias de cada um dos municípios na RMF, a localidade de Porto das Dunas (Aquiraz-CE) é um dos principais destinos, levando em questão esses critérios e hoje tem como atrativo, além de alguns hotéis e resorts, o Complexo Beach Parque, considerado o maior parque aquático da América Latina. Apesar em algumas deficiências quanto aos serviços e infraestruturas urbanas, seu plano urbano tem se consolidado entre a linha de costa e a CE-025, contando ainda com algumas segundas residências e quarteirões a serem ocupados (vazios urbanos), processo que vem acontecendo desde a década de 1980.

O Cumbuco (Caucaia-CE), na porção oeste, em relação a capital tem sido um dos destinos a curta distância sobretudo para os turistas em busca dos esportes náuticos, o que inclui o *kitesurf*, esporte que depende muito dos ventos e o Cumbuco tem posição e espaço privilegiado no litoral para essa prática. Na localidade inicialmente ocupada por pescadores locais, tem em seu espaço urbano constituído por uma variedade de equipamentos de hospedagem, gastronomia e alguns serviços urbanos essenciais. O acesso e qualificação da rodovia CE-090 foi essencial aumento do fluxo turístico e para alteração paisagem urbana, iniciada pelo processo de ocupação de urbanização pelas praticas do veraneio e do turismo entre as décadas de 1950 e 1980 (ARAÚJO e PEREIRA, 2011).

Mapa 13 - Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMF.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); Google Maps (2023).

As demais localidades ficam a um pouco mais de uma hora e mais de sessenta quilômetros do aeroporto de Fortaleza, sendo que as da porção oeste da capital se servem sobretudo da CE-085 e na porção leste da CE-040. O turismo e imobiliário tem avançado na porção oeste da capital em seu desenvolvimento não só urbano como em sua atratividade para a atividade no litoral. O PRODETUR I e II ajudaram a consolidar infraestruturas urbanas sobretudo de acesso a orla na primeira década deste século, alinhadas principalmente a Paracuru e Trairi (Flexeiras e Mundaú), propiciando a urbanização das mesmas e a elaboração de novos atrativos turísticos (CASTRO, 2015).

Quadro 10 - Tempo de deslocamento e distância entre o Aeroporto de Recife e as principais praias de cada município litorâneo de sua região metropolitana.

Local e município de partida	Posição geográfica do destino em relação a Capital	Praia e município de destino	Tempo de deslocamento	Distância percorrida (Km)	Principal Rodovia de Acesso
Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre - Recife-PE	Norte	Praia do Forte Orange, Ilha de Itamaracá-PE	1h:33min	60	BR-101
		Praia do Capitão/Mangue Seco, Igarassu-PE	1h:03 min	46	BR-101
		Maria Farinha, Paulista-PE	1h:02min	42	BR-101/PE-001
		Praia de Casa Caída, Olinda-CE	39min	22	PE-001
	Sul	Praia de Piedade, Jaboatão dos Guararapes-PE	20min	8	PE-009
		Praia do Paiva, Cabo de Santo Agostinho-PE	38min	18	PE-009
		Porto de Galinhas, Ipojuca-PE	57min	52	PE-009

Fonte: Google Maps (2023). Elaborado pelo autor.

A praia de Porto de Galinhas é um dos principais destinos turísticos do segmento Sol e Mar no estado de Pernambuco, como podemos averiguar na tabela de trajeto, ela fica apenas a 57 min e 52 km de distância do aeroporto de Recife, obtendo a PE-009 como principal rodovia de acesso a localidade. Assim como as localidades de Cupe, Muro Alto no início do século XX eram propriedades de famílias locais para produção de coco e a pecuária, que somente da década de 1950 com a aquisição do Governo do estado as praias propiciaram infraestruturas rodoviárias de acesso (PE-060) e energia, colocando a praia no mapa das práticas do veraneio na década de 1970 e a construção do primeiro hotel em 1986, com forte inserção

do turismo na década de 1990. Atualmente é uma das praias de forte penetração no circuito do turismo internacional (SALAZAR e PEREIRA, 2007).

Há outras praias nesse circuito, e estão inseridas como praias mais próximas da capital com um caráter mais urbano, algo diferente do que acontece nos municípios vizinhos das demais regiões metropolitanas em estudo, pois além de possuírem característica morfológica edificada mais verticalizada reproduzida a partir do litoral de Recife (Praia de Boa viagem), possuem uma conexão urbana mais intensa e maior complexidade na oferta de serviços que atendem os turistas da região.

Estamos nos referindo a um litoral que abrange grande parte das praias de Jaboatão dos Guararapes (Praia de Piedade e Candeias), Recife, Olinda (Praia de Casa Caída) e Paulista (Praia de Janga e Pau Amarelo). Todas elas com deslocamento próximo, (de 8km a 40km), com tempo de menos de uma hora, com acesso facilitado tanto pela rodovia PE-009 ao sul, como pela PE-001 ao norte.

Mapa 14 - Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMR.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); Google Maps (2023).

As principais localidades praianas destacadas como destino turístico ao norte, com exceção de Olinda, com características mais próximas onde conecta uma composição morfológica edificada mais horizontal com algumas casas de veraneio e habitações de baixa renda. Ao litoral Sul, não com exceção de Jaboatão do Guararapes, o padrão de condomínios, segundas residências e empreendimentos turísticos (*resorts*) lado a residências de menor renda, também é constatada, porém há uma pulsão maior do fluxo turísticos quanto ao imobiliário aparelhado a atender o turismo. O PRODETUR foi uma das políticas públicas que mobilizaram essa integração do plano urbano fortemente investido no litoral metropolitano, isso se dá sobretudo com a segunda etapa desse programa na primeira década do século XX. (LIMA; ALVES; SILVA, 2017).

Quadro 11 - Tempo de deslocamento e distância entre o Aeroporto de Salvador e as principais praias de cada município litorâneo de sua região metropolitana.

Local e município de partida	Posição geográfica do destino em relação a Capital	Praia e município de destino	Tempo de deslocamento	Distância percorrida (Km)	Principal Rodovia de Acesso
O Aeroporto Internacional de Salvador — Deputado Luís Eduardo Magalhães	Norte	Praia do Forte, Mata de São João-BA	1h:05min	62	BA-099
		Guarajuba, Camaçari-BA	48min	48	BA-099
		Praia de Vila dos Atlânticos	21min	10	BA-099
	Sul	Barra do Pote- Vera Cruz-BA	1h:47min	51	Av. Paralela / BA-001

Fonte: Google Maps (2023).

A Praia do Forte é umas das localidades praianas de maior destaque ao litoral norte da Bahia, com o seu acesso a um pouco mais de uma hora e 62 km de distância do aeroporto internacional, tendo a rodovia BA-099 como principal acesso, com passagem pedagiada. Embora as localidades de Imbassaí e Sauípe também tenham certo destaque, porém não possuem o “arsenal” turístico em serviços e hospedagem que Praia do Forte tem (Figura 7).

Figura 7 – Centro de Praia do Forte, localidade litorânea do município de Mata de São João-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

A localidade embora tenha sido inicialmente ocupada pela comunidade de pescadores, contando atualmente com alguns remanescentes, com a aquisição de Klaus Peters sobre a região na década de 1970, reconhecendo seu potencial turístico arquitetou o seu planejamento (*materplan*) para ela, plano que induziu o seu processo de urbanização eminentemente na produção do imobiliário turístico, inibindo uma expansão urbana espontânea em suas margens, sob discurso da sustentabilidade ambiental e proteção ao patrimônio histórico (SANTOS, 2011). Atualmente, a localidade ainda conta com um pequeno núcleo da antiga comunidade de pescadores, e lastreado de pousadas, hotéis, segundas residências, condomínios, uma multiplicidade de serviços além de um grande complexo turístico.

Figura 8 – Centro de Praia do Forte, localidade litorânea do município de Mata de São João-BA.

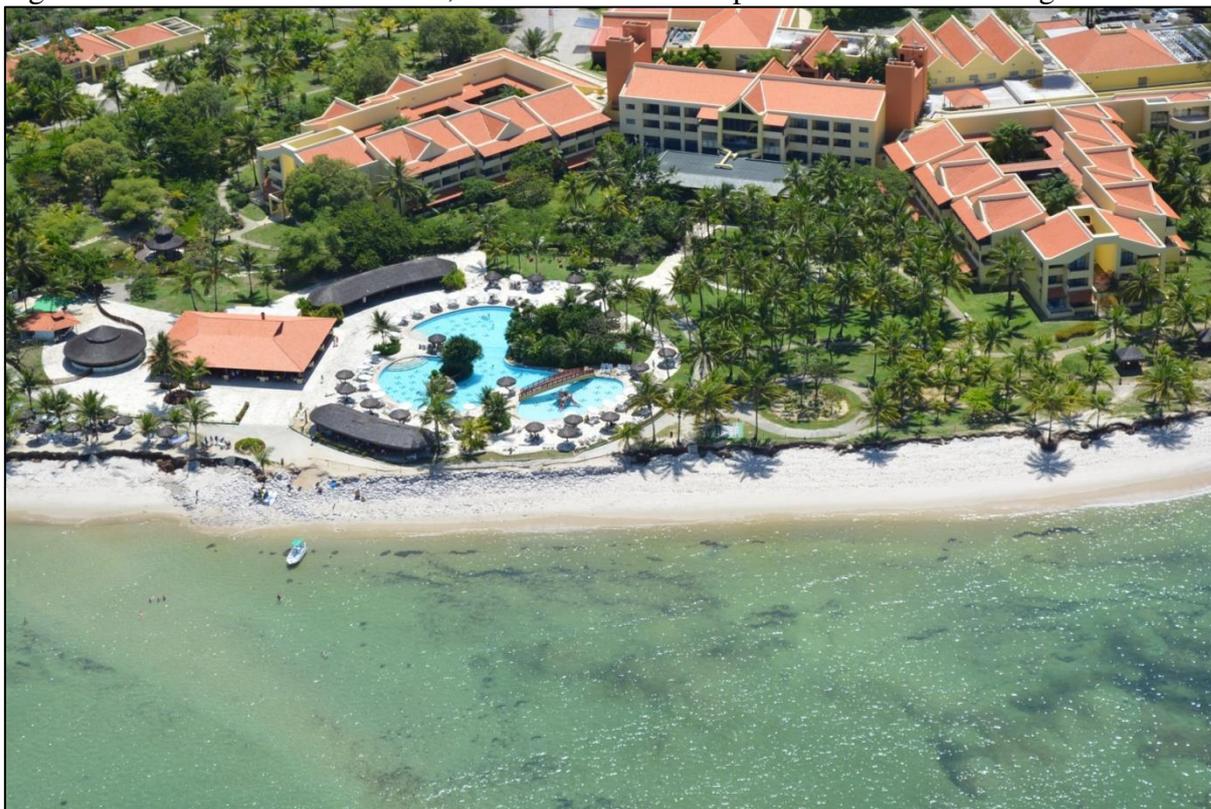


Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Em Camaçari a localidade de Guarajuba é uma das principais destinações para o fluxo de turistas e vilegiaturistas da região, uma das que obtém a melhor condição de infraestrutura no município. Com acesso em menos de uma hora e a 48 km de distância pela pedagiada rodovia BA-99, é uma das praias de mais frequentadas sobretudo pela população de maior poder aquisitivo, apesar de inicialmente ter sido ocupada por comunidade tradicional de pescadores.

Nela estão localizados um “paredão” de condomínios (segundas residências) acessando a linha de praia “quase particular”, com alguns trechos de calçadões de passeio, restaurantes, barracas, supermercados e lojas diversas. Aqui também está localizada um dos primeiros resort’s da portuguesa Vila Galé Marés, o maior empreendimento da localidade (Figura 9).

Figura 9 – Resort Vila Galé Mares, localizado no município de Cabo de Santo Agostinho-PE.



Fonte: SEMAS-PE (2015).

Por isso Guarajuba se destaca, embora outras praias vizinhas (Jacuípe e Itacimirim) tenham crescido em volume de imobiliário (loteamentos e condomínios) e equipamentos de hospedagem (pousadas e hotéis) nos últimos dez anos (Figura 10 e 11). Em Lauro de Freitas, município conurbado a capital (Salvador), tem o menor litoral entre os municípios da costa metropolitana, apenas 6km de extensão.

Figura 10 – Condomínios em Itacimirim, localidade litorânea de Camaçari-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Figura 11 – Praia de Jacuípe, localidade litorânea de Camaçari-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Nela elencamos a Praia de Vilas do Atlântico, apenas a 20min e 10km de distância do aeroporto, muito embora a principal dinâmica de seu litoral esteja atrelada a segundas residências, sobretudo para classes de maior poder aquisitivo oriundo tanto da capital como de Camaçari, com fluxos correntes nos finais de semana e feriados, porém Reis Junior et. al (2020)

acrescenta que o município também esteja articulado a ideia de um “Centro Turístico Dormitório” onde o seu principal atrativo está atrelado a sua localização intermediária em benefício da logística do deslocamento entre a capital, o aeroporto e os atrativos turísticos do litoral norte, assegurando a localidade como lugar de estadia (dormitório) até o fim de sua excursão. As Localidades praianas vizinhas (Ipitanga e Praia do Buraquinho) também se inserem na mesma lógica.

A Ilha de Itaparica, no município de Vera Cruz, conta com algumas praias que entram nesse circuito turístico, que já foi mais intenso no início da década de 1970 sobretudo pelo fluxo da vilegiatura soteropolitana, com seu ápice na década 1980, porém com a criação de novos destinos ao litoral norte da metrópole e seguidos investimentos públicos e privados nessa parcela, na década de 1990 a ilha arrefece o seu fluxo e passa estar mais exposta as vulnerabilidades sociais e econômicas que a sazonalidade turística impõe (ALVES, 2019).

A localidade de Barra do Pote assim como outras próximas como Praia da Penha, Barra do Gil, Coroa e Conceição tem o seu acesso a um tempo próximo de uma hora e quarenta minutos, necessitando de transporte de *Ferry boat* para fazer a travessia até a Ilha, um percurso que dura entorno de 53min e aproximadamente 14km. Sua principal via de locomoção paralela a linha de costa que interliga vários pontos as várias praias do leste é a rodovia BA-001.

Quando tratamos de políticas públicas no desenvolvimento de infraestruturas a atender a atividade turística, o PRODETUR atua em sua primeira etapa de forma concentrada na região, redirecionando os seu recursos à capital (Salvador) em ações a recuperação e manutenção do patrimônio histórico e modernização do aeroporto, além do município de Mata de São João atuando nas obras de saneamento e recuperação ambiental (mais especificamente nas localidades de Sauipe e Praia do Forte), já na segunda etapa do programa ele tenta atingir as demais localidades da costa e da baía, porém somente no âmbito do desenvolvimento institucional, persistindo de forma concentradora investimentos de maior impacto em Salvador e Mata de São João (LIMA; ALVES; SILVA, 2017).

Mapa 15 - Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMS.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); Google Maps (2023).

Mapa 16 - Localidades litorâneas metropolitanas e o perfil do plano urbano edificado do litoral da RMS.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); Google Maps (2023).

Outro fato relevante do plano urbano e o sistema viário sobre o desenvolvimento urbano das localidades turístico litorâneas é a compreensão sobre os diferentes tipos de vias do seu entorno e o impacto delas na sua configuração morfológica, tendo em vista que esse sistema apresenta um processo evolutivo de integração a estas áreas e propicia uma análise mais próxima do que visualizamos nas regiões em estudo<sup>22</sup>. Rodrigues (2013) classifica e define os tipos de vias presentes no entorno de uma região de destino turístico, diferenciadas pelo seu tamanho, extensão e localização em “Principal eixo longitudinal”, as “Rodovias Secundárias de acesso ao litoral” e os “Sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico”.

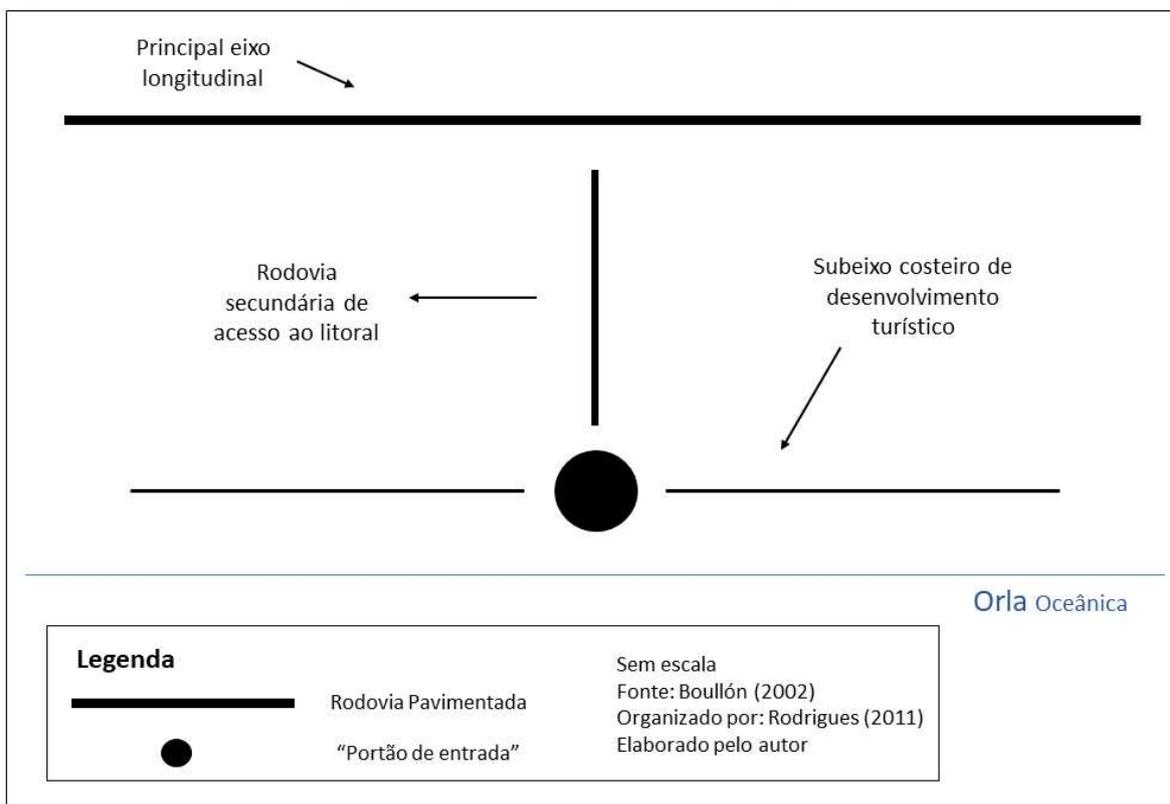
A primeira tem como característica eixos de maior extensão e abrangência de acesso a região de destino, possibilitando uma maior mobilidade na face ao interior da mesma região, este eixo se posiciona distante, mas paralela a orla oceânica. A segunda que se sucede a consolidação do primeiro eixo, potencializa a conexão e ocupação direta a mesma orla, os núcleos urbanos litorâneos pioneiramente conectados por ela obtém um maior desenvolvimento turístico, com comunicação, mobilidade e ponto obrigatório de passagem do turista, seria na denominação do autor o “portão de entrada” (RODRIGUES, 2013).

Por fim, o terceiro elemento são as últimas rodovias litorâneas edificadas, irradiadas a partir do “portão de entrada”, sistema viário extremamente importante para a expansão urbana e turística no litoral (RODRIGUES, 2013). O modelo está exemplificado a partir da figura 12. É notório que o litoral é composto por alguns destes padrões no sistema rodoviário das regiões de destino turístico com encadeamento delas na transformação morfológico urbano da região. Na RMF existem rodovias no âmbito estadual que assumem essa característica de “principal rodovia longitudinal” que é a CE-085 (no litoral oeste) e a CE-040 (no litoral leste), considerando que ambas perpassam sedes municipais bem como oferecem conexão indireta as demais localidades litorâneas.

---

<sup>22</sup>Sabe-se de duas dificuldade sobre essa dado: I) uma é o recorte regional e a visualização dela nas escalas de maior detalhe e II) segundo é a prospecção dessa informação que é bastante fragmentada, não há uma unidade que reúna ela em uma só esfera/plataforma, e com ela a dificuldade de agrega-las III) a terceira está atrelada vários “buracos” ou ausências de informação, IV) a quarta é que quando contamos com a presença em contiguidade espacial do dado porém elas não tem contiguidade temporal não há uma “linha do tempo” dessa informação, levando nos ater a informações presentes.

Figura 12 - Elementos integrantes da malha viária de uma região de destino litorânea.



Fonte: Rodrigues (2011).

Na RMR esse papel está mais atrelado essencialmente pela BR-101, que transpassa a maioria dos municípios litorâneos metropolitanos e oferece conexão a diversas rodovias em direção ao litoral. Na RMS evidencia-se a BA-099 e a BA-001 como tais, embora percebe-se uma diferença na caracterização desses eixos sobre os das demais regiões, é sua contiguidade territorial paralela a orla muito próxima do litoral, levando-nos a compreender essa configuração morfológica também em uma escala diferente, de maior detalhe.

Compreende-se que a partir destes eixos citados há rodovias importantes com corte em direção ao litoral caracterizando as “rodovias secundárias de acesso ao litoral”, conectando seus respectivos “Portais de entrada”, obtendo como base urbana os distritos e/ou localidade litorâneas. Nesse sentido percebe-se na RMF um bom número de rodovias<sup>23</sup> que fazem esse papel de acesso ao litoral, devido sua descontinuidade espacial mais próxima a orla seja ela por barreiras físico ambientais ou pela instituição de áreas protegidas ambientalmente, promovendo assim uma conexão vertical.

Na RMR entre a capital e o eixo viário do litoral norte encontra-se mais estabelecido uma robusta estrutura viária urbana, onde os cortes em direção ao litoral pode se dá por várias

<sup>23</sup> Há pelo menos doze rodovias de acesso direto a orla dos oito municípios litorâneos metropolitanos.

grandes avenidas tamanha densidade da malha urbana e conexão com o principal eixo longitudinal, encontradas em Recife, Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista. Porém há rodovias de acesso a orla de forma mais pontual no extremo litoral norte (Igarassu e Ilha de Itamaracá), e com maior volume no litoral sul (entre Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca).

Na RMS esse eixo secundário de acesso ao litoral encontra-se com extensões bem menores se comparado aos demais eixos de outras regiões, devido a proximidade do eixo principal paralela a orla, logo são representadas por grandes avenidas de acesso as principais localidades litorâneas turísticas. É possível notar que a partir desses “portais de entrada” ao longo do litoral, há uma expansão das redes viárias identificadas como 'sub-eixo costeiro de desenvolvimento turístico'.

Essa expansão pode ser observada em duas categorias: áreas já “consolidadas”, que possuem infraestruturas e serviços urbanos, de menor complexidade, compostas de residências mais antigas (primeira e segunda residência), e áreas em processo de “consolidação”, onde o sistema viário ainda está em desenvolvimento e é mais dispersa, ocupadas por loteamentos, condomínios, resorts e complexos turísticos de maior porte, que operam de forma mais independente em relação ao entorno. Na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), essa caracterização é observada em várias partes de sua orla, com desenvolvimento simultâneo entre malhas urbanas em áreas pontuais, mas também apresenta áreas de expansão lateral ao longo da costa.

Já na Região Metropolitana do Recife (RMR) esse aspecto é mais pronunciado devido à alta densidade viária já existente na capital como em Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Paulista. Além disso, a contiguidade territorial de duas importantes rodovias costeiras (PE-009 ao sul e PE-001 ao norte) contribui para esse tipo de desenvolvimento. Na Região Metropolitana de Salvador (RMS), o desenvolvimento ao longo da orla varia entre áreas de expansão pontual e expansão lateral, com limites bem definidos devido às características físicas e ambientais da região.

Em síntese o plano urbano das regiões metropolitanas tem sob papel das rodovias estaduais esta interligação mais profunda entre os espaços urbanos litorâneos articulando fluxos do turismo, possuindo rodovias de acesso paralelas a linha de costa. As rodovias federais, todavia, tem esse caráter de interligação da capital com o interior do estado, tendo papel fundamental sobre as atividades industriais e do comércio. A posição estratégica dos aeroportos, próximo de rodovias estaduais e federais para o escoamento do fluxo, é uma característica entre

as três metrópoles, com fácil acesso ao litoral metropolitano podendo estar a poucos minutos da praia mais próxima.

O raio de influência de uma praia e de sua atividade turística de sol e mar depende de muitos fatores, entre elas o tamanho e porte da praia, assim como a qualidade e possíveis atrativos ofertados. Porém é a partir do seu plano urbano e sua conexão com o sistema viário, sobretudo rodoviário, que ela pode atingir raios de influência cada vez maiores, considerando que sua acessibilidade e condições de acesso podem servir de instrumento atrator de novos equipamentos e comodidades, cujo o uso e ocupação e a morfologia está sendo profundamente alterada pelas novas tipologias do imobiliário-turístico.

Logo, conclui-se que o desenvolvimento urbano sob motivação turística das localidades está atrelado aos lugares mais acessíveis, cuja infraestrutura de acesso (pavimentação, sinalização e geometria da via) é importante. E nas três regiões essas características estão postas, pois possuem aeroportos de grande porte com vôos internacionais, portos com potencial de desenvolvimento sobre os terminais de passageiros e rodovias federais e estaduais e interconectadas à parcelas do litoral metropolitano.

### ***3.2.2 Tecido edificado: Manchas antropizadas e edificadas***

O presente tópico tem por objetivo analisar os fronts de expansão da mancha urbana no litoral das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador. Embora essa expansão ocorra por motivos complexos, o recorte do litoral metropolitano nos dá pistas a influência do turismo, da vilegiatura e seu imobiliário alimentado pelo lazer marítimo., sendo que a análise partirá dos respectivos mapas que detonam essa transformação da mancha urbana. As características a serem consideradas incluem a extensão litorânea, profundidade, tamanho das áreas, continuidade e descontinuidade, bem como o tempo de formação.

A extensão litorânea se refere à proximidade da cidade em relação ao mar. Cidades localizadas em regiões costeiras possuem características urbanas únicas, influenciadas pela disponibilidade de recursos marítimos, atividades portuárias e atrações turísticas associadas às praias. A profundidade urbana indica a distância entre a parte mais interna e a mais externa da cidade. O tamanho das áreas refere-se ao tamanho médio das quadras, bairros ou áreas específicas dentro da cidade, com a capacidade de influenciar a acessibilidade, a densidade populacional e a funcionalidade de diferentes partes da cidade.

A continuidade está relacionada com a fluidez e a conectividade das vias e espaços urbanos. Cidades com maior continuidade tendem a ser mais acessíveis e caminháveis. Por outro lado, a descontinuidade refere-se às quebras na malha urbana, como estradas expressas ou barreiras naturais, que podem afetar a circulação e a coesão da cidade. Compreende-se que o tempo de formação de uma cidade é crucial para entender sua história e evolução, uma vez que as cidades antigas podem possuir estruturas urbanas orgânicas e centros históricos bem preservados, enquanto as cidades mais recentes podem ser planejadas de forma mais ordenada e moderna.

Embora o contrário também acontece frequentemente cidades antigas mal preservadas e modificadas, assim como cidades com expansões recentes não planejadas a partir de um processo de urbanização acelerada e desordenada. Portanto, ao analisar a morfologia urbana de uma cidade, é fundamental considerar esses elementos para compreender como sua forma e estrutura impactam a vida e a funcionalidade urbana, tendo em mente que cada um desses fatores desempenha um papel importante na definição da identidade e do funcionamento de uma cidade. Elas serão abordadas em conjunto à medida que elas se mostrarem mais evidentes em cada contexto.

Em 1985 o que se denota é que de um modo geral a mancha urbana se especializa na capital, inclusive o seu litoral, assim como as sedes municipais e distritais, e nas localidades litorâneas mais antigas cuja habitações podem estar atreladas a comunidades tradicionais pesqueiras, centros comerciais e as primeiras levas de ocupação a partir da vilegiatura e suas respectivas casas de segunda residência. Porém elas se caracterizam de formas diferentes nas regiões metropolitanas, ligada a seus diferentes tipos de ocupação na história.

Na RMF até 1985 já havia uma mancha desse tecido edificado ocupando quase todo litoral da capital Fortaleza com uma extensão ainda que rarefeita mais contigua pelo litoral leste de Caucaia na localidade de Icaraí, principal lócus da vilegiatura da capital. Ainda de forma muito reduzida no litoral leste nas localidades de Aquiraz (Prainha e Iguape) (Figura 13 e 14) e Cascavel (Caponga) também evidenciadas pela vilegiatura marítima e de forma ainda mais breve na porção do litoral oeste atribuída a ocupação de comunidade tradicionais.

Figura 13 – Prainha, localidade litorânea de Aquiraz-CE.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Figura 14 – Iguape, localidade litorânea de Aquiraz-CE.

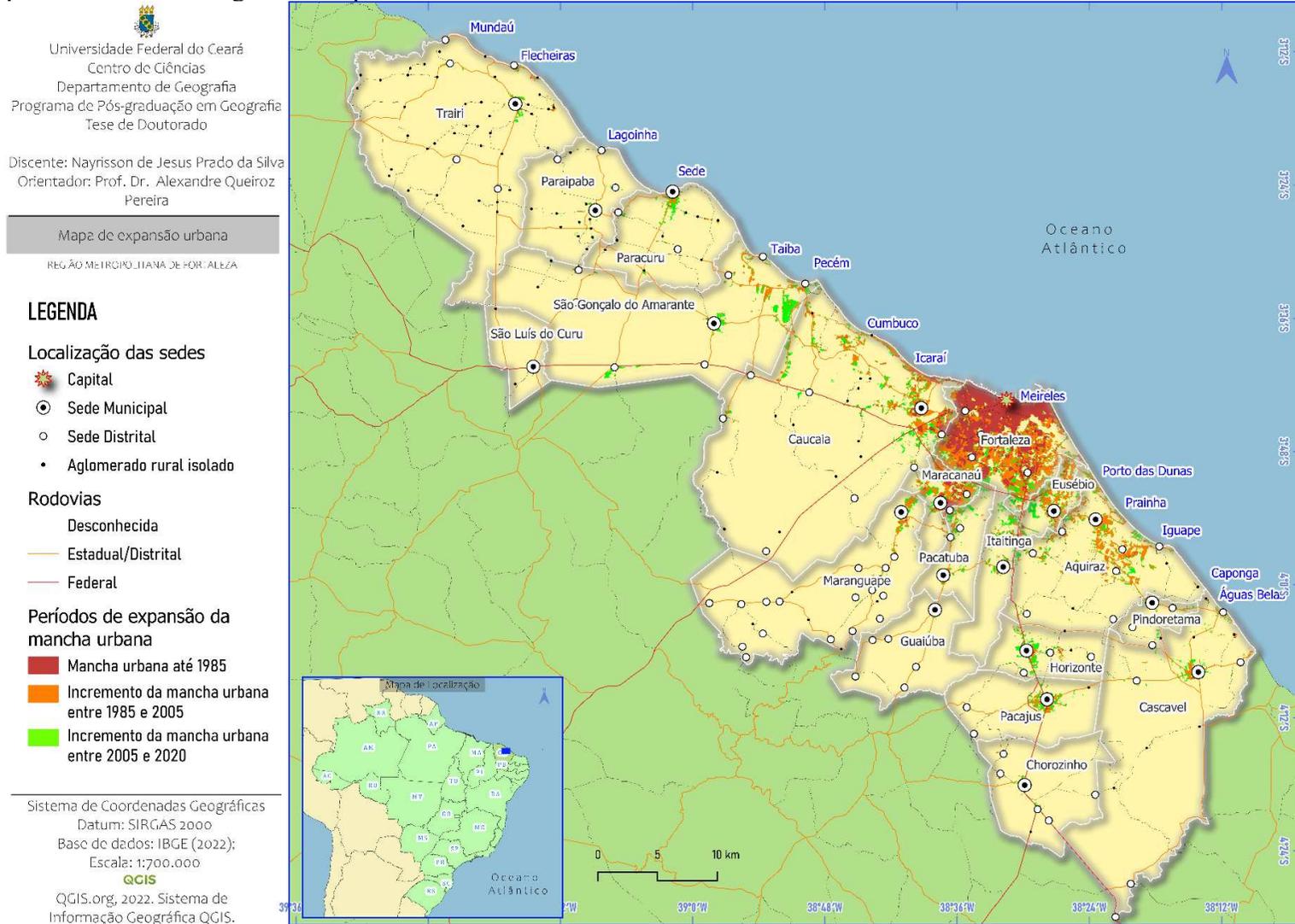


Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Na RMR essa mancha de ocupação mais pretérita já é bem desenvolvida no litoral entre a capital Recife e Olinda, com alguns fragmentos de continuidade no litoral de Jaboatão dos Guararapes. Nos demais municípios ao litoral norte situação pequena e parcelada (Paulista e Ilha de Itamaracá) e ao Sul há pouquíssimas evidências de sua ocupação.

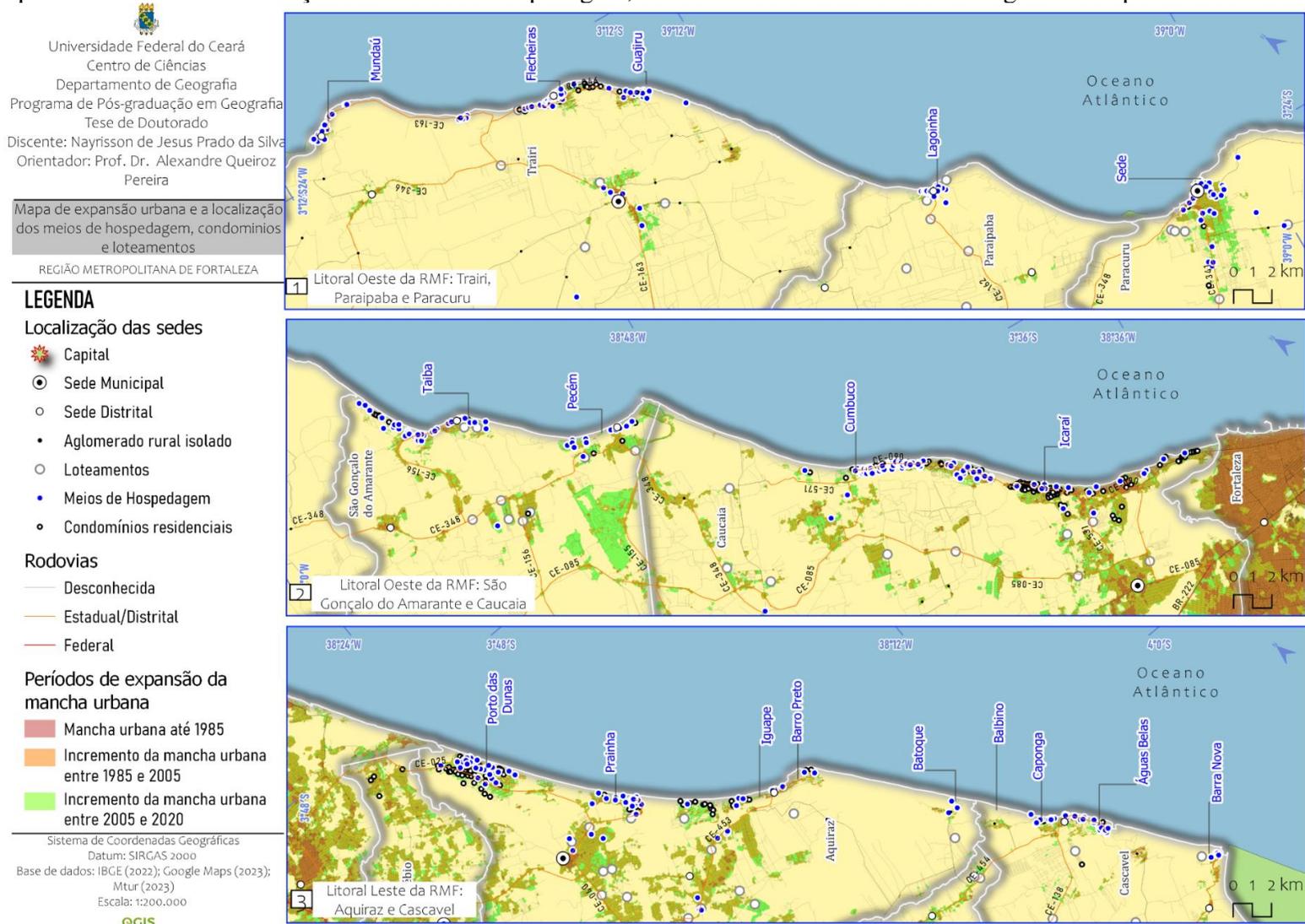
Na RMS na década de 1980, ela se manifesta em toda a porção litorânea da capital Salvador com uma estreita ligação ao litoral do município vizinho Lauro de Freitas com a obtenção histórica de clubes e segundas residências. Ao litoral norte ela se estende de forma segmentada em Camaçari, habitada por comunidades tradicionais (Jauá e Arembepe) e segundas residências (Barra do Jacuípe e Guarajuba), e de forma restrita em Mata de São João, sobretudo por comunidades tradicionais pesqueiras (Praia do Forte e Imbassai). Em Vera Cruz era se apresenta de forma restrita e fragmentada em seu litoral atlântico, na sede municipal, e sua posição meridional.

Mapa 17 - Expansão urbana na Região Metropolitana de Fortaleza entre os anos de 1985 e 2020.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); MapBiomias (2021).

Mapa 18 - Expansão urbana e a localização dos meios de hospedagem, condomínios e loteamentos na Região Metropolitana de Fortaleza



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); MapBiomias (2021); Google Maps (2023).

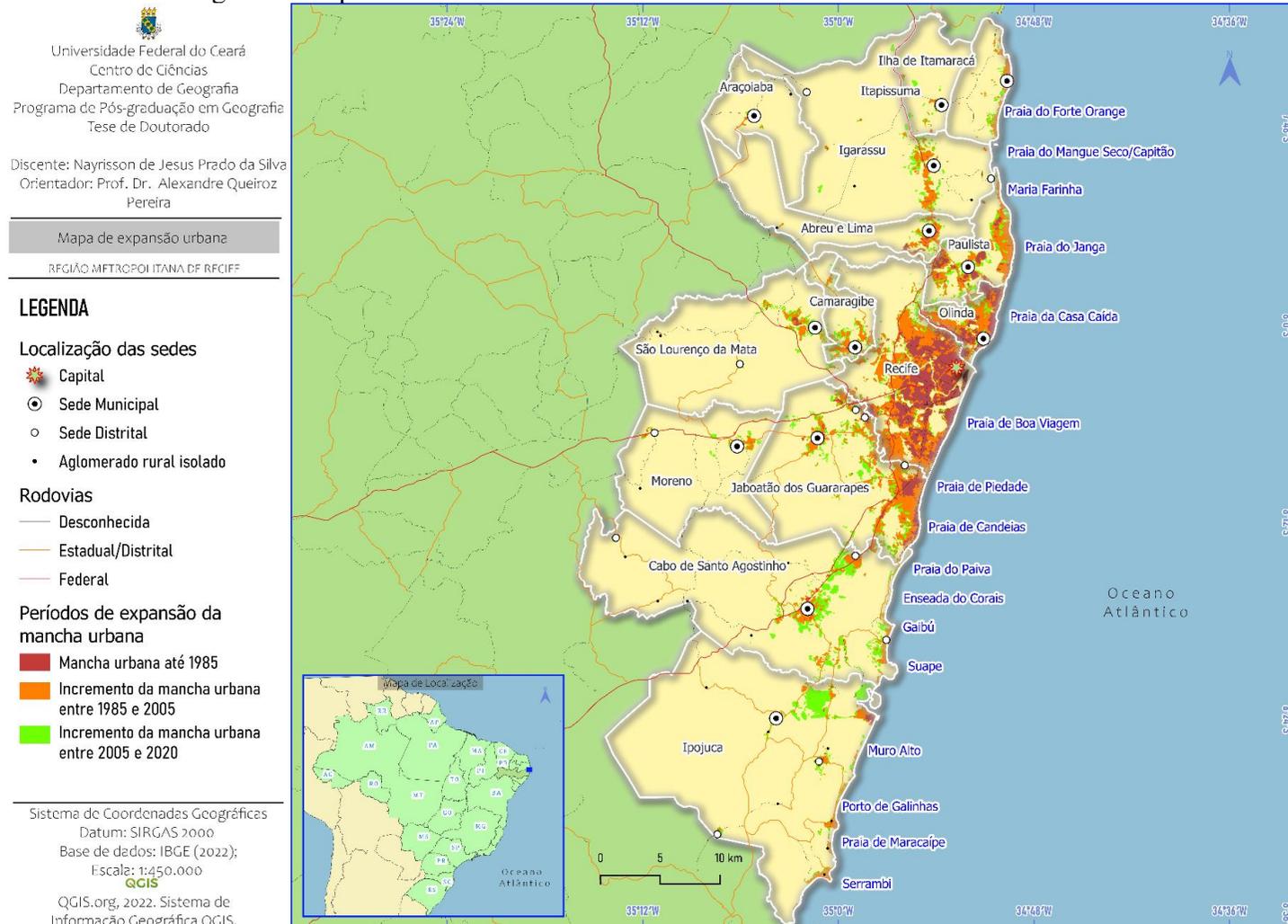
Passados 20 anos (entre 1985 e 2005) há uma mudança significativa, sobre a ocupação e edificação sobre o litoral metropolitano, certamente o período de maior expansão desse tecido, onde as capitais passam a edificar mais ao seu interior e ocupar algumas lacunas no seu litoral, há também uma expansão do entorno imediato das sedes municipais e distritais e a localidades litorâneas passam a obter um eixo mais robusto de ocupação paralela a orla marítima. Em contexto obteve-se o investimento e aplicação dos programas de políticas públicas para construção e melhorias de infraestruturas urbanas voltadas a atender o turista, o que não só amplia as melhorias para a atividade como viabiliza a expansão urbana pelas comunidades e o esgarçamento desse tecido pela vilegiatura e o imobiliário turístico.

Na RMF esse período caracterizou na capital o movimento de ocupação do seu interior (sudeste) e do litoral leste (Praia do Futuro). Nota-se um importante crescimento urbano no litoral de Caucaia e Aquiraz, ambos municípios contemplados pelas políticas públicas de turismo, que já apresentavam histórico de franca ocupação da vilegiatura em seus territórios e no início do século XXI suas localidades litorâneas passam a serem alvos da edificação de hotéis, resorts e complexos turísticos.

Nesse recorte temporal damos destaque a localidade de Cumbuco em Caucaia e em Porto das Dunas em Aquiraz. Outra coisa em comum nestes municípios é a estreita consolidação da mancha edificada entre a sede municipal em direção ao litoral. Nos demais municípios as sedes e distritos, além das localidades situadas na orla, desenvolvem suas respectivas manchas edificadas no seu entorno imediato de forma descontínua, muito atrelado também as condições de seu sítio natural (dunas, rios e área de proteção).

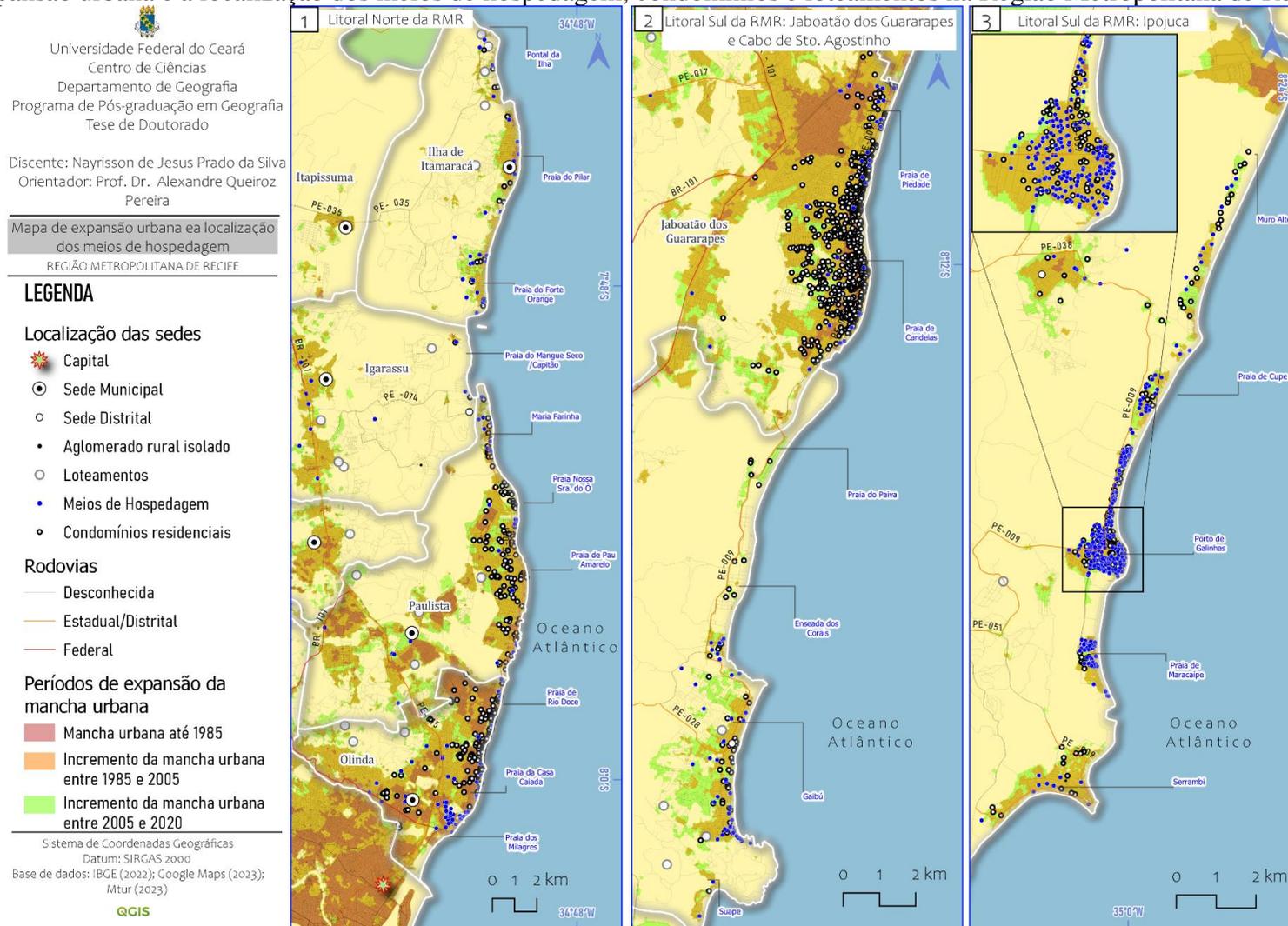
Na RMR nesse período Recife e Olinda vêm sua expansão dessa mancha se interiorizar e ocupar as ditas lacunas/espacos vazios no litoral, junto a ela Jaboatão dos Guararapes e Paulista crescem em grande velocidade sobre suas respectivas orlas, não só na perspectiva da segunda residência, mas também como primeira residência para população de melhor poder aquisitivo, consolidando esse eixo metropolitano mais denso e extremamente verticalizado. No litoral norte, embora mais apartada, a Ilha de Itamaracá consolida sua ocupação em sua praia e o no litoral sul Cabo de Santo Agostinho, em específico Enseada dos corais e Gaibu e Ipojuca, em específico Porto de Galinhas e Serrambi, ampliam significamente o seu tecido edificado advindo das comunidades tradicionais, equipamentos turísticos e segundas residências.

Mapa 19 - Expansão urbana na Região Metropolitana de Recife entre os anos de 1985 e 2020.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); MapBiomias (2021).

Mapa 20 - Expansão urbana e a localização dos meios de hospedagem, condomínios e loteamentos na Região Metropolitana de Recife.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); MapBiomias (2021); Google Maps (2023).

Na RMS os fenômenos que transcorreram neste período não foram muito diferentes do que houve nas demais regiões, considerando que em Salvador e Lauro de Freitas após consolidar a ocupação do litoral passou a interiorizar esse tecido e ocupação. Esse período estabeleceu a ocupação de porções do litoral de Camaçari não somente nas localidades defrontantes ao mar (mais expressivamente a Barra do Jacuípe, Guarajuba e Itacimirim) mas como em parcelas mais ao interior, próximos (a oeste da rodovia BA-099) as sedes distritais de Abrantes e Monte Gordo.

Em Mata de São de João as localidades litorâneas crescem de forma fragmentada e linear a linha de costa, com destaque a Praia do Forte que passa a adquirir um conjunto de empreendimentos turísticos (meios de hospedagem) e segundas residências (condomínios horizontais) nesse tecido edificado, assim também como Sauipe com o Complexo Turístico da Costa do Sauipe (Figura 15). Em Vera Cruz essa mancha ganha volume no entorno imediato, de forma compacta e pontual das localidades que já apresentavam certo desenvolvimento urbano.

Figura 15 – Complexo de Costa do Sauipe, no município de Mata de São João-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2015).

Neste último período entre 2005 e 2020 contextualizado pelo movimento das grandes marcas internacionais entre os meios de hospedagem em direção ao litoral metropolitano nordestino, assim como o amadurecimento dos complexos turísticos, também foi observado o pleno desenvolvimento das atividades portuárias e o crescimento de uma população urbana de poder aquisitivo menor em localidades mais precárias. Nos municípios com alta densidade populacional e alta taxa de urbanização essa mancha torna-se mais restrita sem grandes áreas, entretanto, elas alcançam vinculação maior e com potencial de expansão, segundo a grande do plano urbano viário determinado.

Na RMF este período mais recente obteve maior expressão dessa mancha urbana nas intermediações do CIPP, situada no litoral entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante, pois o empreendimento portuário não só mobilizou a construção de infraestrutura para a sua operação, como também atenuou a ocupação por moradia e certas demandas do turismo, caracterizando um recorte complexo.

Seguindo o litoral oeste da região, há um destaque também para a expansão urbana perpendicular à linha de costa na sede municipal de Paracuru segundo a orientação da rodovia estadual, fato também atribuído ao seu sítio natural (sobretudo as dunas que cerceiam a sede pelas laterais). Os processos de expansão urbana nesse período se situam em Trairi (Mundaú e Flecheiras) preenchendo certos espaços dentro das localidades e em Paraipaba (Lagoinha) ela abrange o entorno imediato.

No litoral leste em Aquiraz, Porto das Dunas se apresenta com forte expansão na porção ao sul da rodovia estadual (CE-025), em loteamento sobre Dunas e de forma mais expressiva. A localidade que fica entre Prainha e Iguape, chamada de Praia de Marambaia, onde situa-se o complexo turístico Aquiraz Riviera, também é verificado um grande volume edificado. Em Cascavel nesse período há uma forte expansão partindo de Caponga em direção a Águas Belas.

Na RMR neste intervalo de tempo houveram poucas expansões, tanto na capital como na porção dos municípios do litoral norte. Ao litoral sul, em Jaboatão dos Guararapes também pouco se evidenciou mudanças significativas sobre o tecido edificado, porém a maior transformação neste período confere aos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, ambos na porção mais continental, dinamizados pela edificação dos empreendimentos de operação da indústria, do sistema portuário, das residências e conjuntos habitacionais industriais próximos as suas respectivas sedes municipais.

No litoral de Cabo de Santo Agostinho há um breve delineado edificado em Praia do Paiva em consolidação, devido ao complexo turístico Reserva do Paiva (Figura 16 e 17), assim como uma expansão complementar ao período anterior nas localidades de Enseada dos Corais, Gaibú e Suape, sobretudo por residências mais precárias. No litoral de Ipojuca a destaca-se uma ocupação da localidade de Muro Alto por hotéis, resorts e condomínios de luxo, que já se notava no período anterior, e se concretiza conectando o seu tecido edificado as outras localidades como o de Praia do Cupe e Porto de Galinhas.

Figura 16 –Reserva do Paiva, complexo localizado na Praia do Paiva-Cabo de Santo Agostinho-PE.



Fonte: SEMAS-PE (2015).

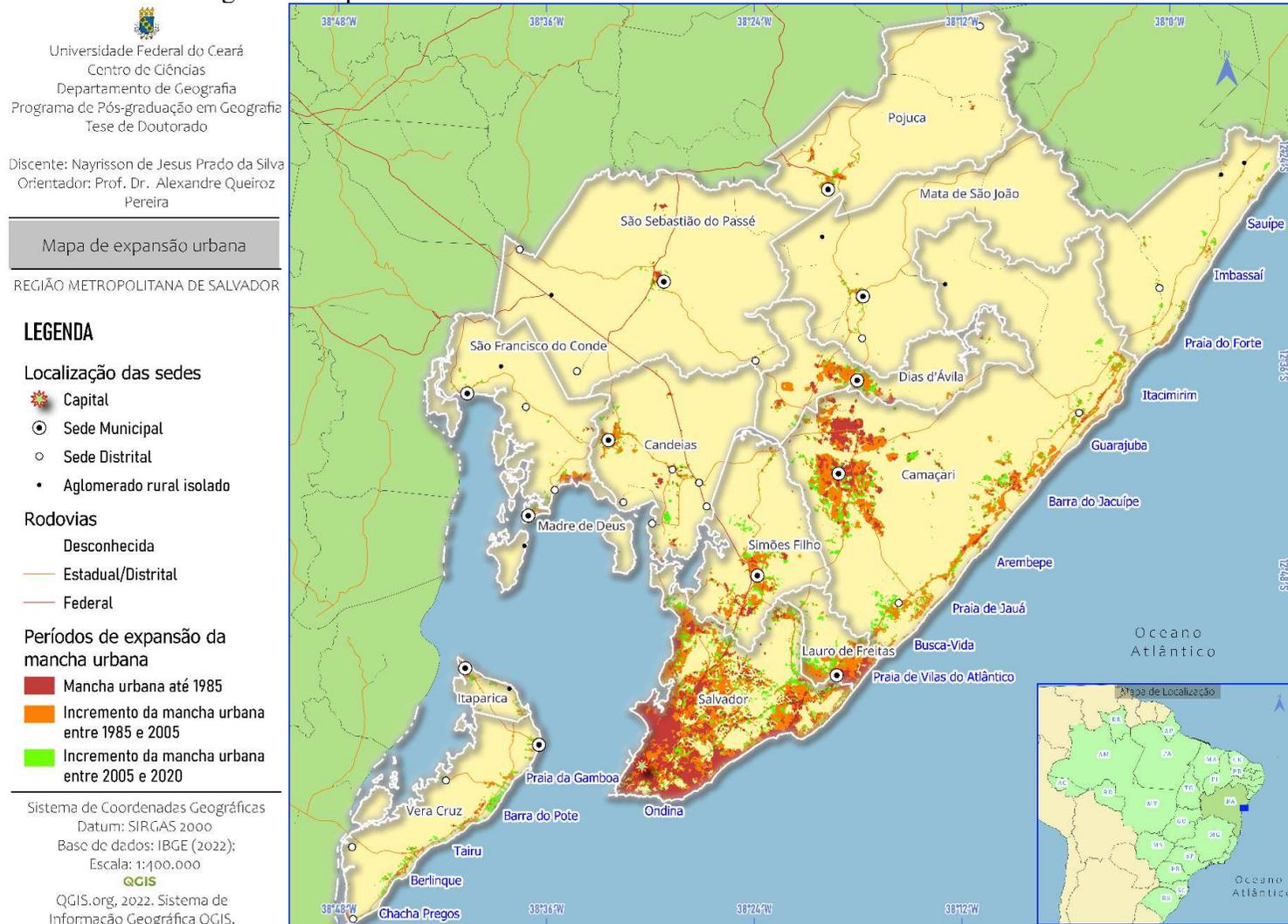
Figura 17 –Reserva do Paiva, complexo localizado na Praia do Paiva-Cabo de Santo Agostinho-PE.



Fonte: Arquivo pessoal (2015).

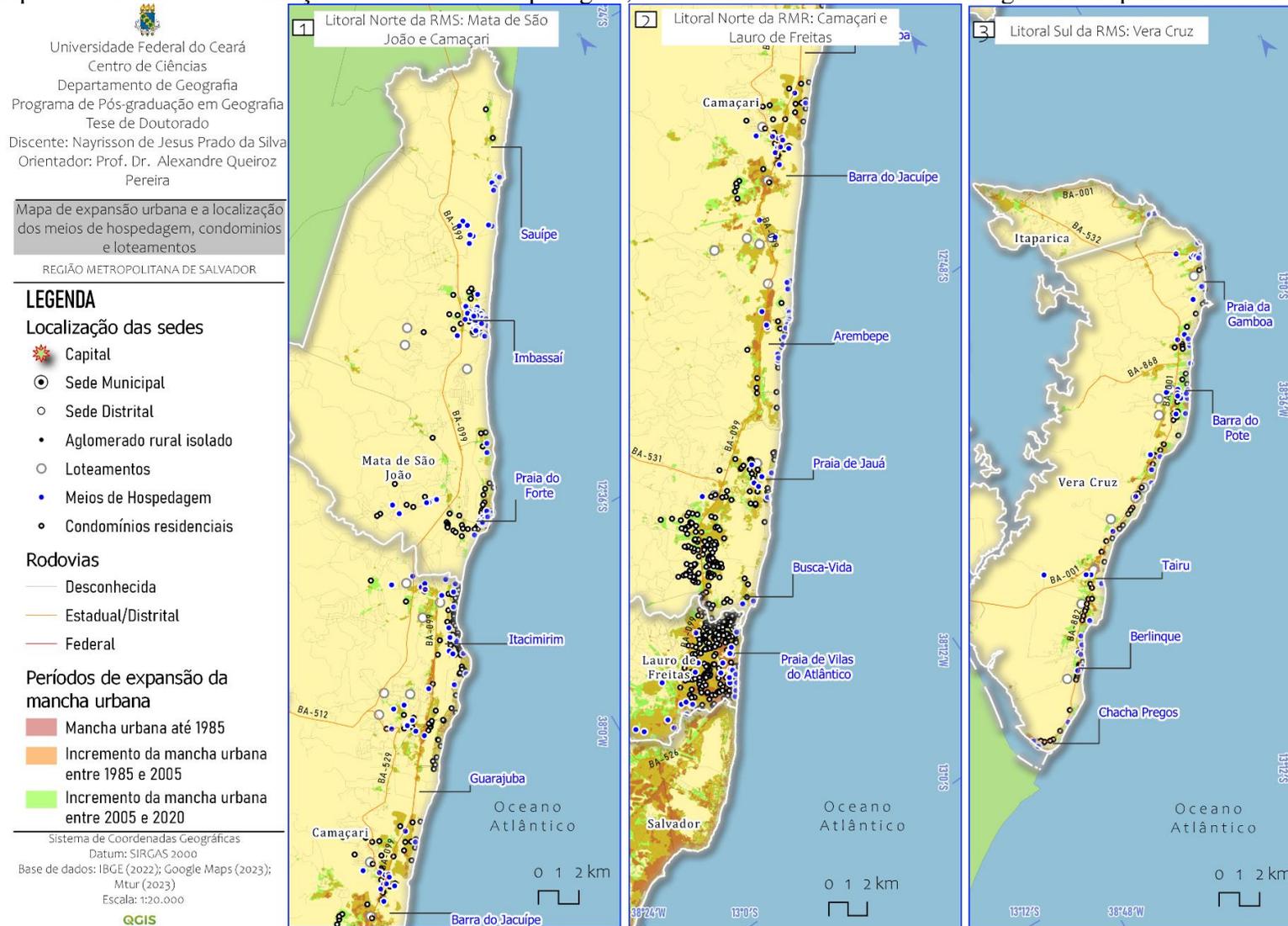
Nas demais localidades litorâneas dos municípios (Porto de Galinhas, Maracaípe e Serrambi) tem-se um breve incremento a sua mancha urbana, porém sem crescimento significativo. Na RMS o referido período de expansão do tecido edificado é captado em Salvador e Lauro de Freitas em menor volume se comparado ao período anterior, notificando somente o preenchimento de certas lacunas espaciais nos seus respectivos litorais. Em Camaçari também se observa a mesma lógica de expansão advindas de Salvador e Lauro de Freitas, sobre o distrito de Abrantes e a Praia de Busca-Vida, assim como no distrito de Monte Gordo e na localidade de Barra do Jacuípe.

Mapa 21 - Expansão urbana na Região Metropolitana de Salvador entre os anos de 1985 e 2020.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); MapBiomias (2021).

Mapa 22 - Expansão urbana e a localização dos meios de hospedagem, condomínios e loteamentos na Região Metropolitana de Salvador.



Fonte: Minfra (2020); IBGE (2022); MapBiomias (2021).

Em Mata de São João há em Praia do Forte a consolidação não só das etapas de condomínios de luxo em sua extensão como também do complexo turístico Iberostar alocado mais ao norte (Figura 18). Na sede do distrito de Açú da Torre, a oeste da rodovia estadual (BA-99) também são consolidadas áreas edificadas, lindeiras as rodovias estaduais (BA-512). Em Imbassaí tem-se em sua expansão a presença de condomínios residenciais próximo à rodovia estadual e o Resort Grand Palladium (Figura 19). Em Sauipe ressalta-se a expansão de condomínios de casas do Complexo turístico do Sauipe. No município de Vera Cruz o seu litoral tem forte ocupação entre as localidades de Barra do Pote, Tairu e Berlique com ocupação por parte de condomínios de segunda residência e loteamentos.

Figura 18 – Complexo Turístico Iberostar.



Fonte: Autoria própria (2015)

Figura 19 – Resort Grand Palladium.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Em síntese o tópico apresenta uma análise evolutiva das manchas urbanas nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador ao longo do período entre 1985 e 2020. Inicialmente, em 1985, observa-se que a ocupação urbana se concentrava nas capitais, nos seus litorais e em localidades litorâneas antigas. Essas áreas muitas vezes estão associadas a comunidades pesqueiras, centros comerciais e ocupações de vilegiatura e segunda residência.

Durante o período entre 1985 e 2005, houve uma transformação significativa, com as capitais se expandindo para o interior e ocupando lacunas no litoral. E a expansão urbana natural pelo litoral foi incrementada pelas melhorias das políticas públicas e investimentos em infraestrutura turística. As áreas metropolitanas da Região Metropolitana de Fortaleza, Recife e Salvador experimentaram um crescimento diferenciado, com destaque para a expansão litorânea em Caucaia, Aquiraz na RMF, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca na RMR e Camaçari e Mata de São João na RMS, período marcado pelo desenvolvimento de eixos de ocupação paralelos à orla.

No último período, entre 2005 e 2020, observa-se a influência de marcas internacionais de hospedagem e o amadurecimento dos complexos turísticos. As atividades

portuárias e o crescimento populacional em áreas menos privilegiadas também desempenharam um papel na expansão urbana. A densidade populacional e as taxas de urbanização tiveram impacto na expansão das manchas urbanas, algumas áreas no processo de crescimento intensivo (verticalização) e outras com crescimento extensivo acompanhando a estrutura dos planos urbanos.

Em resumo, a análise revela uma evolução complexa das manchas urbanas nessas regiões metropolitanas, impulsionada por uma interação entre fatores históricos, políticas públicas, atividades econômicas e fatores naturais. O entendimento desses padrões é crucial para o planejamento urbano sustentável e o desenvolvimento equilibrado dessas áreas metropolitanas ao longo do tempo.

### ***3.2.3 Uso e cobertura do solo***

É objetivo desse tópico promover uma análise da dinâmica de cobertura e uso do solo nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife e Salvador com ênfase nas mudanças ocorridas no território dos municípios litorâneos das respectivas regiões<sup>24</sup>, buscando apreender a velocidade dessa mudança, e quais os efeitos destas transformações sobre o espaço metropolitano. Com esse intento será desenvolvida uma investigação em escala regional fundamentada em geoinformação representativa da cobertura e uso do solo pelo MapBiomias (dos anos 1985 a 2020) detectando sua configuração espacial urbana atual e os seus respectivos usos.

Na classificação sobre a cobertura e uso do solo elaborada pelo Map Biomias, contemplam seis macro categorias, embora existam subcategorias mais específicas, dentro da escala trabalhada e a análise tecida o dado não nos convém no momento:

- i. “Não identificada/observada”: São relatadas as áreas bloqueadas por nuvens ou ruído atmosférico, ou não podendo ser observada;
- ii. “Floresta”: Enquadra-se a própria formação florestal, assim como a formação savânica, mangue e restinga arborizada;

---

<sup>24</sup> Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza: Trairi, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Fortaleza, Aquiraz e Cascavel

Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife: Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista, Olinda, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca

Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador: Mata de São João, Camaçari, Lauro de Freitas, Salvador e Vera Cruz.

- iii. “Formação Natural não Florestal”: Comtempla-se a formação campestre, apicum, afloramento rochoso, restinga herbácea e outras formações não florestais;
- iv. “Agropecuária”: Incorpora as práticas da pastagem, agricultura, silvicultura e mosaico de usos entre elas;
- v. “Área Não Vegetada”: Engloba praia, duna e areal, mineração e outras áreas não vegetadas, nesta categoria também é inserido as áreas urbanizadas, porém devido ao objetivo do estudo em reparar a dinâmica deste uso foi segregado de sua categoria primária;
- vi. “Corpo D’água”: Remete a rios, lagos, águas oceânicas e aquicultura.

A dinâmica de uso e cobertura do solo nas regiões metropolitanas em análise até 1985 situam-se basicamente com áreas urbanizadas pequenas, próximos aos núcleos das sedes municipais, com recortes ainda menores e “pulverizados” ao longo do litoral. A maior expressão desse uso encontra-se em suas respectivas capitais e em desenvolvimento no litoral dos municípios adjacentes, movimento visualizado no tópico 3.2.2, atrelado a expansão da vilegiatura como forma urbanizadora. Ademais no plano físico ambiental, há categorias com predomínio de áreas não vegetadas (sobretudo dunas), e um misto de outras coberturas atreladas ao ecossistema do litoral. Prepondera a agropecuária na RMR e RMS, usos fundamentais desde o período colonial para o seu desenvolvimento econômico.

No período até 1985 na RMF, compreende-se uma área urbanizada pequena situada nas respectivas sedes municipais, que representava apenas 2,9% da área de uso e cobertura do solo (UCS) dos municípios litorâneos, categoria que se encontra mais desenvolvida no litoral nordeste de Caucaia e a porção norte e noroeste da capital Fortaleza. Ainda no litoral encontra-se uma grande extensão de áreas não vegetadas, cerca de 11,6% ou seja mais de 600 km<sup>2</sup> sobre os municípios litorâneos, que na situação contemplam sobretudo os campos de dunas. Ao interior da região abundantemente ocupada pela categoria Florestal (que representa 76,1% do UOS entre os municípios litorâneos) observa-se algumas brechas ainda incipiente da Agropecuária (4%).

Neste mesmo período na RMR, tem nos respectivos municípios a categoria área urbanizada restrita ao núcleo das sedes municipais representando cerca de 4,1% da área dos municípios litorâneos, com área de maior extensão próximo ao litoral da capital Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Nas demais porções do litoral há minúsculos recortes urbanizados, com uma mescla entre floresta (19,8%), corpos hídricos (3,4%), área não vegetada (3,3%) e

formação não florestal (0,5%), com destaque a agropecuária (68,6%) que predomina na região, devido ao seu histórico colonial de produção de açúcar principalmente.

No recorte temporal analisado na RMS, assim como as demais regiões possuem áreas urbanizadas mais compactas, representando cerca de 4,1% entre os municípios litorâneos metropolitanos, embora a sede de Camaçari atrelada ao desenvolvimento de seu complexo industrial, já se apresenta um crescimento urbano mais acentuado nesse período. No litoral destaque-se o desenvolvimento das áreas urbanizadas entre a capital Salvador e Lauro de Freitas, com resquícios pontuais e isolados no restante da costa. Complementar a ela tem-se áreas não vegetadas (3%), formação natural não florestal (4,1%) identificada sobretudo pela área pantanosa e vegetação de influência fluvial/lacustre. Porém há o predomínio da agropecuária (38,7%) acentuadamente as a pastagem, juntamente com a massa florestal (23,2%).

Em relação ao uso e cobertura do solo metropolitano no período que abrange 1985 a 2005 fica evidente o grande *boom* percentual de crescimento urbano, e elas acontecem em duas frentes, uma no sentido interior e outras no sentido litorâneo, aos municípios vizinhos. As sedes municipais e distritais próximos ao litoral ganham relevância espacial em sua expansão e passam ocupar diversos tipos de coberturas, que inclui principalmente as áreas não vegetadas (dunas) e outras formações naturais. Uma diferença perceptível entre os municípios litorâneos é o crescimento do uso da agropecuária na RMF, e a constante redução das aéreas voltadas a agropecuária na RMR e RMS em detrimento a formação florestal.

No entreposto desse período, analisando com maior proximidade a RMF, nota-se um ligeiro avanço das áreas urbanizadas (representando 6,8% do UOS e apresentando um crescimento de 133% de área em relação ao período anterior), mais intensamente ao interior da capital e extensões contínuas em direção ao litoral de Caucaia, bem como uma maior robustez dos núcleos distritais e sede de Aquiraz em direção ao seu litoral, assim como os núcleos distritais litorâneos de São Gonçalo do Amarante (Taíba e Pecém).

A sede municipal de Paracuru também apresenta ligeiro crescimento no sentido litoral-interior, tomando áreas antes ligadas as áreas não vegetadas, sobretudo os campos de dunas, com redução de 28% em relação ao período anterior. É notável entre os municípios o crescimento uso da Agropecuária (representando um crescimento de 282% de área em relação ao período anterior), principalmente em Trairi e Paraipaba no litoral oeste, e Aquiraz e Cascavel no litoral leste, ocupando espaços de áreas não vegetadas e cobertura de floresta.

Na RMR, o período foi de destaque para as áreas urbanizadas (com um crescimento de 207% em relação ao ano anterior) com profunda interiorização na capital, e articulação com a área litorânea de Olinda e Jaboatão dos Guararapes e extensão ao litoral de Paulista, compondo esse cordão urbano contínuo defronte ao mar. Nesse mesmo sentido observa-se uma expansão das sedes municipais e crescimento das localidades praianas tanto do litoral norte (Ilha de Itamaracá) como do litoral Sul (Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca), sendo que grande parte desse crescimento urbano se deu sobre área de cobertura mista que obteve severa redução a área não vegetada (-76%) e formação natural não florestal (-8%) assim como as áreas voltadas a agropecuária com redução de 11% em relação ao ano anterior. É possível observar também um ligeiro retorno da cobertura florestal (aumento de 7%) sobre áreas ligadas a agropecuária, tornando-as mais contínuas.

Na RMS, assim como as demais capitais nesse período, obteve uma expansão da área urbanizada, entre os municípios litorâneos esse aumento foi de 154%, e concentra-se no seu interior, e ligeiro volume no litoral de Lauro de Freitas, forte elo urbano a Salvador.<sup>25</sup> Com a consolidação da rodovia estadual (BA-099 e BA-001) ocorre a incrementação de áreas urbanizadas a comunidade já existentes e em constituição ao longo do litoral de Camaçari, Mata de São João e Vera Cruz.

Em relação ao período anterior, aponta-se uma redução de quase metade da área não vegetada, e 16% da formação natural não florestal, aspectos que tocam em parte as áreas de dunas e áreas alagadiças próximas as praias. No período que se estende entre 2005 a 2020, a conformação do uso e cobertura do solo atinge características bem distintas do primeiro período, onde as respectivas capitais situadas na região consolidam suas áreas urbanizadas, em um ritmo de crescimento menor.

Aos municípios litorâneos adjacentes as elas, formaram-se áreas urbanas mais sólidas em estrita conexão com o desenvolvimento de suas sedes municipais e distritais ao interior. As demais localidades litorâneas também se expandem, corroboradas pelo vetor portuário industrial, pela promoção do imobiliário turístico e pela produção urbana no entorno de ambas as atividades. A mudança de cobertura do solo advém de supressão das áreas não vegetadas (dunas), formações florestais, formação natural não florestal (vegetação com influencia fluvial/lacustre)<sup>26</sup> e de alguns usos da agropecuária<sup>27</sup>. A institucionalização de

---

<sup>25</sup> Nota-se ao interior o ligeiro incremento da área urbanizada de Camaçari, tanto do seu centro urbano como da área edificada pelo seu complexo industrial.

<sup>26</sup> Principalmente a RMF e RMS.

<sup>27</sup> Principalmente a RMR.

parques e áreas de proteção mitigam e reduzem a velocidade de avanço dessas áreas urbanizadas sobre o ambiente, porém não paralisam o avanço.

Neste período mais recente, a capital da RMF já obtém uma mais de 70% de seu recorte litorâneo<sup>28</sup> sob áreas urbanizadas, que pelo litoral mantém uma área contínua ao município de Caucaia e um vetor sólido no sentido do litoral de Aquiraz, também propiciada pelas rodovias estaduais (CE-025 e CE-040). Cabe destaque para as expansões dessas mesmas áreas em São Gonçalo do Amarante e Paracuru, a primeira sob o contexto da consolidação das infraestruturas do CIPP e lotes urbanos adjacentes, a segunda nesse processo já verificado no período anterior de expansão da mancha no sentido litoral-interior.

Apesar do crescimento de áreas urbanizadas em Paraipaba, Trairi e Cascavel, nota-se a ampliação de áreas voltadas a agropecuária, um crescimento de 20% em 2020 em relação a 2005 entre os municípios litorâneos da região. Ambos os processos avançam sobre formações florestais e formações naturais não florestais, com ligeira redução na perda de área não vegetadas (dunas) devido ao advento da criação de parques e áreas de proteção, junto a embargos e fiscalização no sentido de amparar essas formações, apesar de ainda ocorrer.

Na RMR, este período é marcado por certa diminuição sobre o ritmo de crescimento sobre as áreas urbanizadas na capital Recife. Entre os municípios litorâneos da região houve um aumento de 32% de área urbana nesse último período, com o maior percentual observado entre as regiões em estudo, sendo observada uma redução de 13% das áreas agropecuárias. Em Olinda, Paulista e Jaboatão dos Guararapes essa área urbana se consolida no litoral e preenche certos espaços antes destinados a agropecuária.

Em 2020 as áreas florestais tem um novo aumento de 20% em relação a 2005, à exemplo do que ocorreu no litoral sul em Cabo de Santo Agostinho ao ter sido observado aumento da cobertura Florestal na APA do Rio Pirapama, Parque estadual Mata Zumbi e a Zona de preservação ecológica de Suape, assim como o fortalecimento da área urbanizada próxima ao distrito de Santo Agostinho (Gaibu e Enseada do Corais). Em Ipojuca evidencia-se a consolidação não só do Porto de Suape (já alocado desde o período anterior), mas também o Complexo Industrial Portuário de Suape envolvendo refinarias e estaleiro, entre outras infraestruturas, além de uma cadeia de empreendimentos turísticos em toda sua extensão com maior volume em Porto de Galinhas.

Ambas ocupando extensões de áreas antes composta por cobertura mista (formação natural não florestal e área não vegetada) e uso da agropecuária. Na RMS as áreas urbanizadas

---

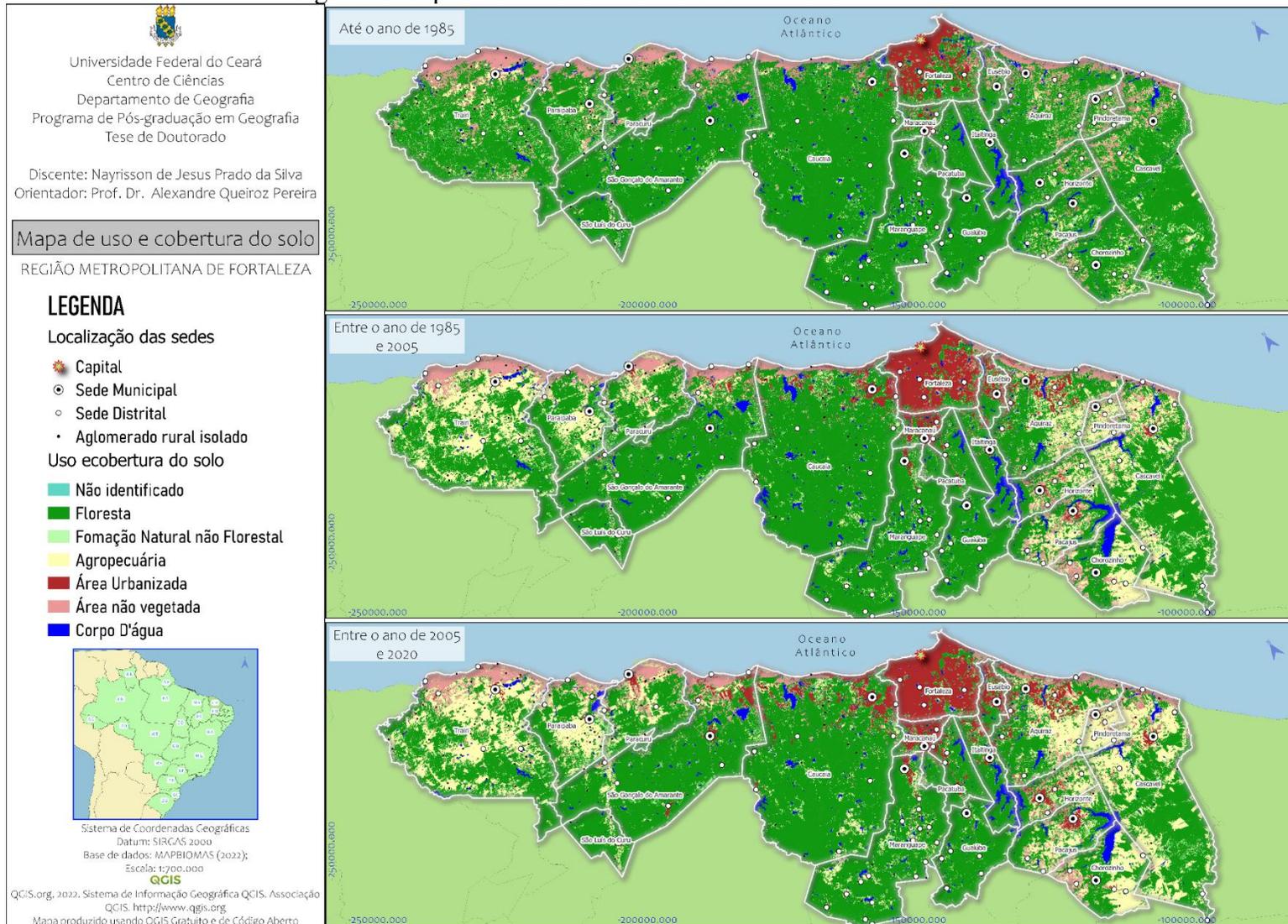
<sup>28</sup> Recorte de toda linha de praia com profundidade até 3km.

na capital seguem em expansão preenchendo certos espaços tanto ao seu interior quanto na sua porção ao litoral atlântico, acompanhado por uma maior interiorização em Lauro de Freitas conturbada a capital, tendo sido registrado um crescimento de 24% da área urbana que ratificam esse crescimento entre os municípios litorâneos.

Em Camaçari consolida-se a ocupação defrontante ao mar e amplia-se a ocupação urbana a oeste da rodovia estadual (BA-099) mais ao interior, sobretudo nas sedes distritais de Abrantes e Monte Gordo, além da localidade próximo a Barra do Jacuípe as margens do rio Jacuípe sobrepondo áreas de formação natural não florestal (vegetação com influência fluvial/lacustre) que obteve uma nova redução (9%), sendo que as áreas não vegetadas neste período também obtiveram uma breve redução (4%) e com uma maior conservação da massa florestal (aumento de 2%).

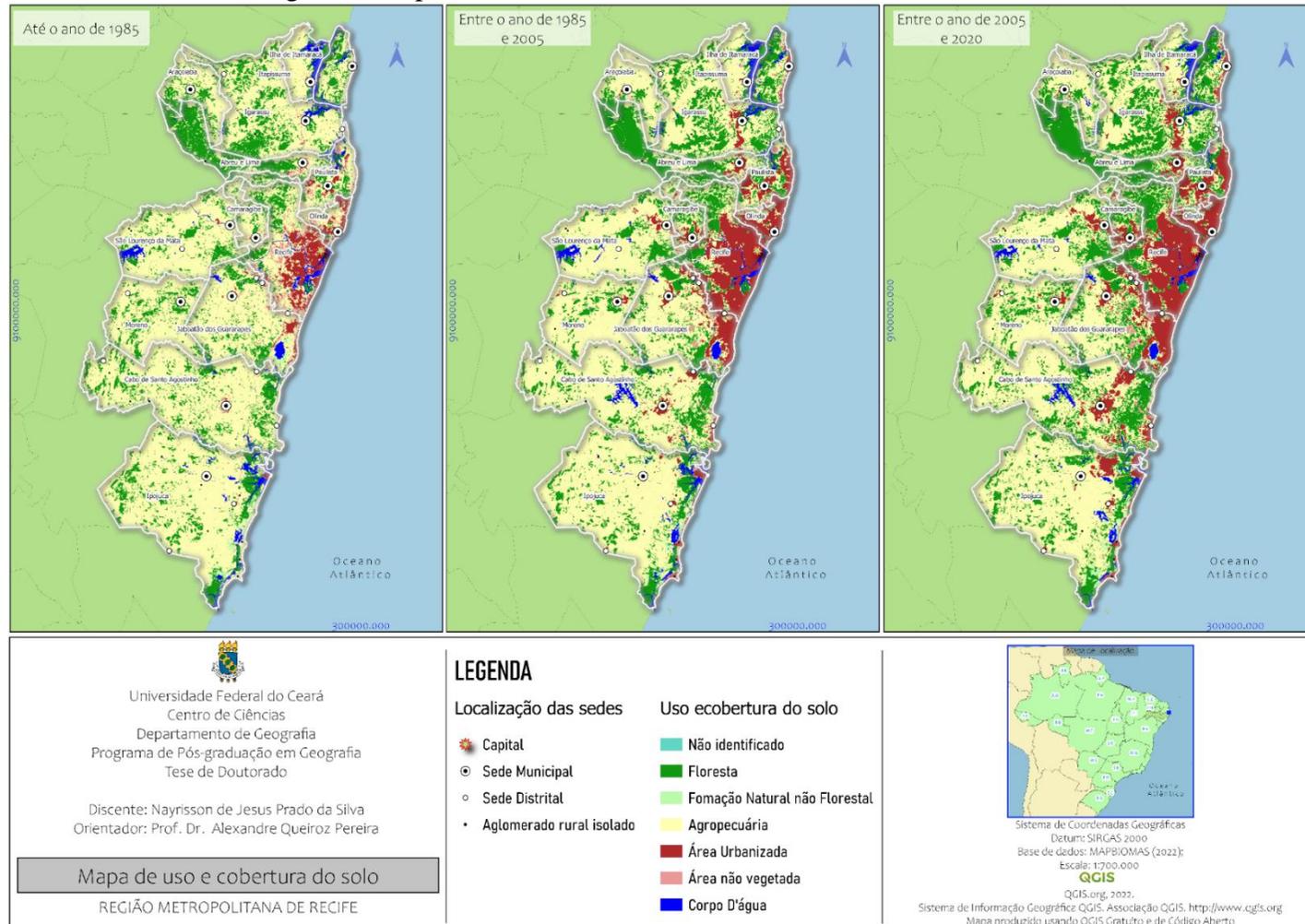
Em Mata de São João foi constatado um maior espalhamento lateral das áreas urbanizadas em Praia do Forte, e concentrações pontuais em Imbassaí e Sauipe, atingindo áreas não vegetadas (Dunas) e conservando a formação florestal salvaguardada pelas áreas de proteção. O litoral de Vera cruz também apresenta não só uma expansão de áreas urbanizada como também da agropecuária sobre a formação florestal.

Mapa 23 - Uso e cobertura do solo da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.



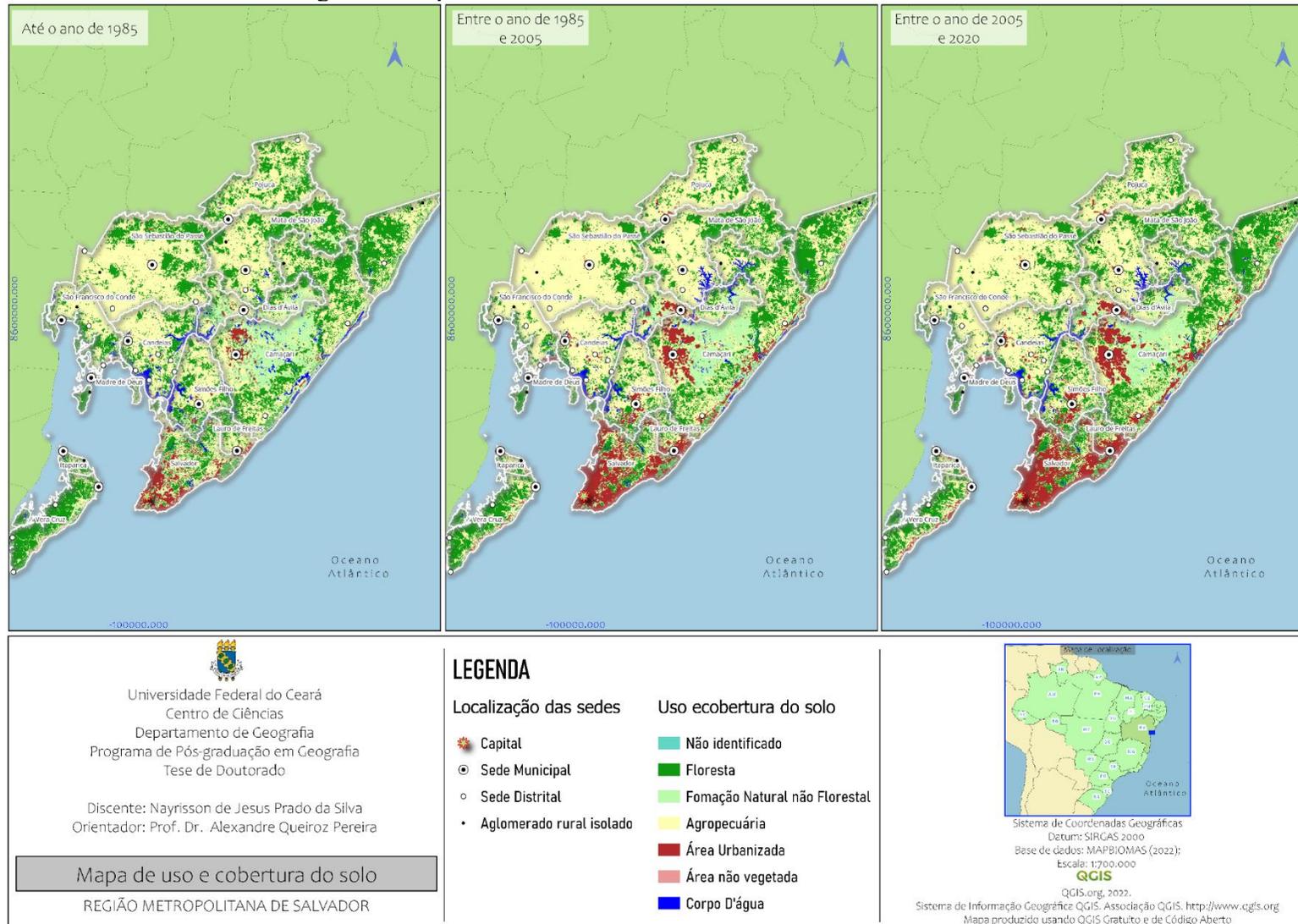
Fonte: IBGE (2022); MapBiomas (2021).

Mapa 24 - Uso e cobertura do solo da Região Metropolitana de Recife entre 1985 e 2020.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomas (2021).

Mapa 25 - Uso e cobertura do solo da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2021).

Em uma síntese desses 35 anos na realidade metropolitana é possível identificar a existência de um crescimento significativo das áreas urbanizadas, especialmente nos municípios litorâneos próximos às capitais, que está relacionado à expansão da vilegiatura e ao desenvolvimento econômico portuário e industrial, com redução significativa do setor agropecuário. O período entre 1985 e 2005 testemunhou um boom no crescimento urbano, com áreas urbanizadas se expandindo tanto em direção ao interior quanto ao litoral.

A partir de 2005, as áreas urbanas consolidaram-se nas capitais e nos municípios litorâneos adjacentes, ligando-se às infraestruturas existentes e ao setor industrial e turístico, o que resultou na supressão de áreas não vegetadas, formações florestais e áreas de influência fluvial/lacustre, bem como em uma redução nas áreas de agropecuária. Apesar da criação de parques e áreas de proteção ambiental, o crescimento urbano persiste, ainda que em ritmo menor.

Em suma, o estudo destacou a transformação significativa do espaço metropolitano ao longo do tempo, com impactos na paisagem e no ambiente natural, apesar das medidas de proteção. Essas mudanças enfatizam a importância de políticas de ordenamento urbano sustentável e de conservação ambiental para mitigar os impactos negativos sobre o uso do solo e da cobertura vegetal.

## **4 TURISMO, PLANEJAMENTO URBANO E OS PROCESSOS SOCIOESPACIAIS NOS MUNICÍPIOS METROPOLITANOS TURÍSTICOS DO NORDESTE DO BRASIL**

O turismo desempenha um papel fundamental na dinâmica socioespacial dos municípios metropolitanos do Nordeste do Brasil, pois impulsionam o crescimento urbano e ditam alguns dos processos socioespaciais que caracterizam o litoral dessas regiões. Nesse curso destaca-se os fatores sociopolíticos e a cadeia de usos e infraestruturas que as delineiam de forma relevante na atual composição morfológica e projetam os rumos dos processos e impactos.

Neste capítulo almeja-se alcançar na perspectiva da Morfologia do Turismo de Xie (2022), a integração dos elementos da morfologia e a consolidação dos atrativos turísticos (imobiliário turístico), o exame de processos e impactos abrangentes a exemplo de situações pontuais. Posteriormente na tentativa de visualizar a intersecção entre o turismo e o planejamento urbano, analisa-se a configuração dos planos, instrumentos urbanísticos e medidas de governança que tocam sobre a dinâmica das atividades turísticas e de como o planejamento pode estar sendo moldado, reforçando o contexto da configuração socioespacial atual e condicionando o futuro.

Ao explorar as complexas relações entre turismo, urbanização e ambiente, a proposta é lançar luz sobre as questões cruciais enfrentadas pelos municípios metropolitanos turísticos do Nordeste, contribuindo para uma compreensão mais profunda dessas dinâmicas e, por sua vez, oferecendo insights para orientar políticas públicas e práticas de planejamento que promovam o desenvolvimento sustentável nessas áreas.

### **4.1 Análise dos processos socioespaciais e impactos do turismo na morfologia urbana das cidades litorâneas metropolitanas do Nordeste brasileiro**

A ampliação e adensamento do plano urbano são características inerentes às cidades (JAPIASSÚ e LINS, 2014), tornando-se mais evidentes e aceleradas nas grandes metrópoles, onde se desencadeiam uma série de processos socioespaciais. A expansão urbana e o processo de extensificação e intensificação dessas áreas (LIMONAD, 2018), resultam em uma série de impactos, que constantemente redefinem a morfologia urbana. Compreende-se que a relação

que o turismo e a vilegiatura marítima têm com o espaço urbano litorâneo se revela desencadeador de vários processos e impactos em tipo e escala de complexidade distintas.

Áreas de contato com a natureza desempenham um papel fundamental como espaços restauradores no dia a dia da população e se destacam devido às suas características únicas e insubstituíveis. De acordo com Donegan e Carneiro (2023), as praias urbanas cercam cidades, bairros ou locais de veraneio já consolidados, estando próximas a estruturas como calçadas, vias de tráfego e edifícios que se integram ao cenário litorâneo.

Considerando o desenvolvimento urbano e a exploração das atividades de lazer, é possível considerar que o processo de urbanização voltado ao turismo adquire uma dimensão global, embora possam ser observadas particularidades culturais e socioeconômicas locais. Enquanto as cidades urbanas convencionais se formam com base na produção e acumulação de bens manufaturados, as cidades voltadas ao turismo são planejadas especificamente como locais de consumo de produtos e serviços relacionados ao entretenimento, prazer, recreação e relaxamento, em contraposição às necessidades básicas como habitação, educação e emprego (ALMEIDA e MEDEIROS, 2023).

O uso recreativo das áreas litorâneas, por exemplo, implicou uma série de transformações no espaço, como a criação de novos acessos, a implementação de infraestrutura de saneamento básico e eletrificação de áreas que anteriormente eram pouco habitadas, muitas vezes em locais com condições geográficas desfavoráveis para o desenvolvimento urbano. Pode-se concluir que, ao contrário do que ocorre nos centros urbanos tradicionais ou ativos, onde a acessibilidade existente desempenha um papel crucial, nas áreas turísticas centrais, o elemento preponderante para sua consolidação é, na verdade, a paisagem (ALMEIDA e MEDEIROS, 2023).

Neste sentido, Dantas (2010) apresenta como inicialmente o Nordeste brasileiro entra nesse circuito a partir das práticas marítimas modernas, com a mudança da imagem da região e a inserção de políticas públicas na promoção do turismo no espaço litorâneo. Pereira (2020) em seu estudo reitera a discussão e se aprofunda no tema do processo de metropolização turística vivenciada nas metrópoles do nordeste do Brasil. Tema de grande relevância no contexto do planejamento urbano e na gestão das áreas costeiras.

Essa relação entre turismo, vilegiatura marítima e espaço urbano litorâneo não é isenta de desafios e complexidades. Primeiramente, a crescente demanda por infraestrutura turística e residencial nas áreas costeiras pode levar à urbanização descontrolada e à manipulação ambiental. A construção de hotéis, resorts e condomínios implica frequentemente

em modificações drásticas no ambiente natural, incluindo a poluição de áreas úmidas, a destruição de habitats naturais e a poluição da água e do ar.

Além disso, o aumento da atividade turística pode sobrecarregar a infraestrutura urbana existente, causando congestionamentos, problemas de saneamento e escassez de recursos. Um cenário que pode variar à depender da qualidade de vida dos residentes locais e desencadear conflitos entre comunidades locais e turistas. Outro aspecto a considerar é o impacto nas culturas e nas tradições locais, considerando que o crescimento do turismo e da vilegiatura marítima pode levar à descaracterização das comunidades costeiras, com a substituição de práticas tradicionais por atividades externas para o turismo, o que pode gerar preocupações sobre a preservação da identidade cultural e ao posicionamento das comunidades locais de suas terras devido ao aumento dos preços imobiliários.

Portanto, compreende-se que a relação entre turismo, vilegiatura marítima e espaço urbano litorâneo é intrinsecamente complexa, e para se lidar com esses desafios, é crucial adotar políticas de planejamento urbano sustentável que considerem não apenas o desenvolvimento econômico, mas também a preservação do meio ambiente, a qualidade de vida das comunidades locais e a promoção da cultura e das tradições locais, tendo em mente que o equilíbrio entre esses diferentes elementos é essencial para garantir que o turismo e a vilegiatura marítima contribuam positivamente para o desenvolvimento das áreas costeiras urbanas, sem comprometer a sua sustentabilidade a longo prazo.

Quando relatamos no capítulo anterior a formação histórica da região, as características demográficas e configuração rural-urbana, além de elementos morfológicos importantes, trazemos à tona a situação a qual o desenvolvimento dessas novas práticas se estabeleceu e o quanto elas ainda modificam algumas porções do espaço metropolitano. A expansão urbana a partir desse imobiliário voltado ao turismo e a vilegiatura revela diversos outros processos correlatos identificados em sua morfologia urbana.

Logo a concepção da Morfologia do Turismo (XIE, 2022), casa com o objetivo de análise do presente estudo, com o intento de identificar e caracterizar os impactos e processos da inserção da atividade turística na configuração espacial urbana de cidades com forte potencial turístico. É o caso das localidades litorâneas situadas na região metropolitana em estudo, e neste sentido, a metodologia proposta por Xie possibilita identificar os três elementos: a morfologia local, os atrativos turísticos e os impactos ou processos correntes, sendo que a partir da interação entre a morfologia existente e os equipamentos turísticos instalados, percebe-se a emergência de uma nova morfologia, suscetível a novas dinâmicas.

A utilização dessa lógica analítica requer algumas adaptações para se alinhar à disposição das informações disponíveis. Nesse contexto, simplificamos a morfologia urbana sob a perspectiva da abordagem histórico-geográfica, aplicando a análise tripartida previamente desenvolvida no capítulo anterior. Dentre os atrativos e equipamentos turísticos, incluímos os meios de hospedagem, condomínios e loteamentos enquanto empreendimentos imobiliários importantes localizados nas áreas litorâneas, cujo impacto se dá na dinâmica urbana e social dessas regiões. Esses elementos abordam os diferentes tipos de empreendimentos que influenciam tanto o mercado imobiliário quanto a vida das comunidades locais.

Os empreendimentos imobiliários buscam atrair consumidores com maior poder aquisitivo e os loteamentos entram nesse espectro, ao se tratar de empreendimentos caracterizados pela sua exclusividade e por vezes de localização privilegiada próximo ao litoral. Eles têm por característica atrair indivíduos que desejam desfrutar do lazer marítimo em suas segundas moradias ou buscam investimentos a longo prazo para valorizar seu capital, e geralmente se apresentam como empreendimentos de grande porte, que exigem uma infraestrutura robusta e são lançados a longo prazo.

Sua flexibilidade e versatilidade na construção aliada a exclusividade é um dos pontos fortes. Desde o início do século XXI, eles têm se concentrado cada vez mais em Complexos turísticos, onde surgem como opção de mercado aos turistas e investidores do ramo. No entanto, a sua presença acaba fragmentando o contexto urbano local e segregando-os da realidade social comungada na região costeira metropolitana. Destacamos um exemplo na Figura 20.

Figura 20 - *Master Plan* do Lot. Vila do Chapéu, Taíba, São Gonçalo do Amarante-CE.

Fonte: [mkt.viladochapeu.com.br](http://mkt.viladochapeu.com.br).

Outro tipo de empreendimento incluído são os condomínios residenciais de padrão horizontalizado. Esses condomínios são comuns na orla e consistem em casas individuais ou geminadas, mansões ou pequenos prédios de dois a quatro pavimentos, com layouts mais extensos que seguem a linha da praia, moldando a morfologia urbana local. Eles geralmente incluem amplas áreas de lazer, controle de acesso e segurança, muitas vezes sendo administrados por prestadoras de serviços ou associações. Assim como os empreendimentos de alto padrão mencionados anteriormente, os condomínios também são espaços de exclusividade, atraindo um perfil de consumidores com poder aquisitivo alto e contribuindo para a fragmentação da paisagem urbana. A exemplo do padrão construtivo de alguns desses condomínios está em evidência o Condomínio *NuiSupreme* na Figura 21 abaixo.

Figura 21 - Condomínio *NuiSupreme*, Muro Alto, Ipojuca-PE.

Fonte: Agoda.

Os meios de hospedagem à exemplo de pousadas, hotéis, resorts e complexos turísticos não se limitam apenas à exploração dos aspectos naturais da praia, mas também oferecem uma ampla gama de atividades para minimizar a sazonalidade do fluxo turístico. Isso inclui esportes aquáticos, spa, campos de golfe, quadras de tênis e eventos associados a uma grande quantidade de unidades de hospedagem com diárias elevadas. Esses resorts, ao proporcionarem uma variedade de atrações e serviços, atraem turistas de alto poder aquisitivo, mas também podem afetar a paisagem e a dinâmica local, muitas vezes criando áreas segregadas do restante da comunidade.

Como exemplo mais evidente e robusto entre os meios de hospedagem elencados, situamos na Figura 22 abaixo o Complexo Turístico Iberostar, localizado em Praia do Forte em Mata de São João-BA, que contempla uma gama de outros empreendimentos (tanto para hospedagem como para a vilegiatura) e possuidor de ampla área de lazer e esportes.

Figura 22 - Completo Turístico Iberostar, Praia do Forte, Mata de São João-BA.



Fonte: Litoral Verde. Google.

Isso levanta questões importantes relacionadas à inclusão social, ao desenvolvimento sustentável e à preservação do patrimônio natural e cultural das regiões costeiras, sendo que o equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida das comunidades locais é um desafio que requer atenção cuidadosa e planejamento adequado. O Quadro 12 apresenta uma organização adaptada dos pontos principais da Morfologia do Turismo, no que diz respeito a elementos de pesquisa e desdobramentos da análise inseridos no estudo.

Quadro 12 - Estrutura analítica da Morfologia do Turismo.

Pesquisa	Elementos de Pesquisa	Desdobramento da análise
Morfologia do Turismo	Morfologia Urbana	Plano urbano
		Tecido edificado
		Uso e cobertura
	Atrativos Turísticos e da Vilegiatura	Meios de Hospedagem
		Condomínios
		Loteamentos
	Impactos e Processos	Expansão e Fragmentação urbana
		Mudança de uso e cobertura do solo
		Problemas sociais e ambientais

Fonte: Elaborado pelo autor.

Os impactos e processos resultantes dessa interação originam diversos efeitos e consequências. Dentre eles, destacam-se a expansão urbana, influenciada pela consolidação dos equipamentos turísticos previamente identificados. Esses efeitos englobam a fragmentação espacial urbana, a alteração no uso e cobertura do solo, bem como questões sociais e ambientais urbanas. A partir disso, podemos identificar possíveis localidades na região que reúnem esses processos, o que nos permite compreender melhor como eles impactam o planejamento urbano e a vida em sociedade.

Nos tópicos seguintes iremos compreender um pouco mais sobre a dinâmica entre os elementos da morfologia do turismo elencados e destacar com mais ênfase os processos e impactos decorrentes da consolidação do turismo e da vilegiatura na morfologia de algumas localidades no litoral metropolitano.

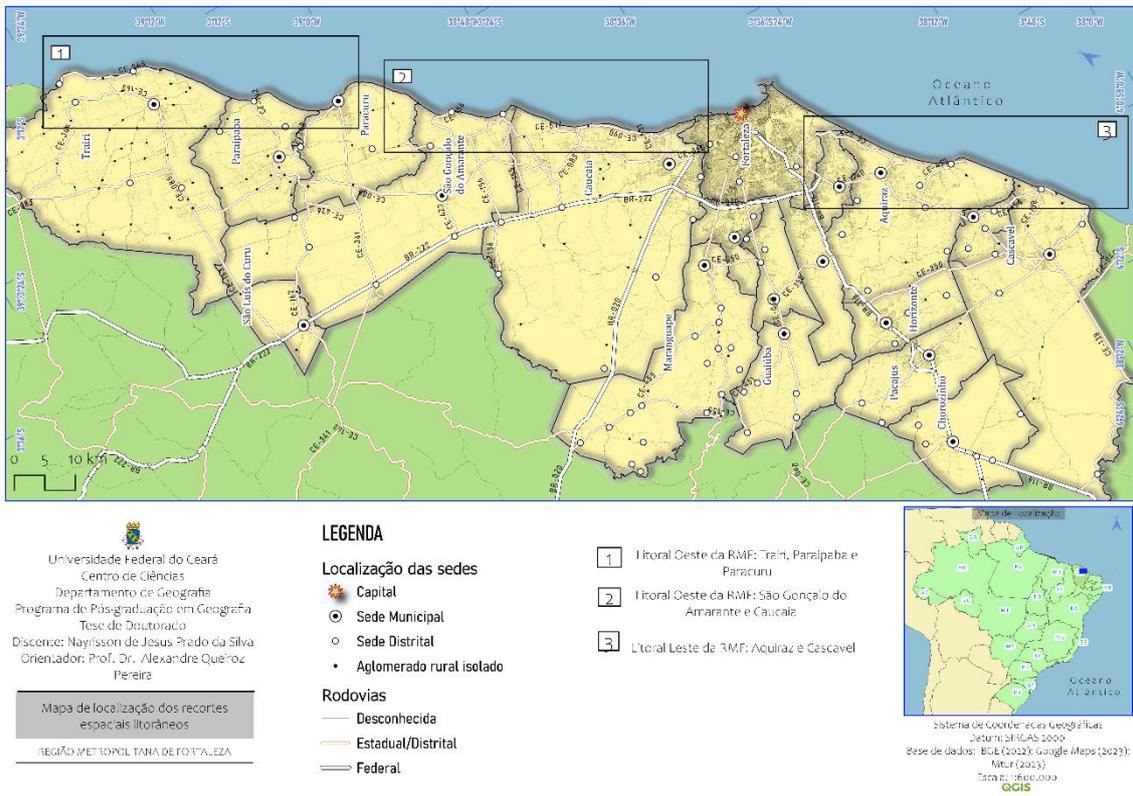
#### ***4.1.1 Panorama da Morfologia urbana das localidades litorâneas metropolitanas***

A morfologia urbana em sua escala de maior detalhe é o recorte ideal para identificar e consolidar estudos de maior precisão quanto aos impactos e processos urbanos. Logo se faz necessária uma abordagem que seja capaz de vislumbrar localidades litorâneas da metrópole onde há dinâmicas mais relevantes. É objetivo deste tópico apreender essa morfologia a partir dos seus respectivos elementos, tendo em mente que o plano urbano, o tecido edificado e o uso do solo, como já verificados na escala regional, prevalecem como pontos de partida para o presente diálogo com as atividades turísticas.

Os mapas apresentados apontam aspectos que unem a análise dos três elementos morfológicos, pois perfazem uma representação da conjugação de uma gama de constatações relacionadas diretamente ou indiretamente na influência dos recursos hídricos na formação morfológica urbana local, o crescimento da cidade e sua evolução ao longo do tempo, na relação da rede rodoviária e o crescimento da mancha urbana, a estruturação da malha urbana e as mudanças de uso do solo, a hierarquia urbana e o posicionamento das sedes municipais e distritais e a consolidação dos vetores de urbanização, a acessibilidade e mobilidade nas áreas costeiras, entre outras questões. Busca-se uma compreensão abrangente da morfologia urbana, diagnóstico fundamental para o planejamento urbano e o desenvolvimento das cidades da orla metropolitana.

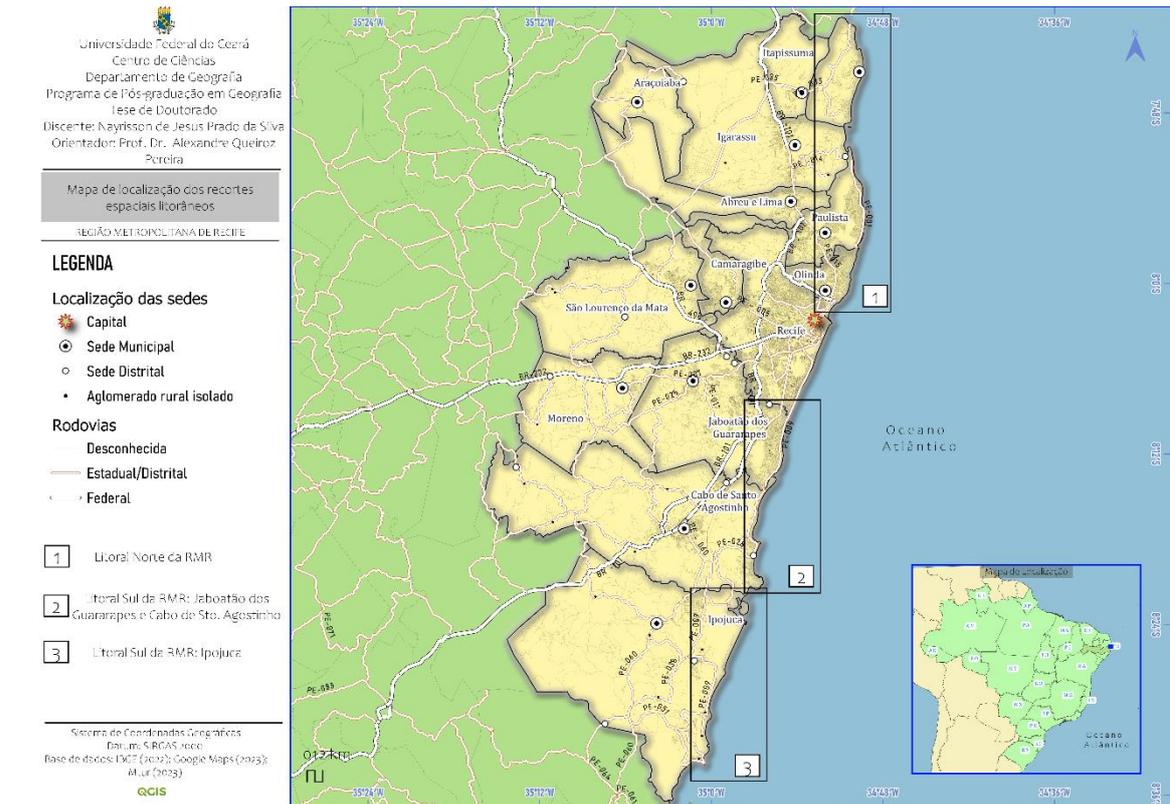
Como o litoral das regiões metropolitanas torna-se extenso e há uma necessidade de uma escala de maior detalhe no recorte da orla dos municípios litorâneos, dividiu-se em partes e com uma orientação geográfica que se facilita o ajuste do *layout* das disposição das localidades. Nesse primeiro momento da RMF foi segmentada entre litoral oeste (1 e 2) e litoral leste (3), a RMR foi dividida em litoral norte (1) e sul (2 e 3), e a RMS também como litoral norte (1 e 2) e sul (3).

Mapa 26 - Localização dos recortes espaciais litorâneos da RMF.



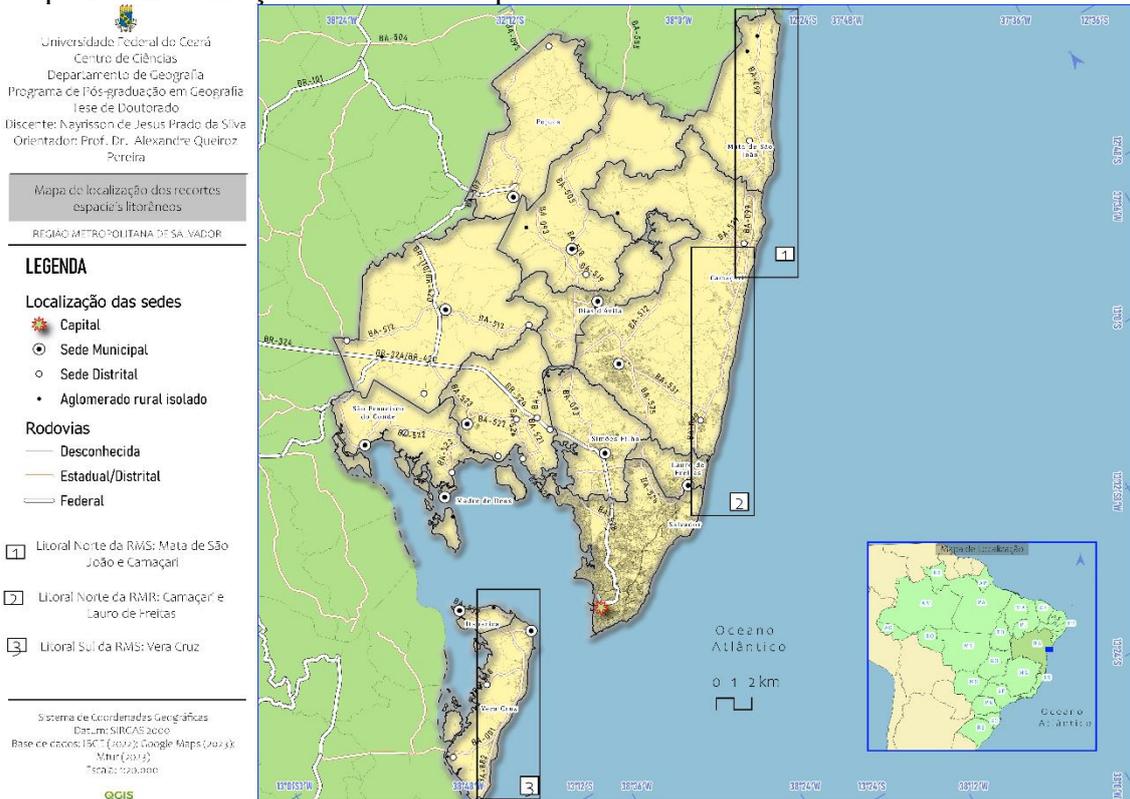
Fonte: IBGE (2022); OSM (2023).

Mapa 27 - Localização dos recortes espaciais litorâneos da RMR.



Fonte: IBGE (2022); OSM (2023)

Mapa 28 - Localização dos recortes espaciais litorâneos da RMS.



Fonte: IBGE (2022); OSM (2023)

Podemos perceber a partir do capítulo anterior a importância de alguns elementos do plano urbano, na formulação de diagnósticos, um desses elementos retratam a situação da infraestrutura viária nas regiões metropolitanas, focando o papel das rodovias estaduais e federais. Nas regiões metropolitanas, as rodovias estaduais desempenham um papel vital na interligação dos espaços urbanos litorâneos, facilitando o fluxo turístico e possuindo rodovias paralelas à linha costeira. Por outro lado, as rodovias federais têm a função de conectar a capital do estado com o interior, desempenhando um papel crucial nas atividades industriais e comerciais. Podemos perceber nos mapas a conexão das localidades com desenvolvida malha urbana conectada à rede rodoviária.

A localização estratégica dos aeroportos próxima às rodovias estaduais e federais facilita o escoamento do fluxo de turistas, permitindo um fácil acesso ao litoral metropolitano em questão de minutos. O alcance de influência de uma praia e de suas atividades turísticas depende de vários fatores, incluindo o tamanho da praia, sua qualidade e as atrações oferecidas. No entanto, a conectividade do plano urbano com o sistema viário, principalmente as rodovias, desempenha um papel fundamental na expansão dessa influência.

Enfatiza-se que o desenvolvimento urbano motivado pelo turismo está diretamente relacionado à acessibilidade, sendo que a infraestrutura de acesso, incluindo pavimentação, sinalização e geometria das vias, desempenha um papel crucial na atração de investimentos e comodidades para essas áreas. Nas três regiões metropolitanas mencionadas, a infraestrutura é bem estabelecida, com a presença de aeroportos de grande porte, portos com potencial de crescimento e uma rede interligada de rodovias estaduais e federais que se estende pelo litoral metropolitano.

Logo, a importância da interligação viária e na configuração do plano das regiões metropolitanas podem induzir o desenvolvimento econômico e turístico de uma localidade, evidenciando como a acessibilidade e a infraestrutura são fatores-chave para atrair investimentos e promover o crescimento urbano nessas áreas. Nas localidades litorâneas mais próximas das capitais metropolitanas, a morfologia urbana tende a ser mais densa, o que ocorre devido à alta densidade demográfica, resultando da proximidade com a metrópole.

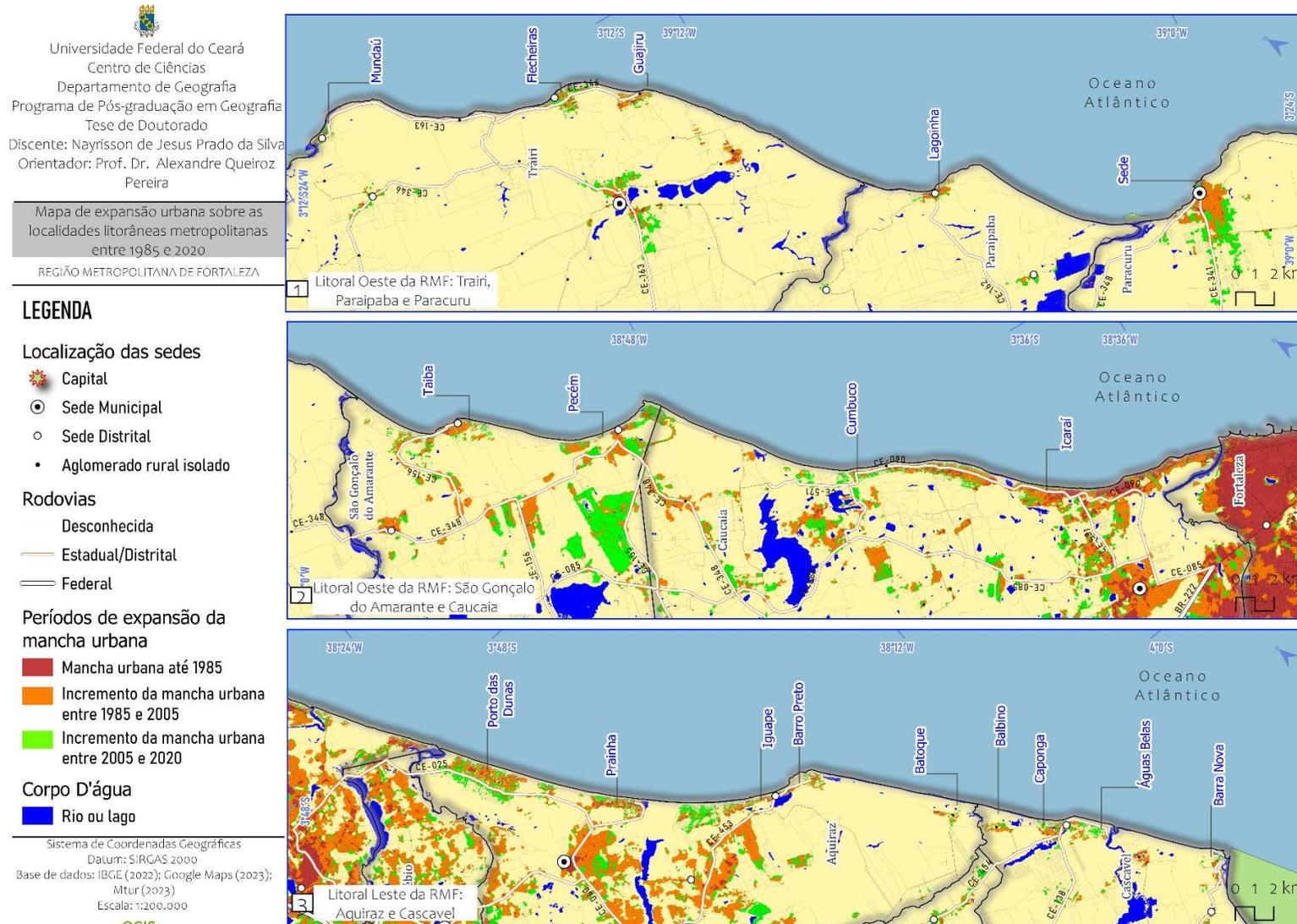
Algumas dessas cidades podem até estar em processo de conurbação, o que significa que estão se fundindo gradualmente com a área metropolitana adjacente, sendo que a situação tipológica do censo classifica essas áreas como de alta densidade de edificações, refletindo uma intensa urbanização e desenvolvimento imobiliário, o que pode ser interpretado

como resultado da demanda por espaços residenciais e comerciais em locais próximos ao litoral, tornando a paisagem urbana densamente povoada e verticalizada.

Essas características podem ser visivelmente notadas no litoral da RMR, em um processo que conecta a capital Recife aos municípios de Paulista, Olinda e Jaboatão dos Guararapes ao apresentar tecido edificado robusto e denso no litoral, com processo de verticalização bem desenvolvido. Na RMS, Salvador e Lauro de Freitas também apresentam um padrão de desenvolvimento urbano conurbado, porém sem a edificação de grandes prédios e mais fortalecido no ideal de condomínios horizontais.

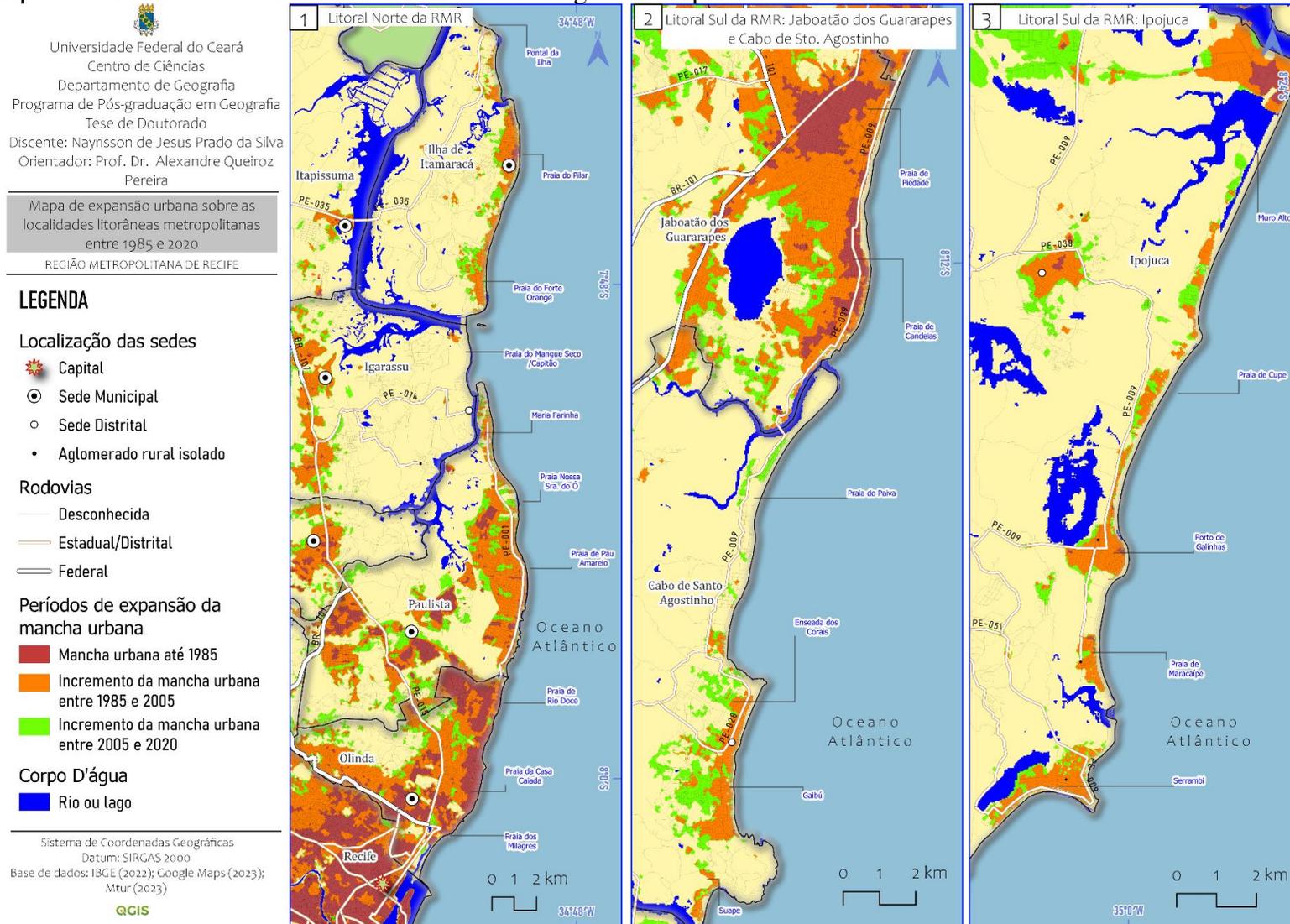
Já nas localidades litorâneas mais distantes das metrópoles, embora ainda estejam fortemente integradas à área metropolitana em termos econômicos e de serviços, a morfologia urbana é diferente. Elas geralmente não apresentam uma contiguidade espacial urbana com a metrópole, ou seja, não estão diretamente ligadas fisicamente.

Mapa 29 – Expansão urbana sobre as localidades litorâneas da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.



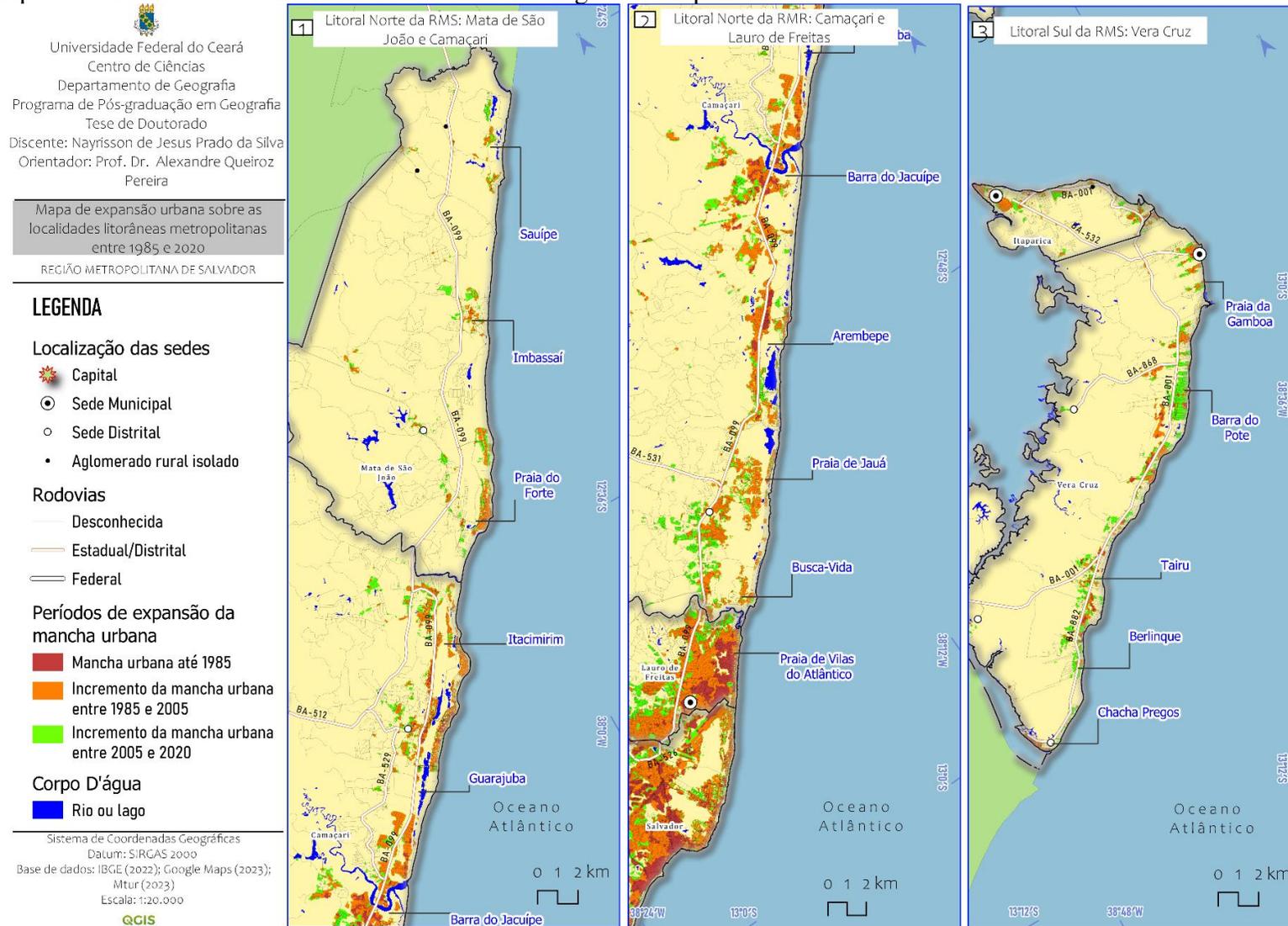
Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2020).

Mapa 30 - Expansão urbana sobre as localidades litorâneas da Região Metropolitana de Recife entre 1985 e 2020.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2020).

Mapa 31 - Expansão urbana sobre as localidades litorâneas da Região Metropolitana de Salvador entre 1985 e 2020.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2020).

Como resultado, a malha urbana nessas áreas é menos densa, com menos edificações e uma menor densidade demográfica, sendo que muitas vezes, essas cidades são definidas como áreas urbanas de baixa densidade edificadas no censo, o que pode ser atribuído à disponibilidade de terrenos mais amplos e à menor pressão por desenvolvimento imobiliário em comparação com as áreas mais próximas das metrópoles. Além disso, essas áreas podem manter um ambiente mais aberto e menos densamente construído.

Inicialmente, antes de 1985 a ocupação urbana se encontrava essencialmente nas capitais e em áreas litorâneas de ocupação mais antiga, associadas a comunidades pesqueiras, comerciais e segunda residência. Durante o período entre 1985 e 2005, as capitais se expandiram para o interior e ocuparam lacunas no litoral, impulsionadas por melhorias trazidas pelas políticas públicas e investimentos em infraestrutura turística. Destacam-se também expansões litorâneas em cidades como Caucaia-CE e Aquiraz-CE na RMF, Cabo de Santo Agostinho-PE e Ipojuca-PE na RMR, Camaçari-BA e Mata de São João-BA na RMS.

Entre 2005 e 2020, marcas internacionais de hospedagem e complexos turísticos amadureceram, enquanto atividades portuárias e crescimento populacional em áreas menos privilegiadas influenciaram a expansão urbana. A densidade populacional e as taxas de urbanização moldaram as manchas urbanas, com algumas áreas experimentando crescimento intensivo (verticalização) e outras seguindo planos urbanos extensivos.

Aspecto reforçado quando se analisa o uso e cobertura do solo, onde destaca-se um crescimento notável das áreas urbanizadas, crescimento esse também impulsionado pela expansão da vilegiatura (segunda residência) e pelo desenvolvimento portuário e industrial. A partir de 2005, as áreas urbanas se consolidaram nas capitais e municípios litorâneos adjacentes, conectando-se às infraestruturas existentes e aos setores industriais e turísticos, o que motivou a supressão de áreas não vegetadas, florestas e áreas de influência fluvial/lacustre, além de uma redução nas áreas agropecuárias. Apesar da criação de parques e áreas de proteção ambiental, o crescimento urbano é contínuo, embora em ritmo mais lento.

Esses desdobramentos na morfologia urbana refletem uma interação complexa entre a demanda por espaços urbanos, a proximidade com as metrópoles e as políticas de desenvolvimento urbano. Ambas as situações trazem implicações para o planejamento urbano, a infraestrutura e a qualidade de vida dos ambientes locais e dos visitantes.

#### ***4.1.2 Diagnóstico espacial do imobiliário turístico na região metropolitana***

Com a crescente valorização das praias e do litoral, as cidades não são mais consideradas apenas "litorâneas-interioranas", mas sim "litorâneas-marítimas". Isso significa que elas não se limitam mais a liderar o desenvolvimento urbano em direção ao interior do território, mas desempenham um papel fundamental na promoção e desenvolvimento das regiões costeiras. A partir dessas cidades, foram estabelecidas infraestruturas que seguem o litoral, permitindo a ocupação de áreas com grande valor tanto em termos de paisagem quanto econômico (SANTOS, 2023).

Conforme Santos (2023) descreve, nessas áreas costeiras, inicialmente, foram se estabelecendo os vilegiaturistas. Com o tempo e a melhoria gradual das vias de acesso, os governos estaduais e municipais passaram a dedicar esforços à construção de infraestruturas voltadas para o turismo e o lazer à beira-mar, buscando estabelecer parcerias com empresas e organizações multilaterais para adquirir e gerenciar recursos necessários nesse processo.

Os dados fornecidos pela Secretaria de Turismo do Ceará (Setur) e pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) confirmam o direcionamento dos fluxos de turistas e a construção de imóveis destinados a estadas temporárias, preferencialmente ao longo da zona costeira, nas áreas à beira-mar. Quanto menor for o estoque de imóveis permanentes nos municípios, mais evidente se torna o papel dos domicílios de uso ocasional e seus ocupantes na organização dos territórios litorâneos (PEREIRA e GOMES, 2018).

A presença desse segmento imobiliário não apenas resulta em um aumento no número de residências particulares no âmbito municipal, mas também contribui para a regulamentação e legalização das transações imobiliárias, tendo um impacto direto na receita local das cidades. Essa ideia se transforma, muitas vezes, em um indicador de eficiência administrativa para as autoridades municipais, quando anunciam a construção de condomínios e complexos turísticos em suas respectivas regiões (PEREIRA e GOMES, 2018).

Isso representa, portanto, uma estratégia para atrair investimentos privados que, teoricamente, resultará na criação de novos empregos e em uma maior atividade econômica para o município (PEREIRA e GOMES, 2018). Santos (2023) menciona o caso do Município de Ipojuca-PE, cuja malha urbana aumentou expressivamente em um período de 20 anos, corroborando a teoria da estreita ligação entre infraestruturas de acesso, meios de hospedagem e crescimento populacional urbano.

Nesse contexto, o município de Aquiraz, no Ceará, também se destaca, tendo arrecadado mais de 4,5 milhões de reais em 2011 com um parque imobiliário de 19,7 mil domicílios particulares. Aquiraz se posiciona como o segundo maior arrecadador, superando até mesmo Caucaia, que possui 89 mil domicílios permanentes. Para entender o caso de Aquiraz, é importante considerar que nas praias de Porto das Dunas foram construídos dezenas de condomínios e resorts, como o complexo Beach Park (Figura 23), o Mandara (Figura 24) e o Aquaville. No mesmo município, encontra-se o maior complexo turístico do Estado, o Aquiraz Riviera. Essas condições e os dados de arrecadação sustentam a hipótese de crescimento na arrecadação no início do século XXI, decorrente da urbanização da costa para fins de lazer (PEREIRA e GOMES, 2018).

Figura 23 – Aqua Beach Park Resort, em Porto das Dunas-Aquiraz-CE.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Figura 24 – Condomínio Mandara Lanai, em Porto das Dunas-Aquiraz-CE.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

A valorização imobiliária e a promoção de um local através da atividade turística não ocorrem de maneira uniforme e constante nos espaços litorâneos. Pelo contrário, esses processos estão limitados a áreas específicas, principalmente em praias que têm o potencial de gerar lucro para o capital. Isso se deve ao fato de que os atributos ambientais, sociais e econômicos, que variam no espaço e no tempo, podem justificar a seletividade espacial (SILVA e PEREIRA, 2021).

A seletividade dos espaços turísticos é resultado de uma ideologia espacial baseada na relação entre objetivos específicos e o contexto geral, materializando-se em duas ações fundamentais: a concentração de infraestrutura voltada para o turismo e a apropriação de paisagens com valor simbólico. A seleção de espaços turísticos é influenciada por decisões de localização em escalas urbanas e intraurbanas e é determinada pela combinação de objetivos, oportunidades e interesses de diversos agentes sociais. Os atributos que influenciam essa seleção podem variar desde as características físico-químicas do solo até o conjunto de elementos que compõem a área urbana, a estrutura da rede urbana, a acessibilidade existente ou potencial e benefícios fiscais (SILVA e PEREIRA, 2021).

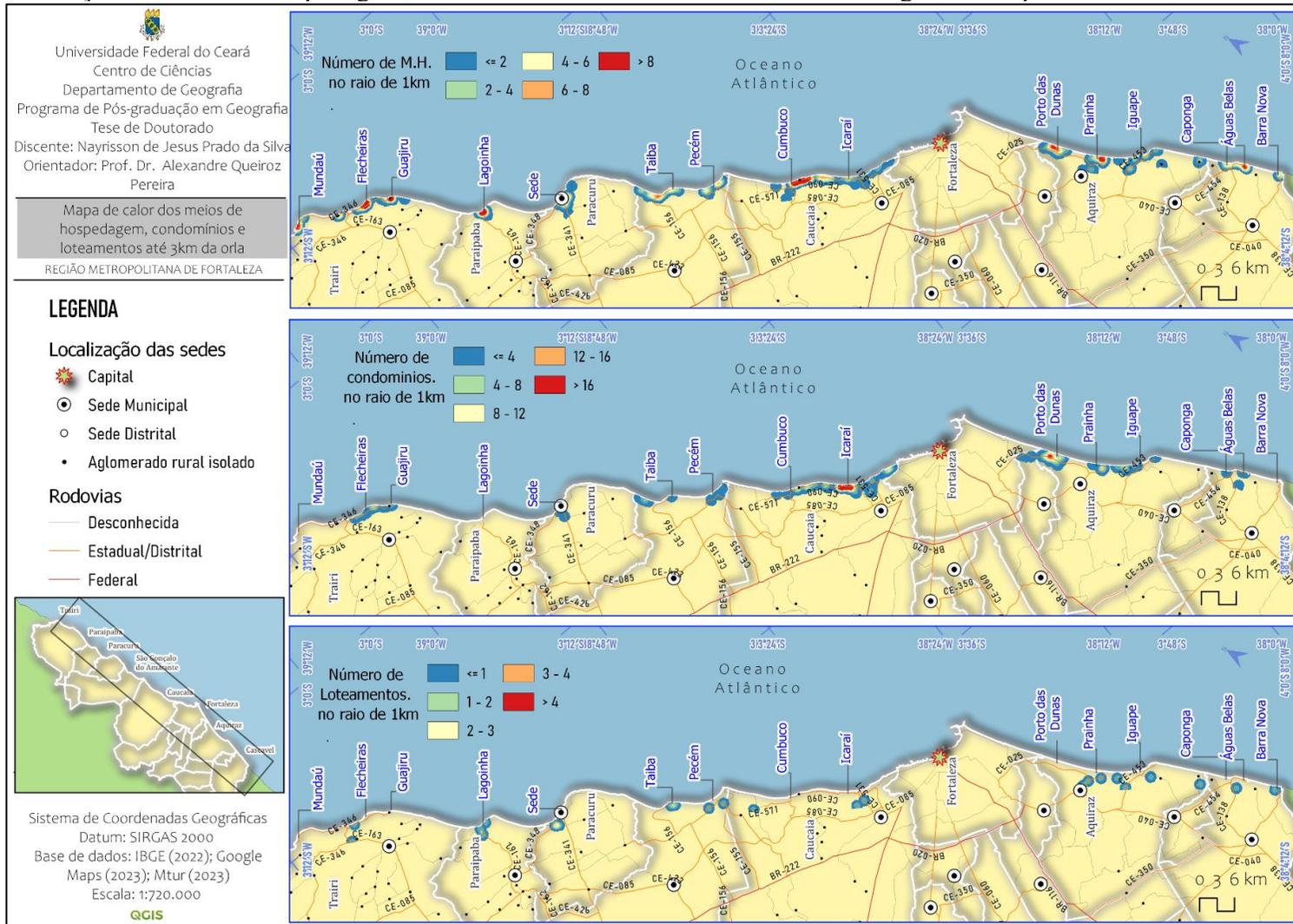
Essa seleção de empreendimentos localizados até três quilômetros da orla, baseia-se na compreensão de que eles exercem um impacto direto nas dinâmicas que envolvem o turismo e a vilegiatura turística. Portanto, compreender a distribuição espacial desses equipamentos ao longo do litoral dos municípios adjacentes à capital metropolitana reforça o nível de intervenção das práticas e possibilita comparações não apenas dentro da região, como também as demais regiões.

A partir desse recorte, observa-se o crescimento da área urbanizada e a composição imobiliária voltada para o turismo e a vilegiatura. Incluímos os meios de hospedagem, condomínios e loteamentos como espaços privilegiados nesse contexto. Entretanto, é importante ressaltar que existe a possibilidade de haver uma maior variedade e quantidade de empreendimentos que não puderam ser incluídos na pesquisa devido as limitações de levantamento de dados e metodologia de prospecção, o que impossibilitou sua localização na composição morfológica.

Na apresentação dos mapas de concentração desse imobiliário no litoral apresentam um quantitativo em proporções numéricas e de perímetro diferenciadas entre meios de hospedagem, condomínios e loteamentos. Para permitir uma compreensão clara do nível de concentração de cada tipo de propriedade, desenvolve-se uma escala graduada que torna essas diferenças visíveis e possibilita a realização de comparações entre as diferentes regiões ao longo de suas respectivas faixas litorâneas.

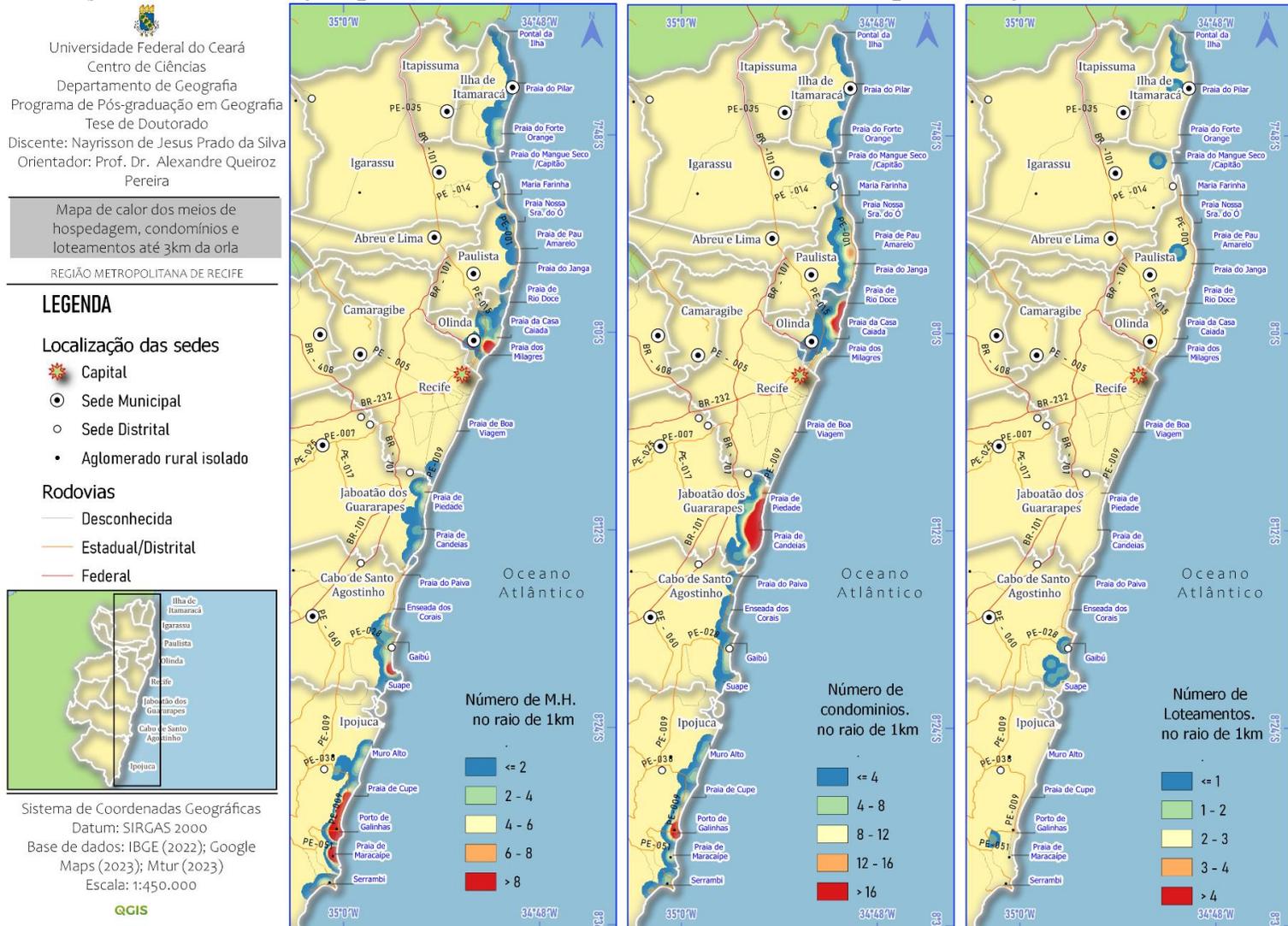
A representação utiliza-se dos mapas de calor, sob instrumento do número de empreendimentos no raio de um quilômetro. Entre os condomínios, em maior quantitativo as graduações variam entre um e maior que dezesseis. Entre os meios de hospedagem que de forma geral existem em menor quantidade que os condomínios e maior quantidade que os loteamentos, a graduação do número de empreendimentos no raio de um quilômetro ficam entre um e maior que oito. Já os loteamentos, em menor quantidade que os demais, porém com dimensões de perímetro maiores, a graduação do seu quantitativo fica entre 1 e maior que quatro.

Mapa 32 - Concentração de meios de hospedagem, condomínios e loteamentos no litoral da Região Metropolitana de Fortaleza.



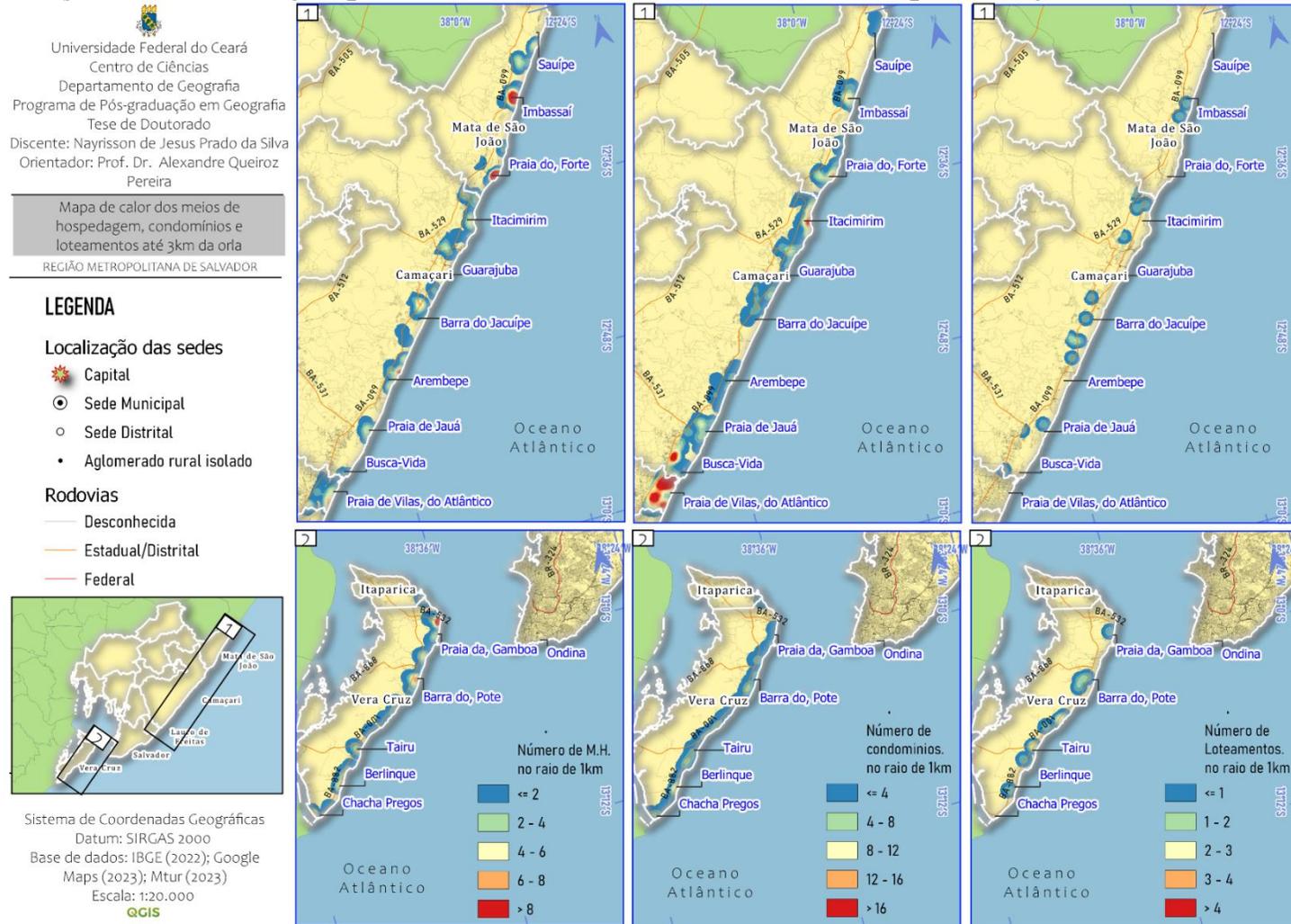
Fonte: IBGE (2022); Google Maps (2023); Mtur (2023).

Mapa 33 - Concentração de meios de hospedagem, condomínios e loteamentos no litoral da Região Metropolitana de Recife.



Fonte: IBGE (2022); Google Maps (2023); Mtur (2023).

Mapa 34 - Concentração de meios de hospedagem, condomínios e loteamentos no litoral da Região Metropolitana de Salvador.



Fonte: IBGE (2022); Google Maps (2023); Mtur (2023).

A determinação do quantitativo feito no levantamento dos empreendimentos tem como base dados do Cadastur (Mtur)<sup>29</sup>, Google Maps e imagens de satélite, expostas em anexo, divididas pelas respectivas regiões metropolitanas e subdivididas pelos municípios litorâneos que as abrangem. Será utilizado como base para evidenciar os dados espacializados nos mapas.

A RMF, apesar de obter um litoral mais extenso que os demais, é a região com a menor concentração dessa composição imobiliária elencada, porém, ela obtém um relevante quantitativo entre os meios de hospedagem, com forte concentração no município de Caucaia, especificamente na região entre as localidades de Cumbuco e Icaraí, em que somente ela concentra cerca de 28% do M.H no recorte de três quilômetros da orla da região. Em seguida o município de Aquiraz se destaca nesse segmento, sobretudo em Porto das Dunas, e mais recentemente Trairi com destaque a localidade de Flecheiras.

Entre os condomínios, sobretudo os de padrão mais horizontalizado, estão tradicionalmente espacializados em Caucaia, que reúnem mais da metade dos condomínios da orla, mais especificamente próximos a localidade de Icaraí, ocupada desde a década de 1980. Neste ponto nota-se o quão Caucaia é significativo nesse processo, e suas diferentes faces de ocupação que predominam no seu litoral, na porção oeste os meios de hospedagem para o turismo, na porção leste os condomínios para a vilegiatura. Seguindo a lógica de concentração desses condomínios, são parecidas com os meios de hospedagem, onde Aquiraz e Trairi, são os que mais se evidenciam no trato desse imobiliário.

Entre os loteamentos, Aquiraz é o que obtém o maior número detectado, localizados envolta da sede municipal, distrito de Tapera e localidade próxima a Iguape. Há eixos de expansão de loteamentos interessante também em São Gonçalo do Amarante, sobretudo próximo a Pecém, onde os interesses pela atividade portuária tonam-se um atrativo a mais. A porção oeste da sede municipal de Paracuru também podem ser observados alguns eixos de loteamentos nesse sentido, porém ainda não se consolidaram, sobretudo por estarem em uma porção cerceada por dunas. O perfil desse loteamento busca abranger o perfil do vilegiaturista, e sua consolidação ainda está em fase de consolidação, sobretudo aos que estão sendo comercializados a partir de complexos turísticos.

---

<sup>29</sup> CADASTUR. Ministério do Turismo. Disponível em: <<https://cadastur.turismo.gov.br/hotsite/#!/public/capa/entrar#capaInicio>>. Acesso em: 1 dez. 2021.

A Região metropolitana de Recife, apesar de ser o de menor extensão litorânea entre as demais, é o que mais concentra parte desse imobiliário listado, se sobressaindo sobretudo em número de meios de hospedagem e condomínios. Entre os meios de hospedagem podemos destacar Ipojuca, município dentre os demais da sua região e das outras em estudo que mais concentram esse tipo, pois somente esta localidade concentra cerca de 65% dos hotéis e pousadas situados no recorte litorâneo, abrangendo não somente a localidade de Porto de Galinhas, mas Muro Alto, Praia do Cupe e Praia de Maracaípe.

Em sequência com um número bem menor, porém bem adensada tem-se o litoral sul de Olinda, entre praia dos Milagres e Pedra Caiada. E Cabo de Santo Agostinho com hotéis e pequenas pousadas entre as localidades de Enseada dos Corais, Gaibu e Suape. Entre os condomínios, Jaboatão dos Guararapes desponta também como o município da região e das demais regiões em estudo com a maior concentração, porém o padrão edificado na orla, também é diferenciado pois trata-se de um padrão mais verticalizado, somente ele concentra mais da metade dos condomínios elencados, trecho que abrange toda a região entre a Praia de Piedade e Praia de Candeias.

Na sequência Olinda, sob o mesmo padrão edificado de Jaboatão dos Guararapes se consolida na sua porção mais ao norte, entre a praia de Pedra Caiada e a praia de Rio Doce. No município de Ipojuca o padrão edificado dos condomínios se modifica e passa a apresentar um padrão mais horizontalizado, identificado sobretudo nas localidades de Muro Alto, Cupe e Porto de Galinhas.

Entre os loteamentos, é uma tipologia pouco visualizada nas áreas mais adensadas e estão espalhadas mais nos extremos do litoral, com maior ênfase na Ilha de Itamaracá, na porção mais próxima ao Pontal da Ilha e no município de Cabo de Santo Agostinho, próximo das localidades de Enseada dos Corais, Gaibu e Suape, onde a atividade portuária também obtém influencia e é forte atrativo na consolidação desses eixos de expansão. O perfil desses loteamentos ainda é de consolidação, com uma rarefeita malha edificada.

Quanto à Região Metropolitana de Salvador, possui um arsenal imobiliário considerável, sobretudo entre condomínios e loteamentos. Trata-se de uma espacialização assim como na RMF, concentrada e bastante fragmentada, sobretudo pelas barreiras físico-naturais. Entre os meios de hospedagem, todos possuem números próximos sem grandes diferenças, porém Mata de São João ainda é o município de maior destaque neste quesito, não somente pelo quantitativo e concentração como pelo porte dos empreendimentos instalados, que estão mais pontualmente localizados em Praia do Forte, Imbassaí e Sauipe. Em seguida

Camaçari também concentra um bom número de hospedagens, porém ela se encontra de forma diluída ao longo de sua costa.

Entre os condomínios, sob um padrão de maior porte e horizontalizado, obtemos como destaque o município de Camaçari, com uma considerável ocupação entre as praias de Barra do Jacuípe, Guarajuba e Itacimirim, embora ele também se encontre bastante diluído ao longo da sua costa ocupando grandes áreas. Em Lauro de Freitas nota-se que há uma configuração bem adensada de condomínios, porém em um padrão mais compacto. Não podemos deixar de destacar que a concentração de condomínios em Lauro de Freitas influencia o processo de expansão e conurbação na divisa com o município de Camaçari onde estão situados a sede distrital Abrantes e a localidade litorânea de Busca-Vida.

Os loteamentos tem especial atuação no litoral da RMS, pelo quantitativo se comparado com a demais regiões. Essa espacialização se dá sobretudo em Camaçari e Vera Cruz, sendo que em Camaçari esta se deu pela extensão do seu litoral e uma proliferação de loteamentos em toda sua extensão, com maior ênfase na porção a oeste da rodovia BA-099, área menos adensada e menos sensível ambientalmente com extenso front de expansão. Muitos atrelados na perspectiva mais da moradia do que de segundas residências, ainda que alguns destes busquem o perfil dos vilegiaturistas.

O município de Vera Cruz tem também uma boa quantidade de loteamentos, que se mesclam entre uma grande quantidade de condomínios no litoral, ambos são bem próximos e envolvem sobretudo o perfil de vilegiaturistas advindos da metrópole Salvador, ainda que em menor fluxo em comparação a décadas anteriores.

A análise das informações espaciais referentes à concentração de loteamentos, condomínios e meios de hospedagem em áreas litorâneas nos permite desvendar a intrincada relação entre a atividade turística e as características do veraneio na reformulação da morfologia urbana. Essa comunicação, cada vez mais presente em diversas regiões do mundo, traz à tona uma série de reflexões e desafios que ecoam não apenas na paisagem urbana, mas também na vida das comunidades que habitam essas áreas.

Em primeiro lugar, é inegável que o turismo exerça uma influência profunda na configuração das cidades litorâneas, uma vez que a crescente demanda por infraestruturas turísticas, como hotéis, resorts e condomínios, muitas vezes resulta em transformações significativas no ambiente urbano. Nesse contexto novos empreendimentos imobiliários são erguidos, alterando a paisagem e o uso do solo, o que pode levar a mudanças na dinâmica demográfica e econômica nessas regiões.

No entanto, é importante considerar que essa influência não se limita apenas à dimensão física das cidades costeiras. Ela também abrange aspectos socioeconômicos e culturais. O veraneio, por exemplo, introduz um ciclo sazonal de movimento de pessoas que pode afetar significativamente a vida das comunidades locais. A temporada turística pode gerar economia local, criando oportunidades de emprego e aumentando a receita das empresas. No entanto, essa mesma sazonalidade também pode criar desafios, como a pressão sobre os recursos naturais, o congestionamento das infraestruturas e a especulação imobiliária.

Nesse contexto, é fundamental que a gestão urbana e o planejamento territorial considerem de forma equilibrada os benefícios e desafios trazidos pelo turismo e pelo veraneio. Isso envolve a promoção do desenvolvimento sustentável, a conservação dos recursos naturais, a preservação da identidade local e a inclusão das comunidades residentes. Portanto, a compreensão da dimensão da influência das atividades na morfologia urbana representa o primeiro passo para a busca de mitigar impactos e buscar soluções.

#### ***4.1.3 Processos e Impactos socioespaciais nas localidades turísticas***

Para obtenção de maior clareza sobre a interação dos elementos da morfologia do turismo e explicitar com maior clareza os processos e impactos elencados, foi elaborado uma matriz de síntese, pela percepção de que essa ferramenta de análise ajuda a explicitar os processos e efeitos relacionados a essa interação, proporcionando uma visão abrangente das causas e efeitos, bem como dos principais agentes envolvidos nessa dinâmica.

O processo fundante, ou seja, o elemento central da matriz que descreve o principal motor por trás das principais alterações morfológicas e desenvolvimento turístico dos espaços urbanos litorâneos está atrelado a expansão urbana. A ampliação do plano urbano e o crescimento do turismo muitas vezes leva à consolidação de equipamentos turísticos, como hotéis, resorts, restaurantes e áreas de entretenimento, ao longo da costa.

Esse processo impulsionou e ainda impulsiona a expansão da cidade em direção ao mar, muitas vezes consumindo áreas anteriormente previstas para preservação ambiental ou de uso residencial. Como fruto dessa expansão surge uma gama de outros processos e impactos correlatos que se desdobram nas cidades, como a fragmentação espacial urbana, alterações na mobilidade e transporte das localidades, mudanças no uso e cobertura do solo e impactos socioambientais urbanos.

A fragmentação espacial urbana é outra consequência notável, considerando que os empreendimentos turísticos de alto padrão frequentemente criam enclaves isolados do restante da cidade, onde apenas os visitantes ou residentes de maior poder aquisitivo têm acesso. Essa segregação social e física tem a capacidade de gerar desigualdades e tensões dentro da comunidade local, e dificultam o acesso a recursos e serviços urbanos para alguns grupos. A morfologia observa traços dessas discontinuidades de infraestruturas urbanas que retalham e enclausuram parcelas significativas do espaço, reforçadas pelas barreiras físico-naturais as quais se cercam em algumas ocasiões.

Quadro 13 - Matriz de observação dos processos e impactos gerados nas localidades litorâneo turísticas das metrópoles do Nordeste do Brasil.

<b>Impacto e processos correlatos</b>	<b>Causa</b>	<b>Efeito</b>	<b>Agentes envolvidos</b>
Expansão e Fragmentação Urbana	Desigualdade socioespacial	Enclaves turísticos/Segregação socioespacial	Meios de hospedagem e população
	Descontinuidades de infraestruturas urbanas	Fragmentação do Plano urbano	Poder Público
	Barreiras físico-naturais	Reforçam as descontinuidades e cerceamento do imobiliário turístico	Poder Público
Mudança do uso e ocupação do solo	Expansão Imobiliária turística	Alterações sob as áreas rurais, residenciais e naturais em áreas turístico comerciais	Meios de hospedagem e Poder Público
	Ausência ou presença de regulamentações de uso do solo		
	Pressão demográfica e turística		
Problemas sociais e ambientais urbanos	Valorização imobiliária	Impacto na identidade cultural local e descaracterização da paisagem urbana	Mercado imobiliário e Poder Público
		Gentrificação	Mercado imobiliário, população e poder público
	Expansão Imobiliária turística	Supressão de ambientes físico-naturais	Mercado imobiliário, população e poder público
		Diminuição das áreas voltadas a Agropecuária	Mercado imobiliário, população e poder público
	Alta demanda de serviços e recursos pelo imobiliário turístico instalado	Problemas de saneamento	Poder público
		Escassez de recursos	Poder público

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Neste sentido, compreende-se que a alteração no uso e cobertura do solo é uma transformação obrigatória, considerando que o crescimento das áreas urbanizadas, aliada a construção de infraestrutura turística muitas vezes resulta na conversão de áreas naturais ou residenciais em espaços comerciais. Isso pode afetar a paisagem local, causando perda de identidade cultural e ambiental tendo em mente que a presença ou ausência de regulamentações urbanísticas e o modelo de desenvolvimento urbano costeiro refletem diretamente sobre as feições físico-ambientais e área agropecuárias.

Portanto, o planejamento urbano precisa considerar cuidadosamente como essas mudanças afetam o tecido urbano existente e como preservar áreas de valor histórico, econômico e ecológico e neste sentido, as questões sociais e ambientais urbanas emergem como uma preocupação crítica. A intensificação do turismo e expansão urbana a partir do mesmo, a partir da valorização e especulação imobiliária afetam a forma edificada nos lugares descaracterizando a identidade e paisagem urbana, assim como o aumento dos preços do solo que encarecem os custos de sobrevivência e manutenção das comunidades nativas, que migram para lugares, mais afastados, a gentrificação é latente nesse processo.

Ainda sob égide da expansão urbana e imobiliária, aumenta-se a pressão sobre os serviços públicos, a habitação e o meio ambiente local. A gestão adequada dos resíduos, a conservação dos recursos naturais e a promoção da inclusão social são desafios que precisam ser envolvidos para garantir uma coexistência harmoniosa entre o turismo e a comunidade local.

A interação entre o turismo e o espaço urbano litorâneo desencadeia uma série de processos e impactos que afetam profundamente a vida nas cidades costeiras. Compreender esses efeitos é fundamental para um planejamento urbano sustentável que equilibre o desenvolvimento econômico com a qualidade de vida das comunidades locais e a preservação do meio ambiente.

#### *4.1.3.1 Expansão e fragmentação espacial urbana*

No presente estudo destaca-se a importância de compreender os fatores morfológicos e os atrativos turísticos que compõem a morfologia do turismo e como esses elementos desencadeiam um dos principais processos relacionados a essa dinâmica: a expansão urbana, muitas vezes impulsionada pelas contribuições do setor imobiliário turístico.

Os elementos morfológicos são cruciais para a definição do tipo de atrativo o qual o lugar se beneficia (praia, montanha, florestas, área de vulcões) e logo o tipo de turismo o qual

tem potencial. O posicionamento dessas localidades em relação às vias de acesso no plano urbano é outro ponto que corrobora a sua atratividade. A capacidade de fluxo turístico que é capaz de comportar é outro elemento a qual a morfologia apreende. Ou seja, esses e outros elementos combinados com imobiliário turístico, fazem a localidade obter processos em proporções diferentes embora semelhantes.

Portanto, é a partir desses fatores morfológicos e atrativos turísticos que emerge o processo de expansão urbana. Quando uma região se torna um destino turístico popular, a demanda por infraestrutura de acomodação, serviços e entretenimento aumenta significativamente. Isso, por sua vez, estimula o desenvolvimento e a expansão das áreas urbanas para atender às necessidades dos turistas. Novos hotéis, restaurantes, lojas e instalações de lazer são construídos para acomodar a demanda crescente.

E um resultado direto desse processo de expansão urbana com tal atividade em ascensão é a consolidação do mercado imobiliário turístico, considerando que o aumento da demanda por imóveis na área leva a um investimento significativo em projetos de desenvolvimento de condomínios, resorts e empreendimentos de aluguel por temporada. Essa descrição do mercado imobiliário turístico não apenas transforma a paisagem urbana, mas também tem implicações econômicas e sociais, uma vez que pode afetar o mercado de trabalho, os preços de habitação e a dinâmica das comunidades locais.

Como extensão desse processo de expansão, a fragmentação urbana também é visivelmente latente na morfologia espacial, representando um ponto de partida para uma estudo mais aprofundado das condições e impactos socioespaciais de uma localidade. Aqui pode ser apontado mais especificamente como exemplo localidades litorâneas na região metropolitana que atingidas pelo processo de expansão urbana por intervenção do imobiliário turístico, fragmentaram estes espaços e fomentaram uma nova dinâmica socioespacial. Pontuar exemplos concretos nos permite questionar sobre as causas e efeitos, bem como vislumbrar os agentes envolvidos no processo e melhor elucidar os possíveis cenários.

A segregação e a fragmentação socioespacial são signos espaciais urbanos importantes para analisar os efeitos do processo de urbanização das cidades. A segregação socioespacial é elemento chave para que possamos compreender contemporaneamente a produção do espaço urbano, e não é possível interpretá-la sem suas condicionantes espaciais e sociais que interagem mutuamente. A segregação pode ser considerada como uma decorrência das desigualdades sociais que existem e que acaba afetando a qualidade do acesso a certos espaços urbanos, infraestruturas e serviços. Isso significa que o acesso a esses recursos varia de

forma desigual com base na condição econômica das pessoas, sendo que a segregação pode se manifestar em várias dimensões, como a residencial, política, sociocultural e espacial (VIEIRA e MELAZZO, 2003).

Na Fragmentação Socioespacial a dialética entre o social e o espacial persiste e é necessária. Ao longo do trabalho já nos detemos em debater sua importância, mas é fato que este elemento que configura os espaços urbanos possui esse viés que vai um pouco mais além que somente a separação física ou social dos espaços, colocando-a como um processo mais intenso e complexo de variados processos emergentes (LEGROUX, 2021).

Logo é necessário primeiramente que possamos identificá-las, e a morfologia urbana é um dos elementos essenciais para caracterização destes. Como apoio a esta argumentação pode ser mencionada a existência de uma gama de estudos em espaços e tempos diferentes que encontram na abordagem da morfologia urbana um meio para compreender os processos de fragmentação e segregação socioespacial. As pesquisas produzidas por Azimi (2005) e Vaughan (2005) são exemplos da aplicação da abordagem da morfologia para diagnosticar a segregação física e social de suas cidades de estudo, apontando possíveis áreas que são reflexo das desigualdades sociais e a consequente pobreza.

As pesquisas de Sheng, Tang e Wa (2017) e de Cetin (2010), são exemplos de linhas de investigação dedicadas ao tema da fragmentação, a partir do desenvolvimento histórico e geográfico peculiar da morfologia urbana de suas cidades e o desenvolvimento fragmentado como reflexo das discrepâncias das estruturas sociais e físicas presentes. Por fim há outros trabalhos que se utilizam da morfologia para identificar combinações de um conjunto de processos espaciais (fragmentação e segregação) nas localidades em estudo, como é o caso da pesquisa desenvolvida por Hatipoglu e Mahmut (2020).

Sob égide da produção capitalista do espaço segundo Harvey (2005), onde a busca por acumulação de capital reconfigura o espaço, aprofunda as desigualdades socioespaciais, gera enclaves de riqueza e de áreas empobrecidas, podemos vislumbrar uma nítida fragmentação no contexto da morfologia, considerando que à medida que esse imobiliário se instala, a fragmentação do plano urbano e consolidação dos enclaves passa a denotar certas disparidades e o elemento do meio físico-natural reforça e “camufla” momentaneamente esse processo.

Logo destaca-se como os empreendimentos instalados nas áreas litorâneas têm o potencial de alterar significativamente o tecido urbano, a dinâmica social e econômica, e a exclusividade associada a esses empreendimentos pode fortalecer a fragmentação espacial e

social nas regiões costeiras. O mercado imobiliário nas áreas litorâneas é moldado pela busca da exclusividade e do lucro, resultando em impactos e processos relevantes.

Compreende-se a questão da fragmentação urbana como um tema complexo e crucial para a compreensão dos desafios enfrentados por essas regiões em seu desenvolvimento socioeconômico e ambiental e neste sentido, as aparências da fragmentação urbana envolvem diversos aspectos interconectados, que, quando analisados em conjunto, nos fornecem um panorama mais completo dessa realidade. E em relação a este processo de fragmentação urbana no litoral das metrópoles do Nordeste brasileiro é comum identificar três aspectos: a fragmentação do plano urbano, a produção imobiliária que privilegia os “enclaves” turísticos e as barreiras físico-naturais como reforço da fragmentação espacial de uma cadeia de empreendimentos.

O primeiro aspecto a ser abordado é a "fragmentação do plano urbano", fenômeno que se manifesta por meio da expansão desordenada das cidades, com a criação de áreas residenciais, comerciais e industriais muitas vezes desconectadas entre si, gerando como resultado uma série de problemas, à exemplo da falta de infraestrutura adequada, a sobrecarga dos sistemas de transporte e a dificuldade de acesso a serviços públicos de qualidade. Porém quando tratamos de processos como estes induzidos pela atividade turística e do veraneio, essa ocupação passa a ser uma demanda a qual o poder público passa a ter interesse em agir, sobretudo pela mobilização de recursos, e parcerias público-privadas no encadeamento urbano local.

O segundo aspecto abordado no texto é a "produção imobiliária que privilegia os 'enclaves' turísticos", fenômeno particularmente visível nas áreas litorâneas do Nordeste brasileiro, onde empreendimentos turísticos muitas vezes recebem um tratamento preferencial em detrimento das necessidades da população local, caracterizando um processo que pode levar à gentrificação, onde os moradores de baixa renda são expulsos de suas casas devido ao aumento dos preços dos imóveis e ao direcionamento dos recursos públicos para o desenvolvimento de áreas turísticas.

A criação desse “espaço a parte” notabilizado pelo interesse do poder público e dos empreendedores, contribui para o aumento da segregação socioespacial, com comunidades de diferentes classes econômicas vivendo em áreas separadas, agravando as desigualdades. Além disso, a concentração de investimentos em enclaves turísticos pode resultar em uma economia desequilibrada e dependente do turismo, tornando as regiões vulneráveis a crises econômicas.

O terceiro aspecto mencionado é o papel das "barreiras físico-naturais como reforço da fragmentação espacial de uma cadeia de empreendimentos", circunstância que se explica pelas características geográficas do litoral nordestino, envolvendo praias, apicuns, dunas e áreas de proteção ambiental, e sua atuação como barreiras naturais que servem ao enclausuramento de grandes empreendimentos em relação do entorno, caracterizando uma prática recorrente.

Locais escolhidos estrategicamente ou não, as incorporações se apropriam na proteção desses ambientes, e exploram a paisagem e exclusividade que a alude, ao mesmo passo que se torna porção fragmentada do entorno. Portanto, a fragmentação urbana no litoral das metrópoles do Nordeste brasileiro é um desafio multifacetado que requer uma abordagem integrada. Neste sentido, compreende-se como sendo fundamental promover o planejamento urbano sustentável, que leve em consideração as necessidades da população local, a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento econômico equilibrado.

Além disso, a participação ativa da comunidade e a fiscalização rigorosa das atividades imobiliárias são essenciais para garantir um desenvolvimento urbano mais justo e responsável nessas regiões, sendo possível vislumbrar tais informações a partir dos mapas, nas localidades quem tem forte influência do turismo e da vilegiatura marítima. Neste sentido, a sobreposição dos empreendimentos turísticos, condomínios e loteamentos ajudam a situar sobre a mancha urbana sua posição geográfica, obtendo uma melhor compreensão dessa composição imobiliária, embora exista uma composição mais complexa do entorno.

Os loteamentos apresentam uma contribuição significativa para esse processo, uma vez que estão localizadas em área mais a periferia dos grandes centros urbanos, de baixa densidade edificada, próximo as áreas rurais ou área de proteção ambiental, embora também existam loteamentos abertos sob construções mais modestas e perfazem esse perfil de quebra de continuidade do tecido edificado.

Os condomínios assim como os loteamentos próximos a orla se caracterizam como espaços de exclusividade caracterizados por um perfil de consumidores com certo poder aquisitivo e reforçam a fragmentação social e espacial desse tecido edificado. Os grandes empreendimentos turísticos, sobretudo os de grande porte como os resorts e complexos turísticos também fazem parte desse imobiliário reforçador da fragmentação espacial urbana.

Situando esse processo em entrevista concedida por técnico da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do estado de Pernambuco, evidenciou-se também a discursão sobre a expansão do setor imobiliário no litoral sul de Pernambuco, um fenômeno que ocorreu de forma significativa durante o período do boom imobiliário, especialmente entre 2005 e 2010,

fazendo com que a região tenha se tornado alvo de numerosos empreendimentos turísticos, resorts, e condomínios, e como consequência disso na ocupação de grande parte do litoral, preenchendo a costa com uma variedade de tipos e tamanhos de empreendimentos. Segundo o técnico João<sup>30</sup> da SEMA-PE:

*...naquele boom imobiliário que aconteceu nos anos 2000, 2005 a 2010, surgiram muitos empreendimentos que não foram planejados, mas que estão projetados para acontecer, como a cidade do cone suape, tem diversos...eles fizeram um projeto imobiliário, que não é na orla, mas é em um município litorâneo, um empreendimento contíguo à área urbana, que é maior que a área urbana do cabo, e surge da união de várias construtoras pernambucanas.*

*... ao longo desses 5, 10 anos durante esse boom econômico, foi projetado dezenas de empreendimentos imobiliários, condomínios fechados e de turismo.*

A pesquisa realizada junto a representantes da Empresa de Turismo de Pernambuco (EMPETUR) também contribuiu para jogar uma luz sobre a produção imobiliária, a articulação do setor privado e a intervenção do estado na promoção de destinos e os vetores de crescimento do imobiliário turístico na região de Pernambuco. Em relação a produção imobiliária e articulação do setor privado, estes foram identificadas como fatores-chave no desenvolvimento de destinos turísticos na região.

Foi notado que, em lugares como Porto de Galinhas, o desenvolvimento do destino ocorreu principalmente devido ao esforço e articulação dos empresários locais. Inclusive a criação da Associação de Hotéis e Pousadas de Porto de Galinhas, que surgiu em resposta a uma crise de saúde em 2012 demonstra o papel proativo do setor privado na promoção e desenvolvimento do turismo, considerando que a ação coordenada do setor privado contribuiu para a recuperação do setor hoteleiro e para a atração de investimentos em grandes empreendimentos. Segundo o técnico Pedro<sup>31</sup> da EMPETUR.

*Tudo acontece em Porto. É a mesma coisa com o Cabo. Agora o que eu acho mais interessante é que em Porto de Galinhas, toda essa proposta de desenvolvimento de Porto, ela aconteceu muito mais por um esforço dos empresários que começaram a se articular. (Pausa). Inclusive eu assisti a uma palestra hoje sobre isso, em que existiam vários hotéis, hotéis pequenos e que em 2012 teve toda aquela confusão da cólera. E isso levou a zero ocupação hoteleira lá em Porto e eles tiveram que se articular e criaram a AHPG (Associação de hotéis e pousadas de Porto de Galinhas) e partir daí a coisa começou a se estabelecer de uma forma que eles conseguiram fazer captação de fun tour, turista e isso aí deu uma notoriedade ao destino de Porto e vieram os investimentos de grandes empreendimentos. Foi em 2012 a construção de grandes resorts lá. Mas isso foi um esforço muito mais dos empresários, do setor privado que articulou, investiu do que, necessariamente, o governo do estado e do município.*

---

<sup>30</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>31</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

A intervenção do estado na promoção dos destinos foi observada como um elemento que se seguiu ao sucesso do setor privado, pois o governo estadual passou a tomar medidas como a duplicação de estradas e melhorias na infraestrutura das vilas após o desenvolvimento do destino turístico já ter começado a dar resultados. Portanto, acredita-se que essa intervenção do estado desempenhou um papel importante na consolidação e na expansão do turismo na região. "O Governo do estado veio depois que deu certo, aí fizeram a duplicação de estrada, fizeram uma série de obras mais recentes agora de estruturação da vila. Eles fizeram o papel do setor público" (EMPETUR, 2019).

No que diz respeito aos vetores de crescimento do imobiliário turístico identificou-se uma tendência de migração de investimentos ao longo do tempo, considerando que no passado, o litoral norte, especialmente Itamaracá, atraiu investimentos em resorts e imóveis turísticos. Segundo o técnico Pedro<sup>32</sup> da EMPETUR.

*Tanto que no litoral norte, em Itamaracá, não sei se vocês já ouviram falar, teve uma época aí, no começo do governo de Eduardo Campos, eles disseram que iam licenciar, em duas praias lá (que era a do Sossego e a Enseada dos Golfinhos), que eles iam fazer um chamamento pra vender pra resorts. E no fim não houve nenhum interessado e depois morreu. O que sempre aconteceu é que está havendo e sempre houve um direcionamento de investimentos pra essa área...*

Entretanto, nos anos mais recentes, essa tendência se deslocou para o litoral sul, incluindo destinos como Carneiros, Tamandaré e Muro Alto, refletindo o dinamismo do mercado imobiliário turístico e como resposta a mudanças nas preferências dos turistas e nas oportunidades de investimento, sendo que o adensamento em Itamaracá e a popularização do litoral norte contribuíram para essa mudança de foco em direção ao litoral sul na percepção dos entrevistados. Segundo o técnico Pedro<sup>33</sup> da EMPETUR.

*E hoje em dia isso tá caindo pra Carneiros, Tamandaré e Muro Alto. Até a década de 70, 80 o maior fluxo era para o litoral norte, Itamaracá, se segundas residências, alguns hotéis, mas a maioria é pousada. Depois que migrou mais para o sul e houve um adensamento muito grande em Itamaracá, por conta do parcelamento do solo e também uma popularização. Enquanto o litoral norte foi perdendo valor, o litoral sul começou a valorizar.*

Reforçando a apropriação desses vetores, em Camaçari-BA, segundo os técnicos da SEDUR, processo de ocupação na cidade foi caracterizado pela chegada de empreendimentos e pela expansão da infraestrutura acompanhando essa chegada, em vez de precedê-la. Enquanto algumas áreas da cidade foram planejadas e estruturadas em função do desenvolvimento do

---

<sup>32</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>33</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

polo industrial, com vias abertas pelo Governo do Estado e Governo Federal, a orla da cidade viu seu desmembramento e ocupação ocorrer principalmente por meio de loteamentos privados, com alguma intervenção do poder público. Segundo o técnico Jorge<sup>34</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR:

*Então, cê tem bairros aqui em Camaçari que foram planejados e estruturados e as vias abertas em função do planejamento para a chegada do pólo industrial. Gleba A, gleba B, gleba C, gleba E, tópico um, dois, três, tudo isso é no tempo do planejamento do Pólo dos anos sessenta e setenta, só que isso foi feito pelo Governo do Estado, Governo Federal, ... na orla é o contrário, na orla foi feito o loteamento privado. Algumas coisas do poder público e tal, mas o grande processo de desmembramento e ocupação no solo foi mediante a chegada dos loteamentos e condomínios.*

A seguir, foram discutidos os temas da atração de grandes empreendimentos na região da orla de Camaçari, bem como o processo de expansão desses empreendimentos e os fatores que influenciam esse processo, segundo os técnicos da SEDUR de Camaçari, destacando os seguintes pontos:

1. Atração de Grandes Empreendimentos: A região é atrativa para grandes empreendimentos, e o exemplo mencionado é o Vila Galé, que atrai visitantes de todo o mundo. No entanto, a disponibilidade de acesso fácil à praia nem sempre é suficiente para atrair empreendimentos desse tipo, uma vez que nem todos têm a disponibilidade financeira para passar um fim de semana e gastar uma quantia significativa em um resort de luxo.

2. Processo de Expansão dos Empreendimentos: O processo de expansão desses empreendimentos está condicionado ao respeito das restrições ambientais. Embora haja disponibilidade de terras no litoral para expansão, as restrições ambientais são rigorosas e devem ser rigorosamente respeitadas. Alguns empreendimentos, como Alphaville Guarajuba, estão sendo desenvolvidos de acordo com critérios técnicos e ambientais, o que pode resultar em planos de expansão surpreendentes que, ao olhar de satélite, podem parecer incompatíveis com a área.

3. Fatores que Impulsionam o Crescimento: Vários fatores contribuem para o crescimento da região, incluindo o programa "Minha Casa, Minha Vida", o turismo, a escassez de terrenos em Salvador e Lauro de Freitas e a saturação dessas áreas. Além disso, a referência a Itaparica como uma promessa de mercado imobiliário nas décadas de 1970 e 1980, que não se concretizou devido a vários problemas, fez com que os investidores se voltassem para o litoral norte, impulsionando o desenvolvimento da região. A abertura da Linha Verde também teve um papel importante nesse processo.

---

<sup>34</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

4. Influências Externas: A região de Camaçari recebe influências externas de várias fontes, como os investimentos em Praia do Forte, Imbassaí e Sauipe, bem como a falta de desenvolvimento da ilha de Itaparica. A questão ambiental é mencionada como um fator significativo que influencia os investimentos, com áreas sensíveis, como lagoas e dunas, tendo um impacto direto nas decisões de desenvolvimento e investimento na região.

Esses fatores demonstram a complexidade do processo de atração e expansão de grandes empreendimentos na região da orla de Camaçari, onde as considerações ambientais, as restrições regulatórias e as influências externas desempenham papéis importantes na evolução do território.

Uma localidade interessante nesse aspecto é a Praia do Forte, situado no município de Mata de São João, na RMS. A localidade que tem um forte desenvolvimento hoteleiro, com a sede do Tivoli Ecoresort Praia do Forte, o Complexo Turístico Iberostar e várias pousadas de charme, além disso as intermediações desta localidade contam com um plantel de condomínios de casas já consolidadas e em processo de consolidação. Esse é um dos casos onde indiscutivelmente a atividade turística e o veraneio se apropriaram da localidade e hoje sua produção espacial e morfologia giram em função das mudanças do mercado imobiliário turístico.

Na entrevista que se deu junto a Secretária e o Técnico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo de Mata de São João (SEDUR), o primeiro tópico abordado foi essa formação e expansão de Praia do Forte e o Projeto Tamar como empreendimento. Praia do Forte é descrita como um destino turístico que teve sua concepção realizada por um empresário paulista chamado Klaus Peters. Ele vendeu todos os seus ativos, incluindo sua construtora em São Paulo, para criar esse destino turístico. Klaus Peters viajou pelo mundo, adquiriu experiência e inspiração e, posteriormente, transformou uma fazenda com uma vila de pescadores em Praia do Forte. Sua visão era fazer com que esse local competisse com outros destinos turísticos em todo o mundo. Segundo o técnico Eduardo<sup>35</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR:

*Olha, é o seguinte, o litoral de São João é um case muitíssimo interessante, que lá atrás foi concebido por um paulista de nome alemão, Klaus Peters, que ele vendeu tudo que tinha, dono de uma indústria em São Paulo, tal construtora, né? Vendeu tudo e veio pra cá construir um destino turístico. Correu o mundo, visitou o mundo e tal e criou Praia Forte, né? Era uma fazenda e já existia uma vila de pescadores. Mas ele entendeu que aquilo tinha potencial pra ser um destino concorrendo com vários destinos na Ásia, enfim eh, e assim fez, é realmente toda concepção ...*

---

<sup>35</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

O entrevistado menciona que Klaus Peters percebeu que a região de Praia do Forte era uma área de desova de tartarugas marinhas. Ele viu o potencial de criar uma base do Projeto Tamar, que foi financiada pela Petrobras há mais de 70 anos. Isso se tornou um ponto turístico importante na região, contribuindo para a preservação das tartarugas marinhas e também atraindo turistas. Segundo o técnico Eduardo<sup>36</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR:

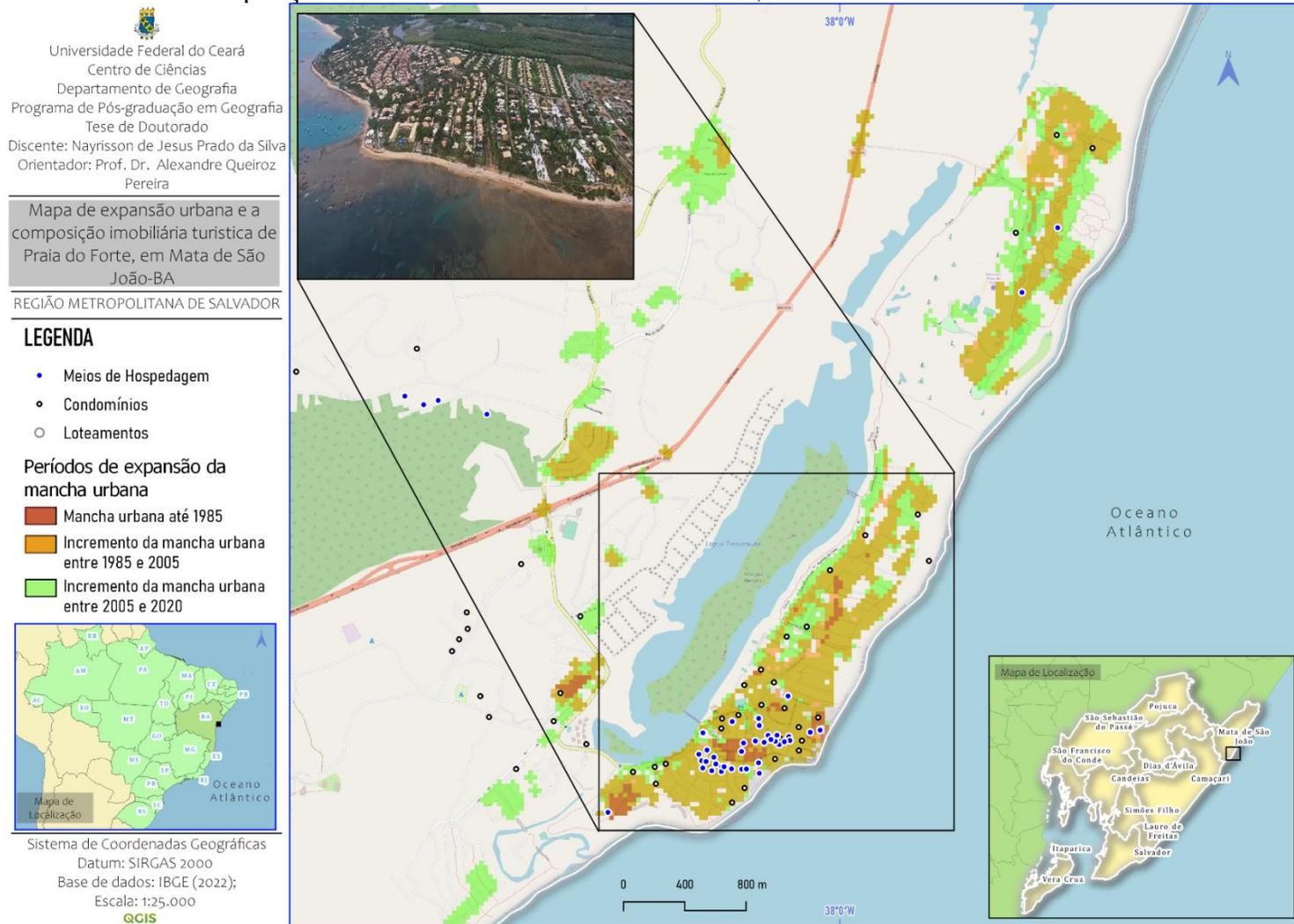
*Percebeu também que aqui era uma área de incidência de desova de tartaruga marinha, criou aqui uma base do Tamar. De setenta e tantos anos atrás a Petrobras financiou isso, isso aqui virou um ponto turístico em função do Tamar também.*

Estes dados evidenciam como a Praia do Forte se desenvolveu como um destino turístico bem-sucedido, combinando empreendedorismo com conservação ambiental, o que acabou beneficiando a região em termos de atração de visitantes e desenvolvimento sustentável. Em relação à formação de Praia do Forte e do Projeto Tamar como empreendimento, identificou-se que estão diretamente ligados à transformação do turismo e à influência da rodovia na região.

---

<sup>36</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

Mapa 35 - Expansão urbana e a composição imobiliária turística de Praia do Forte, em Mata de São João-BA.



Fonte: IBGE (2022); Mtur (2023); Google Maps (2023).

O litoral de Mata de São João apresenta uma morfologia com ocupações densas no litoral, embora pontuais, que encontram-se bem fragmentadas e distribuídas entre Praia do Forte, Imbassai e Sauipe. Em Praia do Forte como podemos visualizar no mapa obtemos as ocupações mais antigas ao centro da localidade, área onde estão situadas as mais antigas segundas residências, casas dos moradores nativos, ruas comerciais bem movimentadas e pousadas e hotéis de pequeno e médio porte (Figura 25).

Figura 25 – Centro de Praia do Forte, localidade litorânea de Mata de São João-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Houve um período de rápida expansão entre 1985 e 2005, que resultou na composição imobiliária da região, passando a ser dominada por condomínios residenciais horizontais, principalmente ao nordeste do centro da localidade. Essa área específica demonstrou uma forte tendência de crescimento. A integração desses condomínios entre a rodovia BA-99 e a própria localidade representa ocupações mais recentes, que têm contribuído para a expansão do tecido urbano nesse eixo, sob construções de alto padrão econômico e arquitetônico (Figura 26).

Figura 26 – Expansão e ocupação do eixo nordeste da localidade de Praia do Forte, localidade litorânea de Mata de São João-BA.



Fonte:

Arquivo pessoal (2023).

A fragmentação espacial urbana se apresenta entre a área urbana de Praia do Forte e a área urbanizada a nordeste no litoral, formada pelo Complexo Turístico Iberostar, empreendimento que tem em seus domínios dois resorts, campo de golfe e condomínios.

#### *4.1.3.2 Mudança do uso e cobertura do solo*

Monitorar as mudanças do uso e ocupação do solo urbano é um método de análise importante para o planejamento urbano e gestão de planos diretores, para o planejamento e preservação ambiental, para o diagnóstico e acompanhamento de áreas de risco, entre outras. A morfologia urbana fortemente influencia e é influenciada pelas dinâmicas de uso e ocupação, logo a abordagem é instrumento de detecção da intensidade dessas mudanças e o quão ela é volátil ou não, segundo a capacidade do seu substrato físico do plano e dinâmica do tecido urbano.

Isso permite que os governos locais e urbanistas identifiquem áreas de crescimento, expansão e adensamento, bem como áreas que necessitam de reabilitação ou revitalização. Esta informação é crucial para a alocação eficaz de recursos públicos, o desenvolvimento de

infraestrutura, a oferta de serviços essenciais e a promoção de um ambiente urbano equilibrado e inclusivo. Além disso, o monitoramento do uso do solo desempenha um papel vital na preservação ambiental, sendo que a identificação de mudanças não planejadas, à exemplo de desmatamento, impermeabilização do solo e construções em áreas de risco ambiental são fatores que ajudam na tomada de medidas preventivas e corretivas.

Para Hyseni (2014) o planejamento urbano da cidade perpassa pelos problemas da densidade do crescimento urbano e interação complexa de atores que se materializam e dão significado ao espaço urbano. Logo a intervenção de políticas públicas e planos de desenvolvimento urbano em novos padrões espaciais geram a oportunidade de reformular toda dinâmica entre as formas urbanas e usos latentes e potenciais a este espaço. Não podemos deixar de citar entre estes usos as transformações do mercado imobiliário, onde o uso e ocupação e a morfologia convergem para explicar a valorização de determinadas configurações urbanas e aspectos de centralidade na cidade (XIAO e WEBSTER, 2017). Logo as cidades turísticas litorâneas frequentemente têm drásticas alterações em suas áreas rurais, físico-naturais e causadas pelos desafios relacionados à especulação imobiliária, regulamentações do uso do solo e pressão demográfica e turística.

O cenário urbano e rural está em constante evolução, impulsionado por uma variedade de fatores, sendo a expansão imobiliária turística um dos mais influentes, e à medida que o turismo cresce em importância econômica e social, as áreas antes predominantemente rurais, residenciais e naturais estão sendo transformadas em zonas turísticas comerciais, com impactos profundos no ambiente e na comunidade local.

A dinâmica de uso e cobertura do solo em áreas urbanas está intrinsecamente ligada à presença ou ausência de instrumentos urbanísticos estratégias de planejamento e ordenamento territorial. Esses instrumentos desempenham um papel fundamental na forma como as cidades se desenvolvem e evoluem, influenciando diretamente a maneira como as áreas urbanas, rurais e naturais são transformadas.

A presença desse planejamento com auxílio dos planos diretores, zoneamentos leis e regulamentações ajudam a direcionar melhor o crescimento e as mudanças de uso afim de que as cidades tenham um desenvolvimento mais sustentável, um melhor controle do crescimento urbano, preservação do meio ambiente.

Por outro lado, na ausência dela essas mudanças se manifestam de forma desordenada e caótica, com uma série de impactos ambientais, especulação do preço da terra e um processo de gentrificação em curso. Ou seja, a presença ou ausência de instrumentos

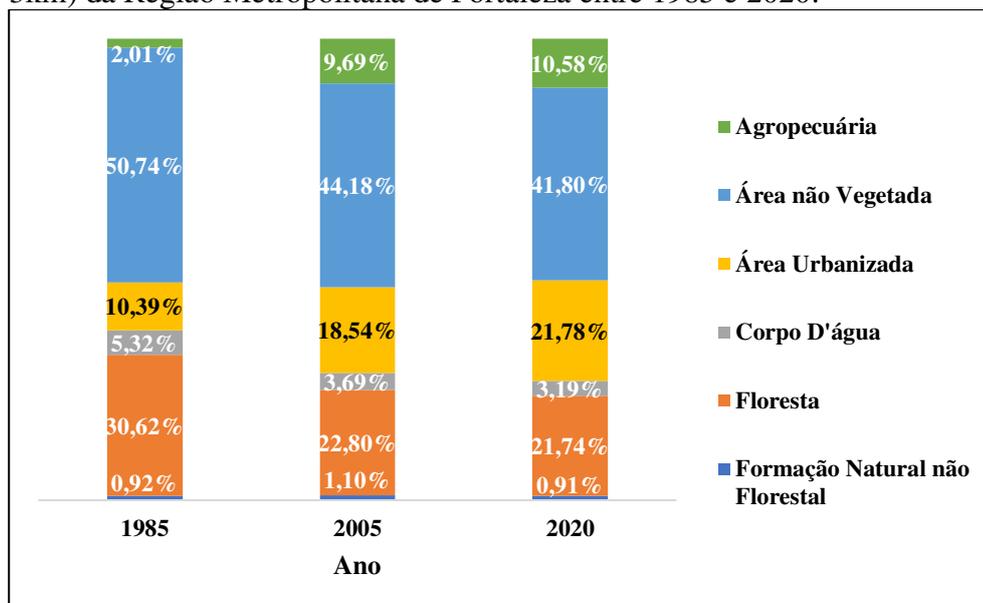
urbanísticos desempenha um papel crítico na forma como as cidades evoluem e como o uso e cobertura do solo são transformados. Assim, compreende-se que um planejamento urbano adequado, que inclua a definição de áreas de uso, regulamentações claras e considerações ambientais, é essencial para criar cidades sustentáveis, resilientes e equitativas.

O crescimento populacional nas áreas urbanas e costeiras é um fator fundamental que impulsiona a mudança no uso do solo. Com o aumento da população, cresce a procura por moradias, serviços e infraestrutura. Isso muitas vezes resulta na expansão das áreas urbanas em direção às terras anteriormente rurais ou naturais, levando à urbanização desordenada e à perda de áreas verdes.

Além disso, o uso e a cobertura do solo em áreas urbanas e costeiras estão em constante mutação, moldados pela interação complexa de várias forças, incluindo pressões demográficas e turísticas. Essas pressões frequentemente convergem para redefinir o tecido urbano e as paisagens naturais, gerando transformações significativas e desafios específicos. A indústria do turismo desempenha um papel central na transformação de áreas costeiras. A busca por estes destinos apresenta uma demanda crescente por infraestrutura hoteleira, restaurantes e atividades de lazer. Isso pode levar à conversão de áreas naturais em empreendimentos turísticos, causando impactos ambientais significativos, como a manipulação de ecossistemas marinhos e a erosão. Nesse sentido, para compreender essas transformações, analisando o recorte imediato da orla (até 3 km), tanto em escala regional como municipal, observa-se o crescimento da área urbanizada e a composição imobiliária voltada para o turismo e a vilegiatura.

Na RMF assim como verificado no capítulo anterior, a área não vegetada é uma composição predominante, representada pelo campo de dunas e extensas faixas de areia, que apesar de ter diminuído (em 17,6%) ainda tem grande representatividade. A área de Floresta também diminuiu sensivelmente (29%) em 2020 em relação a 1985. Destques a área urbanizada e a área Agropecuária, que apesar de ter menor parcela no recorte, nesse período cresceu em mais de 400%.

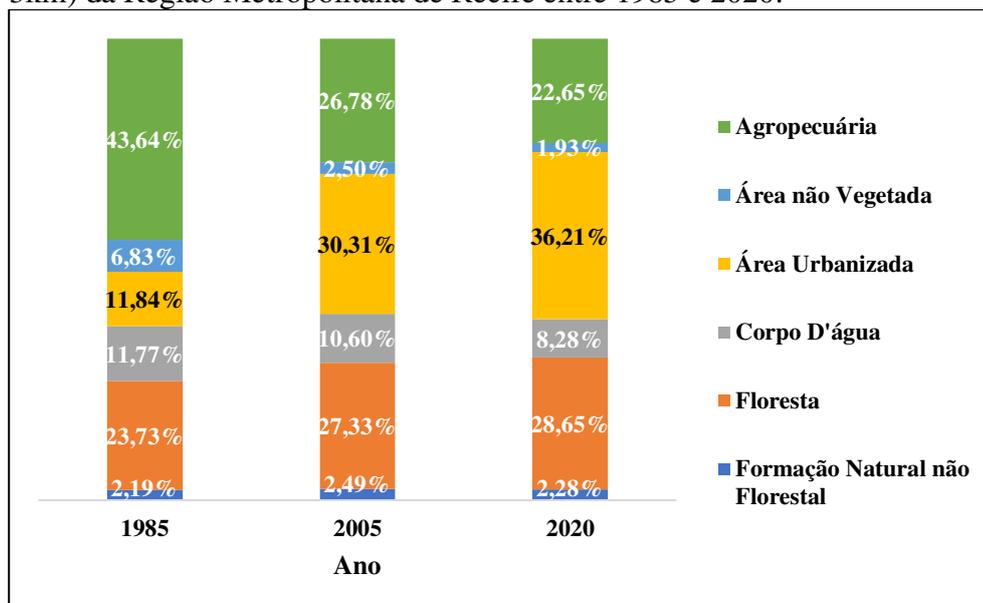
Gráfico 1 - Quantitativo percentual da área (km<sup>2</sup>) das categorias de uso e cobertura do solo da orla (até 3km) da Região Metropolitana de Fortaleza entre 1985 e 2020.



Fonte: Adaptado de MapBiomias(2022).

Na RMR, essa composição se altera radicalmente sobre a área de agropecuária, que representava 43,6% em 1985 e foi diminuída em quase metade ao longo desses 35 anos. Assim como a área não vegetada (praia e areia) com perda de mais de 70% de sua área. O crescimento da área urbana como já frisamos (aumento de 205%) e área de floresta (aumento de 20%) também são pontos que merecem destaque.

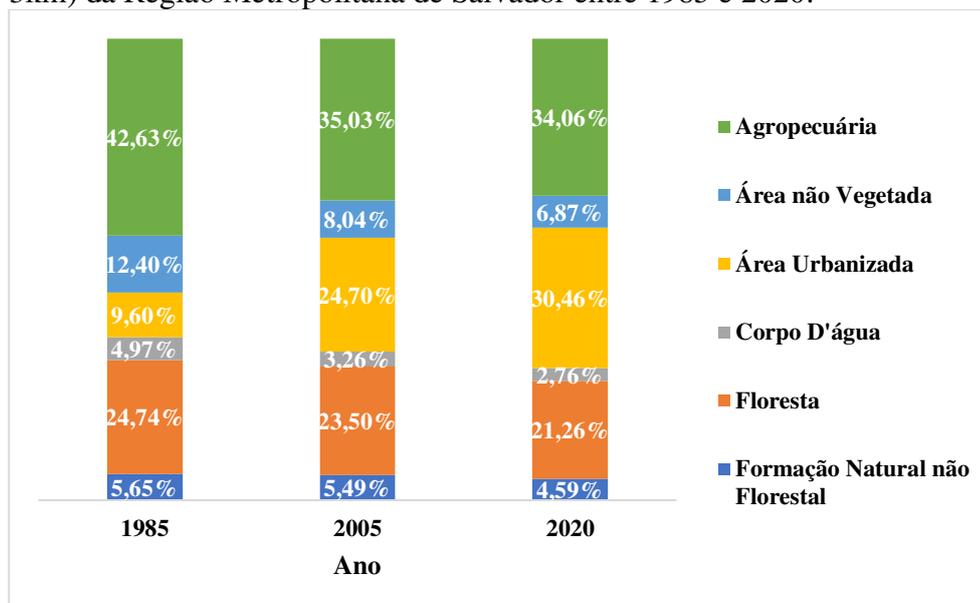
Gráfico 2 - Quantitativo percentual da área (km<sup>2</sup>) das categorias de uso e cobertura do solo da orla (até 3km) da Região Metropolitana de Recife entre 1985 e 2020.



Fonte: Adaptado de MapBiomias (2022).

Na RMR, há uma sensível diminuição de 20% da área voltada a Agropecuária entre 1985 e 2020, apesar de ainda obter um grande percentual de cobertura (34% do total). Porém os corpos hídricos e área não vegetada foram as mais impactadas, com diminuição de mais de 40% de sua área. Na região a área urbanizada foi a única categoria que cresceu em termos de território (aumento de 217%) entre 1985 e 2020 no recorte da orla.

Gráfico 3 - Quantitativo percentual da área (km<sup>2</sup>) das categorias de uso e cobertura do solo da orla (até 3km) da Região Metropolitana de Salvador entre 1985 e 2020.



Fonte: MapBiomas (2022). Elaborado pelo autor.

Em resumo, todas as três regiões em relação ao período entre 1985 e 2020 experimentam um forte crescimento da área urbana, há um salto no aumento percentual, sobretudo na RMR e na RMS com um incremento de mais de 200%, no entanto a RMF tem a metade desse aumento percentual, o que já é um valor considerável. Apesar disso entre elas atualmente o valor de área urbanizada na orla da sua região é muito próxima, gira entorno de 120 km<sup>2</sup>, porém considerando a extensão territorial desse litoral pontua-se uma maior concentração dessa área urbanizada na RMR, que dentre as demais classes de uso cobertura representa em 2020 um percentual de 36,2% da área, assim como na RMS com representatividade de 30,3% da área, enquanto a RMF com área urbana mais dispersa em seu extenso litoral representa 21,7% da área.

Á área não vegetada e os corpos hídricos diminuem continuamente nas três regiões, em maior percentual na RMR e na RMS. Quanto à área agropecuária próximo a orla somente na RMF ela cresce, enquanto que nas demais experimentam declínio. No que diz respeito à formação natural não florestal e florestas na RMF e RMS observa-se uma breve redução, já na RMR elas aumentam em 4,4% e 20% respectivamente. Portanto, temos composições morfológicas de orla bem diversificadas como podemos perceber, com transformações importantes a serem aprendidas. Na espacialização dessas informações podemos identificar mais pontualmente onde elas estão caracterizadas ao longo da orla, através dos mapas a seguir.

No litoral da RMF, como já denotado, tem-se uma grande massa de área não vegetada nessa faixa de 3km como podemos observar nos gráficos e na espacialização dos mapas, cobertura essa existente em todos os municípios e são fortemente degradadas ao longo do período em recorte. As sedes distritais criam enclaves urbanos em meio a essa área e expandem seus horizontes sobre ela, além das áreas de agropecuária que já marcam forte presença na borda do recorte espacial, mais notabilizada a partir do ano de 2005.

No litoral oeste em Trairi, expandem-se as áreas urbanas de forma significativa até o ano de 2005, onde Flecheiras e Guajiru, densificam-se e passam a cobrir os espaços internos da mancha urbana na década seguinte, assim como Lagoinha em Paraipaba. Em Paracuru, com sua sede municipal no litoral, evidencia-se uma forte expansão e densificação do litoral para o interior seguindo o entorno da rodovia CE-348, os loteamentos participam desse processo. O município de São Gonçalo do Amarante, compreendido pelo por Taíba e Pecém se adensam lindeiramente pelas rodovias, a primeira sobretudo pelo veraneio e a segundo mais recentemente com a consolidação do Complexo Portuário Industrial. Em Caucaia, o único município que não possui sede municipal ou distrital próximo ao litoral, concentra forte ocupação urbana em sua orla. Inicialmente Icaraí foi densamente ocupado pelas segundas residências e veraneio, expandindo sua influência a partir do turismo para a localidade de Cumbuco, adensando sua ocupação sobre área de dunas no entorno dela.

No litoral leste da RMF, Aquiraz inicialmente encampado de dunas e lagoas interdunares, também sofre drásticas mudanças nessa composição, com ocupação inicial das comunidades tradicionais e posteriormente o veraneio e o turismo como frentes de expansão e densificação urbana. Nota-se de forma clara o quanto cresceu a localidade de Porto das Dunas, acelerando sua expansão entre 1985 e 2005, e densifica-se sua ocupação nos espaços vazios intercalados na mancha. No litoral de Aquiraz talvez seja a localidade onde esse processo seja o mais claro em relação as formas de ocupação devido a homogeneidade do conjunto de estruturas arquitetônicas empregadas, como condomínios de luxo, loteamentos, segundas residências de alto padrão, hotéis, pousadas além do complexo que envolve o parque aquático do *Beach Park*. Em Cascavel é nítido o avanço das áreas da agropecuária mais ao interior do recorte e das áreas urbanas no entorno das sedes distritais como Caponga, embora de forma ainda pouco desenvolvida se comparada as demais estruturas aqui elencadas, possui forte influência do veraneio e do turismo local.

Mapa 36 –Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral oeste da RMF: Trairi, Paraipaba e Paracuru.

  
 Universidade Federal do Ceará  
 Centro de Ciências  
 Departamento de Geografia  
 Programa de Pós-graduação em Geografia  
 Tese de Doutorado  
 Discente: Nayrison de Jesus Prado da Silva  
 Orientador: Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira  


---

 Mapa de uso e cobertura da terra à 3 km da orla dos municípios do litoral oeste: Trairi, Paraipaba e Paracuru  
 REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

**LEGENDA**

**Localização das sedes**

-  Capital
-  Sede Municipal
-  Sede Distrital
-  Aglomerado rural isolado

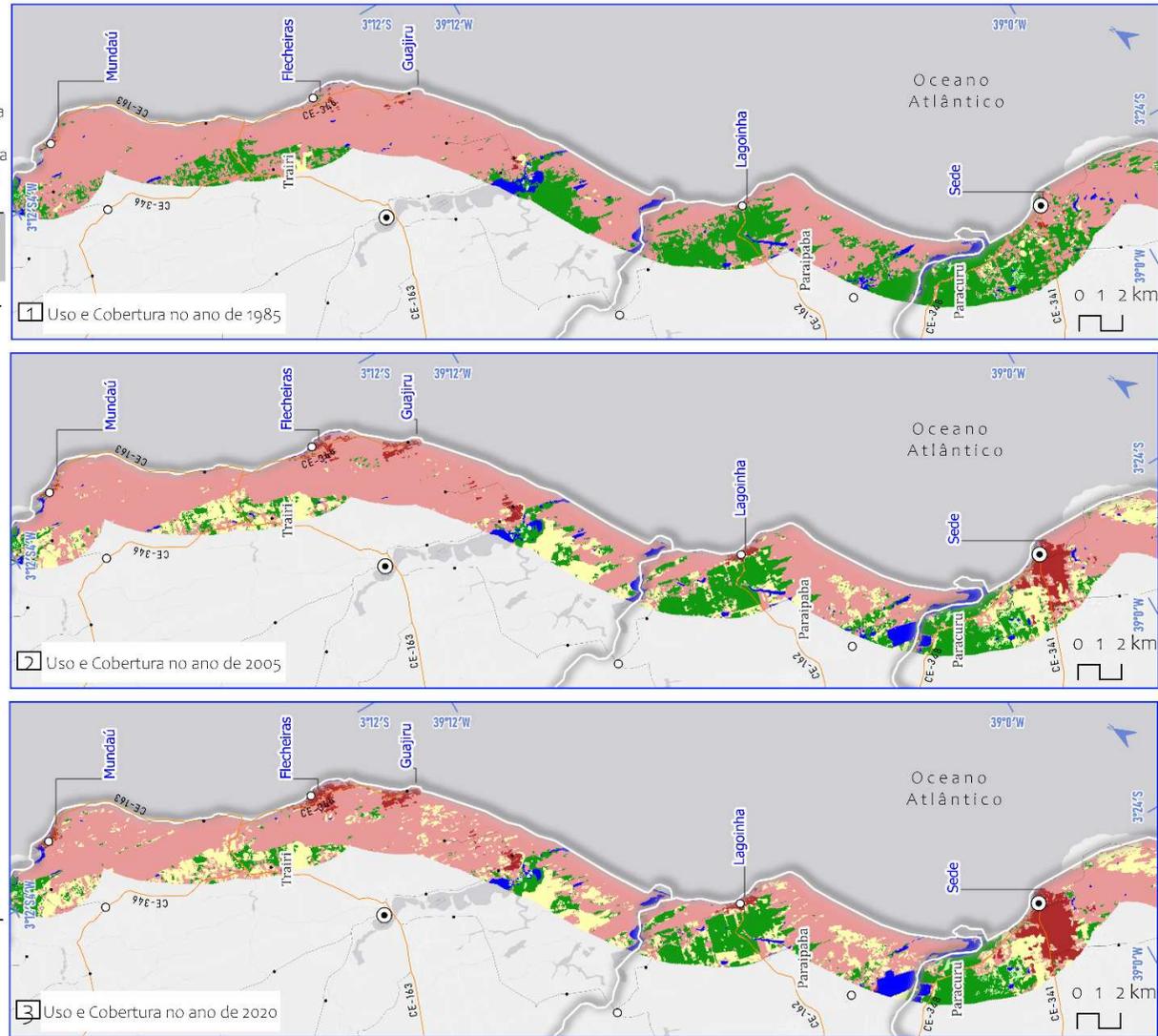
**Rodovias**

-  Desconhecida
-  Estadual/Distrital
-  Federal

**Classificação uso e cobertura do solo**

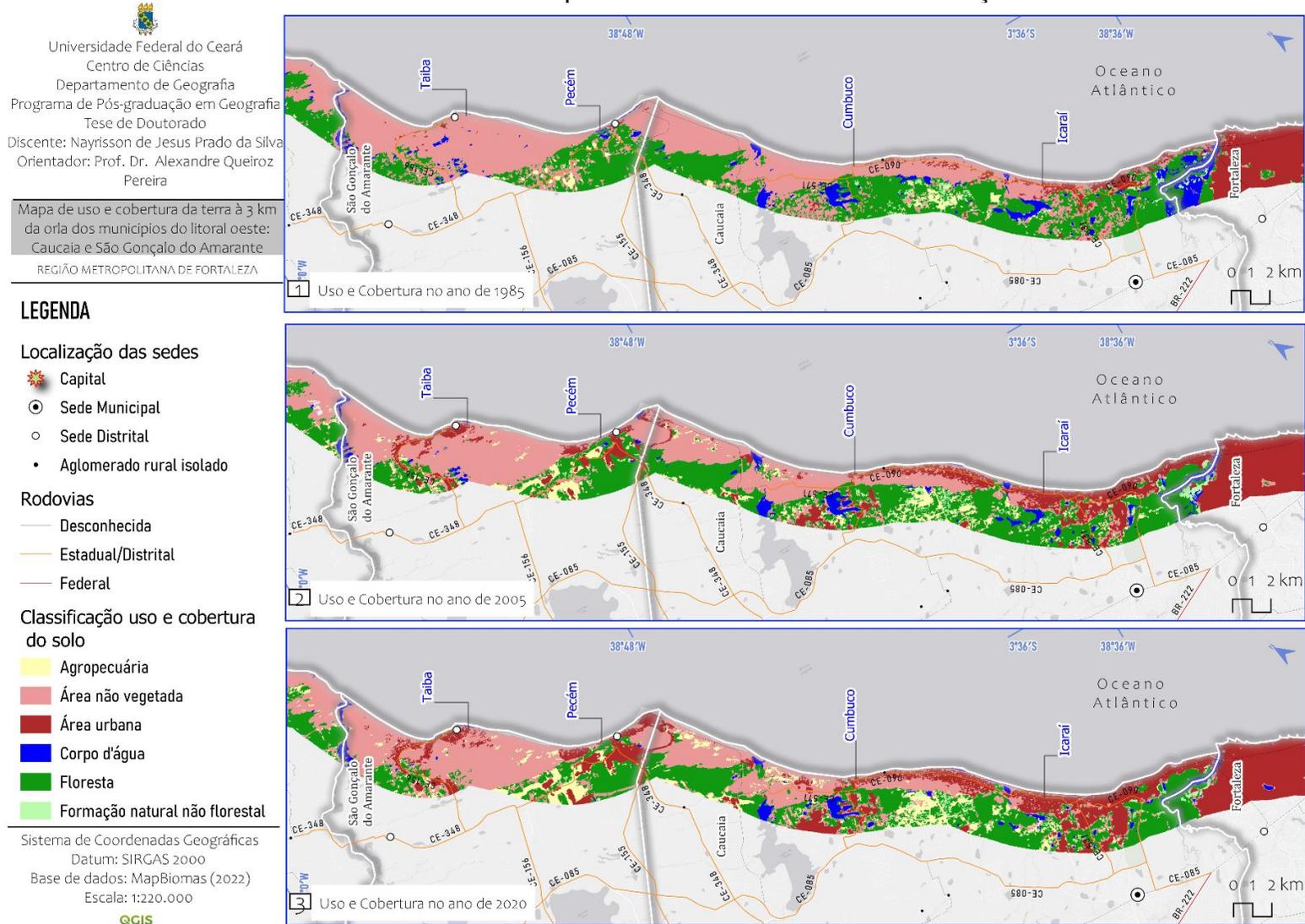
-  Agropecuária
-  Área não vegetada
-  Área urbana
-  Corpo d'água
-  Floresta
-  Formação natural não florestal

Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Datum: SIRGAS 2000  
 Base de dados: MapBiomas (2022)  
 Escala: 1:220.000



Fonte: IBGE (2022); MAPBIOMAS (2023).

Mapa 37 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral oeste da RMF: São Gonçalo do Amarante e Caucaia.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2023).

Mapa 38 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral leste da RMF: Aquiraz e Cascavel.

  
 Universidade Federal do Ceará  
 Centro de Ciências  
 Departamento de Geografia  
 Programa de Pós-graduação em Geografia  
 Tese de Doutorado  
 Discente: Nayrison de Jesus Prado da Silva  
 Orientador: Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira

Mapa de uso e cobertura da terra à 3 km da orla dos municípios do litoral leste: Aquiraz e Cascavel

REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA

**LEGENDA**

**Localização das sedes**

-  Capital
-  Sede Municipal
-  Sede Distrital
-  Aglomerado rural isolado

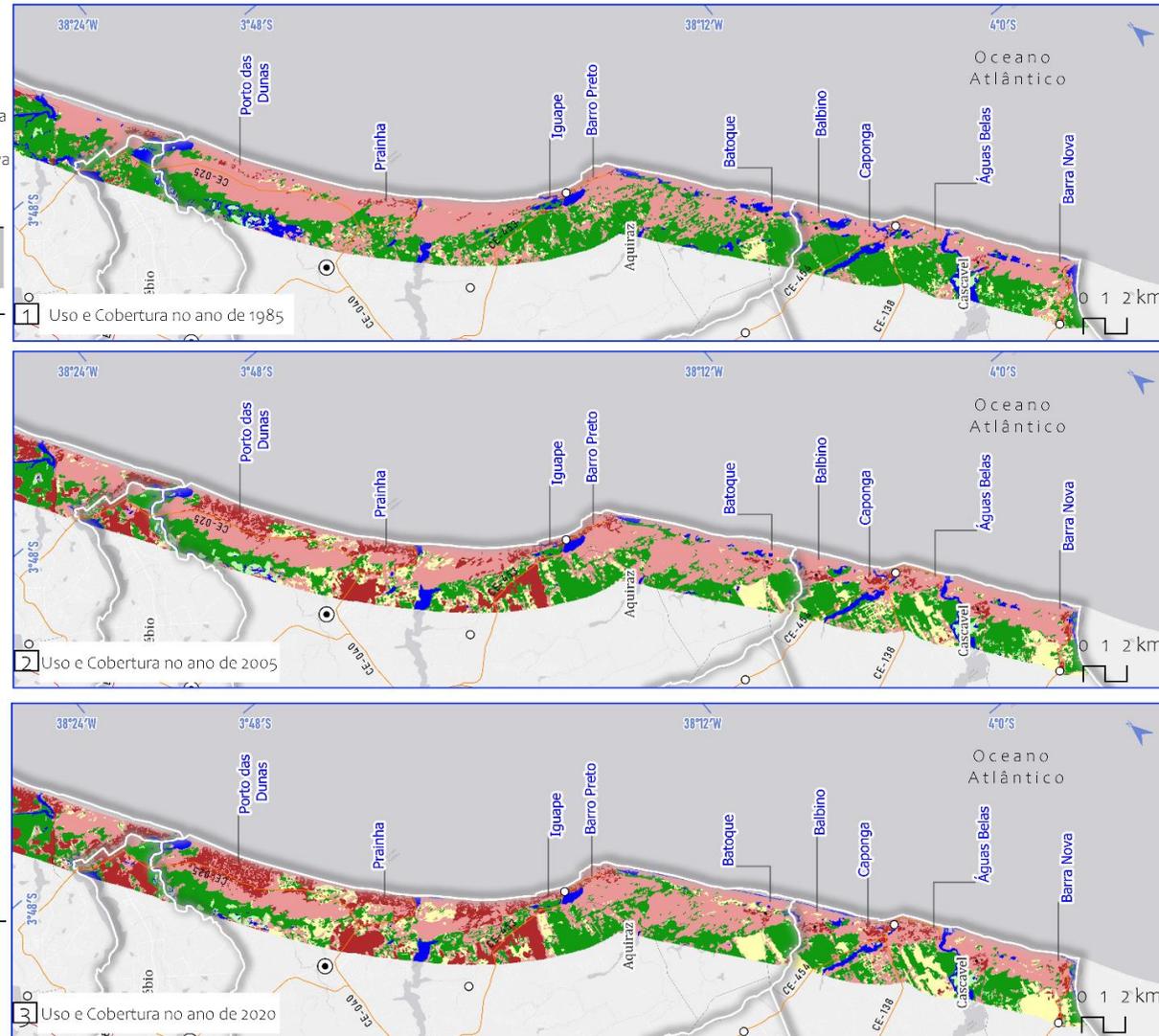
**Rodovias**

-  Desconhecida
-  Estadual/Distrital
-  Federal

**Classificação uso e cobertura do solo**

-  Agropecuária
-  Área não vegetada
-  Área urbana
-  Corpo d'água
-  Floresta
-  Formação natural não florestal

Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Datum: SIRGAS 2000  
 Base de dados: MapBiomas (2022)  
 Escala: 1:220.000



Fonte: IBGE (2022); MapBiomas (2023).

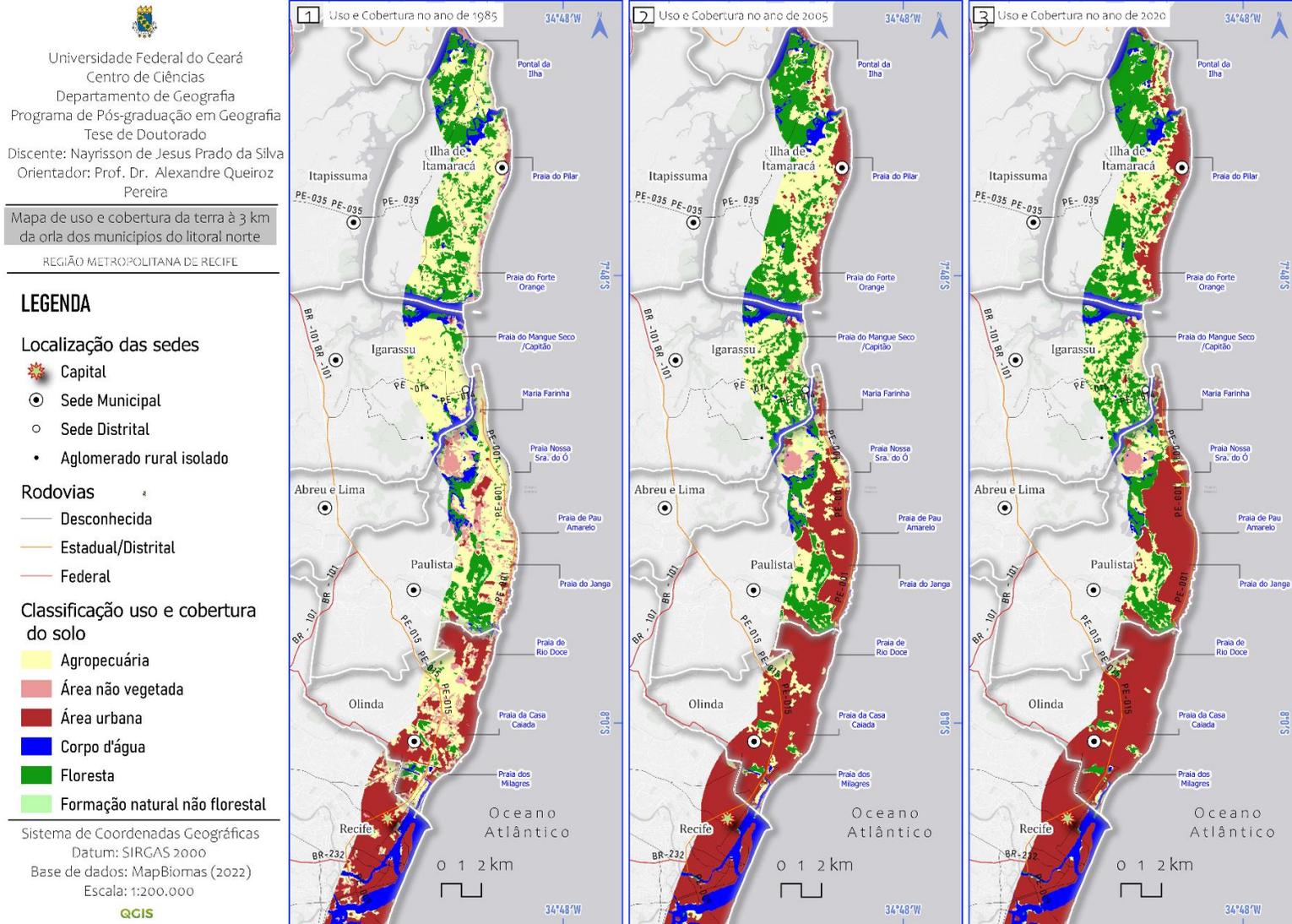
O litoral da RMR, com todas as singularidades que possui em sua cobertura, apresenta um crescimento urbano vultuoso, uma redução da área de agropecuária, e o crescimento da área de floresta sobre as áreas de proteção. No litoral norte da região um destaque evidente para o município de Olinda e Paulista, com um avanço suntuoso da área urbanizada neste recorte temporal, ocupando quase toda a faixa de 3km a partir da orla, suprimindo as áreas de agropecuária e algumas vegetações. Em Igarassu e Ilha de Itamaracá as áreas de florestas apresentam um crescimento sobre as áreas de agropecuária, ouve uma evolução nesse sentido em ambas, sobre as áreas urbanizadas o primeiro tem seu litoral pouco urbanizado enquanto o segundo tem sua principal faixa urbanizada no litoral, com forte ocupação do veraneio e das segundas residências.

No litoral sul da RMR, sobre os aspectos das áreas urbanizadas, Jaboatão dos Guararapes dá continuidade do processo de expansão urbana de Recife, formando essa área conurbada também ao litoral, suprimindo as áreas de agropecuária. Essa região está ocupando um uma grande quantidade de prédios residenciais e turísticos que mobilizam os fluxos do entorno.

Já o município de Cabo de Santo Agostinho há uma quebra de continuidade desse processo linear de urbanização no litoral, pois apresenta uma densa área verde, que cresceu nas últimas décadas e estão situadas no entorno de complexo turístico, como o Reserva do Paiva, ainda pouco edificado, e a ocupação das comunidades de Enseada dos Corais e Gaibú, que tem se expandido ao interior. Ambos sob ocupação de diferentes perfis, o complexo motivado pelo turismo e veraneio de alto padrão em relação aos equipamentos e serviços fornecidos, e as comunidades alimentadas pelas dinâmicas do comércio e turismo local, além de absorver algumas demandas de trabalhadores do Porto de Suape.

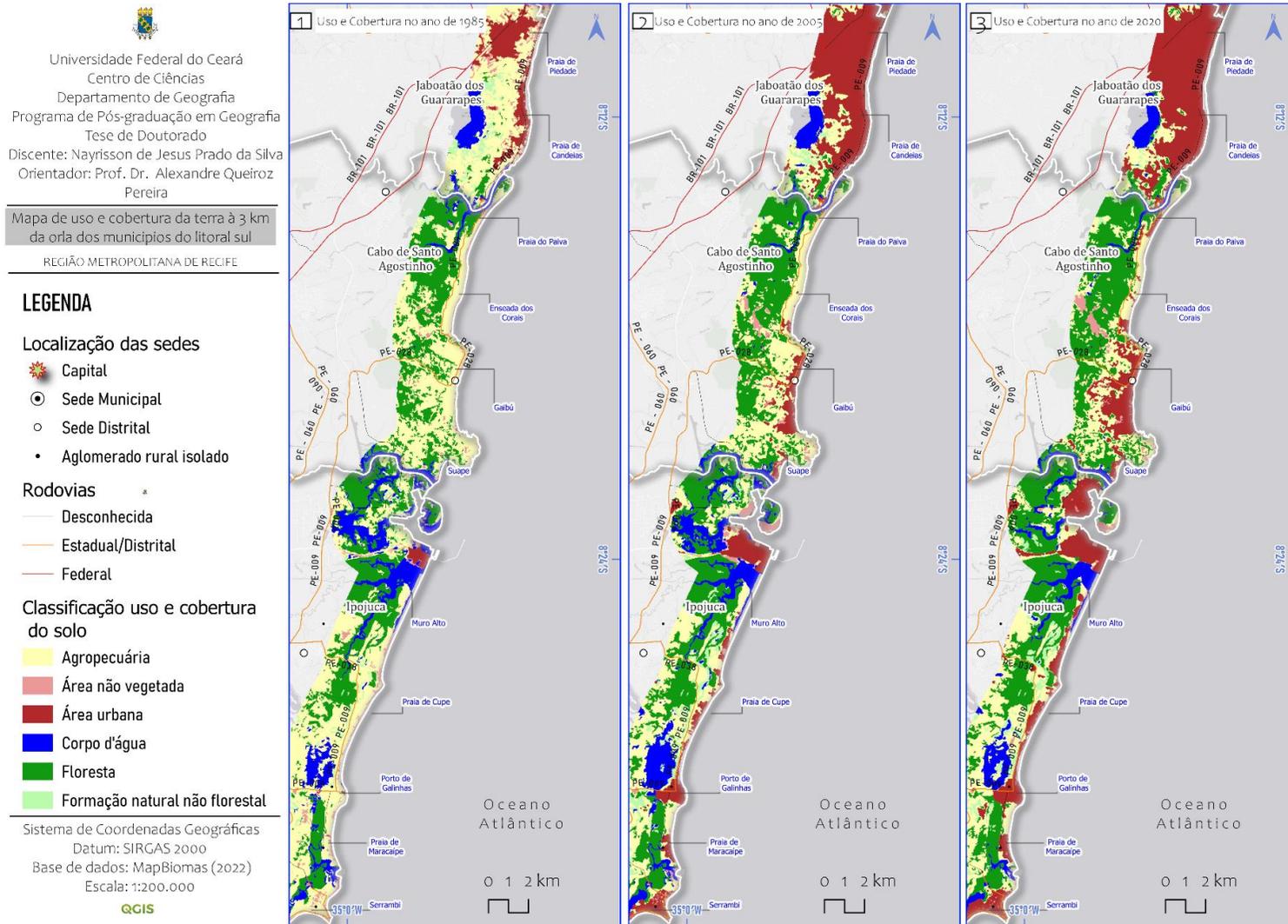
Em Ipojuca nota-se uma ligeira diminuição das áreas agropecuárias em detrimento a as áreas de floresta, as manchas urbanizadas se dão a partir da consolidação do Complexo Portuário Industrial de Suape, na divisa com município de Cabo de Santo Agostinho, e do imobiliário turístico mais concentradas nas localidades de Muro Alto, Cupe e Porto de Galinhas, situadas paralelamente a linha de praia. As localidades Maracaípe e Serrambi são evidenciadas também pela consolidação de segundas residências.

Mapa 39 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral norte da RMR: Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista e Olinda.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomas (2023)

Mapa 40 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral sul da RMR: Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2023).

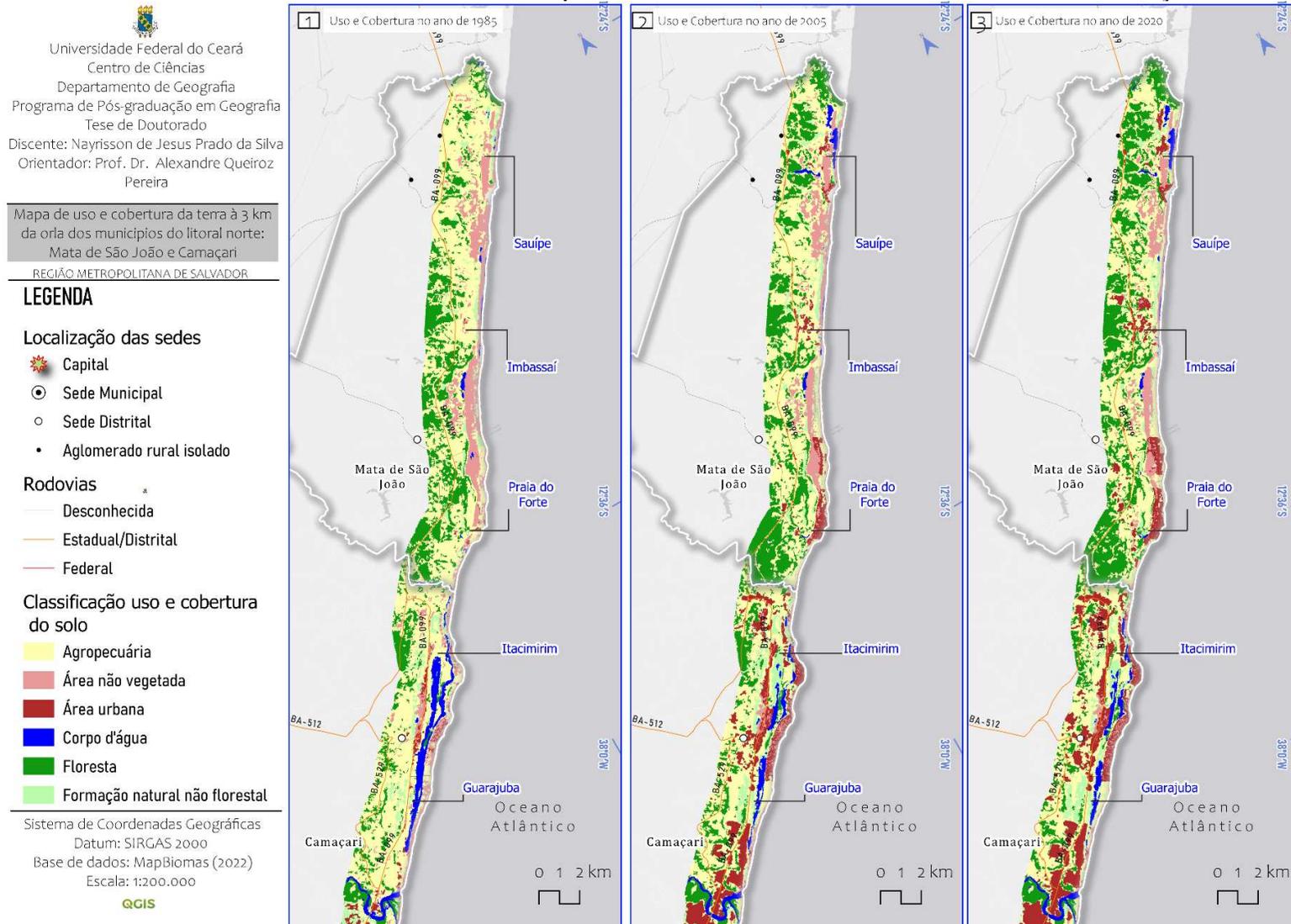
No litoral da RMS, entre os três recortes do litoral possuem uso coberturas diferenciadas. Na porção mais ao norte (entre Mata de São João e Camaçari) tem-se uma área de floresta com forte crescimento sobre a área agropecuária, assim como a área urbanizada sobre a área não vegetada, sobretudo campo de dunas, no recorte temporal e espacial estabelecido. No segundo recorte entre Lauro de Freitas e Camaçari, tem-se poucas áreas de floresta, uma mancha urbana mais adensada, redução do corpo hídrico e supressão das áreas não vegetadas (sobretudo dunas). Já o litoral sul da região, no município de Vera Cruz, o recorte espacial apresenta durante esse período uma forte expansão tanto da área agropecuária como urbanizada sobre a área de floresta.

Em Mata de São João a expansão dessa área urbanizada se consolida de forma pontual, como Praia do Forte e Imbassai, com forte influência do crescimento do turismo e do veraneio na região e de Sauipe pela consolidação do Complexo Turístico que está lá instalado desde o início desse século.

Em Camaçari há uma dinâmica de expansão desse tecido edificado a partir também do imobiliário turístico concentrado paralela a orla de Itacimirim e Guarajuba. Em Barra do Jacuípe também a apresentou crescimento junto a orla com uma porção de condomínios privados, sobretudo para segundas residências. As localidades de Arembepe e Jauá tem sua ocupação caracterizada sobretudo por comunidades locais e antigas casas de veraneio, além de um movimentado comércio e turismo mais local. Por fim a localidade litorânea de Busca-Vida, na divisa com o município de Lauro de Freitas, apresenta um crescimento acentuado de condomínios privados que cercam o acesso ao litoral, a um passo da conurbação com município citado.

No município de Lauro de Freitas sua mancha urbana apresenta-se fortemente adensada e conurbada a capital Salvador em toda sua extensão litorânea. E no litoral do município de Vera Cruz além da ocupação urbana por parte das comunidades locais, há uma concentração de grandes condomínios, loteamentos, barracas e pequenas pousadas que movimentam o turismo local.

Mapa 41 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral norte da RMS: Mata de São João e Camaçari.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomas (2023).

Mapa 42 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral norte da RMS: Camaçari e Lauro de Freitas.

  
 Universidade Federal do Ceará  
 Centro de Ciências  
 Departamento de Geografia  
 Programa de Pós-graduação em Geografia  
 Tese de Doutorado  
 Discente: Nayrison de Jesus Prado da Silva  
 Orientador: Prof. Dr. Alexandre Queiroz Pereira  


---

 Mapa de uso e cobertura da terra à 3 km da orla dos municípios do litoral norte: Camaçari e Lauro de Freitas  
 REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

**LEGENDA**

**Localização das sedes**

-  Capital
-  Sede Municipal
-  Sede Distrital
-  Aglomerado rural isolado

**Rodovias**

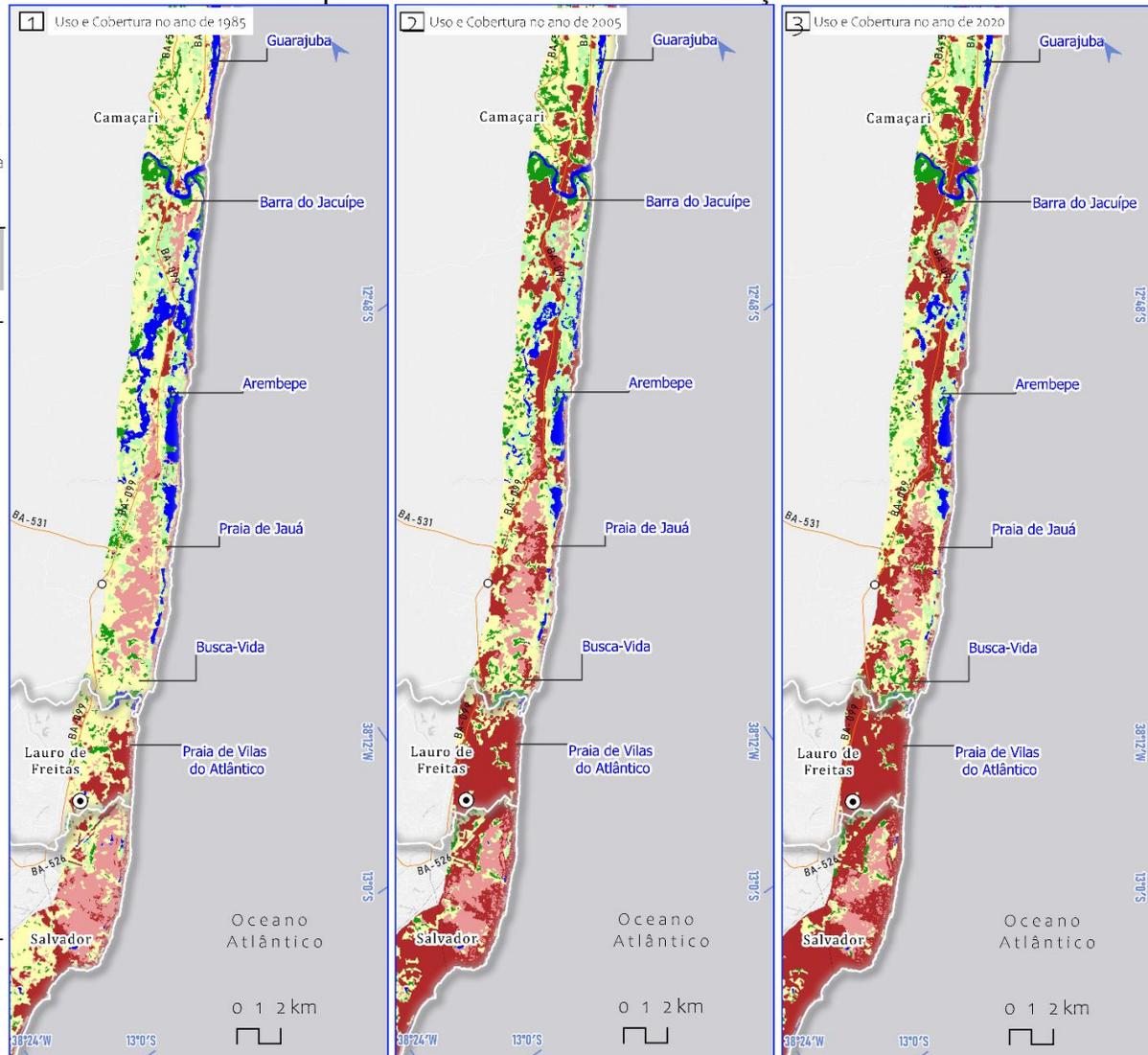
-  Desconhecida
-  Estadual/Distrital
-  Federal

**Classificação uso e cobertura do solo**

-  Agropecuária
-  Área não vegetada
-  Área urbana
-  Corpo d'água
-  Floresta
-  Formação natural não florestal

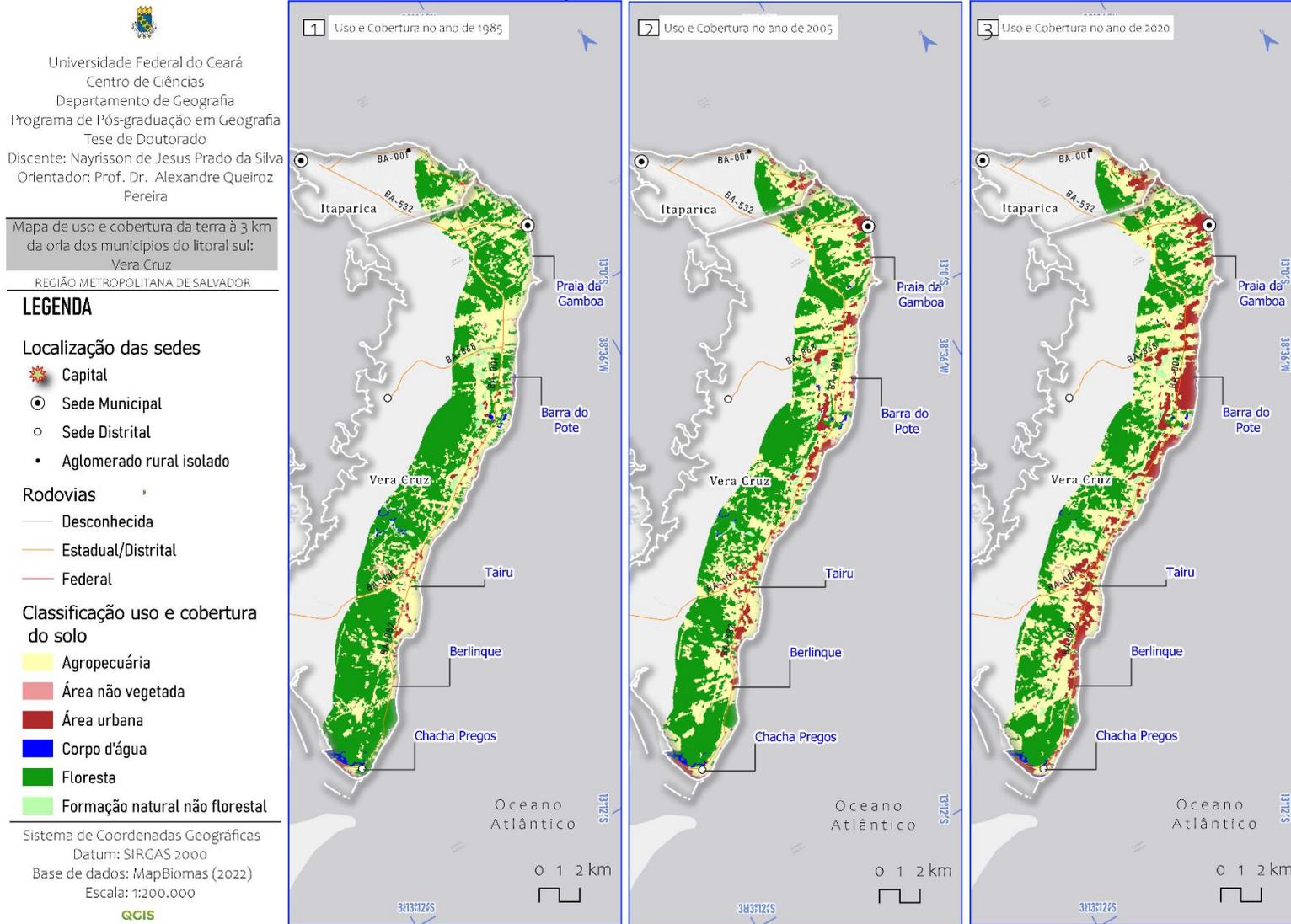
Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Datum: SIRGAS 2000  
 Base de dados: MapBiomias (2022)  
 Escala: 1:200.000

QGIS



Fonte: IBGE (2022); MapBiomias (2023).

Mapa 43 – Uso e Cobertura do recorte à 3km da orla dos municípios do litoral sul da RMS: Vera Cruz.



Fonte: IBGE (2022); MapBiomas (2023).

A partir das entrevistas, sobretudo com o poder público foi possível encadear alguns processos nessa mudança de uso e ocupação do solo do litoral metropolitano. Uma das evidências comuns nesse movimento são as composições urbanas e turísticas do entorno, as perspectivas de crescimento, a conseqüente mudança do perfil de ocupação, a consolidação dos diferentes conjuntos edificados e a interferência dos grandes empreendimentos nessa dinâmica de apropriação dos espaços. Além de tudo é possível acrescer a temas diretamente ou indiretamente conectados a ocupação e uso das áreas de veraneio e primeira moradia.

A SEDUR de Mata de São João, por exemplo, demonstra algumas dessas evidências na caracterização de Praia do Forte, que em particular, é uma área onde se encontra a maior concentração populacional, tanto de residentes permanentes quanto de visitantes. A população flutuante existente inclui turistas e veranistas, tornando-a um ponto de grande interesse turístico. Mais ao interior do litoral, aloja-se a população que trabalha nos hotéis, pousadas e restaurantes, bem como a classe média que não pode arcar com os preços dos imóveis na orla atlântica, onde o metro quadrado é mais caro. Segundo o técnico Eduardo<sup>37</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR

*Então, nosso município é em formato de ampulheta assim na horizontal, né? E aí, eh, são duas realidades ... na verdade, né? Nós temos a sede, que é aqui, que é uma cidadezinha do interior, nós temos o litoral que é uma extensão, é um vetor de expansão urbana do município e tá lá, é um vetor de expansão urbana de Salvador... Praia do Forte é onde tem maior concentração populacional ainda, tanto de população residente mesmo, como da flutuante. Da flutuante considere os veranistas e os turistas, né, mas nós temos já a parte interna do litoral que essa sim é onde estão fixadas as pessoas que trabalham né? Nos hotéis, pousadas, restaurantes, tal. Do outro lado da estrada." (Que é Açu da Torre?) "É, e também aquela população de classe média que não tem condições de pagar o preço que é praticado nos imóveis que estão na nossa orla atlântica mesmo. Que é o metro quadrado mais caro. E não é difícil você encontrar pessoas que comprem terreno na faixa de dois milhões de reais e colocam em cima dele uma casa de mais dois, três, quatro milhões de reais.*

Ainda segundo o técnico da SEDUR do município Mata de São João tem-se perspectivas de crescimento e expansão na área do litoral, incluindo projetos como um parque aquático e a construção de novos hotéis, como o terceiro hotel do Iberostar além do desenvolvimento de hotéis menores, como pousadas boutique e hotéis de charme. Pois a área da orla conseguiu manter um padrão construtivo de alto nível, proporcionando uma harmonização da tipologia construtiva que agradasse aos visitantes e cria segundo o técnico uma imagem urbana atrativa. Logo houve uma mudança no perfil dos proprietários de imóveis na região, com uma transição de um grande número de investidores europeus para outros perfis

---

<sup>37</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

após a crise do final dos anos 2000. Segundo o técnico Eduardo<sup>38</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR

*Ainda Comporta. Não lá em Sauipe, não acredito que lá comporte cinquenta hotéis. Foi um delírio e enfim. Mas nós ainda temos em perspectiva de acolhermos um parque aquático, o Iberostar tem um terceiro hotel pra ser feito, né? Eh e alguns hotéis menores, né? Que eles chamam de pousadas, butique ou hotéis de boutique ou alguma coisa assim ... tem hotéis de charme ... (sobre os residenciais construídos na orla). Eh é um ativo que a gente tem, né? É um ... nós conseguimos manter aqui um tipo, uma tipologia construtiva, um padrão construtivo de um nível bastante alto e que acaba dando resultado em termo de imagem urbana interessante, né? O visitante gosta do que vê, tem conseguido manter uma harmonização dessa tipologia construtiva e o resultado tem sido bom, né? Houve uma mudança de perfil do proprietário desses imóveis, né eh num dado momento nós tínhamos muito europeu que investia aqui no nosso litoral, depois daquela crise do final dos anos dois mil e dez...*

É comum que os municípios que tem o seu litoral como destaque, se diferenciem morfológicamente em relação aos demais espaços urbanos, se apropriando dos conceitos de uso e produção socioeconômica do espaço, entre elas a atividade turística. E dependendo da forma a qual essas práticas incorpore esses espaços, ela pode conservar suas “rugosidades” ou deturbar suas características. A EMPETUR de Pernambuco chama a atenção sobre isso no município Cabo de Santo Agostinho na Região Metropolitana de Recife, ao relatar a presença de conjuntos edificadas abrangendo estruturas que remontam aos séculos XIX e XX, expressando preocupação com a rapidez com que esses edifícios estão sendo descaracterizados. Eles destacam a ausência de legislação municipal adequada para preservar essas estruturas históricas e a inexistência de políticos que busquem levantar uma bandeira, por se tratar de um tema sensível que mais faria perder apoio eleitoral do que ganhar. Segundo o técnico Pedro<sup>39</sup> da EMPETUR:

*A gente tem algumas cidades que tem um conjunto edificado interessante, com coisas dos séculos XIX, XX, mas que estão sendo descaracterizados com uma rapidez fantástica. E não existe legislação municipal para isso. Inclusive por questão política. Nenhum gestor tem coragem de fazer uma lei de conservação pra não perder voto. E é o povo dando a cerâmica na frente das casas, descaracterizando tudo.*

Em seu território há diferentes realidades existentes, isso inclui a sede do município, que representa uma realidade única, juntamente com distritos maiores e praias, cada um com suas próprias características. Em específico, mencionam o complexo do Paiva, que se destaca como uma realidade completamente diferente das outras áreas, considerando que no Paiva inexistente um conjunto edificado ou estruturas que justifiquem uma condição de conservação,

<sup>38</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

<sup>39</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

uma vez que a área se caracteriza por um ambiente mais voltado para a natureza e o turismo.

Segundo o técnico Pedro<sup>40</sup> da EMPETUR:

*O Cabo tem cidades diferentes. Tem a sede, que é uma realidade; tem alguns distritos maiores, que é outra realidade; as praias e, especificamente o Paiva, que é uma realidade completamente diferente de tudo isso. Então, por exemplo, lá no Paiva você não tem um conjunto edificado ou alguma coisa assim, que merecesse uma condição de conservação ou coisa do tipo. Vai ter próximo, em Gaibu, na Vila de Nazaré, mas no complexo não."*

Essas informações evidenciam a necessidade de uma abordagem diferenciada para a preservação do patrimônio edificado, levando em consideração as características únicas de cada área dentro do município do Cabo de Santo Agostinho. E ressaltam a importância da elaboração de regulamentações municipais que permitam a conservação e a proteção adequada do patrimônio histórico em cidades que possuem conjuntos edificados de valor significativo.

Um outro processo a ser debatido, quase unânime entre os entrevistados de órgãos públicos e privados, e já identificados pela academia universitária que se debruça sobre o tema é a mudança de uso das segundas residências (veraneio) para agora a situação de primeiras residências. Essa transformação modificou e modifica grandemente a dinâmica urbana litorânea e com ela a sua morfologia.

A exemplo disso ainda em Cabo de Santo Agostinho-PE, na Praia do Paiva identificou-se nos discursos dos entrevistados da Associação Geral da Reserva do Paiva (AGRP) que o complexo passou por uma transformação, de um destino turístico e de segundas residências para uma situação na qual atualmente a grande maioria dos moradores agora considera o local sua primeira residência, considerando que cerca de 80% dos residentes da Reserva do Paiva são naturais de Pernambuco. Originalmente, a ideia era desenvolver algo similar ao Complexo de Costa do Sauípe, mas essa visão evoluiu ao longo do tempo. Segundo o agente Manuel da AGRP<sup>41</sup>:

*A ideia inicial do Paiva lá na concepção inicial mesmo, era para ser algo muito semelhante ao complexo do Sauípe, mas hoje o grande público, 80% do público do Paiva, são pessoas do estado de Pernambuco. A maioria da região metropolitana de Recife, alguns que já residiam na zona sul, Boa viagem e outros na zona norte, aí migraram para cá. Menos na zona norte, mais na zona sul. Algumas pessoas que vem de outros estados, que trabalham em Suape, trabalham no entorno, ou possuem negócios aqui, que acabam vindo de outros estados, que vem para abrir e expandir seus negócios em Pernambuco. Mas hoje em torno de 80/90% São pessoas da região metropolitana.*

---

<sup>40</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>41</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

O contingente de pessoas que vêm de outros estados se explica pelo fato de trabalharem em Suape ou no entorno, possuem negócios em Pernambuco, ou foram atraídos pela oportunidade de abrir e expandir seus empreendimentos na região. Essa mudança de perfil pode ter impactos significativos na economia e no desenvolvimento da região, uma vez que a população local se torna mais estável e envolvida no crescimento de Pernambuco, segundo a AGRP.

Em Mata de São João, a SEDUR também esclarece essa dinâmica, que vem se tornando comum, notavelmente após a pandemia. Pois segundo eles o período acelerou um cenário que já era esperado (a transformação de segundas residências em primeiras residências). Muitas pessoas que possuíam casas de veraneio na região optaram por trabalhar no regime de home office durante a pandemia e acabaram gostando da experiência, não desejando mais retornar às cidades de origem. Para consolidar esse processo, foram considerados alguns pré-requisitos, como a disponibilidade de escolas particulares de bom nível, o que já está sendo providenciado com investimentos privados. Segundo o técnico Eduardo<sup>42</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR

*Agora na pandemia aconteceu uma coisa, antecipou-se um cenário que nós já imaginávamos que ia acontecer, mas coisa de daqui a dez, quinze, vinte anos, que seriam pessoas que hoje tem uma segunda residência e visavam transformá-las em primeira residência. Trabalharam no regime de home office, vieram para as suas casas e gostaram, não querem voltar. Tanto que consideramos uns dois pressupostos pra que esse processo se consolidasse em definitivo. Que era existência de escolas particulares de bom nível e hospital pro pessoal de idade mais avançada, pro hospital não tem perspectiva não. Fala-se. Mas escola já está certa. Já vem uma escola de um investimento privado...*

Isso destaca a importância de considerar não apenas a moradia, mas também os serviços essenciais ao planejar a transformação de segundas residências em primeiras residências, além de todo o comércio já posicionado e que há de chegar para atender a demanda local.

Em Camaçari-BA, a SEDUR também evidencia esse processo, onde muitas segundas residências estão sendo ocupadas permanentemente. Pois tradicionalmente, a orla da região era mais voltada para o veraneio, com um aumento na ocupação apenas durante o verão. No entanto, ao longo dos anos, as pessoas começaram a considerar essas áreas como suas primeiras residências. Esse fenômeno tem crescido desde aproximadamente 2010, quando a região começou a ver um novo tipo de crescimento e uma transformação na dinâmica de ocupação da orla. Em especialmente nos locais como Busca-Vida, Interlagos, Guarajuba e

---

<sup>42</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

*Alpha Ville*, pois a pandemia e a prática do trabalho remoto incentivaram as pessoas a morar em áreas de veraneio de forma mais permanente.

Como resultado, compreende-se que esta transformação na ocupação, juntamente com o desenvolvimento de novos empreendimentos residenciais, reflete uma busca crescente por qualidade de vida e a crescente atratividade das áreas litorâneas como locais de residência permanente, em contraposição à ocupação sazonal tradicional. Segundo o técnico Jorge<sup>43</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR

*Claro que com o tempo da chegada da Ford na época melhorou o comércio. Como ele falou aqui, o comércio sim. A parte urbanística com pandemia misturado com Ford, em vez de descer um pouco, cresceu. Porque todo mundo resolveu sair de dentro do seu centro e ter seu canto pra vir e aí ficou essa questão da moradia do veraneio. Tá? Ai, deixou de ser o veraneio e começou a ser moradia. Então a pessoa começou a intercalar, passa três dias aqui, quatro dias em Salvador e fica intercalando está certo? Por quê? Hoje qualquer pessoa quer estar buscando qualidade de vida (Prefeitura de Camaçari- SEDUR, 2022).*

*...seguinte a orla sempre foi diferente, a orla sempre foi veraneio, era uma situação de dezembro a fevereiro, pronto ... De janeiro, de fevereiro a novembro era aquele marasmo nas moscas, as casas lá tudo fechada, tudo mais. Com o passar dos anos as pessoas começaram a deixar de ir ... Quem mora em Salvador sabe, as praias começaram a ficar super lotadas, então a pessoa começou a sair, migrar de Salvador pra cá. Então é devagarinho e com o passar dos tempos começaram a botar aqui como primeira moradia na orla ... o cara vai pra lá segunda de manhã com o dormitório, vai pra lá porque ele precisa dormir, pra não estar subindo e descendo todos os dias, mas sempre que ele pode ele vem e dorme aqui e volta e fica nessa, então a orla sempre foi muito mais veraneio, talvez dois mil e dez pra cá que teve outro crescimento, ela foi melhorando mais, foi tendo outro tipo de crescimento.*

Nesse vetor de crescimento e transformação morfológica acompanhado das mudanças de uso no solo pelo advento desse processo, a SEDUR evidencia a chegada de grandes equipamentos urbanos que não atendem somente a demanda dos turistas e veranistas, mas à ávida população local crescente nas últimas décadas. A dinâmica local na região da orla de Camaçari tem impulsionado o surgimento de serviços e comércio, segundo o técnico Jorge<sup>44</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR:

*O mercado chegou, aqui tem um Atacarejo, o GBarbosa, estão chegando alguns aqui ... Começou aí, ... esse filão de mercado porque vamos supor ... da orla é de Guarajuba até Itacimirim. Pra cá você tem um maiorzinho o comércio vai chegando com o tempo.*

Logicamente essas informações compiladas apontam para uma intensa transformação espacial e morfológica das cidades litorâneas, notabilizada não somente pelo uso

---

<sup>43</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

<sup>44</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

e cobertura do solo que vem se modificando drasticamente a mais de trinta e cinco anos, assim como também identificados os processos socioespaciais nos relatos da experiência pública.

#### *4.1.3.3 Problemas sociais e ambientais urbanos*

No Brasil, país onde significativa porção da população se estabeleceu nas regiões costeiras tropicais, a paisagem à beira-mar desempenha um papel fundamental na construção da identidade nacional. Isso resulta em um direcionamento considerável de investimentos na promoção e no aproveitamento dessas áreas, com ênfase no desenvolvimento do mercado imobiliário de temporada e na expansão da infraestrutura das cidades litorâneas (ALMEIDA e MEDEIROS, 2023).

O avanço das metrópoles sobre os ecossistemas costeiros originais se destacou como uma característica marcante do processo de urbanização na zona costeira do Brasil. Ao longo dos mais de 8 mil quilômetros de litoral, a diversidade de ecossistemas cedeu espaço para o estabelecimento de áreas destinadas à habitação, turismo, indústria, exploração de reservas petrolíferas e atividades portuárias, todos eles contribuindo como fatores estressantes que modificam drasticamente as paisagens naturais nas regiões litorâneas (BARRA et al, 2021).

O crescimento das grandes cidades em áreas que incluem dunas e faixas litorâneas, juntamente com a instalação de estruturas de proteção costeira, resultou na impermeabilização e no bloqueio das fontes naturais de abastecimento dos sistemas praias, o que acelerou os processos de erosão costeira. Esses processos levaram à adoção de soluções como a construção de obras rígidas de engenharia costeira, incluindo molhes, barreiras e muros de contenção, conhecidos como "bag walls" e "seawalls". No entanto, essas intervenções, embora amplamente utilizadas nas áreas costeiras do Brasil, muitas vezes têm um efeito limitado, resolvendo o problema de erosão apenas em âmbito local (LIMA BARRA et al, 2021).

Pott e Estrela (2017) reconhecem como evidente o avanço da urbanização, com a destruição da vegetação costeira, o que representa um caminho sem retorno. Isso contribui para o desequilíbrio ambiental no centro da cidade, com a construção de residências e condomínios em áreas de vegetação densa, que antes eram matas fechadas, o que se reflete em um crescimento urbano inadequado que ocorre sem planejamento, saneamento básico, drenagem adequada e tratamento de esgoto.

Portanto, Pott e Estrela (2017) defendem como sendo fundamental reconhecer que os seres humanos ainda têm uma perspectiva distante do meio ambiente, muitas vezes vendo-o apenas como um recurso para o crescimento econômico. Para promover uma verdadeira

mudança, é preciso reconhecer que a vida na Terra é insustentável se o ambiente for degradado, sendo que todos devem assumir a responsabilidade pela conservação do meio ambiente.

A Zona Costeira desempenha um papel de extrema importância na vida humana e em suas atividades, sendo um espaço onde ocorre a interação entre o mar, a terra e o ar. Ela abriga uma diversidade de ecossistemas, como manguezais, dunas, praias e restingas, que desempenham um papel significativo na redução das variações de temperatura. Além disso, a Zona Costeira possui uma localização estratégica para atividades comerciais e é rica em recursos naturais (RODRIGUES; BARRETO; SOUZA, 2017).

Serra e Farias Filho (2019) descrevem a Zona Costeira como um espaço complexo e em constante transformação, resultado da interação entre processos naturais que ocorrem ao longo do tempo e a influência da ação humana. Fatores como ondas, marés e ventos tornam essa região altamente dinâmica, influenciando a mobilização, circulação e transporte de sedimentos, o que, por sua vez, molda a forma das praias. Rodrigues, Barreto e Souza (2017) acrescentam que a Zona Costeira abriga uma grande diversidade de ambientes, muitos deles delicados e suscetíveis à degradação devido ao aumento da ocupação nas áreas litorâneas.

Devido às suas características únicas, os ambientes costeiros atraem a presença humana para atividades de lazer, exploração de recursos, turismo e circulação de pessoas e bens, o que transforma esses espaços em fontes de riqueza tanto do ponto de vista ecológico quanto econômico. No entanto, a convivência harmoniosa entre esses dois aspectos nem sempre é garantida, pois a ocupação desordenada pode comprometer a qualidade estética e ambiental das zonas costeiras, levando ao desequilíbrio ambiental.

Assim, a zona costeira apresenta-se como espaço de contradições, pois de um lado há uma área de grande relevância ecológica, destacando-se como um ambiente dinâmico e vulnerável e do outro apresenta grande potencial econômico, reunindo um grande contingente populacional e variadas atividades econômicas, as quais podem gerar situações de riscos para a integridade da região (RODRIGUES; BARRETO; SOUZA, 2017, p. 2855).

Logo os desafios que os municípios litorâneos turísticos enfrentam na relação com os conflitos ambientais está diretamente relacionada a preservação ambiental e dos recursos hídricos. A exemplo do que é visualizado na RMS no município de Camaçari, onde a entrevista com técnico da SEDUR-Camaçari deixou claro sobre estes aspectos:

- i. Preservação Ambiental: A região enfrenta desafios relacionados à preservação ambiental, incluindo a proteção de dunas e a luta contra a extração ilegal de areia;

- ii. Recursos Hídricos: A falta de água durante períodos de alta temporada, como o Carnaval e o verão, é citada como um problema, devido à infraestrutura de abastecimento insuficiente para atender à população flutuante; e a falta de saneamento e consequente contaminação do lençol freático.

Em Mata de São João, a SEDUR, apresenta uma das ressalvas que fazem do seu litoral mais preservado, que vai além das medidas ligadas ao Projeto Tamar e à criação de APAs, é o Código de Postura que regula o uso da orla e estabelece regras para o controle da capacidade de carga das praias. Isso ocorre em função das regiões serem locais de desova de tartarugas. Embora nunca tenham tido problemas relacionados ao aninhamento de tartarugas na praia, a administração busca inibir a superutilização da praia para garantir a preservação desses ambientes naturais. Segundo o técnico Jorge<sup>45</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR:

*Nós temos no código de posturas, né? E que fazemos algum controle porque nós temos uma orla e a nossos compromissos firmados com o Ministério Público para exercer algum tipo de controle da sua capacidade de carga da praia. Porque são regiões, locais de desova de tartarugas ... nós nunca tivemos ninguém aqui que (palavra indistinta) na praia. Mas tentamos inibir uma super utilização da praia.*

Esses impactos em Mata de São João, são tratados em colaboração com o Ministério Público (MP), que de acordo com os entrevistados quando ocorrem crimes ambientais, como a infração de empreendimentos que afetam o meio ambiente, tanto o município como o MP atuam juntos para avaliar as medidas compensatórias e mitigatórias necessárias para lidar com essas infrações. Isso pode incluir a exigência de estudos e projetos por parte dos empreendimentos para evitar ou reduzir impactos negativos, à exemplo do pisoteamento dos corais. Segundo o técnico Jorge<sup>46</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR:

*Então por vezes a o MP também é parceiro porque acontece algum crime ambiental, o infrator fez alguma questão, o município autua e o MP também porque recebe a denúncia também então os dois órgãos também se unem pra ver quais são as medidas compensatórias mitigatórias dessa infração.  
Um empreendimento que chega pra colocar um loteamento, um condomínio na porção da praia ... fazer com que ele desenvolva algum estudo, algum projeto pra inibir algum tipo de impacto, né? Ou diminuir esse impacto, que seria o pisoteamento dos corais, por exemplo.*

O poder público, tanto o município quanto o estado, podem alocar recursos e definir responsabilidades para a realização dessas obras e medidas, garantindo que os impactos ambientais sejam controlados e mitigados adequadamente. Em alguns casos, os

---

<sup>45</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

<sup>46</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

empreendimentos também podem ser responsáveis por recompensar ou restaurar áreas afetadas, para garantir que o ambiente seja preservado.

Esses impactos que não somente ambientais, mas sociais, causados pela crescente valorização imobiliária, expansão imobiliária turística e alta demanda por serviços e recursos afim de atender estas demandas, colocam a discussão em maior evidência, sob efeitos drásticos na identidade cultural e paisagem da localidade, problemas infraestruturais (saneamento) além dos diversos conflitos sociais e ambientais ambientados aos contextos locais.

Um dos graves desafios que acomete estas localidades são os aspectos do saneamento básico e seus desdobramentos. Sabe-se da fraca política de urbana que as cidades brasileiras tem neste item, embora tenha evoluído ao longo dos anos, porém continua sendo um gargalo para o desenvolvimento urbano de muitas cidades. Entre as cidades litorâneas turísticas não é diferente, que quando confrontado aos agentes responsáveis pela pasta, revelam soluções pontuais, projeções e algumas preocupações.

É o caso do município de Aquiraz-CE na RMF, segundo a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, onde a infraestrutura e os serviços apresentam desafios relacionados ao saneamento básico, especificamente água e esgoto. Pois Porto das Dunas não possui infraestrutura de saneamento, e os empreendimentos maiores requerem estações de tratamento licenciadas pela SEMACE. Isso implica em constante fiscalização para garantir que o que foi aprovado seja executado, a fim de evitar a contaminação do lençol freático. Segundo o técnico Alfredo<sup>47</sup> da Prefeitura de Aquiraz SEDUR da Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano:

*Uma das dificuldades que a gente tem no município é a questão do saneamento básico. Água e esgoto, Porto das Dunas todo não tem nada. Destino final aqui da gente para residências unifamiliares é fossa séptica com filtro e sumidouro e para os empreendimentos maiores isso aí não funciona, tem que ser estação de tratamento. ETI tem que ser licenciado pela SEMACE, então o que que acontece, o Aquiraz Riviera não é problema porque tem estação de tratamento e tem água da CAGECE dentro do complexo como um todo. De forma que isso é um problema pra gente porque toda vida a gente tem que ficar, tanto em projeto como em habite-se, ficar fiscalizando pra saber se o que foi aprovado foi executado, isso pra evitar a contaminação do lençol freático.*

No que diz respeito aos serviços de abastecimento e saneamento do município de Camaçari-BA na RMS, a entrevista com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – (SEDUR) destaca que o Governo Estadual e a concessionária EMBASA têm maior autonomia em relação à concessão desses serviços, enquanto o município lida mais com a

---

<sup>47</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

situação viária. O município cria as condições para a prestação dos serviços, mas a efetiva oferta dos serviços depende dos interesses da concessionária. Segundo o técnico Jorge<sup>48</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR:

*O Governo Estadual e a Concessionária EMBASA tem a maior autonomia em relação a concessão desses serviços, o município fica mais alinhada a situação viária. O município cria a situação para haver o serviço, mas fica refém do interesse da concessionária.*

A infraestrutura de abastecimento de água e saneamento em Camaçari enfrenta desafios, especialmente devido ao rápido crescimento demográfico. A infraestrutura frequentemente não é instalada antes da chegada de empreendimentos e moradores, o que resultou em áreas onde o abastecimento de água é feito por poços e a captação de água é proveniente do lençol freático, devido à falta de investimentos em redes de água e esgoto.

A EMBASA anunciou planos de investir significativamente para expandir o abastecimento de água e o saneamento na cidade, embora ainda haja um longo caminho a percorrer para atender a demanda total. Na orla da cidade, a cobertura de saneamento é menor, resultando na utilização de fossas sépticas. No entanto, novos condomínios e empreendimentos contam com Estações de Tratamento de Esgoto (ETE) administradas pela EMBASA. É destacada a preocupação com a poluição do Rio Camaçari devido ao saneamento precário, e a necessidade de resolução desses problemas por meio de investimentos em esgotamento e saneamento adequados. Segundo o técnico Jorge<sup>49</sup> da Prefeitura de Camaçari SEDUR:

*...o que acontece em Camaçari não é diferente do que acontece na grande maioria das cidades que tem um crescimento demográfico rápido. Então as pessoas chegam, os empreendimentos chegam, e a infraestrutura acompanha essa chegada? A infraestrutura não vem antes, a infraestrutura vem depois. Então até hoje eh tem lugares da orla e aqui na própria sede que ainda a captação, o abastecimento de água é por poço, a captação é lençol freático, porque a Embasa não conseguiu, por diversos motivos, né? A concessionária de água e esgoto, não conseguiu realizar os investimentos pra poder colocar rede de esgoto e rede de água, né?... Então ainda ontem eh uma das gerentes da Embasa estava participando de uma reunião com a gente e ela mostrando os investimentos que estão previstos pra Camaçari. Então tem muita coisa ainda pra acontecer, eles já anunciaram que tem na ordem de setecentos milhões de reais que vão investir em Camaçari nos próximos anos pra poder ampliar o abastecimento de água e ampliar o saneamento, o esgotamento aí eles deram um percentual de hoje aproximadamente quarenta, até quarenta por cento teria cobertura de saneamento de esgoto, e de água já é praticamente cem por cento. E já tem dados e pesquisa isso é conhecido, que o rio que mais polui o Joanes é o Rio Camaçari é o rio que corta aqui a cidade, porque justamente por causa do saneamento precário do esgotamento precário e que a EMBASA ao longo de anos não procurou resolver. Tem testes da Embasa e da própria ANA, né? Da qualidade de água, isso já tá aprovado. Então todo investimento que a empresa estadual de*

<sup>48</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

<sup>49</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

*saneamento fizer, ainda é pouco porque já está devendo esse investimento há muitos anos em esgotamento.*

De acordo com os entrevistados da Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo de Mata de São João (SEDUR), a infraestrutura de energia na região raramente apresenta problemas significativos. No entanto, a infraestrutura de água e esgoto pode enfrentar dificuldades durante os momentos de pico ou durante a alta estação turística. Existem estações de tratamento compacto de esgoto e efluentes, e a gestão hídrica é de competência do estado. Na sede, o município possui um sistema de esgoto que cobre cerca de metade da área e foi construído pelo município, uma vez que a empresa estadual não havia realizado as obras. Segundo o técnico Eduardo<sup>50</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR:

*... tem estações de tratamento compacto de esgoto e efluente e algum fluído ... que o órgão estadual é quem indica, que a competência da gestão hídrica é do estado não é nossa não. Aqui na sede nós temos sistema de esgoto, né? Nós temos onze bacias que foram projetadas a mais de vinte anos, né? E a empresa estadual nunca fazia obra. Aí o município contraiu empréstimos e ele mesmo executou em cinco das onze bacias, então metade do município ... da sede é coberta por tratamento de esgoto, né. É. A questão do abastecimento de água aqui é subterrânea, não é não é de superficial. Porque nós estamos em cima de um aquífero bastante importante que você deve conhecer que é o Aquífero São Sebastião, que por uma loucura que eu até hoje não consigo entender, em cima dele tem um polo petroquímico.*

No litoral, existem dois sistemas de água distintos. O complexo de Sauípe fechou um sistema para a região, que inclui captação de água e tratamento para hotéis e algumas localidades próximas. Na parte sul do município, na fronteira norte com o município de Entre Rios, a água é fornecida por Camaçari através de um rio, mas o tratamento ocorre em Camaçari. O tratamento de esgoto está disponível em várias áreas, incluindo no Iberostar, Sauípe e Praia do Forte. No entanto, os condomínios mais recentes têm sistemas próprios de tratamento de esgoto e ainda não contribuem para essas estações de tratamento. Segundo o técnico Eduardo<sup>51</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR:

*Agora lá no litoral nós temos dois sistemas de água, né? Quando foi feito o complexo Sauípe fechou-se o sistema todo pra lá, o projeto original era cinquenta hotéis, só foram feitos cinco, mas tem todo uma captação de água, tratamento que serve ao hotel e algumas localidades próximas ... até em Maceió mais ou menos chega. Tem também tratamento de esgoto naquela região dali está bem servido. Na parte sul dos municípios ... isso é a fronteira norte já com o município de Entre Rios ... na fronteira sul com o município de Camaçari nós temos o abastecimento de água vindo de Camaçari através do rio, o mesmo rio que divide é feito a captação, mas o tratamento é lá em Camaçari e depois eles fazem adução pra atender Praia do Forte, Imbassá, algumas localidades ali do entorno de Praia do Forte. Tratamento de esgoto também existe, né? O Iberostar tem uma ETE que é esse grande hotel, né? Ou seja, tem ETE*

<sup>50</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

<sup>51</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

*Sauipe de ETE Iberostar e o Paladium que é outro grande resort que também contribuiu pra ETE do Iberostar. Praia do forte tem outra ET que pega somente Praia do Forte, né? Não pega mais ninguém em Praia do Forte, mas essa já tá no limite está inclusive em processo de ampliação porque todos os condomínios mais recentemente aprovados todos tem sistema próprio de tratamento ainda não estão contribuindo pra lá.*

Segundo a Secretária de Meio Ambiente do Estado de Pernambuco (SEMAS-PE) sobre a região do litoral sul de Pernambuco, tem sido feitos investimentos em saneamento ambiental, com a COMPESA (Companhia Pernambucana de Saneamento) desempenhando um papel na implementação de sistemas de saneamento. Embora haja coleta de esgoto em Ipojuca, inexistem informações atualizadas acerca de se o esgoto estava sendo devidamente tratado. Durante o tempo em que o entrevistado atuou na CPRH (Agência Estadual de Meio Ambiente de Pernambuco), houveram tentativas de saneamento, mas problemas surgiram no processo. Segundo o técnico João<sup>52</sup> da SEMA-PE:

*(não tem tratamento de esgoto?) ...Ipojuca teve ... pra mim não tá ligado, tem coleta, mas não sei se já tá sendo tratada, vou ficar te devendo essa informação, porque quando eu estava lá na CPRH, eles estavam em processo de licenciamento ainda, eles fizeram uma tentativa de fazer toda a parte saneada, mas depois a tubulação não ficou ligada, a estação de tratamento deu um certo problema, mas não sei se ainda tá, preciso dar uma verificada.*

Sobre a situação deste aspecto em grandes empreendimentos como a Reserva do Paiva em Cabo de Santo Agostinho-PE, segundo entrevistados da Associação Geral da Reserva do Paiva (AGRP), a Odebrecht criou estações de tratamento de efluentes (ETs) temporárias para atender às necessidades da região. No entanto, há planos em andamento para uma grande estação de tratamento de efluentes que está prevista para ser concluída até dezembro de 2019, com vistas ao crescimento da região nos próximos 30 anos e, a princípio, deverá servir não apenas à Reserva do Paiva, mas também a bairros vizinhos, como Itapuã e Magalhães. Segundo o agente Manuel da AGRP<sup>53</sup>:

*Estações de tratamento e efluentes foram criados pela Odebrecht. Os empreendimentos dessas ETs provisórias, mas a previsão de que até dezembro deste ano, houve aí uma partida do poder público a criação de uma grande estação de tratamento de efluentes, prevendo o crescimento do bairro para 30 anos, e que inclusive vai atender a bairro vizinhos como Itapuã, Magalhães, mas a ideia é que a partir de dezembro desse ano as ETs provisórias parem de funcionar, e todo efluente passe para essa grande ET. mas até o momento esse é serviço oferecido pela iniciativa privada.*

---

<sup>52</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>53</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

A infraestrutura de abastecimento de água na Reserva do Paiva é suportada por poços, todos devidamente licenciados, sendo que cada empreendimento na região tem acesso aos poços em sua área específica. E como parte do desenvolvimento, está planejada a expansão da rede de abastecimento de água, com a possibilidade de extensão para atender aos empreendimentos, o que demonstra um compromisso em melhorar e expandir os serviços e a infraestrutura para atender às necessidades da crescente comunidade na Reserva do Paiva. Segundo o técnico João<sup>54</sup> da SEMA-PE

*Cada empreendimento tem acesso a seu poço na área do empreendimento. A ideia é que com funcionamento da estação da COMPESA e com maior atuação deles no território, hoje por exemplo a via municipal ela é totalmente atendida com a tubulação de abastecimento de água, a ideia que haja ramificação para os empreendimentos para que eles possam usufruir desse serviço.*

No Complexo Turístico Aquiraz Riviera, segundo entrevista de um dos seus dirigentes, umas preocupações estão indicadas no cuidado com o manejo e reutilização da água, especialmente no contexto do campo de golfe. Há um controle ambiental em vigor, com uma pessoa dedicada a essa função específica. Além disso, o bom senso é mencionado como um fator importante na gestão ambiental. Segundo o agente José<sup>55</sup> do Aquiraz Riviera:

*Nós temos o cuidado com o manejo e reutilização da água, principalmente na questão do campo de golfe. Eu faço o controle ambiental, eu tenho uma pessoa específica nessa função. Aliado a isso eu também tenho o bom senso. A situação hídrica é bem complicada, mas aqui estamos trabalhando muito nisso, principalmente por conta do golfe. É complicado, mas nós estamos tentando.*

A situação hídrica é reconhecida como desafiadora, mas o complexo turístico diz estar empenhada em lidar com esses desafios, especialmente devido às necessidades do campo de golfe. Isso sugere uma conscientização em relação à importância da sustentabilidade ambiental e da gestão responsável dos recursos naturais, apesar das dificuldades enfrentadas na região.

Os conflitos sociais se multiplicam no entorno deste contexto ambiental e de infraestruturas e saneamento deficitários. Logo são verificados alguns problemas de acesso na região da praia, a expansão e ocupação de enclaves turísticos e mudança do perfil de ocupação, algo notável na reestruturação da morfologia dessas localidades.

É o que ocorre em Ipojuca-PE, que segundo a Empresa de Turismo de Pernambuco (EMPETUR), deixa claro a ocorrência da privatização das praias, como ocorre em Muro Alto,

---

<sup>54</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>55</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

onde diversos resorts estão sendo construídos próximos uns aos outros, limitando o acesso público à praia, o que acaba favorecendo conflitos, especialmente entre trabalhadores informais e grandes empreendimentos. Essa estratificação no trabalho na praia ilustra as tensões decorrentes do desenvolvimento turístico, que pode não levar em consideração os direitos e interesses das comunidades locais e dos trabalhadores informais. Segundo o técnico Pedro<sup>56</sup> da EMPETUR:

*Em Muro Alto, por exemplo, são vários resorts colados um no outro e praticamente você não tem acesso à praia. Há uma privatização da praia de uma forma muito sorrateira. Inclusive também há uma estratificação no trabalho na praia, pequenos conflitos dos trabalhadores informais contra os grandes empreendimentos.*

A SEMAS-PE reitera o fato, em que locais como Muro Alto e Porto de Galinhas, foram estabelecidas áreas de acesso obrigatório à praia no plano diretor, o que ajudou a garantir o acesso da população a essas áreas costeiras. Embora o relato não negue que a população de pescadores do Litoral Sul tenha enfrentado crescente pressão ao longo das décadas em decorrência de loteamentos e empreendimentos turísticos, deslocando estas comunidades tradicionais para áreas menos acessíveis. Segundo o técnico João<sup>57</sup> da SEMA-PE

*... e essa população de pescadores do litoral sul, ela é uma população que nos últimos 50 anos está sendo jogada pra trás, desde o loteamento da década de 60 70 em porto de galinhas que leva o pessoal pra socó, salinas, são comunidades existentes lá que são baixa renda, e tem alguém que ainda pesca, mas que é uma população que foi permanentemente sendo empurrada para trás, o cabo de santo agostinho também, se você for ver aquele hotel que tinha ali em Suape na década de 90, também os loteamentos de enseada, que foram feitos na década de 70, antes da década de 80 já retirando essa população tradicional de pescadores, então é uma população que se dispersou, não tem muita força, as colônias de pesca são fortes, Ipojuca tem também muito forte.*

O acesso ao empreendimento, no caso do Aquiraz Riviera (Aquiraz-CE), é descrito como aberto nas áreas públicas, onde qualquer pessoa pode ingressar. No entanto, o acesso aos condomínios privados é restrito, com controle de entrada. Esse controle é estabelecido com o intuito de garantir a segurança e a tranquilidade do local. Os entrevistados destacam a importância de conhecer o motivo da visita de uma pessoa para evitar problemas e assegurar que apenas pessoas com intenções legítimas tenham acesso. Isso reflete na visão do empreendimento uma abordagem equilibrada entre segurança e hospitalidade, evitando uma postura ostentatória. Segundo o agente José<sup>58</sup> do Aquiraz Riviera:

---

<sup>56</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>57</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

<sup>58</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

*Qualquer pessoa tem acesso nas áreas públicas. Você não entra em qualquer condomínio privado. A área pública do Aquiraz Riviera toda pessoa tem acesso. Mas quando você vem pra cá, eu tenho que saber qual seu objetivo, porque senão eu não consigo evitar pessoas menos desejáveis aqui. É um acesso controlado, por questões de segurança e tranquilidade. Eu não posso ter problemas com o turista e também não posso ter uma postura ostentatória.*

Um outro exemplo ilustrativo de conflito social inserido nesse contexto é o caso da festa tradicional e cultural da lavadeira na Reserva do Paiva, uma tradição local, acabou sendo interrompida em decorrência de restrições impostas por empreendimentos que não permitiram a realização do evento no mesmo local, o que significa um exemplo claro de como o desenvolvimento turístico pode impactar negativamente as tradições e eventos culturais locais. Isso levou a uma mobilização estadual para tentar manter a tradição, mas a festa acabou sendo prejudicada, destacando a falta de apoio e incentivo das prefeituras. Além disso, a transformação de loteamentos em condomínios e as mudanças na estrutura de parcelamento afetaram o acesso de algumas pessoas à praia, gerando problemas adicionais. Segundo o técnico João<sup>59</sup> da SEMA-PE

*Na Reserva do Paiva, teve uma ação, uma mobilização que foi estadual, lá acontecia uma festa tradicional e cultural, a festa da lavadeira, acho que é primeiro de maio, que mobilizava a maioria dos grupos culturais do litoral, zona da mata, por causa dessa festa, e a partir do lançamento do empreendimento, se proíbe a festa da lavadeira que acontecia na praia do Paiva, e a partir disso houve grande mobilização para liberar a festa da lavadeira, chegou a acontecer ainda com o empreendimento sendo implementado, mas depois se acabou completamente, por falta de incentivo, de apoio, das prefeituras.... passou por todos os processos, mas quando você vê ali tinham loteamentos, tinham pessoas que foram prejudicadas, transformaram por uma legislação municipal esse loteamento em um condomínio, mudou a estrutura de parcelamento, você tinha algumas pessoas que moravam ali e tinha acesso a praia e de repente não tinham mais acesso a praia, teve uma série de problemas (SEMAS-PE, 2019).*

No município de Mata de São João, foi verificado que além da latente ocupação e cercamento da praia, aos poucos o mercado imobiliário turístico na região se apropriou destes espaço e mudou o perfil do tecido edificado dessa parcela. A região passou a adquirir investidores de várias nacionalidades, incluindo europeus (como portugueses, ingleses, alemães e argentinos), que construíram casas e investiram na área. Porém, durante crises econômicas, muitos desses investidores estrangeiros venderam suas propriedades na região e o mercado passou a se voltar para investidores do Brasil, principalmente de São Paulo, e para pessoas com

---

<sup>59</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2019

padrão de renda elevado da região metropolitana de Salvador. Segundo o técnico Eduardo<sup>60</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR

*Muito europeu tinha casa que ... nós temos um trecho da Praia do Forte que chamou-se de Praia do Lorde. Era um lorde que existia uma casa ali! A praia e o nome dele, né? Muitos portugueses e muito inglês, investiu aqui né? Investiu aqui alemães também, argentinos ... e aí num dado momento da crise eles fugiram e o mercado precisou se voltar pra São Paulo. Então muito paulista, muita gente do sudeste ... E depois o mercado eh do entorno da região metropolitana né? Muita gente de Salvador de padrão de renda boa passou a investir aqui, ou seja, o mercado sempre se adaptou ao contexto, né?.*

Estes empreendimentos imobiliários se configuram, em sua maioria, como condomínios residenciais em vez de loteamentos abertos, o que ocorre devido a questões de segurança e às restrições ambientais e urbanísticas da área. Pois segundo discurso, os condomínios oferecem uma sensação maior de segurança e permitem que a capacidade construtiva seja calculada de forma mais favorável, incluindo áreas verdes, ruas e áreas comuns. Isso nitidamente favoreceu a uma expansão urbana de condomínios e enclaves dentro da dinâmica urbana litorânea da localidade de Praia do Forte. Segundo o técnico Eduardo<sup>61</sup> da Prefeitura de Mata de São João SEDUR

*Aqui não são loteamentos, são condomínios residenciais. Por dois fatores. Primeiro porque essa questão da insegurança que está no inconsciente coletivo ... é estar num condomínio dá uma sensação maior de segurança do que estar em um lugar aberto ... loteamento aberto. A segunda questão é o seguinte, as restrições ambientais e urbanísticas são tamanhas aqui no nosso litoral que eh por exemplo o índice de ocupação de um terreno porque aqui é na base de dez por cento como regra geral, né? Uma ou outra área um pouquinho mais flexível. Quando eles se resolvem como um condomínio, entram pra essa conta não apenas a área privativa, mas entra nessa conta tudo, todas as outras áreas do empreendimento, né? Todo empreendimento, né? Então, áreas verdes, ruas, áreas comuns de maneira geral. Entram pra essa conta, então essa capacidade construtiva aumenta um bocadinho.*

*Lá no litoral nós temos ... se você pegar essa a base cartográfica ... qualquer um vocês vão ver que nós temos Praia do Forte, Imbassaí e com o outro vértice de um triângulo Olhos D'água. E nesse miolo está Açu da Torre, está na série loteamentos dos anos oitenta abandonados eh uma ainda ocupação rarefeita, mas já um burburinho e uma desorganização urbana em alguma ... então aqui está o nosso calcanhar ... e apesar de estarmos travado pela APA que impõe umas restrições que hoje não se fazem, não faz mais sentido, e nós precisamos provar pra eles que revejam isso porque senão a gente vai atropelar, e aí a gente vai focar nosso plano nesse triângulo aqui e talvez até alguma coisa fora da APA Litoral Norte porque aí a gente fica sem essas amarras de um regulamento estadual e a gente vai poder fazer com que as coisas aconteçam, ou seja, tanta consciência que a gente tem que chegar antes da demanda por moradia pra que ela se dê de uma maneira organizada dessa ocupação, senão vai ser espontânea e com todos os sermões de um crescimento espontâneo.*

<sup>60</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

<sup>61</sup> Este é um pseudônimo para o técnico em uma entrevista oral realizada em 2022

Um dos desafios da gestão na orla é a necessidade de revisão das restrições ambientais impostas pela APA Litoral Norte, visto que algumas delas não se aplicam mais ou não fazem mais sentido, segundo o técnico da SEDUR. A gestão busca uma organização urbana para evitar um crescimento espontâneo desordenado na região e está focada em chegar à demanda por moradia antes que ela ocorra, de forma planejada e organizada.

Esses conflitos destacam a importância de um planejamento cuidadoso e da consideração dos impactos sociais e ambientais ao promover o desenvolvimento turístico. Isto justifica a importância de se equilibrar o crescimento econômico com a preservação da cultura local, a sustentabilidade ambiental e a inclusão das comunidades afetadas, objetivando evitar tensões e desafios sociais no processo de desenvolvimento turístico e local.

#### **4.2 Morfologia, turismo e os limites do planejamento urbano**

O planejamento urbano desempenha um papel fundamental no processo de urbanização mobilizado pela atividade turística e pelo verão, considerando que ambas as manifestações têm o potencial de transformar significativamente as cidades e regiões costeiras, e um planejamento adequado é essencial para garantir que essa transformação seja benéfica para a comunidade local e para os visitantes.

Neste tópico, exploraremos a importância da gestão do poder público sobre os instrumentos urbanísticos que regem o Plano Diretor. É dissertado sobre panorama políticas de governança em turismo e de como elas mobilizam ou não um engajamento sobre os espaços turísticos. E por fim focaremos nos planos e diretrizes urbanas dos municípios litorâneos metropolitanos e o impacto em sua situação socioespacial.

O principal objetivo analítico do tópico 4.2.1 é destacar a importância da revisão e atualização dos Planos Diretores Municipais, especialmente em regiões metropolitanas e municípios urbanizados. É enfatizado que muitos municípios passaram por revisões de seus Planos Diretores durante as décadas de 2000 e 2010, mas ainda há áreas, como a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) e a Região Metropolitana do Recife (RMR), onde a falta de revisão deixa a gestão urbana defasada em relação à realidade atual.

Além disso, é apontado a complexidade das legislações específicas que complementam os Planos Diretores e destaca a necessidade de equilibrar essas leis para evitar inconsistências, complexidade burocrática e conflitos de interesses. Também ressalta-se a importância de três diretrizes fundamentais: Zoneamento Ambiental, Parcelamento do Solo e

Uso e Ocupação do Solo, que moldam a morfologia urbana das cidades e influenciam diretamente a qualidade de vida da população.

Por fim, o texto aponta para contradições em algumas regiões metropolitanas, onde o crescimento urbano acelerado convive com Planos Diretores desatualizados, comprometendo a gestão dos espaços urbanos. Em resumo, o texto analisa a necessidade de revisão e integração das legislações urbanísticas para promover um planejamento mais eficiente e sustentável das cidades turísticas.

No tópico 4.2.2 o objetivo analítico em questão é examinar a gestão da atividade turística nos municípios costeiros metropolitanos, destacando a importância dessa atividade e identificando as lacunas e desafios enfrentados por esses municípios. O tópico ressalta que, apesar de todos os municípios possuírem órgãos ou entidades municipais dedicadas ao turismo, a gestão muitas vezes está comprometida pela falta de recursos, integração com outros setores e ausência de legislações específicas.

Além disso, o texto analisa a situação da adesão dos municípios aos planos de desenvolvimento do turismo, aos Planos Municipais de Turismo e/ou Planos de Marketing do Turismo, e destaca que, embora esses planos sejam importantes, nem todos os municípios os adotam plenamente devido a diversos motivos, incluindo a falta de compreensão de seus benefícios a longo prazo.

Por fim, examina-se as ações, programas e projetos de turismo em diferentes municípios costeiros metropolitanos, destacando o desempenho desses municípios na promoção e gestão do turismo, especialmente no contexto do turismo de sol e mar. Em resumo, o texto busca uma análise abrangente das regiões da gestão do turismo costeiro, identificando áreas de melhoria e desafios enfrentados pelos municípios, o que impacta diretamente na sustentabilidade da atividade, na qualidade do meio urbano e retratadas na produção do espaço e conformação da morfologia do turismo.

No tópico 4.2.3 o objetivo destacado é explorar a interligação entre o planejamento urbano e o desenvolvimento turístico, enfatizando como o crescimento da atividade turística pode moldar e ser moldado pela morfologia urbana das cidades, abordando diversos aspectos desse relacionamento complexo, à exemplo da importância do turismo para o desenvolvimento econômico e social das cidades, a necessidade de zoneamento que equilibre áreas turísticas com alternativas menos massificadas, investimentos em mobilidade e infraestrutura e diversificação da oferta turística.

Bem como práticas de ecoturismo, resolução de conflitos de uso do espaço, coleta de dados e estudos para embasar decisões, instrumentos urbanísticos para controle de impactos, regulamentações de uso e ocupação como elementos-chave na configuração da morfologia urbana. Portanto, o tópico ressalta a importância de um planejamento cuidadoso que leve em consideração a sustentabilidade e a atratividade das localidades, trazendo benefícios tanto para a comunidade local quanto para os visitantes. Em resumo, analisa-se as complexas interações entre o turismo e o ambiente urbano, destacando a necessidade de uma abordagem integrada e estratégica para garantir um desenvolvimento turístico equilibrado e benéfico para as cidades.

#### ***4.2.1 Gestão do poder público e os instrumentos urbanísticos no Plano Diretor***

O papel do planejamento urbano e da intervenção do poder público nos diversos âmbitos e setores da cidade deve ser algo a ser almejado pelos municípios, sobretudo os que estão qualificados a obterem obrigatoriamente seu documento diretor de ações, instituído como Plano Diretor, alinhando diversos temas da vida pública que necessitam de diretrizes norteadores para manter um bom funcionamento da cidade e o bem estar da população.

Segundo a definição da ABNT (NBR 12267/1992) que tem como função orientar a elaboração de Plano Diretor de um município, nos moldes do artigo 182 da Constituição Federal de 1988, o Plano diretor é “Instrumento básico de um processo de planejamento municipal para a implantação da política de desenvolvimento urbano, norteando a ação dos agentes públicos e privados” (ABNT, 1992). O Plano tem como definições fundamentais a política de desenvolvimento urbano, função Social da cidade e a função social da propriedade privada.

No Estatuto da Cidade no artigo 41 da Lei 10.257/2001 o plano diretor torna-se obrigatório para cidades:

- a) Com mais de vinte mil habitantes;
- b) Integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- c) Onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4o do art. 182 da Constituição Federal;
- d) Integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- e) Inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

No caso dos municípios litorâneos em estudo, todos obtêm seus respectivos Planos Diretores, alguns mais abrangentes (diversas diretrizes e planos setoriais) outros menos abrangentes, alguns atualizados e outros em processo de atualização (em elaboração, revisados

ou constituídos por leis específicas complementares). A abrangência e atualização do Plano Diretor é de extrema importância para o planejamento urbano dos municípios, pois ela traz o entendimento do quão guarnecido de leis e diretrizes está a cidade afim de equalizar possíveis problemas sociais e ambientais urbanos.

Logo para compreender um pouco dessa lógica da ausência/presença dos regramentos urbanísticos atrelados aos municípios litorâneos metropolitanos, e o conseqüente impacto dela, apresentamos os dados do IBGE (2020) coletados pela Pesquisa de Informações Básicas Municipais. A Tabela 11 I) aponta a presença ou ausência de certas legislações urbanísticas, II) classifica se ela está integrada ao plano diretor ou foi elaborada por lei específica, III) obtém os números nos quadros onde indicam o ano de elaboração de determinada lei, IV) e na barra superior obtém-se a ordem sequenciada dos municípios segundo sua localização geográfica na região metropolitana em relação a capital metropolitana.

Quadro 14 - Situação e ano de criação dos instrumentos urbanísticos situados nos Planos Diretores dos municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza.

Itens	Litoral Oeste					Metrópole	Litoral Leste	
	Trairi	Paraipaba	Paracuru	São Gonçalo do Amarante	Caucaia	Fortaleza	Aquiraz	Cascavel
Plano diretor - existência	2009	2009	2009	2001	2019	2009	2011	2000
O plano foi revisto			2017	2013	2021			
Legislação sobre parcelamento do solo - existência				2013	2019	2017		2000
Legislação sobre zoneamento ou uso e ocupação do solo - existência				2013	2019	2017		
Legislação sobre solo criado ou outorga onerosa do direito de construir - existência					2021			
Legislação sobre operação urbana consorciada - existência							2011	
Legislação sobre estudo de impacto de vizinhança - existência						2019		
Código de obras - existência				2013	2019	2019		
Legislação sobre zoneamento ambiental ou zoneamento ecológico-econômico						2017		
Legislação sobre tombamento						2008		
Legislação sobre unidade de conservação					2019	2017		1988
Legislação sobre regularização fundiária					2021		2021	
Legislação sobre estudo prévio de impacto ambiental					2019	2017		2021
Código de Posturas					2019	2019		2000

Verde: Sim, como parte integrante do Plano Diretor

Azul: Sim, com legislação específica

Vermelho: Não tem

Fonte: IBGE (2021).

Sobre os municípios defrontantes ao mar da RMF, compreende-se a existência de planos diretores datados entre os anos 2000 e 2019, destes somente os PD de Paracuru, São Gonçalo do Amarante e Caucaia foram revistos. Dentre as legislações mais comuns encontradas nos PD's está o Zonamento Ambiental, e a menos presente diz respeito às legislações referentes a operação urbana consorciada. Entre as legislações específicas há a presença do Zoneamento Ambiental, Parcelamento do Solo, Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras, Unidades de Conservação, Estudo Prévio de Impacto Ambiental e Código de Posturas.

Os municípios de Caucaia e Fortaleza são os que obtêm a presença de todas as principais legislações aqui elencadas, porém nem todas elas formuladas a partir do Plano Diretor, mas como legislação específica. Em contraste, na região do litoral leste, o município de Cascavel, que possui um Plano Diretor mais antigo, apresenta a ausência de várias dessas legislações urbanísticas integradas a ele.

Quadro 15 - Situação e ano de criação dos instrumentos urbanísticos situados nos Planos Diretores dos municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife.

Itens	Litoral Norte				Metrópole	Litoral Sul		
	Ilha de Itamaracá	Igarassu	Paulista	Olinda	Recife	Jaboatão dos Guararapes	Cabo de Santo Agostinho	Ipojuca
Plano diretor - existência	2007	2006	2008	2008	1991	2008	2006	2008
O plano foi revisto		2015	2018	2020	2020	2013	2017	
Legislação sobre parcelamento do solo - existência	2018		1967	2008	1997	2013	2015	
Legislação sobre zoneamento ou uso e ocupação do solo - existência			2003	2008	1996	2013	2017	
Legislação sobre solo criado ou outorga onerosa do direito de construir - existência				2014		2013		2014
Legislação sobre operação urbana consorciada - existência						2013		
Legislação sobre estudo de impacto de vizinhança - existência				2015		2013	2015	
Código de obras - existência	1989	1979		2002	1997	2013	1989	2008
Legislação sobre zoneamento ambiental ou zoneamento ecológico-econômico			2018		2014			
Legislação sobre tombamento				1979	1997	2008		
Legislação sobre unidade de conservação			2013		2014		2010	
Legislação sobre regularização fundiária			2017			2017	2012	
Legislação sobre estudo prévio de impacto ambiental			2019		2004	2008	2010	2013
Código de Posturas	1989	1979			1997	1980	1989	2011

Verde: Sim, como parte integrante do Plano Diretor

Azul: Sim, com legislação específica

Vermelho: Não tem

Fonte: IBGE (2020).

Entre os municípios em estudo na RMR, tem-se planos diretores entre os anos de 1991 a 2008, sendo que destes somente os PD's de Ilha de Itamaracá e Ipojuca não foram revistos. Entre as legislações integradas ao PD, o zoneamento ambiental é o mais presente e entre as legislações específicas temos a presença do parcelamento do solo, o uso e ocupação do solo, e as unidades de conservação também em todos os municípios.

Os municípios de Igarassu, Recife, Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho obtêm praticamente todas as legislações listadas, e a maioria delas não está com parte integrante do Plano Diretor, mas como legislação específica. Já os municípios no litoral norte, Ilha de Itamaracá e Paulista foram os que apresentaram as maiores defasagens na ausência de legislações importantes na gestão do espaço urbano municipal.

Quadro 16 - Situação e ano de criação dos instrumentos urbanísticos situados nos Planos Diretores dos municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador.

Itens	Litoral Norte			Metrópole	Litoral Sul
	Mata de São João	Camaçari	Lauro de Freitas	Salvador	Vera Cruz
Plano diretor - existência	2006	2008	2008	2016	2004
O plano foi revisto	2011		2018	2016	2019
Legislação sobre parcelamento do solo - existência	2006	2008	2007	2016	2020
Legislação sobre zoneamento ou uso e ocupação do solo - existência		2008		2016	1989
Legislação sobre solo criado ou outorga onerosa do direito de construir - existência				2016	2020
Legislação sobre operação urbana consorciada - existência				2016	
Legislação sobre estudo de impacto de vizinhança - existência			2010	2016	2020
Código de obras - existência	2006	1995	2007	2017	2020
Legislação sobre zoneamento ambiental ou zoneamento ecológico-econômico		2008	2002	2016	
Legislação sobre tombamento		2010		2014	
Legislação sobre unidade de conservação	2008		1999	2016	
Legislação sobre regularização fundiária		2019		2020	
Legislação sobre estudo prévio de impacto ambiental	2015	2008	2012	2016	2021
Código de Posturas	2006	2010	1976	1999	

Verde: Sim, como parte integrante do Plano Diretor

Azul: Sim, com legislação específica

Vermelho: Não tem

Fonte: IBGE (2020).

Entre os municípios avaliados na RMS temos planos diretores entre os anos de 2004 e 2016, em que somente o de Camaçari não foi revisado a época<sup>62</sup>. Há poucas legislações e instrumentos urbanos integrados ao Plano Diretor, grande parte se dá a partir de publicações de

<sup>62</sup> A época do levantamento, apesar de ser relativamente recente, não foi computado o mais novo Plano Diretor de Camaçari, publicado em 2023.

legislação específicas, entre as mais presentes estão o parcelamento do solo, o uso e ocupação do solo, o estudo de impacto de vizinhança, código de obras, zoneamento ambiental, regularização fundiária, estudo prévio de impacto ambiental e o código de posturas.

A metrópole Salvador é a única a obter todos os itens, mais de 90% dela a partir de legislação específica. Já o município de Mata de São João, apesar de ter as legislações básicas e importantes para gestão do seu espaço urbano é a única que não obtém legislação sobre a outorga onerosa do direito a construir. Assim como Vera Cruz e Mata de São João não obtém legislação de operação urbana consorciada e Lauro de Freitas e Mata de São João não constam legislações sobre tombamento.

Grande parte dos municípios tem a existência de seu PD durante a primeira década de 2000, e obtiveram seus planos revisados na década seguinte. A RMF ainda possui muitos municípios sem revisão, o que deixa a gestão urbana da cidade defasada a realidade em que opera. Outro aspecto notável que influencia a gestão das cidades e sua forma de aplicação é a relação entre as legislações integradas ao Plano Diretor e as legislações elaboradas de forma independente, conhecidas como leis específicas.

De fato, é evidente que os municípios da RMR e a RMS dependem das legislações específicas para preencher algumas lacunas de seus respectivos planos diretores. Isso pode acontecer por alguns motivos: I) Primeiramente, como já citado, a necessidade desenvolver leis mais detalhadas, devido a abrangência e complexidade dos PD's, II) Demandas espontâneas durante a vigência do PD, seja ela devido ao desenvolvimento mais acentuado de alguns setores da economia (indústria, turismo, imobiliário etc.) que precisam de regramentos específicos, ou uma reivindicação da população local, no qual o PD não pode contemplar em sua elaboração pretérita.

Circunstância muito recorrente entre as metrópoles (Fortaleza, Recife e Salvador) assim como nos municípios adjacentes mais urbanizados (Caucaia-CE, Jaboatão dos Guararapes-PE e Lauro de Freitas-BA). Embora seja compreensivo a elaboração dessas leis específicas, elas também trazem alguns problemas na construção da gestão dos espaços urbanos e execução das diretrizes:

- i. A fragmentação normativa é uma delas pois há maiores riscos de inconsistências entre elas, menor nível de integração e compreensão das mesmas;
- ii. Outra é a dificuldade de execução delas, pois com a criação de várias legislações complementares elas se tornam de mais difícil compreensão e interpretação, além de

possibilitar alguns retardos e erros de execução, ou seja, pode se tornar complexa e burocrática;

- iii. Abre margem para conflitos de interesses de particulares sobre o coletivo, com leis influenciadas por certos grupos econômicos, os favorecendo; e
- iv. Além de tornar a atualização/revisão mais complexa e demorada.

Existem pelo menos três legislações unanimemente presentes entre todos os municípios, seja ela integradas ao plano diretor ou redigidas como lei específica, o Zoneamento Ambiental, o Parcelamento do solo e o Uso e Ocupação do solo, que atuam no sentido de definir a base mais abrangente dos regramentos existente em uma cidade, sendo que especificamente o Zoneamento Ambiental tem como propósito garantir a preservação e proteção do meio ambiente, dos recursos naturais e das áreas de risco, bem como estabelecer restrições de uso e ocupação e delimitar áreas verdes e corredores ecológicos, logo reflete-se basilar e importante para nortear os demais regramentos.

A dinâmica obtendo o zoneamento ambiental com diretriz é refletida na morfologia urbana das cidades e interfere sobretudo direta ou indiretamente na configuração do plano urbano, como por exemplo nas restrições de uso do solo em algumas parcelas do território onde a densidade e tamanho de edifícios pode ser cerceada ou vetado, dando origem a áreas de baixa densidade de ocupação ou grandes áreas preservadas vazias.

Logo com a preservação dos recursos naturais, envolvendo florestas, lagoas e rios, entre outros, pode-se fazer um rearranjo na formação de parques urbanos, assim como a instituição de áreas verdes, atreladas a criação de espaços públicos de lazer (parques e praças), aumentando a qualidade ambiental das cidades. Convém esclarecer que os corredores ecológicos também tem essa função, conectando os espaços verdes e permitindo o fluxo da biodiversidade, reformulando a morfologia urbana a partir de parques lineares.

O Parcelamento do solo é uma das diretrizes que atua no tamanho dos lotes, conformação das quadras, interfere sobre o sistema viário e outras infraestruturas, pois é ela que busca o controle do crescimento urbano, evitando o desenvolvimento de territórios irregulares, uma exacerbação da especulação imobiliária e a inadequação de infraestruturas básicas.

Seu regramento implica em indicações de ação tanto na configuração do plano urbano como no tecido edificado da morfologia da cidade. Seja ela: I) no tamanho e forma dos

lotes, com implicação direta na densidade urbana<sup>63</sup>; II) na inclusão de alguns requisitos sobre o sistema viário, podemos denotar no plano urbano a fluidez do tráfego e a acessibilidade e articulação entre os diferentes espaços do município; e III) além da distribuição de espaços públicos (parques, áreas de lazer, etc), onde visa uma morfologia urbana que atraia qualidade de vida para a população.

O Uso e ocupação solo é um dos principais instrumentos urbanísticos legislados que opera sobre a definição da função de cada parcela da cidade, para isso ela tipifica os usos correspondentes (residencial, industrial, comercial, institucional, etc) a fim de impedir contendas entre os diferentes usos e um arranjo harmonioso e sustentável entre as atividades existentes. Essa diretriz se efetiva nas designações planejadas do uso do solo, elemento importante para a morfologia urbana.

As zonas de usos acabam por determinar a densidade urbana de certos espaços, o gabarito dos edifícios, as áreas públicas, verdes ou de preservação do patrimônio histórico, ou seja, a estrutura física-espacial da cidade também é determinada pelo uso e está atrelada aos demais instrumentos urbanísticos que perfazem essa morfologia. Quando elencamos municípios que detêm todas estas diretrizes (as citadas e outras), resumem-se praticamente as Metrôpoles e aos municípios vizinhos a metrópole onde a pressão urbana exige a produção de ordenamentos jurídicos mais específicos e detalhados a fim de evitar possíveis conflitos nestes espaços.

Ao contrário do que acontece com os municípios mais distantes da metrópole, que apresentam maior defasagem na obtenção de certas diretrizes por serem alvo de uma menor pressão urbana sobre certos espaços de suas respectivas cidades. E embora compreendamos essa lógica, estes regramentos devem existir apesar de não haver a tal pressão urbana, pois aponta para o futuro, para o planejamento a partir do qual estas leis são formuladas e não para remediar as situações vigentes.

Algumas contradições podem ser apontadas a exemplo da RMF em seu litoral leste, pois apesar do crescimento urbano acelerado de Cascavel, ainda se tem um Plano Diretor antigo e com defasagem em diversos instrumentos urbanísticos. Assim como na RMR, o município de Paulista se apresenta como extremamente denso e urbanizado embora com serias defasagens em alguns dos regramentos urbanísticos importantes, o que impacta na forma como a gestão desses espaços urbanos é realizada.

---

<sup>63</sup> Quanto maior o lote menos densa área, quanto menor o lote mais denso a área. Geralmente em espaços bastante urbanizados tendem a terem lotes menores e conseqüentemente uma maior densidade de habitantes na mesma.

O panorama destes instrumentos na gestão urbana dos respectivos municípios tem interferência direta sobre a configuração urbana do seu litoral, espaço fortemente atrelado a ação da atividade turística e seu imobiliário. Logo é importante perceber na sequência como os aspectos de Planejamento e Governança em turismo estão imbricados nesse processo e de como as áreas turísticas estão especializadas sob égide dos instrumentos coordenados pelo Plano Diretor. Embora o PD regre o gerenciamento desse espaço, a disputa pelo espaço litorâneo traz à tona certos processos e impactos socioespaciais refletidos na morfologia urbana, sendo que a leitura dos elementos atreladas a ela nos corrobora a sistematização das análises diagnósticas e prognósticas do espaço da cidade.

#### ***4.2.2 Planejamento e Governança em Turismo***

Os instrumentos de planejamento e governança têm função importantíssima no desenvolvimento sustentável da atividade turística, assegurando um melhor desempenho econômico, maior envolvimento das comunidades locais na gestão da atividade e preferíveis condições de proteção e preservação do patrimônio cultural e natural.

Quando nos voltamos a atividade turística de massa no litoral, por se tratar de um ambiente fisicamente sensível, ocupado historicamente por comunidades tradicionais desfavorecidas economicamente, a lógica de um planejamento territorial torna-se mais urgente, sobretudo pelo histórico de conflitos destes aspectos com os agentes econômicos e imobiliários que encontram no turismo e na vilegiatura seguimentos de maximização dos lucros.

Os impactos do não planejamento destes espaços são graves, levando a sérios repercussões: I) na falta de ordem e critério na ocupação dos espaços, sem mensurar os impactos ambientais, sociais e econômicos das mesmas; II) quando obtém-se uma única matriz turística extremamente massificada, ela que acaba por sobrecarregar e esgotar certas áreas turísticas; III) que por consequência tem uma maior desordem na dinâmica dos fluxos turísticos, que não havendo uma gestão do espaço, pode carecer de infraestruturas e serviços adequados, causados pela superlotação; e IV) além de colocar em risco os ecossistemas costeiros.

Isso na ótica do espaço para o turismo, pois para a população local, que também sofre com parte desse não planejamento, os conflitos entre os agentes são latentes, aprofundamento das desigualdades socioeconômica e socioespacial são evidentes, e a desigual distribuição de serviços e infraestruturas agravar a segregação socioespacial. Para chegar a tais avaliações, adota-se como objeto de estudo tratar de como o Planejamento e Governança por

parte do poder público municipal tem agido sobre a atividade turística, seja ela na sua gestão, a criação de legislações que as abranja, na integração de projetos ou programas de incentivo, na obtenção de fundos para o desenvolvimento do turismo, na disposição da atividade conectada ao PD, na existência de planos de marketing, ação e desenvolvimento territorial do turismo.

O presente quadro apresenta a presença ou ausência de cada um dos aspectos citados, e obtém como referência na barra superior a disposição geográfica dos municípios em relação a Metrôpole. O Quadro 17 foi elaborado a partir do levantamento do Ministério do Turismo, através do Programa de Regionalização do Turismo sob instrumento do relatório de atividades turísticas, em consulta as respectivas secretárias ou setor responsável por gerenciar a atividade no município. Eles tocam em diversos temas que envolvem a atuação do poder público municipal na atividade turística. No caso desse relatório, foram coletadas algumas informações em relação ao Planejamento e Governança do turismo no ano de 2022.

Quadro 17 - Situação dos mecanismos de Planejamento e Governança em turismo entre os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza.

Itens		Litoral Oeste					Metrôpole	Litoral Leste	
		Trairi	Paraipaba	Paracuru	São Gonçalo do Amarante	Caucaia	Fortaleza	Aquiraz	Cascavel
Planejamento e Governança	Possui Órgão municipal responsável pelo turismo ou Entidade Responsável pela Pasta de Turismo?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	O Município possui Legislação relacionada ao Turismo?	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não
	O Município participa ou é contemplado em programas ou projetos com o MTur?	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
	Há um Fundo Municipal de Turismo	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
	O Município possui Plano Diretor Urbano que contemple o Setor de Turismo	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não
	O Município possui Plano Municipal de Turismo e /ou Plano de Desenvolvimento Territorial do Turismo	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não
	O Município possui Plano de Marketing do Turismo ou outros similares?	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
	O Município possui programas, projetos e ações acerca da atividade turística?	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: Mtur (2022).

Na RMF, todos municípios possuem um órgão ou entidade responsável pelo turismo, o que demonstra a relevância da atividade para a economia do município, porém somente Fortaleza, Aquiraz e Trairi possuíam pasta exclusiva para atividade, o demais acoplava a mesma pasta setores do meio ambiente, cultura e desenvolvimento econômico.

A maior parte dos municípios possui algum tipo de legislação que organiza e mobiliza o turismo, grande parte desses regramentos dizem respeito a criação de secretarias e conselhos municipais de turismo, mas também indicam outras intervenções como o orçamento próprio da atividade em Caucaia, lei dos quadriciclos, lei de regata cultural e monumento natural em Paraipaba. Somente o litoral leste e Paracuru não apresentaram ou desconhecem legislações que regulam a atividade.

Sobre a ação do Governo Federal no município, através do Ministério do Turismo, somente Trairi reconhece a atuação do órgão na promoção do turismo, imbuído a essa intervenção as ações do PRODETUR, sendo que os demais não apresentam ou não reconhecem essa atuação. Em unanimidade, os municípios não detêm fundo municipal para o turismo.

E ao se buscar avaliar se o turismo está contemplado no Plano Diretor<sup>64</sup> da cidade ou acerca da existência de algum Plano Municipal de Turismo<sup>65</sup> como “norte” para a atividade, somente Trairi, São Gonçalo do Amarante, Caucaia e Fortaleza possuíam essa integração. O plano de marketing turístico segue a mesma composição de municípios com exceção de São Gonçalo do Amarante.

Por fim, quando inquirido sobre a existência de programas, projetos e ações da atividade turística, obtemos o retrato da importância e do investimento que os municípios mobilizam para promover-la, onde Paraipaba e Paracuru além de não apresentarem planos neste quesito, não apresentam instrumentos de planejamento e governança que garantam estabilidade, organização e investimentos pra pasta. Muito aquém também estaria o litoral leste metropolitano, na representação dos municípios de Aquiraz e Cascavel. Entretanto, na contramão dessas constatações Trairi se apresentou com uma maior mobilização nesses aspectos, seguidos de Caucaia e a metrópole Fortaleza.

---

<sup>64</sup> A maioria implantada junto ao PD na primeira década do século XXI, somente o de Caucaia possui uma legislação específica datada em 2021.

<sup>65</sup> Com data de criação entre 2020 e 2021.

Quadro 18 - Situação dos mecanismos de Planejamento e Governança em turismo entre os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife.

Itens		Litoral Norte				Metrópole	Litoral Sul		
		Ilha de Itamaracá	Igarassu	Paulista	Olinda	Recife	Jaboatão dos Guararapes	Cabo de Santo Agostinho	Ipojuca
Planejamento e Governança	Possui Órgão municipal responsável pelo turismo ou Entidade Responsável pela Pasta de Turismo?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	O Município possui Legislação relacionada ao Turismo?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	O Município participa ou é contemplado em programas ou projetos com o MTur?	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Não	Sim
	Há um Fundo Municipal de Turismo	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
	O Município possui Plano Diretor Urbano que contemple o Setor de Turismo	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
	O Município possui Plano Municipal de Turismo e /ou Plano de Desenvolvimento Territorial do Turismo	Não	Sim	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não
	O Município possui Plano de Marketing do Turismo ou outros similares?	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não
	O Município possui programas, projetos e ações acerca da atividade turística?	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim

Fonte: Mtur (2022).

Na RMR, é unanimidade a presença de algum órgão ou entidade responsável, porém somente Recife e Ipojuca possuem secretárias exclusivas a atividade turística, as demais se mesclam sobretudo a setores relacionados ao patrimônio histórico, eventos, desenvolvimento econômico, esporte e juventude. Da mesma forma é unânime o reconhecimento da presença de legislações relacionadas ao turismo, parte delas dizem respeito a criação de secretárias e conselhos para o turismo.

Dos oito municípios, seis admitem ação do governo federal através de programas e projetos por parte do Ministério do Turismo, elencando sobretudo o Programa de

Regionalização do Turismo (PRT)<sup>66</sup>, algumas ações de infraestrutura e revitalização (especificamente em Recife e Jaboatão dos Guararapes). Somente Igarassu e Cabo de Santo Agostinho obtêm fundo municipal de turismo ativo.

Quando denotados os municípios que contemple a atividade turística nos seus respectivos PD's, somente Paulista, Recife e Cabo de Santo Agostinho obtêm tal regramento, todos eles sobre legislação específica complementar, com data de implantação relativamente recente (de 2017 à 2021). Sobre a existência de algum Plano Municipal de Turismo ou Plano de Desenvolvimento Territorial do Turismo, Igarassu, Olinda e Recife dizem desenvolver esse planejamento, e somente Igarassu alega apresentar um plano de marketing turístico.

No que diz respeito a programas, projetos e ações para a atividade turística promovidas pelos municípios, existe a oportunidade de se obter um reflexo do que se denota na adoção do planejamento para atividade turística onde a Ilha de Itamaracá e Jaboatão dos Guararapes, dentre os demais municípios litorâneos da região metropolitana são os mais defasados nestes quesitos discutidos. Na sequência até mesmo as mais turísticas (Olinda e Ipojuca) possuem pontos a serem melhorados quanto a governança da atividade turística. Surpreendentemente Igarassu, apesar de não se equiparar em matéria de vocação é a que possui as melhores condições de atratividade e planejamento na atividade seguido da metrópole Recife.

Quadro 19 - Situação dos mecanismos de Planejamento e Governança em turismo entre os municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador.

Itens	Litoral Norte			Metrópole	Litoral Sul	
	Mata de São João	Camaçari	Lauro de Freitas	Salvador	Vera Cruz	
Planejamento e Governança	Possui Órgão municipal responsável pelo turismo ou Entidade Responsável pela Pasta de Turismo?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	O Município possui Legislação relacionada ao Turismo?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	O Município participa ou é contemplado em programas ou projetos com o MTur?	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
	Há um Fundo Municipal de Turismo	Sim	Não	Não	Sim	Não
	O Município possui Plano Diretor Urbano que contemple o Setor de Turismo	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
	O Município possui Plano Municipal de Turismo e /ou Plano de Desenvolvimento Territorial do Turismo	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
	O Município possui Plano de Marketing do Turismo ou outros similares?	Sim	Sim	Sim	Sim	Não

<sup>66</sup>O Programa de Regionalização do Turismo trabalha a convergência e a interação de todas as ações desempenhadas pelo MTur com estados, regiões e municípios brasileiros. Seu objetivo principal é o de apoiar a estruturação dos destinos, a gestão e a promoção do turismo no País (Mtur,2023)

	O Município possui programas, projetos e ações acerca da atividade turística?	Sim	Sim	Não	Sim	Não
--	---	-----	-----	-----	-----	-----

Fonte: Mtur (2022).

Na RMS, assim como as demais regiões os municípios possuem representatividade como órgão ou entidade na esfera municipal, sendo que somente Camaçari possui um órgão exclusivo para a atividade, e as demais as combinam com segmentos de cultura e esportes. De forma geral, todas as localidades analisadas possuem legislações que regulam alguma esfera do turismo, sobretudo a lei de criação dos Conselhos Municipais de Turismo.

Com exceção de Vera Cruz, os demais alegam obter algum programa ou projeto mobilizado pelo Ministério do Turismo, com cursos à distância em Camaçari, projetos de infraestrutura turística em Lauro de Freitas, construção de Centro de Convenções em Praia do Forte e Construção do CAT em Imbassaí no município de Mata de São João e o Projeto Orla indicado pela prefeitura de Salvador. Destes municípios somente Mata de São João e Salvador possuem o Fundo Municipal de Turismo ativo.

Novamente todos os municípios com exceção de Vera Cruz, possuem o setor turístico contemplados em seus respectivos PD's, Salvador e Lauro de Freitas mais recentemente atualizados (em 2016 e 2018 respectivamente) e Camaçari e Mata de São João elaborados em 2008 e 2006 respectivamente. Sobre o Plano Municipal de Turismo/Plano de Desenvolvimento Territorial de Turismo, com a exceção de Mata de São João todos manifestaram a presença deste planejamento com datas de criação entre 2019 e 2022. Possuem todos planos de marketing turístico atualizados, com exceção de Vera Cruz.

Finalmente quando perguntado sobre a existência de ações, programas e projetos mobilizados pelo poder público municipal a fim de promover o turismo, Lauro de Freitas e Vera Cruz foram os únicos a não apresentarem propostas, isso reflete um pouco sobre os esforços empenhados na gestão e planejamento de ambos, sobretudo em Vera Cruz onde verifica-se a ausência de instrumentos importante para a gestão do turismo. No outro sentido, Salvador consegue emplacar em todos os quesitos listados, em seguida Camaçari e Mata de São João também apresentam a presença de instrumentos importantes na gestão da atividade.

Em síntese é preciso ressaltar que todos os municípios possuem órgãos ou entidades municipais que detém uma atenção a atividade turística, pois a partir dela se pressupõe uma manutenção e diversificação da oferta turística, melhor gestão dos fluxos turísticos e até mesmo uma melhor ordenamento espacial, que pode ser potencializado com a criação de secretárias municipais robustas (em recursos) e exclusivas na dedicação sobre a pasta.

Porém ao se analisar o quadro e algumas informações complementares a ele, observa-se que a maioria das secretárias dividem orçamentos e recursos com outros setores (cultura, esportes, juventudes, patrimônio etc.), compreendendo as particularidades políticas e econômicas de cada município, portanto, é compreensível que ela se realize desta forma, porém a atividade turística corre risco de não ser contemplada com o real impacto que ela pode oferecer, como é o caso de Caucaia (RMF), de Jaboaão do Guararapes (RMR) ou mesmo Mata de São João (RMS).

Outro ponto interessante a se analisar são as legislações relacionadas ao turismo propostas pelo município que se restringem basicamente a criação de órgãos, entidades e conselhos para o turismo, salvo algumas exceções como é o caso de Paraipaba (RMF) que expõe obter Lei dos Quadríciclos, Lei da Regata cultural de Lagoinha e Lei que declara monumento natural o Morro da Lagoinha.

Compreende-se que os municípios poderiam identificar outras necessidades a serem legisladas para que o município possa obter maior controle sobre o avanço do turismo à exemplo de leis que detalhem um pouco mais sobre a diretrizes de planejamento e execução dos Planos municipais e turismo, bem como leis, regulamentações dedicados a outros nichos do turismo (negócio, aventura, náutico etc.), ou então ainda leis de proteção ao patrimônio cultural e natural ou mesmo legislações de incentivos fiscais para segmentos do turismo menos massificados, diversificando a matriz turística.

Neste sentido, o apoio do Governo Federal aos municípios por intermédio do Ministério do Turismo e seus respectivos programas em escala nacional é certamente um aporte importante para o desenvolvimento turístico no país. Na RMR e na RMS a maioria dos respectivos órgãos municipais de turismo admitiram esse apoio, na RMR ele aparece muito atrelado ao PRT e alguma intervenções urbanísticas, enquanto que na RMS ela é detalhada a partir de cursos e intervenções urbanísticas. Já na RMF, as respectivas secretarias não apontam possíveis programas ou projetos. Vale lembrar que poucos recordam ou desconhecem a importância do Projeto Orla<sup>67</sup> e PRODETUR<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup>É uma ação integrada da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, do Ministério da Economia (SPU/ME), da Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Turismo, do Ministério do Turismo (SNDTur/MTur), e da Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano, do Ministério do Desenvolvimento Regional (SMDRU/MDR), na esfera federal, que busca otimizar o ordenamento e as atividades nos espaços costeiros. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/patrimonio-da-uniao/arquivos-antigos-privados/projeto-orla/projeto-orla>. Acesso em: 25 de fev. 2022 .

<sup>68</sup> Programa Nacional de Desenvolvimento e Estruturação do Turismo (PRODETUR) É um programa do Ministério do Turismo, que visa contribuir para a estruturação dos destinos turísticos brasileiros, pelo fomento ao desenvolvimento local e regional, por meio de parcerias com estados e municípios. Disponível em: <http://www.regionalizacao.turismo.gov.br>. Acesso em: 05 de abr de 2021 .

Quanto ao Fundo municipal de turismo, uma das ferramentas financeiras de captação de recursos para o desenvolvimento e promoção do turismo, é visto como algo pouco presente na RMR e RMR, e inexistente na RMF, o que representa uma perda para a gestão da atividade, pois com o fundo ativo e conseqüente captação de recursos, poderia ser potencializado em investimentos estratégico no desenvolvimento sustentável do turismo, na conservação dos recursos naturais, na qualificação profissional e promoção dos destinos turísticos através do marketing.

Foram examinados os municípios que atrelam a atividade turística ao seu principal documento de planejamento, o Plano Diretor, e logicamente as capitais metropolitanas incluem a atividade na consolidação do plano da cidade, pois é ela o maior polo de recepção e distribuição desse fluxo. Nos demais municípios elas estão postas de duas escalas temporais, uma contemporânea a criação do plano diretor, e outras já se apresentam em uma versão mais atualizada (dos últimos cinco anos) a partir de legislações específicas.

Porém nem todos os municípios compreendem essa necessidade de legislar, mapear e planejar territorialmente a ação da atividade turística e por isso ainda há entre eles algumas lacunas a serem preenchidas a partir da atualização de seus respectivos PD's. O Plano Municipal de Turismo e /ou Plano de Desenvolvimento Territorial do Turismo (PDTT), é um dos instrumentos que melhor gerenciam a atividade em quase sua totalidade, pois abrange aspectos de visão estratégica, identificação de ameaças e oportunidades, bem auxilia na articulação entre os principais agentes envolvidos na atividade, e busca promover um desenvolvimento sustentável do turismo, entre outros.

Assim como o Plano de Marketing do Turismo, cuja importância se justifica pela contribuição para aumentar a atratividade local, construir uma imagem sobre o mesmo, divulgar e trazer retornos quanto ao aumento de fluxos de turistas e investimento financeiro. Compreende-se que embora esses planos sejam de extrema importância eles não têm grande adesão pelos municípios, sobretudo da RMF e RMF As Tabelas em Anexo (Anexos 5 em diante) ilustram de forma pormenorizada estes dados.

Neste sentido, podemos elencar os possíveis motivos pelos quais eles não tenham o engajamento por parte de alguns municípios, sendo eles: I) a falta de compreensão dos ganhos a longo prazo da aplicação desses planos; II) a escassez de recursos econômicos e técnicos, podendo impedir o desenvolvimento da execução do plano; III) a falta de convergências entre os agentes produtores envolvidos na atividade turística, e IV) a priorização do município a outras atividades econômicas ou setores e serviços.

Na questão final, quando inquirido sobre as ações, programas e projetos de turismo que os municípios têm promovido em seu território, é refletido também o desempenho de investimento e planejamento da municipalidade. Entre as capitais metropolitanas, Salvador foi a que melhor se destacou em relação a Recife e Fortaleza, apesar de também deterem um número interessante de itens, e na sequência podemos destacar Camaçari e Mata de São João (RMS) e Caucaia (RMF). Por sua vez, os municípios de Igarassu (RMR) e Trairi (RMF) também despontam como um número significativo de instrumentos de gestão e podem apresentar uma atratividade mais interessante pela coordenação de suas respectivas secretarias.

Porém há municípios que ainda tem muito a melhorar nestes aspectos, sobretudo na RMF e RMR. Como destaque negativo da RMF estão Paraipaba e Paracuru no litoral oeste e também Aquiraz e Cascavel, sobretudo nos aspectos que envolvem a obtenção de leis e documentos de planejamento da atividade. Na RMR, os municípios de Ilha de Itamaracá e Jaboatão dos Guararapes além de não apresentarem ações, programas ou projetos no relatório, também não apresentam instrumentos de planejamento para atividade. Na RMS o município de Vera Cruz, deixa desejar em vários destes aspectos também.

Esta linha de investigação permite o desenvolvimento de uma análise sobre como as municipalidades litorâneas metropolitanas gerenciam a atividade turística. É evidente que o turismo de sol e mar, a matriz mais massificada e uma das principais motivações da atratividade turística da região é a que mais sente os reflexos dessa gestão. A partir disso podemos melhor compreender a concepção da atividade turística no território e de como ela se reproduz no espaço litorâneo sobretudo.

#### ***4.2.3 Plano Diretor, Turismo e Morfologia***

As praias brasileiras são consideradas espaços de bem-estar, lazer e turismo para todos, mas é crucial que os gestores municipais, estaduais e federais tomem medidas para conter avanços prejudiciais ao meio ambiente.

Pfuetzenreuter (2017) afirma que os municípios costeiros com atividades turísticas enfrentam uma grande pressão humana proporcional ao número de visitantes e à densidade populacional. Por outro lado, esses municípios podem se beneficiar de recursos adicionais para melhorias em segurança, saneamento básico e aumento da cobertura vegetal, o que favorece a paisagem cênica, reduz a presença de lixo e ruído, e amplia a faixa de areia. Scherer (2013) destaca que, embora as praias sejam áreas de uso democrático e acesso livre para todos os

brasileiros, os usos e atividades devem ser regulamentados e fiscalizados, e para isso, existe a atividade de Gestão de Praias.

Scherer (2013) também observa que as praias são uma das áreas mais afetadas pelas mudanças climáticas, como a combinação da elevação do nível do mar com eventos climáticos extremos. No entanto, a atividade de gestão de praias e o direito de desfrutar delas muitas vezes não são exercidos de maneira adequada, resultando em iniciativas de gestão que não acompanham o aumento do uso ou que restringem o acesso livre.

Com o objetivo de promover um planejamento e gestão integrada das Zonas Costeiras, são desenvolvidos planos e leis destinados à proteção do ambiente natural e ordenamento do território. Isso visa auxiliar na utilização sustentável dessas áreas, integrando o desenvolvimento socioeconômico, a valorização e proteção ambiental, bem como a defesa costeira, levando em consideração as características específicas de cada região (SERRA e FARIAS FILHO, 2019).

Dentre os instrumentos utilizados para alcançar esses objetivos, destacam-se a Lei de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, o Plano Diretor, a Lei Orgânica do Município e o Projeto Orla. Além disso, é fundamental a realização de estudos ambientais que permitam integrar o planejamento e a gestão do uso e ocupação do solo na Zona Costeira, a fim de identificar possíveis impactos da atividade urbana nas áreas costeiras (SERRA e FARIAS FILHO, 2019).

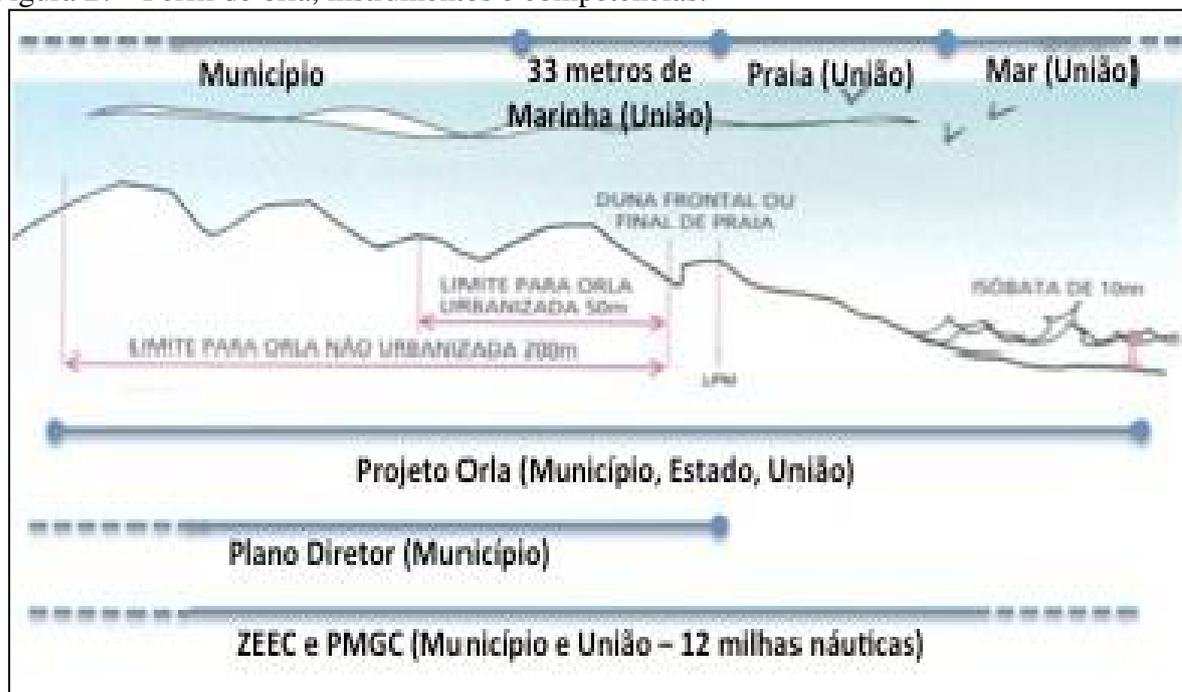
No contexto do ordenamento jurídico brasileiro, a gestão dos bens da União, como praias e terrenos de Marinha, é de responsabilidade da Secretaria do Patrimônio da União (SPU), vinculada ao Ministério do Planejamento. Entre as competências da SPU, está a regulamentação do uso desses bens de uso comum do povo e a fiscalização de sua utilização. No entanto, na maioria dos casos, é o Poder Municipal que exerce essa atividade (SCHERER, 2013).

A gestão das praias deve ser baseada na integração dos recursos naturais e nas necessidades sociais dos frequentadores das praias, considerando a complexidade dos sistemas. Nesse sentido, o Ministério do Meio Ambiente, em colaboração com a SPU, desenvolveu o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima, conhecido como "Projeto Orla". Esse projeto envolve ações conjuntas entre o Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), com o propósito de delimitar os usos e atividades, conservar o ambiente e regular o patrimônio nacional nas áreas costeiras do país (PFUETZENREUTER, 2017).

O Projeto Orla se baseia em uma gestão compartilhada e descentralizada, envolvendo todas as esferas de governo e a sociedade na gestão do uso e ocupação da orla costeira. O projeto prevê a elaboração e implementação de um Plano de Gestão Integrada (PGI) com o objetivo principal de conservar os recursos ambientais, sociais e a qualidade paisagística da orla marítima. No que diz respeito à administração da orla, coexistem duas competências administrativas distintas: União e Município. Além disso, o governo estadual também pode atuar em questões relacionadas à Comissão Técnica do Projeto Orla e na contratação de guarda-vidas, como observado em alguns estados (PFUETZENREUTER, 2017).

Scherer (2013) destaca que podem ocorrer conflitos de competências entre diferentes esferas de governo, especialmente em relação a diferentes instrumentos de planejamento e ordenamento costeiro e marinho. Esses instrumentos incluem o Plano Diretor, o Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro (ZEEC), o Plano de Gestão da Zona Costeira (PGZC) e o próprio Projeto Orla. A Figura 27 ilustra os perfis da orla, instrumentos e competências, e o Quadro 1 apresenta as competências das diferentes esferas da administração com base nos instrumentos de planejamento e gestão da orla. Essa complexidade e sobreposição de competências muitas vezes requerem uma coordenação eficaz entre as esferas de governo para garantir a proteção e gestão sustentável das áreas costeiras.

Figura 27 - Perfil de orla, instrumentos e competências.



Fonte: Scherer (2013).

Quadro 20 - Competências de diferentes escalas da administração nos diferentes instrumentos de planejamento e gestão da orla marítima.

Instrumentos de Planejamento e Gestão	Escalas da Administração		
	Governo Federal	Governo Estadual	Governo Local
Plano Diretor Municipal			X
ZEEC/PGZC Municipal		X	X
Projeto Orla	X	X	X

Fonte: Scherer (2013).

No entanto, é interessante notar que, de acordo com Pfuetzenreuter (2017), muitos municípios que poderiam participar do Projeto Orla ainda não aderiram ao programa. A participação de um número maior de municípios seria desejável para uma gestão mais abrangente e eficaz da orla marítima do Brasil. Isso ressalta a importância de conscientização e cooperação entre as diferentes esferas de governo para promover uma gestão integrada das zonas costeiras, garantindo a preservação desse importante patrimônio natural.

Obtendo conhecimento dessa variedade de instrumentos que interferem na gestão e planejamento urbano da orla, busca-se um enfoque na leitura do Planos Diretores, que dizem respeito a possibilidades do poder municipal de articular as melhores conjunturas de governabilidade junto a sua população local.

Nesse sentido foram prospectados o Planos Diretores a até a presente pesquisa, para delinear um panorama abrangente das medidas e considerações sobre o desenvolvimento da atividade turística no município, obtendo em vista que o turismo surge como um pilar vital da economia local desses municípios, com uma visão voltada não apenas para o crescimento econômico, mas também para a preservação do meio ambiente e da cultura.

O objetivo é prospectar informações sobre os diversos instrumentos incorporados no Plano Diretor que afetam/interferem no desenvolvimento social, econômico e urbano dessas cidades, e como a partir da morfologia elas podem se manifestam. Esse texto examina de forma abrangente os pontos em comum entre os planos diretores em relação ao turismo e de como elas se configuram na transformação da morfologia urbana local.

Elencou-se um grupo de municípios que tateiam a conformação da morfologia do turismo desses lugares de forma mais direta e evidente, cada um com seu conjunto de desafios

e oportunidades, que visam posicioná-los como um destino turístico mais “completo”. São eles na RMF, Aquiraz e Caucaia, na RMR, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, e na RMS, Mata de São João e Camaçari.

#### *4.3.3.1 Aquiraz-CE (RMF)*

O Plano Diretor Participativo (PDP) de Aquiraz, instituído pela Lei Nº 943/2011, enfatiza a relevância do desenvolvimento sustentável da cidade, destacando a preservação e valorização do patrimônio natural e cultural da população, mas também ressalta a importância desses fatores para o crescimento do turismo no município, evidenciando seu impacto positivo em relação a outras economias regionais, onde considera o turismo como fundamental.

No décimo artigo do referido documento, que abrange as diretrizes estratégicas do PDP, são delineados pontos cruciais para a configuração da morfologia urbana centrada no turismo. Primeiramente, o poder municipal se compromete a atender às necessidades de desenvolvimento econômico, garantindo a implementação de seu plano estratégico no setor turístico. Em seguida, é proposta a definição de um micro zoneamento costeiro que respeite os limites ambientais e promova novos empreendimentos turísticos.

A sinalização turística também é uma preocupação, mudando a identificação de locais e atrações ao longo das principais rodovias que atravessam o município. Além disso, a universalização do saneamento básico é essencial para melhorar a infraestrutura turística, não apenas para a indústria e o turismo, mas para a população em geral. Outra iniciativa interessante é a criação de um corredor ecológico ao longo do rio Pacoti, transformando-o em um circuito turístico praia-serra e promovendo o ecoturismo.

A colocação da reserva extrativista do Batoque também é uma estratégia para atrair um fluxo turístico de baixa densidade. Por fim, a criação de um sistema de planejamento e gestão participativo, envolvendo áreas públicas e privadas ligadas à atividade turística, é considerada importante. No quarto décimo artigo, fica explícito o direito de preempção do poder público sobre algumas áreas do município, incluindo aquelas de interesse turístico. Isso impacta positivamente no controle do desenvolvimento turístico, na preservação do patrimônio natural e cultural, na regulamentação do mercado imobiliário e na promoção de investimentos públicos.

No entanto, essa medida pode gerar conflitos com propriedades privadas, resultando em disputas legais sobre o direito de propriedade. No trigésimo artigo, que lista os equipamentos especiais de impacto urbano, é imposta a obrigatoriedade do Estudo de Impacto

de Vizinhança em atividades especiais, como hospedagem, comércio e serviços, com mais de 1.500 m<sup>2</sup> e localizadas em áreas de interesse turístico. Esse estudo identifica os possíveis impactos sociais e ambientais no entorno, permitindo um melhor gerenciamento e desenvolvimento do empreendimento, bem como maior transparência e responsabilidade.

No quadragésimo oitavo artigo, são definidos os usos urbanos, incluindo a hospedagem, que é subdividida em Hospedagem 1 (edificações com até 150m<sup>2</sup>), Hospedagem 2 (edificações com área entre 150m<sup>2</sup> e 1500m<sup>2</sup>) e Hospedagem 3 (edificações com área igual ou superior a 1.500m<sup>2</sup>). Esses usos estão presentes em toda a orla do município denominadas de Área de Interesse ao Turismo (I, II, III) subdividida em diferentes níveis de ocupação que vai desde Porto das Dunas a Batoque.

A Hospedagem 3 recebe maior atenção do poder público devido ao seu maior impacto, capacidade de acomodação e fluxo de pessoas e veículos, exigências ambientais mais rigorosas, licenças ambientais e relatórios de impacto de ambiente, como é o caso do Complexo Aquiraz Riviera. Tais regulamentações levam em consideração o zoneamento e as regras de construção relacionadas à localização geográfica.

#### *4.3.3.2 Caucaia-CE (RMF)*

As referências da atividade turística explicitadas no Plano Diretor Participativo de Caucaia, previsto pela Lei Complementar Nº 59 de 12 de fevereiro de 2019, destacam a importância que essa atividade representa para o desenvolvimento econômico, urbano e social do município. Essa relevância se reflete na integração da atividade turística com uma série de diretrizes e estratégias apresentadas no documento. Neste contexto, alguns pontos merecem destaque e análise adicional.

O desenvolvimento sustentável da atividade turística é considerado uma das principais linhas estratégicas urbanas, envolvendo a materialização de infraestruturas e serviços essenciais. Por exemplo, a construção de um terminal rodoviário em Cumbuco visando atender às demandas turísticas, o controle o uso do solo para conter a especulação imobiliária, o estímulo ao investimento privado em entretenimento e hospedagem, entre outros.

Alinhado a esse tópico, busca-se também o disciplinamento do crescimento urbano, incentivando a ocupação de áreas vazias com foco na atividade turística. Compreende-se que a utilização de instrumentos como o tombamento de patrimônio ambiental, histórico, paisagístico e cultural visa enriquecer a oferta turística, diversificando seus atrativos. A preservação do

patrimônio tombado pelo IPHAN, bem como de outros locais de valor histórico e ambientes naturais, contribuem para essa diversificação.

A identificação dos desafios estratégicos na costa litorânea é de fundamental importância para o desenvolvimento sustentável da atividade turística, o que passa pela apresentação de soluções para problemas como o avanço do mar em praias como Dois Coqueiros, Iparana, Pacheco e Icaraí. Como resolução do problema é posto como um dos elementos impulsionadores da atividade turística intervenções do avanço do mar, assim como a reestruturação e revitalização de toda a área atingida pelo avanço. Outro desafio é tornar e manter a atividade acessível, sustentável e diversificada, corroborada por mais sinalização turística, criação de polos de atendimento ao turista, promoção de eventos culturais e gastronômicos e com o estabelecimento de rotas para o ecoturismo.

Um *Checklist* programático de ações para áreas da economia do turismo, orientado por linhas estratégicas lógicas, se apresenta como uma ferramenta importante, considerando que a manutenção dos atrativos, a preservação dos aspectos naturais e a integração de acessos entre os produtos turísticos, seja por transporte ou através de circuitos a pé, são elementos cruciais nesse contexto.

A definição de áreas específicas para diferentes tipos de uso desempenha um papel de fundamental importância na promoção do turismo sustentável e na gestão adequada do litoral de Caucaia. Nesse sentido, destaca-se a Área de Proteção Ambiental (APA), onde o turismo sustentável é incentivado. As Áreas de Uso Urbano (AU), que promovem o uso residencial de média e alta densidade, e fornecem serviços de apoio à atividade turística. A Área de Uso da Atividade Turística localizada ao longo do litoral de Caucaia, que tem papel fundamental no corredor de fluxo de turistas e representa como a principal área de desenvolvimento econômico do município. Essas estratégias desempenham um papel fundamental na preservação ambiental e no desenvolvimento turístico da região.

A mobilidade também apresenta papel crucial na dinâmica da atividade turística, e a Rodovia CE-085 ocupa uma posição central nesse contexto, ligando os municípios da região litorânea ao oeste e ao CIPP. No entanto, é fundamental destacar que a infraestrutura asfáltica enfrenta desafios significativos e, em alguns casos, é considerado adequado apenas em pontos específicos e em áreas de interesse turístico. O plano de desenvolvimento destina duas zonas específicas para a concentração de eventos especiais para o turismo: a Zona de Densidade Média/Centros de Usos Mistos e a Zona de Densidade Alta/Centros de Usos Mistos Intensos.

Ambas as zonas permitem o uso residencial unifamiliar, uso misto e comercial, sendo que a última acrescenta o uso residencial multifamiliar (como edifícios mais elevados).

No que diz respeito ao uso e ocupação do solo, destaca-se a Zona Turística e de Segunda Residência, localizada entre Tabuba e Cumbuco. Essa área é de particular importância no plano, uma vez que inclui investimentos significativos em infraestrutura básica, dada a sua relevância para a atividade turística. Além disso, o plano prevê a expansão de meios de hospedagem e a criação de outros serviços complementares, como bares, restaurantes e comércio, para atender às necessidades dos visitantes.

#### *4.3.3.3 Cabo de Santo agostinho-PE (RMR)*

No que se refere ao Plano Diretor de Cabo de Santo Agostinho, atualizado em 2017, por intermédio da Lei Nº 3343/2017, a atividade turística apresenta-se como setor importante ao estar explicitamente mencionada como um dos setores de desenvolvimento econômico do município, obtendo como diretriz a criação de pontos de atratividade com implantação de equipamentos para o turismo, englobando eventos de valorização da cultura local e negócios. Além de dotar de infraestruturas, mobilidade e acessibilidades entre os atrativos principais espaços turísticos.

Dentro da Macrozona instituída pelo município denominada de Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental (MZPRA), é contemplada como a possibilidade de implementação do ecoturismo e educação ambiental. A Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana e Ambiental, é sub classificada como costeira e central, onde diagnostica-se que na porção costeira haja processos de transformação turística latentes.

Entre as Macroáreas e Zonas Especiais, divididas em quinze partes, destacamos a Macroárea Costeira de Interesse Ambiental e Turístico (MACIAT), que corresponde toda a faixa litorânea do município que abrange desde a Praia do Paiva até a praia de Suape, diagnosticada com o predomínio do turismo, segundas residências, comércios e serviços. Ela tem como objetivo o melhor ordenamento dos espaços costeiros, mitigar impactos, conservar e recuperar os recursos naturais litorâneos, promover a urbanização aliada a qualidade urbana e ambiental, diversificar a matriz turística e estruturar os equipamentos turísticos e centros de atendimento ao turista.

Para consolidar tais objetivos o poder municipal dispõe de alguns instrumentos como o Plano de Mobilidade Urbana, Plano Municipal de Saneamento, Política Municipal de Meio Ambiente, Plano de Desenvolvimento Local Integrado, Lei de Parcelamento, Uso e

Ocupação do Solo, Estudos e Relatório de Impacto Ambiental, Direito de Preempção, Outorga Onerosa do Direito de Construir e o Plano Urbano Integrado entre outros.

A Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPCULT) tem como objetivo propor a implementação de ações coordenadas que envolvem melhorias na infraestrutura para o turismo cultural e o desenvolvimento sustentável da região. Na Zona Especial de Proteção dos Recifes Naturais (ZEPREN), que abriga os recifes de corais, surgem como atrativo turístico, bem como oportunidades para atividades náuticas. Ambas zonas com potencial de desenvolvimento do turismo alternativo, menos massificado.

O Plano Urbano Integrado do Município de Cabo de Santo Agostinho prevê o desenvolvimento do turismo e a valorização de diversos segmentos da atividade, buscando requalificar os espaços urbanos e implantação de equipamentos e infraestrutura, para que se possa reestruturar e ampliar a oferta da atividade. Ligado a ela, as diretrizes de mobilidade e acessibilidade deixam explícito a valorização da rodovia PE-060 como eixo de desenvolvimento turístico.

Além disso, existem diretrizes próprias para atividade turística explícitas no plano diretor na seção V, que contempla o Plano Municipal do Turismo, com várias indicações no sentido de ampliar o leque da atividade turística (rural, aventura, ecoturismo, histórica, científico) além de incentivar o planejamento da estruturação de políticas públicas, programas e projetos que envolvem localidades potenciais. Faz parte também do Plano Municipal construir a imagem do produto turístico, qualificar o mercado de trabalho e os equipamentos do turismo, a fim de ampliar o fluxo turístico.

#### *4.3.3.4 Ipojuca-PE (RMR)*

No Plano Diretor de Ipojuca (Nº 2120/2023)<sup>69</sup> revisado recentemente, a atividade turística é reconhecida como aspecto importante para o seu desenvolvimento social e econômico, pelo seu papel na geração de oportunidades de emprego, ampliação de infraestrutura urbana e conseqüentemente o melhoramento do quadro social e o fomento do empreendedorismo, consolidando-o como polo turístico. Uma das diretrizes que contribuem para a economia local, envolve o estímulo ao turismo rural e ao turismo entorno do patrimônio

---

<sup>69</sup> Disponível em: [https://camaraipojuca.pe.gov.br/arquivos/leis\\_files/cmi\\_lei\\_2120\\_2023.pdf](https://camaraipojuca.pe.gov.br/arquivos/leis_files/cmi_lei_2120_2023.pdf). Acesso em: 5 dez. 2023

histórico. Isso se traduz em programas que abrangem não apenas as atrações ao longo das rotas litorâneas, mas também incluem visitas a engenhos, corais, cachoeiras e geossítios.

Entre as diretrizes de fortalecimento das estruturas internas do município explicita-se a promoção do desenvolvimento turístico, a partir da construção de um Plano Diretor para o município de melhorias no acesso aos atrativos turísticos, atualização da capacidade de carga dos receptores de fluxo turístico, sistema de sinalização turística, inserção do pequeno produtor local na dinâmica econômica, programas de capacitação, sistema de acompanhamento estatístico permanente do desempenho da atividade e o desenvolvimento de um projeto de marketing. As áreas turísticas assim como as de vulnerabilidade social e interesse histórico-cultural tem prioridade na instalação de saneamento ambiental.

Na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental (MZPRA), constituída por área de produção agropecuária e unidades de conservação, tem como um dos objetivos o incentivo ao ecoturismo. Já a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana e Ambiental (MZEQUA) que remete às ocupações urbanas que sofreram o processo de transformação a partir do turismo e da indústria, são definidos algumas macroáreas à exemplo da Macroárea de Consolidação e Qualificação Urbana Integrada (MACQUI), Macroárea Costeira de Interesse Ambiental e Turístico (MACIAT), a Macroárea de Expansão e Consolidação Produtiva (MAECOP) e a Macroárea de Baixa Ocupação (MABO).

Na MABO, localizada ao longo da Macroárea de Conservação Ambiental (MACA) próxima a rodovia PE-009 (consideradas áreas de mata e alagadiços) observa-se uma ocupação residencial de baixa densidade com instalação de equipamentos turísticos de baixo impacto. A Zona Especial de Preservação Cultural (ZEPCULT) também tem como objetivo propiciar o turismo cultural aliada a economia criativa. Por sua vez, a Zona Especial de Proteção dos Recifes Naturais (ZEPREN) também é aproveitada pelo turismo tendo como atrativo os passeios de jangada, piscinas naturais e mergulho, aliada à sua conservação.

Porém nos interessa em específico a MACIAT, que corresponde todo o litoral de Ipojuca, abrange desde a Praia de Muro Alto até Serrambi e Toquinho, com predomínio de atividade turística, segundas residências, comércio e serviço, logo são as principais funções desta macroárea o ordenamento do uso do solo, a conservação e preservação da orla, a urbanização aliada a qualidade urbana e ambiental, a mobilidade e acessibilidade, o incentivo do turismo, a capacitação e a oferta de infraestruturas de apoio a atividade.

Para atingir tais objetivos o município conta com uma gama de instrumentos como o Plano de Mobilidade Urbana, Plano Municipal de Saneamento, Política Municipal de Meio

Ambiente, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Estudo de Impacto Ambiental, Direito de Preempção, Operações Urbanas Consorciadas e Projeto Urbano Integrado, entre outras.

#### *4.3.3.5 Camaçari-BA (RMS)*

Segundo o Plano diretor de Camaçari, na forma da Lei Nº 866/2008, o turismo está disposto como princípio orientador e veículo de integração e complementariedade nas atividades urbanas e rurais em áreas de interesse turístico, e como diretriz na inserção de Camaçari na escala macrorregional, sob articulação com setor empresarial para captar investimentos e instalação de empreendimentos de serviços ligados ao turismo na orla. No contexto metropolitano o desenvolvimento turístico do litoral norte é um dos destaques no recorte geográfico para conexão dessa inserção regional.

Há menção do reforço das estruturas internas do município, entre elas o incentivo de infraestrutura em apoio a outras matrizes da atividade turística (ecoturismo, turismo esportivo, turismo de negócio ...), cuja ação se destine a geração de emprego e renda, e estimule a formação de pequenas empresas ligadas ao turismo. No âmbito das ações programáticas do plano, é relevante destacar as diretrizes de estruturação do espaço urbano, que promovem a integração das atividades urbanas e rurais, especialmente nas regiões com potencial turístico.

Isso envolve a implementação de novos empreendimentos imobiliários de forma planejada, alegando atender aos interesses coletivos e evitar a mudança forçada dos moradores locais. Além disso, no contexto da estruturação desses espaços, busca-se a articulação entre as políticas de desenvolvimento urbano em nível local e metropolitano, com um foco especial no desenvolvimento turístico do litoral norte da região metropolitana.

Quando relatadas as diretrizes específicas da reestruturação espacial do município, nota-se medidas para o estabelecimento de um plano urbanístico para a BA-99, que inclui equipamentos para prestação de serviços públicos e privados, entre elas o de apoio turístico e rodoviário. Outra diretriz indica o apoio e o desenvolvimento do ecoturismo nos estabelecimentos turísticos ao longo da BA-512, sem com isso descaracterizar as zonas rurais. No que diz respeito ao zoneamento da área urbana do município, merece destaque a Zona de Interesse Turístico (ZIT), que abrange áreas com grande potencial para a atividade turística, contemplando praias como Guarajuba, Itacimirim, Jacuípe e Arembepe (Figura 28 e 29).

Figura 28 – Moradia na Orla de Arembepe, localidade litorânea de Camaçari-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Figura 29 – Construção na Orla de Itacimirim, localidade litorânea de Camaçari-BA.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

É nessa zona que se encontram localizados os principais empreendimentos turísticos, bem como os usos destinados a essa atividade, ao mesmo tempo em que são avaliados os ambientes que devem ser preservados. Além disso, em outras zonas, como a Zona de Importância Ambiental e Paisagística (ZIAP), existem diretrizes e ações de apoio ao ecoturismo na Área de Proteção Ambiental (APA) do Joanes-Ipitanga. Na Zona Rural, também são oferecidos incentivos para o desenvolvimento do turismo rural e de esportes radicais.

No que diz respeito às diretrizes gerais para os planos urbanísticos, especialmente no que se refere à orla, estão incluídos aspectos como o paisagismo, a sinalização da rodovia principal que a corta (BA-099) e a elaboração de planos de ocupação específicos para a Zona de Expansão de Comércio e Serviços, bem como para o centro de Arembepe.

Outras diretrizes incluem ações a promulgação de diversos estudos urbanos e paisagísticos, melhorias na mobilidade, indicação de equipamentos e prestação de serviços públicos que atenda a população da orla, indicação de parâmetros para instalação de empreendimentos comerciais de grande porte, projetos de regularização de áreas ocupadas pela população de baixo poder aquisitivo, participação social e implantação de um comitê gestor do Plano Urbanístico da Orla.

Nela encontramos vários programas e projetos que orientam o desenvolvimento turístico da orla como o Programa Ambiental do Vetor de Expansão Urbana da Orla, Projeto de Recuperação da Lagoa Azul, Projeto Corredor Ecológico da Orla, Projeto Monumento Natural Dunas de Abrantes, Programa História e Memória de Camaçari, Projeto Reinserção Urbanística e Ambiental da Orla entre tantos outros existentes no PDP.

#### *4.3.3.6 Mata de São João-BA (RMS)*

O Plano diretor municipal de Mata de São João (Lei Nº 278/2006)<sup>70</sup>, que atualmente passa por uma reformulação, reconhece a importância da atividade turística no desenvolvimento urbano na cidade. Primeiramente ao colocar a atividade como matriz estratégica de desenvolvimento e diretriz da política municipal de desenvolvimento econômico, juntos embasam o Programa de Expansão Turística. Sendo que este mesmo programa tem como instrução a diversificação da matriz turística (turismo histórico e ecoturismo), promover eventos turísticos (esporte, arte, negócios), implantação de Centro de Convenções e Treinamento, Centro Gastronômico, criação de monumentos, utilizar do atrativo natural

---

<sup>70</sup> Disponível em: <https://www.matadesaojoao.ba.gov.br/site/leismunicipais>. Acesso em: 5 dez. 2023

(sobretudo da praia) para estimular o interesse por outros projetos turísticos do município e instalar uma Central de Apoio ao Turismo, articulando a demanda e a oferta turística.

Entre as diretrizes da política de inclusão do cidadão no desenvolvimento merece destaque a formulação do Projeto “Criação da Universidade do Mar”, que se propõe a oferecer cursos de turismo, administração, engenharia, biologia, oceanografia e a instalação do Centro de Treinamento de Mão-de-Obra Turística. Nas diretrizes da política de reestruturação ambiental e urbana estão inscritos dois programas que interferem diretamente na orla, um de preservação e recuperação ambiental, que envolve a estruturação de um plano urbano-ambiental e turístico, e o programa de ações urbano-ambientais estratégicas que contempla a constituição de um plano urbanístico para a orla e um ordenamento do turismo de observação de baleias.

O zoneamento do município se dá de forma diferenciada entre a sede municipal e a orla, o que favorece ao detalhamento das particularidades e não compromete a qualidade ambiental e urbana de ambos. No que diz respeito ao zoneamento da orla, estão presentes a Zona de Agricultura (ZAG), Zona de Ocupação Rarefeita (ZOR), Zona de Manejo Especial (ZME), a Zona de Ocupação Rarefeita Especial (ZOR-E) com uso também do turismo rural e/ou de baixa densidade. Por sua vez a Zona de Proteção Histórica e Cultural (ZPHC) é destinada a visitação turística ou cultural.

A Zona de Uso Diversificado (ZUD), Zona Turística (ZT) e a Zona de Turismo Especial (ZTE) se distinguem pela existência de equipamentos turísticos de baixa densidade, envolvendo comércio e serviços de apoio a atividade. A Zona de Urbanização Restrita (ZUR) que contempla o uso do turismo ecológico e cultural. Além disso foi estabelecida também uma Zona de Proteção Visual (ZPV) que abrange o turismo ecológico controlado, por sua vez, a Zona de Orla Marítima (ZOM) se destina ao uso de equipamentos de segurança e apoio a à pesca para recreação e ao turismo.

Enquanto que a Zona de Expansão (I, II, III) compreende os principais empreendimentos hoteleiros e turísticos, e a Zona de Equipamentos de Apoio ao Turismo (ZAT) contempladas pelas barracas de praia e quiosques. Identifica-se que para que os pontos indicados no zoneamento da orla sejam efetivamente executados pelo poder público, é necessário seguir um conjunto de ações coordenadas que envolvem um planejamento estratégico abrangente e com metas claras, algo que fica a desejar na descrição. Outro ponto que foi evoluído trata-se da elaboração de regulamentações e legislações específicas afim de complementar o plano.

A necessidade de investimento, incentivos fiscais e infraestruturas básicas que viabilizem o desenvolvimento da atividade, algo que contribui para a transformação sobretudo da localidade de Praia do Forte. A relação entre os aspectos citados do plano diretor sobre a atividade turística e os reflexos disso na morfologia urbana é essencial para compreendermos como o desenvolvimento turístico pode moldar e ser moldado pelo ambiente urbano. A partir disso vamos destacar os pontos em comum e explorar como esses elementos se entrelaçam na configuração das cidades:

1. **Relevância da atividade turística para o desenvolvimento social, econômico e urbano:** O turismo desempenha um papel crucial no desenvolvimento urbano, contribuindo para o crescimento econômico e a melhoria das condições sociais. À medida que as cidades atraem turistas, elas têm a oportunidade de investir em infraestrutura, serviços públicos e espaços urbanos que beneficiam tanto os residentes quanto os visitantes.
2. **Zoneamento que englobam áreas a práticas turísticas e o desenvolvimento sustentável homologadas a outras áreas que também complementam e desafogam a área turística através de um turismo alternativo menos massificado:** O zoneamento urbano desempenha um papel fundamental na organização das áreas turísticas e na promoção do desenvolvimento sustentável. Além de definir áreas turísticas, é importante identificar locais para turismo alternativo, como áreas de preservação e bairros menos explorados, para reduzir a pressão sobre as áreas mais populares.
3. **Melhorias na mobilidade e infraestruturas:** Investimentos em transporte público, acessibilidade e infraestrutura são essenciais para facilitar o fluxo de turistas e melhorar a qualidade de vida dos habitantes locais. Isso inclui a construção de estradas, ciclovias, transporte público eficiente e sistemas de saneamento.
4. **A diversificação da matriz turística é fundamental para manter a sustentabilidade da atividade:** A diversificação das atrações turísticas, culturais, naturais e de lazer, ajuda a distribuir a demanda turística ao longo do ano, diminuindo os impactos da sazonalidade e reduz a pressão sobre locais específicos. Isso contribui para um turismo mais sustentável e equilibrado.
5. **A difusão de práticas de ecoturismo em áreas de preservação para conter um fluxo de baixa densidade:** O ecoturismo promove a conservação ambiental e atrai um tipo de turista mais consciente, contribuindo para a preservação de áreas naturais sensíveis e a redução da superlotação em destinos turísticos tradicionais.
6. **Disputas e conflitos em certas áreas zoneadas:** A competição pelo uso do espaço em áreas turísticas pode levar a disputas e conflitos entre diferentes grupos de interesse, como moradores locais, empresários e ambientalistas. É crucial encontrar soluções equitativas e sustentáveis para resolver esses conflitos.
7. **Desenvolvimento de diagnósticos, relatórios e estudos como instrumento para gerenciar esses espaços turísticos, mitigar impactos e obter maior transparência pública a informação:** A coleta de dados e a análise não devem ser restritas para o planejamento urbano e turístico. Relatórios e estudos ajudam a entender os impactos do turismo, identificar problemas e soluções, e garantir a transparência na gestão pública.
8. **Ações e instrumentos urbanísticos afim de obter maior controle sobre os impactos, tornar o desenvolvimento turístico sustentável e elevar a atratividade da**

**localidade:** A adoção de políticas de zoneamento adequadas, configurações de construção e instrumentos de gestão urbana permite às autoridades controlarem melhor o desenvolvimento turístico e garantir que ele seja sustentável, atraente e benéfico para a comunidade.

9. **O parcelamento do solo e o uso e ocupação são os instrumentos de maior impacto sobre o padrão do tecido edificado a ser consolidado:** O parcelamento do solo e as regulamentações sobre o uso e ocupação do solo determinam como as áreas urbanas se desenvolvem. Planejar esses aspectos cuidadosamente é fundamental para a construção de um ambiente urbano que atenda às necessidades de moradores e visitantes.

Em resumo, a relação entre a morfologia urbana e o desenvolvimento turístico é complexa e exige um planejamento cuidadoso para garantir que o turismo contribua para o crescimento econômico, a qualidade de vida e a sustentabilidade das cidades. A integração desses elementos eficientes pode resultar em benefícios benéficos para as comunidades locais e para os visitantes.

## 5 CONCLUSÃO

A pesquisa desenvolvida sobre a dinâmica espacial do imobiliário turístico e a morfologia urbana costeira das metrópoles do Nordeste no Brasil buscou lançar luz sobre um fenômeno complexo que está moldando de forma significativa as cidades costeiras da região. O estudo passou por identificar os municípios metropolitanos impactados pelo processo de urbanização turística, recorreu a instrumentos de geoprocessamento com o objetivo de analisar as relações espaciais entre o imobiliário turístico e a morfologia urbana, além de adotar uma abordagem integrada das escolas de morfologia urbana, com o propósito de compreender as transformações urbanas.

A pesquisa permitiu expor as implicações e processos específicos adaptados às particularidades locais, resultantes da interação entre o setor imobiliário turístico e o tecido urbano das metrópoles nordestinas. Além disso, buscou-se examinar a relação entre o turismo e o planejamento urbano, revelando como o desenvolvimento turístico está influenciando as decisões de planejamento e o crescimento das cidades costeiras.

Compreende-se que a importância da pesquisa se justifica pela urgência em compreender a rápida evolução do espaço metropolitano diante dos vetores de urbanização turística. À medida que as cidades costeiras se tornam cada vez mais atraentes para investimentos imobiliários voltados para o turismo, é fundamental compreender as implicações sociais, econômicas e ambientais desse processo. Além disso, a análise da morfologia urbana emerge como uma metodologia valiosa para entender a dinâmica do setor imobiliário turístico nas áreas litorâneas metropolitanas e suas influências na forma da cidade.

Considerando as formas de ocupação histórica no litoral brasileiro e como elas evoluíram ao longo do tempo, a pesquisa contribuiu para uma maior compreensão sobre a tendência de ocupação no litoral, ao resgatar a história da urbanização costeira no Nordeste brasileiro, desde os tempos coloniais até os dias atuais. O objetivo foi esclarecer como as cidades costeiras se transformaram em pontos estratégicos e econômicos fundamentais para a região.

Os problemas de pesquisa identificados, centrados na compreensão dos principais processos e implicações das transformações do espaço urbano sob a interferência do imobiliário turístico na zona costeira dos municípios metropolitanos do Nordeste brasileiro, foram abordados de maneira abrangente e fundamentada por meio de uma metodologia multidisciplinar e uma análise minuciosa da literatura existente.

Em suma, os problemas de pesquisa foram respondidos por meio de uma investigação aprofundada e interdisciplinar, que integrou conceitos da morfologia urbana com análises empíricas específicas do recorte em estudo. A pesquisa considerou a importância dos municípios metropolitanos costeiros e demonstrou a reestruturação do espaço urbano, bem como os impactos significativos do imobiliário turístico, contribuindo, assim, para uma compreensão integrada e informada desses processos.

A abordagem metodológica adotada envolveu a coleta de dados quantitativos e qualitativos, incluindo análise de mapas, imagens de satélite, registros imobiliários e entrevistas com stakeholders locais. Essa abordagem permitiu uma compreensão abrangente das dinâmicas em curso nas cidades costeiras do Nordeste, destacando a complexidade das transformações urbanas sob a influência do imobiliário turístico.

O estudo da morfologia urbana, particularmente em relação à dinâmica dos processos e relações espaciais, é crucial para a compreensão dos espaços urbanos e suas transformações ao longo do tempo, destacando a importância de considerar os aspectos visíveis e concretos da forma urbana, como edifícios, ruas e praças, bem como os elementos invisíveis e abstratos relacionados à função e ao processo.

Ao fornecer informações sobre a evolução dos planos urbanos e a relação entre seus diferentes componentes, incluindo os atrativos turísticos, é possível apreender os impactos dos processos de urbanização, especialmente nas áreas turísticas costeiras. Assim, a partir do estudo da morfologia urbana, podemos compreender, por meio de uma abordagem interdisciplinar, a dinâmica e as transformações dos espaços urbanos.

A abordagem histórico-geográfica, em particular, fornece informações valiosas sobre a transformação das paisagens urbanas e os processos que moldam as cidades ao longo do tempo. O estudo também destaca a relação entre a morfologia urbana e o turismo, ressaltando o papel do turismo na formação dessas paisagens e a necessidade de considerar as mudanças morfológicas sob essa perspectiva.

Ao aplicar essa abordagem ao contexto metropolitano costeiro, observamos uma morfologia linear e fragmentada, influenciada pelas características naturais, pela rede de transporte rodoviário paralela ao litoral e pela formação espontânea de localidades costeiras. A ocupação das ilhas dentro da metrópole contribui para a criação de "ilhas de ocupação", ou seja, para uma urbanização fragmentada.

A morfologia da metrópole desempenha um papel fundamental na compreensão da organização social do território. A interação entre os elementos da metrópole influencia o ritmo das mudanças, e as reações resultantes transformam o espaço urbano, espelhados em sua morfologia. O desenvolvimento e a consolidação da área metropolitana costeira dependem de aspectos favoráveis para o seu desenvolvimento, como planejamento urbano, infraestrutura, mobilidade e uma dinâmica econômica pujante que mobilize os fixos e os fluxos. Esses fatores contribuem para a organização do território e o lazer marítimo participa dessa composição.

O recorte da região metropolitana de Fortaleza, Recife e Salvador contextualizada pela sua formação histórica, econômica e de processo de expansão urbana, trazem evidências que remetem ao desenvolvimento socioeconômico em rede dos municípios que as compõem, e o acompanhamento dessa expansão urbana dispersa nas áreas costeiras deparadas aos desafios do ambiente, o social, político mas também das oportunidades de se estabelecerem paralelas a costa, obtendo a vilegiatura e o turismo como participes.

Porém foi verificando a dinâmica demográfica dessa região que podemos obter um substrato base para afirmar certos processos. Podemos consolidar o crescimento populacional expressivo entre os censos de 1991 e 2000, com uma taxa de urbanização crescente sobre os municípios que ainda tem grande parte do seu território como área rural, e uma densidade demográfica consolidada sobre as sedes municipais, distritos e localidades litorâneas.

Reiterando a configuração entre os espaços urbanos e rurais podemos destacar a RM de Recife densamente urbanizada, enquanto a RMF e a RMS encontram-se em estágio inferior. As áreas urbanas de baixa densidade edificadas são encontradas principalmente nas periferias, como franjas urbanas, sendo notáveis na RMF, menor expressão na RMR e restritas ao interior na RMS. Já os núcleos urbanos ocupam diferentes porções do espaço, sendo mais predominantes na RMS ao longo do litoral de Camaçari, Mata de São João e Vera Cruz. Nesta configuração podemos avançar a uma análise detalhada da distribuição e características das áreas urbanas litorâneas, evidenciando a diversidade e complexidade dessas regiões metropolitanas.

Na análise dos elementos da morfologia que concatenam com a dinâmica territorial já dialogada, podemos perceber a partir da análise tripartida de Cozen, algumas evidências mais marcantes. Para o plano urbano é claro o papel das rodovias que estruturam essas demandas, corroboradas por políticas públicas que mobilizaram recursos para sua consolidação e

intermediando um fluxo imobiliário próximo a metrópole, o que traz a consolidação de uma nova morfologia urbana para as localidades litorâneas lindeiras.

Sobre o tecido edificado nota-se transformação da mancha urbana ao longo do tempo, com as manchas das metrópoles se expandindo para o interior e ocupando lacunas no litoral. A análise considera características como extensão litorânea, profundidade urbana, tamanho das áreas, continuidade e descontinuidade, além do tempo de formação das cidades. A influência de políticas públicas, investimentos em infraestrutura turística e a presença de marcas internacionais de hospedagem são evidenciadas como impulsionadores da expansão urbana, enquanto o crescimento populacional e atividades portuárias também desempenham papel significativo. A densidade populacional e as taxas de urbanização justificam o crescimento dessas manchas urbanas, com alguns locais seguindo um crescimento intensivo (verticalização) e outros um crescimento extensivo, em conformidade com os planos urbanos.

Sobre o uso e cobertura do solo é importante pontuar que entre 1985 e 2005, ocorreu um boom no crescimento urbano em direção ao interior e ao litoral, com redução das áreas agropecuárias na RMR e RMS. Entre 2005 e 2020, as áreas urbanas consolidaram-se, ligando-se às infraestruturas existentes e aos setores industrial e turístico, resultando na supressão de áreas não vegetadas (dunas), formações florestais e áreas de influência fluvial/lacustre, além de uma redução nas áreas de agropecuária. Apesar das medidas de proteção ambiental, o crescimento urbano persiste em menor velocidade que anos anteriores, destacando a necessidade de políticas de ordenamento urbano sustentável e conservação ambiental.

Ao examinar os processos e impactos a pesquisa depara-se com a expansão e fragmentação urbana, impulsionada no litoral metropolitano pelo setor imobiliário turístico (condomínios, meios de hospedagem, loteamentos) e outras infraestruturas de apoio ou serviço ao turismo (restaurantes, espaços de lazer, clubes, praças ...). Essa expansão consolida a investida de novos projetos, sobretudo no início do século XXI, alterando não somente a paisagem urbana, mas obtendo implicações econômicas e sociais, afetando o mercado de trabalho, preços de habitação e dinâmica das comunidades locais. Essa expansão sob um imobiliário de “enclave” autossuficiente, contribui para a fragmentação e segregação socioespacial. Tornando-se nítido estes fatos sob perspectiva da morfologia urbana, a exemplo de Praia do Forte em Mata de São João-BA.

As mudanças no uso do solo são evidentes nesse processo, destacando as frentes de expansão urbana que, no litoral, avançam sobre ambientes vulneráveis e ocupam áreas

anteriormente voltadas para a agropecuária. Parte desse tecido edificado está diretamente relacionado ao imobiliário turístico, que tem investido na diversificação dos vetores de expansão, cada vez mais isolados e próximos às fronteiras naturais e rurais. Observa-se também uma mudança no uso do solo dentro desse mesmo tecido urbano, com áreas antes destinadas a segundas residências sendo convertidas em primeiras residências, especialmente no período pós-pandemia (COVID-19). Essa transformação no perfil de ocupação tem sido ratificada pelo poder público municipal.

Entre os processos latentes no litoral com a expansão, fragmentação e mudança de uso, verifica-se com maior clareza os problemas sociais e ambientais urbanos segundo as experiências de campo e em diálogo com os agentes públicos e privados. Podemos listar as seguintes questões: a) Urbanização desordenada e degradação ambiental; b) Desafios nas perspectivas da conservação; b) Infraestrutura e saneamento deficitários; c) Conflitos sociais e ambientais; d) Desafios na gestão urbana e Planejamento.

Ao analisar esses processos e a configuração da morfologia do turismo, é inevitável destacar a participação do poder público, especialmente no que diz respeito aos instrumentos urbanísticos que regulam o espaço, aos aspectos de governança em turismo e ao imbricamento dessas ferramentas na orla dos municípios envolvidos nessa dinâmica. Inicialmente, ressaltam-se os três principais instrumentos que orientam a produção espacial e estruturam a atual conformação morfológica no litoral: o Zoneamento Ambiental, o Parcelamento do Solo e o Uso e Ocupação do Solo, que estão presentes em todos os municípios em estudo. No entanto, observa-se a existência de defasagens, como a ausência de alguns desses instrumentos e/ou a falta de eficácia na sua aplicação, o que resulta em situações críticas, como o crescimento urbano acelerado e as discontinuidades nas infraestruturas e serviços públicos.

O planejamento e a governança em turismo revelam desafios já enfrentados na gestão urbana desses municípios. Observam-se diferenças significativas entre eles: alguns apresentam estruturas mais robustas, com órgãos exclusivos para o turismo, legislações específicas e a inclusão da atividade nos Planos Diretores, enquanto outros apresentam lacunas nesses aspectos. Dois pontos críticos podem ser destacados no planejamento: a falta de apoio do Governo Federal, por meio do Ministério do Turismo a muitas secretarias municipais, e a ausência de fundos municipais para o desenvolvimento sustentável do turismo. Além disso, outros desafios incluem a falta de adesão aos planos de marketing turístico e a escassez de recursos econômicos e técnicos para a implementação efetiva desses planos. Assim, municípios

que não possuem uma gestão urbana estruturada e uma governança turística ativa tendem a enfrentar resultados negativos, como a desorganização do fluxo turístico e/ou uma produção imobiliária turística desigual e predatória ao ambiente.

Por fim, colocam-se em questão os principais aspectos que os planos e diretrizes urbanas buscam abordar para mitigar os processos e efeitos negativos da inserção do turismo na morfologia urbana local. Primeiramente, é essencial que o poder público reconheça a relevância da atividade turística, não apenas como um motor do crescimento econômico, mas também como um componente crucial nos planos e programas de investimentos em infraestrutura e serviços públicos, beneficiando tanto os residentes quanto os visitantes. No âmbito do zoneamento, destaca-se a importância de delimitar áreas específicas para as práticas turísticas, ao mesmo tempo em que se promove o desenvolvimento sustentável em locais menos explorados. O planejamento urbano desempenha um papel fundamental na mitigação da pressão sobre as áreas turísticas tradicionais, incentivando alternativas menos massificadas e mais equilibradas.

A melhoria na mobilidade e nas infraestruturas surge como outra peça fundamental desse intrincado quebra-cabeça. Investimentos em transporte público, acessibilidade e infraestrutura são essenciais não apenas para acomodar o fluxo de turistas, mas também para melhorar a qualidade de vida dos habitantes locais.

A diversificação da matriz turística, como foi destacado, é essencial para garantir a sustentabilidade da atividade, distribuindo a demanda ao longo do ano e atenuando os impactos da sazonalidade. A exemplo disso, o ecoturismo desempenha um papel interessante, não apenas atraindo turistas mais conscientes, mas também contribuindo significativamente para a preservação de áreas naturais sensíveis. No entanto, é importante reconhecer que a disputa pelo uso do espaço em áreas turísticas pode gerar conflitos. Portanto, encontrar soluções equitativas e sustentáveis é fundamental para harmonizar os interesses de diferentes grupos, como moradores locais, empresários e ambientalistas.

No contexto de instrumentos urbanísticos, políticas de zoneamento adequadas e instrumentos de gestão urbana são essenciais para controlar o desenvolvimento turístico de forma sustentável e benéfica para a comunidade. A coleta de dados e a realização de estudos são componentes indispensáveis para o gerenciamento eficaz desses espaços turísticos, pois possibilitam a identificação de problemas, a proposição de soluções e garantem a transparência na gestão pública. A relação entre a morfologia urbana e o desenvolvimento turístico é

complexa e exige um planejamento minucioso. A integração desses elementos pode resultar em benefícios substanciais tanto para as comunidades locais quanto para os visitantes, assegurando um equilíbrio entre crescimento econômico, qualidade de vida e sustentabilidade nas cidades.

Em resumo, esta pesquisa ratifica a hipótese inicial e oferece uma base sólida para futuros estudos, proporcionando uma compreensão aprofundada das complexas dinâmicas entre o imobiliário turístico, a morfologia urbana e o desenvolvimento das metrópoles do Nordeste brasileiro. Ela destaca a importância de considerar a história, o contexto local e as consequências sociais e ambientais ao planejar e gerenciar o crescimento urbano nas áreas costeiras em transformação.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, Ana Christina Neves. **Plano diretor e matrizes discursivas da sustentabilidade urbana: o caso da Ilha de Itaparica**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.
- ALMEIDA, Igor Tadeu Lombardi de; MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. Turistificação, centralidade e configuração espacial: uma análise em Itapema e Porto Belo-SC. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 11, n. 1, 2023, p. 1-16.
- ANDRÉS, María de; BARRAGÁN, Juan Manuel; SANABRIA, Javier García. Relações entre a urbanização costeira e os ecossistemas em Espanha. **Cidades**, v. 68, 2017, páginas?.
- ANDRIOTIS, Konstantinos. Morfologia dos resorts costeiros: A experiência cretense. **Pesquisa de Recreação Turística**, v. 28, n. 1, 2003, p. 67-75.
- ANDRIOTIS, Konstantinos. Anfitriões, hóspedes e política: mudança morfológica dos balneários costeiros. **Annals of Tourism Research**, v. 33, n. 4, 2006, p. 1079-1098.
- ARAÚJO, Enos Feitosa de; PEREIRA, Alexandre Queiroz; PAULA, Edson Oliveira de. Turismo litorâneo na metrópole cearense: o caso de Caucaia, Ceará, Brasil. **Conexões-Ciência e Tecnologia**, v. 4, n. 2, 2010, p. 65-71.
- ARAÚJO, Enos Feitosa; PEREIRA, Alexandre Queiroz. O turismo e a valorização do litoral metropolitano: espacialidade turística em Caucaia-CE. **Raega-O Espaço Geográfico em Análise**, v. 21, 2011, p. 78-104.
- ARAÚJO, Cristina Pereira de. **Terra à vista! O litoral brasileiro na mira dos empreendimentos turísticos imobiliários**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- AZIMI, Nooreddin. **Reestruturando a Morfologia Urbana: Estudo A Case de Rasht, Irã**. 2005.
- BARAU, Aliyu Salisu *et al.* Dinâmica da morfologia urbana e mudança ambiental em Kano, Nigéria. **Política de Uso da Terra**, v. 42, 2015, p. 307-317.
- BARRA, Otávio Augusto de Oliveira Lima et al. Morfologia Costeira em Litorais Urbanos. In: **Revisões de Literatura da Geomorfologia Brasileira**, 2021, p. 333-365. Disponível em: [http://www.lsie.unb.br/ugb/livro/Cap13\\_Barra%20et%20al%20336-365%20v2.pdf](http://www.lsie.unb.br/ugb/livro/Cap13_Barra%20et%20al%20336-365%20v2.pdf). Acesso em: 07 out. 2023.
- BARRAGÁN, Juan Manuel; DE ANDRÉS, María. Análise e tendências das cidades e aglomerações costeiras do mundo. **Ocean & Coastal Management**, v. 114, 2015, p. 11-20.
- BERIATOS, Elias; PAPAGEORGIU, Marilena. Rumo à Urbanização Sustentável e Ordenamento do Território da Zona Costeira da Grécia e da Bacia do Mediterrâneo. In: 46º Congresso ISOCARP, 2010 p. 19-23.

BITOUN, Jean; MIRANDA, Livia Izabel Bezerra de. A Região Metropolitana do Recife: Principais características da sua região de influência e da integração dos municípios na aglomeração recifense. *In*: SOUZA, Maria Angela de Almeida; BITOUN, Jean. **Recife: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2015, p. 45-69.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Urbanização periférica: autoconstrução, lógicas transversais e políticas em cidades do sul global. **Meio Ambiente e Planejamento D: Sociedade e Espaço**, v. 35, n. 1, 2017, p. 3-20.

CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi. **Composizione architettonica e tipologia edilizia, lettura dell'edilizia di base** (1st ed.). Venezia, Italy: Marsilio Editori S.P.A, 1979.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**. Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano. Ediciones del Serbal: SA, 2002.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**. Volumen II – Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades III**. Agentes urbano y mercado inmobiliario. Barcelona: Serbal, 2013.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. Salvador, uma metrópole em transformação. *In*: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org.). **Salvador: transformações na ordem urbana**. 1ed. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2014, p. 236-261.

CASTRO, Tiago da Silva. **O sol nasce para todos?** Planejamento, turistificação e urbanização litorânea na Costa do Sol Poente do Ceará. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

CASTRO, Tiago da Silva. **"Ao som do mar e à luz do céu":** dinâmicas das imagens turísticas dos paraísos litorâneos no Brasil. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2021.

CATALDI, Giancarlo. De Muratori a Caniggia: as origens e o desenvolvimento da escola italiana de tipologia de design. **Morfologia Urbana**, v. 7, n. 1, 2003, p. 19-34.

CETIN, Murat. Transformação e percepção da forma urbana na cidade árabe. **Revista Internacional de Engenharia Civil e Ambiental IJCEE-IJENS**, v. 10, n. 4, 2010, p. 30-34.

CHEN, Mingxing *et al.* Construa uma urbanização voltada para as pessoas: o sonho de urbanização do novo tipo da China e o modelo de Anhui. **Política de uso da terra**, v. 80, 2019, p. 1-9.

CHOU, Loke Ming; TOH, Kok Ben; NG, Chin Soon Lionel. Impactos da Urbanização Costeira na Biodiversidade o Caso de Marinas em Cingapura. *In*: **A Conferência Asiática sobre Sustentabilidade. Energia e Meio Ambiente**. Kobe, Japão. 2015. p. 375-381.

CONZEN, Michael Robert Gunter. **Alnwick Northumberland**: um estudo na análise de planos urbanos. Londres: Institute of British Geographers, 2022.

CORIOLOANO, Luzia Neide Menezes Teixeira; BARBOSA, Luciana Maciel; SAMPAIO, Camila Freire. Veraneio, turismo e especulação imobiliária no Porto das Dunas-litoral cearense. **Aportes y Transferencias**, v. 14, n. 1, 2010, p. 43-58.

CORRÊA, Roberto Lobato. Tempo, Espaço e Geografia – um ensaio, **Revista Brasileira de Geografia**, 64(1) , 2019, p. 285-294.

COSTA, Maria Clélia Lustosa; AMORA, Zenilde Baima. Fortaleza na rede urbana brasileira: de cidade à metrópole. *In*: COSTA, Maria Clélia Lustosa; PEQUENO, Renato (org.). **Metrópole**: território, coesão social e governança democrática. Fortaleza: Transformações de ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital e Observatório das Metrôpoles, 2015, p. 31-76.

CUNHA, Gabriela Bento. **Urbanização litorânea e planejamento na metrópole**: a produção do espaço urbano de Fortaleza. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2018.

CASTRO, Tiago. Nuanças do planejamento turístico no litoral oeste do ceará, brasil: a praia da baleia, em itaipoca. **GEOSABERES: Revista de Estudos Geoeducacionais**, v. 6, n. 2, p. 193-208, 2015.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; PEREIRA, Alexandre Queiroz; PANIZZA, Andrea de Castro. Urbanização litorânea e vilegiatura marítima nas metrópoles nordestinas brasileiras. **Revista Cidades**, v. 5, n. 8, 2008, p. 293-326.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. De resignificação das cidades litorâneas à metropolização turística. COSTA, Maria Clélia Lustosa; PEQUENO, Renato. **Fortaleza**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p. 111-141.

DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Terezinha Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. Edusp, 1999.

DEKOLO, Samuel et al. Expansão urbana e perda de terrenos agrícolas nas áreas periurbanas de Lagos. **Estatísticas Regionais** , v. 5, n. 2, 2015. p. 20-33.

DEMAJOROVIC, Jacques *et al.* Turismo imobiliário: uma reflexão sobre o impacto da crise financeira de 2008 e perspectivas no Rio Grande do Norte. Anais do **V Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade**, Florianópolis, 2010.

DE PAULA, Edson Oliveira; BATISTA, Leidiane Priscilla de Paiva; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. VILEGIATURA MARÍTIMA: Urbanização litorânea e conflitos socioambientais na região metropolitana de Fortaleza. **Revista Equador**, v. 8, n. 2, p. 132-151, 2019. Disponível em: <https://comunicata.ufpi.br/index.php/equador/article/view/9146>. Acesso em: 7 out. 2023.

DÍAZ ORUETA, Fernando *et al.* **Habitação, turismo e setor imobiliário**: A costa mediterrânea espanhola, 2007.

DONEGAN, Lucy; CARNEIRO, Natália Vale. De quintal de casa à viagem ocasional: forma urbana, fluxos e usos em lugares diferentes da mesma praia. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 11, n. 1, 2023, p. 1-20.

DRUZHININ, Alexander G. *et al.* A localização de grandes empresas como fator de desenvolvimento econômico dos territórios costeiros. *In: 5ª CONFERÊNCIA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR INTERNACIONAL DE CIÊNCIAS E ARTES SOCIAIS SGEM*, 2018. p. 59-68.

DUARTE, Fabio. **Planejamento Urbano**. Curitiba: Ibpx, 2007. p.22

ESPINOSA SEGUÍ, Ana; MAĆKIEWICZ, Barbara; ROSOL, Marit. **Do lazer à necessidade: loteamentos urbanos na província de Alicante, Espanha, em tempos de crise**. 2017

ERHAM, Andi; HAMZAH, Amran. A morfologia do turismo urbano à beira-mar: a identidade local retratada em Melaka e Makassar. **Economia Urbana e Estudos Regionais eJournal**, v. 7, n. 155, 2014.

ESTRELA, Carlos. **Metodologia científica: ciência, ensino, pesquisa**. 3ª edição. Artes Médicas, 2018.

FIRKOWSKI, Olga Lucia Castreghini de Freitas. Industrialização e ação do Estado. Considerações sobre a Região Metropolitana de Curitiba (PR). **Raega-O Espaço Geográfico em Análise**, v. 1, 1997, p. 119-131.

FIRKOWSKI, Olga Lucia Castreghini de Freitas. Porque as regiões metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD**, n. 122, 2012, p. 19-38.

FONSECA, J. J. S., MORAES, A.M. **Metodologia da pesquisa científica**. Ceará: UEC, 2002.

GERHARDT, Tatiana Engel. SILVEIRA, Denise Tolfo. **Método de pesquisa**. Rio Grande do Sul: UFRGS, 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOLD, Adam C. *et al.* A urbanização altera a exportação de carbono dos rios da planície costeira e a dinâmica do oxigênio dissolvido. **Science of The Total Environment**, v. 747, p. 141132, 2020.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GOSPODINI, Aspa. Desenho urbano, morfologia do espaço urbano, turismo urbano: um novo paradigma emergente na sua relação. **Estudos Europeus de Planejamento**, v. 9, n. 7, 2001, p. 925-934.

GU, Kai. Explorando o conceito de cinturão marginal em Auckland: Uma ideia morfológica urbana e prática de planejamento. **Geógrafo da Nova Zelândia**, v. 66, n. 1, 2010, p. 44-60.

HARVEY, David. **Produção Capitalista Do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HATIPOGLU, Hatice Kalfaoglu; MAHMUT, SeherBeyza. Fronteiras (entre): Uma cidade dentro de uma cidade decodificando diferentes morfologias de habitação fragmentada. **Engenharia Civil e Arquitetura**, v. 8, n. 5, 2020, p. 880-889.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne; PENN, Alan; GRAJEWSKI, Tadeusz; XU, Jianming. "Natural movement: or configuration and attraction in urban pedestrian movement". *In: Environment and Planning B: Planning and Design*, volume 20, 1993, p. 29-66.

HILLIER, Bill. **Space is the machine**. Cambridge: CUP, 1996.

HOLLERAN, máx. Na praia: a mudança de significado da costa búlgara após 1989. **City & Society**, v. 27, n. 3, 2015, p. 232-249.

HUSSAIN, Muhammad Hakimi Mohd; ISMAIL, Hairul Nizam. Compreendendo a morfologia na forma de expansão dos negócios: Perspectiva da pequena empresa de turismo em destino balneário costeiro. **Revista Internacional de Ambiente Construído e Sustentabilidade**, v. 2, n. 4, 2015, p. ?.

HYSENI, Renilda. The Role of Urban Morphology in Modeling the Urban Land Use Change. *In: The 2nd I CAUD - International Conference in Architecture and Urban Design* Epoka University, Tirana, Albania, Paper No. 315, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. IBGE: Rio de Janeiro, 2010.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Manual Técnico de Uso da Terra. Rio de Janeiro**, 3ª ed., 2013. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv81615.pdf>. Acesso em: 1 dez. 2021.

IBGE. Monitoramento da Cobertura e Uso da Terra | IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/informacoes-ambientais/cobertura-e-uso-da-terra/15831-cobertura-e-uso-da-terra-do-brasil.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 1 dez. 2021.

ISUF, S. I. de F. U. Seminário Internacional de Forma Urbana, 2021. <https://www.urbanform.org/>. Acesso em: 5 ago. 2022

JAPIASSÚ, Luana Andressa Teixeira; LINS, Regina Dulce Barbosa. As diferentes formas de expansão urbana. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 2, n. 13, 2014, p. 15-25.

JEAN, L. T. S. **Análise espaço-temporal do uso e cobertura da terra na APA- Litoral Norte do estado da Bahia (1993-2010), entre os rios Pojuca e Imbassaí**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geografia, Departamento de Geografia, 25 maio 2017.

JEANS, Dennis Norman. Morfologia de resorts de praia na Inglaterra e Austrália: Uma revisão e extensão. **Usos recreativos das zonas costeiras**, 1990, p. 277-285.

JUARISTI, Joseba. Morfología, funciones y sociedad. La ciudad desde el punto de vista plural de la geografía urbana. **Lurralde: investigación y espacio**, v. 38, 2015, p. 233-261.

KANG, Chaogui *et al.* Padrões de mobilidade humana intra-urbana: uma perspectiva da morfologia urbana. **Physica A: Statistical Mechanics and its Applications**, v. 391, n. 4, 2012, p. 1702-1717.

KOSTOUROU, Fani. Crescimento habitacional: impactos na densidade, consumo de espaço e morfologia urbana. **Edifícios e Cidades**, 2 (1) 2021, pp. 55-78.

KROPF, Karl. Aspectos da forma urbana. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 13, n. 2, 2009, p. 105-120.

LARROSA ROCAMORA, José Antonio. La difficile maîtrise de l'urbanisation littorale espagnole. l'exemple de la commune d'Elche (province d'Alicante). **Rives méditerranéennes**, n. 15, 2003, p. 53-66.

LEGROUX, Jean. A lógica urbana fragmentária: delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. **Revista Caminhos de Geografia**. Uberlândia-MG, v. 22, n. 81, 2021, p. 235-248.

LIMA, Livia Gabriela Damiano de; ALVES, Larissa Silva Ferreira; SILVA, Angelo Magalhães da. Ordenamento territorial do turismo nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Natal, Recife e Salvador: Prodetur I e II e estruturas de apoio turístico. **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v. 11, n. 1, 2017, p. 71-91.

LITYŃSKI, Piotr. The intensity of urban sprawl in Poland. **ISPRS International Journal of Geo-Information**, v. 10, n. 2, 2021.

LIU, Jia. Resort Morphology: Chinese applications. **UWSpace**, 2008. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10012/4070>. Acesso em: 20 abr. 2023.

LIU, Jia; PAREDE, Godofredo. Pesquisa em morfologia de resorts: história e perspectivas futuras. **Asia Pacific Journal of Tourism Research**, v. 14, n. 4, 2009, p. 339-350.

LIU, Jia; WALL, Geoffrey; ZHANG, Jie. GIS applications to resort morphology. **International Journal of Services Technology and Management**, v. 15, n. 1-2, 2011, p. 119-131.

LIU, Yansui; ZHANG, Fugang; ZHANG, Yingwen. Avaliação de modelos de desenvolvimento rural típicos durante a rápida urbanização na região costeira oriental da China. **Jornal de Ciências Geográficas**, v. 19, n. 5, 2009, p. 557-567.

MAGALHÃES, Denise Silva. **Fragmentação e segregação sócio-espacial no processo de urbanização do Litoral Nordeste da Bahia: os dois lados da Rodovia BA-099—“Estrada do Coco”**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2016.

MESQUITA, Danielle; XAVIER, Gilca. O turismo e a sua atuação na expansão do espaço urbano: o caso porto de galinhas–Ipojuca–PE. **Turismo-Visão e Ação**, v. 15, n. 2, 2013, p. 207-225.

MEYER-ARENDT, Klaus J. Distritos de negócios recreativos em balneários do Golfo do México. **Revista de Geografia Cultural**, v. 11, n. 1, 1990, p. 39-55.

MIRANDA, Gleyce Kelly de. **Urbanização turística e dinâmica socioespacial do trabalho em Porto de Galinhas–PE**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2012.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Contribuição para a Gestão da Zona Costeira do Brasil: Elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro**. São Paulo, Edusp/ Hucitec, 229p. 1999.

MOUDON, Anne Vernez. A morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. **Morfologia urbana**, v. 1, n. 1, 1997, p. 3-10.

MOURA, Rosa. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. **EURE (Santiago)**, v. 38, n. 115, 2012, p. 5-31.

MOURAD, Laila Nazem. **O processo de gentrificação do centro antigo de Salvador 2000 a 2010**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2011.

MULLINS, Patrick *et al.* Urbanização turística. **Jornal internacional de pesquisa urbana e regional**, v. 15, n. 3, 1991, p. 326-342.

MURATORI, Saverio. Studi per una operante storia urbana di Venezia. **Palladio**, v. 22, 1959, p. 1-113.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. **La Fragmentation em question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?** Paris: L’Harmattan, coll. «Ville et entreprises», 2002.

NILUFA, Farida. Morfologia urbana da cidade de Dhaka: Dinâmica espacial da cidade em crescimento e do núcleo urbano. *In: Anais do Seminário Internacional Anais da Celebração de ?*. 2010, p. ?.

NITIVATTANANON, Vilas; SRINONIL, Sirinapha. Melhorar a governança das áreas costeiras para o turismo sustentável no contexto da urbanização e das mudanças climáticas no leste da Tailândia. **Advances in Climate Change Research**, v. 10, n. 1, 2019, p. 47-58.

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo et al. Morfologia urbana: diferentes abordagens. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 4, n. 2, 2016, p. 65-84.

OLIVEIRA, Vítor. **Diferentes abordagens em morfologia urbana. Diferentes abordagens em morfologia urbana.** Contributos luso brasileiros. UrbanForms, 2018. Disponível em: <http://vitoroliveira.fe.up.pt/uf>. Acesso em: 23.jul.2023.

OLIVEIRA, Vítor; MONTEIRO, Cláudia; PARTANEN, Jenni. Um estudo comparativo da forma urbana. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 19, n. 1, 2015, p. 73-92.

ORY, Vicente Bielza. El tema de la morfología urbana em la historia del pensamiento geográfico. **Geographicalia**, n. 59-60, 2011, p. 27-45.

PAIVA, Ricardo Alexandre. **A Expansão da Urbanização Litorânea e Turística na Região Metropolitana de Natal (RMN)**. Natal, 2010.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Sobre a relação turismo e urbanização. **Revista do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, v. 20, n. 33, 2013, p. 126-145.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Os impactos da "urbanização turística" no litoral de Fortaleza: fragmentação e diferenciação socioespacial. **Anais. XI Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo**, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2014.

PANIZZA, Andrea. Estudo da morfologia urbana e da diferenciação sócio-espacial a partir de uma imagem Spot5: exemplo do Município de Ubatuba, SP, Brasil. **Mercator-Revista de Geografia da UFC**, v. 4, n. 8, 2005, p. 89-98.

PEREIRA, A. S., *et al.* **Metodologia da pesquisa científica**. Santa Maria, Rio Grande do Sul: UFSM, NTE, 2018.

PEREIRA COSTA, Stael de Alvarenga; GIMMLER NETTO, Maria Manoela; LIMA, Thiago Barbosa. Bases conceituais da Escola Inglesa de Morfologia Urbana. VIII COLÓQUIO QUAPÁ-SEL PROJETO TEMÁTICO FAPESP: OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES NA CONSTITUIÇÃO DA FORMA URBANA CONTEMPORÂNEA NO BRASIL, 2013.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **A urbanização vai à praia: vilegiatura marítima e metrópole no Nordeste do Brasil**. Fortaleza: Edições UFC, 2014.

PEREIRA, Alexandre Queiroz; DANTAS Eustógio Wanderley Correia; GOMES, Iara Rafaela. **Lazer na praia: segunda residência e imobiliário turístico no Nordeste**. E-book. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2016. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/19471>. Acesso em: 7.out.2023.

PEREIRA, A. Q.; CUNHA, G. B. EMPREENDIMIENTOS TURÍSTICO-IMOBILIÁRIOS E A MODERNIZAÇÃO DOS LITORAIS METROPOLIZADOS – FORTALEZA – CEARÁ. **Sociedade e Território**, [S. l.], v. 30, n. 2, p. 169–193, 2019. DOI: 10.21680/2177-8396.2018v30n2ID14407. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/view/14407>. Acesso em: 7 out. 2023.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. **Urbanização e Urbanização Costeira no Nordeste do Brasil**. Springer Nature, 2020.

PEREIRA, Alexandre Queiroz; GOMES, Iara Rafaela. Lazer, imobiliário e infraestrutura urbana do litoral cearense no século XXI. **Caminhos da Geografia**, v. 19, n. 67, 2018, p. 109-225. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/download/39776/24300/187470>. Acesso em: 7 out. 2023.

PFUETZENREUTER, Alessandra. **Análise do Projeto Orla sob a ótica dos novos paradigmas da gestão de praias no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Oceanografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2021.

PIGRAM, John J. Morfologia balnear. **Habitat Internacional**, v. 2, n. 5-6, 1977, p. 525-541.

POTT, Crisla Maciel; ESTRELA, Carina Costa. Histórico ambiental: desastres ambientais e o despertar de um novo pensamento. **Estudos avançados São Paulo**, v. 31, n. 89, 2017, p. 271-283. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142017000100271&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142017000100271&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 08 out. 2023.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie; PINEDA, Rodrigo Cattaneo. Buenos Aires: la fragmentación em los intersticios de una sociedad polarizada. **Eure (Santiago)**, v. 34, n. 103, 2008, p. 73-92.

PEREIRA, Alexandre Queiroz; SILVA, Nayrison de Jesus Prado da; ARREORTUA, Luis Alberto Salinas. Territorial configuration and tourist complexes in the northeast of Brazil. **Ciudad y Territorio Estudios Territoriales**, v. 53, n. 208, 2021, p. 481-502. Disponível em: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/79325>. Acesso em: 1 nov. 2021.

REIS JUNIOR, Luciano Campos et al. Lauro de Freitas no contexto do turismo da região metropolitana de Salvador: um centro turístico dormitório? **DRd-Desenvolvimento Regional em debate**, v. 10, 2020, p. 1160-1183.

RIBEIRO, Luiz Cesar; SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. A ordem urbana na metrópole do Rio de Janeiro: caminhos e síntese. **Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana: território, coesão social e governança democrática**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

ROBERT, Samuel *et al.* Urbanização costeira e ordenamento do território no sul da França. *In: MEDCOAST 15, A Décima Segunda Conferência Internacional sobre o Meio Ambiente Costeiro do Mediterrâneo*, 2015, p. 119-130.

ROBERT, Samuel. **Urbanização costeira: espaços, paisagens e representações**. Territórios na interface cidade-mar. Tese de Doutorado - Universidade da Bretanha Ocidental (UBO), Brest, 2019.

ROCHA, Danielle de Melo; DINIZ, Fabiano Rocha. Arenas de decisão, arranjos institucionais e reconfiguração socioespacial ao sul da metrópole do Recife: o polo Suape no cerne das políticas de desenvolvimento de Pernambuco. Recife. **Transformações na ordem urbana**, v. 1, 2015, p. 459-501.

RODRIGUES, Eder Romagna. **As interações urbanas pelo turismo: uma análise da evolução espacial da rede urbana do turismo no litoral da Bahia entre 1970 a 2000**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, 2013.

RODRIGUES, Tais Kalil; BARRETO, Sinthia de Araújo; SOUZA, Eliel Santos De. **Expansão urbana e dinâmica marinha da praia da costa no município de Barra dos Coqueiros-Sergipe**. Os Desafios da Geografia Física na Fronteira do Conhecimento, v. 1, 2017, p. 2854-2863.

ROSCOCHE, Luiz Fernando. Turismo no meio urbano e a segregação socioespacial: revisitando problemáticas. **Turismo e Sociedade**, v. 6, n. 4, 2013, p. 814-834.

SALAZAR, Viviane Santos; PEREIRA, Yákara Vasconcelos. Complexo Porto de Galinhas: um paraíso e uma arena competitiva? **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v. 2, n. 2, 2007, p. 1-19.

SANTANA, Guilherme. Desenvolvimento do turismo no litoral-Brasil: questões econômicas, de demanda e ambientais. **Jornal de pesquisa costeira**, 2003, p. 58-93.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 3ª Ed. Nobel: São Paulo, 1992 (Coleção Espaços).

SANTOS, Otávio Augusto Alves dos. Apontamentos Geo-Históricos para o Estudo da Produção do Espaço Praiano no Nordeste do Brasil. **Sociedade & Natureza**, v. 35, p. e67680, 2023, p. 1-11. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sn/a/4Tj9ZNTCPXLRystMCYs7yhk/>. Acesso em: 7 out. 2023.

SANTOS, Telma Maria Sousa dos. Urbanização turística e a produção do espaço nos centros do lazer: um estudo sobre Praia do Forte–Bahia. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, 2011, p. 1-15.

SCHERER, Marinez. Gestão de praias no Brasil: subsídios para uma reflexão. **Revista de Gestão Costeira Integrada - Journal of Integrated Coastal Zone Management**, v. 13, n. 1, 2013, p. 3-13.

SEABRA, Odette. De cidade à Metrópole. **Geografares**, n. 9, 2011, p. 49-79.

SERRA, Janilci Silva; FARIAS FILHO, Marcelino Silva. Expansão urbana e impactos ambientais na zona costeira norte do município de São Luís (MA). **Raega - O Espaço Geográfico em Análise**, v. 46, n. 1, 2019, p. 7-24.

SGROI, Alejandra. Morfologia urbana, Paisaje Urbano. Argentina: Universidad nacional de la Plata, 2009.

SHENG, Ni; TANG, U. Wa; GRYDEHØJ, Adam. Morfologia urbana e fragmentação urbana em Macau, China: desenvolvimento de cidades insulares na região da megacidade do Delta do Rio das Pérolas. **Revista de Estudos da Ilha**, v. 12, n. 2, 2017, p. ?.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da; FERREIRA, Angela Lúcia A. A formação das regiões metropolitanas e as deformações do processo urbano: o contexto nordestino. **Encontro de Geógrafos da América Latina**, v. 10, 2005, p. 14244-14266.

SILVA, Alessandro Ferreira Cardoso da; FERREIRA, Angela Lúcia de Araújo Ferreira. Dinâmica imobiliária e turismo: novas relações, novos riscos. **Cadernos MetrÓpole.**, n. 18, 2007.

SILVA, Alessandro Ferreira Cardoso da; FERREIRA, Angela Lúcia de Araújo Ferreira. Três Momentos da Urbanização Turística: estado, mercado e desenvolvimento regional no Nordeste brasileiro, 1997-2007. **Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciências sociales**, 2008.

SILVA, Madianita Nunes da. Produção dos espaços informais de moradia na metrópole de Curitiba. **Mercator (Fortaleza)**, v. 13, 2014, p. 63-78.

SILVA, Maina Pirajá *et al.* Turismo e transformação do espaço: estudo de caso de Mata de São João-BA. *In: SEMOC-Semana de Mobilização Científica-Alteridade, Direitos Fundamentais e Educação*, 2019.

SILVA, Nara Gabrielle de Sousa; PEREIRA, Alexandre Queiroz. Da vila pesqueira ao complexo turístico imobiliário: práticas espaciais na transformação do litoral metropolitano. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 15, n. 3, p. 49–66, 2021. DOI: 10.5216/ag.v15i3.69192. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/69192>. Acesso em: 8 out. 2023.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello; SILVA, B. N.; SILVA, Maina Pirajá. A Região Metropolitana de Salvador na rede urbana brasileira e sua configuração interna. **CARVALHO, IMM**, 2014.

SMITH, Russel Arthur. **Urbanização costeira: Desenvolvimento do turismo na Ásia-Pacífico**. Ambiente construído (1978-), 1992, p. 27-40.

SOLOVEVA, OV *et al.* Compostos orgânicos em sedimentos de fundo em condições de urbanização costeira (um estudo de caso da Baía de Kazach'ya no Mar Negro). **Oceanology**, v. 59, n. 2, 2019, p. 214-222.

SOUSA, Plínio Magalhães de; MATIAS, Esdras; SELVA, Vanice Santiago. Do turismo residencial aos Complexos Turísticos Imobiliários: a apropriação da zona costeira do nordeste brasileiro pela atividade turística imobiliária. **Ambiente & Sociedade**, v. 19, 2016, p. 177-198.

SOUZA BRAGA, S. DE; MARTINS CAMPOS, G. D. V.; PIRES BARBOSA, M. F. Expansão Urbana e Novas Centralidades no Contexto Regional Metropolitano: Reflexões sobre Geografia Urbana e Turismo. **Rosa dos Ventos**, v. 11, n. 1, 2019.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Mercator (Fortaleza)**, v. 19, 2020, p. 1-13.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação, fragmentações. **Anais do Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Vitória, 2019.

SRINONIL, Sirinapha *et al.* Governança do Turismo para Urbanização Costeira e Meio Ambiente com Mudança do Clima na Ilha de Koh Chang, Tailândia. **GMSARN Int. J** , v. 14, 2020, p. 82-88.

STÄHLE, Alexandre. **Compacts prawl**: Explorando o espaço aberto público e as contradições na densidade urbana. Tese (Doutorado em ?) – Universidade ?. Cidade, 2008.

TOBLER, Waldo Rudolf. Geografia celular. **Filosofia em geografia** . Springer, Dordrecht, 1979. p. 379-386.

TOMAZI, Vicente Torres. **Urbanização turística litorânea e grandes projetos urbanos promovidos por investimentos públicos em Belém (PA) e Fortaleza (CE) entre 1990 e 2010**. Tese de Doutorado (Universidade de São Paulo). São Paulo, 2011.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. *In: A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, p. 17-37, 2013.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013

VAUGHAN, Laura *et al.* Espaço e exclusão: a morfologia urbana desempenha um papel na privação social?. **Área**, v. 37, n. 4, 2005, p. 402-412.

VIEIRA, Alexandre Bergamin; MELAZZO, Everaldo Santos. Introdução ao conceito de segregação socioespacial. **Formação (Online)**, v. 1, n. 10, 2003, p. 161-173.

WHITACKER, Arthur; MIYAZAKI, Vitor. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n. 2, 2012, p. 307-327.

WHITEHAND, Jeremy WR. Morfologia urbana britânica: a tradição do Conzenion. **Morfologia urbana** , v. 5, n. 2, 2001, p. 103-109.

WHITEHAND, Jeremy WR. Morfologia urbana conzeniana e paisagens urbanas. *In: 6º Simpósio Internacional de Sintaxe Espacial*. 2007, p. 12-15.

WOLFF, Claudia; VAFEIDIS, Athanasios; VAFEIDIS, George. **Projeções de urbanização espacialmente explícitas para a região costeira da Grécia**. Geophysical Research Abstracts, 2019.

XIAO, Yang; WEBSTER, Chris. **Morfologia urbana e mercado imobiliário**. Singapura: Springer, 2017.

XIE, Philip Feifan; CHANDRA, Vishal; GU, Kai. Mudanças morfológicas do turismo costeiro: Um estudo de caso da Ilha Denarau, Fiji. **Perspectivas da Gestão do Turismo**, v. 5, 2013, p. 75-83.

XIE, Philip Feifan; GU, Kai. A morfologia urbana em mudança: redesenvolvimento da orla e turismo de eventos na Nova Zelândia. **Perspectivas da Gestão do Turismo**, v. 15, 2015, p. 105-114.

XIE, Philip Feifan; GU, Kai. **A morfologia do turismo: Planejamento para impacto em destinos turísticos**. Routledge, 2018.

XIE, Philip Feifan. **Planejamento e Desenvolvimento do Turismo**, 2022.

ZHOU, Huiyu; GAO, Hongwei. O impacto da morfologia urbana no modo de transporte urbano: um estudo de caso de Tóquio. **Estudos de Caso sobre Política de Transporte**, v. 8, n. 1, 2020, p. 197-205.

ZHOU, Xuefan; CHEN, Hong. Impacto das mudanças de ocupação do solo relacionadas à urbanização e mudanças na morfologia urbana no fenômeno da ilha de calor urbana. **Ciência do Ambiente Total**, v. 635, 2018, p. 1467-1476.

**ANEXO A - POPULAÇÃO, ÁREA E DENSIDADE POPULACIONAL DOS  
MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA-CE, RECIFE-PE  
E SALVADOR-BA, SEGUNDO O CENSO DE 2022 (IBGE)**

<b>Estado</b>	<b>Região Metropolitana</b>	<b>MUNICÍPIO</b>	<b>Pop. 2022</b>	<b>Área (Km<sup>2</sup>) 2022</b>	<b>Dens. Pop (Hab./Km<sup>2</sup>) 2022</b>
<b>CEARÁ</b>	RMF	AQUIRAZ	80645	480	167,93
	RMF	CASCADEL	72720	838	86,77
	RMF	CAUCAIA	355679	1223	290,77
	RMF	CHOROZINHO	20163	296	68,02
	RMF	EUSÉBIO	74170	79	941,03
	RMF	FORTALEZA	2428708	312	7775,52
	RMF	GUAIÚBA	24325	256	95
	RMF	HORIZONTE	74755	161	465,6
	RMF	ITAITINGA	64650	154	420,66
	RMF	MARACANAÚ	234509	105	2231,91
	RMF	MARANGUAPE	105093	584	180,11
	RMF	PACAJUS	70983	250	283,59
	RMF	PACATUBA	81524	133	611,88
	RMF	PARACURU	38980	305	127,91
	RMF	PARAIPABA	32216	289	111,39
	RMF	PINDORETAMA	23391	74	315,95
	RMF	SÃO GONÇALO DO AMARANTE	54143	843	64,25
	RMF	SÃO LUÍS DO CURU	10822	123	88,08
	RMF	TRAIRI	58415	929	62,9
<b>BAHIA</b>	RMS	CAMAÇARI	300372	785	382,43
	RMS	CANDEIAS	72382	252	287,45
	RMS	DIAS D'ÁVILA	71485	184	389,01
	RMS	ITAPARICA	19789	121	163,04
	RMS	LAURO DE FREITAS	203331	58	3509,22
	RMS	MADRE DE DEUS	18504	32	574,64
	RMS	MATA DE SÃO JOÃO	42566	605	70,34
	RMS	POJUCA	32136	315	102,04
	RMS	SALVADOR	2417678	693	3486,49
	RMS	SÃO FRANCISCO DO CONDE	38733	270	143,61
	RMS	SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ	40958	537	76,32
	RMS	SIMÕES FILHO	114559	202	568,45
RMS	VERA CRUZ	42529	298	142,94	
<b>PERNAMBUCO</b>	RMR	ABREU E LIMA	98462	126	779,07
	RMR	ARAÇOÍABA	19243	96	199,7
	RMR	CABO DE SANTO AGOSTINHO	203440	445	456,77
	RMR	CAMARAGIBE	147771	51	2879,35
	RMR	IGARASSU	115196	307	375,38
	RMR	ILHA DE ITAMARACÁ	24540	66	371
	RMR	IPOJUCA	98932	522	189,6
RMR	ITAPISSUMA	27749	74	375,15	

RMR	JABOATÃO DOS GUARARAPES	644037	259	2489,28
RMR	MORENO	55292	194	284,72
RMR	OLINDA	349976	41	8474
RMR	PAULISTA	342167	97	3529,97
RMR	RECIFE	1488920	219	6803,6
RMR	SÃO LOURENÇO DA MATA	111249	264	421,9

Fonte: IBGE (2022).

**ANEXO B - ÁREA E PERCENTUAL DE REPRESENTAÇÃO DAS CLASSES DE USO E COBERTURA DO SOLO SOBRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS<sup>71</sup> DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE E SALVADOR ENTRE 1985 E 2020.**

Classe	Ano de 1985					
	RMF		RMR		RMS	
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%
<b>Agropecuária</b>	213,15	4,08%	1.339,42	68,66%	942,67	38,72%
<b>Área não vegetada</b>	609,68	11,68%	64,5	3,31%	73,08	3,00%
<b>Área Urbanizada</b>	153,14	2,93%	81,37	4,17%	100,3	4,12%
<b>Corpo D`água</b>	110,93	2,13%	67,7	3,47%	566,57	23,27%
<b>Floresta</b>	3.971,89	76,12%	387,37	19,86%	651,61	26,76%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	158,86	3,04%	10,26	0,53%	100,42	4,12%

Classe	Ano de 2005					
	RMF		RMR		RMS	
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%
<b>Agropecuária</b>	813,86	15,60%	1.190,80	61,04%	906,8	37,24%
<b>Área não vegetada</b>	437,25	8,38%	15,23	0,78%	37,34	1,53%
<b>Área Urbanizada</b>	356,21	6,83%	250,13	12,82%	255,14	10,48%
<b>Corpo D`água</b>	136,28	2,61%	69	3,54%	559,94	23,00%
<b>Floresta</b>	3.335,04	63,92%	416	21,32%	591,35	24,29%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	139,11	2,67%	9,46	0,48%	84,04	3,45%

Classe	Ano de 2020					
	RMF		RMR		RMS	
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%
<b>Agropecuária</b>	974,2	18,67%	1.039,51	53,29%	854,2	35,08%
<b>Área não vegetada</b>	457,07	8,76%	14,85	0,76%	36	1,48%

<sup>71</sup> Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza: Trairi, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Fortaleza, Aquiraz e Cascavel

Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife: Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista, Olinda, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca

Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador: Mata de São João, Camaçari, Lauro de Freitas, Salvador e Vera Cruz.

<b>Área Urbanizada</b>	445,43	8,54%	329,26	16,88%	317,14	13,03%
<b>Corpo D`água</b>	111,89	2,14%	57,27	2,94%	550,08	22,59%
<b>Floresta</b>	3.102,76	59,46%	500,54	25,66%	600,61	24,67%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	126,27	2,42%	9,2	0,47%	76,6	3,15%

**ANEXO C - ÁREA E PERCENTUAL DE REPRESENTAÇÃO DAS CLASSES DE USO E COBERTURA DO SOLO SOBRE OS A ORLA<sup>72</sup> DOS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS<sup>73</sup> DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE E SALVADOR ENTRE 1985 E 2020.**

Classe	Ano de 1985					
	RMF		RMR		RMS	
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%
<b>Agropecuária</b>	11,12	2,01%	146,07	43,64%	168,52	42,63%
<b>Área não vegetada</b>	280,54	50,74%	22,87	6,83%	49,03	12,40%
<b>Área Urbanizada</b>	57,44	10,39%	39,63	11,84%	37,96	9,60%
<b>Corpo D'água</b>	29,44	5,32%	39,41	11,77%	19,64	4,97%
<b>Floresta</b>	169,27	30,62%	79,42	23,73%	97,81	24,74%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	5,08	0,92%	7,32	2,19%	22,32	5,65%

Classe	Ano de 2005					
	RMF		RMR		RMS	
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%
<b>Agropecuária</b>	53,54	9,69%	89,63	26,78%	138,44	35,03%
<b>Área não vegetada</b>	244,20	44,18%	8,36	2,50%	31,77	8,04%
<b>Área Urbanizada</b>	102,48	18,54%	101,46	30,31%	97,61	24,70%
<b>Corpo D'água</b>	20,37	3,69%	35,49	10,60%	12,87	3,26%
<b>Floresta</b>	126,04	22,80%	91,47	27,33%	92,87	23,50%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	6,08	1,10%	8,32	2,49%	21,69	5,49%

Classe	Ano de 2020					
	RMF		RMR		RMS	
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%

<sup>72</sup> Até 3km da linha de praia

<sup>73</sup> Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza: Trairi, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Fortaleza, Aquiraz e Cascavel  
Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife: Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista, Olinda, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca  
Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador: Mata de São João, Camaçari, Lauro de Freitas, Salvador e Vera Cruz.

<b>Agropecuária</b>	974,2	18,67%	1.039,51	53,29%	854,2	35,08%
<b>Área não vegetada</b>	457,07	8,76%	14,85	0,76%	36	1,48%
<b>Área Urbanizada</b>	445,43	8,54%	329,26	16,88%	317,14	13,03%
<b>Corpo D`água</b>	111,89	2,14%	57,27	2,94%	550,08	22,59%
<b>Floresta</b>	3.102,76	59,46%	500,54	25,66%	600,61	24,67%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	126,27	2,42%	9,2	0,47%	76,6	3,15%

**ANEXO D - ÁREA E PERCENTUAL DE REPRESENTAÇÃO DAS CLASSES DE USO E COBERTURA DO SOLO SOBRE OS A ORLA<sup>74</sup> DE CADA MUNICÍPIO LITORÂNEO<sup>75</sup> DAS REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE E SALVADOR ENTRE 1985 E 2020.**

**REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA**

Aquiraz	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%
<b>Agropecuária</b>	2,87	<b>3,18%</b>	8,45	<b>9,37%</b>	8,52	<b>9,45%</b>	197%
<b>Área não Vegetada</b>	46,68	<b>51,79%</b>	42,61	<b>47,27%</b>	38,44	<b>42,64%</b>	-18%
<b>Área Urbanizada</b>	1,17	<b>1,30%</b>	11,23	<b>12,46%</b>	15,25	<b>16,92%</b>	1203%
<b>Corpo D`água</b>	5,05	<b>5,60%</b>	2,74	<b>3,04%</b>	2,46	<b>2,73%</b>	-51%
<b>Floresta</b>	33,32	<b>36,96%</b>	23,86	<b>26,47%</b>	24,5	<b>27,18%</b>	-26%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	1,05	<b>1,16%</b>	1,26	<b>1,40%</b>	0,97	<b>1,08%</b>	-8%

Cascavel	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%
<b>Agropecuária</b>	1,77	<b>4,38%</b>	5,54	<b>13,71%</b>	6,1	<b>15,08%</b>	245%
<b>Área não Vegetada</b>	16,21	<b>40,09%</b>	16,05	<b>39,71%</b>	16,48	<b>40,75%</b>	2%
<b>Área Urbanizada</b>	0,46	<b>1,14%</b>	2,15	<b>5,32%</b>	2,79	<b>6,90%</b>	507%
<b>Corpo D`água</b>	3,81	<b>9,42%</b>	2,42	<b>5,99%</b>	2,18	<b>5,39%</b>	-43%
<b>Floresta</b>	17,21	<b>42,57%</b>	13,22	<b>32,71%</b>	11,83	<b>29,25%</b>	-31%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,97	<b>2,40%</b>	1,04	<b>2,57%</b>	1,06	<b>2,62%</b>	9%

Caucaia	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%

<sup>74</sup> Até 3km da linha de praia

<sup>75</sup> Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza: Trairi, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo do Amarante, Caucaia, Fortaleza, Aquiraz e Cascavel

Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Recife: Ilha de Itamaracá, Igarassu, Paulista, Olinda, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca

Municípios litorâneos da Região Metropolitana de Salvador: Mata de São João, Camaçari, Lauro de Freitas, Salvador e Vera Cruz.

<b>Agropecuária</b>	1,65	<b>1,86%</b>	5,5	<b>6,22%</b>	7,26	<b>8,21%</b>	340%
<b>Área não Vegetada</b>	37,53	<b>42,41%</b>	27,02	<b>30,53%</b>	24,8	<b>28,03%</b>	-34%
<b>Área Urbanizada</b>	4,37	<b>4,94%</b>	15,7	<b>17,74%</b>	20,27	<b>22,91%</b>	364%
<b>Corpo D`água</b>	6,01	<b>6,79%</b>	4,03	<b>4,55%</b>	3,38	<b>3,82%</b>	-44%
<b>Floresta</b>	37,36	<b>42,22%</b>	34,56	<b>39,06%</b>	31,35	<b>35,44%</b>	-16%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	1,57	<b>1,77%</b>	1,68	<b>1,90%</b>	1,41	<b>1,59%</b>	-10%

<b>Fortaleza</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	0,93	<b>1,15%</b>	0,75	<b>0,93%</b>	0,64	<b>0,79%</b>	-31%
<b>Área não Vegetada</b>	10,64	<b>13,16%</b>	9,47	<b>11,71%</b>	8,08	<b>10,00%</b>	-24%
<b>Área Urbanizada</b>	50,12	<b>62,00%</b>	59,03	<b>73,02%</b>	60,52	<b>74,86%</b>	21%
<b>Corpo D`água</b>	5,47	<b>6,77%</b>	2,14	<b>2,65%</b>	1,64	<b>2,03%</b>	-70%
<b>Floresta</b>	13,16	<b>16,28%</b>	8,45	<b>10,45%</b>	9,44	<b>11,68%</b>	-28%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,52	<b>0,64%</b>	1	<b>1,24%</b>	0,52	<b>0,64%</b>	0%

<b>Paracuru</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	1,8	<b>3,05%</b>	11,36	<b>19,33%</b>	10,15	<b>17,21%</b>	464%
<b>Área não Vegetada</b>	32,79	<b>55,61%</b>	27,4	<b>46,62%</b>	27,23	<b>46,17%</b>	-17%
<b>Área Urbanizada</b>	0,17	<b>0,29%</b>	3,92	<b>6,67%</b>	6,31	<b>10,70%</b>	3612%
<b>Corpo D`água</b>	1,67	<b>2,83%</b>	1,95	<b>3,32%</b>	1,62	<b>2,75%</b>	-3%
<b>Floresta</b>	21,96	<b>37,25%</b>	13,57	<b>23,09%</b>	13,02	<b>22,08%</b>	-41%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,57	<b>0,97%</b>	0,57	<b>0,97%</b>	0,65	<b>1,10%</b>	14%

<b>Paraipaba</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	0,33	<b>0,77%</b>	5,34	<b>12,38%</b>	6,51	<b>15,10%</b>	1873%
<b>Área não Vegetada</b>	25,94	<b>60,16%</b>	23,2	<b>53,80%</b>	22,73	<b>52,71%</b>	-12%
<b>Área Urbanizada</b>	0,11	<b>0,26%</b>	0,49	<b>1,14%</b>	0,64	<b>1,48%</b>	482%

<b>Corpo D`água</b>	1,72	<b>3,99%</b>	2,71	<b>6,28%</b>	2,89	<b>6,70%</b>	68%
<b>Floresta</b>	15,02	<b>34,83%</b>	11,38	<b>26,39%</b>	10,35	<b>24,00%</b>	-31%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0	<b>0,00%</b>	0	<b>0,00%</b>	0	<b>0,00%</b>	0%

<b>São Gonçalo do Amarante</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	0,83	<b>1,63%</b>	3,72	<b>7,30%</b>	4,1	<b>8,05%</b>	394%
<b>Área não Vegetada</b>	34,68	<b>68,09%</b>	28,7	<b>56,34%</b>	27,31	<b>53,63%</b>	-21%
<b>Área Urbanizada</b>	0,34	<b>0,67%</b>	5,42	<b>10,64%</b>	8,61	<b>16,91%</b>	2432%
<b>Corpo D`água</b>	1,56	<b>3,06%</b>	1,21	<b>2,38%</b>	0,72	<b>1,41%</b>	-54%
<b>Floresta</b>	13,39	<b>26,29%</b>	11,76	<b>23,09%</b>	10,08	<b>19,80%</b>	-25%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,13	<b>0,26%</b>	0,13	<b>0,26%</b>	0,1	<b>0,20%</b>	-23%

<b>Trairi</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	0,85	<b>0,92%</b>	12,43	<b>13,41%</b>	14,73	<b>15,89%</b>	1633%
<b>Área não Vegetada</b>	74,8	<b>80,70%</b>	68,38	<b>73,77%</b>	64,8	<b>69,92%</b>	-13%
<b>Área Urbanizada</b>	0,49	<b>0,53%</b>	2,12	<b>2,29%</b>	3,18	<b>3,43%</b>	549%
<b>Corpo D`água</b>	2,65	<b>2,86%</b>	2,41	<b>2,60%</b>	1,95	<b>2,10%</b>	-26%
<b>Floresta</b>	13,71	<b>14,79%</b>	7,06	<b>7,62%</b>	7,76	<b>8,37%</b>	-43%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,19	<b>0,20%</b>	0,29	<b>0,31%</b>	0,26	<b>0,28%</b>	37%

### REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE

<b>Cabo de Santo Agostinho</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	22,8	<b>48,48%</b>	17,74	<b>37,70%</b>	13,62	<b>28,95%</b>	-40%
<b>Área não Vegetada</b>	1,27	<b>2,70%</b>	1,93	<b>4,10%</b>	2,11	<b>4,48%</b>	66%
<b>Área Urbanizada</b>	0,01	<b>0,02%</b>	3,05	<b>6,48%</b>	6,78	<b>14,41%</b>	67700%
<b>Corpo D`água</b>	2,7	<b>5,74%</b>	2,41	<b>5,12%</b>	2,12	<b>4,51%</b>	-21%

<b>Floresta</b>	19,8	<b>42,10%</b>	21,57	<b>45,84%</b>	22,07	<b>46,91%</b>	11%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,45	<b>0,96%</b>	0,35	<b>0,74%</b>	0,35	<b>0,74%</b>	-22%

<b>Igarassu</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	12,86	<b>69,89%</b>	8,84	<b>47,99%</b>	8,43	<b>45,82%</b>	-34%
<b>Área não Vegetada</b>	0,53	<b>2,88%</b>	0,26	<b>1,41%</b>	0,19	<b>1,03%</b>	-64%
<b>Área Urbanizada</b>	0,02	<b>0,11%</b>	0,22	<b>1,19%</b>	0,27	<b>1,47%</b>	1250%
<b>Corpo D`água</b>	3,1	<b>16,85%</b>	2,51	<b>13,63%</b>	2,33	<b>12,66%</b>	-25%
<b>Floresta</b>	1,81	<b>9,84%</b>	6,54	<b>35,50%</b>	7,17	<b>38,97%</b>	296%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,08	<b>0,43%</b>	0,05	<b>0,27%</b>	0,01	<b>0,05%</b>	-88%

<b>Ilha de Itamaracá</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	21,02	<b>49,62%</b>	15,92	<b>37,57%</b>	13,46	<b>31,78%</b>	-36%
<b>Área não Vegetada</b>	1,86	<b>4,39%</b>	0,99	<b>2,34%</b>	0,68	<b>1,61%</b>	-63%
<b>Área Urbanizada</b>	0,38	<b>0,90%</b>	5,49	<b>12,96%</b>	7,78	<b>18,37%</b>	1947%
<b>Corpo D`água</b>	4,27	<b>10,08%</b>	4,06	<b>9,58%</b>	3,76	<b>8,88%</b>	-12%
<b>Floresta</b>	14,59	<b>34,44%</b>	15,85	<b>37,41%</b>	16,62	<b>39,24%</b>	14%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,24	<b>0,57%</b>	0,06	<b>0,14%</b>	0,05	<b>0,12%</b>	-79%

<b>Ipojuca</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>KM<sup>2</sup></b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	39,19	<b>41,39%</b>	26,62	<b>28,12%</b>	26,27	<b>27,75%</b>	-33%
<b>Área não Vegetada</b>	2,98	<b>3,15%</b>	2,92	<b>3,08%</b>	1,63	<b>1,72%</b>	-45%
<b>Área Urbanizada</b>	0,76	<b>0,80%</b>	7,54	<b>7,97%</b>	12,44	<b>13,14%</b>	1537%
<b>Corpo D`água</b>	15,85	<b>16,74%</b>	15,36	<b>16,23%</b>	9,66	<b>10,20%</b>	-39%
<b>Floresta</b>	32,25	<b>34,06%</b>	35,71	<b>37,72%</b>	38,05	<b>40,19%</b>	18%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	3,65	<b>3,86%</b>	6,51	<b>6,88%</b>	6,62	<b>6,99%</b>	81%

Jaboatão dos Guararapes	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%
Agropecuária	16,45	<b>51,96%</b>	6,39	<b>20,18%</b>	4,55	<b>14,36%</b>	-72%
Área não Vegetada	2,75	<b>8,69%</b>	0,18	<b>0,57%</b>	0,16	<b>0,51%</b>	-94%
Área Urbanizada	6,08	<b>19,20%</b>	19,98	<b>63,09%</b>	22,64	<b>71,46%</b>	272%
Corpo D'água	3,09	<b>9,76%</b>	2,82	<b>8,90%</b>	2,25	<b>7,10%</b>	-27%
Floresta	1,26	<b>3,98%</b>	1,27	<b>4,01%</b>	1,63	<b>5,15%</b>	29%
Formação Natural não Florestal	2,03	<b>6,41%</b>	1,03	<b>3,25%</b>	0,45	<b>1,42%</b>	-78%

Olinda	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%
Agropecuária	9,6	<b>37,40%</b>	3,35	<b>13,05%</b>	1,51	<b>5,88%</b>	-84%
Área não Vegetada	3,36	<b>13,09%</b>	0,21	<b>0,82%</b>	0,15	<b>0,58%</b>	-96%
Área Urbanizada	10,72	<b>41,76%</b>	20,93	<b>81,53%</b>	22,81	<b>88,79%</b>	113%
Corpo D'água	0,6	<b>2,34%</b>	0,41	<b>1,60%</b>	0,29	<b>1,13%</b>	-52%
Floresta	1,36	<b>5,30%</b>	0,77	<b>3,00%</b>	0,91	<b>3,54%</b>	-33%
Formação Natural não Florestal	0,03	<b>0,12%</b>	0	<b>0,00%</b>	0,02	<b>0,08%</b>	-33%

Paulista	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%
Agropecuária	16,46	<b>49,80%</b>	9,15	<b>27,70%</b>	7,11	<b>21,53%</b>	-57%
Área não Vegetada	5,09	<b>15,40%</b>	1,63	<b>4,93%</b>	1,36	<b>4,12%</b>	-73%
Área Urbanizada	1,7	<b>5,14%</b>	13,27	<b>40,18%</b>	16,59	<b>50,24%</b>	876%
Corpo D'água	2,44	<b>7,38%</b>	1,52	<b>4,60%</b>	1,27	<b>3,85%</b>	-48%
Floresta	6,56	<b>19,85%</b>	7,14	<b>21,62%</b>	6,56	<b>19,87%</b>	0%
Formação Natural não Florestal	0,8	<b>2,42%</b>	0,32	<b>0,97%</b>	0,13	<b>0,39%</b>	-84%

Recife	Ano de 1985		Ano de 2005		Ano de 2020		Perc. Cres 1985-2020
	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	KM <sup>2</sup>	%	%

<b>Agropecuária</b>	7,65	<b>18,42%</b>	1,6	<b>3,85%</b>	0,85	<b>2,05%</b>	-89%
<b>Área não Vegetada</b>	4,95	<b>11,92%</b>	0,16	<b>0,38%</b>	0,14	<b>0,34%</b>	-97%
<b>Área Urbanizada</b>	19,96	<b>48,05%</b>	30,92	<b>74,40%</b>	31,8	<b>76,52%</b>	59%
<b>Corpo D`água</b>	7,19	<b>17,31%</b>	6,26	<b>15,06%</b>	5,9	<b>14,20%</b>	-18%
<b>Floresta</b>	1,77	<b>4,26%</b>	2,62	<b>6,30%</b>	2,86	<b>6,88%</b>	62%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,02	<b>0,05%</b>	0	<b>0,00%</b>	0,01	<b>0,02%</b>	-50%

### REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

<b>Camaçari</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	56,4	<b>45,78%</b>	46,15	<b>37,47%</b>	45,99	<b>37,33%</b>	-18%
<b>Área não Vegetada</b>	19,44	<b>15,78%</b>	11,62	<b>9,43%</b>	10,03	<b>8,14%</b>	-48%
<b>Área Urbanizada</b>	3,67	<b>2,98%</b>	27,38	<b>22,23%</b>	33,92	<b>27,53%</b>	824%
<b>Corpo D`água</b>	14,67	<b>11,91%</b>	8,23	<b>6,68%</b>	7,14	<b>5,80%</b>	-51%
<b>Floresta</b>	13,32	<b>10,81%</b>	13,28	<b>10,78%</b>	12,63	<b>10,25%</b>	-5%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	15,71	<b>12,75%</b>	16,52	<b>13,41%</b>	13,48	<b>10,94%</b>	-14%

<b>Camaçari</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	56,4	<b>45,78%</b>	46,15	<b>37,47%</b>	45,99	<b>37,33%</b>	-18%
<b>Área não Vegetada</b>	19,44	<b>15,78%</b>	11,62	<b>9,43%</b>	10,03	<b>8,14%</b>	-48%
<b>Área Urbanizada</b>	3,67	<b>2,98%</b>	27,38	<b>22,23%</b>	33,92	<b>27,53%</b>	824%
<b>Corpo D`água</b>	14,67	<b>11,91%</b>	8,23	<b>6,68%</b>	7,14	<b>5,80%</b>	-51%
<b>Floresta</b>	13,32	<b>10,81%</b>	13,28	<b>10,78%</b>	12,63	<b>10,25%</b>	-5%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	15,71	<b>12,75%</b>	16,52	<b>13,41%</b>	13,48	<b>10,94%</b>	-14%

<b>Lauro de Freitas</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	8,4	<b>54,23%</b>	2,91	<b>18,77%</b>	1,48	<b>9,54%</b>	-82%

<b>Área não Vegetada</b>	1,43	<b>9,23%</b>	0,33	<b>2,13%</b>	0,28	<b>1,81%</b>	-80%
<b>Área Urbanizada</b>	3,93	<b>25,37%</b>	11,57	<b>74,65%</b>	13,15	<b>84,78%</b>	235%
<b>Corpo D`água</b>	0,52	<b>3,36%</b>	0,33	<b>2,13%</b>	0,23	<b>1,48%</b>	-56%
<b>Floresta</b>	0,85	<b>5,49%</b>	0,35	<b>2,26%</b>	0,34	<b>2,19%</b>	-60%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	0,36	<b>2,32%</b>	0,01	<b>0,06%</b>	0,03	<b>0,19%</b>	-92%

<b>Mata de São João</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	42,34	<b>53,14%</b>	38,02	<b>47,72%</b>	34,74	<b>43,60%</b>	-18%
<b>Área não Vegetada</b>	12,88	<b>16,16%</b>	9,96	<b>12,50%</b>	8,42	<b>10,57%</b>	-35%
<b>Área Urbanizada</b>	0,14	<b>0,18%</b>	3,11	<b>3,90%</b>	5,24	<b>6,58%</b>	3643%
<b>Corpo D`água</b>	0,98	<b>1,23%</b>	1,6	<b>2,01%</b>	1,51	<b>1,90%</b>	54%
<b>Floresta</b>	20,46	<b>25,68%</b>	23,66	<b>29,69%</b>	26,79	<b>33,63%</b>	31%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	2,88	<b>3,61%</b>	3,33	<b>4,18%</b>	2,97	<b>3,73%</b>	3%

<b>Salvador</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	26,93	<b>33,00%</b>	11,8	<b>14,46%</b>	9,56	<b>11,71%</b>	-65%
<b>Área não Vegetada</b>	13,33	<b>16,34%</b>	8,68	<b>10,64%</b>	7,14	<b>8,75%</b>	-46%
<b>Área Urbanizada</b>	28,72	<b>35,20%</b>	48,75	<b>59,74%</b>	54,44	<b>66,69%</b>	90%
<b>Corpo D`água</b>	1,92	<b>2,35%</b>	1,39	<b>1,70%</b>	0,91	<b>1,11%</b>	-53%
<b>Floresta</b>	9,25	<b>11,34%</b>	10,56	<b>12,94%</b>	9,39	<b>11,50%</b>	2%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	1,45	<b>1,78%</b>	0,42	<b>0,51%</b>	0,19	<b>0,23%</b>	-87%

<b>Vera Cruz</b>	<b>Ano de 1985</b>		<b>Ano de 2005</b>		<b>Ano de 2020</b>		<b>Perc. Cres 1985-2020</b>
	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>KM²</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>Agropecuária</b>	31,98	<b>35,85%</b>	37	<b>41,48%</b>	40,38	<b>45,26%</b>	26%
<b>Área não Vegetada</b>	1,75	<b>1,96%</b>	1,07	<b>1,20%</b>	1,21	<b>1,36%</b>	-31%
<b>Área Urbanizada</b>	1,44	<b>1,61%</b>	6,25	<b>7,01%</b>	12,68	<b>14,21%</b>	781%
<b>Corpo D`água</b>	1,23	<b>1,38%</b>	1,02	<b>1,14%</b>	0,85	<b>0,95%</b>	-31%

<b>Floresta</b>	50,96	<b>57,13%</b>	42,48	<b>47,62%</b>	32,63	<b>36,58%</b>	-36%
<b>Formação Natural não Florestal</b>	1,84	<b>2,06%</b>	1,39	<b>1,56%</b>	1,46	<b>1,64%</b>	-21%

**ANEXO E - QUANTITATIVO OPERADO DE MEIOS DE HOSPEDAGEM,  
CONDOMÍNIOS E LOTEAMENTOS NOS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DAS  
REGIÕES METROPOLITANAS DE FORTALEZA-CE, RECIFE-PE E SALVADOR-  
BA**

RM	Município	Hotéis e Pousadas	Condomínios	Loteamentos
Fortaleza	Trairi	52	20	2
	Paraipaba	24	0	3
	Paracuru	34	2	3
	São Gonçalo do Amarante	49	10	4
	Caucaia	104	145	3
	Aquiraz	70	81	7
	Cascavel	35	4	2
Recife	Ilha de Itamaracá	19	16	5
	Igarassu	2	2	1
	Paulista	19	118	1
	Olinda	53	155	0
	Jaboatão dos Guararapes	30	583	0
	Cabo de Santo Agostinho	48	46	4
	Ipojuca	324	151	1
Salvador	Mata de São João	97	73	2
	Camaçari	77	240	12
	Lauro de Freitas	27	253	0
	Vera Cruz	66	70	12

**ANEXO F – CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E OUTROS INSTRUMENTOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMF**

Itens	Litoral Oeste					Metrópole	Litoral Leste	
	Trairi	Paraipaba	Paracuru	São Gonçalo do Amarante	Caucaia	Fortaleza	Aquiraz	Cascavel
Plano Municipal de Habitação - existência	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
O Plano Municipal de Habitação é articulado ao Plano Diretor	Sim	-	-	Sim	Sim	Sim	Não	-
Integrar as ações em habitação com as demais políticas urbanas e sociais de forma a garantir o direito à habitação como direito à cidade	Sim	-	-	Sim	Sim	Sim	Sim	-
Garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e das edificações existentes	Não	-	-	Sim	Não	Não	Não	-
Promover a urbanização e recuperação física de favelas e loteamentos precários, bem como a regularização fundiária desses assentamentos e a melhoria das moradias existentes	Não	-	-	Sim	Sim	Sim	Sim	-
Garantir, no caso de necessidade de remoção de área de risco ou por necessidade de obra de urbanização, o atendimento habitacional das famílias a serem removidas	Sim	-	-	Sim	Sim	Sim	Sim	-
Coibir novas ocupações por assentamentos habitacionais nas áreas inadequadas para essa finalidade	Não	-	-	Sim	Sim	Sim	Não	-
Produção de novas unidades habitacionais de interesse social	Não	-	-	Sim	Sim	Sim	Sim	-
Articular as instâncias municipal, estadual e federal de política e financiamento habitacional, visando a otimização dos recursos disponíveis	Sim	-	-	Sim	Sim	Sim	Sim	-
Priorizar ações nas áreas de risco	Não	-	-	Sim	Sim	Sim	Sim	-
Outros	Não	-	-	Não	Não	Não	Sim	-

<b>Existência de favelas, cortiços e loteamentos irregulares</b>	Favelas, mocambos, palafitas ou assemelhados	Não	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim
	Cortiços, casas de cômodos ou cabeças-de-porco	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Não
	Loteamentos irregulares e/ou clandestinos	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Ocupações de terrenos ou prédios por movimentos de moradia	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não
	Nenhum dos itens	Não							
<b>Realização de programas ou ações na área de habitação (2018-2019)</b>	Construção de unidades habitacionais	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
	Aquisição de unidades habitacionais	Não	Sim						
	Melhoria de unidades habitacionais	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
	Oferta de material de construção	Não							
	Oferta de lotes	Não							
	Regularização fundiária	Não	Não	Sim	Não	Sim	Sim	Não	Não
	Urbanização de assentamentos	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
	Nenhum dos programas ou ações	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não

**ANEXO G - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E OUTROS INSTRUMENTOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMS**

Itens	Litoral Norte			Metrópole	Litoral Sul
	Mata de São João	Camaçari	Lauro de Freitas	Salvador	Vera Cruz
Plano Municipal de Habitação - existência	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
O Plano Municipal de Habitação é articulado ao Plano Diretor	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
Integrar as ações em habitação com as demais políticas urbanas e sociais de forma a garantir o direito à habitação como direito à cidade	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e das edificações existentes	Sim	Não	Sim	Não	Não
Promover a urbanização e recuperação física de favelas e loteamentos precários, bem como a regularização fundiária desses assentamentos e a melhoria das moradias existentes	Sim	Não	Sim	Sim	Não
Garantir, no caso de necessidade de remoção de área de risco ou por necessidade de obra de urbanização, o atendimento habitacional das famílias a serem removidas	Sim	Não	Sim	Sim	Não
Coibir novas ocupações por assentamentos habitacionais nas áreas inadequadas para essa finalidade	Sim	Não	Sim	Não	Não
Produção de novas unidades habitacionais de interesse social	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Articular as instâncias municipal, estadual e federal de política e financiamento habitacional, visando a otimização dos recursos disponíveis	Sim	Sim	Sim	Não	Não
Priorizar ações nas áreas de risco	Sim	Não	Sim	Sim	Não
Outros	Não	Não	Sim	Não	Não
<b>Existência de favelas, cortiços e loteamentos irregulares</b>	Favelas, mocambos, palafitas ou assemelhados	Sim	Sim	Sim	Sim
	Cortiços, casas de cômodos ou cabeças-de-porco	Não	Sim	Sim	Não
	Loteamentos irregulares e/ou clandestinos	Sim	Sim	Sim	Sim

	Ocupações de terrenos ou prédios por movimentos de moradia	Não	Sim	Não	Sim	Sim
	Nenhum dos itens	Não	Não	Não	Não	Não
<b>Realização de programas ou ações na área de habitação (2018-2019)</b>	Construção de unidades habitacionais	Não	Não	Não	Sim	Não
	Aquisição de unidades habitacionais	Não	Não	Não	Sim	Não
	Melhoria de unidades habitacionais	Não	Sim	Não	Sim	Não
	Oferta de material de construção	Sim	Não	Não	Não	Não
	Oferta de lotes	Não	Não	Não	Não	Não
	Regularização fundiária	Sim	Não	Sim	Não	Não
	Urbanização de assentamentos	Não	Sim	Não	Sim	Não
	Nenhum dos programas ou ações	Não	Não	Não	Não	Sim

**ANEXO H - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E OUTROS INSTRUMENTOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMR**

Itens	Litoral Norte				Metrópole	Litoral Sul		
	Ilha de Itamaracá	Igarassu	Paulista	Olinda	Recife	Jaboatão dos Guararapes	Cabo de Santo Agostinho	Ipojuca
Plano Municipal de Habitação - existência	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Sim
O Plano Municipal de Habitação é articulado ao Plano Diretor	-	-	Sim	Não	-	Não	Sim	Não
Integrar as ações em habitação com as demais políticas urbanas e sociais de forma a garantir o direito à habitação como direito à cidade	-	-	Sim	Sim	-	Sim	Sim	Sim
Garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e das edificações existentes	-	-	Não	Sim	-	Sim	Não	Sim
Promover a urbanização e recuperação física de favelas e loteamentos precários, bem como a regularização fundiária desses assentamentos e a melhoria das moradias existentes	-	-	Sim	Sim	-	Sim	Sim	Sim
Garantir, no caso de necessidade de remoção de área de risco ou por necessidade de obra de urbanização, o atendimento habitacional das famílias a serem removidas	-	-	Não	Sim	-	Sim	Não	Não
Coibir novas ocupações por assentamentos habitacionais nas áreas inadequadas para essa finalidade	-	-	Sim	Sim	-	Sim	Não	Não
Produção de novas unidades habitacionais de interesse social	-	-	Sim	Sim	-	Sim	Sim	Não



**ANEXO I - CHECKLIST DOS ITENS DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E OCORRÊNCIA DE IMPACTOS AMBIENTAIS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMF**

Itens	Litoral Oeste					Metrópole	Litoral Leste		
	Trairi	Paraipaba	Paracuru	São Gonçalo do Amarante	Caucaia	Fortaleza	Aquiraz	Cascavel	
Existência e ano de legislação ou instrumento de gestão ambiental municipal	Sobre coleta seletiva de resíduos sólidos domésticos	Não	2009	2019	Não	2015	2019	Não	Não
	Sobre saneamento básico	Não	2014	Não	Não	2019	2015	2011	2017
	Sobre área e/ou zona de proteção ou controle ambiental	Não	2006	Não	2013	2019	2009	2011	1990
	Sobre poluição do ar	Não	2009	2009	Não	2019	2017	2011	Não
	Sobre fauna silvestre	Não	2009	2009	2010	2019	2009	Não	Não
	Sobre florestas	Não	Não	2009	2010	2019	2009	Não	1990
	Sobre proteção à biodiversidade	2009	Não	2009	2010	2019	2017	Não	Não
	Sobre adaptação e mitigação de mudança do clima	Não	Não	Não	Não	Não	2017	Não	2013
	O município possui Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, nos termos da Política Nacional de Resíduos Sólidos	Não	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
	Esse PGIRS abrange apenas esse município	-	Sim	-	-	Sim	Sim	Sim	Não
Ocorrência de algum impacto ambiental e/ou processo/ação que resulte em impacto no ambiente nos últimos 24 meses	Condições climáticas extremas (secas, enxurradas)	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não
	Poluição do ar	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não
	Poluição de algum corpo d'água	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
	Assoreamento de algum corpo d'água	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não
	Diminuição de vazão de algum corpo d'água	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
	Desmatamentos	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não	Sim
	Queimadas	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim



**ANEXO J - CHECKLIST DOS ITENS DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO AMBIENTAL E OCORRÊNCIA DE IMPACTOS AMBIENTAIS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMS**

Itens	Litoral Norte			Metrópole	Litoral Sul	
	Mata de São João	Camaçari	Lauro de Freitas	Salvador	Vera Cruz	
Existência e ano de legislação ou instrumento de gestão ambiental municipal	Sobre coleta seletiva de resíduos sólidos domésticos	Não	2016	2017	Não	2019
	Sobre saneamento básico	2015	2016	2017	Não	2019
	Sobre área e/ou zona de proteção ou controle ambiental	2008	2008	2009	2016	2006
	Sobre poluição do ar	Não	Não	2009	Não	2006
	Sobre fauna silvestre	Não	2008	2009	Não	2006
	Sobre florestas	Não	2008	2009	Não	2006
	Sobre proteção à biodiversidade	2015	2008	2009	Não	2006
	Sobre adaptação e mitigação de mudança do clima	Não	Não	Não	Não	2006
	O município possui Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, nos termos da Política Nacional de Resíduos Sólidos	Não	Sim	Sim	Não	Sim
	Esse PGIRS abrange apenas esse município	-	Sim	Sim	-	Sim
Ocorrência de algum impacto ambiental e/ou processo/ação que resulte em impacto no ambiente nos últimos 24 meses	Condições climáticas extremas (secas, enxurradas)	Não	Não	Sim	Sim	Não
	Poluição do ar	Não	Não	Sim	Não	Não
	Poluição de algum corpo d'água	Sim	Não	Sim	Não	Não
	Assoreamento de algum corpo d'água	Não	Não	Não	Não	Sim
	Diminuição de vazão de algum corpo d'água	Não	Não	Não	Não	Não
	Desmatamentos	Não	Sim	Não	Não	Sim
	Queimadas	Não	Não	Não	Não	Não
	Contaminação do solo (por agrotóxicos, fertilizantes)	Não	Não	Não	Não	Não

	Perda de solos por erosão e/ou desertificação (voçorocas, arenização)	Não	Não	Não	Não	Não
	Degradação de áreas legalmente protegidas	Não	Não	Não	Não	Não
	Diminuição da biodiversidade (fauna e flora)	Sim	Não	Não	Não	Não
	Existência de moradia em situação de risco ambiental	Não	Sim	Não	Sim	Não
	Falta de saneamento (destinação inadequada do esgoto doméstico)	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
	Outros	Não	Não	Não	Não	Não





**ANEXO L - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMF**

Itens	Litoral Oeste					Metrópole	Litoral Leste		
	Trairi	Paraipaba	Paracuru	São Gonçalo do Amarante	Caucaia	Fortaleza	Aquiraz	Cascavel	
<b>Órgão gestor e Plano Municipal de Transporte</b>	Plano Municipal de Transporte - existência	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
	A política de circulação viária e de transportes do município	-	-	-	-	Não informou	Sim	-	-
	A estrutura e a forma de organização do sistema de transporte de passageiros, bem como suas regras básicas de funcionamento	-	-	-	-	Não informou	Sim	-	-
	A política tarifária	-	-	-	-	Não informou	Sim	-	-
	A estrutura, a forma de organização e as normas de utilização do espaço viário de uso público	-	-	-	-	Não informou	Sim	-	-
<b>Serviços de transporte</b>	Barco	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
	Metrô	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
	Mototáxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
	Táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Trem	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
	Van	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Avião	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não
	Serviço por aplicativo (Uber, Cabify, 99Taxi e outros)	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim
	Transporte coletivo por ônibus intramunicipal	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Não

**ANEXO M - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMS**

Itens	Litoral Norte			Metrópole	Litoral Sul	
	Mata de São João	Camaçari	Lauro de Freitas	Salvador	Vera Cruz	
<b>Órgão gestor e Plano Municipal de Transporte</b>	Plano Municipal de Transporte - existência	Não	Não	Não	Sim	Sim
	A política de circulação viária e de transportes do município	-	-	-	Sim	Sim
	A estrutura e a forma de organização do sistema de transporte de passageiros, bem como suas regras básicas de funcionamento	-	-	-	Sim	Sim
	A política tarifária	-	-	-	Não	Sim
	A estrutura, a forma de organização e as normas de utilização do espaço viário de uso público	-	-	-	Sim	Sim
<b>Serviços de transporte</b>	Barco	Não	Não	Não	Sim	Sim
	Metrô	Não	Não	Sim	Sim	Não
	Mototáxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Trem	Não	Não	Não	Sim	Não
	Van	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Avião	Não	Não	Não	Sim	Não
	Serviço por aplicativo (Uber, Cabify, 99Taxi e outros)	Não	Sim	Sim	Sim	Não
	Transporte coletivo por ônibus intramunicipal	Não	Sim	Sim	Sim	Não

**ANEXO N - CHECKLIST DOS ITENS DO PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E OUTROS SERVIÇOS ENTRE OS MUNICÍPIOS LITORÂNEOS DA RMR**

Itens	Litoral Norte				Metrópole	Litoral Sul			
	Ilha de Itamaracá	Igarassu	Paulista	Olinda	Recife	Jaboatão dos Guararapes	Cabo de Santo Agostinho	Ipojuca	
<b>Órgão gestor e Plano Municipal de Transporte</b>	Plano Municipal de Transporte - existência	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não
	A política de circulação viária e de transportes do município	-	-	-	Sim	-	-	Sim	-
	A estrutura e a forma de organização do sistema de transporte de passageiros, bem como suas regras básicas de funcionamento	-	-	-	Sim	-	-	Sim	-
	A política tarifária	-	-	-	Não	-	-	Não	-
	A estrutura, a forma de organização e as normas de utilização do espaço viário de uso público	-	-	-	Sim	-	-	Não	-
<b>Serviços de transporte</b>	Barco	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não
	Metrô	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
	Mototáxi	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim
	Táxi	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Trem	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
	Van	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não
	Avião	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
	Serviço por aplicativo (Uber, Cabify, 99Taxi e outros)	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não
	Nenhum dos relacionados	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Transporte coletivo por ônibus intramunicipal	Não	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	